

Stenographisches Protokoll

47. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

VIII. Gesetzgebungsperiode

Mittwoch, 11. Dezember 1957

Tagesordnung

Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1958

Spezialdebatte

Gruppe IX: Handel und Wiederaufbau (Fortsetzung)

Gruppe X: Verkehr

Gruppe XI: Finanzen

Inhalt

Personalien

Krankmeldungen (S. 2045)

Entschuldigungen (S. 2045)

Verhandlungen

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (297 d. B.): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1958 (310 d. B.)

Spezialdebatte

Gruppe IX: Kapitel 20: Handel, Gewerbe, Industrie, und Kapitel 21: Bauten (Fortsetzung)

Redner: Populorum (S. 2045), Honner (S. 2047), Dr. Reisetbauer (S. 2051), Holoubek (S. 2055), Dr. Gredler (S. 2062), Dr. Rupert Roth (S. 2069), Kostroun (S. 2073), Stendebach (S. 2077), Dr. Josef Fink (S. 2080), Truppe (S. 2087) und Enge (S. 2090)

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

Spezialberichterstatter: Rom (S. 2093 und S. 2132)

Redner: Koplenig (S. 2097), Freund (S. 2100), Dr. Zechmann (S. 2105), Dr. Dipl.-Ing. Weiß (S. 2110), Herke (S. 2118), Dr. Gredler (S. 2119), Nedwal (S. 2127), Pölzer (S. 2129) und Altenburger (S. 2131)

Ausschußentschließung, betreffend Postzustellung an allen Werktagen (S. 2097)

Abstimmungen

Annahme der Gruppen VI, VII und VIII (S. 2073)

Annahme der Ausschlußentschließungen zu den Gruppen VI und VII (S. 2073)

Beginn der Sitzung: 9 Uhr

Vorsitzende: Präsident Dr. **Hurdes**, Zweiter Präsident **Böhm**, Dritter Präsident Dr. **Gorbach**.

Präsident: Die Sitzung ist eröffnet.

Krank gemeldet haben sich die Abgeordneten Weindl, Stampfer, Schneeberger, Bleyer, Lins, Ehrenfried und Walla.

Entschuldigt sind die Abgeordneten Nimmervoll und Dr. Nemezz.

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (297 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1958 (310 der Beilagen)

Spezialdebatte

Gruppe IX: Handel und Wiederaufbau

(Fortsetzung)

Präsident: Wir gehen in die Tagesordnung ein und setzen die Spezialdebatte über die Gruppe IX des Bundesvoranschlags für das Jahr 1958 fort.

Zum Wort gemeldet ist der nächste in der Rednerliste eingetragene Redner, Herr Abgeordneter Populorum. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter **Populorum:** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Die Probleme der Wasserwirtschaft treten immer mehr und mehr in den Vordergrund und haben auch in der bisher durchgeführten Debatte, vor allem beim Kapitel Landwirtschaft, eine besondere Beachtung gefunden. Ein Beweis dafür, wie vordringlich die Lösung der hier aufscheinenden Probleme ist, daß einerseits ungeheure Schäden durch nicht vorhandene Schutzbauten entstehen, andererseits vielfach Wassernotstände zu verzeichnen sind, wobei der Bedarf an Wasser, sei es im Haushalt, sei es in der Landwirtschaft oder in der gewerblichen Wirtschaft, ständig steigt und die vorhandenen Anlagen, vor allem die Wasserversorgungs- und die Kanalisationsanlagen, den heutigen Erfordernissen nicht mehr entsprechen.

Ich möchte mich daher im besonderen mit der Frage der Wasserversorgungs- und der Kanalisationsanlagen in Österreich beschäftigen, weil zur Förderung dieser so wichtigen Sache im Bundesbudget so unzureichende Mittel vorgesehen sind, daß es jedem einzelnen klar sein müßte, daß mit den vorhandenen Mitteln, die als Förderungsbeiträge vorgesehen sind, der notwendige Ausbau dieser Anlagen in absehbarer Zeit nicht durchgeführt werden kann. Mit immer größerer Sorge

verweisen die Fachleute in unserem Lande auf die unübersehbaren Folgen, die sich aus der hier aufscheinenden Rückständigkeit ergeben, und es ist geradezu eindeutig bewiesen, daß wir in dieser Hinsicht in der Entwicklung völlig zurückgeblieben sind und heute vielfach dort stehen, wo wir vor Jahrzehnten, ja vielleicht im letzten Jahrhundert gestanden sind.

Das führt natürlich überall zu unerträglichen Zuständen, die auf die Dauer — das wird jeder einzelne einsehen — nicht mehr aufrechterhalten werden können. Was eine geordnete Wasserwirtschaft für die Volksgesundheit, für die Erleichterung im Haushalt, für die Landwirtschaft, für die Industrie und das Gewerbe bedeutet, wird doch jeder einzelne verstehen. Hier liegt ein ungeheurer Nachholbedarf vor, und es muß darüber hinaus auch für die Entwicklung in der Zukunft entsprechend Vorsorge getroffen werden.

Von den rund 4000 Gemeinden in Österreich sind nur 40 Prozent mit einer zentralen Trinkwasserversorgung versehen, während 60 Prozent — das sind zirka 4 Millionen Menschen in unserem Staate — mit einer zum Teil mangelhaften, nicht einwandfreien Wasserversorgung versehen sind.

Noch schlechter liegen die Verhältnisse hinsichtlich der Abwasseranlagen, wobei nur 10 Prozent der Gemeinden in Österreich über eine einwandfreie Anlage verfügen, während alle übrigen Einrichtungen — das kann man wohl sagen — als unhygienisch bezeichnet werden müssen.

Das sind alarmierende Zahlen, die kundtun, daß hier in Österreich hinsichtlich der Wasserversorgungs- und der Abwasseranlagen eine Rückständigkeit herrscht, die wohl als eine Schande angesprochen werden muß und die man auf die Dauer nicht mehr aufrechterhalten kann; abgesehen von den vielen, vielen Fehlinvestitionen, die dadurch entstehen, daß sich viele mit eigenen, aber unzulänglichen Anlagen helfen, die dann später durch zentrale Versorgungsanlagen ersetzt werden und damit die früher getätigten Ausgaben gewissermaßen als Fehlinvestitionen erscheinen lassen. Daher muß doch im Interesse der Volksgesundheit und im Interesse der Wirtschaft und nicht zuletzt für den Fremdenverkehr — wir sind doch ein bekanntes Reiseland — ein Plan zu einer Gesamtanierung dieses Problems entworfen werden, damit diese unhaltbaren Zustände endlich einmal behoben werden.

Seit Jahren liegen einer Reihe von Städten, Gemeinden und Körperschaften Projekte vor, die nicht durchgeführt werden können, weil eben die hierfür notwendigen Mittel nicht vorhanden sind. So sieht es besonders in manchen Fremdenverkehrsgemeinden vielfach so aus wie

im 18. Jahrhundert, und es hat sich seither in dieser Richtung gar nichts geändert. Das sind Zustände, die mit einem Fremdenverkehrsland, als welches Österreich doch gelten will, nicht mehr in Einklang zu bringen sind. Dieser ungeheure Nachholbedarf — das ist uns, glaube ich, allen klar — erfordert natürlich einen Milliardenaufwand, der ja nie von den Gemeinden, von den Körperschaften oder den Ländern allein aufgebracht werden kann. Der bisher vom Bund hiefür festgelegte Beitrag ist so lächerlich, daß er in diesem Budget auch im Jahre 1958 gegenüber allen anderen Ausgaben völlig abfällt.

Die Länder und die Gemeinden können diese Frage allein nicht lösen, sie sind allein zu schwach. Und was sollen sie nun mit diesen 12,9 Millionen Schilling, die auf alle Länder und viele Gemeinden aufgeteilt werden sollen, was sollen sie mit diesem so geringfügigen Förderungsbeitrag machen?

In Kärnten allein würde man, um geordnete Verhältnisse in der Wasserversorgung herbeizuführen, 300 Millionen Schilling benötigen, 200 Millionen Schilling für die Abwasseranlagen. Wie viele Jahrzehnte müßte die Durchführung dieser so vordringlichen Arbeiten hinausgeschoben werden, wenn es bei der heute festgelegten Finanzierung bliebe? Daher ist all das, was hier an Förderungsbeiträgen aufscheint, völlig unzulänglich und steht vor allem mit den Anstrengungen der Gemeinden wie auch der Länder in keinem Vergleich.

So hat das Land Kärnten vom Jahre 1948 bis 1957 — in den übrigen Bundesländern wird es ebenso sein — allein 23 Millionen Schilling aufgewendet, während der Bund dafür nur 18 Millionen zur Verfügung gestellt hat; also unter Berücksichtigung der eingeschränkten Finanzhoheit, die die Länder doch haben, immerhin noch um 5 Millionen Schilling mehr. Wenn wir das Bundesbudget dem Budget der Länder gegenüberstellen, so wurde von diesen ein Vielfaches hiefür geleistet, obwohl gar keine gesetzliche Verpflichtung vorliegt.

Das Wasserbautenförderungsgesetz, das heute noch angewendet wird und auch im Budget für das Jahr 1958 mit einem Beitrag von 12,9 Millionen Schilling seinen Niederschlag findet, kann nicht mehr als entsprechende Grundlage betrachtet werden, die in der Lage wäre, für dieses so vordringliche Problem eine Lösung herbeizuführen. Daher müssen hier neue Wege gesucht werden. Es ist eine der Aufgaben des zuständigen Ressortministers, einen Weg zu finden, Mittel zur Verfügung zu stellen, damit die Gesamtanierung aller Bauvorhaben in einer breiten Front in Angriff genommen werden kann, um einerseits den ungeheuren Nachholbedarf endlich einmal

zu decken und andererseits für die Zukunft zur Schaffung der entsprechenden und notwendigen Anlagen alles vorzukehren.

Da hat das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, wie man hört, einen Vorschlag ausgearbeitet, mit dem es nun dieses Problem zu lösen versucht. Es ist ein sehr einfaches Rezept, das sich hier das Bundesministerium zurechtgelegt hat. Man erkennt wohl an, daß hier etwas geschehen müsse, daß die ganze Sache immer drängender wird, daß man also die Dinge nicht mehr weiter aufschieben kann, soll nicht die gesamte Wirtschaft und auch die Volksgesundheit darunter leiden. Man hat sich also etwas zurechtgelegt, das sehr einfach ist, indem man von einem Fonds oder von irgendwelchen Fonds Beträge abzweigt und mit diesen abgezweigten Beträgen einen eigenen Fonds bildet, aus dem man dann allen diesen Notwendigkeiten Rechnung tragen will.

So hat der Herr Bundesminister für Handel und Wiederaufbau also vor, von den Wohnbaufonds, von der öffentlichen Wohnbauförderung, und zwar von allen drei Wohnbaufonds einen prozentuellen Abstrich zu machen, beiläufig 5 Prozent. Das würde im Jahr einen Betrag von 40 bis 60 Millionen Schilling ergeben. Das wäre also nach seiner Auffassung eine entsprechende finanzielle Grundlage, um damit in einem stärkeren Ausmaß als bisher mit der Förderung dieser so notwendigen Bauten und Anlagen zu beginnen.

Da muß ich aber nun schon fragen: Wie kann man aus zweckgebundenen Mitteln hier einfach Beträge abzweigen? Das würde doch eine Abänderung dieser Wohnbauförderungsgesetze voraussetzen. Dazu können Sie doch nie die Zustimmung der sozialistischen Fraktion erwirken, denn diese Mittel sind ja einerseits zweckgebunden, andererseits so dringlich notwendig, daß wir doch nicht zugunsten der zweifellos notwendigen und unerläßlichen Wasserbautenförderung die Wohnbauförderung einschränken können. Das würde bedeuten, daß jährlich einige hundert Wohnungen weniger gebaut würden — bei einem Bedarf von 200.000 Wohnungen, beim Vorhandensein von noch 30.000 Barackenwohnungen. Jetzt, wo es nach den so schwierigen Verhandlungen möglich war, im Budget 1958 die Dotierung der Wohnbaufonds etwas zu erhöhen und damit die ganze Wohnbautätigkeit mehr zu forcieren, will man also hier Beträge abzweigen, um auf diese Art und Weise zur Schaffung notwendiger Wasserversorgungsanlagen zu kommen.

Es müssen daher dazu andere Mittel zur Verfügung gestellt werden, und es ist Aufgabe des Herrn Bundesministers, nach anderen Geldquellen zu suchen; aber die Förderung

dieser so unerläßlich notwendigen Wasserbauten darf nicht auf Kosten des Wohnbaues gehen, wo die Zustände in Österreich überall nach einer raschen Abhilfe geradezu rufen. *(Beifall bei den Sozialisten.)*

Ich möchte daher abschließend sagen, daß es von ungeheurer Wichtigkeit ist, daß man nun endlich in einer großzügigen Form an die Förderung dieser Bauvorhaben herangeht, damit in absehbarer Zeit der große Nachholbedarf einmal gedeckt werden kann, und daß darüber hinaus die Voraussetzungen geschaffen werden, um in Österreich in allen Gebieten eine entsprechende, moderne und einwandfreie Wasserversorgung und ebensolche Abwasseranlagen zu haben. Das wäre gleichzeitig auch eine umfassende Arbeitsbeschaffung, weit gestreut über das ganze Land, zum Teil vielleicht auch eine Arbeitsbeschaffung für den Winter. *(Abg. Seiringer: Das Geld müßten Sie beschaffen!)* Es wäre den Menschen damit viel geholfen, wenn sie von dieser so drückenden Sorge nun endlich befreit und einwandfreie Anlagen besitzen würden, die die Gesundheit verbürgen und auch der Wirtschaft die entsprechende Wasserversorgung sichern. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident: Ich erteile dem nächsten vorgemerkten Redner, Herrn Abgeordneten Honner, das Wort.

Abgeordneter Honner: Sehr geehrte Damen und Herren! Dem Ressort des Handelsministeriums, das wir gegenwärtig beraten, untersteht auch die Oberste Bergbehörde, die Entscheidung über Bergberechtigungen und über Schürfrechte, damit auch über die Schürfrechte am österreichischen Erdöl. Das Handelsministerium trägt auch die entscheidende Verantwortung für alles, was auf dem Gebiete der Erdölwirtschaft geschieht, die einen wichtigen Teil der Wirtschaft unseres Landes darstellt.

Mitten in die Budgetdebatte platzte wie ein Blitz aus heiterem Himmel die amtliche Mitteilung, die Bundesregierung habe beschlossen, die Raffinerie Lobau und die Erdölleitung Zistersdorf—Lobau an das anglo-amerikanische Erdölkapital auszuliefern. Diese Mitteilung kam überraschend, ja ich möchte fast sagen, überfallsartig, denn sowohl verantwortliche Sprecher der Sozialistischen Partei als auch der Österreichischen Mineralölverwaltung haben immer wieder zu verstehen gegeben — die Sozialisten vor allem bei den letzten Nationalratswahlen —, daß eine Auslieferung der Erdölbetriebe an das Auslandskapital nicht in Frage komme, sondern daß höchstens an eine finanzielle Entschädigung gedacht werde. Das Erdöl muß österreichisch bleiben!, so hat es damals geheißen; und nun

kommt plötzlich, ohne dem Parlament nur die Möglichkeit zu geben, Stellung zu nehmen, die amtliche Mitteilung der Bundesregierung, die uns, die gewählten Abgeordneten, ebenso vor vollzogene Tatsachen stellen soll wie das ganze österreichische Volk.

Die Bundesregierung scheint bei der ganzen Angelegenheit kein reines Gewissen zu haben. Das zeigte sich schon beim Abschluß des sogenannten Wiener Memorandums im Mai 1955, knapp vor Unterzeichnung des Staatsvertrages, das monatelang vor dem Volk geheimgehalten wurde. Erst als wir Kommunisten das Geheimabkommen aufdeckten, bequeme sich die Bundesregierung dazu, es offiziell bekanntzugeben, sieben Monate später, sieben Monate, nachdem es vereinbart worden war.

Der Herr Bundeskanzler Raab hat nun im Radio versucht, den überfallsartigen Beschluß der Bundesregierung, zwei wichtige Betriebe der österreichischen Erdölwirtschaft dem Auslandskapital zu übergeben, zu verteidigen. Wie sag ich's meinem Kinde?, das war der Grundton dieser Rede. Der Bundeskanzler wollte seinen Hörern einreden, daß es sich bei der Raffinerie Lobau und der Erdölleitung Zistersdorf—Lobau um keine sehr wesentlichen Betriebe handelt. Ich kann mir nicht denken, daß er damit auch nur seine sozialistischen Kollegen im Ministerrat überzeugt hat, schrieb doch die „Arbeiter-Zeitung“ am 12. Februar des Vorjahres:

„Das Herz der Österreichischen Mineralölverwaltung schlägt in der Lobau. Die Adern und Venen sind die Ölleitungen, die das dortige große Tanklager mit Zistersdorf, Aderklaa und Matzen sowie mit den Raffinerien Lobau und Schwechat verbinden; das Blut, das diese Adern durchströmt, ist Rohöl, Benzin, Dieselöl, Heizöl, Petroleum.“

Und am 11. März des Vorjahres — das war schon in der Wahlzeit — schrieb die „Arbeiter-Zeitung“: Die Raffinerie Lobau und die Erdölleitung sind „für die österreichische Erdölwirtschaft außerordentlich wichtig“.

Wie konnten nun die sozialistischen Minister zustimmen, daß das Herz der österreichischen Erdölindustrie, daß so außerordentlich wichtige Betriebe in die Hände des ausländischen Erdölkapitals fallen? Wie konnten sie zustimmen, daß die Adern und Venen, durch die das österreichische Erdöl strömt, von fremden Unternehmen, von ausländischen Kapitalgruppen kontrolliert werden?

Bundeskanzler Raab sagte, Österreich müsse alle Verträge, vor allem jene, die irgendwie mit dem Staatsvertrag verbunden sind, peinlich genau einhalten. Wir wissen schon, daß die Vertreter der Bundesregierung, die knapp vor Abschluß des Staatsvertrages mit den Ver-

tretern des westlichen Erdölkapitals verhandeln mußten, in keiner sehr angenehmen Lage waren. Aber Bundeskanzler Raab selbst hat im März 1956 auf eine parlamentarische Anfrage zu verstehen gegeben, daß es sich bei dem unter solchen Bedingungen zustandegekommenen Memorandum um keinen Vertrag handelt. Er sagte damals:

„Das Wiener Memorandum als solches stellt keinen völkerrechtlichen Vertrag im formalen Sinn dar, sondern ein Gedächtnisprotokoll über das Ergebnis der Besprechungen österreichischer Regierungsmitglieder mit den Botschaftern Großbritanniens und der USA, in denen Mitglieder der Bundesregierung Erklärungen abgegeben haben, daß sie für die Herbeiführung bestimmter Beschlüsse und Maßnahmen Sorge tragen werden; es ist daher“ — so sagte Bundeskanzler Raab — „seinem Charakter nach eine Verwendungszusage, die noch der Ausführung durch Vereinbarungen bedarf. Soweit diese Vereinbarungen etwa die Änderung von Gesetzen erfordern werden oder gesetzesändernden Charakter haben, wird die Regierung nicht versäumen, die erforderliche Zustimmung des Nationalrates hiezu einzuholen.“

Ich möchte auch auf eine sehr bemerkenswerte Feststellung der „Arbeiter-Zeitung“ vom 25. März des Vorjahres hinweisen, die sich auf das Erdöl bezog und in der es hieß: „Die Sozialisten waren der Meinung, daß nicht einzelne Regierungsmitglieder und auch nicht die ganze Regierung berechtigt sind, einen großen Teil des Staatsvermögens herzuschenken. Dazu hat nur der Nationalrat das Recht.“ So hieß es in der „Arbeiter-Zeitung“.

Ich glaube nicht, daß der Nationalrat daran interessiert oder von seinen Wählern dazu beauftragt und berechtigt ist, große oder auch kleinere Teile des österreichischen Staatsvermögens herzuschenken. Und die Raffinerie Lobau und die Erdölleitung sind ja als verstaatlichte Betriebe Staatsvermögen. Aber der Grundsatz ist natürlich richtig, daß Beschlüsse dieser Art nur das Parlament fassen kann, das dem Volk unmittelbar Rechenschaft schuldig ist.

Eines ist klar: Das Wiener Memorandum ist kein Teil des Staatsvertrages, es ist überhaupt kein Vertrag, sondern bloß eine Erklärung von vier Mitgliedern der Bundesregierung. Durch diese Erklärung ist weder die Bundesregierung als ganzes noch etwa gar das Parlament gebunden.

Der Herr Bundeskanzler hat angekündigt, daß er in absehbarer Zeit nach Moskau fährt. Es ist anzunehmen, daß er dort auch über die Frage der Herabsetzung unserer Erdöllieferungsverpflichtungen an die Sowjetunion sprechen wird. Wir sind damit durchaus einverstanden.

Aber, so frage ich, schlägt sich der Herr Bundeskanzler nicht selbst die stärksten Argumente aus der Hand, wenn er vorher wichtige Betriebe unserer Erdölwirtschaft an das anglo-amerikanische Ölkapital ausliefert, das für die geringen Investitionen in der österreichischen Erdölindustrie schon längst voll entschädigt worden ist?

Gestatten Sie mir nun, einige für die Beurteilung der ganzen Angelegenheit wesentliche Tatsachen anzuführen.

Bundeskanzler Raab meinte, Österreich habe sich verpflichtet, Eigentum, das vor dem Krieg in anglo-amerikanischen Händen war, wieder zurückzustellen. Wie steht es nun aber mit den Lobauer Betrieben? Tochtergesellschaften der englischen Shell und der amerikanischen Vacuum gründeten im Jahre 1939, als Österreich schon längst nicht mehr als selbständiger Staat existierte, also unmittelbar vor Ausbruch des Krieges, die „Ostmärkischen Mineralölwerke“. Das Grundkapital dieser Gesellschaft betrug ganze 40.000 Mark. Der Bau der Raffinerie Lobau und der Erdölleitung Zistersdorf—Lobau kostete aber 18 Millionen Mark, und erst im Juli 1941 fing die Raffinerie Lobau zu produzieren an.

Es gibt nun meiner Meinung nach zwei Möglichkeiten. Die erste ist, daß während des Krieges die Shell und die Vacuum Geld in einen strategisch wichtigen deutschen — deutschen! — Rüstungsbetrieb gesteckt haben, wobei das in der Lobau erzeugte Benzin zum Antrieb von Tanks und Flugzeugen verwendet wurde, die auch gegen englische Städte und anglo-amerikanische Truppen eingesetzt wurden. Wenn das tatsächlich so ist, dann haben die Engländer und die Amerikaner jedes moralische Recht verloren, diese Betriebe für sich zu fordern. Aber der Sachverhalt ist wahrscheinlich anders.

Die Raffinerie Lobau und die Erdölleitung wurden überwiegend mit dem Geld der deutschen — der deutschen! — Rüstungsindustrie gebaut, und die ganze Beitragsleistung der Engländer und Amerikaner waren 40.000 Reichsmark — das vorher erwähnte Grundkapital der „Ostmärkischen Mineralölwerke“. Die tausenden Bomben, die von amerikanischen Flugzeugen auf das Gelände der Lobau abgeworfen wurden, stellten ein Vielfaches des Wertes dar, den die Engländer und Amerikaner in die Lobau-Betriebe investiert hatten.

Als der Krieg zu Ende war, glich die Raffinerie Lobau einem Trümmerfeld, der größte Teil der Anlagen war schwerst beschädigt. Der Vizepräsident der deutschen Tochtergesellschaft der amerikanischen Vacuum, während des Krieges kommissarischer Verwalter der

Raffinerie Lobau, Otto Griffa, sagte 1945 zu den Arbeitern, die sich um den Wiederaufbau des Betriebes bemühten: „Der Betrieb ist Schrott, das Werk wird nie mehr arbeiten!“ Aber die Arbeiter hielten sich nicht an diese Prophezeiung, sie bauten aus dem Schutt und aus den Trümmern den Betrieb wieder auf, der heute die zweitgrößte Raffinerie Österreichs ist und um ein Drittel leistungsfähiger ist, als er während des Krieges war.

Daß es so weit gekommen ist, daß der Betrieb jetzt wieder dasteht und produziert, dazu haben die Herren der Shell und der Vacuum keinen Groschen beigetragen. Aber jetzt wollen sie die wiederaufgebaute Raffinerie und die Erdölleitung, Herzstücke der österreichischen Erdölindustrie, einfach einstecken, als Geschenk einstecken. Ist es wirklich möglich, daß eine österreichische Regierung dazu ja und amen sagt oder daß der Nationalrat die Haltung der Regierung billigt, statt sie zu verurteilen?

Ich erinnere mich an eine Photographie aus dem Jahre 1955. Sie zeigt ein kleines herziges Mädel, das im Maiaufmarsch der Wiener Sozialistischen Partei das Modell eines Erdölurms mitführt, auf dem stand: „Endlich unser!“ Im Hintergrund sieht man Dr. Pittermann, den heutigen Vizekanzler, freundlich lächelnd und Beifall klatschend. Kann es jetzt derselbe Pittermann über sich bringen, der Auslieferung des Schlüssels zur österreichischen Erdölindustrie an das ausländische Kapital zuzustimmen?

Die Regierungsmitglieder, die das Wiener Memorandum unterzeichnet haben, haben sich damals, in weiser Voraussicht daran denkend, daß sie gegenüber den Westmächten kein starkes Rückgrat haben, im Wiener Memorandum ein Hintertürchen offengelassen. Aber die Bundesregierung ist offenbar nicht bereit, diesen Ausweg zu suchen. Im Absatz II Punkt 1 des Wiener Memorandums heißt es: „Den Firmen Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd. und Socony Vacuum Oil Co. sollen im Hinblick auf ihre vor dem Inkrafttreten des Staatsvertrages bestandenen indirekten 100%igen Eigentumsrechte an der Lobauer Raffinerie und der Zistersdorf—Lobau Ölleitung, diese Vermögenswerte entweder direkt oder an ihre Tochtergesellschaft Österreichische Mineralölwerke übergeben werden. Falls die österreichische Bundesregierung verhindert ist, dies zu tun, wird sie die genannten Unternehmungen im Sinne der Erklärung vom 29. November 1949 angemessen befriedigen.“ — So der Wortlaut dieser Stelle im Wiener Memorandum.

Der letzte Satz ist der entscheidende: Falls die österreichische Regierung verhindert ist,

die Lobauer Raffinerie und die Erdölleitung in natura auszuliefern, bliebe ihr vorbehalten, sie abzulösen. Wir sind der Meinung, daß Österreich der Shell und der Vacuum keinen Groschen schuldet, das heißt, daß weder eine Ablösung noch eine Auslieferung dieser Betriebe in Frage kommen kann. Wer kann nun die österreichische Regierung daran hindern, wertvolle und lebenswichtige Teile der österreichischen Erdölindustrie an das ausländische Kapital auszuliefern? Das nächstliegende wäre es, wenn das Parlament sprechen und den Auslieferungsbeschluß der Regierung aufheben würde, wozu es absolut die Möglichkeit und auch das Recht hat. Die vier Minister, die das Wiener Memorandum unterzeichnet haben, haben das Parlament beziehungsweise die Abgeordneten vorher auch nicht gefragt. Das Parlament hat sich zu nichts verpflichtet. Es kann und muß zu der Auslieferung der beiden Betriebe nein sagen. Wenn aber — und es scheint leider so zu sein — die Abgeordneten der Regierungsparteien gegen ihr besseres Empfinden nichts zur Verteidigung der Interessen der österreichischen Erdölwirtschaft tun wollen, dann muß das österreichische Volk, die österreichische Arbeiterschaft selbst sprechen.

Die Arbeiter der Raffinerie Lobau haben als erste bereits gesprochen. Sie wollen nicht tatenlos zusehen, wie ihr Betrieb, den sie buchstäblich aus Trümmern neu erbaut haben, an das ausländische Kapital verschenkt wird. In der Vollversammlung der Arbeiter der Raffinerie Lobau trat leider ein Gewerkschaftssekretär auf, der den Arbeitern sagte: „Die Hauptsache ist ja doch der Arbeitsplatz. Euch kann es ja gleichgültig sein, wer euer Arbeitgeber ist, das westliche Ölkapital oder Österreich.“

Die Arbeiter der Raffinerie Lobau gaben ihm eine Antwort, die sowohl gut österreichisch als auch gut überlegt ist. Ihnen ist es durchaus nicht gleichgültig, ob sie durch ihre Arbeit ausländischen Kapitalisten oder dem österreichischen Volk dienen. Und die Besitzverhältnisse wirken sich auch darauf aus — was man nicht übersehen darf —, wie lange und wie fest der Arbeitsplatz der Raffineriearbeiter gesichert sein wird. Ich möchte vor allem den sozialistischen Kollegen in Erinnerung rufen, was die sozialistische Wiener Neustädter „Gleichheit“ am 12. November 1955 geschrieben hat. Sie schrieb: „Wir erinnern uns noch zu genau an die Verhältnisse in den dreißiger Jahren, als sich die ausländischen Raffinerien weigerten, das erste in unserem Lande geförderte Erdöl zu verarbeiten. Für uns ist es nicht schwer, die Lehre aus dieser Entscheidung zu ziehen. Es gibt keinen anderen Weg als die Verstaatlichung

dieser Schlüsselposition der österreichischen Wirtschaft, wenn man nicht riskieren will, daß die Fördertürme einmal verlassen dastehen, die Arbeiter stempeln gehen und wir die Devisen, die man zur Einfuhr anderer wichtiger Rohstoffe benötigen würde, für den Ankauf von Erdölprodukten verwenden müssen.“ Ist das alles heute nicht mehr richtig? Ich glaube, daß jedes Wort, das damals gesagt wurde, auch heute noch richtig ist.

Es geht aber nicht nur um die Raffinerie Lobau. Man hat dem anglo-amerikanischen Erdölkapital bereits zwei Raffinerien in Floridsdorf und in Kagran ausgeliefert, die beide verstaatlicht waren. Nun soll die zweitgrößte Raffinerie, die wir in Österreich haben, an die Reihe kommen. In dem gleichzeitig mit dem Wiener Memorandum abgeschlossenen Abkommen mit den Franzosen heißt es aber auch, daß diese nicht schlechter behandelt werden dürfen als die Engländer und die Amerikaner. Bundeskanzler Raab hat in seiner Radiorede am Sonntag gesagt, die Bundesregierung sei bestrebt, die letzten noch offenen Zusagen aus dem Wiener Memorandum zu erfüllen.

Bekanntlich fordern die Franzosen die größte österreichische Raffinerie, die Nova in Schwechat. Verhandelt man bereits hinter den Kulissen, um auch diese Raffinerie an das ausländische Kapital auszuliefern? Die Raffinerien in der Lobau und in Schwechat beherrschen die österreichische Erdölindustrie. Wenn sie in fremder Hand sind, kontrolliert das ausländische Kapital die österreichische Erdölwirtschaft. Bekanntlich wird in den Raffinerien der größte Profit eingestrichen. Schon Dieselöl ist fünfmal soviel wert als Rohöl. Hochwertige Erdölprodukte sind entsprechend mehr wert und bringen auch entsprechend mehr Profit ein. Es ist daher kein Wunder, daß sich das ausländische Erdölkapital vor allem auf die Raffinerien konzentriert und vor allem die Raffinerien in seine Hand bekommen will.

Das sind keine leeren Worte. In der amtlichen Mitteilung der Bundesregierung vom 4. Dezember, also in den Mitteilungen, die wir vor einer Woche erhalten haben, heißt es, daß mit dem Wirksamwerden der Verträge mit der englischen Shell und der amerikanischen Vacuum die ÖMV eine Bohrkonzession im Hoffungsgebiet von Laa an der Thaya erhalten soll. Ist es nicht ein Skandal, daß man die selbstverständliche und längst fällige Konzessionserteilung an die Österreichische Mineralölverwaltung, deren Besitzer die österreichische Republik ist, von der Auslieferung wichtiger Erdölbetriebe an das Auslandskapital abhängig macht?

Meine Damen und Herren! Gestatten Sie mir, mich mit noch einem Argument des Herrn Bundeskanzlers auseinanderzusetzen. Er meinte in seiner Radiorede, Österreich habe, um den Staatsvertrag zu bekommen, sowohl an die Sowjetunion als auch an die Westmächte Zugeständnisse machen müssen, und diese seien eben nun der Preis, den wir für den Staatsvertrag zu zahlen hätten. Die Antwort auf dieses Argument hat das Organ des Gewerkschaftsbundes und des Arbeiterkammertages, „Arbeit und Wirtschaft“, bereits im Januar des Vorjahres vorweggenommen. Damals schrieb diese Zeitung:

„Der entscheidende Unterschied zwischen den Russen und den Anglo-Amerikanern besteht darin, daß jene“ — also die Russen — „ihr Geld in Raten nehmen und aus Österreich verschwinden, während die Anglo-Amerikaner in Österreich bleiben, um es auszubeuten — bleiben für ewige Zeiten. Und in diesem Zeitraum werden sie aus dem Raub der Schürfrechte, der Raffinerien und der Ölleitung bestimmt mehr herausholen als 150 Millionen Dollar und 10 Millionen Tonnen Erdöl.“ Dieser Feststellung ist kaum etwas hinzuzufügen.

Ich wiederhole also: Mit der Auslieferung einer weiteren Raffinerie, und zwar der zweitgrößten Raffinerie unseres Landes, räumt man den ausländischen Kapitalgruppen weiter wichtige Machtpositionen in unserem Lande ein. Führende Funktionäre der Sozialistischen Partei, unter ihnen Staatssekretär Dr. Kreisky, standen allerdings stets auf dem Standpunkt, daß man für die im Wiener Memorandum genannten Betriebe Ablöse zahlen könne, diese aber auf keinen Fall ausliefern dürfe. Und Dr. Wirlandner sagte zum Beispiel auf der Tagung des Vorstandes des Österreichischen Arbeiterkammertages am 18. Februar 1956, abgedruckt in der „Arbeiter-Zeitung“:

„Im Einklang mit der Stellungnahme des Gewerkschaftsbundes erblickt der Arbeiterkammertag in dem Fernhalten der ausländischen Kapitalkonzerne von jedem Einfluß auf die österreichische Erdölgesetzgebung eine Verpflichtung, deren Erfüllung von Regierung und Gesetzgebung erwartet wird. Legitime ausländische Ansprüche sind auf den Weg der materiellen Entschädigung zu weisen.“

Hat sich auch in dieser wichtigen Frage, in der Frage der Ablöse, die Stellung der Sozialistischen Partei geändert? Eine solche Änderung wurde jedenfalls nirgends öffentlich mitgeteilt. Nach wie vor herrscht der Eindruck vor, daß die Sozialistische Partei wohl für die Ablöse, nicht aber für die Auslieferung der Erdölbetriebe an das ausländische Kapital eintritt. Vizekanzler Dr. Pittermann hat erst

vor kurzem wieder erklärt, die Sozialistische Partei sitze als gleichberechtigter und gleichwertiger Partner in der Regierung. Entweder stimmt das nicht und die ÖVP macht in der Regierung, was sie will, oder die sozialistischen Minister haben ihre Grundsätze umgestoßen, die sie bisher verkündet haben.

Ob so oder so: Der Beschluß der Regierung, die Raffinerie Lobau und die Erdölleitung Zistersdorf—Lobau und alles, was drum und dran hängt, an das anglo-amerikanische Erdölkapital auszuliefern, widerspricht kraß den Interessen unseres Landes. Noch ist es möglich, die Durchführung dieses Beschlusses zu verhindern!

Ich appelliere daher an Sie, meine Damen und Herren von den beiden Regierungsparteien, vor allem aber an Sie, sozialistische Kollegen, das Selbstverständliche zu tun und gegen die Auslieferung wichtiger Erdölbetriebe an das ausländische Kapital Protest einzulegen. Das Parlament selbst kann und darf nicht schweigen und noch weniger dort zustimmen, wo es um die Lebensinteressen unseres Landes geht!

Präsident: Ich erteile dem nächsten vorgekehrten Redner, Herrn Abgeordneten Dr. Reisetbauer, das Wort.

Abgeordneter Dr. Reisetbauer: Hohes Haus! Zuerst erlauben Sie mir, ganz kurz auf die Ausführungen meines Vorredners zu antworten. Es wird sich niemand freuen, wenn er irgend etwas zu zahlen oder irgend etwas herzugeben hat, ganz gleich, ob es aus dem Vermögen des Familienvaters ist oder ob es aus dem Vermögen einer Gemeinschaft, einer Gemeinde, eines Landes oder des Bundes ist. Genauso ist es jetzt in diesem Falle mit unserem Vaterland Österreich. Warum mußte das geschehen? Vergessen Sie nicht, meine Damen und Herren, daß dieses Land noch vor wenigen Jahren besetzt war! Vergessen Sie nicht, daß unser Volk und Land in Unfreiheit lebte! Und als wir 1955 endlich die Freiheit erlangten, war man sich klar, daß dafür ein Preis gezahlt werden mußte. Ja, wir waren uns auch klar und wir fürchteten sogar, daß dieser Preis außerordentlich hoch sein würde. Ich erinnere mich noch sehr gut an die Zufriedenheit in diesem Haus, ja ich möchte fast sagen, an das Glück, wie gut wir aus diesem unfreien Zustand und mit wie verhältnismäßig wenig Opfern wir herausgekommen sind.

Meine Herren! Der Herr Bundeskanzler und die Regierungsmitglieder hatten meines Erachtens vollständig recht. Wir mußten einen Preis sowohl nach dem Osten wie nach dem Westen zahlen. Und wenn Sie gerade dieses Budget aufschlagen, so finden Sie noch heute und auf Jahre hinaus Beiträge dafür

drinnen, die jährlich 1 Milliarde Schilling übersteigen.

Von der sozialistischen Fraktion wurde in den letzten Tagen der ÖVP der Vorwurf gemacht, sie liefere nationales Gut aus. Meine Herren! Wir denken nur daran, Verträge zu erfüllen, die Sie mitunterzeichnet haben! *(Abg. E. Fischer: Es war kein Vertrag, das hat der Herr Bundeskanzler in seiner Rede festgestellt!)* In seiner Rede? Ich muß leider betonen, und auch hier war es immer klar, daß es sich um Verpflichtungen handelt. *(Neuerlicher Zwischenruf des Abg. E. Fischer.)* Wünschen Sie, daß wir noch unfrei wären, Herr Fischer? Sie hätten längst Gelegenheit gehabt, dafür einzutreten, daß uns dafür ein wesentlich billigerer Preis geboten worden wäre. *(Beifall bei der ÖVP. — Neuerlicher Zwischenruf des Abg. E. Fischer.)* Lassen Sie Ihre Angriffe, Sie sind am wenigsten berechtigt, das hier zu tun. Oder sind Sie jetzt wieder im Auftrag eines Landes, um hier mehr oder weniger Patrioten zu ... *(Abg. E. Fischer: Das ist eine Unverschämtheit! Hören Sie auf! Das ist eine unverschämte Behauptung!)* Lieber Freund, das sind Ihre Taten, nicht meine, nicht unsere! *(Abg. E. Fischer: Das ist eine unverschämte Behauptung!)* Das ist unverschämt von Ihnen! *(Abg. Honner: Sie sind bereit, ganz Österreich an die Anglo-Amerikaner zu verschachern!)* Ach, Sie Traumbüchl, Sie! *(Heiterkeit.)* Was stellen Sie sich denn vor? Glauben Sie, wir haben uns umsonst einsperren lassen? Glauben Sie, wir haben umsonst für das Land gekämpft? Herr General! Wir werden, um die Freiheit zu erhalten, um die Freiheit zu sichern, auch opfern, und wir sind bereit, vor unser Volk hinzutreten und es zu fragen: Wollt ihr oder wollt ihr nicht? Wir sehen, mein lieber Freund ... *(Abg. E. Fischer: Fragt das Volk in einer Volksabstimmung!)* Ich bin überzeugt, daß es uns ohne weiteres recht geben würde. Oder wollen Sie, daß Ihre Protektoren zurückkommen? *(Abg. Ernst Fischer: Fragen Sie das Volk in einer Volksabstimmung!)* Das Volk hat sogar bei der letzten Wahl gesagt, ob Sie recht haben oder wir. Mein Gott, diese kleine uneinige Dreieinigkeit da oben! *(Lebhafte Heiterkeit.)* Ich muß Ihnen sagen, Sie tun mir leid. Als gläubiger Mensch kenne ich eine mächtige und allmächtige. Aber was will man machen? Bleiben Sie uns erhalten! Wir freuen uns, wenn Sie uns letzten Endes hier zur Zierde gereichen, wir werden schon fertig werden mit Ihnen. *(Abg. Honner: Wir werden Ihnen noch manches aufzulösen geben! — Abg. Koplénig: Darüber kann man nicht hinwegkommen, daß Sie nationale Interessen Österreichs veraten! — Weitere Zwischenrufe.)*

Ich habe Ihnen gesagt: Wir denken nicht daran, nationales Gut zu verschachern, aber wir sind bereit und willens, für die Freiheit von Land und Volk Opfer zu bringen, und ich glaube, es ist in diesem Hause niemand, der nicht zustimmt. *(Abg. E. Fischer: Glauben Sie, Amerika würde uns wieder besetzen, wenn Sie das Erdöl nicht ausliefern?)* Lieber Freund, ich weiß nicht, was Sie immer mit Amerika haben. *(Abg. E. Fischer: Weil Sie sagen: Preis für die Freiheit!)* Es dreht sich um die Erfüllung von Verpflichtungen, die wir eingegangen sind. *(Abg. E. Fischer: Das ist kein Vertrag, das sagte der Herr Bundeskanzler selber!)* Sagen Sie! Ich bin der Meinung, wir hätten kaum, wenn wir weder die Forderungen und die Verpflichtungen akzeptiert hätten, die uns der Osten auferlegt hat, noch das erfüllt hätten, was der Westen verlangt hat, die Freiheit erlangt. Und das ist das Entscheidende! *(Abg. Honner: Die Verpflichtungen gegen den Osten stehen im Staatsvertrag, aber die Verpflichtungen aus dem Wiener Memorandum nicht! — Abg. Koplénig: Der Staatsvertrag wurde vom Parlament bestätigt und beschlossen! — Heiterkeit auf der Galerie.)*

Präsident *(das Glockenzeichen gebend)*: Ich muß die Galerie darauf aufmerksam machen, daß es nicht gestattet ist, durch irgendwelche Beifallskundgebungen oder Ablehnungskundgebungen in die Verhandlungen des Hauses einzugreifen.

Abgeordneter Dr. Reisetbauer *(fortsetzend)*: Nun erlauben Sie mir, einiges zum heutigen Kapitel des Budgets vom Gesichtspunkt der Wirtschaft aus zu sagen. Ich möchte zuerst danken für die außerordentlich wertvolle Arbeit, die wir alle in den Erläuternden Bemerkungen zum Bundesfinanzgesetz finden, wo der Bundeshaushalt im Rahmen des öffentlichen Haushaltes und der wirtschaftlichen Gesamtrechnung in wesentlichen Skizzen dargestellt wird. Es ist meines Erachtens mehr als nützlich, ja es ist absolut notwendig, daß diese Art von Arbeiten über das Budget und für das Budget immer mehr ausgeweitet wird. Warum? Weil es so nicht nur dem Volk und dem Steuerzahler, sondern auch den Abgeordneten möglich ist, die Zusammenhänge von Leistung und Gegenleistung ganz anders zu sehen und ganz anders zu würdigen.

Und nun gleich in medias res. Zu diesen gewaltigen Aufwendungen, die heute der Staat für seine enormen Aufgaben fordert, stellen wir fest, daß das österreichische Volk, die österreichische Volkswirtschaft im Jahre 1956 — es ist erst in den letzten Tagen eine genaue Aufstellung darüber herausgekommen — Güter und Leistungen im Gesamtwerte von rund

110 Milliarden zur Verfügung gestellt hat. Wenn wir diese 110 Milliarden nun aufteilen, müssen wir feststellen, daß davon 88 Milliarden — es sind sogar 89 Milliarden — Volkseinkommen sind. Der Rest sind Abschreibungen, indirekte Steuern und Subventionen.

Hohes Haus! Wenn wir das mit dem Leistungsvolumen und dem Gütervolumen aus 1952 vergleichen, wo nur rund 79 Milliarden zur Verfügung standen, so können wir uns über den gewaltigen Fortschritt, der seither gemacht wurde, freuen und können daraus ersehen, daß die Wirtschaftspolitik, die wir betrieben haben, richtig und erfolgreich war. Und darauf kommt es an! Ja, wir müssen auch feststellen, daß sich das Volkseinkommen von 63 auf 88 Milliarden erhöht hat, und wir hoffen, daß im Jahre 1958 — dem Budget dieses Jahres ist es mit ungefähr 100 Milliarden zugrunde gelegt — diese Ausweitung weiter vor sich geht.

Von diesem Güter- und Leistungsvolumen entfielen nun auf den privaten Konsum 71 Milliarden, und 1958 erwarten wir 79 bis 80 Milliarden; auch hier eine Steigerung des privaten Konsums seit 1952 um über 50 Prozent. Ich glaube, auch diese Feststellung kann das österreichische Volk mit Zufriedenheit über die Erfolge seiner Wirtschaftspolitik und seiner wirtschaftlichen Tätigkeit erfüllen. Dieses Volumen an Gütern und Leistungen hat es erst ermöglicht, daß die verschiedenen öffentlichen Haushalte, wie Bund, Länder, Gemeinden und so weiter, in der Lage waren, jene Einnahmen daraus zu nehmen, die es ihnen ermöglichten, ihre Ausgabenverpflichtungen entsprechend zu erfüllen.

Nach Abzug der Gebarung der erwerbswirtschaftlichen Verwaltungszweige, das sind Monopole, Bundesbetriebe, die Postsparkasse und die Bundesbahn, betragen die laufenden Einnahmen aller öffentlichen Haushalte im Jahre 1952 25,6 Milliarden, die wir zahlen mußten. Im Jahre 1958 sind sie auf 43,6 Milliarden angestiegen, wovon der Bund 25 Milliarden nimmt. Diese Erhöhung der Einnahmen ist ohne irgendwelche Steuererhöhungen, ohne Einführung neuer Abgaben erfolgt. Im Gegenteil: Steuersenkungen wurden sogar durchgeführt. Wir können wieder mit Befriedigung feststellen, daß diese Wirtschaftspolitik richtig ist.

Ich möchte darum vor allem bitten, daß man unsere Wirtschaftspolitik unter den Gesichtspunkten betrachtet: Handeln wir richtig? Gehen wir richtig vor? Haben alle in unserem Volke von dem Zuwachs des Nationalproduktes etwas erhalten oder nicht? Auch das müssen wir positiv feststellen, meine verehrten Freunde, wenn wir unser National-

produkt dann näher betrachten. Erlauben Sie mir, daß ich zuerst noch eine kurze Analyse gebe.

Wer ist es denn aus der Wirtschaft, der diese Leistungen aufbringt? Da kommen wir zu Tatsachen, die für unsere weiteren Entschlüsse von ausschlaggebender Bedeutung sind. Der Beitrag der Land- und Forstwirtschaft zum Bruttonationalprodukt im Jahre 1956 war 14,6 Milliarden, jener von Industrie und Gewerbe 49 Milliarden, jener des Handels 10 Milliarden. Die weiteren Ziffern möchte ich mir schenken, Sie können sie alle in der interessanten Arbeit nachlesen, die in Zusammenarbeit zwischen dem Institut für Wirtschaftsforschung und dem Statistischen Zentralamt erschienen ist.

Warum sage ich das, meine Herren? Weil diese Analyse der Leistungen für unser Bruttonationalprodukt zeigt, wo die Stärken und wo die Schwächen unserer Wirtschaft sind. Und da müssen wir feststellen, daß zu unseren Sorgenkindern in erster Linie die Landwirtschaft gehört. Ich möchte das mit allem Nachdruck betonen. Warum? Weil wir von der übrigen Wirtschaft, ob Industrie, Gewerbe oder Handel, sehr interessiert daran sind, daß dieser Markt nicht an Kaufkraft verliert, daß die Kaufkraft der Landwirtschaft erhalten bleibt, denn sonst müssen wir die Produktion, die wir durch die Vollbeschäftigung erhalten und sogar weiter expandieren wollen, woanders absetzen, woandershin verkaufen, nämlich ins Ausland.

Weiter stellen wir fest, daß nicht nur in der Landwirtschaft eine gewisse Stagnation ist, sondern daß wir auch ernste Sorgen haben um die kleineren und Mittelbetriebe im Gewerbe und Handel und auch in der Industrie.

Nun werden Sie fragen: Ja, warum tut man nichts oder tut man zu wenig? In erster Linie ist das eine Kapitalfrage. Richtig! Wir haben in der Vergangenheit zu wenig Kapital gehabt. Wir können auch jetzt zu wenig Geldmittel zur Verfügung stellen, um diese Betriebe in den Stand zu setzen, entsprechend und konkurrenzfähig zu produzieren.

Nun kommt eine sehr wichtige Frage: Wohin werden diese ihre Mehrererzeugnisse verkaufen? Und da müssen wir feststellen, daß das im Inland sehr schwierig sein wird, daß wir auf einen größeren Markt gehen müssen. Und diese Tatsache muß eines der großen Leitmotive unserer Wirtschaft sein (*Abg. E. Fischer: Leidmotiv, mit weichem d!*), in der Politik der kommenden Jahre, sonst können wir die Vollbeschäftigung und das Erzeugungsvolumen kaum aufrecht-erhalten.

Hohes Haus! Die Erkenntnis aus diesen Tatsachen wird uns daher in den kommenden Zeiten nicht nur bei der Notwendigkeit der Bildung von Kapital, sondern auch bei der entsprechenden Verwendung und Verteilung von Kapital beschäftigen müssen.

Nun zum Volkseinkommen selbst. Wir sehen wieder mit Genugtuung, daß das Volkseinkommen nach wie vor im Steigen ist. Wir haben vom vergangenen Jahr bis heute eine Steigerung allein bei den Löhnen und Gehältern von 47,2 auf 53,3 Milliarden Schilling — wieder ein Zeichen, daß die Wirtschaftspolitik, die wir gemacht haben, richtig ist. Wir stellen auch fest, daß unser Investitionsvolumen, das angesichts des größeren Marktes, dem wir entgegengehen, von entscheidender Bedeutung ist, im bisherigen Umfange erhalten werden konnte.

Ich möchte von den besonderen einzelnen Sorgen der verschiedenen Wirtschaftszweige und von den einzelnen Wünschen und sehr berechtigten Forderungen hier nicht sprechen, weil ich annehme, daß das noch im Laufe des heutigen Tages von anderen Rednern geschehen wird. Ich möchte aber vor allem darauf hinweisen, daß auch das Ergebnis unserer Handelsbilanz im vergangenen Jahr befriedigend war, und wir hoffen und werden alles unternehmen, daß dieser Zustand erhalten bleibt.

Aber nun ein kurzes Wort zur Wirtschaftspolitik, die in den letzten Jahren sehr oft in Österreich zu heftigen Auseinandersetzungen führte. Ich versuchte hier die Meinungen aus verschiedensten Kreisen im In- und Ausland zu vernehmen, um mir ein Urteil bilden zu können. Bei diesem Bestreben ist mir auch eine Broschüre in die Hand gekommen, die lautet: „Sozialismus in unserer Zeit“. Die Sozialistische Union, deren Ansichten in diesem Buch zum Ausdruck kommen, wurde im Jahre 1951 von einer einflußreichen Gruppe der englischen Arbeiterpartei gegründet. Zweck ihrer Gründung war, die Bedeutung des Sozialismus für die Welt von heute neu zu überdenken. Auf Seite 12 ist ein Absatz, betitelt „Der Zusammenbruch der Theorie“. Ich erlaube mir, das Wesentliche daraus kurz zusammenzuziehen:

„Das kapitalistische System,“ — heißt es hier — „sogar am Höhepunkt der freien Wirtschaft, stimmte nie mit dem theoretischen Modell der kapitalistischen Volkswirtschaftslehre überein. Es gab nie eine Zeit, wo der Markt wirklich frei war und wo der freie Wettbewerb jedem die Gelegenheit gab, reich zu werden. Im Verlauf der Jahre ist der Kapitalismus in der Praxis immer mehr von dem abgewichen, was er in der Theorie

darstellen sollte. Wenn das, was wir jetzt haben, noch immer ‚Kapitalismus‘ genannt wird, weil viel Kapital noch im privatem Besitz ist, dann muß man sagen, daß die alte Gattung eine merkwürdige neue Spezies produziert hat.

Die traditionellen Theorien der Sozialisten haben nicht besser abgeschnitten. Die Voraussage, daß der Kapitalismus kein statisches System sei, hat sich als richtig genug erwiesen, aber die selbstsicheren Behauptungen über seinen bevorstehenden Zusammenbruch und seine unvermeidliche Ablösung durch den Sozialismus klingen jetzt merkwürdig hohl.“ — Das sagen englische Sozialisten! — „Wo Revolutionen die Regimes von früher zerstört und sie durch ihr Gegenstück ersetzt haben, dort war das Ergebnis die Auswechslung alter Tyrannen gegen neue. Dort sind die privaten Kapitalisten und Hausherrn verschwunden, aber ebenso die freien Arbeiterbewegungen. Was einst als typisch sozialistische Einrichtung betrachtet wurde: die öffentliche Unternehmung, die geplante Wirtschaft, sogar die Sozialleistungen,“ — so heißt es hier — „das wird bewußt angewendet, um jeden Einzelmenschen in ein hilfloses Opfer des Staates zu verwandeln. Wenn das Ergebnis der Schaffung eines direkten Gegenstücks zum Kapitalismus der Kommunismus ist, werden sich die Sozialisten die Sache nochmals überlegen müssen.“ Das sagt eine Gruppe der englischen Arbeiterpartei.

Es geht weiter, meine Damen und Herren: „Aber die stärkste Widerlegung des alten Glaubens an die zwei entgegengesetzten Systeme ist aus dem Erfolg stückweiser Reformen entstanden. ... Durch das Wachsen des Kollektivvertragswesens, die Einführung sozialer Leistungen, die stetige Ausdehnung der Einkommensneuverteilung,“ — in unserem Budget, meine Damen und Herren, ist es für die öffentlichen Haushalte mit über 15 Milliarden angegeben; ist dieser Staat sozial? — „durch das Steuersystem, durch das Wachsen der genossenschaftlichen und Gemeindeunternehmungen und vor allem durch das Kommen der Vollbeschäftigung ist das Leben der arbeitenden Menschen umgestaltet worden, obwohl das Privatkapital noch weiter existiert und sogar unsere Wirtschaft noch immer beherrscht.“

Weiter heißt es: „Jeder Glaube, daß die Arbeiter unter dem Kapitalismus auf nichts hoffen könnten als auf immer wachsendes Elend, ist so komplett zerstört, daß sich jede Diskussion darüber erübrigt.“ Das behaupten englische Sozialisten.

Und dann heißt es: „Das gegenwärtige Dilemma. In dieser unerwarteten und verwir-

renden Situation hört man unterschiedliche Meinungen, wie es ja auch zu erwarten ist. ... Sie bezeichnen all das, was erreicht worden ist, verächtlich als ein bloßes Flickchen am Kapitalismus, der eines Tages — so behaupten sie standhaft — in seinen unvermeidlichen Zusammenbruch stürzen wird. Für sie ist diese endgültige zerschmetternde Wirtschaftskrise immer unmittelbar bevorstehend. ... Das sind die entschlossenen Doktrinäre unserer Bewegung. Am anderen Ende stehen diejenigen, die den Schluß ziehen, daß zuviel Theorie die Bewegung auf falsche Pfade verlockt hat. ... Die Doktrinäre benutzen noch immer eine Landkarte, die veraltet ist. Die Empiriker haben keinen Kompaß mehr, der sie lenken könnte. ... Die Doktrinäre haben die Mittel vergöttlicht, von denen man einmal glaubte, daß sie sichere Erlösung bringen würden, und haben daraus Ziele gemacht. Für sie heißt Sozialismus: mehr öffentliche Unternehmungen, mehr Planung, mehr Geld für die soziale Verwaltung — ohne Rücksicht auf das Ergebnis. Die Empiriker auf der anderen Seite sind realistischer in der Wahl ihrer Mittel geworden, aber sie haben ihre eigenen Ziele so weit heruntergeschraubt, daß nur noch das sofort erreichbare Ziel übrigbleibt.“

Das sagen die Sozialisten. (*Abg. Böhm: Niederschmetternd!*) Warum sage ich das, Freunde, meine Herren? (*Abg. E. Fischer: Das sagt eine Gruppe von Sozialisten! Bevan sagt etwas ganz anderes! — Abg. Dr. Migsch: Die anderen Schlußfolgerungen, die ihm nicht passen, liest er nicht vor!*) Sehr geehrter Herr Kollege! Ich bin gern bereit, dieses Buch mit Ihnen durchzugehen (*Abg. Böhm: Aber lieber nicht hier! — Abg. Dr. Migsch: Ich mache gerne mit Ihnen ein Privatissimum darüber!*), und ich bin außerordentlich erfreut, daß man vor völlig neuen Entscheidungen steht. Es ist nicht nur der Zusammenbruch einer Theorie, sondern einer Politik!

Ich erlaube mir, das festzustellen, weil behauptet wird, daß die ÖVP Mißtrauen gegen die verstaatlichte Industrie, Mißtrauen gegen die Sozialleistungen habe. (*Abg. Böhm: Das höre ich zum ersten Mal!*) Wir müssen hier sehr unterscheiden. (*Abg. Dr. Migsch: Wir haben jeden Schritt abgerungen!*) Ja, Sie sind der richtige Kämpfer, der uns etwas abringt. (*Abg. Prinke: Er schaut schon so aus wie ein Ringer!*) Wir müssen hier unterscheiden zwischen der Sache, zwischen dem, was die Nation und das Volk angeht, was das Vaterland betrifft, und dem, was parteiliches Interesse ist. Die Ergebnisse dessen, was wir in den letzten Jahren an Zusammenarbeit geleistet haben, waren, wie ich glaube, möglich, weil auf Doktrinen, auf Utopien

verzichtet wurde. Ich hoffe, daß wir in Hinkunft auf realistischem Boden stehenbleiben. (*Abg. E. Fischer: Stehenbleiben würde Ihnen passen!*) In dem Haus soll die Verdächtigung aufhören, daß die eine Partei oder die andere Partei Land und Volk verrät. Nach den schrecklichen Erlebnissen, die wir alle hinter uns haben, dürfte eigentlich so etwas nicht mehr vorkommen. (*Abg. Böhm: Beiderseits aber!*) Beiderseits, richtig! (*Abg. Böhm: Sehr richtig! — Abg. Dr. R. Roth: Bilateral!*) Ich verteidige niemals Extreme. Ich war niemals, auch in der Wirtschaftstheorie nicht, von einseitigen Ideologien und in der Theorie von einseitigen Lehren so besessen, daß ich meinte, das Leben müsse sich danach richten. Genau umgekehrt ist es. Für uns steht der Mensch, seine Würde, seine Freiheit, seine Bestimmung und hoffentlich auch in der Zukunft seine Größe als Ziel unserer Arbeit, als Ziel unserer opfervollen Mühe vor uns. Wir glauben allerdings — das sei offen gesagt —, daß Positivismus und Materialismus, die uns so viel Unheil gebracht haben, durch mehr Beachtung der ewigen Seinsgesetze und Sittengesetze überwunden werden müssen und — hier spreche ich bewußt als gläubiger Mensch — daß diese ewigen Gesetze niemals aufgehoben werden können. Je mehr wir in unseren Handlungen in Einklang mit diesen Gesetzen kommen, umso mehr werden wir Frieden und Ordnung haben. Deshalb haben wir uns immer eingesetzt für den Glauben an ein neues christliches Abendland, für das man auch Opfer bringen muß. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Vergessen wir doch nicht, daß für unser Europa, also für unser Abendland, der neue Markt von 280 Millionen Menschen bevorsteht! Das soll ein Unglück sein? Genau das Gegenteil! Werden wir uns doch unserer geistigen Einheit bewußt und reichen wir uns in diesem Sinne Hände und Herz, erwärmen wir doch endlich unsere Jugend für ein Ideal, für das sie wieder arbeiten kann und will! Sie hat nämlich fast keines mehr, denn fast alles, was ihr gepredigt wurde, ist zusammengebrochen; fast alles, was man ihr gelehrt hat, ist vernichtet worden. Ein Mensch, der kein Ziel hat, und ein Mensch, der nicht an eine Kraft von oben glaubt, dieses Ziel auch zu erreichen, der wird die Zukunft nicht bestehen. Glauben wir, vertrauen wir und arbeiten wir zusammen! Ich danke Ihnen. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident: Ich erteile das Wort dem nächsten vorgemerkten Redner, Herrn Abgeordneten Holoubek.

Abgeordneter **Holoubek:** Hohes Haus! Vor wenigen Tagen haben wir in den Mitteilungen

der Nationalbank lesen können, daß sich die Zahlungsbilanz im dritten Quartal dieses Jahres neuerlich günstig entwickelt hat und daß dies vor allem das Ergebnis des Rekords unseres Fremdenverkehrs ist. Es wurde schon im Jahre 1955 hier von dieser Stelle aus von einem Rekord im Fremdenverkehr gesprochen, und seither haben sich die Verhältnisse in diesem wichtigen Zweig unserer Wirtschaft immer weiter nach aufwärts entwickelt. Darüber freuen wir uns, und ich glaube, wir sollten von dieser Stelle auch die Leistungen all derer anerkennen, die in der Fremdenverkehrswirtschaft tätig sind, besonders aber die Leistungen der Arbeiter und Angestellten, die gerade in diesem Berufszweig nicht immer unter den besten sozialen Verhältnissen arbeiten müssen. Es wäre aber, glaube ich, völlig verfehlt, wenn wir uns zufolge der günstigen Entwicklung im Fremdenverkehr sagen würden: Es ist alles gut und schön und in Ordnung, wir haben uns um diesen Zweig unserer Wirtschaft nicht mehr zu kümmern; wir haben schließlich die Berge und die Seen, wir haben die österreichische Landschaft, wir haben die Sehenswürdigkeiten, die die Fremden immer wieder ins Land bringen. Zudem vermeinen viele, daß wir noch immer ein relativ billiges Reiseland sind.

Andererseits wissen wir aber, daß gerade der Fremdenverkehr sehr krisenanfällig ist, und das nicht immer nur von der wirtschaftlichen Seite her. Sie erinnern sich vielleicht, wie im Vorjahr im Oktober gelegentlich der Ereignisse in Ungarn plötzlich die Fremden, die in unseren Ostgebieten und in Wien waren, das Land verlassen haben. Wir wissen aber auch, daß, wenn die Presse etwa Krankheitsfälle in einigen Gegenden aufgebauscht beschreibt, sich auch das schon auf den Fremdenverkehr auswirkt. Weil der Fremdenverkehr so krisenanfällig ist, sollten wir doch, glaube ich, daran denken, alles zu beseitigen, was in der Fremdenverkehrswirtschaft Anlaß zur Kritik gibt.

Was uns Sozialisten an den Statistiken über den Fremdenverkehr nicht gefällt, ist die Tatsache, daß die Zahl der Inländerübernachtungen noch immer weit hinter der der Ausländerübernachtungen zurückbleibt. Ich gebe schon zu, daß auch Arbeiter und Angestellte, von der Sehnsucht nach der Ferne erfüllt, ab und zu in das Ausland reisen, aber jedem, der die Verhältnisse in Österreich kennt, ist bekannt, daß sehr viele Arbeiter ihren Urlaub ohne Ortswechsel verbringen. Ich bin Personalreferent in einem Wiener Betrieb, und ich werde Ihnen nun die Zahlen aus diesem Betrieb nennen, weil ich sie aus eigener Anschauung kenne und

weil ich mir das gelegentlich dieser Ausführungen ganz genau erhoben habe.

Wir haben im Betrieb 219 Arbeiter und Arbeiterinnen. Im Sommer 1957 haben von diesen 219 nur 74 ihren Urlaub mit Ortswechsel verbringen können. Von den 74 sind 4 ins Ausland gefahren in die billigen Orte an der Adria, und 70 sind in Österreich geblieben. Also nur 74 Urlauber von insgesamt 219 haben ihren Urlaub außerhalb von Wien verbracht.

Wenn wir uns nun diese Urlauber anschauen, stellen wir fest, daß es entweder Ledige oder kinderlose Ehepaare sind, wo beide verdienen, oder im besten Falle Ehepaare mit einem Kind, wo ebenfalls beide verdienen. Keine einzige Arbeiterfamilie in diesem Betrieb, in der nur ein Verdiener ist und die zwei oder mehrere Kinder hat, konnte den Urlaub außerhalb von Wien verbringen. Keine einzige!

Es gibt in diesem Betrieb Löhne von brutto 279 S bis 496 S. Diese 496 S verdienen die paar Vorarbeiter, die in diesem Betrieb arbeiten. Außerdem gibt es einen Urlaubszuschuß von 1½ bis 2½ Wochenlöhnen. Aber ich denke jetzt an den Arbeiter, dessen Lohnkuvert ich gesehen habe und der 357 S netto bekommt, drei Kinder hat und natürlich auf dieses Urlaubsgeld wartet, nicht um es für den Urlaub zu verwenden, sondern für Anschaffungen, die er tätigen muß. Ich erlebe es selber immer wieder, daß Arbeiter schon im Jänner zu mir kommen und ersuchen, daß sie auf Urlaub gehen können. Ich weiß, daß sie nicht im Jänner Ski laufen wollen, sondern sie wollen auf Urlaub gehen, damit ihnen schon im Jänner das Urlaubsgeld ausbezahlt wird, das dazu bestimmt wäre, ihnen ihren Urlaub zu ermöglichen.

Ich habe mich an diese Tatsache erinnert, als gelegentlich der Debatte über das Kapitel Justiz, wie ich glaube, die Frau Abgeordnete Solar über die mitverdienende Frau gesprochen hat. Meine Damen und Herren! Das ist die Wirklichkeit! Das zeigen Ihnen auch die Statistiken der Krankenkasse. 65 Prozent aller bei der Krankenkasse Gemeldeten sind in den Lohnstufen von 126 bis 294 S wöchentlich oder 540 bis 1260 S monatlich. Wenn man so viel von einem gehobenen Lebensstandard der arbeitenden Bevölkerung redet, dann muß man doch immer wieder in Betracht ziehen, daß es sich vor allem um die Doppelverdiener handelt und vor allem um Menschen, die mit Überstunden ihren Lebensstandard verbessern können. Ich weiß nicht, ob der Herr Abgeordnete Wunder gestern an diese 65 Prozent gedacht hat, als er davon gesprochen hat, daß Österreich

im Begriff ist, in immer steigendem Maße zu dem sogenannten Volkskapitalismus zu kommen. Nun frage ich: Was nützen die schönsten Urlaubsbestimmungen, wenn sie den arbeitenden Menschen nicht zur Erholung und zur Regenerierung ihrer Arbeitskraft verhelfen können?

Ich möchte in diesem Zusammenhang von der ganz großen Bedeutung reden, die dem Sozialtourismus zukommt und was dieser für die Belebung unserer Fremdenverkehrswirtschaft leistet. Seit der Gründung des Verbandes für Sozialtourismus im Jahre 1953 sind die Urlaube der Arbeiter und Angestellten mit Ortswechsel ständig gestiegen.

Nun ist es aber jetzt wiederum Mode geworden — oder vielleicht ist es Absicht —, wenn man vom Sozialtourismus redet, mit Schlagworten wie Vermassung, Uniformierung des Urlaubs, Herdenreisen und so weiter aufzuwarten. Man nennt die Urlaubssonderzüge Transportzüge und will das mit diesen Worten leichtfertig abtun. Ich frage aber die hier anwesenden Damen und Herren: Welcher Unterschied besteht zwischen einem Urlaubssonderzug und einem normalen Zug in der Reisezeit? Ich glaube, niemand von uns ist in der Reisezeit allein in einem Abteil gesessen. Der Unterschied besteht darin, daß der Fahrpreis für den Sonderzug 50 Prozent ermäßigt ist und der Arbeiter dadurch die Möglichkeit hat, billiger in die schönen und weiter entfernten Gegenden unserer Heimat zu kommen. Oder man bezeichnet die leider viel zu wenigen Erholungsheime, die die Gewerkschaften und andere Institutionen für Arbeiter gebaut haben, als Urlaubskasernen, Urlaubsfabriken und so weiter. Auch da möchte ich fragen, welcher Unterschied zwischen einem solchen Heim und einem Hotel in der Saison besteht. Auch im Hotel sitzen die Gäste nicht allein im Speisesaal, sondern sind in größerer Menge zusammen.

Wer so redet, hat keine Ahnung vom Sozialtourismus. (*Abg. Dr. Migsch: Das ist vollkommen richtig!*) Es ist so ähnlich wie beim Wort Marxismus, das hier im Hause schon so oft gebraucht wurde. Die meisten, die darüber reden, wissen zur Not, daß sich das Wort von Marx herleitet.

Der Sozialtourismus hat neue Urlaubsgebiete erschlossen. Gerade die Urlaubssonderzüge bringen die Arbeiter in entferntere Gegenden unserer Heimat und vor allem in solche Gegenden, die vom Ausländerverkehr bisher wenig berührt wurden. Dadurch werden diese Orte der Fremdenverkehrswirtschaft erschlossen.

Und noch eine Leistung des Sozialtourismus soll hervorgehoben werden: Wir wissen, daß

der Sozialtourismus gerade die Monate Mai, Juni, September und Oktober als Urlaubsmomente propagiert. Und der Verband für Sozialtourismus hat sich auch schon an die zuständigen Stellen gewendet, sie mögen untersuchen, ob es nicht möglich wäre, eine Staffe- lung der Ferien durchzuführen, damit der Urlaub auch auf andere Monate als Juli und August verteilt werden kann.

Wer wie ich die Urlaubseinteilung in einem Betrieb macht, der weiß, daß das von Jahr zu Jahr schwieriger wird. Früher war es eine einfache Sache: Der Arbeiter hatte höchstens eine Woche oder zwei Wochen Urlaub. Heute aber — wir freuen uns darüber, daß es so ist — kommt das Stammpersonal eines Betriebes immer mehr in die Drei- und Vierwochenurlaube, und es wird schwierig, den Urlaub einzuteilen. Wenn diese Frage nicht gelöst werden kann, dann kommt die Wirtschaft selbst, kommen die Betriebe in große Schwierigkeiten. Es ist ein Verdienst des Sozialtourismus, hier Wegbahner zu sein.

Außerdem würde das auch dazu beitragen, die langen Arbeitslosenzeiten im Gastgewerbe zu beseitigen. So nebenbei will ich nur bemerken, daß diese Arbeitslosigkeit auch geringer sein könnte, wenn die Inhaber von Beherbergungsbetrieben nicht sofort, wenn sie einige Zimmer leer haben, ihr Personal entlassen würden.

Wir wissen, daß das Finanzieren der Ferien für den Arbeiter ein großes Problem ist, und umso mehr kommt der vom Sozialtourismus eingerichteten Reisekasse Bedeutung zu. Freitag gibt der Arbeiter von seinem Lohn einen Teil für verbilligte Reisemarken aus, die ihn dann instandsetzen, seinen Urlaub mit Hilfe der ersparten Beträge zu absolvieren.

Ich habe schon erwähnt, daß seit dem Bestehen des Verbandes für Sozialtourismus die Urlaube mit Ortswechsel bei der Arbeiterschaft zahlreicher geworden sind. Dies wird aus folgenden Zahlen ersichtlich: Im Jahre 1953 haben die Arbeiter 3 Millionen Schilling für Urlaubsmarken ausgegeben, im Jahre 1957 12½ Millionen. 12½ Millionen, die also hier vernünftiger angelegt sind, als wenn der Arbeiter am Wochentag einen Teil seines Geldes zusätzlich für Alkohol oder eine andere fragwürdige Freizeitgestaltung ausgibt. Ich kann Ihnen, meine Damen und Herren, nur sagen, daß es für mich ein Erlebnis ist, wenn ein Arbeiter, etwa 60 Jahre alt, sich im Personalbüro vom Urlaub zurückmeldet und freudig erzählt, daß er dank dieses Sparsystems zum erstenmal in seinem Leben in der Lage gewesen ist, die Berge unserer Heimat, etwa in Tirol, kennenzulernen.

Ich will auch gerne feststellen, daß einzelne Arbeitgeber heute schon Zuschüsse zu diesen Reisemarken leisten und dadurch eine verbilligte Abgabe dieser Reisemarken möglich ist.

Ich glaube, als Vorbild könnten wir uns die Schweizer Reisekassen nehmen, wo Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände, die Organisationen des Fremdenverkehrs, die Organisationen des Hotel- und Gaststättengewerbes und die Verkehrsunternehmungen verbilligte Reisemarken unter dem Nennwert abgeben und der Arbeiter dann gewissermaßen mit seinem Scheckbuch, mit ersparten Reisemarken auf Urlaub fahren kann. Glauben Sie nicht, meine Damen und Herren, daß das eine Möglichkeit wäre, mehr als bisher den Inländerreiseverkehr zu heben und die Menschen in die Lage zu versetzen, ihre Heimat wirklich kennenzulernen?

Hier muß ein ernstes Wort gesagt werden: Der Verband für Sozialtourismus ist daran, sein Urlaubsprogramm für 1958 zu erstellen. Dabei sieht er jetzt schon wieder, daß die Preise in den Beherbergungsbetrieben für 1958 neuerlich erhöht werden. Ich glaube, dieses Nach-oben-Numerieren muß einmal seine Grenze finden. Nicht nur der Inländer, sondern auch der Ausländer kann rechnen und wird so lange unser Gast bleiben, als der Umrechnungskurs seine Entschlüsse diktiert.

Zugegeben, daß einzelne Preisexzesse des vergangenen Sommers von der Presse übertrieben dargestellt wurden; man soll nicht verallgemeinern. Erstens einmal ist das schädlich, nützt vielleicht der Auslandspropaganda, und zweitens, wenn die Dinge nicht stimmen, kommen dabei auch die wenigen gut weg, die sich hier nicht richtig benehmen. Es muß aber doch etwas Wahres an diesem Hinaufnumerieren sein, sonst könnte der Herr Ministerialrat Dr. Langer-Hansel, Leiter der Abteilung Fremdenverkehr im Handelsministerium, bei der Hauptversammlung der österreichischen Hotelierversammlung in diesem Herbst nicht behauptet haben, Österreich sei daran, seinen Ruf als billiges Reiseland zu verlieren.

Ich glaube, unsomehr sollten wir Leuten vom Schlage des Besitzers eines bekannten Salzburger Betriebes auf die Finger klopfen, der glaubte, daß er die Preise der Höhenlage seines Kaffee-Restaurants anpassen müsse. Er verlangt für ein Viertel Rotwein und eine Schale Kaffee mit Schlagobers 34,60 S. Eine Salzburger Tageszeitung hat nun, weil verschiedene Beschwerden über den Mann eingelangt sind, an diesen geschrieben, er möge sich dazu äußern. Darauf hat er einfach die Preisliste seines Lokals geschickt, und — nun hören Sie! — wörtlich stand daraufge-

schrieben: „Wem es nicht paßt, der kann gehen.“ (*Abg. Böhm: Da ist vielleicht auch der Nackttanz in den Preisen enthalten!*)

Das Bild dieses „Wirtes wundermild“ rundet sich ab, wenn wir erfahren, daß er im heurigen Sommer Gäste, die sich beschwert haben, mit dem Götz-Zitat bedachte und andere mit Ohrfeigen bedrohte, die dasselbe gewagt haben. Ich glaube, das ist ein hoher Preis für die schöne Aussicht, die man von seinem Lokal auf die Stadt Salzburg hat und derentwegen viele Reisende aus Österreich, aber auch aus dem benachbarten Deutschland zu ihm kommen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wenn wir die Ausländer auch gerne bei uns sehen, so sehr wir sie in steigendem Maße in unser Land bekommen wollen und so stolz wir darauf sind, daß es ihnen bei uns gefällt, so müssen wir doch feststellen, daß einzelne Besitzer von Beherbergungsstätten sich ganz unwürdig und unpatriotisch benehmen. Es wird mir von Arbeitern und Angestellten im Betrieb immer wieder mitgeteilt, daß man scheel angesehen wird, wenn man nicht als mit voller Brieftasche kenntlicher Gast in eine dieser Gaststätten im Westen kommt. So hat mir einmal ein Arbeiter gesagt, er werde wahrscheinlich im nächsten Jahr dort lesen müssen: „Österreicher unerwünscht.“ Vielleicht ist das etwas übertrieben, aber es ist Ihnen allen das Erlebnis des Wiener Oberlandesgerichtsrates in Erinnerung, der im Sommer in Vorarlberg in einer Gaststätte ein Menü verlangte, das mit „6,—“ angeschrieben war, und der erstaunt war, als man 36 S dafür verlangte. Der Gastwirt hatte nämlich die Preise in D-Mark angeschrieben. (*Abg. Dr. Koref: Das findet man sehr oft!*) Ich möchte Sie fragen, meine Damen und Herren: In welchem Reiseland Europas wäre es möglich, daß man die Speisekarte in fremder Währung anschreibt? Wie muß der Ausländer über den Österreicher denken, der sich in seinem eigenen Land die Speisekarte in österreichische Schilling umrechnen muß? Ich glaube, wir sollten einen solchen Betrieb zumindest von der Hotelliste streichen und ihn erst dann wieder aufnehmen, wenn der Besitzer zur Besinnung gekommen ist.

Hören Sie einmal, was ein Gast aus Deutschland, der Obergeringieur Georg Heckmann aus Frankfurt am Main, am 2. Oktober an den Zentralsekretär der Gewerkschaft der Gastgewerbearbeiter schreibt. Ich lese Ihnen nur einige Sätze daraus vor, es ist aber alles negativ; Sie dürfen nicht glauben, ich unterstelle Ihnen eine positive Äußerung:

„Ich verbringe alljährlich mit meiner Frau und mit einigen Freunden meinen Urlaub in den winterlichen Bergen Ihrer Heimat. Leider

mußte ich feststellen, daß die Unterkünfte, die Verpflegung und die Pflege der Gäste von Jahr zu Jahr schlechter wurden, obwohl die Preise stetig steigen. Beim Bezahlen der Rechnung hörte man kein ‚Danke‘ oder ‚Gute Reise‘ oder ‚Auf ein Wiedersehen‘. Die Speisen wiederholten sich von Woche zu Woche ohne jede Phantasie und Geschmack. Es war nach 08/15 ausgerichtet. Dabei kann man gerade in einer gepflegten Küche sehr viel Abwechslung bringen, wenn man nicht gerade in einer Saison reich werden will. Die Bedienung, zwei Mädels, waren nach Lage der Dinge nicht sehr fröhlich. Sie haben verschiedenen Gästen gegenüber ihr Herz ausgeschüttet, und was wir hörten, stank zum Himmel. Ihr Zimmer war in einem anhängenden Geräteschuppen, der eiskalt war. Ein Sägespäneofen wurde einmal am Tage beschickt und reichte nicht für ein warmes Zimmer. Um nicht zu frieren, legten sich die Mädels zusammen in ein Bett, um einschlafen zu können. Das Wasser in der Waschschüssel war am Morgen gefroren.

Meiner Meinung nach wird es höchste Zeit, daß sich übergeordnete Stellen mit der Sache befassen. Die Herren Hoteliers sollten daran denken, daß sie ihrem Lande keinen guten Dienst erweisen, und vergessen sollten sie nicht, daß es noch andere Länder gibt, die ihre Gäste besser bedienen. Ich sehe nicht auf die Mark, aber wenn ich einen guten Preis bezahle, muß mir auch etwas geboten werden. Ich habe von einem Sommerurlaub in Österreich abgesehen, weil ich keinen Reinfall erleben wollte, Ich nehme an, daß diesbezügliche Schreiben bei Ihnen an die richtige Adresse kommen, und hoffentlich werden Sie das Ihrige dazutun, damit der Ruf wiederhergestellt wird.“ So der Oberingenieur Heckmann aus Frankfurt am Main.

Ich möchte zur Preisfrage noch etwas sagen. Wir sollten — es geschieht ja in einigen Gebieten schon — in ganz Österreich dazu kommen, daß der Fremde nur echte Preise, also die sogenannten Inklusivpreise, sieht. Wer auf Urlaub geht, versucht zunächst zu Hause einen Voranschlag zu erstellen, und das macht er auf Grund der in den Werbestellen ausgegebenen Prospekte. Wenn er dann seinen Urlaub absolviert und feststellen muß, daß die Endabrechnung mit seinem Voranschlag nicht in Übereinstimmung steht, weil verschiedene Zuschläge für Bedienung, Aufbauszuschlag, Ortszuschlag und so weiter dazukommen, dann wird er überaus enttäuscht sein und sich, ich glaube mit Recht, betrogen fühlen.

Es ist daher ganz unverständlich, daß jetzt auf einem Fragebogen, der an die Vermieter von Zimmern in Tirol ausgegeben

wird, vermerkt wird, man möge in diesem Fragebogen nur die Zimmerpreise ohne alle Nebenspesen angeben. Ich weiß nicht, geschieht das in der Absicht, Fremde mit billigen Preisen anzulocken? Ich glaube, dem Fremdenverkehr wird damit kein guter Dienst erwiesen. Man soll auch nicht falsch Leistungen versprechen, wenn man Prospekte druckt, in die man etwa schreibt: „Fließwasser“, und man kommt dann hin und dort fließt das Wasser nur in ein oder zwei Zimmern. Das bedeutet eine Enttäuschung des Gastes, und er wird verärgert darüber sein. Ich glaube, gerade Preis- und Leistungstreue sollten in der Fremdenverkehrswirtschaft ganz groß geschrieben werden. In keinem anderen Zweig der Wirtschaft gibt es ja so viele persönliche Dienstleistungen wie in der Fremdenwirtschaft. Der Gast erwartet Bequemlichkeit und Freundlichkeit, aber ist das bei den sozialen Zuständen, wie sie hier der Ingenieur Heckmann aus Frankfurt schildert, möglich?

Das steht aber nicht vereinzelt da. Ich habe hier mehr als ein Dutzend Anzeigen an die Staatsanwaltschaft, und zwar nur vom Aufsichtsbezirk Klagenfurt des Arbeitsinspektorates, wegen Verstöße gegen die Arbeitszeitordnung und andere soziale Bestimmungen. Ich bringe dem Hohen Haus nur eine davon zur Verlesung. Es ist nicht die ärgste, aber man ersieht daraus, wie es mit den sozialen Zuständen wirklich beschaffen ist.

„An die Staatsanwaltschaft Klagenfurt in Klagenfurt.

Bei einer am 7. August 1957 von hieramts durchgeführten Überprüfung obigen Betriebes wurden Arbeitszeitüberschreitungen beträchtlichen Ausmaßes und sonstige Vergehen nach der Arbeitszeitordnung festgestellt. Aus dem in Abschrift beigelegten Erhebungsprotokoll über die Einvernahme nachstehend angeführter Dienstnehmer gehen folgende Arbeitszeiten hervor:

Verhinjak Josefine, Küchenmädchen und Abwäscherin, kein Ruhetag, täglich 16 beziehungsweise 17½ Stunden jeden zweiten Tag, wöchentlich 116½ Stunden Arbeitszeit;

Schluder Resi, Herdmädchen und Serviererin, täglich 17 beziehungsweise 18 Stunden jeden zweiten Tag, wöchentlich 122 Stunden, ab 10. Juli 1957; im Juni täglich 11 beziehungsweise 12 Stunden, wöchentlich 77 Stunden und darüber;

Ladstätter Maria, Stubenmädchen und Serviererin, täglich 10 Stunden, wöchentlich 70 Stunden;

Dorfer Ingeborg, Kellnerin mit Inkasso, täglich 13½ beziehungsweise 14½ Stunden

bei Nichtgewährung der Zimmerstunde, wöchentlich 94 ½ Stunden und darüber.“

Und in allen diesen hier angeführten Fällen kein Ruhetag, also die ganze Saison hindurch von früh bis abends Arbeit!

„Bei den angeführten Arbeitszeiten ist die gemäß Punkt 2 Abs. c des Bundeskollektivvertrages für das Österreichische Hotel- und Gastgewerbe vom 1. Juni 1956 für die Einnahme der Mahlzeiten und Vorbereitung zur Arbeitsaufnahme zu bemessende Ruhepause von einer Stunde pro Tag bereits in Abzug gebracht. Zusammenfassend wird auf nachstehende Vergehen nach der Arbeitszeitordnung hingewiesen:

Tägliche Arbeitszeiten mit 10 bis 18 Stunden beziehungsweise Überschreitung der täglichen Arbeitszeit bis zu 8 Stunden. Nichtgewährung der ununterbrochenen Ruhezeit im Gastgewerbe von 10 Stunden nach beendeter Tagesschicht. Nichtbezahlung der regelmäßig geleisteten Überstunden im kollektivvertraglichen Sinne mit dem Zuschlag von 50 Prozent bei Verhinderung Josefine und Schluder Resi. Nichteinhaltung der Höchstarbeitszeit weiblicher Dienstnehmer von 10 Stunden pro Tag. Fehlen der Verzeichnisse und Ausgänge.“

Ich muß schon sagen, sehr viele dieser Anzeigen könnten hier noch verlesen werden und zeugen also davon, daß die Zustände im Gastgewerbe wirklich nicht die besten sind. Ich verstehe schon, daß das Gastgewerbe unter anderen Bedingungen arbeitet als ein Industriebetrieb, daß man hier also mitunter nicht ganz genau auf die Arbeitszeit sehen kann, aber die angeführten Fälle beweisen, daß dies zum Anlaß genommen wird, die Rechte der Arbeiter in solchen Betrieben kraß zu verletzen.

Ich möchte nun noch bemerken, daß die Erledigung solcher Anzeigen sehr schleppend vor sich geht, daß sie oft über einige Saisonen hingezogen werden, daß diese Mühlen also wohl langsam, aber nicht immer fein mahlen, wie ich auch beweisen könnte.

Diese Zustände wirken sich schädigend auf den Fremdenverkehr aus in einem Land, das den berechtigten Ruf hat, daß es eine vorbildliche Sozialgesetzgebung hat. Aber halten Sie sich vor Augen: Welchen Eindruck muß ein Kellner auf den Gast nach 12 Stunden Arbeitszeit machen? Nur einen ermüdeten. Man kann daher von ihm weder freundliche Worte erwarten, noch daß er dem Gast mehr als die notwendige Aufmerksamkeit widmet. Der von den Ausländern so oft gerühmte Charme unseres Gastgewerbepersonals wird damit auf eine harte Probe gestellt.

Nun werden Fachkreise antworten: Man bekommt in der Saison nicht genug Personal! Man sollte lieber fragen, warum das so ist. Wer hat denn Lust, einen Beruf zu erlernen, in dem derartige soziale Verhältnisse bestehen? Wir erleben es immer wieder — auch ich selber erlebe es im Betrieb —, daß Leute in das Personalbüro kommen, die Hilfsarbeiter werden wollen, die vorher Kellner waren oder den Kellnerberuf erlernt haben und nun umsatteln, weil sie gesehen haben, daß man dort unter solchen Umständen arbeiten muß. Soweit der Mann im Beruf bleibt, wandert er in ein Nachbarland aus, etwa in die Schweiz, wo die sozialen Verhältnisse viel besser liegen als bei uns.

Vielleicht darf ich bei dieser Gelegenheit auch etwas über das Entlohnungssystem sagen. Daran liegt mir sehr viel. Es gibt im Gastgewerbe sogenannte Garantielöhner und Festlöhner. Garantielöhner sind das Bedienungspersonal, also Kellner, Stubenmädchen und so weiter. Der Unternehmer garantiert dem betreffenden Kellner zum Beispiel seinen Lohn, und zwar einen Lohn — ich nenne einen Betrag — von etwa 1200 S, aber dieser Lohn wird aus den 10 bis 15 Prozent Trinkgeld bezahlt, die der Unternehmer dem Gast aufrechnet. Es ist also ein Irrtum, zu glauben, wenn man einem Kellner die 10 Prozent Trinkgeld, die er aufschlägt, gibt, daß dies sein zusätzlicher Verdienst sei. Das heißt also, der Gast selber bezahlt eigentlich den Kellner. Nur in solchen Fällen, wo die Trinkgeldumlage nicht ausreicht, den Lohn zu decken, wird das vom Unternehmen draufgezahlt. Die Beträge, die darüber sind, werden dann auf die einzelnen Garantielöhner verteilt. Allerdings höre ich Beschwerden von Gastgewerbeangestellten, daß einzelne Unternehmer auch in solchen Fällen nicht ganz richtig vorgehen; sie nehmen 1 oder 2 Prozent als Bruchersatz und so weiter, zwacken also von dem wenigen den Garantielöhnern auch noch etwas ab.

Ich glaube, man müßte vor allem versuchen, Kurse in diesem Beruf zur Schulung des Personals einzurichten. Das könnte unserer Meinung nach in der seasonschwachen Zeit mit Hilfe des Arbeitsamtes geschehen. Gerade dieser Beruf ist ein klassisches Beispiel für unsere Forderung nach einem modernen Berufsausbildungsgesetz, über das ja heute hier noch gesprochen werden wird.

Ich will aber noch auf eine Kehrseite der Fremdenverkehrswirtschaft hinweisen, und zwar auf die Verteuerung der Lebenshaltungskosten für die Bevölkerung in den Fremdenverkehrsgebieten. Jeder von uns erlebt das ja in den Ferien. Ich verstehe, daß die Nachfrage nach Fleisch, Obst und Gemüse und anderen

Bedarfsartikeln sehr groß ist, aber das wird zum Anlaß genommen, um die Preise zu erhöhen. Sie können das selber feststellen. Wenn Sie auf Urlaub sind, stellen Sie einmal fest, was 1 Kilogramm Obst im Gasteiner Tal kostet und wie Sie es in Erinnerung haben von dem Tag, an dem Sie von Wien weggefahren sind. Fremde und Einheimische müssen also den gleichen Preis zahlen. Der Kitzbühler Arbeiter hat gar nichts davon, wenn er etwa mit der Seilbahn auf den Hahnenkamm ermäßigt fahren kann, davon lebt er nicht; für ihn wäre es wichtiger, wenn die Preise für die Bedarfsgüter so niedrig wären wie in anderen Gebieten, wo es keinen Fremdenverkehr gibt.

Man müßte daher die verantwortlichen Stellen dazu zwingen, daß sie, wenn nicht genug da ist, eben gesteigerte Einfuhren tätigen und diese Dinge in die Fremdenverkehrsgebiete bringen, damit dort die Preise niedriger gehalten werden können. Wir wissen ja, daß die Nationalbank durch den Ankauf von Devisen Schillinge hergeben muß, der Banknotenumlauf steigt also vorübergehend. Wenn man daher einen Teil der Devisen dazu verwendet, eben lebenswichtige Dinge einzuführen, sie in diese Gebiete zu bringen, dann erreicht man, daß der zusätzlichen Kaufkraft ein genügendes Angebot gegenübersteht und die Preise doch gleich gehalten werden können.

Nun noch etwas anderes. Wir haben heuer mit Genugtuung festgestellt, daß das Ausland sehr lobend über ein Gesetz gesprochen hat, das wir hier im Juli beschlossen haben, nämlich über das Gesetz, mit dem an unseren Grenzen der Einreiseverkehr für motorisierte Fahrzeuge sehr erleichtert worden ist. Wir haben darob sehr viel Lob in der Auslandspresse geerntet. Man sollte nun auch darauf schauen, daß der motorisierte Gast bei uns auch wirklich gute Straßen vorfindet. Auch das wird uns zusätzliche Fremde ins Land bringen. Die Investitionen beim Bau von Straßen und die Investitionen, die wir für die Bundesbahn ausgeben, sind daher sehr gut angelegt und kommen ebenfalls dem Fremdenverkehr zugute. Bei den Bundesbahnen haben wir ja leider sehr lange gezögert, und so ist das Verkehrsministerium erst jetzt in die Lage versetzt, den Verkehr zügiger zu gestalten und Langsamfahrstellen abzubauen. Dieses Beispiel zeigt, wie richtig unsere Forderungen nach Investitionen sind.

Der Herr Handelsminister Dr. Bock hat auf einer Pressekonferenz am 18. Juli 1957 einen Bericht über die Straßen in Österreich gegeben. Diesem Bericht entnehme ich, daß es in Österreich nach dem Stand vom 1. Jänner

1957 von den 8323 km Bundesstraßen 12 Prozent gibt, die mit schweren Belägen ausgestattet sind, und 38 Prozent mit mittel-schweren Belägen. Also man kann sagen: Diese 50 Prozent sind wirklich gute Straßen, während die übrigen 50 Prozent noch sehr viel zu wünschen übriglassen. Wir wissen aber auch, daß jene Straßen, die nicht dem Bund gehören, oft nicht in dem Zustand sind, in dem sie der Fremde erwartet. Es wäre also notwendig, daß wir dafür Mittel immer wieder aufwenden.

Ein geradezu gutes Beispiel, wie sehr gute Straßen den Fremdenverkehr beleben, ist das Burgenland. Seitdem dort zufolge der Initiative des Landeshauptmannstellvertreters Wesely in einem steigenden Maße gute Straßen gebaut werden, hat sich der Fremdenverkehr, wie uns die Berichte zeigen, gerade in diesem Bundesland sehr gehoben.

Ich habe von Erleichterungen für Kraftfahrzeuge an der Grenze gesprochen. Es wäre wünschenswert, wenn in fortschreitendem Maße auch Erleichterungen bei den Zollabfertigungen im Zuge eintreten würden. Es war auf diesem Gebiet heuer schon wesentlich besser, ich glaube aber, auf diesem Gebiete könnte noch manches geschehen, wie Leserbriefe in der Tagespresse zeigen.

Zum Schluß ein paar Worte als Wiener Abgeordneter zu Wien als Fremdenverkehrsstadt. Wir freuen uns, daß Wien in einem steigenden Maße Kongreßstadt wird. Wir sind stolz darauf, daß die Atombehörde ihren dauernden Sitz in Wien genommen hat. Wie wir hören, sind auch für das Jahr 1958 eine Reihe von Kongressen in Wien angekündigt. Das ist von besonders großer Bedeutung, weil damit ein ganzjähriger Reiseverkehr gewährleistet wird, der nicht so sehr Saisonschwankungen ausgesetzt ist wie der übrige Reiseverkehr. Außerdem werden Dauerarbeitsplätze für das Gastgewerbe geschaffen. Wir sollten daher alles daransetzen, den Fremden hier in Wien wirklich zu befriedigen, und da, glaube ich, müßte, entgegen der Meinung, die jetzt auftaucht, doch die Zahl der Betten in Wien noch vermehrt werden. Wir hören immer wieder von einer gewissen Seite, daß das, was jetzt geschaffen wurde, genügt, man soll ja nicht mehr tun. Ich darf vielleicht darauf verweisen, daß der Bettenstand in Wien gerade so hoch ist wie im Jahre 1937, daß dagegen der Ausländerfremdenverkehr in Wien allein um 140 Prozent gestiegen ist. Wir sollten aber nicht nur die Zahl der Betten vermehren, wir sollten auch trachten, daß die Unternehmungen aus ihren Erträgen die bestehenden Gaststätten richtig ausbauen. Ich glaube, der fremde Gast

müßte gerade in der Bundeshauptstadt jenen Komfort finden, den er sich erwartet. Wir müssen Wien zu einer Fremdenverkehrsstadt machen, wie das die anderen Städte in Europa längst sind. In der Reisesaison profitieren doch auch die Bundesländer, denn jeder, der nach Wien kommt, bleibt auch ein paar Tage draußen in den Ländern. Wir sollen daher nicht versuchen, Wien jene Mittel zu nehmen, die es braucht, um zu einer Weltstadt zu werden. (*Präsident Böhm übernimmt den Vorsitz.*)

Diese Anstrengungen der Stadtverwaltung sollte man nicht aus kleinlichen Parteierwägungen herabsetzen. Der Franzose ist stolz auf sein Paris, und ich glaube, der Österreicher, ganz gleichgültig, in welchem politischen Lager er steht, sollte stolz auf seine Bundeshauptstadt Wien werden. Ich weiß nicht, warum gewisse Kreise nicht zur Kenntnis nehmen wollen, was Wien seit 1945 an Sehenswertem geschaffen hat. Wir vermissen, daß die Wiener Reisebüros bei Führungen durch Wien auch solche durch das neugeschaffene Wien unternehmen. Die Wiener Stadthalle zum Beispiel ist einzigartig in ihrer Gestaltung und kann Zentrum großer kultureller internationaler Veranstaltungen werden. Warum, so frage ich, nörgelt man daran? Warum wollen gewisse Kreise die Wiener Festwochen als ein großes kulturelles Ereignis nicht zur Kenntnis nehmen? Warum will man Wien beim Bau der Autobahn vernachlässigen?

Ich habe im Budgetausschuß schon über die Bedeutung von Stadtautobahnen gesprochen und darauf hingewiesen, daß sie zur Entflechtung des Verkehrs in der Stadt sehr viel beitragen können. Aber wenn man in den Bundesländern Autobahnen baut, dann ist es ungerecht, wenn man an der Grenze Wiens haltmacht und verlangt, daß Wien selber zum Bau dieser Autobahn einen Beitrag leistet.

Meine Damen und Herren! Ich kann von hier aus nur wieder sagen: Machen wir Wien zu einer Weltstadt, und freuen wir Österreicher uns darüber, gleichgültig in welchem Bundesland wir unseren Wohnsitz haben! Machen wir diese Parole nicht zum Gegenstand unwürdiger Glossen in der Presse oder zum Gegenstand gehässiger Kritik. Bemühen wir uns alle darum, auch im Interesse der Fremdenverkehrswirtschaft, die uns als devisa-bringender Zweig unserer Wirtschaft, als der sogenannte stille Export, sehr am Herzen liegen muß! (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Böhm: Als nächster Redner gelangt der Herr Abgeordnete Dr. Gredler zum Wort.

Abgeordneter Dr. Gredler: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Mein Kollege

Dr. Zechmann hat gestern in seiner Rede eine Reihe von Problemen zu diesem Ressort erörtert. Ich möchte mir erlauben, noch einiges über die Stellung unserer Fraktion zur europäischen Wirtschaftsintegration, die hier schon mehrfach zur Debatte stand, zu ergänzen, ferner zu der Frage von Handel, Gewerbe, Wirtschaftspolitik Stellung nehmen. Dann möchte ich mich auch noch kurz mit einigen Sonderfragen befassen. Zur europäischen Integration hat auch der kommunistische Abgeordnete Fischer verschiedenes gesagt. Er hat Skeptizismus geäußert und sicher interessante Argumentationen vorgebracht. Ich war leider nicht während seiner ganzen Rede im Haus zugegen und kann daher nicht gegen die Fülle seiner Argumente polemisieren. Meine Fraktion behält sich vor, im Laufe der Budgetdebatte hiezu noch etwas zu sagen.

Ich muß dieses Vorwort deswegen geben, weil ich bekanntlich grundsätzlich ein sehr eindeutiger Anhänger der Integration bin, mich aber in meinen Ausführungen auch mit einigen Schwierigkeiten, auf die die österreichische Handelspolitik im Laufe der nächsten Jahre stoßen wird, beschäftigen muß. Ich bin also gezwungen, eine gewisse Parallelität der Argumentation, jedoch im Anpeilen des Zieles einen grundlegenden Unterschied festzustellen.

Die österreichische Wirtschaft ist im Lauf der letzten Jahre im besonderen Maße über den engen heimischen Absatzmarkt hinausgewachsen. Die wachsende Exportorientierung ist zweifellos das Ergebnis einer fortschreitenden Rationalisierung der Produktion in unserem Lande. Viele Industriezweige sind nun wirklich leistungsfähig, vor allem in einem größeren europäischen Rahmen, wenn sie nicht auf einen kleinen Absatzmarkt ausgerichtet sind, wenn sie sich infolge eines größeren Absatzmarktes auf einige Typen, auf weniger Produkte spezialisieren können und diese in großen Serien für einen großen Absatzmarkt erzeugen können. Die österreichische Wirtschaft hat sich zweifellos in dieser Richtung entwickelt, und der Aufschwung innerhalb der Industrieproduktion hat von den Investitionsgütern bereits auf dauerhafte Konsumgüter übergegriffen. Unsere Verrechnung in der Europäischen Zahlungsunion war zwar im letzten Monat, im November, mit 6 Millionen Dollar passiv, während sie im Vormonat mit 11 Millionen aktiv war. Im großen und ganzen bedeutet dies aber nicht viel, sodaß man sagen kann, der österreichische Außenhandel befindet sich trotz internationaler Schwächetendenzen immerhin auf einem befriedigenden Niveau.

Was nun diese internationalen Schwächetendenzen betrifft, so ist auf den Weltmärkten in letzter Zeit zu konstatieren, daß Preise

wichtiger Rohstoffe sowie auch die Frachtraten zurückgehen und daß auf dem internationalen Eisen- und Stahlmarkt eine gewisse Schwächetendenz vorhanden ist. Die Preisindizes sind nach dem bekannten Moody-Index und dem Reuter-Index ungefähr um 7 Prozent niedriger als etwa im Vorjahr. Diese Baisse auf den internationalen Rohstoffmärkten bedeutet nun prima vista für die österreichische Wirtschaft die Möglichkeit billigerer Einfuhren und damit einer Stabilisierung des Preisniveaus. Sie erschwert aber schon jetzt in einem gewissen Maße auch die Ausfuhr heimischer Rohstoffe und wird früher oder später natürlich eine Auswirkung auf den Fertigwarenexport nach sich ziehen.

Die österreichischen Exporte gehen zu einem großen Teil in das Gebiet der Montanunionländer. Es ist kein Geheimnis, daß wir Freiheitlichen an sich für den Beitritt zum Gemeinsamen Markt sind und nicht nur für den Beitritt zur Freihandelszone. Diese hinkt außerdem in der Entwicklung zeitlich nach, nicht nur hinsichtlich des Volumens und hinsichtlich soundso vieler materieller Bestimmungen — es ist im Haus schon viel darüber gesprochen worden —, sie wird vermutlich auch zeitlich später zum Zuge, zum Tragen kommen. Unter den österreichischen Exporten in die Länder der Montanunion waren nun Rohstoffe bedeutend stärker vertreten als Industriewaren. Im Jahre 1956 — das ist ein abgeschlossenes Bild, obwohl wir auch schon für die drei ersten Vierteljahre dieses Jahres günstige Zahlen verzeichnen können, auf die ich mich noch stellenweise stützen werde — haben wir jedenfalls in die Länder des kommenden oder fast schon bestehenden Gemeinsamen Marktes 80 Prozent des gesamten österreichischen Rohstoffexportes und 36 Prozent des gesamten österreichischen Industriewarenexportes ausgeführt. Im Vergleich zu vergangenen Jahren ist dieses Bild sicher nicht ungünstig. Dazu kommt, daß der Wert des Exportes an österreichischen Eisen- und Stahlprodukten trotz der international nicht sehr günstigen Lage in den ersten neun Monaten, also in diesem Zeitraum, der schon abgeschlossen vor uns liegt, 3,6 Milliarden Schilling ausgemacht hat und damit um 47 Prozent höher liegt als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Wir sehen uns also in diesem Gebiet des Gemeinsamen Marktes im Eisen- und Stahl- und Industriewarensektor einer stärkeren Konkurrenz gegenüber als auf dem Rohstoffsektor. Bei Holz, Papier, Aluminium, Papierzeug, lebenden Tieren zum Beispiel ist die Konkurrenz nicht so stark. Dazu kommen noch die höheren Zölle für Fertigwaren beziehungsweise die Folge, daß der Anteil der Rohstoffe am österreichischen Export in die

Montanunion möglicherweise steigt, ausgenommen — auch das muß gesagt werden — auf dem Sektor des Eisenexportes. Der Eisenexport hat den Holzexport jetzt bereits überflügelt und verlagert sich, was bei der sinkenden Tendenz der Rohstoffweltmarktpreise erfreulich ist, vom Roheisen auf weiterverarbeitete Produkte.

Wenn Österreich dem Gemeinsamen Markt beitreten würde, hätte das viele Vorteile auf weite Sicht. Wir treten jedoch aus hier schon erörterten allgemeinen politischen Gründen, vor allem anscheinend wegen der Bedenken, die von den Ostblockstaaten zu einem solchen Schritt geäußert wurden, dem Gemeinsamen Markt nicht bei. Das sind Bedenken, die aus dem Staatsvertrag nicht erhellen, denn wir haben hier schon oft festgestellt: Unsere Neutralität ist ein Axiom der militärischen Bündnisfreiheit und ein Axiom des Nichtbestehens von militärischen Stützpunkten auf unserem Land, hat aber mit wirtschaftlichen Beziehungen nichts zu tun. Dennoch, wir nehmen aus weltpolitischen Gründen auf diese Bedenken Rücksicht. Daher müssen wir die wirtschaftlichen Faktoren im Sinne von Österreichs Beitritt zur Freihandelszone prüfen. Es kommt damit zum Wegfall österreichischer Importzölle und damit natürlich zu einer Vermehrung gewisser Schwierigkeiten hinsichtlich der Konkurrenzfähigkeit.

Nun dürfen wir auch nicht vergessen, daß alle Ausnahmswünsche, die wir in Österreich haben, nicht leicht durchzusetzen sein werden, denn wir haben ja als kleines Land keine wesentlichen Pressionsmittel. Die österreichische Wirtschaft hat in den letzten Jahrzehnten einen merkwürdigen Werdegang hinter sich. Sie hat in der österreichischen Monarchie ein breites Wirtschaftsgebiet bearbeitet, wurde in der Ersten Republik eingeschränkt, wurde im Deutschen Reich wieder verbreitert, wurde in der Zweiten Republik eingeschränkt und wird nunmehr, in der europäischen Freihandelszone, wieder verbreitert. Ich möchte sagen: Sie hat das Schicksal einer ununterbrochenen wirtschaftlichen Ziehharmonika mitzumachen, was natürlich Stöße in die Wirtschaft hinein bedeutet. Die österreichischen Agrarprodukte und die industriellen Fertigwaren werden eine solche Integration stark zu spüren bekommen.

Ich erwähne das alles deswegen, um darauf hinzuweisen, daß sich Österreich angesichts einer gewissen Abflachung der internationalen Konjunkturkurve nicht auf den Lorbeeren gewisser wirtschaftlicher, allerdings gesamteuropäisch gesehener Erfolge — die an den Grenzen unseres Landes durch den Raab-Kamitz-Kurs nicht

etwa aufgehalten wurden — ausruhen kann, sondern daß es notwendig ist, die in den nächsten Jahren kommenden Integrations-schwierigkeiten einerseits und die Schwierigkeiten hinsichtlich der Abflachung der weltwirtschaftlichen Konjunkturkurve irgendwie einzubeziehen und zu versuchen, Fehlausgaben größten Ausmaßes zu vermeiden.

Nun ist die österreichische Außenhandels-abhängigkeit vom Gemeinsamen Markt allerdings viermal so groß wie etwa die von Großbritannien, ganz abgesehen von den Commonwealth-Beziehungen Großbritanniens. Es beweist das nur, daß natürlich für Österreich ein Abseitsstehen schon vom Gemeinsamen Markt Schwierigkeiten brächte, ein Abseitsstehen von der Freihandelszone einfach nicht durchsetzbar wäre, trotz zugegebenermaßen wirtschaftlicher Schwierigkeiten, denen wir uns natürlich im Verlauf der nächsten Jahre gegenübersehen werden.

Wenn ich Ihnen mit einigen Zahlen die nicht sehr günstige Position Österreichs unterstreichen darf, so sei das ein geradezu beschwörendes Argument an die beiden Regierungsparteien, sich doch rechtzeitig über Gründe und über Vorgänge in der Wirtschaftspolitik zu einigen.

Man hat mir vorgeworfen — ich glaube, es war der momentan nicht anwesende Kollege Harwalik, der das in einer recht lebendigen Rede gesagt hat —, ich wäre ein grollender Beckmesser. Ich möchte feststellen: Ich bin hier weder grollend noch beckmesserig. Ich möchte nur betonen: Das nüchtern vorgelegte Zahlenmaterial beweist, daß eine Einigung über die Frage des Zolltarifs einfach eine wirtschaftliche Notwendigkeit ist und daß Sie mich wirklich nicht als Beckmesser bezeichnen können, wenn ich das Faktum feststelle, daß diese Einigung in der Frage des Zolltarifes seit Jahren zurückhängt. Sie werden sich erinnern können, daß der seinerzeitige Nationalrats-Vizepräsident Hartleb Ihnen diesen Punkt vor vier oder fünf Jahren vor Augen geführt hat. Sie können in jeder internationalen Wirtschaftszeitung, in jeder GATT-Konferenz und in jeder österreichischen Wirtschaftszeitung dieses Faktum nachlesen: es ist unabweigbar, daß auf dem Sektor der Zolltarife seit Jahren keine Einigung innerhalb der Koalition erfolgt ist. Sie ist aber einfach notwendig, und sie wird von Tag zu Tag notwendiger. Daher ist meine Befürchtung nicht aus der Luft gegriffen, daß Sie sich auch in den nächsten Jahren über dringende wirtschaftspolitische Maßnahmen nicht oder zu spät oder junktimisiert in verzerrter Form einigen werden.

Nun zu den Zahlen. Das verfügbare Güter- und Leistungsvolumen pro Kopf der Bevölkerung betrug 1955 — das ist, in Dollar berechnet, die letzte mir für Europa erschließbare Zahl —: in Italien etwa 500 — also unter Österreich —, in Österreich 574, in den Niederlanden aber fast 700, in Westdeutschland 762, in Großbritannien über 1000 und interessanterweise auch in Frankreich. In Frankreich mögen sich freilich inzwischen Schwächetendenzen verbreitet haben. Österreich ist also hinsichtlich des verfügbaren Güter- und Leistungsvolumens pro Kopf der Bevölkerung in Gesamteuropa nicht sehr gut gestellt.

Die österreichische Steuer- und Sozialbelastung belief sich, wiederum mit einer europäischen Zahl 1955 berechnet, in Prozenten des Bruttonationalproduktes auf 31 Prozent gegen 30 Prozent in Schweden, 29 Prozent in Großbritannien, die gleiche Zahl in den Niederlanden und 23 Prozent in Belgien. Das heißt also: Bei einer verhältnismäßig wenig günstigen intereuropäischen Stellung Österreichs ist die Steuer- und Sozialbelastung bei uns eine verhältnismäßig hohe. Auch eine bekannte Tatsache.

Der Vergleich der Kreditkosten zeigt eindeutig die Kapitalarmut unserer Heimat. Im Jahre 1957 hatten wir — Stichtag Mitte Februar — mit 5 Prozent die höchste Bankrate unter zahlreichen europäischen Ländern. England hat sie inzwischen etwas übertroffen. Kurzfristige und Kontokorrentkredite der Banken kosten in Österreich 9 Prozent, in Westdeutschland 9,5, in Italien und in Frankreich 7,5, in Belgien 6, in den Niederlanden sogar etwas weniger. Die anderen sind somit durchwegs tiefer. Die Wirtschaftsstruktur ist also, wie ich mit meinem plastischen Beispiel der Ziehharmonika dargestellt habe, in den letzten 40 Jahren zweifellos sehr schweren Kriegs- und Nachkriegerschütterungen ausgesetzt gewesen.

Wir haben in unserer Heimat eine notorische Kapitalsarmut. Das ist ein Problem, das in erster Linie zum Kapitel Finanzen, aber zweifellos auch irgendwie zu dem Ressort des Herrn Handelsministers gehört. Das Volkseinkommen pro Kopf ist bei uns eines der niedrigsten in der Freihandelszone. Nur Portugal, Griechenland und die Türkei stehen hierin unter uns. Wir haben die Staatsvertragslasten, wir haben die Schwierigkeit, Auslandskapital ins Land zu bekommen, es werden von der linken Seite — interessanterweise von beiden Linksparteien — Bedenken gegen die Hereinnahme von Auslandskapital erhoben.

Der österreichische Kapitalmarkt, mag er nun von der Koalition richtig oder falsch angesprochen werden, mag er wie in der letzten

Zeit beispielsweise plötzlich mit drei Anleihen übereinander, also gewissermaßen überlagert angesprochen werden, kann unsere Kapitalnachfrage im Wege der notwendigen Umstellung der Wirtschaft auf die Freihandelszone zweifellos nicht vollkommen erfüllen. Außerdem ist es ja noch eine Frage, ob sich das private Auslandskapital angesichts der Randlage der österreichischen Wirtschaft überhaupt noch im genügenden Ausmaß exponieren will.

Wir haben ferner im Augenblick einen wichtigen Konkurrenzvorteil, keinen sehr erfreulichen: wir haben ein relativ niedriges Lohnniveau. Wenn Sie im Rahmen einer Freihandelszone, im Rahmen eines kommenden Gemeinsamen Marktes auch eine freie Beweglichkeit der Arbeitskräfte haben, und die wird sich in einem bestimmten Maß sicher ergeben, dann wird natürlich auch dieser Konkurrenzvorteil verlorengehen.

Ich erwähne alle diese Schwierigkeitsmomente, um auf der einen Seite das volkswirtschaftlich unbedingt notwendige Hineingehen in den Gemeinsamen Markt beziehungsweise in die Freihandelszone zu unterstreichen, auf der andern Seite aber die Quellen der Schwierigkeiten aufzuzeigen, vor die sich die Koalitionspolitik gestellt sieht, und zwar rein objektiv. Zweifellos wird sie damit fertig werden müssen. Dann vielleicht eine Wirtschaftspolitik zu treiben, die, wenn das Vieh von der Alm getrieben wird, mit Fleischexporten beginnt, oder wenn eine Fleiscebbe da ist, wieder die Importe drosselt, die in Gemüse und Obst zu Unerfreulichkeiten Anlaß gibt, die kein richtiges Zollsystem hat, bei der auf dem Sektor der Exportförderung die Umsatzsteuer nicht nur dem ehrlichen Kaufmann refundiert wird, wofür wir selbstverständlich eintreten, sondern wo Schieber Lücken ausnützen, ergäbe neue, schwierige Momente. Sie werden mir vielleicht sagen, diese Schieber spielten gesamtwirtschaftlich keine große Rolle. Meine sehr Verehrten! Die Maximalforderung der österreichischen Heimkehrerverbände zur Erfüllung ihrer Wünsche, um nur irgend etwas herauszugreifen, beträgt 228 Millionen Schilling. Das, was die österreichische Wirtschaft durch den Pelzhändler Butka allein verliert, sind 20 Millionen Schilling. Es entsprechen also die Beträge, also plus und minus, die die zwei in der letzten Zeit flüchtig gewordenen Pelzhändler zabrahlisiert haben, bereits 10 Prozent des Gesamtvolumens, womit wir die bestimmt nicht allzu bescheiden gerechneten Forderungen der Heimkehrer erfüllen könnten.

Nur um einmal die Größenordnung festzustellen: Da haben wir den Herrn Zorko,

den Herrn Groß; der eine exportiert Fliegenfänger, der andere, ich weiß nicht, Glasperlen. Ein besonderer Spaßvogel hat einmal, ich glaube vor zwei oder drei Jahren, Trinkwasser nach Triest exportiert. Es war, glaube ich, sogar gelb gefärbt, warum, weiß ich nicht, vielleicht damit man es leichter verschleiern konnte. (*Abg. Dr. Hofeneder: Nur nicht schwarz-gelb!*) Vielleicht war es schwarz-gelb gefärbt. Jedenfalls hat er das Wasser in Triest ins Meer geschüttet, hat aber ganz schöne Summen daraus erlöst. (*Abg. Dr. Hofeneder: Mare nostrum!*) Vielleicht ist es eine verzweifelte Form eines Annexionsversuches des Mare nostrum. Sei dem, wie immer es sei — durch alle diese Schiebungen verliert die österreichische Wirtschaft jedenfalls Geld. Und darüber hinaus können Sie nicht leugnen, daß, wenn Sie an jedem dieser Fälle kratzen, immer irgendwo das Kriterium einer politischen Korruption herauskommt.

Ich habe anlässlich der Tiroler Landtagswahlen einen Anruf bekommen von einem der Herren, die dann drei Jahre bekommen haben. Der Anrufer hat mir gesagt — das ist einer der Leute, die mit dem Zorko-Fall in Verbindung stehen —: „Ich werde auf jeden Fall ins Häfen hupfen,“ — wie sich dort der vermutlich nicht geborene Tiroler am Telephon ausdrückte — „aber vorher will ich noch sagen: ich habe von der ÖVP Lizenzen bekommen.“

Ich habe dieses Argument nicht im Wahlkampf verwendet, weil ich nicht in ein laufendes Gerichtsverfahren eingreife und weil ich die Beweise nicht vorgelegt bekommen habe, weil es vielleicht unrichtig sein kann, was mir der Mann gesagt hat. Aber inzwischen haben wir in der Zeitung gelesen, daß zwei österreichische Minister — ich weiß nicht, ob das stimmt, aber gelesen haben das doch alle — die Verfolgung Zorkos in Paris behindert haben. Ich habe leider keine Photokopierapparaturen bei den Sekretariaten der politischen Parteien eingebaut, um auch hier in bunter Folge Dokumentationen vorlegen zu können. Als Oppositionsösterreicher stehen mir die wechselseitigen Koalitionsphotographen-Beziehungen in die Archive nicht zur Verfügung. Aber als kleiner Oppositionsösterreicher darf ich doch wohl unterstreichen, daß in soundsoviel Tageszeitungen, soundsoviel überparteilichen Blättern diese Dinge immer wieder erwähnt werden.

Gehen wir in dem Zusammenhang noch kurz auf die Frage des österreichischen Außenhandels ein, auf ein meiner Ansicht nach in der heutigen und gestrigen Debatte noch nicht sehr weitgehend gestreiftes Thema. Ich möchte es aber auch nicht im Detail ausschöpfen, man könnte ja stundenlang über die ganze Proble-

matik des Außenhandels, über die Notwendigkeit einer Verstärkung unserer Wirtschaft etwa auf den asiatischen Märkten sprechen. Man könnte den rührigen Geschäftsträger Österreichs in Kolumbien Legationsrat Dr. Schlechta erwähnen, der bei einer Reise in Venezuela — das möglicherweise seinem Geschäftsbereich ebenfalls zugehört — feststellen mußte, die österreichischen Firmen würden die enormen wirtschaftlichen Chancen in diesem sehr teuren, aber sehr reichen Lande nicht entsprechend ausnützen.

Man könnte davon sprechen, daß wir die Battle-Bill, die den Export etwa auch nach Rotchina verhindert, päpstlicher als der Papst auslegen. Während die Engländer fröhlich über Hongkong die besten Geschäfte mit China machen, während die Amerikaner, glaube ich, auch Mittel und Wege finden, haben wir etwa mit dem großen chinesischen Wirtschaftskomplex verhältnismäßig nur sehr gehemmte Wirtschaftsbeziehungen. Ich bin keinesfalls ein Unterstützer etwa der Anlieferung von kriegswichtigem Material oder ähnlichem an die Ostblockstaaten. Ich bin mir dessen bewußt, daß wir von dort her in der freien Welt unter einer latenten Kriegsdrohung im Zeichen des Friedenstäubchens stehen, aber ich sehe nicht ein, warum sich die österreichische Wirtschaft hier verhemmter zeigt als die Wirtschaft soundso vieler großer Weststaaten, die durchaus doch auf den Märkten vertreten sind, auch wenn sie manchmal vielleicht auch eine andere Etikette draufpicken.

Wenn ich allerdings schon vom Osthandel spreche — die Redner sind ja stiller geworden, die immer wieder gesagt haben, man muß den Osthandel verstärken —, so möchte ich sagen, daß der Import von dort immer kleiner geworden ist und vielfach in nicht sehr befriedigender Weise erfolgt. Der Donauhandel, der einmal 28 Prozent der österreichischen Exporte ausgemacht hat, ist inzwischen weitgehend gesunken. Er ist sogar von 1954 bis heute von etwas über 8 Prozent auf ungefähr $6\frac{1}{2}$ Prozent gesunken. Wenn wir schon dieses Wirtschaftsgebiet verloren haben, genauso wie wir es kulturell verloren haben — ich erinnere mich an mein Studium in der Konsularakademie, wo eine erhebliche Anzahl von jungen Leuten aus diesen Staaten in Wien studiert haben —, so müssen wir uns neue Märkte im Nahen Osten suchen.

Ich darf vielleicht jetzt noch, wie ich schon einleitend angekündigt habe, kurz auf den Standpunkt der Freiheitlichen Partei in bezug auf Mittelstand, Handel und Gewerbe zu sprechen kommen. Wir haben gestern die Bedeutung der Bauernschaft von einer ganzen Reihe von Rednern mit Recht unterstrichen

gehört. Es war vor allem der Redner unserer Fraktion, mein Kollege Stendebach, der hier sehr eindeutig von der schwierigen Lage dieser auf eine etwa 24- bis 25prozentige Minderheit herabgesunkenen Wirtschaftsgruppe gesprochen hat. Darüber hinaus sind wir aber der Auffassung, daß für die Volkswirtschaft auch der Mittelstand und damit Handel und Gewerbe von besonderer Wichtigkeit sind. Daß sich diese Schichten in einer immer schwierigeren wirtschaftlichen Lage befinden, ist bekannt. Sie neigen im allgemeinen der Österreichischen Volkspartei als Wähler zu. Sie behaupten aber heute, daß diese Partei doch stärker die Interessen von Industrie, von Großbauernschaft, von Agrargenossenschaften als etwa die Interessen von Handel und Gewerbe fördert. Es wurde ja gestern nachgewiesen, daß die landwirtschaftlichen Genossenschaften den Handel in den Märkten und Dörfern immer mehr zurückdrängen. Beispiele ihrer Produkte sind ja genannt worden.

Wir Freiheitlichen vertreten eine Reihe von Forderungen für Handel und Gewerbe. Ich möchte nur einige davon nennen: Wiedereinführung der Phasenpauschalierung der Umsatzsteuer, Beseitigung oder wenigstens scharfe Senkung der Umsatzsteuer für Grundnahrungsmittel — eine Forderung allerdings im Interesse aller Konsumenten, daher vor allem auch der ärmeren Volksschichten —, steuerliche Begünstigung der Rücklage zur Neubildung von Kapital, energische Bekämpfung des Pfuscherwesens, Einschränkung der Regiebetriebe der öffentlichen Hand, tatkräftige Förderung von Kleinkreditaktionen und Selbsthilfemaßnahmen innerhalb von Handel und Gewerbe.

Wir bedauern, daß unsere Forderungen nach einer steuerlichen Anerkennung der mütigen Ehefrau, nach Beseitigung der Haushaltsbesteuerung, nach Verbesserung der Familienförderung, nach Reform der Selbständigen-Altersversicherung in Kürze in diesem Haus keine oder doch nur sehr unbefriedigende, sehr schmale Regelungen erfahren werden. Wir werden auch an diesen kommenden Gesetzen, meine sehr Verehrten, das Gute nicht verschweigen, wie es uns in der Debatte vorgeworfen wurde, wir werden aber zum Schlechten nicht schweigen. Denn wenn man uns das auch zum Vorwurf gemacht hat, so ist wohl festzustellen, daß es Aufgabe der Opposition ist, das Unvollkommene, Schlechte und Verzerrte in anonymen Koalitionsvereinbarungen, ja häufig in junktimisierten und ohne reale Grundlagen herausgebrachten Gesetzentwürfen zu geißeln. Wir werden auch darauf hinweisen, daß wir uns mit der kommenden Einkommensteuersenkung dem europäischen Durchschnittsniveau erst annähern, keinesfalls angleichen, es keinesfalls unterschreiten.

Ich darf vielleicht noch sagen, daß von uns die Beseitigung überholter Bewirtschaftungsvorschriften gefordert wurde. Sie wird wieder nicht durchgebracht, eine Generalvereinbarung auf dem Agrarsektor — darüber ist in den letzten Tagen hier genug gesprochen worden — wird ebenfalls ad calendae Graecas verschoben werden. Ich möchte mit unseren Forderungen und grundsätzlichen Ausführungen, die nur beispielgebend waren und keinesfalls erschöpfend alles sagen, was wir für Handel und Gewerbe fordern, nochmals unterstreichen: Das Prinzip der freiheitlichen Wirtschaftspolitik ist das der Zusammenarbeit der Sozialpartner. Es ist uns dabei vollkommen bekannt, und bei unserem Bekenntnis zur sozialen Marktwirtschaft sind wir keine blutleeren Theoretiker: Wir wissen, daß es eine Mischung freiwirtschaftlicher Elemente und — schon auf Grund der politischen Realität — gemeinwirtschaftlicher Elemente gibt. Selbst Theoretiker schwanken in ihren Ansichten, oder zumindest kann man namhafte Theoretiker kaum unter einen Hut bringen. Es gibt unter diesen extreme Freiwirtschaftler, wie einen Röpke, einen Hayek, wenigstens teilweise einen Müller-Armack oder den früheren Kamitz, es gibt wieder planwirtschaftlich beeinflusste Wirtschaftspolitiker, wie einen Schumpeter, einen Keynes, einen Gallpreis, vielleicht auch den jetzigen Kamitz. Sie sehen also, daß es nicht ganz einfach ist, eine wirtschaftspolitische Linie in Theorie und Praxis so ohne weiteres herauszuarbeiten.

Wir haben in diesem Zusammenhang auch den Wunsch auf möglichste Entfaltung schöpferischer unternehmerischer Leistung, auch auf Entfaltung der schöpferischen Leistung der Mitarbeiter, wie überhaupt in unserem wirtschaftlichen Konzept der Gedanke des Leistungswettbewerbes ebenso im Vordergrund steht wie der Gedanke der Entpolitisierung. Denn es ist doch heute in Österreich eine bekannte Tatsache, daß nicht der Tüchtigste im Leistungswettbewerb, sondern der Tüchtigste im Wettlauf zum richtigen Mitgliedsbuch in erster Linie den Stich macht.

Es ist nun eine Schicksalsfrage unserer Zeit: In einer so schwierigen wirtschaftlichen Form, in die sich Österreich in den nächsten Jahren hineinentwickeln muß: Integration, Abflachung der Konjunkturkurve, es sei noch einmal gesagt, in einer solchen schwierigen Zeit ist es eben notwendig, Fehlerquellen zu beseitigen, soziale Gruppen zu befrieden, vor allem aber den jeweils Tüchtigsten nach vorn zu lassen, denn der jeweils Tüchtigste — gleichgültig, ob auf dem verstaatlichten oder privaten Sektor — bedeutet eine Verstärkung der wirtschaftlichen Resultate für das gesamte Volk. Und jeder wirtschaftlich

Untüchtige, der durch Parteiprotektion nach oben kommt, vor allem wenn er hoch nach oben kommt, bedeutet eine Schwächung des Nationalproduktes, eine Schwächung der wirtschaftlichen Stärke der Gesamtheit.

Es ist uns in den letzten Tagen auch seitens der Gewerkschaft eine Resolution zur Wirtschaftspolitik vorgelegt worden, ein interessantes Dokument, in dem man sicher vieles finden wird, was zu behandeln ist. Ob freilich bei einer notwendigen Novellierung des Preistreibereigesetzes die gesetzlich nicht festgelegte Paritätische Kommission ausgerechnet die Instanz sein muß, darüber muß man sprechen. Ob die Schaffung einer wirtschaftspolitischen Koordinationsstelle bei der Nationalbank notwendig ist — ja wieviel wollen Sie noch wirtschaftlich koordinieren? Sie haben eine Zentralstelle für wirtschaftliche Koordination im Bundeskanzleramt, die einzelnen Ministerien koordinieren, Sie haben die Paritätische Kommission, Sie haben eine wirtschaftliche Ministerkommission, was weiß ich, und jetzt wollen Sie noch in der Nationalbank auch koordinieren. Es wird dann soundsoviel koordiniert, daß man versuchen wird, teilweise zu subordinieren mit dem Ergebnis, daß man wahrscheinlich einiges desorganisieren wird.

Sehr richtig ist aber die Forderung nach der parlamentarischen Verabschiedung eines wirksamen Kartellgesetzes. Wir sehen, der erste uns vorgelegte Entwurf hat auch unseren Auffassungen nicht völlig entsprochen. Der Tschadek-Entwurf ist ja auch nicht zur vollen Reife gediehen. Aber ein wirksames Kartellgesetz ist zweifellos in der sehr stark kartellisierten Wirtschaft Österreichs eine Notwendigkeit.

Um langsam zum Abschluß zu kommen: Das Erdölproblem! Auch wir Freiheitlichen sind eindeutig gegen eine Auslieferung des Erdöls an die Staaten des Westens. Auch wir haben uns nicht gefreut, als anlässlich der Staatsvertragsverhandlungen zuerst der Osten uns sehr erhebliche Dinge herausgepreßt hat und dann der Westen gekommen ist — der so reiche Westen — und auch offene Taschen gezeigt hat. Auch wir haben uns also über diese Entwicklung nicht gefreut, auch nicht über diesen von vier Herren gezeichneten Pakt mit dem Westen, der tatsächlich einer parlamentarischen Besprechung, Kontrolle, Genehmigung — wie schon richtig gesagt wurde — entzogen wurde.

Aber bitte, auch hier Objektivität! Man kann nicht auf der einen Seite nur inkriminieren, daß einige westliche Firmen versuchen, mit dem Druck ihrer Staaten uns auf die Zehen zu treten, wenn wir auf der anderen Seite

gegenüber dem Osten unaufhörlich durch viele Jahre hindurch sehr bedeutende wirtschaftliche Nachteile in Kauf nehmen, große Werte hinaustransportieren müssen, Reparationen leisten müssen, für Erdöl Zahlungen leisten oder Rohprodukte liefern müssen. Man muß hier wohl feststellen, daß das, was uns der Osten herausnimmt, bedeutend größer ist als das, was der Westen versucht, sich ebenfalls unter den Nagel zu reißen.

Unser Standpunkt dazu ist nun folgender: Wenn man mit diesen westlichen Firmen unterhandelt — ich glaube, ich habe dies in diesem Hohen Hause schon einmal gesagt —, dann muß man österreichischerseits ganz genau wissen, was man will. Die Verhandlungen sind schwer. Wir werden das Wohlwollen dieser Firmen zum Aufbau der petrochemischen Industrie angesichts der Kapitalknappheit unseres Landes brauchen, wir werden das Verständnis des westlichen Kapitalmarktes angesichts unserer wirtschaftlichen Situation brauchen.

Die Verhandlungen finden also mit jemandem statt, der wirtschaftlich sehr bedeutend ist, der bedeutende wirtschaftliche Beziehungen auch zu anderen, finanzgewaltigen Gruppen hat, an die man bei ähnlichen artverwandten Förderungsmaßnahmen herantreten muß. Man muß daher österreichischerseits einen festen Verhandlungsstandpunkt haben. Hier werfe ich Ihnen abermals vor, daß meiner Auffassung nach sich die Koalition nicht geeinigt hat. Die Verhandlungen sind dadurch erschwert, daß man österreichischerseits nicht genau weiß, was man will. Diese, wie ich glaube, weit über die Zeit hinausreichenden und hingezogenen Verhandlungen erschweren die gesamte Förderung auf dem Erdölsektor und die Produktion auf dem Sektor der Derivate des Erdöls in wesentlichem Maße. So viel zum Erdöl.

Zum Fremdenverkehr ist heute schon sehr viel von meinem Vorredner, Herrn Kollegen Holoubek von der Sozialistischen Partei, gesagt worden. Es sind hier sicher erfreuliche Tendenzen konstatierbar, vor allem eine Verstärkung des Fremdenverkehrs. Andererseits ergibt sich infolge einer einseitigen Stützung auf verhältnismäßig kapitalschwache Fremde, die Österreich besuchen, eine gewisse Abhängigkeit von der internationalen Wirtschaftslage, eine Gefahrenquelle für den Fremdenverkehr pro futuro.

Aber wir sind uns darüber einig, daß auf dem Sektor des Fremdenverkehrs noch vieles hinsichtlich der Förderung und hinsichtlich der Heranziehung auch entfernterer Gebiete — wie das der erste Redner meiner Fraktion, Herr Dr. Zechmann, so richtig ausgeführt hat — notwendig ist.

Ferner wurde auch das Problem der Straße sehr eingehend erörtert. Was vorhin verlangt wurde, ist auch Auffassung meiner Fraktion, nämlich daß man die Einfahrt nach Wien, das heißt die Autobahn nach Wien, bis möglichst in das Stadtzentrum hinein heranbringt, etwa über die Erschließung des Naschmarktes, der längst verlegt werden sollte. Kein Mensch weiß, warum auf dem Gebiet des Naschmarktes nicht die schon zur Zeit Franz Josephs projektierte große Einfahrtstraße Schönbrunn—Stadtzentrum durchgeführt wird. Es sind immer nur neue Pläne in Erörterung, einmal protestiert diese Innung, einmal protestiert jene Innung. Auch das ist eine Angelegenheit, die doch wohl in den nächsten Jahren durchgeführt werden müßte.

Wenn ich sage, in den nächsten Jahren, dann, meine sehr Verehrten, allerdings wohl auch, weil bei der Autobahn das übliche politische Kanonengedonner erfolgt ist. 1952 hat man sie als Wahlschlager geboren, 1953 als Wahlschlager die Autobahnkuh ausgemolken, und wenn wir sie 1962 von Salzburg nach Wien befahren werden können, dann werde ich, falls ich dann noch diesem Hohen Hause angehören sollte, meine Komplimente dem Herrn Bundesminister für Handel ausdrücken können. Freilich, ich las kürzlich in einer Zeitung, sie wird noch fünf bis sieben Jahre gebaut werden müssen, aber ich hoffe, es wird in etwas kürzerer Zeit gehen.

Ich habe vor mir hier die Pläne der österreichischen Bundesstraßen, und zwar bis ins Jahr 1972. Also sehr begeistert ist bis zum Jahre 1972 der Ausbaustand nicht. Obwohl der Abgeordnete Kranebitter von der Österreichischen Volkspartei in seiner lokalen Zeitung, glaube ich, von der Möglichkeit einer internationalen Kapitalbeschaffung für den Ausbau der Felbertauern-Straße gesprochen hat, findet sich in diesem Plan auch 1972 die Felbertauern-Straße noch nicht eingezeichnet, wie überhaupt in der Richtung Salzburg—Osttirol—Zillertal eigentlich verkehrsmäßig ein toter Fleck konstatierbar ist. Es ist weder die Straße Mittersill—Gerlosplatte entsprechend ausgebaut noch der nächste Weg nach dem Süden hinunter. Auch die Verbindungslinien nach Italien, die Parallelbauten zur Brennerstraße, sind eigentlich, obwohl sie doch längst schon in Bau stehen, auf dieser Karte bis 1972 nicht als fertiggestellt eingezeichnet.

Ich darf vielleicht auch noch darauf hinweisen, und zwar in Anlehnung an eine frühere Rede, die ich gehalten habe, daß auch die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Populorum über die Frage der Abwasseranlagen völlig unseren Auffassungen entsprechen. Zu

diesem Punkt habe ich mich vor Jahren einmal zu Wort gemeldet, als über irgendein verhältnismäßig unwichtiges Gesetz, der Größenordnung nach unwichtiges Gesetz, ein sogenanntes Gerstel, debattiert wurde. Man war damals erstaunt, daß ich überhaupt das Wort ergriffen hatte. Ich tat es, um auf die Wichtigkeit auch dieses Problems hinzuweisen.

Ich darf meine Ausführungen vielleicht damit schließen, daß ich unterstreiche: Die freiheitliche Wirtschaftspolitik, die auf der Grundlage der freien, sozialen Marktwirtschaft steht, hält es für notwendig, die Rolle von Handel und Gewerbe entsprechend zu stützen, die Wichtigkeit des kaufmännischen, gewerblichen Mittelstandes zu unterstreichen. Sie sieht ferner die Notwendigkeit, Fehlerquellen aller Art, die durch Zorko, Groß und ähnliche Dinge aufgezeigt wurden oder durch den verspäteten Zolltarif, durch mangelnde Einigung für die österreichische Wirtschaft entstehen, aufzuzeigen beziehungsweise darauf hinzuweisen, daß angesichts des Weges in die europäische Integration — die für uns eine Selbstverständlichkeit ist, nicht nur aus ideellen Gründen, sondern auch aus rein nüchterner wirtschaftlicher Überlegung heraus — Fehlerquellen vermieden werden sollen. Appell daher, sich rechtzeitig zu einigen und auf dem so wichtigen Gebiet von Handels- und Wirtschaftspolitik nicht dauernd Lösungen zu verschieben, weil man nicht rechtzeitig irgendwo ein Junktim findet oder weil man die Bedeutung dieser Probleme innerhalb der Koalition anscheinend nicht voll zu werten weiß. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Präsident **Böhm**: Als nächster Redner gelangt der Herr Abgeordnete Dr. Rupert Roth zum Wort.

Abgeordneter Dr. Rupert **Roth**: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Der Präsident der Bundeskammer, Herr Nationalrat Dwofak, hat als berufenster Sprecher ein ausführliches Referat über die österreichische Wirtschaftspolitik gehalten. Es ist diesem Referat weder etwas hinzuzufügen noch davon etwas wegzunehmen. Trotzdem möchte ich mir gestatten, mich mit einigen Fragen in der Spezialdebatte zu beschäftigen.

Es wurde schon von mehreren Rednern über die europäische Integration und den größeren Markt gesprochen. Erfreulicherweise darf hiezu festgestellt werden, daß die Ausführungen der meisten und politisch bedeutendsten Redner zu diesem Problem positiv waren. Es ist aber auch richtig, daß diese Sprecher auf gewisse Gefahren, die vorher beseitigt werden müssen, hingewiesen haben. Es ist ebenso richtig,

daß sich vor allem ein Redner bemüht hat, nur das Negative herauszusuchen, um so eben Österreichs Mitwirkung und Beitritt zur Freihandelszone in ein abfälliges Licht zu stellen.

Wenn wir uns über die Freihandelszone unterhalten, so ist es, glaube ich, richtig, wenn wir einen kurzen geschichtlichen Rückblick vornehmen und vielleicht die Gründe erforschen, die zur Errichtung dieser Freihandelszone führten.

Mit dem Ausgang des letzten großen Krieges im Jahre 1945 wurden zwei große politische Blöcke geschaffen. Der eine hat sein Zentrum in Moskau, der andere hat sein Zentrum in Washington. Bei dieser Gelegenheit ist auch ein Großteil Europas Gott sei Dank noch als freies Staatesgebilde übriggeblieben.

Nun besteht das Bestreben, zwischen diesen beiden großen vorher genannten Blöcken ein wirtschaftlich selbständiges, gleichrangiges und gleichwertiges Instrument zu schaffen, um im freien Spiel der Kräfte die Interessen dieser Gebiete zu sichern und um auch die noch bestehende Freiheit wirtschaftlich entsprechend zu untermauern. Es war daher eine zwangsläufige Folgeentwicklung, daß sich auch die österreichische Politik mit diesem neuen Gebilde befassen mußte, daß sich die verantwortlichen Staatsmänner in Österreich so wie seinerzeit die im Westen die Frage vorzulegen hatten, ob und in welcher Weise Österreich an dieser Integration Europas, vor allem an der Freihandelszone, mitzuwirken habe. Die österreichische Bundesregierung ist bei der Prüfung dieser Frage zu einer positiven Stellungnahme gekommen und hat daher mitgeteilt, daß sie sich grundsätzlich zur Mitarbeit an einer Freihandelszone bekennt. Sie begrüßt das Zustandekommen einer solchen Konstruktion, weil sie darin eine vorteilhafte Entwicklung aller europäischen Wirtschaften und somit auch der österreichischen Wirtschaft erblickt.

Für Österreich gibt es noch besondere Aspekte, die die österreichische Wirtschaftspolitik geradezu zwingend bestimmen. Es ist bekannt, daß es kaum ein so außenhandelsbedingtes Wirtschaftsgebilde wie Österreich gibt. Es ist bekannt, daß Österreich 30 Prozent seiner nationalen Produktion exportieren muß, um jene Voraussetzungen zu schaffen, die uns den heutigen Lebensstandard garantieren. Es ist aber auch bekannt, daß 70 Prozent des österreichischen Außenhandels, und zwar 68 Prozent der österreichischen Exporte und 72 Prozent der Importe nach Österreich, sich in dem Raum der sogenannten OEEC-Staaten abwickeln, also jener Staaten, die in Zukunft die sogenannte Freihandelszone bilden werden.

Bei dieser Exportanfälligkeit war es daher wohl selbstverständlich, daß man bei genauer Prüfung der gegebenen Sachlage jenen Weg beschreitet, den eben die österreichische Regierung mit der vorher von mir zitierten Erklärung beschritten hat.

Ich halte es aber auch für richtig, daß man bei dieser Gelegenheit doch in großen Umrissen die Vorteile eines so großen Wirtschaftsgebietes in Erinnerung bringt, vor allem deshalb, weil man sich gestern besonders bemüht hat, nur die Negativa in den Vordergrund zu rücken.

Es ist eine Tatsache, daß ein größeres Wirtschaftsgebiet gegenüber einem kleineren automatisch Vorteile mit sich bringen muß. Es ist schon einmal möglich, ein einheitliches, auf einen größeren Raum abgestimmtes wirtschaftspolitisches Konzept zu erstellen. Es ist möglich, einen reibungsloseren Einsatz der Produktionsfaktoren zu schaffen, und es ist auch möglich, das Prinzip der standortbegünstigten Arbeitsteilung stärker anzuwenden. Die Folge dieser sogenannten Rationalisierungsmaßnahmen, wenn ich sie so bezeichnen darf, ist ein rascherer Güterumlauf; eine weitere Folge ist zwangsläufig eine Senkung der Produktionskosten und damit wohl auch die Schaffung niedrigerer Preise. Es ist selbstverständlich, daß diese Vorteile vor allem der arbeitenden Klasse in der Wirtschaft zugute kommen werden und müssen und daß daher auch das bestehende soziale Gefälle zwischen den einzelnen europäischen Ländern sich wird ausgleichen lassen. Wir wissen, daß gerade wir in Österreich in dieser Frage im Laufe der nächsten zehn bis zwölf Jahre vor schwerwiegenden Entscheidungen stehen werden. Wir wissen aber auch, daß die bisherigen Anstrengungen der österreichischen Wirtschaft den Arbeitnehmern bei uns ein Realeinkommen gegeben haben, um das sie viele Arbeitnehmer im Ausland und alle Arbeitnehmer jenseits des Eisernen Vorhanges immer noch beneiden, und diese wären sehr gerne geneigt, unter denselben Arbeits- und Lohnbedingungen ihre Arbeit zu verrichten, unter denen sie der österreichische Arbeiter verrichtet und verrichten muß.

Wenn man sich alle diese Positiva vor Augen führt, dann glaube ich, daß der Schritt Österreichs, sich der Freihandelszone anzuschließen, richtig war. Wir werden diese Gelegenheit aber nicht vorübergehen lassen, ohne gewisse Besonderheiten, unter denen die österreichische Wirtschaft zu wirken hat, anzumelden und zu versuchen, daß diese Besonderheiten respektiert werden. Es darf nicht übersehen werden, daß wir, am Rand dieses Gebildes gelegen, auch gegenüber einer un-

freien Wirtschaft unsere Aufgaben zu erfüllen haben, einer unfreien Wirtschaft, mit der es bisher trotz größter Anstrengungen unsererseits nicht gelungen ist, fruchtbringende und in einem entsprechenden Ausmaß sich ausweitende Handelsbeziehungen anzubahnen.

Es hat hier schon mein Vorredner mitgeteilt, daß 1938 das österreichische Handelsvolumen im Donauraum bei rund 30 Prozent gelegen war und daß dieses Handelsvolumen nach den neuesten statistischen Angaben einschließlich der Sowjetunion auf 11 Prozent abgesunken ist. Es ist vielleicht nicht unwichtig, zu erfahren, daß die Sowjetunion unsere Reparationslieferungen an Rußland als aus Handelsbeziehungen getätigte Geschäfte auf dem Importsektor notiert.

Da uns nun die geographische Situation bis zu einem gewissen Grad von Haus aus den Weg in der Gestaltung unserer Außenhandelspolitik und Wirtschaftspolitik vorschreibt, glauben wir nochmals feststellen zu müssen, daß der Schritt, den die österreichische Regierung mit ihrer Erklärung gesetzt hat, der richtige war. Wir glauben daher, daß die Mehrheit des Hohen Hauses diesen von der österreichischen Regierung gesetzten Schritt nur immer wieder und voll unterstützen kann.

Wenn nun bei der Anführung der Negativa gestern auch noch gesagt wurde, es käme letzten Endes nur darauf an, von wem die schwache österreichische Wirtschaft verzehrt beziehungsweise aufgefressen werde, so möchte ich an einen Vorfall, der sich vor mehr als einem Jahr abgespielt hat, erinnern, um zu beweisen, daß auch Moskau geneigt ist, seinen Satelliten im Ostblock beachtliche Lasten aufzuerlegen. Ich erinnere daran, daß vor allem die polnische Regierung als eine der Hauptforderungen die Forderung aufgestellt hat, daß Rußland die von Polen abgenommenen Waren nach Weltmarktpreisen in fester Währung zu bezahlen hat. Was bedeutet diese Forderung? Sie besagt, daß Polen bis zu dem damaligen Zeitpunkt einen großen Teil seiner Produktion — wir wissen das auch von Ungarn und der Tschechoslowakei — zu Preisen, die einseitig von der Sowjetunion festgesetzt waren, liefern mußte, also in einer anderen Form eine Art Reparationsleistung zu erbringen hatte.

Ich erinnere mich an einen Artikel der „Neuen Zürcher Zeitung“ aus der damaligen Zeit — ich konnte ihn mir heute leider nicht beschaffen —, der ausführte — ich darf mir auch gestatten, gerade die „Neue Zürcher Zeitung“ zu zitieren, denn sie ist gestern als Gegenargument gegen die Freihandelszone ebenfalls wiederholt angeführt worden —, daß beispielsweise die polnische Steinkohle nach

Rußland um 10 Schweizer Franken geliefert werden mußte, wobei damals der Weltmarktpreis bei etwa 20 Dollar gelegen war.

Sie können bloß aus diesem einen Beispiel ersehen, wie „bescheiden“ die noch immer geforderten Reparationsleistungen der Sowjetunion an die Satellitenstaaten sind. Und da will man uns nun den Vorwurf machen, weil wir bereit sind, ein Bekenntnis zu einer freien Wirtschaft und zur Integration Europas durch Teilnahme an der Freihandelszone abzulegen, daß wir gegen die Interessen Österreichs und seiner Wirtschaft handeln wollen. Dies, meine sehr verehrten Frauen und Herren, zur Spezialfrage Freihandelszone und Integration Europas.

Mir liegt aber vor allem noch ein anderes Kapitel besonders am Herzen, und dieses ist die Gewährung von Krediten beziehungsweise die Bereitstellung der Mittel für die Kleinst- und Kleingewerbetreibenden. Es wird vielleicht auf den ersten Blick Überraschung auslösen, daß gerade ich als Angestellter einer Großindustrie mich hier bemüßigt finde, eine Lanze vor allem für die Kleinst- und Kleingewerbetreibenden zu brechen. Aber hiezu zwingt mich vor allem das Studium der Struktur der österreichischen Wirtschaft, die ich zufolge einer langjährigen wirtschaftlichen Tätigkeit ziemlich genau kenne. Wenn ich mir die steirischen Ziffern vergegenwärtige — und angewendet auf das ganze Bundesgebiet ist es auch für dieses gültig —, ergibt sich die Tatsache, daß in Steiermark 61 Prozent der Gewerbebetriebe reine Familienbetriebe sind, daß Betriebe mit bis zu 10 Beschäftigten 92 Prozent und die mit über 10 Beschäftigten bis zu den Tausenden in den Großbetrieben 8 Prozent der Betriebe der steirischen Wirtschaft ausmachen. Wenn wir auf der anderen Seite die Beschäftigungsziffer einer Kontrolle unterziehen, so ergibt sich, daß die Familienbetriebe, wenn man die Familienangehörigen als Arbeitnehmer zählt, als Arbeitgeber von derselben Bedeutung sind wie in Steiermark beispielsweise die Großindustrie.

Nun ist diesen Kleinst- und Kleinbetrieben seit 1945 der Kreditmarkt praktisch verschlossen. Jedermann, der mit dieser Materie zu tun hat, kann mir das bestätigen. Wir haben es daher besonders begrüßt, daß bereits vor mehreren Jahren verschiedene Kreditaktionen über das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau geschaffen wurden. Es ist dies ein erfolversprechender Beginn, wobei wir so aufrichtig sind, zuzugestehen, daß diese Kreditaktionen noch einer sehr beachtlichen Ausweitung bedürfen, soll das Ziel, die Erhaltung dieser Mittel- und Kleinbetriebe, erreicht werden.

Es sind vor allem vier Kreditaktionen, die uns immer wieder beschäftigen, und zwar

erstens die gemeinsame Kreditaktion des Bundes, der Länder und der Kammern mit 4 Prozent und einer Laufzeit von drei bis vier Jahren, die Kleinkredite für Investitionszwecke im Ausmaß bis zu 20.000 S gewährt. Die Mittel für diese Kredite werden bis zu 50 Prozent vom Bund, den Ländern und den Kammern aufgebracht. Zweitens die sogenannte Kleingewerbekreditaktion der „Bürges“, die, obwohl sie erst vor zwei Jahren geschaffen wurde, schon sehr viel Segensreiches für die Klein- und Kleinstgewerbetreibenden tun konnte. Drittens die sogenannte ERP-Kleinkreditaktion und die ERP-Sonderaktion. Ich will die Ziffern, die mir zur Verfügung stehen, hier nicht im Detail anführen, ich will nur feststellen, daß wir seinerzeit die Schaffung dieser Kreditaktionen sehr begrüßt haben, daß wir mit Genugtuung sagen können, daß von Jahr zu Jahr eine weitere Ausweitung der zur Verfügung stehenden Mittel erfolgt und daß wir daran die dringende Bitte und Aufforderung knüpfen müssen, an eine zusätzliche Ausweitung in den kommenden Jahren zu schreiten, damit der angestrebte Zweck Erfüllung finden kann. Als Grund habe ich unter anderem schon angeführt, daß eben den Kleinst- und Kleingewerbetreibenden bisher der Kreditmarkt verschlossen blieb und daß außerdem die über den Kreditmarkt zu erreichenden Mittel mit einer durchschnittlichen Verzinsung von 10 Prozent für diese Betriebe untragbar sind.

Wenn ich dabei, um die Bedeutung dieser Gewerbebetriebe besonders zu unterstreichen, noch erwähnen darf, daß vor dem Jahre 1938 17 Prozent des Exportes vom Gewerbe bestritten wurden, welcher Prozentsatz nach 1945 auf 3 bis 4 Prozent abgesunken ist, so wollen Sie auch hier erkennen, daß die Entwicklung einen Weg genommen hat, der einer dringenden Änderung bedarf. Einer der Gründe, warum die Beteiligung des Gewerbes am Export so sank, waren seinerzeit die fast unüberwindlichen Bewirtschaftungsmaßnahmen auch im Außenhandelssektor. Ich erinnere daran, daß der verstorbene Minister Böck-Greissau seinerzeit nur vom „Märtyrer des Außenhandels“ gesprochen hat. Dadurch blieb in den Jahren 1945 und 1946 diesen Klein- und Kleinstgewerbebetrieben der Start im Außenhandel vorenthalten, sodaß diese später daher nicht mehr imstande waren, die seinerzeitige Position zurückzugewinnen.

Präsident **Böhm** (das Glockenzeichen gebend): Ich darf Sie fragen, wie lang Sie noch zu sprechen gedenken. (Abg. Dr. Rupert Roth: Wollen Sie abstimmen lassen? Noch zehn Minuten!) Zehn Minuten? Dann setzen wir fort.

Abgeordneter Dr. Rupert **Roth** (*fortsetzend*): Außerdem darf ich wohl die Feststellung machen, daß diese Klein- und Mittelbetriebe von den bisherigen Steuerermäßigungen, sagen wir besser, von den bisherigen Investitionsbegünstigungen verschiedener Art keinen Gebrauch machen konnten. Ergo dessen müssen Mittel und Wege gefunden werden, um diesen Kleinbetrieben verbilligte Kredite zu beschaffen, und dies mit umso mehr moralischem Recht, da ja bekanntlich die sogenannten ERP-Mittel in ausreichendem Ausmaß den Großbetrieben zugeführt wurden. Ich stelle hiezu ausdrücklich fest, daß diese Verwendung der ERP-Mittel richtig war, ich darf nur mit Bedauern bemängeln, daß man hiebei der großen Zahl der Klein- und Kleinstbetriebe zu wenig gedacht hat.

Eine andere Frage, die ich bei dieser Gelegenheit kurz streifen möchte, ist die Frage Triest. Meine Damen und Herren! Wie Sie wissen, werden rund 60 Prozent des österreichischen Überseehandels über den Hafen von Triest abgewickelt. Um nun diesen Verkehr auszubauen, zu erleichtern und zu sichern, wurde am 22. Oktober 1955 zwischen der österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Republik Italien ein Abkommen geschlossen. Im Anschluß an dieses Abkommen haben die Österreichischen Bundesbahnen mit den Italienischen Staatsbahnen eine Vereinbarung über die Regelung der Eisenbahngütertarife Österreich—Triest—Übersee getroffen. In dieser Vereinbarung haben die Italienischen Staatsbahnen dem österreichischen Überseeverkehr — und nun darf ich wörtlich zitieren — „ohne Bindungen an die Erfüllung bestimmter Bedingungen eine bevorzugte tarifarische Behandlung zugesichert, wobei das Ausmaß und die Modalitäten dieser Ermäßigungen im Wege von Verhandlungen zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und den Italienischen Staatsbahnen unter Berücksichtigung der Interessen der österreichischen Wirtschaft, des Hafens Triest und der beteiligten Bahnen festgesetzt werden sollen“. Hiezu muß ich nun leider feststellen, daß durch die einseitig vorgenommenen Tarifierhöhungen der Italienischen Staatsbahnen am 20. September 1956 und am 20. Oktober 1957 entgegen der von mir eben wiedergegebenen zwischenstaatlichen Vereinbarung der österreichische Güterverkehr über Triest nicht nur keine Bevorzugung, sondern eine eindeutige Diskriminierung erfahren hat. Es hat überhaupt den Anschein — und dies ist mir durch die Teilnahme an einer Sitzung des Erweiterten Präsidiums der Kammer zur Förderung des Verkehrs zwischen Österreich und Triest am letzten Samstag in Graz vermittelt worden —, als ob, wie der Triester Rechtsanwalt Morpurgo in einer

Sitzung der Liberalen Partei Italiens anklagend hervorhob, Italien Triest den Rücken gekehrt habe.

Es ist richtig, daß die italienische Wirtschaft an sich am Hafen von Triest nicht besonders interessiert ist, weil ja der Hafenumschlag in Triest zu mehr als 60 Prozent von Österreich und dem weiteren Hinterland alimentiert wird. Aber für die österreichische Außenhandelswirtschaft ist die derzeitige Situation untragbar geworden, weil dieser Hafen nur dann günstig erreicht werden kann, wenn die Italienischen Staatsbahnen geneigt sind, Maßnahmen zur Unterstützung des österreichischen Umschlages in Triest zu gewähren. Meiner Meinung nach müßte demnach im Zuge der derzeitigen Integrationsverhandlungen in Paris verlangt werden, daß Österreich für eine reibungslose Abwicklung seines Überseehandels mit Triest ein kommerzielles Péagierungsrecht auf der Strecke Tarvis—Triest eingeräumt erhält. Nur dann, glauben wir, kann die österreichische Wirtschaft unter eigener Tarifhoheit der Österreichischen Bundesbahnen den geographisch nächstgelegenen Hafen, nämlich Triest, erreichen und somit aus ihrer ihren Außenhandel hemmenden kontinentalen Binnenlage befreit werden.

Österreich muß meiner Meinung nach das Recht eingeräumt werden, die Gütertarife für die Strecke Tarvis—Triest den jeweiligen Erfordernissen der österreichischen Außenhandelswirtschaft entsprechend autonom festzusetzen. Daher muß die kommerzielle Péagierung auf dieser Strecke eine wesentliche Forderung Österreichs bei den kommenden Integrationsverhandlungen sein, um, wenn erforderlich, der österreichischen Außenhandelswirtschaft die Erstellung konkurrenzfähiger fob-Offerte unabhängig von den Tarifmaßnahmen ausländischer Bahnen zu ermöglichen. Im übrigen müßte durch dieses Péagierungsrecht Tarvis—Triest Österreichs natürlicher Verkehr mit den übrigen Welthäfen nicht beeinflußt werden. Dieses Péagierungsrecht auf der Strecke Tarvis—Triest ist aber in Anbetracht dessen, daß Triest der für Österreich geographisch nächstgelegene und auch meistbenutzte Hafen ist, für Österreichs Außenhandelswirtschaft eine Lebensfrage.

Ich habe diese Frage absichtlich nicht beim Kapitel Äußeres zur Sprache gebracht, weil mir einerseits die Empfindlichkeit, die Ressentiments der Italiener und vor allem der Triestiner nicht unbekannt sind; zweitens, weil ich vor allem betonen möchte, daß dies für Österreich eine ausschließlich wirtschaftliche Frage ist, eine wirtschaftliche Frage, an der man nicht vorübergehen kann und auf deren Lösung wir aus verschiedenen anderen

Gründen, auch wegen der Konkurrenz mit den anderen Häfen, aus tarifarischen Gründen rechnen müssen.

Ich darf die Forderung daher nochmals hier unterstützen und betonen, daß wir unbedingt darauf bestehen sollten, im Zuge der europäischen Integrationsverhandlungen ein kommerzielles Pëagierungsrecht auf der Strecke Tarvis—Triest für die österreicheische Wirtschaft zu erreichen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident **Böhm**: Wir kommen nunmehr zur Abstimmung.

Bei der Abstimmung wird den Gruppen

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

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

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

in der beantragten Fassung — einschließlich der im Eventualvoranschlag für die Gruppen VII und VIII vorgesehenen Ansätze sowie unter Bedächtnahme auf die Druckfehlerberichtigungen zu den Gruppen VI und VIII — die verfassungsmäßige Genehmigung erteilt.

Die Ausschlußentschließungen zu den Gruppen VI (Seite 1812) und VII (Seite 1899) werden einstimmig angenommen.

Präsident **Böhm**: Wir setzen nun die Spezialdebatte über die Gruppe IX: Handel und Wiederaufbau, fort.

Zum Wort gelangt der Herr Abgeordnete Kostroun.

Abgeordneter **Kostroun**: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Bei der Vorlage des Bundesvoranschlages für das kommende Jahr hat der Herr Finanzminister auf die gegenwärtigen vorübergehenden Konjunkturabschwächungstendenzen in der Weltwirtschaft verwiesen und dabei auch zum Ausdruck gebracht, daß durch die im vorliegenden Bundesvoranschlag vorgesehenen Aufwendungen für öffentliche Investitionen unserer Wirtschaft von der Budgetseite her eine konjunktursichernde Stütze gegeben werden soll. Wir Sozialisten haben gerade deshalb das vorliegende Budget, das in Zusammenarbeit mit uns zustande gekommen ist, begrüßt, weil wir es für geeignet halten, einem Konjunkturrückgang in unserem Lande entgegenzuwirken — vorausgesetzt allerdings, daß die tatsächlichen Eingänge den Erwartungen und Einnahmenansätzen des Finanzministeriums entsprechen werden.

Wenn ein Vergleich der Beschäftigtenziffern des heurigen Jahres mit denen der gleichen Monate des Vorjahres bisher auch bewiesen hat, daß es gelungen ist, die Konjunktur in unserem Lande aufrechtzuerhalten, so haben die Herbstmonate andererseits in manchen Wirtschaftszweigen, insbesondere bei den sogenannten kurzlebigen Konsumwaren, doch auch schon zu erheblichen Auftrags- und Absatzrückgängen geführt.

Wie aus dem Oktoberbericht des Wirtschaftsforschungsinstituts hervorgeht, steht aber den Absatzrückgängen bei kurzlebigen Waren gegenwärtig eine weitere Absatzsteigerung bei den sogenannten dauerhaften Konsumgütern, wie Möbel, diverse Geräte und so weiter, gegenüber. Die schon im Vorjahr festgestellte Konsumverlagerung in der Richtung technischer Artikel hält also auf dem Inlandsmarkt nach wie vor an.

Aus dem gleichen Bericht des Wirtschaftsforschungsinstituts geht aber auch hervor, daß verschiedene Anzeichen darauf hindeuten, daß der bisherige Aufschwung der Weltkonjunktur erlahmt und daß das wirtschaftliche Wachstum in wichtigen Industrieländern aufgehört hat oder sich zumindest stark verlangsamt. Die amerikanischen Warenhäuser berichten über fallende Umsätze im Herbst. Der Index der amerikanischen Industrieproduktion ist zum erstenmal rückläufig. Seit vier Jahren wird dort das erste Mal wieder der Diskontsatz von 3½ auf 3 Prozent gesenkt und so eine Lockerung in der Kreditrestriktion eingeleitet. Auch aus anderen Ländern hört man von Konjunkturrückschlägen. Man nimmt allgemein an, daß eine vorübergehende Atempause in der internationalen Konjunktur bevorsteht.

Angesichts dieser wirtschaftlichen Gegebenheiten wird es aber auch unsere Exportwirtschaft in Hinkunft voraussichtlich etwas schwerer haben, österreichische Güter im Ausland im bisherigen oder in steigendem Maße abzusetzen. Wir glauben, daß die gegenwärtig sichtbare Abschwächung der Konjunktur in der Weltwirtschaft nur vorübergehend und von kurzer Dauer sein wird. Umsomehr muß es begrüßt werden, wenn in dieser Übergangszeit auch auf der Budgetseite des Bundes, ebenso aber auch auf der der Länder und Gemeinden durch erhöhte öffentliche Investitionen ein wirtschaftsbelebender Ausgleich erfolgt, der unser Land in höchstmöglichem Maße und vielleicht sogar ganz vor Konjunkturrückgängen bewahren wird.

Trotzdem aber, meine Damen und Herren, bin auch ich der Meinung, daß die Weiterentwicklung unserer Wirtschaft mit größter Wachsamkeit verfolgt und auf jeder Ebene darauf Einfluß genommen werden muß, daß

jeder Störungsfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes vermieden wird, dagegen aber alle Maßnahmen zu einer positiven Konjunkturbeeinflussung rechtzeitig getroffen werden. Die Entwicklung zum Europamarkt, der Zusammenschluß der wichtigsten europäischen Staaten, darunter unsere großen Nachbarn, die deutsche Bundesrepublik und Italien, zu einer Zollunion wird zweifelsfrei, auf lange Sicht gesehen, positive Wirkungen auf die Wirtschaft aller in welcher Form immer am Europamarkt teilnehmenden Staaten auslösen. Die Anpassung der Wirtschaft aller europäischen Länder an den Europamarkt kann aber auch zu vorübergehenden Schwierigkeiten führen, und diese werden dort umso größer sein, wo diese Anpassung nicht rechtzeitig erfolgt.

Alle Fragen also, die mit der Eingliederung Österreichs in den Europamarkt in Form der Freihandelszone entstehen, müssen deshalb nach unserer Ansicht ebenso gründlich und rasch geklärt werden, damit vorübergehende Schwierigkeiten leichter überwunden werden können, die Eingliederung unserer Wirtschaft reibungsloser erfolgen kann und damit auch für uns neue Chancen für ein weiteres Wachstum unserer Wirtschaft erschlossen werden können.

Wer sich in diesem Zusammenhang neuerlich ins Bewußtsein ruft, wie sehr die konjunkturelle Entwicklung unseres Landes zu Stabilität und Vollbeschäftigung vom Ausmaß unseres Exports und vom Erfolg unseres Fremdenverkehrs abhängig ist, dem wird klar sein, daß zur Erhaltung und Steigerung der Binnenkonjunktur vor allem der Förderung dieser Wirtschaftszweige, also des Außenhandels und des Fremdenverkehrs, mehr noch als bisher das größte Augenmerk zugewendet werden muß.

Wenn wir die Exportfähigkeit unserer Wirtschaft weiter sicherstellen wollen, so wird es vor allem darauf ankommen, die Betriebsanlagen und Betriebseinrichtungen der technisch zurückgebliebenen Betriebe so rasch als möglich modernisieren zu helfen, damit diese Betriebe auf dem Weltmarkt der Konkurrenz anderer, ausländischer Betriebe gewachsen sind. Auf dem Weltmarkt bereiten heute schon ausländische Firmen mit großen eigenen inländischen Absatzgebieten unserer Exportwirtschaft Konkurrenz. Wenn wir die Begrenzung unseres inländischen Konsumraumes auch zur Kenntnis nehmen müssen, so wird es in Zukunft bei unseren Exportbemühungen darauf ankommen, nicht nur die Qualität unserer Erzeugnisse mehr noch als bisher zu heben und als Konkurrenzfaktor einzusetzen, sondern ebenso durch die Vorsorge für eine rasche Modernisie-

rung der Betriebe auch eine billigere Produktion zu ermöglichen, um den Konkurrenzkampf auf den Weltmärkten auch auf der Preisseite bestehen zu können.

Was hier für die vorwiegend exportorientierten Betriebe ohne Unterschied des Besitztitels gilt, das gilt in gleichem Ausmaße für jene Produktionsstätten, die heute ausschließlich oder vorwiegend nur für den Inlandsmarkt produzieren. Im Ausmaß der Verwirklichung des Europamarktes ist in einzelnen Branchen dann mit einer Überflutung des Inlandsmarktes mit ausländischen Gütern mit allen negativen Auswirkungen für unsere gleichartigen Betriebe und ihre Beschäftigten zu rechnen, wenn diese Betriebe nicht rechtzeitig in die Lage versetzt werden, durch Modernisierung ihres Produktionsapparates billiger erzeugen zu können und so der ausländischen Konkurrenz gewachsen zu sein.

Der Schutz unserer Inlandswirtschaft ist heute kaum mehr durch das schon früher falsche Rezept einer Hochschutzzollpolitik möglich. Daher wird es vor allem darauf ankommen, inwieweit es uns in den nächsten Jahren gelingt, durch ausreichende Erschließung billiger Kredite die Modernisierung technisch zurückgebliebener exportorientierter oder von der ausländischen Konkurrenz bedrohter anderer Betriebe möglich zu machen.

Es war völlig verständlich, daß man in den vergangenen Jahren mit den zur Verfügung stehenden ERP-Mitteln vorerst unsere Schwerindustrie wieder aufbauen und konkurrenzfähig machen mußte. Es war verständlich, daß gleichzeitig wichtige andere Industriebetriebe durch Modernisierung ihrer Anlagen wieder zur Konkurrenzfähigkeit auf den Auslandsmärkten gebracht wurden. Vielen Betrieben aber konnte diese Möglichkeit zur Modernisierung ihrer technischen Apparate angesichts der Begrenzung der zur Verfügung stehenden Counterpartmittel bisher nicht oder nur in einem unzureichenden Maße geboten werden. Hieher gehört auch der größte Teil der früheren USIA-Betriebe, bei denen es unter der russischen Verwaltung offenbar gleichgültig war, mit welchen Produktionskosten gearbeitet wurde, die aber jetzt erst wieder durch Modernisierung ihrer Betriebsanlagen gegenüber dem Weltmarkt konkurrenzfähig gemacht werden müssen. Dazu gehören insbesondere aber auch jene Zweige des Fertigungsgewerbes, die bisher schon in größerem Ausmaß für den Inlandsmarkt gearbeitet, zum Teil bereits exportiert haben und künftig erst recht für den Export in Frage kommen.

Wenn man sich vergegenwärtigt, daß von den bisher zur Ausgabe gelangenden Kreditmitteln aus ERP-Aktionen das Gewerbe nicht

einmal ganz 1 Prozent erhalten hat, und zum Beispiel gegenüberstellt, daß der Landwirtschaft bisher aus diesem Titel ein Betrag von 500 Millionen Schilling, im gleichen Zeitraum dem Gewerbe aber nur ein Betrag von 20 Millionen Schilling zur Verfügung stand, so ergibt sich aus diesen Zahlen automatisch die Sicht für den Kreditbedarf des Gewerbes, aber insbesondere auch die Notwendigkeit, vor allem dem Fertigungsgewerbe durch Erschließung ausreichender und billiger Kredite die Modernisierung ihres Erzeugungsapparates im Interesse der Steigerung ihrer Konkurrenzfähigkeit möglich zu machen.

Es gibt heute wohl eine Vielzahl von Kreditaktionen — der Abgeordnete Roth hat sie im einzelnen teilweise angeführt —, Kreditaktionen unter den verschiedensten Titeln und von den verschiedensten Stellen. Es ist eine eigene Wissenschaft, sich in dem Labyrinth der verschiedenen Kreditaktionen zurechtzufinden. Die jetzige Zersplitterung ist aber auf die Dauer unhaltbar. Niemand kann heute in Wahrheit beurteilen, ob ein Gewerbekredit im gesamtwirtschaftlichen Interesse liegt oder ob die Ablehnung eines Ansuchens von diesem Gesichtspunkt aus gesehen nicht als falsch angesehen werden muß. Klar ist nur eines: daß die zur Verfügung stehenden Mittel durch ihre Zersplitterung in viele Kreditaktionen volkswirtschaftlich nicht voll wirksam werden können und daß das Ausmaß der zur Verfügung stehenden billigeren Kredite in keiner Weise ausreicht, die Konkurrenzfähigkeit unserer Betriebe insbesondere angesichts des kommenden europäischen Marktes zu vergrößern.

Darum scheint es uns Sozialisten umso notwendiger, daß das Handelsministerium in eigener Verantwortung einmal feststellt, welche für den Export in Frage kommenden Betriebe in ihrer technischen Einrichtung zurückgeblieben sind, und daß weiters festgestellt wird, welche gewerblichen Betriebe in größerem Maße für den Inlandsmarkt arbeiten und für den Export künftighin in Betracht kommen und ebenfalls eine Hilfe zur Modernisierung ihrer Produktionsstätten dringend erforderlich haben würden. Wenn die Zahl dieser Betriebe, ihre gegenwärtige Betriebskapazität sowie der Kreditbedarf für eine technisch bessere Einrichtung feststehen, dann müßte vorerst eine gerechte Reihung in der Richtung vorgenommen werden, daß den produktionsmäßig oder beschäftigungspolitisch wichtigsten und gefährdetsten Unternehmungen eine Vorrangstellung eingeräumt wird.

Steht die erforderliche ungefähre Kreditsumme zur Modernisierung dieser Betriebe und insbesondere der volkswirtschaftlichen Vorrangbetriebe fest, dann müßte im Zu-

sammenwirken mit allen in Betracht kommenden Körperschaften durch das Handels- und das Finanzministerium und schließlich im Schoße der Regierung ein Kreditplan für die Modernisierung technisch zurückgebliebener Betriebe unseres Landes erstellt und auch dem Parlament vorgelegt werden. Gemeinsam müßten wir dann prüfen, welche Wege gefunden und gegangen werden müssen, um schrittweise wenigstens die jährlich erforderlichen Kreditmittel zu gewinnen. Ich glaube — ich kann mich täuschen —, daß ein nach diesen Grundsätzen erstellter Kreditplan unter anderem auch das Interesse der Weltbank und des weiten Auslandes finden könnte.

Es ist aber klar, daß insbesondere auch unsere Großbanken einen erheblichen Beitrag für die rasche Ermöglichung der Modernisierung technisch zurückgebliebener Betriebe leisten müßten. Hier erscheint uns Sozialisten vor allem eine allgemeine Verminderung der heutigen Kreditkosten durch Herabsetzung des Diskontsatzes der Nationalbank und die Vorsorge für die Bereitstellung verbilligter Kreditmittel im Rahmen des Kreditplanes zur Förderung der Modernisierung technisch rückständiger Betriebe notwendig. Die Geldflüssigkeit der Geldinstitute ist heute erfreulich hoch. Der Kreditbedarf der Wirtschaft zur Modernisierung der technischen Einrichtungen ist vorhanden.

Die Forderung nach Erstellung eines gemeinsamen gesamtstaatlichen Kreditplanes zur Modernisierung dieser Betriebe unseres Landes ist also nicht nur eine dringende Notwendigkeit, sondern ist im Laufe der Zeit auch sicher zu realisieren. Auch der letzte Bericht des Wirtschaftsforschungsinstituts wies auf diese dringende Notwendigkeit hin. In diesem Bericht heißt es wörtlich: „Gerade am Vorabend der europäischen Integration schien es besonders wichtig, die verfügbaren nationalen Ersparnisse im möglichst hohen Maße zur Verbesserung des Produktionsapparates der erwerbswirtschaftlichen Betriebe zu verwenden.“

Selbstverständlich müßte der sukzessive Einsatz der verbilligten Kreditmittel auch auf die währungspolitische Seite Bedacht nehmen. Auch dieses Problem scheint heute zweifelsfrei lösbar.

Es steht heute fest, daß die Kreditkosten derzeit in einer Höhe liegen, die durch nichts mehr zu rechtfertigen ist. Das gilt nicht nur für die Kreditzinsen, sondern ebenso für die Bankspesen, die unter mannigfachen Titeln verlangt und eingehoben werden. Ich habe absolutes Verständnis dafür, daß auch die Banken und die Kreditinstitute in den letzten Jahren darauf bedacht waren, die

notwendigen Reserven zu bilden und auch ihre Betriebsanlagen und -einrichtungen der Zeit anzupassen. Kein Verständnis aber haben wir, wenn die Banken und Kreditinstitute, statt der Wirtschaft ihre Kredite höchstmöglich zu ermäßigen, zum eigenen Ankauf oder aber zum Neubau von Hotels drängen. Das scheint nicht ihre wirtschaftliche Funktion zu sein.

Erst recht aber kein Verständnis haben wir für die überbesetzten und teuren Führungsapparate einzelner Banken, und es wäre dringend zu überprüfen, wie dieser überdimensionierte und kostspielige Führungsapparat einzelner Banken erheblich zu reduzieren und zu rationalisieren wäre, damit die überhöhten Bankspesen auf ein für die Wirtschaft erträgliches Ausmaß reduziert werden können.

Nur wenn den technisch noch nicht modernisierten Exportbetrieben in Industrie und Gewerbe im Rahmen eines gesamtstaatlichen Kreditplans durch ausreichende Kredithilfe eine schrittweise Modernisierung ihrer Betriebsanlagen und Betriebseinrichtungen ermöglicht wird, wird die Konkurrenzfähigkeit dieser Betriebe gesteigert und die Vollbeschäftigung gesichert werden können. Und nur wenn die von der ausländischen Konkurrenz bedrohten, allein oder vorwiegend für den Inlandsmarkt produzierenden Fertigungsbetriebe, insbesondere auch des Gewerbes, in die Lage versetzt werden, mit modernen technischen Einrichtungen zu produzieren, werden wir auf diesem Sektor mit der Sicherung des Absatzes im Inland und der Eingliederung dieser Betriebe in den Export die Beschäftigungsziffern von heute aufrechterhalten und wahrscheinlich sogar steigern können.

Was hier für die einzelnen Zweige unserer Industrie und des Gewerbes gesagt und als dringend notwendig aufgezeigt wurde, gilt im gleichen Maße natürlich auch für viele Betriebe unserer Fremdenverkehrswirtschaft. Ich brauche hier nicht die Bedeutung unseres Fremdenverkehrs für die Gesamtwirtschaft, für den Ausgleich unserer Handelsbilanz und für die Erhaltung der Vollbeschäftigung zu erwähnen. Auch hier sind die bisherigen Kreditaktionen nur wenigen Betrieben zugute gekommen und für eine Hilfe für alle unzureichend. Auch hier müssen die in ihren Betriebseinrichtungen zurückgebliebenen, in den für den Fremdenverkehr in Betracht kommenden Gebieten liegenden Betriebe in den gesamtstaatlichen Kreditplan eingebaut werden.

Wir wissen sehr wohl, daß es auch im Rahmen der Fremdenverkehrswirtschaft

— genau so wie in der Industrie und im Gewerbe — auf die eigene Initiative der Betriebsinhaber ankommt und daß sie vor allem einen erheblichen eigenen Beitrag für den wirtschaftlichen Erfolg leisten müssen. Wo die Anpassung aber aus eigenem nicht möglich ist, muß hier die Gemeinschaft mehr als bisher nachzuhelfen versuchen.

Aber auch die Erhaltung des höchstmöglich stabilen Preis- und Lohngefüges wird für eine künftige positive Konjunktorentwicklung sehr maßgeblich sein. Jede größere Störung auf dem Preis- oder Lohnsektor kann die Entwicklung der Konjunktur und damit die allgemeine Steigerung des Lebensstandards hemmen und den Anpassungsprozeß unserer Wirtschaft an den Europamarkt gefährden, damit aber zu einer Gefahr für alle werden. Mehr denn je scheint es deshalb notwendig, gemeinsam auch die Entwicklung der Preis- und Lohnseite zu beobachten und streng darüber zu wachen, daß ein unvermeidlicher Anpassungsprozeß auf dieser oder jener Seite ohne bedeutsame Rückwirkung erfolgt, aber unberechtigte Forderungen, die das Preis- und Lohngefüge, damit aber auch die Stabilität, Konjunktur und Vollbeschäftigung gefährden könnten, entweder überhaupt verhindert oder auf das gerechtfertigte Ausmaß zurückgeführt werden. Es ist heute allseits anerkannt, daß sich die unverständlicherweise von der Handelskammermehrheit am Beginn des heurigen Jahres zuerst abgelehnte und schließlich im Frühjahr doch gebildete Wirtschaftskommission der drei großen Kammern als wirksames Instrument zur Erhaltung des Lohn- und Preisgefüges, damit aber auch als wichtiges Instrument unserer Wirtschaftspolitik erwiesen hat.

Als vor einigen Monaten Präsident Böhm in gewohnt verantwortungsbewußter Weise darauf hingewiesen hat, daß es notwendig erscheint, diese gemeinsame Wirtschaftskommission zur Beobachtung und Beeinflussung der Lohn- und Preisentwicklung auch weiterhin beizubehalten, für ihre bessere Wirksamkeit aber auch weitere Voraussetzungen zu schaffen, haben sich einzelne Kreise der Österreichischen Volkspartei vorerst überhaupt gegen die Beibehaltung der Wirtschaftskommission ausgesprochen. Es hat lange gedauert, bis man allseits eingesehen hat, wie notwendig die gemeinsame Wirtschaftskommission auch weiterhin ist.

Unterdessen sind von gewerkschaftlicher Seite sowohl die Vertreter der SPÖ wie der ÖVP der Forderung Böhms nach Schaffung wirksamerer Voraussetzungen für eine erfolgreiche Arbeit der gemeinsamen Wirtschaftskommission beigetreten, und es ist dem Hohen Hause bekannt, welche Vorschläge im einzelnen für

ein besseres künftiges Wirken der Kommission gemacht wurden. Ich will auf die einzelnen Vorschläge hier nicht eingehen, bin aber überzeugt davon, daß sie verantwortungsbewußt im Interesse unserer Gesamtwirtschaft erstellt wurden und ihnen keineswegs die Absicht zugrunde liegt, unsere Wirtschaft in ihrer Entwicklung zu hemmen, sondern daß sie angesichts der weltwirtschaftlichen Situation mit dazu beizutragen, durch Erhaltung der höchstmöglichen Stabilität des Preis- und Lohngefüges unserer Gesamtwirtschaft zu dienen.

Man kann über einzelne Punkte verschiedener Meinung sein. Man dient aber keinesfalls den wahren Interessen unserer Wirtschaft, wenn man offenkundig redlichen Absichten unredliche Motive unterschiebt oder nur deshalb einen ablehnenden Standpunkt einnimmt, weil der Vorschlag von sozialistischer Seite ausgegangen ist. Es wäre wahrlich unklug, aber ebenso gefährlich gewesen und würde von wenig Verantwortungsgefühl für die Gesamtinteressen unserer Wirtschaft zeugen, wenn man den Vorschlägen weiterhin nur ein brüskes Njet entgegengesetzt hätte. Auch hier ist es sicher zweckmäßiger, es sich nicht mit einem bloßen Nein einfacher machen zu wollen, sondern sich gemeinsam an einem Tisch zusammensetzen und sich in Aussprachen durch Abwägen aller Argumente schließlich zu einigen und zusammenzufinden.

Die gegenwärtige weltwirtschaftliche Situation und die weitere wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes erfordern auch angesichts des kommenden Europamarktes mehr denn je das weitere erfolgreiche Zusammenwirken aller verantwortungsbewußten demokratischen Kräfte auf jeder Ebene. Das gegenwärtig in Behandlung stehende Budget widerspiegelt diese Zusammenarbeit. Es ist geeignet, im kommenden Jahr der Wirtschaft unseres Landes und den Interessen aller zu dienen. Es erfordert aber ebenso weitere, hier nur zum Teil aufgezeigte Maßnahmen, die nur durch guten gegenseitigen Willen und in einer Zusammenarbeit des gegenseitigen Vertrauens und der gemeinsamen Achtung gelöst werden können. Über alle Differenzen und unterschiedlichen Auffassungen hinweg muß mit diesem Willen und diesen Voraussetzungen immer wieder und überall der Weg gefunden werden, der geeignet ist, dem wirtschaftlichen Aufstieg unseres Landes, den Interessen unserer gesamten Bevölkerung zu dienen und schließlich der Jugend eine Chance für ihr künftiges Leben zu bieten. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident **Böhm**: Als nächster Redner gelangt der Herr Abgeordnete Stendebach zum Wort.

Abgeordneter **Stendebach**: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich hatte eigentlich nicht die Absicht, zu diesem Kapitel zu sprechen, aber der Herr Abgeordnete Fischer hat gestern eine Rede gehalten, die nicht unwidersprochen bleiben kann. Und da mein Parteifreund Dr. Gredler bei einem großen Teil dieser Rede nicht anwesend war, muß ich zu dieser Rede Stellung nehmen.

Zunächst hat sich der Herr Abgeordnete Fischer mit dem Wohnraum- und Wohnbauproblem befaßt. Auch wir stehen auf dem Standpunkt, daß der Wohnraum keine Ware ist, die am freien Markt allein nach Angebot und Nachfrage gehandelt werden darf, weil er dann nur dem zugute käme, der über das entsprechende Einkommen, über die entsprechenden Mittel verfügt, um sich eine angemessene Wohnung zu mieten oder zu kaufen. Wir kennen die Bedeutung des Wohnraumes sehr genau. Wir wissen, daß von einer entsprechenden Wohnung nicht nur die Familiengründung, nicht nur die Erhaltung der Familie und nicht nur der Familienfriede abhängen. Wir wissen, daß nicht nur die körperliche Gesundheit davon abhängig ist, sondern in weitem Umfang auch die seelische. Menschen, die in lichtdurchfluteten, schönen, großen Räumen wohnen, in denen sie sich entsprechend ausdehnen können, werden seelisch ganz anders eingestellt sein und infolgedessen auf alle Dinge unserer Gesellschaft ganz anders reagieren als Menschen, die etwa in dumpfen Kellerlöchern ein trauriges Dasein fristen müssen. Wir sehen also durchaus ein, daß die Wohnraumfrage eine weithin spürbare soziale Frage ist.

Aber nun kommt das Entscheidende. Der Herr Abgeordnete Fischer und viele in diesem Hause machen unserer Ansicht nach immer wieder den Fehler, daß sie den wirtschaftlichen Charakter dieses Problems, des Wohnraum- und Wohnbauproblems, zusammenwerfen mit seinem sozialen Charakter. Man muß beides trennen. Weil er beides zusammengeworfen hat, ist der Abgeordnete Fischer zu den von ihm vertretenen Konsequenzen gekommen. Weil es eine soziale Frage ist, deshalb kommt seiner Meinung nach nur sozialer Wohnbau in Frage. Er ist nicht grundsätzlich gegen jeden privaten Wohnungsbau, will ihn aber nur für eigene Wohnzwecke gelten lassen. Die Erstellung von Mietkasernen, wie er es nennt, das heißt der Wohnbau mit dem Zwecke, investiertes Kapital über die Vermietung von Wohnraum zu einer angemessenen Verzinsung zu bringen, dürfe nicht wieder kommen. Wir sind anderer Meinung. Wir sagen: Mit welchen Mitteln auch immer gebaut werden kann, mit welchen

Mitteln immer die Wohnraumnot von heute überwunden werden kann — jedes Mittel ist uns recht! Die wirtschaftlich günstigsten aber scheinen uns die besten zu sein.

Nun zur sozialen Seite des Problems. Wir sind der Ansicht, daß die Verbilligung der Lebensmittel in der Form, wie wir sie heute durchführen, in einer Form, nach der sie den ganz kleinen Einkommen ebenso zukommt wie den ganz großen, ebensowenig sozial ist wie etwa die Mietenunterstützung, mit der wir in der gleichen Art die 30 S Menschen mit ganz kleinem Einkommen in der gleichen Weise geben wie Menschen mit großem Einkommen, die sie gar nicht brauchen.

Ähnlich verhält es sich mit dem Problem, das ich eben behandle. Wir können eine soziale Lösung dieser Frage nur in einem sozialen Wohnbau erblicken, dessen Ergebnisse nur Menschen mit geringem Einkommen zugute kommen. Wir sehen nicht ein, weshalb die Allgemeinheit eine Wohnung für jemand verbilligen soll, der ein hohes Einkommen hat. Wir würden aber die Lösung der sozialen Frage des Wohnbaues etwa darin erblicken, daß die öffentliche Hand Wohnungen erstellt, die nur an Menschen mit einem geringen Einkommen zu sehr billigem Preis vergeben werden. Dabei wäre der Familienpolitik in der Weise Rechnung zu tragen, daß diese Wohnungen stets denselben festen Prozentsatz des Einkommens kosten müßten — gleichgültig, ob nun eine größere Familie etwa eine Fünfstübchenwohnung oder eine kleinere eine Zweistübchenwohnung bekommt. Das wäre eine soziale Lösung. Wie es bisher gemacht worden ist, ist dagegen keine soziale Lösung.

Selbstverständlich ist das eine auf weite Sicht ausgesteckte Zielsetzung. Wir müssen Wege suchen, auf denen wir aus der heutigen Lage in die aufgezeigte neue Lage hinüberkommen. Dabei werden wir ohne eine Auflockerung des heutigen Mietenwesens nicht durchkommen. Auch hiebei müssen nach unserer Ansicht immer wieder soziale Gesichtspunkte in den Vordergrund gestellt werden.

Nun aber zu dem zweiten Thema des Herrn Abgeordneten Fischer: zu der viel entscheidenderen Frage — nicht entscheidender, die Wohnbaufrage ist sehr entscheidend, aber zu einer Frage, die augenblicklich hier im Hause eine größere Rolle gespielt hat —, zur Frage unseres Beitritts zur Freihandelszone beziehungsweise zum Gemeinsamen Markt. Der Herr Abgeordnete Fischer hat bei seinen Ausführungen leider das getan, wogegen ich mich schon neulich gewandt habe: er hat die Freihandelszone und den Gemeinsamen Markt in einen Topf geworfen. Beide sind aber nicht

das gleiche. Durch Senkung der Zölle allein kommt man nicht zu einem gemeinsamen Markt. Wenn sich heute ein paar Volkswirtschaften etwas enger zusammenschließen dadurch, daß sie gewisse Zollsätze unter sich senken, während sie das nach außen hin nicht tun, bringen sie sich gegenseitig Marktvorteile, das ist ganz klar, aber einen gemeinsamen Markt schaffen sie damit noch nicht. In der Wirtschaftsgemeinschaft erst wird ein wirklich gemeinsamer Markt geschaffen.

Gewisse Argumente, die der Abgeordnete Fischer gegen die Freihandelszone vorgebracht hat, werden auch von uns gebilligt. Wenn er gesagt hat, die europäische Wirtschaftsgemeinschaft mit ihren 165 Millionen, mit ihrer Kapitalkraft und mit ihrer industriellen Kapazität werde in der Freihandelszone jedem der anderen Beteiligten weit überlegen sein, so ist das zweifellos richtig. Wenn er erklärt hat, daß die Herabsetzung der Zölle zu anderen Kampfmaßnahmen, wahrscheinlich zum Lohndruck führen werde, so darf ich daran erinnern, daß ich auf die gleichen Gefahren schon neulich hingewiesen habe. Es ist klar, daß die Freihandelszone noch kein gemeinsamer Markt, daß sie vor allem keine völlige Wirtschaftsgemeinschaft ist. Denn Staaten, die kleiner und schwächer sind, werden die Vorteile, die bisher im Zollsystem lagen und dann wegfallen, durch irgend etwas anderes auszugleichen suchen. Ob das in Österreich durch das Mittel des Lohndruckes geschehen wird, wissen wir nicht. Wir liegen heute mit den Löhnen schon so tief — wie vorhin mein Parteifreund erwähnt hat, an der zweiten Stelle von unten innerhalb der 17 OEEC-Staaten —, daß hier wahrscheinlich überhaupt nicht weiter gedrückt werden kann. Aber ich gebe zu, daß die Gefahr einer solchen Tendenz besteht.

Nun kommt der Abgeordnete Fischer noch mit anderen Argumenten gegen den Gemeinsamen Markt. Zunächst sein Hauptargument: Immer wieder stark unterstrichen mit der glänzenden Rhetorik, die Fischer hat — wir kennen sie alle —, hat er hingewiesen auf die Gefahr der industriellen Konzentration, die vermutlich in Westdeutschland, am Rhein entlang, also im westdeutschen Industriegebiet, am stärksten sein werde.

Das glaube ich nicht. Ich glaube vielmehr — das ist übrigens kein Glaube, sondern eine feststehende Tatsache —, daß die Industrie längst erkannt hat, daß es ein Maximum an günstiger industrieller Konzentration gibt und daß man dieses Maximum nicht überschreiten darf, weil sich dann die Kosten übermäßig steigern. Unter anderem werden die Schwierigkeiten, für die Arbeitermengen, die man bei

einer weiteren Konzentration zusätzlich braucht, Wohnungen zu schaffen, so groß, daß sich eine weitere lokale Konzentration nicht mehr lohnt. Deshalb wird sie auch nicht zu befürchten sein. Ich rechne im Gegenteil damit, daß die Großindustrien in nächster Zeit und auch im gemeinsamen Wirtschaftsraum sehr stark auf Dezentralisation ihrer industriellen Anlagen ausgehen werden.

Etwas anderes ist es mit der Kapitalkonzentration. Der Abgeordnete Fischer hat besonders auf die Kapitalkonzentration hingewiesen und hat gesagt, diese Kapitalkonzentration werde weiter zu Kartellen und Monopolen und damit zu einer ungeheuren Einfluß- und Machtsteigerung des Kapitals führen. Der Abgeordnete Fischer ist offenbar nicht mehr Anhänger der marxistischen Einstellung, denn sonst müßte er ja diesen Weg begrüßen. Denn das ist ja, soviel ich weiß, der Weg der Expropriation der Expropriateure, also ein Schritt auf dem Weg, der von Marx als erwünschte Konsequenz des Kapitalismus angesehen worden ist.

Wir haben eine ganz andere Einstellung zum Kapital, und deshalb können wir uns über diese Dinge sehr schwer mit Ihnen verständigen. Wir sehen im Kapital heute kein Mittel mehr, um über wirtschaftliche Macht zu politischer Macht zu kommen. Das ist vorbei. Das war einmal in der Zeit des Frühkapitalismus. Heute ist es anders. Heute ist das Kapital ein außerordentlich empfindlicher Faktor in der arbeitsteiligen Industriegesellschaft geworden. Diese arbeitsteilige Industriegesellschaft ist überhaupt nur möglich mit Hilfe des Kapitals. Und wer zuwenig Kapital hat — wer spürt das mehr als wir in Österreich? —, der bleibt eben in der Entwicklung zurück und bleibt in den Möglichkeiten, die diese arbeitsteilige Industriegesellschaft für andere bietet, hinten.

Die Befürchtung, daß wir in dem Fall, den wir da im Auge haben, unter einer Kapitalkonzentration zu leiden haben würden, brauchen wir nicht zu teilen. Viel eher, glaube ich, müssen wir befürchten, daß wir beim Beitritt zur Freihandelszone mit dem Kapital hinten bleiben, daß das Kapital sich mehr an andere Stellen schiebt und uns nicht zugute kommt, etwas, was beim Beitritt zur Wirtschaftsgemeinschaft nicht der Fall wäre. Denn innerhalb dieser Wirtschaftsgemeinschaft sollen in einer großzügigen Planung auch die Investitionen geplant werden, soll der Einsatz des Kapitals geplant werden — etwas, was natürlich für uns nicht in Frage kommt, wenn wir, wie das ja beabsichtigt ist, nur der Freihandelszone beitreten.

Noch eines. Der Abgeordnete Fischer ist dann weiter zu der Konsequenz gekommen,

daß die von ihm aufgezeigte Entwicklung zu neuen Klassenkämpfen führen werde. Im Rahmen dieser Behauptung hat er sich mit einem Abgeordneten der ÖVP — ich weiß nicht mehr genau, wer es war — über die Definition des Begriffs der Klasse auseinandergesetzt und hat die vom Redner der ÖVP vertretene Ansicht bekämpft. Er hat erklärt, Klassen habe es immer in größerer Differenzierung gegeben; es gebe nicht nur zwei Klassen, wie das behauptet worden sei, sondern mehr — wenn auch jeweils nur zwischen zwei Klassen eine polare Spannung bestehe.

Wenn man der Definition von ihm folgt, sieht man, daß der Abgeordnete Fischer unter Klasse etwas anderes versteht als wir. Man redet natürlich aneinander vorbei, wenn man sich nicht vorher über die Begriffe einig wird. Klassen werden zweifellos nicht etwa durch Einkommens- oder Vermögensunterschiede charakterisiert. Solche Einkommens- und Vermögensunterschiede machen ebensowenig Klassen aus wie die Unterschiede zwischen einem niederen oder höheren Lebensstandard oder wie Berufsunterschiede. Von verschiedenen Klassen kann man dann reden, wenn Differenzen in politischen und wirtschaftlichen Rechten vorhanden sind, wenn eine Gruppe von Menschen innerhalb einer Gemeinschaft höhere und eine andere niederere wirtschaftliche oder politische Rechte hat. Nur dann, sonst aber in gar keinem anderen Fall.

Es ist deshalb richtig, daß wir augenblicklich keine Klassengesellschaft haben, wobei ich nie verkenne, daß die Tendenz zu neuer Klassenbildung immer da sein wird und daß man diese Tendenz immer wird bekämpfen müssen. Wir sind dabei, eine Klasse zu liquidieren. Ich habe das schon mehrfach hier gesagt. 1945 ist in den ehemaligen Nationalsozialisten eine echte Klasse geschaffen worden, indem man ihnen bürgerliche und wirtschaftliche Rechte, die die anderen Gruppen hatten, entzogen hat. Aber wir sind ja alle der Meinung und wissen heute alle, daß dieser Klassenunterschied beseitigt werden muß und daß wir damit wieder zu der völlig klassenlosen Gesellschaft, die wir in Österreich hatten, zurückkehren werden. Daß manche Menschen viel mehr verdienen als andere, daß Menschen mit einem höheren Einkommen sich viele schöne Dinge eher leisten können als andere, die weniger verdienen, begründet, wie gesagt, keinen Klassenunterschied, und wir sollten uns abgewöhnen, immer wieder auf angebliche Klassenunterschiede und Klassenkämpfe hinzuweisen, die in Wirklichkeit gar nicht vorhanden sind.

Nun aber das Entscheidende: Wie will der Abgeordnete Fischer die Dinge, die er fürchtet, verhüten? Will er plötzlich Wirtschaftsna-

nalist werden? Will er plötzlich sagen, wir müssen den Zustrom fremden Kapitals von uns fernhalten durch den Aufbau irgendwelcher Wirtschaftsgrenzen, wir müssen uns abkapseln? Will er also etwas fordern, was doch alle Sozialisten, soviel ich weiß, seit ihrem Entstehen bekämpft haben? Denn meines Wissens sind die Sozialisten seit ihrem Bestehen Freihändler. Sie sind doch immer für einen freien Warenaustausch über die ganze Erde eingetreten. Will Abgeordneter Fischer alles das plötzlich ändern?

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich will Sie nicht länger aufhalten. Es ist kein Zweifel, daß wir hier vor einer Notwendigkeit stehen, die unumgänglich ist. Die Kapitalbildung und alles, was mit ihr zusammenhängt, sind Begleiterscheinungen oder Voraussetzungen oder beides der arbeitsteiligen Industriegewirtschaft. Ob wir noch so hohe Zollgrenzen aufbauen oder was sonst wir auch immer gegen diese Wirtschaftsentwicklung unternehmen, wir können nicht mit Erfolg gegen sie angehen. Jede Hemmung aber, die wir etwa dieser Entwicklung gegenüber schaffen würden, damit sie sich bei uns nicht auswirkt, würde auf Kosten der Konsumenten gehen. Denn die Wirtschaftsmächte von außen werden weiter auch über die Grenzen wirken. Wenn wir sie weghalten wollen, können wir das immer nur um den Preis der Verkürzung der Lebensmöglichkeiten unserer eigenen Bevölkerung tun. Das wollen wir doch nicht! Wir wollen doch auch an den Vorteilen der technischen Entwicklung teilhaben.

Der Abgeordnete Fischer hat mit Recht auf die Schäden der Massenproduktion hingewiesen. Da stimme ich ihm vollkommen zu. Er hat mit Recht darauf hingewiesen, daß wir da nicht mitkommen können. Aber wie ich hier im Hause schon einmal gesagt habe, gibt es ja auch andere Produktionen. Es wäre ein großer Fehler, wenn gerade wir in Österreich, wenn die kleineren Staaten, die kleineren Volkswirtschaften sich von der Psychose der Massenproduktion fangen lassen würden. Wir haben Geschmacksgüterindustrien, wir haben Dinge, die die anderen nicht haben. Und je größer der Markt auch für den Absatz dieser Dinge wird, umso besser und umso preiswerter werden wir sie herstellen können. Unser Markt ist auch für diese Sachen zu klein.

Noch einmal alles in allem: Wir können uns nicht wehren gegen eine wirtschaftliche Entwicklung, die die Menschen selbst geschaffen haben und in deren Bahn sie nun hineingekommen sind. Sich dagegen zu stemmen, wäre falsch. Das einzig Richtige ist es, sich dieser Tatsache nicht zu verschließen und aus ihr das für uns Beste herauszuholen. Wie gesagt,

der Beitritt zur Freihandelszone ist der Meinung meiner Fraktion nach nicht das Beste, der Beitritt zur Wirtschaftsgemeinschaft wäre richtiger.

Dann ein letztes Wort, das ich gestern schon einmal an die Kollegen der Sozialistischen Partei gerichtet habe, auch an Herrn Abgeordneten Fischer: Haben Sie mehr Mut zur eigenen Courage! Sie haben gesagt, das Ganze geschehe nach dem Willen und nach den Gesetzen des Kapitals. Heute ist die organisierte Arbeiterschaft mindestens so stark wie die Industrieführerschaft. Die Führung des Kapitals kann nichts anfangen gegen die Arbeiterschaft. Das ist vollkommen ausgeschlossen. Wir sind fest davon überzeugt, daß die in der Gewerkschaft sehr gut geführte österreichische Arbeiterschaft in Verbindung mit den Gewerkschaften der anderen Länder, mit denen wir uns näher zusammenschließen wollen, wohl stark genug sein wird, um irgendwelchen Übergriffen der großen Haie, von denen Sie sprachen, erfolgreich entgegenzutreten. Wir meinen, die Zeit auch dieser großen Haie ist vorbei. Es ist kein Platz mehr, wie es in dem Film geheißen hat, für wilde Tiere, auch nicht in der hier behandelten Beziehung. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Präsident **Böhm**: Als nächster Redner gelangt der Herr Abgeordnete Dr. Fink zu Wort.

Abgeordneter Dr. Josef **Fink**: Hohes Haus! In einem Budget kann man, wenn ich mich so ausdrücken darf, feste und traditionelle Posten unterscheiden, gewachsene, langjährig schon geübte und bekannte, und auf der anderen Seite solche, die sich ihre Geltung und auch ihren Umfang erst erkämpfen und ihre Existenzberechtigung beweisen müssen. Zu diesen letzteren gehört der Fremdenverkehr und gehört die Förderung des Fremdenverkehrs. Man hat es, wenn ich das Stichjahr 1890 nehme, im österreichischen Reichsrat als selbstverständlich empfunden, daß es eine Förderung der Kultur, des Schulwesens, der Landwirtschaft, des Gewerbes und vieler anderer Dinge gibt und daß diese als feste Posten im Budget eingebaut sind. Aber von einer Fremdenverkehrsförderung wird man sicher damals noch nicht gesprochen haben, weil es den Fremdenverkehr im jetzigen Umfang und in seiner volkswirtschaftlichen Bedeutung damals überhaupt noch nicht gegeben hat. *(Präsident Dr. Gorbach übernimmt den Vorsitz.)*

Wir haben jetzt, wobei ich vorausschicke, daß mir selbstverständlich die verfassungsrechtlich verankerte Tatsache, daß die Fremdenverkehrsförderung Ländersache ist, bekannt ist, doch einen Weg gefunden, auch auf Bundesebene Fremdenverkehrsförderung zu betreiben,

und es ist im Bundesbudget eine recht bescheidene Post von rund 20 Millionen Schilling für österreichische Auslandswerbung, also für Fremdenverkehrsförderung, enthalten. Ich muß nun, so sehr ich froh bin, daß der Bedeutung des Fremdenverkehrs wenigstens symbolisch eine kleine Verneigung gemacht wird, doch sagen, daß diese Post angesichts der ungeheuer angewachsenen Bedeutung des österreichischen Fremdenverkehrs viel zu unbedeutend, viel zu gering ist. Um eine Hausnummer zu nennen. Es würden 50 Millionen Schilling gerade hinreichen, um den dringendsten Erfordernissen der österreichischen Fremdenverkehrswerbung, also der gesamtösterreichischen Auslandswerbung — um ja schön auf verfassungsrechtlichem Boden zu bleiben und die Länderrechte nicht irgendwie zu kränken —, gerade noch zu entsprechen.

Daher ist es eine Forderung dieses Wirtschaftszweiges, daß diese Budgetpost künftighin erhöht wird. Ich weiß, es laufen darüber bereits Verhandlungen, und ich bin dankbar für das Verständnis, Herr Minister, das wir bei den zuständigen Stellen auf diesem Gebiete finden. Es ist ja ein Gemeinplatz und allgemein bekannt, wenn ich darauf hinweise, daß heuer die Deviseneinnahmen aus dem österreichischen Fremdenverkehr an die 4 Milliarden-Grenze herankommen werden. Sie werden diese vier Milliarden allerdings nicht ganz erreichen. Meine Damen und Herren! Das ist eine sehr bedeutende Summe, die in der Lage ist, unsere Zahlungsbilanz auszugleichen, sodaß auf der anderen Seite, auf der Einsatzseite, wie ich es vorhin auszuführen versucht habe, ganz bestimmt größere Posten gerechtfertigt sind, die sich auch bezahlt machen werden. Es ist ja auch so, daß man nach dem alten amerikanischen Wort das Geld zuerst oben beim Fenster hinauswerfen muß, damit es unten bei der Türe wieder hereinkommt. Das gilt insbesondere für die Werbung im Fremdenverkehr.

Das ist also, wenn ich jetzt unterscheiden darf, die direkte Werbung für den Fremdenverkehr, die hier im Rahmen des Bundesbudgets zu besprechen ist. Es gibt dann eine weitere, eine indirekte Werbung, eine indirekte Fremdenverkehrsförderung, über die noch einige Sätze zu sagen sein werden.

Daß volkswirtschaftlich, biologisch, soziologisch, kulturell und so weiter dem Fremdenverkehr eine besondere Bedeutung zukommt und daß die Förderungswürdigkeit gegeben ist, geht aus folgendem hervor: Es ist eine Selbstverständlichkeit und wird gerade von uns Fremdenverkehrsleuten gerne unterstrichen und bestätigt, daß unsere österreichische Landwirtschaft, deren hohe Leistung allseits anerkannt wird, gefördert wird. Wenn ich aber sage, daß zum Beispiel die Ackerfläche der

Bundesländer Vorarlberg, Tirol und Salzburg zusammengenommen rund 100.000 Hektar beträgt, während die Ackerfläche des Burgenlandes allein 160.000 Hektar ausmacht, so sehen Sie daraus, wie weit wir im Westen mit unserer bäuerlichen Produktion zurückbleiben müssen, weil das Kahlgestein zum Anbau von Weizen und anderen schönen Dingen nicht geeignet ist. Dafür haben wir jetzt den großen Ausgleich im Fremdenverkehr, und dieser Fremdenverkehr hat sich als ein recht ergiebige, schönes Ackerfeld erwiesen. Daß dieses Ackerfeld auch zu pflegen ist, damit der Acker recht viel schöne, dicke Ähren trägt, zum Nutzen der österreichischen Volkswirtschaft, dafür brauche ich wohl nicht die berühmte warme Lanze, wie einmal ein längst verewigter Parlamentarier gesagt hat, einzulegen, das scheint mir auch eine Selbstverständlichkeit zu sein.

Fremdenverkehr geht also erstens einmal jeden an in Österreich, und Fremdenverkehr ist eine volkswirtschaftliche Säule unseres Budgets geworden, eine Säule unserer Wirtschaft überhaupt, sodaß es sich wohl lohnt, jetzt, nachdem ich die bescheidene Forderung nach Erhöhung der Mittel zur direkten Werbung ausgesprochen habe, auf einiges hinzuweisen, was indirekt, mittelbar den Fremdenverkehr fördern kann. Da verfassungsrechtlich, wie ich bereits gesagt habe, unsere Fremdenverkehrswerbung und -förderung in die Kompetenz der Länder fällt, bleibt es dem Bund vorbehalten, auf anderen Wegen, mit anderen Mitteln und anderen Methoden, die deswegen aber nicht weniger nachhaltig zu sein brauchen, für den Bestand, für den weiteren Ausbau und für die Hebung des Fremdenverkehrs einzutreten.

Ich komme zunächst auf ein Spezialgebiet zu sprechen, und zwar im Anschluß an die heute bereits abgeführte Debatte: daß für einen guten und leistungsfähigen Fremdenverkehr ein leistungsfähiges Gastgewerbe, und zwar sowohl auf der Unternehmerseite als auch auf der Seite der Arbeitnehmer, der Angestellten und der Arbeiter, entscheidend ist. Daß dieses Gastgewerbe eine Säule des österreichischen Fremdenverkehrs ist, das ist nun wohl auch eine Binsenwahrheit.

Und hier hat der Herr Abgeordnete Holoubek eine Reihe von einerseits positiven Momenten aufgezeigt, andererseits aber auch auf gewisse Mangelerscheinungen hingewiesen und gewisse Dinge aufgezeigt, die vielleicht noch nicht ganz in Ordnung sind und die insbesondere von seiner Seite, also von der Arbeitnehmerseite aus gesehen, einer Remedur bedürfen. Ich möchte darauf ganz kurz zurückkommen. Es sind eine Reihe von Beschwerden, die sich auf die übermäßige Ausdehnung der Arbeits-

zeit, aber auch auf Mängel im Arbeitsrecht beziehen, gebracht worden.

Ich möchte grundsätzlich dazu eines sagen, Herr Kollege. Man muß bedenken: Fremdenverkehr, Gastgewerbe ist ein Dienstleistungsgewerbe. Ich fasse alle Ihre Anregungen sehr positiv auf, aber die Stärke des österreichischen Fremdenverkehrs liegt im Individuellen, im Menschlichen, sie liegt darin, daß wir Gott sei Dank noch lange nicht so zur Maschine geworden sind wie andere. Nun aber hat mir noch niemand das Rätsel lösen können, wie wir diese betont österreichische Note beibehalten können, wie wir diese Stärke des österreichischen Fremdenverkehrs pflegen können in einem Zeitalter, das zusehends der Technisierung, der Rationalisierung, der Automatisierung, der Arbeitszeitverkürzung, der Verkürzung der Sechstageswoche auf die Fünftageswoche verfällt. Ich will damit bestimmt nichts gegen diese Dinge, die ich jetzt erwähnt habe, sagen, es sind Zeiterscheinungen. Aber insbesondere wir im Gastgewerbe kommen dabei nicht mit, wenigstens nie in dem Ausmaß wie etwa eine hochentwickelte Industrie, oder wir kommen nur dann mit, wenn wir maßgebende Vorzüge der österreichischen Fremdenverkehrswirtschaft preisgeben, wenn wir auf manches verzichten, was nicht nur uns in Österreich liebgeworden ist, sondern was gerade die Fremden, die in unser Land kommen, ganz besonders schätzen. Das ist eine Schere, in der wir drinnen sind und über die auch wir Unternehmer, Herr Kollege, uns ernste Sorgen machen. Wir wissen um die Schwierigkeiten, wir wissen, daß man zum Teil ständig zu Gesetzesübertretungen geradezu gezwungen wird. Wir bedauern das, wir wären glücklich, wenn wir sagen könnten: Wir können auch so schön genau den Achtstundentag einhalten, wie wir ihn den Angestellten und Arbeitern von ganzem Herzen gönnen, denn es ist ein schöner, ein idealer, es ist aber auch ein schwerer Beruf. Das weiß ich selber ganz genau, denn ich stehe vierzig Jahre in diesem Beruf und bin ein Fanatiker dieses Berufes; das muß ich auch sagen. Wir wären glücklich, wenn wir einen Ausweg fänden. In Schweden zum Beispiel ist unter anderem ein Ausweg der, daß Sie in ganz Schweden kaum mehr an einem Sonntag in einem Hotel oder Gasthaus bedient werden. Es ist absolute Sonntagsruhe, damit wenigstens dieser eine Tag für das Personal vollkommen frei ist. Ja sagen Sie mir: Wie soll ich denn das in Saisonbetrieben machen?

Ich komme jetzt schon auf Beschwerden zu sprechen. Ich gebe zu, es kommen immer wieder Beschwerden, und insbesondere in diesem abgelaufenen Sommer 1957 sind Beschwerden vorgekommen. Dazu gebe ich zu

bedenken: Dieser Sommer war ein Rekordsommer. Gewiß, er hat viel Geld ins Land gebracht, und der alte Bauernspruch heißt: Vom Profit muß der Mensch leben. Und Profite sind gemacht worden, das gebe ich alles recht gerne zu, es haben erfreulicherweise auch unsere Mitarbeiter, unsere Arbeiter und Angestellten dabei zum allergrößten Teil ordentlich verdient. Aber es gab in der Zeit von Mitte Juli bis Ende August eine derartige Überbeanspruchung von Unternehmern und Personal, daß es schlechthin manchmal zu Kurzschlüssen kommen mußte.

Der freie Tag zum Beispiel — ich will nicht zu ausführlich werden im Hinblick auf die vorgeschrittene Zeit —: Wir wissen, das ist ein unabdingbares Recht, aber es ist im Sommer oft schlechthin unmöglich, Ersatzkräfte zu finden, um den Betrieb reibungslos weiterzuführen. Man hilft sich, wie man so sagt, man stückelt die freien Tage nachher an. Das ist natürlich ein Notbehelf, man hat dann übermüdetes und nicht genügend ausgeruhtes Personal. Aber ich bitte zu bedenken, daß gerade dieses Fremdenverkehrsgewerbe, das Gastgewerbe, auf Grund seiner besonderen Struktur und auf Grund dieser Überbeanspruchung in der Stoßzeit solche Mängel und solche, sagen wir, nicht restlos erfreuliche Begleiterscheinungen hat, wie sie hier aufgezeigt wurden — es ist ein gutes Recht, sie aufzuzeigen, es ist erwünscht —, und man wird sie kaum beseitigen können, es sei denn, wir fügen uns sehr ungern in eine solche Schematisierung unserer Betriebe, daß damit eigentlich die beste österreichische Note und, wie gesagt, der österreichische Charme, also gerade die größte Anziehungskraft, wegfällt. (*Abg. Mark: Wie kann ein übermüdetes Personal Charme haben?*) Ich glaube, da bin ich wohl nicht ganz richtig verstanden worden. Wenn ich das sage, Herr Kollege, dann müssen Sie, wenn Sie bis jetzt meinen Ausführungen gefolgt sind, gemerkt haben, daß ich keineswegs gegen Herrn Abgeordneten Holoubek sprechen wollte, sondern daß ich nur manches erklären wollte, was er gesagt hat. (*Abg. Dr. Hetzenauer: Es hat sich nicht um den persönlichen Charme gedreht, sondern um die Situation in Österreich! — Gegenruf des Abg. Mark.*) Ich meinte das als Ganzes, wie der Herr Kollege richtig sagt ... (*Zwischenrufe.*) Erlauben Sie bitte, daß ich weiterspreche.

Es wurde von Herrn Abgeordneten Holoubek darauf verwiesen, daß wegen mancher mangelnder Sozialvorteile, die die Beschäftigung im Fremdenverkehrsgewerbe eben nicht so bieten kann wie etwa ein völlig modernisiertes, rationalisiertes und automatisiertes Industrierwerk, der Zudrang zu diesem Beruf sehr gering sei und daß wir zuwenig Nachwuchs

fänden. Hier darf ich jetzt etwas Erfreuliches berichten. Der Beruf scheint doch große Anziehungskraft auszuüben, denn wir merken in unseren Berufsschulen, auch in unseren Hotelfachschulen, einen steigenden Zuzug von jungen Leuten, die geradezu mit Begeisterung bei der Sache sind. Ich kann aus meiner Heimat Tirol sagen, daß wir vor drei Jahren noch 200 Lehrlinge gehabt haben, wir haben heuer 480 Lehrlinge im Gastgewerbe. Die Zahl hat sich also mehr als verdoppelt. Es muß selbstverständlich unsere Aufgabe sein, diesen jungen Leuten den Beruf nicht zu verleiden und sie nach Möglichkeit in den Sozialrahmen einzubauen und sie aller jener Vorrechte und Errungenschaften teilhaftig werden zu lassen, die sie natürlich immer wieder als Vergleichsmoment bei der Industrie, beim Gewerbe oder beim Handel sehen. Dies wird aber auf Grund meiner in den Vordergrund gestellten Ausführungen für das Gastgewerbe immer sehr, sehr schwierig bleiben.

Es wurde darauf hingewiesen, daß in der Saisonspitzenzeit in den Saisonorten die Preise steigen, daß man etwas höhere Preise für Obst und Gemüse und so weiter zu zahlen hat. Ja, ich muß das offen zugeben; man hat diese Erscheinung noch immer nicht gänzlich zu beseitigen vermocht. Ich kann mich erinnern, als ich ein ganz junger Mensch war, ist es auch so gewesen, daß es geheißen hat: In der Saison wird halt manches teurer. Für den, der etwas teurer bezahlen muß, ist es kein Trost, aber ein allgemeiner Trost ist es doch, daß auf der anderen Seite durch die sehr großen Deviseneinnahmen aus dem Fremdenverkehr eine ganz wesentliche Stützung unserer stabilen und ausgezeichneten Währung erfolgt. Und dadurch, daß die Währung stabil ist, daß der Lohn- und Gehaltsempfänger ein sicheres Geld in die Hand bekommt, damit ist doch auch, glaube ich, auf dem sozialwirtschaftlichen Sektor viel getan. Und das ist nicht zuletzt ein Beitrag des Fremdenverkehrs, der mit seinem großen Devisenertrag zur stabilen Währung das Seine leistet.

Verwiesen wurde auch auf den Umstand, daß immerhin ein beträchtlicher Teil der Österreicher ins Ausland reist. Der Herr Abgeordnete Holoubek hat es allerdings bedauert, daß es dem überwiegenden Teil der Arbeiterschaft nicht möglich ist, an solchen Auslandsreisen teilzunehmen. (*Zwischenruf des Abg. Holoubek.*) Nun, das gehört jetzt nicht unmittelbar hier herein. Ich nehme diese Ihre Feststellung zur Kenntnis, sie wird richtig sein. Wir können nur wünschen, daß allmählich das Niveau, der Lebensstandard und die Einkommensverhältnisse sich so weit bessern, daß der Wiener Arbeiter und die Arbeiterfamilie wenigstens so weit aus Wien

hinauskommen, daß sie in die Steiermark oder nach Oberösterreich und, ich möchte herzlich wünschen, daß sie auch nach Salzburg, Tirol und Vorarlberg reisen können. Und wenn sie in Tirol dann ihren Paß herausziehen und über den Brenner in das deutsche Südtiroler Gebiet fahren, um dort ein paar Urlaubstage zu verbringen, dann ist das geradezu ein gesamtösterreichisches und in erster Linie ein tirolisches Anliegen. Ich glaube, darin sind wir uns einig.

Die Damen und Herren wird vielleicht das Verhältnis zwischen aktivem und passivem Fremdenverkehr interessieren, das heißt also: Was kommt herein, und was geht hinaus? Dabei sind die Verhältniszahlen ungefähr 85 Prozent zu 15 Prozent, sodaß man also sagen kann, ungefähr 15 Prozent von diesem Gesamtvolumen fließen ab durch Auslandsreisen der Österreicher, während 85 Prozent, das weitaus Überwiegende, also fünf Sechstel, hereinkommen.

Es wäre noch auf eine Reihe sehr interessanter Anregungen zu antworten. Ich unterschreibe gerne, was über die Entwicklung Wiens als Fremdenstadt gesagt worden ist. Ich möchte nur wünschen, daß auch hier ein kluges Maßhalten Platz greift und — das trifft natürlich einen ganz bestimmten Kreis — daß man nicht meint, man könne in einem Jahr oder in zwei Jahren alles aufholen, was in zehn Jahren nicht gemacht werden konnte. Ich glaube, Sie verstehen, was ich damit sagen will. Aber ich bin hier vollkommen der gleichen Meinung, und ich wünsche sehr, daß dieses Wien ein Fremdenverkehrszentrum wird, wie Sie in ähnlicher Weise Paris genannt haben.

Daß wir weiter im Sozialtourismus — der eine durchaus zu bejahende Zeiterscheinung ist, gerade wenn ich jetzt rein von der materiellen, geschäftlichen Seite her spreche — eine wertvolle Saisonverlängerung sehen, eine Belebung der Vor- und Nachsaisonmonate, das sei hier ebenfalls zustimmend vermerkt. Wir sind uns dessen voll bewußt, und wir gehen in der Pflege aller Bestrebungen und Bemühungen für den Sozialtourismus einig. Daß natürlich auch Schattenseiten und eine weniger erfreuliche Begleitmusik dabei vorkommen, das kommt im anderen Reiseverkehr auch vor. Das darf man also nicht den Initiatoren des Sozialtourismus zur Last legen. Hier bestehen meiner Ansicht nach keine Bedenken.

Es wurde auch auf Preisexzesse hingewiesen, wie sie da und dort vorgekommen sind. Solche Preisexzesse bedauern wir, und Sie alle, die ja, was ich mit Freude feststelle, höchstes Interesse an dem Fremdenverkehr zeigen, werden gelesen haben, daß die verantwortungsbewußte Unternehmerschaft von Preisexzessen

energisch abrückt und daß wir mit allen Mitteln darauf hinwirken, daß solche Dinge vermieden werden.

Ich bitte in diesem Zusammenhang zur Kenntnis zu nehmen, daß der vergangene Sommer ein Spitzensommer war, der uns manchmal sogar überrollt hat, und daß dabei Dinge vorgekommen sind — auch auf preislichem Gebiet —, die man bestimmt nicht gut heißen kann. Aber es gibt eben schwarze Schafe — und die wird es immer gegeben haben —, und es soll auch Schafe anderer Färbung geben, habe ich irgendwo in einem Parlamentsbericht gelesen. Außenseiter wird es eben auf allen Seiten geben, das kann man nie ganz vermeiden. Jedenfalls bitte ich zur Kenntnis zu nehmen, daß wir solche Dinge natürlich nicht decken.

Darf ich aber nun, um weiterzukommen und nicht allzu lange aufzuhalten — ich glaube, auf das Wesentliche bin ich eingegangen —, folgendes sagen: Der Fremdenverkehr steht vor großen Aufgaben, er steht insbesondere vor ganz großen Aufgaben im Zeitalter einer sich ständig verkürzenden Arbeitszeit, eines immer weiter ausgebauten Wochenendes, einer sich fortwährend verbessernden Sozialgesetzgebung, die ja auch die Urlaube ständig zu verbessern sucht, und auch im Zeitalter einer ständig fortschreitenden Motorisierung, was natürlich wiederum einer erhöhten Reisetätigkeit zugute kommt, der Fremdenverkehr steht aber — hier nehme ich ein Wort, das schon wiederholt hier aufgeklungen ist — auch im Zeitalter der europäischen Integration. Wenn nun fast jede Wirtschaftssparte zu dieser europäischen Integration ihre Vorbehalte machen muß — begreiflicherweise, sie muß sie machen, weil sie leben will und weil sie sich vor einem plötzlichen Einbruch der Konkurrenz schützen muß —, so sind der Fremdenverkehr und das Gastgewerbe, wie ich glaube, wohl die einzige Wirtschaftssparte, die ohne Vorbehalt in dieses hoffentlich einig werdende Europa hineinmarschiert, denn der Fremdenverkehr ist ein weltweites Gewerbe, und wir können uns nur freuen, wenn die Stacheldrähte verschwinden und die Türen aufgerissen werden. Aber dieser österreichische Fremdenverkehr verursacht auch schon innerpolitische Bedenken, wenn ich so sagen darf, denn diese europäische Integration wird nicht nur ein erhöhtes Durcheinanderschütteln der ganzen Mühle bringen, also einen noch größeren Verkehr als bisher, sondern sie wird für den österreichischen Fremdenverkehr auch eine verschärfte Konkurrenz bringen. Und dazu muß ich jetzt einiges sagen.

Die österreichische Fremdenverkehrswirtschaft — vor allem das Gastgewerbe und die Hotellerie, und das sind ja die Hauptträger —

ist steuerlich sehr hoch belastet. Unsere Steuerbelastung, die Belastung unseres Umsatzes — ich muß das jetzt auch von der Unternehmerseite her sagen, denn wir haben eben auch so einige Wehwehchen —, unsere gesamtsteuerliche Belastung beträgt etwas über 9 Prozent vom Umsatz, während sie in anderen Konkurrenzländern bis auf 2,5 Prozent des Umsatzes sinkt. Sinkt diese Last aber anderswo, so verstehen Sie, daß wir mit den anderen Konkurrenzländern — die 2,5 Prozent sind ja ein Extremfall, der Durchschnitt in den anderen Ländern liegt ungefähr bei 4 bis 5 Prozent — nicht mitkommen. Wenn wir mit unserer Steuerbelastung von 9 Prozent und etwas über 9 Prozent vom Gesamtumsatz — alle Steuern werden ja auf den Umsatz gelegt — zum Beispiel mit der ganz wesentlich billiger arbeitenden Schweiz in Konkurrenz treten müssen, wo die Steuerbelastung bei 3 Prozent liegt, oder auch mit anderen bekannten oder derzeit noch weniger bekannten Fremdenverkehrsländern, so muß ich schon sagen: Es tut mir in der Seele weh, wenn ich solche Vergleiche seh'!

Und da muß ich wiederum sagen: Hier ist es nicht nur eine Empfehlung, sondern geradezu eine Forderung an die österreichische Staatsführung, zu bedenken, daß man dieser sehr ergiebigen Melkkuh, als die sich der Fremdenverkehr herausgestellt hat, doch die Möglichkeit gibt, auch weiterhin so schön aufgefettete Milch zu geben. Das kann die brave Kuh aber nur dann tun, wenn hier in bezug auf die steuerliche Belastung nicht nur geredet und beraten, sondern auch gehandelt wird.

Wenn ich etwa sage — ich kann nur kurz Einzelheiten herausnehmen, sonst würde es zu weit führen —, daß wir die Umsatzsteuer exorbitant hoch finden, so gehört das in ein anderes Kapitel, aber ich muß es hier erwähnen.

Der Fremdenverkehr ist ein stiller Export, und das ist, glaube ich, ein Begriff, den ich nicht weiter zu erklären brauche. Nun, in allen anderen Zweigen der exportierenden Wirtschaft besteht der Vorzug für den Exporteur, daß er eine Umsatzsteuerrückvergütung bekommt. Der Fremdenverkehr bekommt keine Umsatzsteuerrückvergütung, obwohl er diesen stillen Export tätigt — er ist aber deswegen, weil er ein stiller Export ist, nicht weniger wert als der „laute Export“, wenn ich das im Gegensatz dazu so sagen darf —, er bekommt also keine Umsatzsteuerrückvergütung, aber er strebt sie an.

Ich weiß nun natürlich, daß die Umsatzsteuerrückvergütung für den Fremdenverkehr steuerrechtlich technisch viel schwerer durchzuführen ist als etwa bei Stahl, Holz oder

irgend etwas anderem. Man kann sagen: Gut, der Hotelier ist in der Lage, seine Deviseneinnahmen aus den Fremdennächtigungen einwandfrei festzustellen. Die Forderung geht also dahin, eine Umsatzsteuerrückvergütung für die fremden Devisen, die aus dem Berberbergungsgewerbe kommen, zu erhalten. So recht, diese Forderung wird von mir unterstützt. Jetzt weiß ich aber — und muß es sagen, weil ich nicht einseitig sein will —, daß nun natürlich der Gastwirt, der Restaurateur kommt und sagen wird: Die Devisenrollen nicht nur über das Leintuch, sondern sie rollen auch über den gedeckten Tisch. Sie werden also auch im Restaurant eingenommen und nicht nur mit dem Bett, wenn ich mich etwas drastisch ausdrücken darf. Dann kommt aber auch der Friseur aus den Fremdenorten und sagt: Ich habe lauter Ausländer bei mir, die sich rasieren und Dauerwellen und weiß ich was alles machen lassen. Und dann kommt auch das Sportgeschäft irgendwo in einem Fremdenverkehrsort und sagt: Ich weise nach, mein Umsatz stammt zu 90 Prozent aus ausländischen Devisen.

Damit gehen aber die Schwierigkeiten an. Daher bin ich nicht ganz einig mit allen Kreisen innerhalb der Fremdenverkehrswirtschaft — man kann ja auch eine andere Meinung vertreten, aber ich bringe sie immer wieder vor —, wenn ich sage: Man wird meiner Ansicht nach eine Differenzierung nach Einzelsparten der Fremdenverkehrswirtschaft nicht zustandebringen, denn dann müßte man ja einen ganzen Beamtenapparat aufziehen, und dem wollen ja ausgerechnet wir nicht Vorschub leisten! Aber man kann dem Staat nachweisen, daß der Fremdenverkehr soundso viele Deviseneinnahmen bringt. Und jetzt eine Hausnummer: Aus diesen Fremdenverkehrsdevisen ergäbe sich, strengstens gerechnet und nach unten gerundet, nicht nach oben, eine „rückvergütungsbedürftige“ Umsatzsteuer von 100 Millionen Schilling. Nun sind wir nicht so vermessen, zu verlangen, wir müßten diese 100 Millionen Schilling bekommen, aber es wäre ein Vorschlag, zu sagen: 50 Millionen jährlich aus dem Titel Umsatzsteuerrückvergütung für Exportdevisen des Fremdenverkehrs; 50 Millionen jährlich in einen Kreditfonds für den Fremdenverkehr zur Veredelung, wie wir uns ausdrücken, also zur Modernisierung und zum Ausbau der Betriebe, damit diese wettbewerbsfähig bleiben, in einen Kreditfonds, der natürlich langfristig mit einem billigen Zinsfuß zu arbeiten hätte.

Sehen Sie, das wäre meiner Ansicht ein Vorschlag zur Güte. Dadurch kämen wir in einen bescheidenen Genuß der Export-Umsatzsteuerrückvergütung; es würde dem Staat nicht allzu-

sehr weh tun, eine solche Summe in das Budget einzubauen. Dann wäre Friede im Hause, und ich glaube, dieses Geld wäre dann bei Gott auch nicht zum Fenster hinausgeworfen, sondern es wäre auf eine nette und vertretbare Art ausgegeben und käme sehr reichlich wieder bei der Türe herein.

Das ist die Forderung mit der Umsatzsteuerrückvergütung. Es ist zunächst eine nur programmatisch und prinzipiell angemeldete Forderung. Über die Wege muß man natürlich noch sehr viel reden.

Nun kommt ein weiteres. Das Gastgewerbe, das also förderungswürdig ist, weil es in das Kapitel Fremdenverkehrsförderung hineinfällt, ist mit einer ganzen Reihe von Sondersteuern belastet, darunter mit der ominösen und schon immer wieder aufgetischten Getränkesteuer. Die Getränkesteuer ist eine zweckbedingte Kriegssteuer, die man im Jahre 1939 eingeführt hat, um damit sozusagen einen Ausgleich dafür zu schaffen, daß die Soldaten an der Front kein Viertel Wein mehr trinken konnten und der im Hinterland aber es tun konnte. Dafür ist also die Getränkesteuer eingeführt worden. Aber wie bei so mancher Einführung, die zweckbestimmt und terminiert war, ist es eben dabei geblieben. Man hat ja auch die Personaleinkommensteuer in Österreich nach dem unglücklichen Krieg 1859 nur zu dem Zwecke eingeführt, um die damaligen Kriegsschäden zu beseitigen, und heute schreiben wir 1957, und man kann sich die Einkommensteuer nicht mehr aus dem Staatshaushalt wegdenken. Aber die Getränkesteuer könnte man sich nicht nur hinwegdenken, sondern man könnte sie sogar abschaffen.

Ich weiß nun selbstverständlich — ich bin selber ein Jahrzehnt lang Bürgermeister gewesen —, daß jeder Bürgermeister und jeder Gemeindefunktionär sagt: Ja, ja, ich kann aber die Getränkesteuer, die Säule meines Budgets, nicht einfach aus meinem Gemeindebudget hinauswerfen. Schön, aber der Finanzminister könnte irgendwie im Wege des Finanzausgleichs dafür vorsorgen, daß die Getränkesteuer den Gemeinden in irgendeiner Form refundiert wird und daß diese wahrhaftig sehr unbeliebte und auch nicht soziale Steuer abgeschafft wird. Die Steuer bringt ziemlich viel Geld ein. Das geht, glaube ich, an die 200 Millionen, ich kann mich da aber auch ein bißchen irren.

Ich muß also wiederum die Abschaffung, die Beseitigung der Getränkesteuer fordern, wobei ich natürlich nicht so unvernünftig bin, zu sagen, daß man die Gemeinden dabei hängen lassen soll, denn sie sind nicht in einer so rosigen Finanzlage, daß sie ohneweiters auf diese Steuer verzichten können. Immerhin

muß es aber doch Mittel und Wege geben, um endlich einmal dieses lästige Kriegsanhängsel aus einer Gott sei Dank versunkenen Zeit beim Finanzausgleich zu beseitigen. Also weg damit!

Eine ganz interessante Ziffer ist die, was die Getränkesteuer pro Kopf bringt, und da sehen Sie auch den Unterschied in den Einnahmen aus der Getränkesteuer. Also in Vorarlberg — und da muß ich auch den Vorarlbergern eine Verneigung machen, wenn auch momentan keiner dasitzt — ist zum Beispiel Lech eine sehr berühmte Fremdenverkehrsgemeinde, Lustenau ist eine Gemeinde ohne Fremdenverkehr, aber mit Industrie. In Lech ist das Erträgnis der Getränkesteuer, auf den Kopf der eingeborenen Einwohner gerechnet, 700 S, und in Lustenau ist es etwas über 20 S. Es ist nicht uninteressant, wie sehr die Getränkesteuer das finanzielle Gesicht einer Gemeinde, also insbesondere einer Fremdenverkehrsgemeinde, zu wandeln vermag. (*Abg. Probst: Vielleicht schmuggeln sie ein bißchen zuviel!*) Ja, das habe ich aber nicht gesagt. (*Heiterkeit.*)

Ich komme auf weitere Förderungsmaßnahmen für den Fremdenverkehr, und zwar auf indirekte. Man kann sie eigentlich schon direkte Förderungsmaßnahmen nennen. Die Fremden kommen zu uns. Wir haben schon von der österreichischen Gastlichkeit und Liebenswürdigkeit gesprochen. Sie kommen wegen der wunderschönen Landschaft. Aber sie kommen nicht nur wegen der Landschaft und nicht nur wegen der Gletscher, der Berge und Seen und Wälder und was sonst noch alles wir an wunderbarem Zubehör aus der Werkstatt Gottes haben, sie kommen auch, weil dieses Österreich ein ganz hervorragendes altes Kulturland ist, weil dieses Land reich ist an Kulturdenkmälern aller Art. Wir bedürfen daher — ich habe vorher das Wort Landschaft erwähnt — eines erhöhten Landschaftsschutzes, damit uns diese erste Vorbedingung unseres Fremdenverkehrs erhalten bleibt, damit nicht alles verrauchet, verrußt, verdrahtet und verhüttelt wird oder wie sonst noch die schönen Ausdrücke lauten — schöne Ausdrücke für unschöne Erscheinungen. (*Zwischenrufe.*) Wir sitzen ja in einem Zentrum des Fremdenverkehrs hier in Wien, und es ist auch darauf zu sehen, daß unsere herrlichen Baudenkmäler — und es gibt auch noch viel anderes Schöne, ich meine nicht nur Burgen, Schlösser, Paläste und Kirchen — erhalten bleiben, denn sie sind ein ganz wesentliches Anziehungsmoment für den Gast aus der Ferne.

Daher wäre es wiederum ein Kapitel Fremdenverkehrsförderung, wenn dem Denkmalschutz mehr Geld zur Verfügung gestellt würde,

als das heute der Fall ist. Diese Forderung und diese Anregung möchte ich hier nachhaltig erheben neben der nach dem Landschaftsschutz, der auch eine große Notwendigkeit ist. Denn wenn einmal allzu viele Schloten rauchen, wenn die ganze Landschaft verdrahtet ist und wenn man dann von Wald und Wiesen kaum mehr etwas sieht, dann kommen die Fremden nicht mehr gern. Damit ist um Gottes willen nichts gegen die Industrie oder gegen die Elektrizitätswirtschaft gesagt, aber ich muß das feststellen, Herr Minister, es ist nun einmal eine Tatsache. — Ja, ja, es ist schon das rote Licht; ich bin bald fertig. — Und daß der Denkmalschutz mehr Geld braucht, das ist auch klar, und daher melde ich diese Forderung an.

Ja und dann ist, glaube ich, auch der Herr Generalpostdirektor da. Wir sind nicht sehr glücklich darüber, daß jetzt die Sonntagszustellung ganz aufhört. Ich glaube, die Regelung mit den Telegrammen und mit dem Telefon ist nur mehr auf 39 bedeutende Orte in Österreich beschränkt. Da hätten wir es schon sehr gerne, wenn wenigstens eine Reihe von bedeutenden Fremdenverkehrsorten auch noch in diese Vorzugsliste hineinkäme. Man wird auch da einen Weg finden müssen, damit der Wintergast, der meinetwegen am Arlberg droben ist, nicht mit einem Telegramm vom Samstag bis zum Montag warten muß.

Ich will mich jetzt ganz kurz fassen. Fremdenverkehr wäre nicht denkbar ohne Straßen. Über das Kapitel Straßen ist schon sehr viel gesprochen worden, aber ich muß noch etwas dazu sagen. Denken Sie daran und schauen Sie auf die Landkarte: Durch den Wegfall von Ostdeutschland sind die berühmten alten, historischen Straßenzüge von Norden nach Süden alle etwas weiter nach Westen hinübergerückt, und für Tirol droht die Gefahr des Umfahrenwerdens, der Umfahrung. Daher ist es ein Hauptanliegen, daß der König der Alpenpässe, der Brenner, über den schon 66 deutsche Kaiser und Könige nach Italien gezogen sind, der seit 2000 Jahren schon begangen und befahren wird, ausgebaut wird, daß also dem Ausbau des Brennerweges besonderes Augenmerk geschenkt wird und daß aber auch darauf gesehen wird, daß nicht nur die Gefahr des Umfahrenwerdens im Westen vermieden wird, sondern auch die Gefahr des Umfahrenwerdens im Norden — Voralpenstraße — und im Süden. Der Ausbau der Bundesstraße 1, der Arlbergstraße, der großen Ost-West-Verbindung, ist also eine vordringliche Forderung.

Aus den Ausführungen des Nationalrates Dr. Gredler habe ich gehört — und ich unterstreiche dieses Bedauern —, daß vom Mittelpinzgau, von Salzburg bis ins Zillertal ein

weißer Fleck auf der Landkarte für das Straßenbauprogramm bis zum Jahre 1972 ist und daß von der Felbertauernstraße auf weiter Flur keine Rede ist. Auch das muß ich tief bedauern, denn die Felbertauernstraße ist ein innerösterreichisches Anliegen und wird zu einem internationalen Anliegen werden, und man soll dieses Anliegens gedenken.

Noch kurz zum Kapitel Schule und Sprachen. Wenn wir ein internationales Fremdenverkehrsland sein und bleiben und noch mehr werden wollen, dann müssen wir dem Fremdsprachenunterricht an unseren Schulen besonderes Augenmerk widmen, noch viel mehr, als wir das bisher getan haben. Das sei nur als Stich- und Schlagwort gesagt.

Vorhin, bei der Erwähnung der gastgewerblichen Anliegen, habe ich vergessen zu sagen — ich möchte es jetzt nachholen und darauf hinweisen —, daß gerade die Ein-Saison-Betriebe das Herz und der Kern unserer Fremdenverkehrswirtschaft sind und daß diese Ein-Saison-Betriebe in einer besonders schwierigen Lage sind, daß gerade sie in steuerlicher Hinsicht und in bezug auf Kreditmöglichkeiten besonders zu berücksichtigen sind. Ein Vergleich, er hinkt, er ist aber nicht schlecht: Manchmal wird gesagt: Diese Bergbaubetriebe, diese Kleinstbauern da oben, die mit Steigeisen das Heu eintun müssen, die sind ja unwirtschaftlich, die kann man verschwinden lassen, sie sind rechnerisch nicht mehr zu halten. Ich bin selber Bergbauer. Fragen Sie irgendeinen Bergbauer und einen Volkswirtschaftler, welche große biologische, soziale, kulturelle und patriotische Bedeutung dem Bergbauerntum zukommt! Können Sie sich ein österreichisches Bauerntum ohne Bergbauerntum vorstellen? Ich nicht! Ich kann hier nicht deutlicher werden. Aber ebenso kann ich mir eine österreichische Hotellerie, eine österreichische Fremdenverkehrswirtschaft nicht vorstellen ohne die Ein-Saison-Betriebe, und sie sind zu berücksichtigen.

Weil ich schon vom Bauerntum gesprochen habe, noch ein letztes Wort: Die Beziehungen zwischen Bauern und Fremden waren immer gut. Es bahnen sich besonders gute Beziehungen zwischen Fremdenverkehr und Landwirtschaft an. Es wird hier mit verteilten Rollen, aber Hand in Hand sehr gut gearbeitet. Es sind Projekte von den beiden zuständigen Ministerien, dem Landwirtschaftsministerium und dem Handelsministerium, ausgearbeitet. Wir freuen uns darüber, denn in einer leistungsfähigen Landwirtschaft sehen wir, abgesehen von der anderen volkswirtschaftlichen Bedeutung, auch einen wertvollen Mitarbeiter im österreichischen Fremdenverkehr. Daher wird sich auch die Fremden-

verkehrswirtschaft in bezug auf die landwirtschaftliche Exportförderung voll auf die Seite der Landwirtschaft stellen. Es ist dabei ein besonderes tirolisches Anliegen, daß der landwirtschaftliche Export in Tirol gerade in der Richtung nach Italien dadurch gefördert wird, daß man der zuständigen Stelle in Rom einen Experten beigibt.

Ich habe noch zu sagen, daß eine Reihe von Bundesländern wünscht — ich hoffe es noch zu erleben, daß es endlich einmal zustandekommt, denn 80 Jahre alt möchte ich ganz gerne werden —, daß auch ein Besatzungsschädengesetz zustandekommt, denn auch das gehört in das Kapitel Fremdenverkehrsförderung, womit ich schließe und womit ich meiner Freude für das Interesse für das Kapitel Fremdenverkehr Ausdruck gebe. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Dr. Gorbach: Zum Worte gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Truppe. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter **Truppe**: Hohes Haus! Ich möchte bei diesem Kapitel zwei Fragen kurz behandeln. Zuerst einmal die Frage der Novelle zum Ziviltechnikergesetz. Wir haben das Ziviltechnikergesetz beschlossen, mußten aber dann feststellen, daß in der Praxis hunderte Ziviltechniker jetzt ihre Tätigkeit völlig gesetzwidrig fortführen. Aus diesem Grunde wurde bereits im Juli im Rahmen des Bundesrates eine Anfrage bezüglich der Novellierung des Ziviltechnikergesetzes gestellt. Anlässlich der Budgetberatungen im Finanzausschuß hat auch der Herr Abgeordnete Mark den Herrn Minister gefragt, wie es mit der Novelle des Ziviltechnikergesetzes aussieht. Ich möchte die heutige Beratung zum Anlaß nehmen, um den Herrn Minister noch einmal aufzufordern, im Sinne seiner Zusage im Budgetausschuß ehebaldigst eine Novellierung des Ziviltechnikergesetzes vorzulegen.

Der zweite Punkt, den ich hier behandeln möchte, ist die Lage unseres Bergbaues, im besonderen aber die Lage des Buntmetallbergbaues. Wir konnten bereits von verschiedenen Seiten erfahren, daß die wirtschaftliche Situation des Buntmetallbergbaues eine sehr triste ist. Wenn wir den Bergbau im gesamten einer Sichtung unterziehen, im besonderen aber den Buntmetallbergbau, so können wir einer Veröffentlichung des Herrn Direktors Tscherneg über den österreichischen Buntmetallbergbau folgende sehr wichtige Anhaltspunkte entnehmen.

Nach dem zweiten Weltkrieg ist durch besondere Förderung die Produktion auf dem Buntmetallsektor wesentlich gesteigert worden. Eine besondere Förderung ließen diesem Teil die USA zuteil werden. Mit öffentlichen

Mitteln wurden weitgehend Lagerstättenforschungen durchgeführt. Es wurden weitgehende oder langfristige Lieferverträge abgeschlossen mit festen Preisen, sodaß diese Betriebe ihren Absatz sichern konnten. Diese Absatzsicherung wurde vor allem durch die Anlegung von strategischen Reserven an Buntmetallen gesichert. In Deutschland wurden für den Buntmetallsektor sehr weitgehende Steuerbegünstigungen gewährt und Staatszuschüsse bewilligt. Durch diese Förderung konnte der deutsche Bergbau ebenfalls eine sehr günstige Entwicklung und Entlastung seiner finanziellen Lage erfahren.

Eine große Förderung läßt auch Jugoslawien seinem Bergbau zuteil werden. Durch diese Förderung ist es Jugoslawien gelungen, im Rahmen der Produktion in Europa sich sehr weit nach vorwärts zu schieben. So steht heute Jugoslawien auf dem Gebiete der Kupfer-, Blei- und Antimonförderung an erster Stelle, in der Silberförderung an zweiter, in der Quecksilber- und Bauxitproduktion an dritter und in der Zinkproduktion an vierter Stelle. Die Türkei wiederum gewährt 2 Prozent ihres Budgets für die Bergbauförderung und für die Forschung auf diesem Gebiete.

Diese weitreichenden Förderungsmaßnahmen, die die Betriebe zum Tragen kommen ließen, haben ihre Wirkungen auf der Angebotsseite, wozu sich nun noch die Einstellung des Anlegens strategischer Reserven an Buntmetallen gesellt. Maßnahmen dieser Richtung in den USA und in England haben weitgehende Schwierigkeiten für diesen Wirtschaftssektor gebracht.

Wenn man die Förderungen in den anderen Staaten den Maßnahmen gegenüberstellt, die wir in Österreich getroffen haben, so müssen wir feststellen, daß der österreichische Bergbau so gut wie keine Förderung durch die öffentliche Hand erfährt. Der Kohlenbergbau leidet unter der Tatsache des sozialen Preises, den man ihm auferlegt, die Salinenbergbaue leiden unter der Tatsache, daß die Monopolabgabe in einem viel zu ungünstigen Verhältnis zu den anerkannten Produktionskosten steht, und der Bundmetallbergbau leidet unter der Tatsache, daß auf dem Weltmarkt die Zurverfügungstellung eines Teiles der strategischen Reserven die Preise weit unter die Gestehungskosten der Bergbaue nicht nur in Österreich, sondern auch in den anderen Staaten der Welt gebracht hat.

Wenn wir, bevor wir die Preislage selbst untersuchen, kurz den Anteil der österreichischen Produktion am österreichischen Bedarf erörtern, so sieht die Situation folgendermaßen aus: Österreich produziert rund 25 Prozent des österreichischen Kupferbe-

darfes. An Blei produzieren wir, wenn wir die Wiederverwertung des Altbleies mit einbeziehen, rund 68 Prozent, an Zink zwischen 80 und 85 Prozent, und Antimon wird sogar mehr produziert, als wir benötigen. Wenn wir darüber hinaus bedenken, daß die österreichische Produktion völlig für Zivil- und Friedenszwecke verwendet wird, so können wir aus den Rückwirkungen, die sich aus der gegenwärtigen Weltmarktlage ergeben, die Empfindlichkeit auch des zivilen Sektors sehr leicht ableiten.

Die Ursache dieser Schwierigkeiten auf dem Bergbausektor liegt vor allem darin, daß der Bergbau außerordentlich arbeitsintensiv ist, insbesondere aber im Hoffnungsbau und in den notwendigen Forschungsarbeiten. Das Ziel des Hoffnungsbaues ist es, die Substanz zu sichern, das heißt, die Lagerstätten zu finden, damit der Bergbau kontinuierlich durchgeführt werden kann und die notwendigen Rohstoffe zu liefern in der Lage ist. Die alpinen Lagerstätten haben ihr besonderes Gepräge. Die Funde sind von geringem Ausmaß und dazu oft in außerordentlich großen Tiefen, was riesige Kosten erfordert. Das Kapital, das für diese Zwecke aufgewendet werden muß, ist zumeist ein sehr langfristig angelegtes Kapital, weil es erst dann amortisiert werden kann, wenn aus dem Hoffnungsbau der Abbau und die Verhüttung der Metalle durchgeführt werden kann.

Ich möchte daher zu der Kostenfrage feststellen, daß der Hoffnungsbau nicht nur unverhältnismäßige Kosten verursacht, sondern daß auch die Verwertung und die Möglichkeit der Amortisation dieser Kapitalien bis zu jenem Zeitpunkt ungewiß bleibt, wo die Verhüttung der gewonnenen Metalle beziehungsweise Erze durchgeführt wird, und dann kommen erst die normalen Marktbedingungen, mit welchen sich der Bergbau auseinanderzusetzen hat.

Noch ein weiteres Problem muß hier berücksichtigt werden: die Änderungen in der Waffentechnik. Der Buntmetallsektor wird durch die Änderungen der Waffentechnik weitgehend berührt. Diese Änderungen berühren aber auch den österreichischen Buntmetallbergbau, der ausschließlich für den zivilen Bedarf gearbeitet hat, weil durch das Abstoßen der strategischen Reserven ein Überangebot auf dem Weltmarkt vorhanden ist und diese Preise daher nicht mehr den Kalkulationsbedingungen entsprechen, sondern, ich möchte sagen, reine Verwertungspreise für die bisher hortenden Einrichtungen sind.

Der Preissturz, der durch diese Ereignisse eingetreten ist, ist außerordentlich groß. Wenn man den Höchststand vergleicht, so notierte

im Jahre 1951 die Tonne Blei mit 180 Pfund, Anfang Jänner des Jahres 1957 mit 117 Pfund und Mitte Oktober nur mehr mit 83 Pfund. Bei dieser Abwärtsentwicklung der Preise, die gegenwärtig wesentlich unter den Selbstkosten liegen, können die einzelnen Betriebe die Lage ganz einfach nicht überbrücken, es müssen daher Maßnahmen getroffen werden, die über den Rahmen der einzelnen Betriebe hinausgehen. Ebensolche Preisstürze können wir bei Kupfer, Zink und so weiter feststellen.

Es ergeben sich in der gegenwärtigen Lage daher zwei Gesichtspunkte, die berücksichtigt werden müssen. Erstens die Übernahme der Kosten für die Forschung, für die Auffindung der Erze selbst. So wie beim Fremdenverkehr die Errichtung guter Straßen, die Werbung und so weiter nicht ein Kostenfaktor des Fremdenverkehrs selbst ist und sein kann, so kann auf Grund der Tatsache, daß der Bergbau in anderen Staaten von der öffentlichen Hand weitestgehend gefördert wird, auch der Hoffnungsbau und die Forschung nicht mehr auf die Dauer ein Kostenfaktor der Bergbaubetriebe selbst sein. Ich glaube, daß wir gerade im Interesse der Erhaltung dieses wichtigen Wirtschaftszweiges diese Seiten des Bergbaues in die Betreuung der öffentlichen Hand übernehmen müßten und daß wir den einzelnen Bergbaubetrieben nur so viel an Kosten für diese Tätigkeiten zumuten können, als sie aus ihrer wirtschaftlichen Lage heraus zu ertragen in der Lage sind.

Der zweite Gesichtspunkt, der auch erörtert werden muß, ist der, daß wir in dieser schwierigen Zeit, in der Zeit, wo die Preise unserer Buntmetalle weit unter den Selbstkosten liegen, unsere Bergwerke und die angeschlossenen Hüttenbetriebe nicht zum Stillstand bringen dürfen, selbst unter der Voraussetzung nicht, daß von seiten der öffentlichen Hand Überbrückungshilfen zur Verfügung gestellt werden müssen. Nach Ansicht der Fachleute wird diese schwierige Situation nicht von Dauer sein, insbesondere nicht bei Blei, weil die Weltproduktion den Bedarf nicht übersteigt. Die Schwierigkeiten sind entstanden, weil die strategischen Reserven auf den Markt geworfen wurden.

Wenn wir Österreicher nun diese Bergbaubetriebe über die Krisenzeit nicht hinüberretten, dann kann es uns passieren, daß wir vom Markt verdrängt werden und in der späteren Folge entweder nur auf dem Umweg über viel größere Kosten, wenn überhaupt noch den Markt wieder erobern und die Betriebe wieder instandsetzen können. Wir haben daher a) eine Dauereinrichtung zu schaffen, und dies wäre durch ein Bergbauförderungsgesetz möglich, auf Grund dessen

wir die Forschung finanzieren, und b) Übergangsmaßnahmen zu treffen, die geeignet sind, diesen Wirtschaftszweigen über die nicht durch sie verursachten Schwierigkeiten hinwegzuhelfen.

Die Betriebe selbst haben schon weitgehend Sparmaßnahmen ergriffen. Es ist beispielsweise der Bleiberger Bergwerks-Union gelungen, durch eine Reihe von Maßnahmen selbst mehr als 12 Prozent der nun entstehenden Abgänge wettzumachen. Trotzdem betragen die durch den Preissturz entstehenden Verluste ein Vielfaches jener Einsparungen, die der Betrieb selber machen kann. Auch die dankenswerterweise im Laufe der Jahre errichteten Verwertungs- und Veredlungsbetriebe können aus ihren Erträgen nicht all das gutmachen, was die Weltmarktpreislage an Schaden für die Betriebe verursacht hat.

Meine Damen und Herren! Ich glaube, daß wir uns in diesem Zusammenhang wohl die Frage vorlegen sollten, ob man es dem Einzelbetrieb zumuten kann und ob er in der Lage sein wird, diese Schwierigkeiten zu überwinden, oder ob wir im Grundsätzlichen bemüht sein sollten, Riskengemeinschaften zu bilden, die über den Rahmen des Einzelbetriebes hinausgehen. So wie wir es bei den Buntmetallen sehen, daß die Ertragslage der Betriebe nicht von der Tüchtigkeit und dem Geschick der Betriebe und ihrer Leitung abhängt, sondern von Markterscheinungen, die weit über die Kraft der Einzelbetriebe und deren Einfluß hinausgehen, so hängt auch der Ertrag verschiedener Betriebe nicht immer und unmittelbar von der Tüchtigkeit der Betriebe und ihrer Leitung ab, sondern ebenso von den Marktverhältnissen, die für die einen günstig sind, während die anderen schlechtere Marktverhältnisse vorfinden. Der Marktmechanismus der freien Wirtschaft ist ein sehr wesentlicher Bestandteil der Lebensfähigkeit der einzelnen Betriebe im Rahmen dieser Wirtschaft. Ich glaube daher, daß wir versuchen sollten, Riskengemeinschaften zu schaffen, um einen bestimmten Ausgleich zwischen den ertragreicheren und den in Not geratenen Wirtschaftszweigen zustandezubringen. Die Lösung wäre im konkreten Falle die Schaffung eines geeigneten Gesetzes, das diesem Risikenausgleich Rechnung trägt.

Wir werden uns nun in diesem Zusammenhang überlegen müssen, daß wir im Rahmen der allgemeinen europäischen Entwicklung die Fragen nicht immer und nur in den seltensten Fällen aus dem freien Spiel der Kräfte lösen können und daß wir auch im Rahmen der europäischen Integration Maßnahmen treffen müssen, die aus dem freien Spiel der Kräfte herausragen und allgemeiner Natur sind. Wir haben schon bei uns einen

sehr schönen Vergleich. Jahrelang wurde darüber diskutiert, ob wir den Wohnbau über die private oder über die öffentliche Finanzierung vorwärtsbringen können. Nach langem Diskutieren konnten wir eine Lösung finden, die zu einem sehr großen Teil die öffentliche Finanzierung gebracht hat.

Auch die Probleme der Finanzierung der Betriebe, die durch die europäische Integration in Schwierigkeiten geraten werden, liegen auf einer ähnlichen Ebene. Nur wenn wir unsere gesamte Volkswirtschaft oder sehr wesentliche Teile zusammenfassen, wird es möglich sein, auf eine modernere Art neue Kapitalbildungsmöglichkeiten zu schaffen. So wie wir die Kapitalbildung für den Wohnbau nicht über den einzelnen Mietzins, sondern auf anderem Wege gefunden haben, so werden wir auch die Kapitalbildung, die wir brauchen, um der Entwicklung im Rahmen der Integration folgen zu können, nicht mehr über den einzelnen Betrieb, sondern im Gesamtrahmen unserer Volkswirtschaft versuchen müssen.

Ich glaube daher, daß wir uns bei allen unseren Maßnahmen — und auch der Buntmetallbergbau liegt im Rahmen dieser Entwicklung — die Tatsache klar vor Augen halten müssen, daß die Struktur der europäischen und der österreichischen Wirtschaft gerade in Anbetracht der großen Erfordernisse, die die Integration mit sich bringt, die wir trotz allem zu bejahen haben, sehr viele Krisenerscheinungen in sich birgt. Diese Krisenerscheinungen, die in der Struktur der freien Marktwirtschaft liegen, müssen von uns aufgefangen werden, und wir können sie nur auffangen, wenn wir die Wirtschaftskräfte zusammenfassen und neue Wege zur Überwindung dieser Hemmnisse finden. Ich bin überzeugt, daß die Gefahren, die in unserer Wirtschaftsstruktur liegen, in Anbetracht der neuen europäischen Entwicklung viel gefährlicher sind als Sputniks und andere Erscheinungen der letzten Zeit.

Ich möchte abschließend zu diesem Fragenkomplex nur noch vermerken, daß wir in diesem Zusammenhang nie vergessen sollen, daß es nicht nur einen Konjunkturmultiplikator, sondern genau so einen Krisenmultiplikator gibt. Wenn wir einmal einen Wirtschaftszweig in die Krise schlittern lassen, dann werden die weiteren Folgerungen in gleicher Weise vor sich gehen. Wie wir versucht haben, die Konjunkturseite durch Injektionen anlaufen zu lassen, kann auch die Krise im umgekehrten Fall durch Absacken bestimmter Zweige eine sehr rasche Steigerung erfahren.

Seien wir uns in Anbetracht der kritischen Situation des Buntmetallbergbaues und unseres Bergbaues überhaupt der Tatsache bewußt, daß wir hier zu handeln haben, daß wir hier

einen sehr, sehr wichtigen Wirtschaftszweig zu stützen und zu fördern haben. Der Lohn wird sich sicherlich dadurch einstellen, daß wir die Entwicklung im Rahmen der europäischen Integration überdauern, die Arbeitsplätze und den Markt erhalten und damit einen wesentlichen Beitrag zur Förderung und Erhaltung unserer Volkswirtschaft leisten. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Dr. Gorbach: Zum Worte gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Enge. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Enge: Hohes Haus! Bevor ich mich meiner eigentlichen Aufgabe zuwende, über die Berufsausbildung etwas zu sagen, habe ich mir vorgenommen, einige lokale Dinge aus meinem Wahlkreis zu sagen. Meine nächsten Worte — man kann sie auch als Bitte bezeichnen — richte ich im besonderen an den Herrn Minister.

Ich habe mit wirklichem Bedauern aus den Erläuterungen zum Finanzgesetz sehen müssen, daß unter Straßenbauten kein einziger Schilling für die Ennstal-Bundesstraße Steyr-Weyr vorgesehen ist. Und ich muß sagen: Dieses Tal zählt zu den schönsten Stücken unserer Heimat, und ich muß diesen schönen Flecken Erde als das vergessene Tal bezeichnen.

Diese Straße, auf der schon vor vielen hundert Jahren die römischen Heerscharen zogen und auf der das Eisen von Eisenerz bis Steyr und auch weiter transportiert wurde, ist in einem wahrhaft entsetzlichen Zustand. Sie heißt ja auch heute noch Eisenstraße, aber sie ist nicht eisern, sie ist im Laufe der Jahrhunderte eben den Weg aller Dinge gegangen. (*Abg. Probst: Rostig geworden!*) Es sind tausende und abertausende Schlaglöcher, und man vermeint oft, in diesen Schlaglöchern noch die Fußspuren der Römer zu sehen. Nur hier und da verirrt sich ein Reisender in dieses Tal und ist wohl begeistert von der Schönheit der Natur, aber die Straße, die verflucht er, wenn er sie hinter sich hat. Von Fremdenverkehr kann fast nicht mehr gesprochen werden. Und wenn nicht bald etwas geschieht, dann kann nicht mehr von einem vergessenen Tal, sondern nur mehr von einem toten Tal gesprochen werden.

Im Sommer dieses Jahres fand eine Enquete der Bürgermeister der Ennstal-Orte statt, die selbstverständlicherweise alle nach Hilfe rufen. Der Herr Kollege Weindl — er ist heute nicht da — und ich haben es gewagt, dorthin zu gehen. Na, ich sage es Ihnen ganz offen: Ich tue es ein zweitesmal wirklich nicht mehr. Ich kann auch nicht alles sagen, was dort offiziell und auch inoffiziell gesagt wurde. Das Friedfertigste war: Na ja, wenn ein Minister oder sonst ein Höherer hier wohnen würde,

dann würde schon etwas gemacht werden. Ich sage Ihnen offen, ich traue mich fast nicht mehr, zu den Wählern ins Ennstal zu fahren, aber es soll sich niemand freuen darüber. Dem Kollegen Weindl geht es nicht anders. Wir werden ja bei jeder Aussprache, die wir in unserer politischen Funktion in den Orten dieses Tales führen müssen, immer und immer wieder wegen dieser Straße „angefragt“, sehr gelinde ausgedrückt.

Herr Minister! Ich habe eine Bitte, eine bescheidene Bitte: Schicken Sie einmal einen Sektionschef oder sonst jemanden hin, und wenn er eine schlechtere Straße gleichen Ranges findet, dann will ich gerne schweigen. Ich möchte aber auch selbstverständlicherweise gerne, daß diese Straße kein Politikum wird, aber wenn noch lange nichts geschieht, na dann muß man sich gezwungenermaßen Ausreden suchen, denn es entstehen da drinnen wirklich Unerträglichkeiten, denn es geht ja dabei um Existenzen.

Sehr verehrte Damen und Herren! Es ist das keine Eigenheit. In allen Tälern wohnen Menschen, die arbeitsfreudig sind, so wie die Menschen des Ennstales, die hart ringende Menschen sind, die ganz genau wissen, was im Bereich des Möglichen liegt. Sie wissen ganz genau, daß ein Ausbau, eine endgültige Regulierung der Straße ungeheure Mittel verschlingt, aber sie glauben — und ich bin mit ihnen einer Meinung —, daß etwas geschehen muß. Sie können und müssen es verlangen, daß man die Straße auch ohne Gefahr und Achsenbruch befahren kann. Herr Minister! Ich richte im Namen der Bewohner des Ennstales an Sie die Bitte, die Menschen dieses Tales und ihre Lebensader, die Eisenstraße, nicht zu vergessen.

Und nun gestatte ich mir ganz kurz, zum eigentlichen Thema, zur Berufsausbildung einiges zu sagen. Der Herr Abgeordnete Dr. Kummer hat in der Debatte zum Kapitel Unterricht unter anderem in dankenswerter Weise angedeutet, daß wir in Österreich — ich gebrauche seine Worte — ein gediegenes Berufsausbildungsgesetz brauchen. Diese Andeutung hat mich veranlaßt, etwas mehr über dieses Problem zu sagen.

Einleitend kann wohl mit Stolz behauptet werden, daß der österreichische Techniker, vor allem auch der österreichische Facharbeiter in der Welt überall offene Türen findet, überall begehrt ist und gerne gesehen wird, ja vielseitig auch geworben wird. Oft hat es den Anschein, für den Laien ganz besonders, daß handwerkliches Können in diesem Jahrhundert nicht mehr gefragt sei, da ja heute im Zeitalter der Technisierung, der Automatisierung — darüber wird ja in diesem Hause sehr, sehr viel

gesprochen — die Maschine alles macht. Jedem, der damit zu tun hat, ob auf technischer, wirtschaftlicher oder politischer Seite, ist es klar, daß, je weiter diese Entwicklung der Technisierung und Automatisierung vorwärtsschreitet, umso mehr fachliches Können, bessere Fachkräfte und damit selbstverständlicherweise auch eine desto bessere Berufsausbildung notwendig ist.

Eines ist sicher: Es verlagert sich schon seit langem die Facharbeit von der Erzeugung von Verbrauchsgütern auf die Erzeugung der entsprechenden Maschinen, die dann die Verbrauchsgüter erzeugen. Ich stelle nun die Frage: Tragen wir dieser Entwicklung Rechnung in bezug auf die Heranbildung der entsprechenden Fachkräfte? Es geschieht manches, das steht außer Frage. Die Bundesgewerbeschulen oder die Fachschulen tun viel, tun ihr Äußerstes, um mit der Zeit zu gehen. Aber der weitaus größte Teil der Lehrlinge befindet sich in der Lehre im Gewerbe, Handel und auch in den Lehrwerkstätten der Industrien.

Ganz kurz eine Darstellung: In den staatlichen Bundesgewerbeschulen sowie in den kaufmännischen Lehranstalten befinden sich in diesem Schuljahr 1957/58 39.000 Schüler in Berufsausbildung. Bei Meistern in Klein- und Mittelbetrieben und Großbetrieben befinden sich zur selben Zeit 200.000 Lehrlinge. Nun, wie sieht es hier aus?

Die Lehrlingshaltung ist in Österreich in der Gewerbeordnung festgelegt. Diese regelt ganz genau, wer Lehrlinge halten darf, regelt auch die Pflichten und die Rechte des Lehrherrn sowie des Lehrlings. Das war gut so und hat sich auch bewährt oder, besser gesagt — und hier möchte ich regulierend etwas sagen —, hatte genügt und hatte sich bewährt. Es sorgte dafür, daß dem Handwerk der Nachwuchs zufließt, der notwendig ist, um das selbständige Meistertum zu erhalten. Das war die ursprüngliche Innungsaufgabe. Aber es ist doch so, daß die Zeit, daß die Entwicklung über diesen ursprünglichen Zweck, dessen Wurzeln noch im Mittelalter liegen, bereits längst hinweggeilt ist.

Die Ausbildung beim Meister ist eine sehr allgemeine, auf den täglichen Bedarf abgestimmte. Äußerst praktische Menschen wachsen hier heraus. Das hohe Können aber, sehr verehrte Damen und Herren, oder vielleicht kann man es als Spezialistentum bezeichnen, kann fast nur in Bundesgewerbeschulen und in Lehrwerkstätten erzielt werden. Es soll dies — bitte, das möchte ich eindeutig unterstreichen — keine Klassifizierung der Ausbildungsstätten sein, sondern nur ein Erkennen der realen Tatsache, und es gilt selbst-

verständlich auch nicht für alle Berufssparten. Das Ausbildungswesen beim gewerblichen Meister ist sehr umfangreich, entspricht aber, wie schon gesagt, den heutigen Anforderungen nicht mehr.

Eine Anzahl von Industriebetrieben bilden in eigenen Lehrwerkstätten Lehrlinge aus, um überhaupt ihren Facharbeiternachwuchs zu haben. Und dabei erfolgt die vermittelte Berufsausbildung in diesen bestausgestatteten Lehrwerkstätten nicht einmal auf Grund einer gesetzlichen Regelung, ist eigentlich — vielleicht ist es nicht ganz der richtige Ausdruck — fast ungesetzlich. Die Entwicklung ist also über die Paragraphen hinausgewachsen, sie ist weit vorausgeeilt und zeigt — und das ist der Wesenskern von dem, was ich sagen will —, daß auf diesem Gebiet der Berufsausbildung etwas zu regeln ist. Sehr verehrte Kollegen! Allein die Unterscheidung, die dadurch gemacht wird, daß ein Lehrling aus einem gewerblichen Betrieb nach Ablegung der Gesellenprüfung Geselle ist und der Lehrling aus einer Lehrwerkstätte nach Ablegung einer Facharbeiterprüfung Facharbeiter, zeigt, daß hier eine Unterscheidung vorhanden ist, die absolut nicht gerechtfertigt ist, denn die Unterscheidung ist nicht nur formaler Natur, sondern auch sehr materieller Art.

Hören Sie, bitte: Wie schon gesagt, ist ein ausgelernter gewerblicher Lehrling nach abgelegter Gesellenprüfung Geselle und kann nach einigen Jahren — in der Regel nach drei Jahren — die Meisterprüfung machen. Kein Mensch kann ihn dann hindern, ein selbständiges Gewerbe auszuüben. Der Lehrling aus der Lehrwerkstätte aber ist nach abgelegter Facharbeiterprüfung Facharbeiter, und diesen Begriff „Facharbeiter“ kennt die Gewerbeordnung überhaupt nicht. Er kann also theoretisch nie selbständiger Meister werden. Ich habe gesagt: theoretisch. Praktisch ist es allerdings so, zumindest in Oberösterreich, und ich glaube, auch in den anderen Bundesländern, daß ein solcher Facharbeiter um Nachsicht ansuchen kann — hören Sie gut zu! —, um Nachsicht von der Lehrzeit, um Nachsicht der Gesellenprüfung, und dann kann er erst die Meisterprüfung machen. Ich möchte allerdings sagen, diese Nachsicht wird in der Regel fast immer gewährt. Mir ist kein einziges Beispiel bekannt, wo die Kammer beziehungsweise die Innung diesen Vorgang abgelehnt hätte. Aber er hat kein Anrecht darauf. Wenn zum Beispiel einmal harte Konkurrenzverhältnisse in einem bestimmten Beruf vorhanden sind, wird die Innung einen solchen Vorgang vielleicht ablehnen.

Auf Grund des Gesagten bin ich der Meinung, daß die Berufsausbildung neu geregelt — ich

glaube, hier sind wir einer Meinung — und der heutigen Zeit angepaßt gehört. Ja, sie soll ihr nicht nur angepaßt werden, sondern eine Berufsausbildung soll ja vorausschauend den kommenden Aufgaben gerecht werden. Ein Gesetz darf nicht — gerade in diesem Fall nicht — hemmend wirken, sondern es soll die ganze Materie zum bestmöglichen Erfolg heben. Wenn man bedenkt, daß in den letzten Jahren oder Jahrzehnten neue Berufe entstanden sind und Berufe verschwunden sind — sie sind einfach nicht mehr vorhanden, die Zeit, die Entwicklung hat sie hinweggeschwemmt —, so wird einem klar, daß hier vieles zu tun ist. Es gehören einheitliche Berufsbilder geschaffen, sie sind jetzt nicht einheitlich. Jedes Bundesland hat — sofern es überhaupt welche hat — verschiedene. Auch die schulische Ausbildung gehört selbstverständlich dem Ganzen angepaßt.

In vielen Fällen ist die Praxis vorausgeeilt, weil die gesetzlichen Grundlagen einfach nicht mehr entsprechen und nicht mehr ausreichen. Ich denke dabei als Beispiel nur an die zeitlich zusammengefaßte Berufsschule in verschiedenen Berufssparten. Der Berufsschulunterricht wird auf sieben Wochen zusammengedrängt, und das hat sich, soviel ich weiß, ausgezeichnet bewährt.

Diese Zusammenfassung der Berufsschulzeit auf sieben Wochen bedingt natürlich die Errichtung von Internaten. Aber diese Internate müssen vereinsrechtlich geführt werden, da eine andere gesetzmäßige Möglichkeit fehlt.

Vor gar nicht langer Zeit, es war heuer im Mai, hat hier in Wien eine Tagung der Schulaufsichtsbehörden für das Berufsschulwesen stattgefunden. Auf dieser Tagung wurde unter anderem eine Empfehlung beschlossen. Ich will Ihnen nur die ersten Sätze daraus vorlesen: „In Anbetracht der noch vielfach bestehenden Unübersichtlichkeit der das Berufsschulwesen regelnden Rechtsvorschriften und der daraus folgenden Unklarheit der Rechtslage dieses Schulwesens erachtet die Tagung die beschleunigte Fortsetzung der rechtlichen Neuregelung des Berufsschulwesens als dringend notwendig. Insbesondere erscheint der Tagung die eheste Erlassung der nachstehenden im Entwurf bereits vorhandenen Gesetze und Verordnungen dringend geboten.“

Ich will Ihnen die Verlesung der angeführten Gesetze oder Gesetzesvorschläge ersparen. Ich habe damit nur zum Ausdruck bringen wollen, wie notwendig, wie wichtig eine Regelung oder, besser gesagt, eine Neuregelung des ganzen Berufsausbildungswesens ist. Es gilt hier, positiv zu beweisen, daß es uns um die Zukunft unserer Jugend ernst ist. Wie ein neues Berufsausbildungsgesetz aus-

schaufen soll, darüber gehen unsere Meinungen, unsere Ansichten sicherlich auseinander. Aber wir werden uns bestimmt einigen können, wenn wir alles das, was der Sache der Jugend, die diese Berufsausbildung benötigt, dient, in den Vordergrund stellen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Dr. Gorbach: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen. Wünscht der Herr Berichterstatter das Schlußwort? — Er verzichtet.

Damit ist die Aussprache über die Gruppe IX beendet.

Gruppe X

Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft

Kapitel 28 Titel 1: Post und Telegraphenanstalt

Kapitel 29: Eisenbahnen

Präsident Dr. Gorbach: Wir kommen nunmehr zur Spezialdebatte über die Gruppe X.

Spezialberichterstatter ist der Herr Abgeordnete Rom. Ich ersuche ihn, die Verhandlungen einzuleiten.

Spezialberichterstatter Rom: Hohes Haus! Verehrte Damen und Herren! Die jetzt zur Behandlung stehende Gruppe X umfaßt Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, und Kapitel 29: Eisenbahnen.

Am 14. November hat sich der Finanz- und Budgetausschuß mit dieser Gruppe eingehend beschäftigt. Als Ergebnis liegt Ihnen bereits der Bericht vor, der Ihnen rechtzeitig zugegangen ist, sodaß ich mich, auch mit Rücksicht auf den havarierten Zeitplan des Hohen Hauses, bei der Berichterstattung etwas kürzer fassen kann.

In den Erläuterungen zu Kapitel 24 des Voranschlags ist vor allem der Wirkungskreis und der Aufgabenbereich des Ministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft eingehend beschrieben. In der Fortsetzung finden wir vornehmlich die finanziellen Belange. Für das Jahr 1958 sieht der Voranschlag Ausgaben von 84,4 Millionen vor, wovon 73,2 Millionen persönliche und 11,2 Millionen Sachausgaben sind. Das Mehrerfordernis im Personalaufwand des Jahres 1958 ist auf die im Voranschlag 1957 für die Bezugsregelungen 1957 nur pauschal bei Kapitel 30 a getroffene Vorsorge sowie auf eine geringfügige Personalvermehrung zurückzuführen. Gesetzliche Verpflichtungen sind in den Sachausgaben untergebracht, so unter anderem die Kosten der Lastverteilung und der Kostenbeitrag an die OEEC im Betrage von 33.000 S, und an freiwilligen Förderungsausgaben für den „Wirtschaftsfördernden Informationsdienst

für das In- und Ausland“ im Betrage von 1,2 Millionen Schilling sowie für den Hilfsfonds der Post- und Telegraphenbediensteten im Betrage von 0,6 Millionen Schilling, dem Einnahmen in der gleichen Höhe von 0,6 Millionen Schilling gegenüberstehen. Dem letztgenannten Fonds fließen auch gewisse Anteile der Sonderpostmarkenerlöse zu.

Unter Titel 2, Schifffahrt, sind in der ordentlichen Gebarung Ausgaben von 3,5 Millionen veranschlagt, wovon 1,5 für Personalkosten, der Rest für Sachausgaben vorgesehen sind. Den Gesamtausgaben von 25 Millionen stehen Einnahmen von 1,8 Millionen gegenüber. In der notwendig gewordenen Zuweisung weiterer Dienstposten ist die Erhöhung des Personalaufwandes begründet. Mehreinnahmen in den Voranschlägen sind durch erhöhte Einnahmen aus Schiffsmieten bedingt und rekrutieren sich auch aus Eingängen des 4prozentigen Anteils des Bundes an den Einnahmen gemäß § 5 des Hafeneinrichtungen-Förderungsgesetzes, BGBl. Nr. 160/1955.

Der Aufgabenkreis der Schifffahrtspolizei ist umschrieben und besteht in der Unterhaltung der Fahrwasserbezeichnung, dem Signal- und Schleusenbetriebsdienst und in der Überwachung der Einhaltung der schifffahrtspolizeilichen Vorschriften.

Einer Vereinbarung folgend, die zwischen Bund und der Verbundgesellschaft besteht, werden die Betriebskosten der Schleuse Ybbs-Persenbeug zur Hälfte vom Bund und der Österreichischen Donaukraftwerke A. G. getragen. In der außerordentlichen Gebarung sind als Beitragsleistung des Bundes zur Ausgestaltung der Schiffshäfen Linz, Wien, Krems im Interesse der Schifffahrt 10 Millionen Schilling vorgesehen.

Für den Neubau beziehungsweise für die Umgestaltung der im Bundeseigentum verbleibenden Donauschiffe sind in der außerordentlichen Gebarung 11,5 Millionen Schilling bestimmt. Der Abschluß des Staatsvertrages ermöglicht der österreichischen Donauschifffahrt nunmehr die Aufnahme des Verkehrs bis zur Donaumündung. Wenn das erwartete Transportvolumen bewältigt werden soll, ist die Fortsetzung des in den Vorjahren durchgeführten Schiffsbauprogramms notwendig.

Unter Titel 3, Zivil-Luftverkehr, sind 56 Millionen für den Sachaufwand und 12,4 Millionen für den Personalaufwand, also zusammen 68,4 Millionen veranschlagt.

Die steigenden Anforderungen des internationalen Luftverkehrs lassen diese erhebliche Vermehrung des Voranschlags für 1958 begründet erscheinen. Die Erhöhung beim Sachaufwand im Voranschlag 1958 ergibt sich nicht nur aus der Tatsache, daß Österreich den

internationalen Flugsicherungsstandard noch nicht erreicht hat, sondern auch aus dem Umstand, daß dieser Standard infolge der Modernisierung der Luftfahrzeuge in ständiger Weiterentwicklung begriffen ist. Eine noch intensivere Ausbildung des vorhandenen beziehungsweise des neu aufzunehmenden Personals in Angleichung an die moderne Flugsicherung ist erforderlich, um letzten Endes den durch die Frequenzerhöhung und Weiterentwicklung des Luftverkehrs gestellten Anforderungen gerecht werden zu können. Hiezu ist die Einrichtung und der Erwerb moderner Schulungsgeräte notwendig. Ein Teil des Sachaufwandes wird für die laufende Instandhaltung der bereits bestehenden Anlagen notwendig. Der Flugsicherungsdienst selbst, der in Österreich, wie dies fast in allen Staaten der Welt der Fall ist, von staatlichen Dienststellen zum Zwecke der Erhöhung der Sicherheit im Luftverkehr durchgeführt wird, ist für die Benützer selbstverständlich kostenlos.

Unter Titel 4, Allgemeiner Verkehr — Verkehrsförderung, sind Sachausgaben in der Höhe von 5,8 Millionen vorgesehen. In diesen sind die Kosten der gemeinsamen Werbemaßnahmen für die Verkehrsbetriebe des Bundes mitveranschlagt. Das Mehrerfordernis gegenüber dem Vorjahr ergibt sich aus den höheren Anforderungen der Förderungs- und Werbemaßnahmen auf dem Verkehrssektor im Interesse einer weiteren Steigerung des Fremdenverkehrs.

Titel 5, Elektrizitätswirtschaft: Im sachlichen Aufwand ist gegenüber dem Jahre 1957 keine Änderung eingetreten. Hiefür sind 1,6 Millionen präliminiert.

Unter den Förderungsausgaben sind Kredite eingebaut, die der freiwilligen Finanzierung der Teilnahme an verschiedenen Organisationen, zum Beispiel der Weltkraftkonferenz, dienen sollen. Weiter dienen diese Förderungsausgaben der Herausgabe der Bestands- und Betriebsstatistik im Rahmen der Bundesstatistik der österreichischen Elektrizitätswirtschaft sowie für Darlehen und auch für Kostenbeiträge an kleinere E-Werke.

Die Aufwandskredite dienen der Finanzierung von technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Studien und Gutachten sowie von Arbeiten, die besonders zur Planungsbeziehungsweise Beurteilung der Ausbaumöglichkeiten der österreichischen Kraftwerke nach wissenschaftlichen Grundsätzen erforderlich sind. Neben den in den Vorjahren begonnenen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten sollen neue Forschungsarbeiten über die Notwendigkeit, Zweckmäßigkeit und Möglichkeit der Verwendung der Atomenergie in der österreichischen Energiewirtschaft begonnen werden.

Im Kapitel 24 Titel 1 bis 5 sind in der ordentlichen Gebarung Ausgaben von 163,6 Millionen Schilling, in der außerordentlichen Gebarung 21,5 Millionen Schilling, zusammen 185,1 Millionen Schilling veranschlagt.

Diesen Ausgaben stehen Einnahmen in der Höhe von nur 3,5 Millionen Schilling gegenüber.

Nun zu Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt.

Die Ausgaben sind in der ordentlichen Gebarung mit 2861,8 Millionen Schilling veranschlagt. Von dieser Ausgabensumme entfallen auf den Personalaufwand 1895,1 Millionen Schilling und auf den Sachaufwand 966,7 Millionen Schilling.

In der außerordentlichen Gebarung sind Sachaufwendungen von 294 Millionen Schilling vorgesehen.

Die Gesamtausgaben in der ordentlichen und außerordentlichen Gebarung betragen 3155,8 Millionen Schilling, denen 2600 Millionen Schilling Einnahmen gegenüberstehen.

Die Erhöhung des Personalaufwandes im Bundesvoranschlag 1958 — hier ist es auch so wie bei Kapitel 24 — ergibt sich durch die im Voranschlag 1957 für die Bezugsregelung 1957 nur pauschal bei Kapitel 30 a getroffene Vorsorge, weiters die erstmalig zu veranschlagenden Erfordernisse für Belohnungen bei Dienstjubiläen und durch eine aus betrieblichen Gründen notwendig gewordene Personalvermehrung.

Die geringen Erhöhungen beim Sachaufwand werden die österreichische Post- und Telegraphenanstalt jedoch nur im bescheidenen Ausmaße in die Lage versetzen, solche zusätzlichen Beschaffungen durchzuführen, die es allein ermöglichen, den Betrieb zu modernisieren und zu rationalisieren. Mit den zur Zuweisung gelangenden Krediten bei der Gebarungsgruppe „Anlagen“ wird der aus den Vorjahren bestehende Nachholbedarf in den einzelnen Betriebssparten wohl nur zu einem kleinen Teil abgebaut werden können.

Die Betriebseinnahmenerhöhung gegenüber den Vorjahren ist die Folge der weiterhin anhaltenden günstigen allgemeinen Wirtschaftslage und der damit verbundenen vermehrten Inanspruchnahme der Einrichtungen und Leistungen der Post- und Telegraphenanstalt.

Die oberste Leitung der Post- und Telegraphenverwaltung obliegt der Generaldirektion, die als Sektion III dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft eingegliedert ist.

Der Generaldirektion unterstehen die Post- und Telegraphendirektionen mit Sitz in Wien, Linz, Graz, Klagenfurt und Innsbruck, sowie das Post- und Telegrapheninspektorat in

Salzburg, weiters mit Stand vom 1. Oktober 1957 2244 Post- und Telegraphenämter, 425 Posthilfsstellen und 19 Telegraphenbau- und Fernmeldebetriebsämter. Ferner unterstanden der Post- und Telegraphenanstalt mit Jahresende 1956 1872 Fernsprechvermittlungsstellen mit 320.714 Hauptanschlüssen, 9 Fernschreibämter mit 2662 Anschlüssen.

Wie bei Kapitel 24 und auch nachher bei Kapitel 29 kommt bei Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, die fortschreitende Entwicklung in allen dieser Verwaltung unterstehenden Gliederungen zum Ausdruck. Der vermehrte Reisezugs- und Postgüterverkehr findet in den Personal- und Gebarungsziffern sehr deutlichen Ausdruck. Die Verkehrsabwicklung der Post- und Telegraphenanstalt ergibt folgendes Bild: 1956 wurden 1.030.225.000 Stück Postsendungen befördert. Die Zahl der Ein- und Auszahlungen im Spar- und Scheckverkehr betrug 92.858.000 und hat sich in dieser Zeit wesentlich erhöht. 2,5 Millionen Inlands- und 2,2 Millionen Auslandstelegramme wurden aufgegeben. 878.176 Fernschreiben wurden in das Ausland vermittelt, im Inland 29,6 Millionen Gebühreneinheiten zu 0,50 S verrechnet.

Die Zahl der vermittelten Ferngespräche betrug im Inland im Handvermittlungsverkehr 21 Millionen, im Selbstwählfernverkehr 15 Millionen und im Handvermittlungsverkehr nach dem Ausland 1,3 Millionen. Die Zahlen der ausgestellten Berechtigungsscheine betragen am Jahresende 1956 für den Rundfunk 1.789.992 und für das Fernsehen 3818.

Derzeit werden 492 inländische und 34 zwischenstaatliche Postautolinien betrieben, sodaß die Gesamtzahl der Linien 526 beträgt. Auf diesen Linien mit einer einfachen Streckenlänge von 18.558 Kilometer werden jährlich bei einer Leistung von rund 38 Millionen Kilometer rund 57 Millionen Personen befördert. Im Regiedienst des Postautodienstes für den Post- und Fernmeldesektor ist eine Leistung von jährlich zirka 25 Millionen Kilometer ausgewiesen. Die Gesamtverkehrsleistung beträgt rund 63 Millionen Kilometer.

Mit den zugewiesenen Krediten können lediglich die notwendigsten Nachschaffungen, unter anderem Stempelmaschinen für den laufenden Betriebsdienst, getätigt werden.

Für den Neubau von zehn vierachsigen Bahnpostwagen ist im Jahre 1958 eine vertraglich festgelegte Zahlung in der Höhe von 4,2 Millionen Schilling an die bauausführende Firma zu leisten. Die Nachschaffung dieser Bahnpostwagen ist infolge Überalterung des rollenden Materials und aus betrieblichen Sicherheitsgründen unerlässlich geworden.

Die Rationalisierungsmaßnahmen auf dem Postbetriebssektor, die für das Jahr 1957

geplant gewesen sind, konnten in Anbetracht der relativ geringen Mittelzuweisungen in den letzten Jahren nur in einem sehr bescheidenen Maße verwirklicht werden.

Zur Beschleunigung und Erweiterung der Postzustellung werden, einer langgehegten Forderung entsprechend, in Landbezirken Motorfahräder, Mopeds, beschafft und eingesetzt werden.

Beim Hochbau werden für die im Jahre 1957 fertiggestellten Bauvorhaben die Schlusszahlungen geleistet und noch in Durchführung begriffene Bauvorhaben finanziert. Darunter befinden sich die Postamtsneubauten in Gänserndorf, Gföhl und Wilhelmsburg, ferner die Postgaragenneubauten in Kitzbühel, Klagenfurt und Zwettl. In diesen Dienstgebäuden werden zehn Dienstbeziehungsweise Naturalwohnungen fertiggestellt.

Mit den Krediten, die in der außerordentlichen Gebarung vorgesehen sind, werden die Bahnpostbauten am Wiener Westbahnhof und am Wiener Südostbahnhof weitergeführt sowie die notwendigen hochbaulichen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Automatisierung des Fernsprechnetzes durchgeführt.

Zur Erhaltung und Verbesserung des Fahrparks ist auch für das Jahr 1958 die Beschaffung neuer Fahrzeuge vorgesehen, für die Kredite in der Höhe von 39 Millionen Schilling vorgesehen sind.

Die Anlagenkredite dienen zur Beschaffung von Einrichtungen, um den jährlichen Zuwachs an Fernsprech- und Fernschreibteilnehmern und die damit verbundene Verkehrssteigerung aufnehmen zu können.

In der außerordentlichen Gebarung sieht das Automatisierungsprogramm 1958 die Fertigstellung der bereits begonnenen Arbeiten und die Vergabe weiterer Aufträge zum Austausch von alten Wiener Telephonzentralen sowie die Fertigstellung der Arbeiten zur Errichtung der Netzgruppen im Lande Salzburg und der Netzgruppe Wiener Neustadt vor.

Die sonstigen Aufwandskredite in der ordentlichen Gebarung dienen bei den Fernmeldeaußenanlagen überwiegend zur Beschaffung jenes Telegraphenbauzeuges sowie jener Werkzeuge, Geräte und Ersatzteile, welche zur Aufrechterhaltung des betriebssicheren Zustandes der gesamten außerordentlichen Koaxial-, Trägerfrequenz-, Niederfrequenzverstärker-, Richtfunk- und Drahtfunkanlagen erforderlich sind.

Die Anlagenkredite ermöglichen zum überwiegenden Teil die Umlegung von Kabel- und Freileitungslinien aus dem Anlasse der umfangreichen Straßenbauarbeiten der öffent-

lichen Hand und die Durchführung der Schutzmaßnahmen an den Fernmeldeanlagen, welche durch die Elektrifizierungsarbeiten der Österreichischen Bundesbahnen bedingt sind.

Der Personalstand der Post- und Telegraphenanstalt setzt sich zusammen aus 28.344 pragmatisierten Bediensteten, 11.078 systemisierten Vertragsbediensteten, 4.914 nichtsystemisierten Vertragsbediensteten. In der außerordentlichen Gebarung sind 366 und in der ordentlichen 98 Saisonarbeiter vorgesehen, zusammen 44.800 Bedienstete.

Nun zum Kapitel 29: Eisenbahnen.

Für das Jahr 1958 sind für die Österreichischen Bundesbahnen in der ordentlichen Gebarung Betriebsausgaben in der Höhe von 7094 Millionen Schilling veranschlagt. Von diesen entfallen 4498,6 Millionen Schilling auf den Personalaufwand und 2595,4 Millionen Schilling auf den Sachaufwand.

In der außerordentlichen Gebarung sind Ausgaben von 732 Millionen Schilling vorgesehen. Die Gesamtbetriebsausgaben betragen 7826 Millionen Schilling.

Außer den erwähnten Ausgaben weist der Eventualvoranschlag Anlagenkredite in der Höhe von 240 Millionen Schilling aus.

Die Betriebseinnahmen sind mit 5350 Millionen Schilling veranschlagt.

Die Steigerung des Personalaufwandes des Jahres 1958 gegenüber dem Voranschlag 1957 beträgt 547,3 Millionen Schilling. Dieses Mehrerfordernis ist mit einem Betrag von rund 491,5 Millionen Schilling auf die im Voranschlag 1957 bei Kapitel 30 a pauschal getroffene Vorsorge zurückzuführen.

Der Sachaufwand ist gegenüber dem Voranschlag 1957 um 628,3 Millionen Schilling höher. Er verteilt sich auf Anlagen 500 Millionen Schilling, Förderungsausgaben 84,2 Millionen Schilling, Aufwandskredite 465,1 Millionen Schilling, Regieaufwand und sonstige Aufwandskredite 1546,1 Millionen Schilling.

Die Aufwendungen für Anlagen gliedern sich in:

	Millionen Schilling
1. Aufwendungen der Österreichischen Bundesbahnen zur Verbesserung der Sicherheitsverhältnisse an Kreuzungen	15,5
2. Materialmagazin Linz	2,9
3. Drehgestellwerkstätte der Hauptwerkstätte Simmering	10,5
4. Sonstige Anlagen:	
a) Geräte und maschinelle Anlagen .	20,4
b) Bauliche Anlagen	367,6
c) Fahrpark	83,1
Anlagen (Summe)	500,0

Für die nach dem Eisenbahngesetz im Zusammenhang mit Kreuzungen den Österreichischen Bundesbahnen auferlegten Verpflichtungen wurde erstmals für 1958 mit einem Kredit vorgesorgt. Aus dem Kredit für Geräte und maschinelle Anlagen werden im wesentlichen Maschinen und Geräte für den Oberbau sowie maschinelle Einrichtungen und Werkzeuge für den Zugförderungs- und Werkstättendienst beschafft. Die Kredite für bauliche Anlagen finden vor allem Verwendung für die Erneuerung von Oberbau, Unterbau und Brücken sowie Sicherungs- und Fernmeldeanlagen und Hochbau.

Mit den für den Fahrpark vorgesehenen Mitteln werden unter anderem vierachsige Reisezugwagen und Güterwagen sowie Omnibusse für den Kraftwagendienst beschafft werden.

Unter Förderungsausgaben sind im wesentlichen Ausgaben für die Finanzierung von Wohnungsbauten gemeinnütziger Siedlungsgesellschaften, für Bezugs- und Pensionsvorschüsse und für Sport- und Kulturvereins-einrichtungen des Personals veranschlagt.

Der gegenüber dem Voranschlag 1957 erhöhte Aufwand bei den gesetzlichen Verpflichtungen ergibt sich vor allem bei den Ausgaben für die Anmietung von fremden Güterwagen infolge erheblicher Erhöhung der international festgesetzten Mietsätze ab 1. Jänner 1958.

Die Einnahmen sind gegenüber 1957 um 739,1 Millionen Schilling höher veranschlagt.

Der Voranschlag sieht 475,9 Millionen Schilling als allgemeine Betriebseinnahmen, 1038 Millionen Schilling Einnahmen aus dem Personenverkehr und 3836,1 Millionen Schilling aus dem Güterverkehr vor.

Die bisherige Entwicklung des Reiseverkehrs läßt für 1958 eine geringe Steigerung der Personenverkehrseinnahmen erwarten.

Die präliminierten Mehreinnahmen im Güterverkehr von 620,8 Millionen Schilling stützen sich auf die weitere Entwicklung der österreichischen Wirtschaft und auf die Steigerung des Außenhandelsverkehrs.

In der außerordentlichen Gebarung dient für die Elektrifizierung vorgesehene Kredit zunächst Fortsetzungsarbeiten auf der Strecke Gloggnitz—Mürzzuschlag, Erweiterungsbauten in dem Stubachkraftwerk und beim Kraftwerk Spullersee sowie der Beschaffung elektrischer Fahrbetriebsmittel.

Durch die bei den sonstigen Investitionen veranschlagten Kredite ist auf dem baulichen Sektor für folgende Fortsetzungsbauten vorgesorgt: Wien Südostbahnhof, Wagenwerkstätte Jedlersdorf und Nordbahn-Donaubrücke.

Weitere Kredite betreffen Bauarbeiten auf der Arlbergstrecke, den zweigleisigen Ausbau der Strecke Bregenz—Lauterach sowie Warnlicht-, Sicherungs- und Fernmeldeanlagen. Beim Fahrpark ist die Beschaffung von Diesel- und Dieselschublokomotiven, Schienenomnibussen, vier- und zweiachsigen Reisezugwagen sowie Güterwagen in Aussicht genommen.

Die Österreichischen Bundesbahnen verfügen Ende 1956 über ein Schienennetz von zusammen 5988 km, von denen 506 km schmalspurig sind.

Der Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen betreibt Kraftwagenlinien mit einer Netzlänge von 7556 km. Außerdem betreiben die Österreichischen Bundesbahnen Schifffahrtlinien auf dem Bodensee und auf dem Wolfgangsee und die Seilbahn zum Weißsee.

Für 1958 sieht der Voranschlag folgenden Personalstand vor: Beamte 61.885, Angestellte 91, ständige Arbeiter 6229; das sind um 638 mehr als am Jahresanfang 1957. Dazu kommen 8490 Aushilfsarbeiter. Weiter sind im Jahresdurchschnitt 119 Bahnärzte, 3000 Pauschalbedienstete und 1340 Lehrlinge beschäftigt. An Ruhe- und Versorgungsempfängern werden im Jahre 1958 87.989 Personen angenommen.

Titel 2: Südbahn. Durch den Betrag von 117.000 S ist lediglich für einen besonderen Teil des Personalaufwandes der Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft vorsechsweise vorgesorgt.

Für den Obligationsfonds war für 1958 nichts zu veranschlagen, da die zur Regelung dieser Fragen vorgesehene internationale Konferenz bisher noch nicht zusammengetreten ist.

Titel 3: Begünstigungen für Lokalbahnen. Der veranschlagte Kredit in der Höhe von 5 Millionen Schilling dient der Erfüllung von Verpflichtungen gegenüber der Sulmtalbahnen AG. auf Grund des Vertrages vom 13. März 1930 und der Unterstützung von Privatbahnen auf Grund des Privatbahnbegünstigungsgesetzes.

An der Debatte, die sich an die Ausführungen des Spezialberichterstatters anschloß, beteiligten sich die Abgeordneten Dr. Zechmann, Dr. Dipl.-Ing. Weiß, Freund, Dr. Reisetbauer, Holzfeind, Dr. Schwer, Pölzer, Lins, Zechtl, Reich, Hopfer, Dr. Walther Weißmann, Herke, Franz Mayr, Voithofer, Wallner und Lackner. Vom Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft Dipl.-Ing. Waldbrunner wurden die an ihn gerichteten Fragen beantwortet.

Bei der Abstimmung über die Gruppe X, die in der Sitzung am 18. November stattfand, wurden die zu dieser Gruppe gehörigen Kapitel

in der Fassung der Regierungsvorlage mit einer Ergänzung angenommen. Diese Ergänzung gründet sich auf einen Antrag der Abgeordneten Dr. Dipl.-Ing. Weiß, Herke, Dr. Walther Weißmann, Truppe, Wunder, Populorum und Dr. Zechmann und geht dahin, daß bei Kapitel 29 Titel 1 § 3 ein Verrechnungsansatz „Bau der Jauntalbahn (außerordentliche Gebarung)“ aufgenommen wird.

Auf Antrag der Abgeordneten Reich, Steiner, Dr. Schwer und Genossen, hat der Finanz- und Budgetausschuß einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause auch die dem Bericht angeschlossene Resolution zur Annahme zu empfehlen.

Die EntschlieÙung lautet:

Der Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft wird ersucht, zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, in allen Teilen Österreichs die Postzustellung an allen Werktagen einzuführen.

Der Finanz- und Budgetausschuß stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle beschließen:

1. Dem Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, dem Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, samt dem dazugehörigen Geldvoranschlag (Anlage III/1), und dem Kapitel 29: Eisenbahnen, samt dem zu diesem Kapitel gehörigen Geldvoranschlag (Anlage III/10) einschließlich des zu diesem Kapitel im Eventualvoranschlag vorgesehenen Ansatzes und unter Berücksichtigung der erwähnten Ergänzung des Bundesvoranschlages für das Jahr 1958 (297 der Beilagen) wird die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

2. Die dem Ausschlußbericht beigedruckte EntschlieÙung wird angenommen.

Ich bitte, nun in die Debatte einzugehen.

Präsident Dr. Gorbach: Wir gehen nunmehr in die Debatte ein, wie der Herr Berichterstatter vorgeschlagen hat.

Zum Worte gemeldet ist der Herr Abgeordnete Kopenig als Kontraredner. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Kopenig: Meine Damen und Herren! Einen der wichtigsten Posten des Verwaltungsgebietes, von dem in diesem Budgetkapitel die Rede ist, bilden die Bundesbahnen; sowohl ihrer Bedeutung für die Gesamtwirtschaft nach wie auch nach der Zahl der Bediensteten, die dort beschäftigt sind.

Der Voranschlag für das Jahr 1958 unterscheidet sich in einer Beziehung vorteilhaft von den vorhergegangenen Voranschlägen. Endlich hat man sich davon überzeugt, daß die Investitionskürzungen auf dem Gebiete

des Verkehrswesens nicht am Platze sind und daß die Modernisierung der Bundesbahnen nach wie vor ein dringendes Problem ist; denn trotz der Fortschritte der Elektrifizierung auf der Westbahn und einigen Teilstrecken der Südbahn, trotz der Bahnhofsbauten in Wien, Linz und anderen Städten gibt es bei den Bundesbahnen noch sehr viel zu tun, und viele Mittel sind notwendig, um die Folgen jahrzehntelanger falscher Sparsamkeit zu überwinden.

Die Sparsamkeit auf diesem wichtigen Gebiet ist umso weniger am Platz, wenn man die jährliche Kohlenersparnis durch die Elektrifizierung in Betracht zieht, die laut Angaben des Herrn Bundesministers Waldbrunner derzeit 800 Millionen Schilling ausmacht. Daraus kann man aber auch ersehen, daß durch die bisherige Verzögerung der Elektrifizierung und insbesondere durch die Investitionskürzungen im vergangenen Jahr schon ein bedeutender Schaden entstanden ist und es zweifellos notwendig ist, den Ausbau der Elektrifizierung der Bundesbahnen weiter und energischer zu betreiben.

Was aber bei diesem Budgetkapitel besonders zu bemängeln ist, ist die Tatsache, daß die berechtigten Forderungen der Eisenbahner durch dieses Budget nicht erfüllt werden. Niemand kann behaupten, daß durch die Nachziehung der Gehälter der Eisenbahner im Durchschnitt auf das 6,5fache der Vorkriebsbezüge bereits eine Valorisierung dieser Gehälter eingetreten ist. Die Nebengebühren wurden höchstens auf das 3,5fache nachgezogen. Dabei ist das auch nicht überall der Fall. Nehmen wir zum Beispiel einen Verschieber, also einen Eisenbahner, der einen besonders gefährlichen Dienst macht. Vor 1938 war die Verschubprämie 30 S im Monat; dafür konnte sich der Verschieber ein Paar Schuhe kaufen. Heute beträgt die Verschubprämie 45 S im Monat, also nicht das 6,5fache, sondern das 1,5fache der Prämie des Jahres 1938. Mit diesem Geld kann er sich nicht einmal einen Schuhdoppler bezahlen.

Andererseits ist heute die Leistung, die oft von Verschiebern wie auch von jedem anderen Eisenbahner verlangt wird, bedeutend höher als früher. 1947 kamen zum Beispiel im Durchschnitt auf 1000 Zugskilometer 3,4 Bedienstete, 1956 kamen auf 1000 Zugskilometer 1,1 Bedienstete. Dabei ist aus den Berichten der Bundesbahnen ersichtlich, daß im kommenden Jahr eine weitere Steigerung des Verkehrs und damit auch eine weitere Leistungssteigerung des Personals erwartet wird.

Die Mehrleistungen bei den Bundesbahnen darf man sich durchaus nicht einfach als das Ergebnis technischer Erneuerungen vor-

stellen. Das Lokomotivpersonal hat gegenwärtig mehr als 400.000 sogenannte Plusstunden, die in einer Zeit verfahren wurden, in der das Lokpersonal Ruhezeit hätte haben sollen. Bei den Zugbegleitern beträgt die Zahl der Plusstunden rund 1 Million. Bei den Fahrdienstleitern sieht es nicht anders aus. Das heißt, daß die Mehrleistungen der Eisenbahner zu einem bedeutenden Teil durch Opfer an Freizeit, Erholung und Urlaub erbracht werden.

Dazu kommt noch, daß heute bei vielen Zügen der Lokführer allein auf der Lokomotive steht und Güterzüge nur mit einem Zugbegleiter fahren. Zunächst war dieses System für Züge bis zu 60 Achsen zugelassen. Gegenwärtig fahren aber bereits Züge mit nur einem Begleiter, die 120 Achsen haben. Ganz abgesehen von der Frage der Verkehrssicherheit bedeutet das eine Mehrbelastung des Zugpersonals, und es ist sicherlich berechtigt, wenn die Lokführer heute eine Neubewertung ihres Dienstes verlangen und den Wunsch haben, aus der Gruppe V b in die Gruppe VI umgereicht zu werden.

Nicht anders steht es mit den Forderungen anderer Gruppen, so zum Beispiel der Kraftfahrer der Bundesbahnen. Sie wurden im Jahre 1946 eingestuft, zu einer Zeit, wo das Führen eines Autobusses beim damaligen geringen Straßenverkehr noch unvergleichlich leichter war als heute. Wir glauben, daß es an der Zeit wäre, daß sich die Regierung ernstlich mit der Befriedigung der Forderungen der Eisenbahner beschäftigt und auch daran geht, mit der Überlastung des Personals Schluß zu machen.

Ich möchte auch noch daran erinnern, daß sich alle Eisenbahner durch ihre Leistungen das Recht erworben haben, einen 14. Monatsgehalt zu bekommen oder wenigstens das, was sie auf ihrem Gewerkschaftstag beschlossen haben, eine Aufstockung ihrer vor Weihnachten fälligen Sonderzahlungen. Im Nationalrat sitzen Abgeordnete, die selbst Eisenbahner sind und die sicherlich bestätigen können, daß diese Forderungen bescheiden und berechtigt sind.

Auch vom Standpunkt der Benutzer der Bundesbahnen möchte ich einige Bemerkungen machen. Es ist bereits im Budgetausschuß darauf hingewiesen worden, daß das Fehlen einer entsprechenden Bahnhofanlage in Bruck an der Mur eine ständige Gefährdung der zahlreichen Benutzer dieses wichtigen Umsteigebahnhofes bedeutet. Dabei ist der Brucker Bahnhof nicht der einzige auf einer der Hauptstrecken, der durchaus nicht den Bedingungen entspricht, die heute an Bahnhöfe gestellt werden.

Es gibt aber auch andere Fälle, die zeigen, daß das Verkehrswesen hinter der allgemeinen technischen und wirtschaftlichen Entwicklung und den daraus entstehenden Bedürfnissen der Bevölkerung weit zurückbleibt. Ich nenne nur ein Beispiel. Donawitz gehört sicherlich zu den stärksten Industriezentren Österreichs. Die Zahl der dort beschäftigten Arbeiter ist in den letzten Jahren bedeutend gestiegen, und zahlreiche Arbeiter, die aus den umliegenden Orten kommen, sind auf die Eisenbahn angewiesen. Es sind nicht nur einige Dutzend, sondern viele hunderte Arbeiter, die nach Arbeitsschluß die Eisenbahn benutzen, um in ihre Wohnorte zu kommen. Aber auf dem Bahnhof Donawitz hat sich in den letzten Jahren nichts Nennenswertes geändert. Die Arbeiter, die nach Vordernberg, nach Trofaiach und anderen Orten fahren, müssen nach Arbeitsschluß fast eine halbe Stunde warten, bis ihr Zug kommt, was besonders im Winter sehr unangenehm ist; denn es gibt zwar einen Warteraum, dieser kann aber nur einen ganz kleinen Teil der Wartenden aufnehmen, weil die Ausgestaltung des Bahnhofes in keiner Weise mehr den veränderten Bedingungen und Bedürfnissen entspricht. *(Der Präsident übernimmt den Vorsitz.)*

Ich glaube auch, daß sich die Generaldirektion der Bundesbahnen damit beschäftigen sollte, wie man einen neuen Bahnhof nicht nur schön, sondern auch bequem einrichtet. Auf dem Südbahnhof in Wien, der sicher ein sehr schöner Bau mit großen lichten Hallen und mit allen möglichen Bequemlichkeiten ist, fehlt etwas, was unserer Meinung nach zu einem Bahnhof gehört: ordentliche Warteräume und genügend Sitzgelegenheiten für die Reisenden. Wer sitzen will, muß sich in die Restauration oder ins Kaffeehaus begeben, wo er zu Preisen, die wesentlich höher sind als die Preise in der Stadt, etwas verzehren muß. Es ist aber weder einzusehen, warum die Pächter der Bahnhofrestaurationen höhere Preise verlangen als die anderen Gastwirte, noch ist es richtig, die Fahrgäste zu zwingen, diese Restaurationen zu benutzen, weil eben keine entsprechenden Sitzgelegenheiten und keine entsprechenden Warteräume vorhanden sind.

Zum Unterschied von den Bundesbahnen ist bei der Post eine Erhöhung des Personalstandes um etwa 4000 Personen vorgesehen. Allerdings war es bereits in diesem Jahr notwendig, mehr Personal zu beschäftigen, als im Budget vorgesehen war, weil die Arbeitsanforderungen an die Postler wesentlich höher sind als früher. Die Arbeit des Postpersonals ist gegenwärtig so angewachsen, daß es nur

zum Teil gelingt, die gesetzlichen Urlaubsansprüche der Postler zu befriedigen. Vor allem ist die Belastung des Personals im Zustelldienst, die Belastung der Briefträger sehr groß. So gibt es tausende Bedienstete bei der Post, die erst die Hälfte ihresurlaubes konsumieren konnten, und es ist keine Seltenheit, daß die Postler ihren Urlaub in fünf oder sechs Teilen bekommen, also überhaupt keinen richtigen Urlaub haben. Es zeigt sich nämlich wieder, daß die Urlaubsreserven zu klein sind und deshalb als Krankenersatz verwendet werden müssen. Die Überlastung der Postler hat dazu geführt, daß ihre Anfälligkeit für Unfälle, wie die Arbeitsinspektion festgestellt hat, außerordentlich zugenommen hat.

Es wird jetzt oft Klage darüber geführt, daß sich für den Postdienst zuwenig Bewerber melden. Betrachtet man aber die Bezüge der Postler, so wird das nur verständlich. Der Anfänger erhält heute brutto 1020 S im Monat, wobei keinerlei Sicherheit gegeben ist, ob und wann er in ein definitives Dienstverhältnis übernommen wird. Erst nach zehn bis zwölf Jahren kann der Postler damit rechnen, daß sein Arbeitsplatz relativ gesichert ist. Die Bediensteten der Post- und Telegraphenverwaltung erwarten seit Jahren die Regelung der Nebengebühren, insbesondere des Nachtdienstgeldes, den 14. Monatsbezug und ein Personalvertretungsgesetz, das auch ihnen eine freigewählte Vertretung sichert.

Ich möchte mich jetzt doch mit dem anderen Aufgabengebiet des Ministeriums, mit der Elektrizitätswirtschaft etwas beschäftigen. Mit der Inbetriebnahme des Donaukraftwerkes Ybbs-Persenbeug ist in diesem Jahr ein wichtiger Schritt in der Entwicklung der österreichischen Elektrizitätswirtschaft gemacht worden, ein Schritt, der uns umso mehr mit Befriedigung erfüllt, als wir Kommunisten es gewesen sind, die von Anfang an konsequent für den Bau des Kraftwerkes Ybbs-Persenbeug eingetreten sind und deswegen auch von dieser Tribüne aus nicht selten Anfeindungen ausgesetzt waren. Jene tausende Arbeiter, die oft unter größten Gefahren ihr Leben und ihre Gesundheit bei den Kraftwerksbauten — beim Donaukraftwerk Ybbs-Persenbeug, beim Kraftwerk Reißbeck-Kreuzeck, in Schwarzach-St. Veit und an anderen Kraftwerksbaustellen — einsetzten und schwere Arbeit verrichteten, von denen auch nicht wenige Opfer von Unfällen geworden sind, haben Anspruch auf den Dank des österreichischen Parlaments, ebenso die Ingenieure und Techniker, die beim Entwerfen und beim Bau dieser Werke mitgeholfen und dem österreichischen Kraftwerksbau Weltansehen verschafft haben.

Man kann aber nicht daran vorübergehen, daß die Menschen, die in den letzten Jahren so viel für den Kraftwerksbau getan haben, jetzt vor der Ungewißheit ihrer Zukunft stehen, denn mitten in der Konjunktur stehen wir einer Krise der Finanzierung des Kraftwerksbaues gegenüber. Von den 2 Milliarden Schilling, die die Verbundgesellschaft im kommenden Jahr verbauen müßte, um mit der Bedarfssteigerung Schritt zu halten, ist die Hälfte völlig unbedeckt. Es wäre ein schlechtes Auskunftsmittel, den Fehlbetrag durch eine neuerliche Belastung der Bevölkerung oder durch eine Überfremdung der Elektrizitätswirtschaft durch das ausländische Kapital zu decken. Auf diesem Gebiet müssen neue Wege beschritten werden.

Man kann weiterhin nicht daran vorübergehen, daß ein Gesamtplan für die Entwicklung der Energiewirtschaft fehlt. Es ist wohl eine Reihe von interessanten Einzelprojekten geschaffen worden, aber wenn man die riesigen Schätze heben will, die in den österreichischen Wasserkraften noch ungenützt sind, dann ist dazu ein Gesamtplan, ein klares Programm für die weiteren Kraftwerksbauten notwendig. Es ist undenkbar, die Entfaltung der Elektrizitätswirtschaft ohne einen solchen Gesamtplan durchzuführen, und es gibt kein anderes Gebiet, auf dem es so klar ist, daß die vielgerühmte Privatinitiative nicht ausreicht, wie gerade die Energiewirtschaft. Selbst in Ländern, wo man nichts von der staatlichen Einmischung in die Wirtschaft wissen will, wie in Amerika, werden die größten Kraftwerksbauten mit staatlichen Mitteln durchgeführt.

Der Minister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft wird hier ernstlich an die Planung gehen und verhindern müssen, daß der Ausbau der Energiewirtschaft ins Stocken gerät, weil nicht rechtzeitig vorgeplant worden ist. Der Plan der Ausgestaltung der Energiewirtschaft muß in erster Reihe der Befriedigung des heimischen Energiebedarfes Rechnung tragen. Es ist zwar still geworden um das sogenannte Projekt Interalpe, das die österreichische Energiewirtschaft zu einem Anhängsel von Rüstungskonzernen des Westens machen sollte, aber es besteht kein Zweifel, daß dieses Projekt noch lebendig ist und daß es daher notwendig ist, ihm gegenüber immer wachsam zu sein.

Sosehr wir gegen die Auslieferung unserer Energiereichtümer an das ausländische Kapital sind, so entschieden vertreten wir die Meinung, daß ein auf dem Boden völliger Gleichberechtigung der Partner ausgearbeiteter Plan des Energieaustausches für Österreich großes Interesse hat. Wir begrüßen insbesondere auch, daß nun in größerem Rahmen die Zusammenarbeit mit der Tschechoslowakei

in Angriff genommen wird, die es ermöglichen soll, österreichischen Wasserkraftstrom gegen Strom aus den tschechoslowakischen Dampfkraftwerken auszutauschen.

Österreich besitzt noch für 40 Milliarden Kilowattstunden ausbaufähige Wasserkraft. Davon ist bisher ein Viertel in Nutzung genommen. Der jährliche Zuwachs des Stromverbrauches in Österreich beträgt durchschnittlich 7,4 Prozent, es wäre also notwendig, den Ausbau der Energiewirtschaft so zu planen, daß in zehn Jahren die Erzeugung etwa verdoppelt wird, um die volle Befriedigung des österreichischen Strombedarfes zu sichern.

Gegenwärtig steht Österreich hinter einer Reihe von Ländern Europas im Stromverbrauch pro Kopf der Bevölkerung noch weit zurück. In der Schweiz wird das Doppelte, in Schweden bereits das Zweieinhalbfache an elektrischem Strom pro Kopf der Bevölkerung verbraucht, und trotzdem ist in keinem dieser Länder von einer Sättigung des Strombedarfes die Rede. Das bedeutet, daß auch in Österreich die Steigerung der Energieproduktion weitergehen muß. Das Budget für das Jahr 1958 trifft diesbezüglich keine entsprechende Vorsorge.

Da auch die Budgetziffern bei Bahn und Post trotz gewisser Fortschritte gegenüber 1957 keine grundsätzliche Änderung der Politik zeigen, werden wir Kommunisten auch gegen dieses Budgetkapitel stimmen.

Präsident: Ich erteile dem nächsten vorgemerkten Redner, Herrn Abgeordneten Freund, das Wort.

Abgeordneter Freund: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Wenn man den Vorschlag für die Österreichischen Bundesbahnen ansieht, dann muß man die erfreuliche Feststellung machen, daß die Budgetmittel für die Bundesbahnen im kommenden Jahr höher sein werden als bisher. Aber natürlich darf nicht verhehlt werden, daß selbst bei den jetzt zur Verfügung stehenden Mitteln für das kommende Jahr die Österreichischen Bundesbahnen nicht in der Lage sein werden, alle Wünsche, die an sie gestellt werden, zu erfüllen. Die Aufholungsarbeiten an den Anlagen, besonders beim Oberbau und bei den Brücken und bei den sonstigen Einrichtungen, die der Verkehrssicherheit dienen, sind natürlich weit zurückgeblieben, weil es nicht genügend Mittel gegeben hat, um alle diese Aufholungsarbeiten vorzunehmen und die schon ziemlich alt gewordenen Anlagen zu erneuern.

Es hat daher die Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen bei den Anlagen eine Anforderung von 793 Millionen gestellt, die

sie in die Lage versetzen sollte, einen Teil dieser dringenden Nachholungsarbeiten durchzuführen. Bei den Verhandlungen ist es leider nicht gelungen, diesen Betrag durchzusetzen, sondern es wurde für diese Zwecke nur der Betrag von 500 Millionen Schilling in das ordentliche Budget und 53,7 Millionen in das außerordentliche Budget eingestellt. Das sind also um rund 240 Millionen weniger, als die Österreichischen Bundesbahnen angemeldet hatten. Diese 240 Millionen Schilling allerdings sind in das sogenannte Eventualbudget aufgenommen worden. Dieses Eventualbudget in Anspruch zu nehmen wird aber erst dann möglich sein, wenn die Einnahmen der Österreichischen Bundesbahnen die im Budget vorgesehenen Ansätze überschreiten. Das Budget sieht an Einnahmen bei den Österreichischen Bundesbahnen im Voranschlag 1958 ein Plus von 739 Millionen vor. Erst wenn diese 739 Millionen Schilling erreicht sind, könnten von dem Eventualbudget, also von den 240 Millionen Schilling, Beträge abgehoben werden. Das allein zeigt schon, daß, wenn wir diese Mehreinnahmen erreichen wollen, die Österreichischen Bundesbahnen ihre Anstrengungen noch werden verdoppeln müssen.

Eine Steigerung der Verkehrsleistungen findet auch einmal ihre Grenzen, und es können also daher nur auf dem Gebiet der Modernisierung und der Rationalisierung des Betriebes Mehreinnahmen erzielt werden. Aber diese Modernisierung und Rationalisierung kostet natürlich ebenfalls viel Geld. Eine der wichtigsten Modernisierungen ist die Elektrifizierung der Österreichischen Bundesbahnen. Allerdings würde sich damit der Vorteil ergeben, daß wir immer mehr von der Auslandskohle unabhängig werden und dadurch die Gelder, die wir heute für diese Zwecke aufwenden, wiederum unserer eigenen Wirtschaft, der österreichischen Wirtschaft zugeführt werden könnten.

Vielleicht kann man diese Ansicht an Hand einiger Ziffern beweisen. Seit der Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke Wien-Südbahnhof—Gloggnitz, das sind rund 77 km, wurden in der kurzen Zeit dieses Jahres 45.000 t Kohle eingespart, das heißt, es sind 19 Millionen Schilling an Ausgaben erspart geblieben. Wird nun die Elektrifizierung fortgesetzt und die Strecke Gloggnitz bis Mürzzuschlag elektrifiziert und so, wie es beabsichtigt ist, im Sommer 1959 in Betrieb genommen, würde auf dieser Bergstrecke mit nicht ganz 50 km jährlich eine Ersparnis von 70.000 t Kohle erzielt werden, das sind rund 30 Millionen Schilling. Ebenso wird die Fortsetzung der Elektrifizierung von Eben nach Selzthal weitere Einsparungen bringen.

Diese wenigen Zahlen beweisen, welche Bedeutung der Elektrifizierung der Österreichischen Bundesbahnen zukommt. Die Vorarbeiten hiezu haben am Semmering schon seit längerer Zeit begonnen, aber diese Vorarbeiten verschlingen ebenfalls eine Menge Geld, denn die Vorbereitungen am Oberbau, an den Brücken, an den Tunnels haben bis jetzt mehr als 130 Millionen Schilling erfordert, weil der gesamte Oberbau umgearbeitet werden muß, um die schwereren Züge und die größeren Geschwindigkeiten im elektrischen Betrieb auszuhalten.

Das ist aber natürlich noch nicht die letzte Ausgabe, die im Zuge dieser Modernisierung notwendig wird. Im Zuge der Elektrifizierung muß auch eine Reihe von Bahnhöfen umgebaut oder zumindest entsprechend hergerichtet werden. Wenn beispielsweise die Elektrifizierung der Strecke Gloggnitz—Mürzzuschlag vorgenommen wird, dann wird man darangehen müssen, den Bahnhof Mürzzuschlag, der vollständig veraltet ist, gänzlich umzubauen und den neuen Bedürfnissen des elektrischen Betriebes anzupassen. Aber ein gleich schwieriges Problem wie der Bahnhof Mürzzuschlag ist auch der Bahnhof Bruck an der Mur, der die Verkehrsabwicklung durch seine ungünstige Lage außerordentlich erschwert. Ich weiß nicht, ob es möglich sein wird, mit dem Umbau des Bahnhofes Bruck an der Mur bis zur Elektrifizierung dieser Strecke zuzuwarten. Es wäre wohl an der Zeit, daß eine Reihe von Projekten, die angeblich bereits vorhanden sind, endlich in die Tat umgesetzt werden und daß man auch diesen komplizierten Bahnhof dem modernen Verkehr angleicht. Wir wissen, wie schwer das ist, und wir wissen, wie viele Mittel es erfordert, einen solchen Umbau zu tätigen. Wenn wir aber wollen, daß wir schneller und besser vorwärtskommen, dann werden diese Arbeiten unvermeidlich sein.

Im Zuge der Elektrifizierung werden auch eine Reihe anderer technischer Änderungen vorgenommen werden. Wir haben heute eine Reihe von Bahnhöfen, in denen am Ende und am Anfang der Geleisanlage je ein Stellwerk ist. Mit den neuen Stellwerken, die gebaut werden, den sogenannten Mittelstellwerken, werden diese beiden Flügelstellwerke hinfällig, was natürlich zu einer bedeutenden Einsparung an Personal führen muß. Diese neuen, modernen Stellwerke werden nach den letzten technischen Errungenschaften umgebaut, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Aber auch die Modernisierung des Fahrparkes und besonders der Betriebsmittel wird dazu beitragen, den Verkehr nicht nur wesentlich zu verbessern, sondern vor allem auch zu beschleunigen. Alle diese Maßnahmen auf

technischem Gebiet ermöglichen es, die Fahrzeiten zu verkürzen und die Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen zu heben.

Natürlich hat dieser technische Fortschritt auch seine Schattenseiten. Er hat ja nicht nur den Zweck, daß besser, schneller und sicherer gefahren wird, sondern er führt zwangsläufig zu erhöhten Leistungen jedes einzelnen Bediensteten. Diese bessere Ausnützung jedes einzelnen bringt es mit sich, daß es bereits zu Einsparungen von Personal kommt, zum Beispiel im Zugförderungsdienst durch den elektrischen Betrieb, wo teilweise die Einmannbedienung eingeführt wurde, und beim Bau von Mittelstellwerken, wodurch die Anzahl der Stellwerkbediensteten verringert wird. Mit dem Bau solcher moderner Stellwerke werden in den betreffenden Bahnhöfen Teilstellwerke überflüssig, was bedeutet, daß statt einer doppelten Besetzung nur mehr eine einfache Besetzung notwendig ist.

Aber kein vernünftiger Mensch wird sich dem Fortschritt der Technik entgegenstellen. Wir alle und mit uns das gesamte Personal der Österreichischen Bundesbahnen verstehen und begreifen dies, verlangen aber auch, daß die Bediensteten ihren Anteil an diesen Errungenschaften erhalten. Wenn die technische Entwicklung in dem jetzigen Tempo fortschreitet, dann werden wir unsererseits die Forderung nach einer schrittweisen Verkürzung der Arbeitszeit aufstellen müssen. Diese Frage beschäftigt nicht nur uns in Österreich, sondern sie ist für ganz Europa ein Problem geworden. So konnten wir beispielsweise feststellen, daß in Deutschland die diesbezüglichen Verhandlungen zwischen der Gewerkschaft und den Deutschen Bundesbahnen unmittelbar vor dem Abschluß stehen, die ebenfalls eine etappenweise Kürzung der Arbeitszeit vorsehen. Ähnlich liegt die Situation auch in einer Reihe von skandinavischen Staaten, ja selbst auch in den Überseeländern.

Das Personal der Österreichischen Bundesbahnen hat immer seine Pflicht getan und Mehrleistungen, die ihm auferlegt wurden, gewissenhaft erfüllt. Nun sind aber diese Leistungen weiter und ständig im Ansteigen. 1956 wurden im Personen- und Güterverkehr 67 Millionen Zugkilometer gefahren, 1957 waren es bereits 69 Millionen Zugkilometer, und 1958 rechnet man mit einer Leistung von 70,8 Millionen Zugkilometer. An Bruttotonnenkilometern wurden 1956 22,3 Milliarden gefahren, 1958 rechnet man mit einer Leistung von 24,9 Milliarden. Das ist eine Steigerung um 2,6 Milliarden.

Diese großen Mehrleistungen betreffen außer unserem fahrenden Personal besonders die Gruppen der Fahrdienstleiter, des Verschubes

und des Weichenpersonals, die für die Abwicklung des Verkehrs die Verantwortung tragen. Wir müssen daher verlangen, daß diesen Dienstzweigen eine Leistungschädigung gegeben wird, also eine kleine Anerkennung für das ständig steigende Verkehrsaufkommen. Sie sind ja in erster Linie für Gut und Leben verantwortlich. Und wenn man von wenigen Ausnahmen absieht, wie sie ja in jedem großen Betrieb kaum zu vermeiden sind, muß man feststellen, daß jeder einzelne sein Bestes gegeben hat.

Durch die ständig steigenden Leistungen im Personen- und Güterverkehr mit der gleichzeitigen Schwierigkeit, geeignetes Personal zu bekommen, mußte das Zugbegleit- und Lokpersonal, wie heute schon erwähnt wurde, über 1 Millionen Plusstunden leisten, die bisher nicht abgegolten werden konnten.

Eine wesentliche Senkung der Plusstunden ist nur im Lokfahrdienst festzustellen, was durch die Ausdehnung der elektrischen Traktion und der damit verbundenen Kürzung der Fahrzeiten sowie der Wendezeiten und infolge der Einmannbedienung bei den elektrischen Lokomotiven möglich war. Die dort überzählig gewordenen Bediensteten konnten wir sofort in den Dienst der anderen Gruppen einteilen, und so ist es möglich gewesen, im Zugförderungsdienst die Abgeltung der Plusstunden durch die freigewordenen Bediensteten zu decken.

Schwieriger sind die Verhältnisse beim Zugbegleitpersonal. Man kann in diesen Dienst nicht einfach Menschen von der Straße weg aufnehmen und einstellen, sondern die neu einzustellenden Leute müssen ausgebildet werden, und es dauert Wochen und Monate, bis diese neu aufgenommenen Menschen im Zugbegleitdienst eingesetzt werden können. Nun wird versucht, nicht nur durch diese Neueinstellungen, sondern auch durch Überstellungen von anderen Dienstzweigen freigewordene Bedienstete in das fahrende Personal einzuteilen, um diese Gruppe zu entlasten.

Trotz dieser Schwierigkeiten muß hervorgehoben werden, daß in bezug auf die Sicherheit des Verkehrs bei den Österreichischen Bundesbahnen die Verhältnisse als gut zu bezeichnen sind. Das ergibt sich schon daraus, daß im gesamten Verkehr im ersten Halbjahr 1957 in unserer Republik insgesamt 6886 Personen getötet oder schwer verletzt wurden. Die Zahl der Unfälle bei den Österreichischen Bundesbahnen hat sich aber von 342 im ersten Halbjahr 1956 auf 259 im ersten Halbjahr 1957 gesenkt. Das ergibt, daß von den 6886 Personen, die im gesamten Verkehr schwer verletzt oder getötet wurden, auf

die Österreichischen Bundesbahnen nur 178 Personen entfallen. Von diesen 178 verunglückten Personen sind 51 Bedienstete des Unternehmens, die in Ausübung ihres Dienstes getötet oder schwer verletzt wurden. Dies ist ein Beweis dafür, wie schwer und gefahrvoll die Arbeit der Bediensteten im Verkehrsdienst ist.

Nun möchte ich noch einige wenige Worte zur Ausbildung der Bediensteten sagen. Schon in der Beratung im Finanz- und Budgetausschuß wurde von allen Rednern anerkennend festgestellt, daß das Eisenbahnpersonal wirklich bemüht ist, allen Wünschen unserer Reisenden und Bahnbenützer zu entsprechen. Dies kann als ein Erfolg der Bemühungen der Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen bezeichnet werden, die sich unentwegt dafür einsetzt, das Personal in jeder Beziehung zu schulen und auszubilden.

Wie dem Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft anlässlich der Verkehrstagung am 29. November 1957 zu entnehmen ist, wurden im heurigen Jahr Tausende von eisenbahndienstlichen Prüfungen abgenommen, die vor allem anderen den Zweck haben, die Bediensteten mit allen zuständigen und notwendigen Dienstvorschriften vertraut zu machen. Im besonderen kommt noch die ausgezeichnete geführte Zentralschule Wörth dazu, wo vor allem die Ausbildung der Fahrdienstleiter und sonstiger Exekutivbediensteter erfolgt.

Und noch ein Problem, soweit es mit den Personalfragen zusammenhängt, möchte ich hier kurz erwähnen. Bisher war es immer mit Schwierigkeiten verbunden, Versetzungen von Bediensteten vorzunehmen, da der Mangel an Wohnungen dies oftmals verhinderte. Im Budget ist erfreulicherweise für den Wohnhausbau bei den Bundesbahnen nunmehr ein Betrag von 40 Millionen Schilling vorgesehen, wofür wir vor allem anderen unserem Minister ganz besonders Dank sagen wollen, denn mit diesem Betrag können wir 1958 rund 1480 Wohnungen bauen, was eine fühlbare Erleichterung nicht nur für die Bediensteten, sondern auch für die Verwaltung selbst mit sich bringt. Sind es doch gerade die Wohnungsschwierigkeiten, die es oft unmöglich machen, den notwendigen Einsatz da und dort rasch vorzunehmen, weil keine Möglichkeit besteht, die Bediensteten irgendwo unterzubringen.

Es ist bezeichnend, daß bei der Personalwirtschaft der Herr Abgeordnete Kopenig auch einige Bemerkungen über die Forderungen der Eisenbahner vorgetragen hat. Diese Forderungen sind nicht neu und sind nicht erst eine Erfindung des Herrn Abgeordneten Kopenig, sondern sie sind in der Gewerk-

schaft, in der Personalvertretung und mit der Verwaltung zu wiederholten Malen durchbesprochen worden. Aber wie bei allem kann man auch hier zweierlei Meinung sein. Wenn darüber Klage geführt wird, daß die Bediensteten zuwenig Nebenbezüge haben, dann bedauern auch wir das sehr. Aber vor die Alternative gestellt, ob man eine Verbesserung der Aktivbezüge oder eine Erhöhung der Nebenbezüge durchsetzen will, ist man in der Organisation zu der Erkenntnis gekommen: Solange es möglich ist, die Aktivbezüge zu verbessern, werden wir die ganze Kraft der Gewerkschaft auf diesem Weg einsetzen, weil wir mit der Verbesserung der Aktivbezüge gleichzeitig auch den Lebensabend jedes einzelnen Bediensteten verbessern: je höher seine Aktivbezüge sind, umso besser ist auch seine Pensionsbemessung. Das wissen unsere Eisenbahnbediensteten ganz genau, und es ist bei diesen Problemen nicht die Meinung irgendeiner Seite allein gestanden, sondern diese Fragen sind alle in gemeinsamer Arbeit geprüft und entsprechende Regelungen beschlossen worden. Wir haben Gruppen im Eisenbahndienst, die überhaupt keine Nebenbezüge bekommen, und wir können nicht ohneweiters eine generelle Forderung stellen, wenn wir nicht wissen, ob ihre Erfüllung möglich ist oder nicht. Leichter ist es natürlich, Forderungen zu stellen, aber man muß als ernst zu nehmender Mensch auch prüfen, ob das eine oder das andere im gegebenen Zeitpunkt möglich ist.

Nun etwas, was vielleicht ebenso bedauerlich ist wie die Schwierigkeiten beim Personal. Es ist das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen, ein gern benützter Anlaß zu unzähligen Kritiken und Auseinandersetzungen. Dennoch wird im kommenden Jahr eine Erhöhung dieses Defizits eintreten.

So viel Kritiken darüber auch geäußert wurden, so weiß doch jeder, der mit diesen Dingen zu tun hat, daß es sich nicht um ein echtes Bundesbahnbetriebsdefizit handelt, sondern daß ganz andere Ursachen für dieses hohe Defizit gegeben sind.

Den Eisenbahnen würde seinerzeit, als sie noch eine Monopolstellung im Verkehr innehatten, von den damaligen gesetzgebenden Körperschaften eine Reihe von Verpflichtungen auferlegt, die damals vielleicht berechtigt waren, die sich aber im Wandel der Zeit direkt als erdrückend für die Entwicklung der Bundesbahnen bemerkbar machten. Heute hat die Eisenbahn keine Monopolstellung mehr, heute führt die Eisenbahn einen schweren Kampf, es gibt eine schwere Konkurrenz zwischen Schiene und Straße. Es würde wahrscheinlich keinem Privatunternehmer einfallen, auf der Straße irgendwelche Transporte durchzuführen, die ihm nicht genügend Verdienst

bringen. Er würde dann einfach den Betrieb einstellen. Das kann die Bundesbahn nicht, sie ist ja betriebsverpflichtet, sie ist verpflichtet, die Beförderungen durchzuführen, sie ist an die Tarife gebunden, die ihr vorgeschrieben werden, und sie hat außerdem auch noch die Haftpflicht zu tragen für alle Schäden, die durch die Bahn entstehen.

Die Auseinandersetzungen über dieses Problem würden wahrscheinlich weitaus leichter sein, wenn es endlich gelingen würde, die Verhandlungen über eine vernünftige Aufteilung der Konten zu Ende zu bringen, das heißt, eine vernünftige Prüfung der Verringerung der fremden Lasten vorzunehmen, die den Österreichischen Bundesbahnen auferlegt sind. Es ist kein Geheimnis, daß schon seit längerer Zeit auch im Schoße der Regierung über diese Probleme gesprochen und verhandelt wird, aber man scheint es auf diesem Gebiete nicht besonders eilig zu haben, obwohl es der einzige Weg wäre, eine richtige Finanzwirtschaft bei den Österreichischen Bundesbahnen zu erstellen. Heute kann die Bundesbahn das nicht. Wenn irgendwo eine Nebenlinie einzustellen ist, weil die Frequenz nicht entsprechend groß ist, dann wird von allen Seiten gegen die Einstellung einer solchen unrentablen Bahnlinie Sturm gelaufen, und ich kann das auch verstehen. Man wird es aber auch in der Verwaltung verstehen und man wird nichts dagegen haben, diese Züge, auch wenn sie unrentabel sind, zu führen, aber dann muß man den Österreichischen Bundesbahnen dafür etwas geben, oder man muß sie auf andere Art und Weise entschädigen.

Ein besonders schwieriges Kapitel für die Österreichischen Bundesbahnen sind auch die Sozialtarife und die Subventionstarife. Die Sozialtarife verpflichten die Bundesbahnen, den Arbeitern und Angestellten und den Schülern bedeutend ermäßigte Fahrkarten zu geben. Gewiß ist nichts dagegen zu sagen, die Frage ist nur, ob es Aufgabe des Ministeriums für Verkehr ist, die Kosten zu tragen, die daraus entstehen.

Ein ebenso wichtiges Problem, das unbedingt einer Prüfung unterzogen werden müßte, ist die Frage der sogenannten Subventionstarife. Auch auf diesem Gebiet haben die Österreichischen Bundesbahnen schwere Verluste zu verzeichnen, da sie die Subventionstarife, die den Zweck haben, die Lebensmittel und die wichtigen Bedarfsartikel der Industrie und der Landwirtschaft billig befördern zu können, ohne Entschädigung einhalten müssen. Auch dagegen wird keine Einwendung zu erheben sein, aber immer wieder wird die Frage laut: Wer soll das bezahlen, wer hat so viel Geld? Die Bundesbahnen jedenfalls nicht!

Außerdem haben wir noch eine weitere Belastung: die Pensionslasten. Die Pensionslasten, die die Bundesbahnen auf Grund der Überleitung übernehmen mußten, sind unheimlich groß. Würde man nur einen Teil dieser Lasten, zumindest jenen Teil, der vor dem Jahre 1945 an Pensionen entstanden ist, den Bundesbahnen abnehmen, dann würde das finanzielle Bild bei den Österreichischen Bundesbahnen vollständig anders aussehen. Nun ist es ja bekannt, daß vor vielen Monaten Verhandlungen eingeleitet wurden, um eine Ordnung der Konten zu erreichen. Es wäre wünschenswert, wenn diese Verhandlungen in etwas beschleunigterem Tempo erfolgen würden.

Zu einer Frage, die nicht nur in Österreich, sondern in ganz Europa die Verkehrsminister und die Bahnverwaltungen beschäftigt: Wie kann man die budgetäre Lage der einzelnen Staatsbahnen ordnen? Die Verkehrsministerkonferenz hat eine Reihe von geeigneten Vorschlägen unterbreitet, die besonders in den drei Berichten, die von dieser Konferenz bereits herausgegeben wurden, festgehalten sind. Es wäre also doch zweckmäßig, wenn man bei den Österreichischen Bundesbahnen diese fremden Lasten überprüfen und versuchen würde, einen Weg zu finden, der die Bundesbahnen von diesen fremden Lasten befreit. Es ist bekannt, daß sich bereits ein Ministerkomitee mit diesen Fragen beschäftigt, aber anscheinend geht es eben etwas langsam. Wir würden daher an den Herrn Bundesminister die Bitte richten, doch zu versuchen, die Verhandlungen etwas zu forcieren, damit endlich diese Fragen im Budget der Bundesbahnen eine Regelung finden und die Bundesbahnen nicht ungerechtfertigterweise einer Mißwirtschaft bezichtigt werden, indem immer wieder auf ein solches Defizit hingewiesen wird, das nicht aus der Betriebsführung heraus entsteht, sondern lediglich infolge der Auferlegung dieser fremden Lasten. Je früher es zu einer Verständigung in dieser Frage käme, umso früher könnte es zu einer gerechten Ordnung der finanziellen Verhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen kommen. Mehr noch würde man dann die ernstesten Bemühungen des Ministeriums und der Verwaltung erkennen, mit den Bundesbahnen als wichtigster Verkehrsader der Bevölkerung und der Wirtschaft zu dienen und zu helfen, die Konjunktur und die Vollbeschäftigung auch im kommenden Jahr zu sichern.

Die Sozialistische Partei wird dem Budget für die Österreichischen Bundesbahnen ihre Zustimmung geben. Wenn auch eine Reihe von Wünschen auf dem Personalsektor noch offen ist, so hoffen wir doch, daß sie im Zuge der weiteren Verhandlungen mit der Verwaltung bereinigt werden können. Wir stim-

men aber auch zu, weil wir der Meinung sind, daß dieses Budget nicht nur den Österreichischen Bundesbahnen zugute kommt, sondern der gesamten Wirtschaft zum Vorteil gereicht.

Wir danken auch dem Herrn Minister und den Beamten der Generaldirektion für das Verständnis, das sie dem Personal bei seinen Sorgen und Nöten entgegengebracht haben. Auch das veranlaßt uns, für dieses Budget zu stimmen, um in gemeinsamer Arbeit im kommenden Jahr die noch ausstehenden Wünsche einer Erfüllung zuführen zu können. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident: Als nächster Redner, und zwar als Gegenredner, ist vorgemerkt der Herr Abgeordnete Dr. Zechmann. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Dr. Zechmann: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich habe einige Klagen so halblaut und ganz laut gehört, daß ich gestern etwas länglich geworden sein soll, ich werde mich daher heute etwas kürzer fassen *(Heiterkeit und Beifall)*, sofern mir das etwa nicht wieder schwer gemacht wird. Ich will mich lediglich noch ein wenig mit dem Kapitel der Österreichischen Bundesbahnen befassen. Mein sehr verehrter Herr Vorredner hat schon eine ganze Reihe von Problemen vorgebracht, die eigentlich brennend sind, deren Wiederholung aber nun nicht mehr notwendig ist.

Herr Kollege Dr. Weiß hat im vergangenen Jahr die österreichische Bundesbahn als eine schöne Frau bezeichnet, die einen Pelzmantel trägt, aber etwas mangelhafte Schuhe. Ich persönlich gönne jeder schönen Frau einen schönen Pelz, und wenn eine Frau noch dazu die große Empfangsdame eines ganzen Staates ist, dann muß ich ihr auch zubilligen, daß sie sich schön anzieht. Der Herr Kollege Weiß steht allerdings auf dem Standpunkt, daß eine schöne Frau immer schön ist, auch wenn sie keinen schönen Pelzmantel hat. *(Heiterkeit.)* Damit hat er allerdings auch wieder recht.

Was das Schuhwerk anlangt, können wir ja mit einiger Befriedigung feststellen, daß infolge der Budgetausweitung dieses Jahres die Möglichkeit besteht, das Schuhwerk zwar nicht zu erneuern, aber immerhin ... *(Abg. Dr. Kranzlmayr: Zu doppeln!)* mit einigen Doppeln zu versehen, ganz richtig. *(Heiterkeit.)* Allerdings ist dieses Doppeln schon ziemlich notwendig geworden, denn in den letzten Jahren ist eigentlich viel zu wenig gedoppelt worden. *(Heiterkeit.)* Es hat doch manchmal den Anschein, daß die Schuhe der schönen Frau nicht nur nicht mehr ganz empfangsdamengemäß sind, sondern auch schon nicht mehr recht geeignet sind, um das Weitergehen zu ermöglichen. *(Zwischenrufe bei der ÖVP.)* Dabei haben wir gehört, daß doch noch eine

beachtliche Erweiterung des Verkehrs eintreten wird, und das ist auch notwendig. *(Heiterkeit und Zwischenrufe.)* Das habe ich nicht verstanden. *(Abg. Dr. Gorbach: Der Staatsanwalt hat etwas gesagt!)* Das weiß ich noch nicht, ob die Staatsanwaltschaft dabei in Tätigkeit zu treten hat oder nicht. Das müssen Sie wissen, meine Herren, denn Sie sind ja dabei betroffen, wenn man vom Staatsanwalt spricht! *(Abg. Dr. Gorbach: Sie haben ja von den Galoschen gesprochen!)*

Nun, ich bin der Meinung, daß diese Budgeterweiterung, die die Österreichischen Bundesbahnen jetzt auch erfahren haben; so erfreulich sie ist, doch bei weitem nicht ausreicht, um das zu tun, was die Bundesbahn im kommenden Jahr zu tun hätte. Ich denke dabei nicht allein an die 300 km Neulegung von Geleisen. Die 300 km müßten ja auf 400 erhöht werden, weil noch ein beachtlicher Nachholbedarf da ist, denn die Bundesbahnen haben nicht nur während der Kriegszeit, sondern schon vor der Kriegszeit beachtliche Dinge vernachlässigt. Wir werden also mit der Erneuerung des Oberbaues allein nicht ganz programmgemäß sein.

Dazu kommt aber noch die Tatsache, daß fast alle unsere Brücken aus Eisen sind, Eisen mit 80 Jahren lebensmüde wird, daß diese Brücken aber teilweise schon in die 90 und 100 Jahre kommen, und wenn wir nicht riskieren wollen, daß einmal ein Züglein, in dem dann vielleicht gerade der Herr Staatsanwalt sitzt *(Heiterkeit)*, in den Bach fällt, dann muß auch auf diesem Gebiet wahrscheinlich in allernächster Zeit irgend etwas geschehen.

Wir haben aber noch ein ganz wichtiges Problem, und das ist das Verhältnis der Straße zur Bahn. Das Verhältnis zwischen Straße und Bahn ist deshalb so wichtig, weil beide ungefähr auf demselben Standpunkt stehen. Beide werden nicht ausgebaut, beide sind aber unbedingt erforderlich für den Aufbau unserer Wirtschaft, vor allem aber für unseren Fremdenverkehr. Sowohl die Straße als auch die Bahn ist budgetmäßig zurückgeblieben.

Ich habe gestern schon darauf hingewiesen, daß die heutigen Straßen absolut nicht den Verhältnissen von morgen entsprechen. Auch die Bundesbahn genügt nicht mehr für morgen. Nun ist aber zwischen den beiden eine ungeheure Konkurrenz, und diese Konkurrenz muß nun einmal zwischen den beiden Koalitionsparteien doch irgendwie geregelt werden, denn auf die Dauer ist es unmöglich, daß man zwar immer wieder auf der einen Seite erklärt, die Bahn, und auf der anderen Seite, die Straße sei schuld an den miserablen Verkehrsverhältnissen, daß aber die Regelungen, die getroffen werden könnten, nicht getroffen werden.

Die Straße ist ja in dem Zustand, in dem sie sich heute befindet, gar nicht einmal in der Lage, überhaupt noch viele Transporte von der Bahn zu übernehmen, vor allem aber ist sie nicht in der Lage, weiterhin Großtransporte zu übernehmen, denn diese Großtransporte stören bei unseren schmalen Sträßchen den gesamten Verkehr, und zwar auf weite Strecken. Außerdem dürfte man streng genommen über die meisten Brücken gar nicht fahren, weil diese gar nicht die nötige Tragfähigkeit haben. (*Ruf bei der ÖVP: Das haben Sie gestern schon gesagt!*) Eine Aufgabe für den Staatsanwalt! (*Heiterkeit.*) Und daher, glaube ich, sind doch die Gedanken zweckmäßig, die im Bereiche der Bundesbahnen bereits erörtert werden, nämlich die einer Kombinierung größerer Transporte, gleichzeitig Bahn und ohne Umladen Übergang auf die Straße. Im Kleinen gibt es das wohl im sogenannten Hausverkehr, aber nur im Kleinen. Man müßte nun im Größeren dazu übergehen, sodaß man schwere Transporte eine große Strecke auf der Bahn und dann denselben Transport, vielleicht auch noch ziemlich große Strecken, ohne umzuladen, auf der Straße in Täler oder sonst irgendwohin führen kann. Diese Möglichkeiten bestehen ja. Ich weiß, daß auch ein Plan besteht — ich glaube, er ist inzwischen an die Bundesbahnen herangetragen worden —, eine solche Wagenkonstruktion zu finden, die es erlaubt, auf einem einfachen Untergestell, auf einer Art Tiefladewagen einen Straßentiefladewagen mit allen Aufbauten eines Bundesbahnwagens so aufzumontieren, daß sein Rädergestell gehoben werden kann und der Wagen mit einer einfachen automatischen Vorrichtung befestigt wird, die gelöst werden kann. Dann fährt eine Zugmaschine darauf, und der ganze Transport bewegt sich auf der Straße weiter.

Das wäre eine Lösung, denn im Güterdienst ist die Bahn sicher in der Lage, noch einiges zu übernehmen, aber gelöst werden muß dieses Problem. (*Abg. Dr. Gorbach: Huckepack!*) Das ist ja eine Art Huckepack oder hak-pek, sagen die anderen, die lieber ausländisch reden. Ich glaube, das ist ungefähr die Art, es ist nicht das gleiche, ist aber auf demselben Prinzip aufgebaut. Bei der Frage jedoch, die auch vorhin schon angeschnitten wurde, wie wir dem Defizit unseres Budgets beikommen, da, glaube ich, spielt das keine besondere Rolle.

Im übrigen wundere ich mich, daß man überhaupt noch immer über diesen Abgang spricht, denn es ist schon lange eine Binsenwahrheit, daß dieser Abgang eine friedliche Gemeinschaftsarbeit der beiden Koalitionsparteien darstellt, und es ist auch bereits bekannt — wie mein Vorredner schon gesagt hat —, wie man diesem Defizit beikommen könnte, nämlich genau so, wie ihm die wenigen Staaten

beikommen, die kein Defizit haben. Es gibt ihrer nur drei in Europa. Alle anderen haben schwerste Defizite, ja sogar schwerere als wir in Österreich. Da könnten unsere Bundesbahnen noch etwas lernen, so schwer sind die Defizite in anderen Staaten. Nur drei Länder haben eigentlich einen ausgeglichenen Haushalt: die Schweiz, die Niederlande und Schweden.

Bei uns sagt man nun gerne, man mache es einfach so wie in der Schweiz — ich glaube, damit wäre in vielen Beziehungen der Herr Bundesminister für Verkehr sehr einverstanden; wenn er es könnte — oder man mache es so wie die Holländer oder andere Staaten, die allerdings trotzdem noch Defizite haben. All das ist schon angeführt worden, all das kann aber nicht gemacht werden. Wenn man die sogenannte Kontenbereinigung, die der Herr Kollege Freund angeschnitten hat, durchführen würde, dann würde nämlich das Defizit auch nicht verschwinden, sondern es würde nur auf einem anderen Konto erscheinen, nämlich auf jenem Konto, auf das es gehört — das wäre eine budgetäre Ordnung, und deshalb müßte man es machen —, aber verschwinden würde es nicht. Es würde in den Bereich des Finanzministers oder des Sozialministeriums kommen, und es würde sich ein klares Bild der wirklichen Gebarung der Österreichischen Bundesbahnen ergeben.

Ein anderer Plan, die Österreichischen Bundesbahnen budgetär in Ordnung zu bringen, besteht darin, daß man meint: Machen wir einen vollständig kommerzialisierten Betrieb daraus, der aus dem Staatssektor vollständig gelöst ist, und dann werden wir zu einem ausgeglichenen Budget kommen. Aber ich persönlich bin der Meinung, daß das nur dann einen Sinn hätte, wenn dieser Wirtschaftskörper in der Lage wäre, all das zu tun, was ein wirklich kaufmännisch geführter Betrieb tun kann und tun darf, und das konnten die alten Österreichischen Bundesbahnen, die ja auch ein selbständiger Wirtschaftskörper waren, auch nicht! Sie haben daher ebenfalls ein Defizit gehabt. Wenn man das also nicht kann, dann hat es eigentlich nicht viel Bedeutung. Das ist nämlich die Meinung, daß man dann einfach ein paar starke Männer hineinsetzt, und die zweite Meinung, daß man dann einfach radikal das Personal abbaut. Solche Meinungen gibt es auch. Die können nur bei solchen Leuten entstehen, die keine Ahnung vom Bahnbetrieb haben. Wenn ein Wirtschaftskörper in der Lage wäre, irgendwelche Reformen durchzuführen, so müßte es die Bundesbahn, auch so, wie sie jetzt besteht, können. Denn es besteht gar kein Zweifel daran, daß die Österreichischen Bundesbahnen über ein ausgezeichnetes Korps von außerordentlich tüchtigen Fachbeamten verfügen, die auch das

nötige kommerzielle Gehirn hätten — wenn sie dürften. Aber sie dürfen nicht. Es ist eine Frage der beiden Koalitionsparteien, hier eine Basis zu finden, um dieses Defizit wegzubringen.

Im übrigen spricht man doch davon, daß man die Pensionslasten allgemein heruntersetzen sollte. Auch diesbezüglich darf ich auf andere Bahnen in Europa hinweisen, deren Pensionslasten noch weitaus höher sind. Wir leben nun einmal in einer Zeit, wo mehr und mehr Berufsgruppen in die Notwendigkeit verfallen, den Staat für ihr Alter sorgen zu lassen, und um das kommen wir auch nicht herum.

Aber es hat seine Berechtigung, wenn man immer wieder von personalorganisatorischen Maßnahmen spricht, und da erhebt sich die Frage: Ist die Betriebsorganisation, personaliter gesehen, hundertprozentig in Ordnung oder nicht? Es wäre zu viel, wenn ich mir anmaßen würde, das heute als Abseitsstehender zu erkennen, aber ich muß doch einige Stimmen, die mir aus aktiven Eisenbahnerkreisen zugetragen wurden, zur Geltung bringen, und ich bitte besonders den Herrn Kollegen Freund, diese Klagen oder diese Meinungen, die ich jetzt vorbringe, auch von seiner Warte aus zu überprüfen.

Eines ist klar: Ein Wirtschaftskörper wie die Österreichischen Bundesbahnen oder jeder Betrieb, der in Bewegung ist und der auf Minuten abgestellt sein muß, muß eine sehr klare Organisation haben. Darüber gibt es keinen Zweifel. Die Grundlagen einer solchen Organisation bestehen in personeller Hinsicht darin, daß erstens einmal gute, fachlich einwandfreie Stellenpläne da sind, daß zweitens diese Stellen unbedingt fachlich gut besetzt sind, daß darüber hinaus ein klares Verhältnis über die Anordnungsgewalt der einzelnen Vorgesetzten herrscht und daß viertens entsprechende menschliche Beziehungen — andere würden sagen human relations — zwischen den Anordnenden und den Ausführenden bestehen. Das ist einer Prüfung wert.

Die Erstellung der Stellenpläne ist eine Wissenschaft für sich. Daran kann nur ein Beamter arbeiten, der den Dienstbetrieb in den einzelnen Phasen ganz genau kennt und der selbst die größte Erfahrung hat, denn ein falscher Stellenplan kann zur ungerechtfertigten Ausnützung des Personals einerseits, aber auch zu einem Überstand an Personal andererseits führen. Daher können dafür nur ganz geeichte Beamte herangezogen werden.

Das zweite Kapitel ist dann die Besetzung der Stellenplanposten. Hier wirft sich sofort die Frage auf: Nach welchen Grundsätzen soll besetzt werden? Und da, glaube ich, kreuzt

sich meine Meinung, die gleichzeitig die Meinung vieler Eisenbahner ist, vielleicht doch mit den Auffassungen einiger anderer. Ich stehe auf dem Standpunkt, daß ein solcher Betrieb nur eine Besetzung nach eindeutigen Richtlinien erfordert, nach Fachkenntnissen und Charakter, und daß alles andere ausgeschaltet wird. Denn wehe, wenn hier andere Prinzipien herrschen, wie dies ja auch anderswo vorkommt! (*Zwischenruf des Abg. Dr. Gorbach.*) Es ist keine Erscheinung bei der Eisenbahn allein, sondern leider Gottes auch bei anderen Behörden, daß weder der Charakter noch die fachliche Eignung in erster Reihe stehen, sondern die politische Färbung ausschlaggebend ist. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Wie sind Sie zur Bahn gekommen?*) Das kann ich Ihnen ganz genau sagen. Ich habe weder eine rote noch eine schwarze Protektion gebraucht (*Heiterkeit bei der ÖVP*), sondern ich wurde aufgenommen als ein ganz kleiner Mann. Dazu habe ich allerdings keine Protektion gebraucht. Ich habe sie auch später nicht gebraucht. (*Ruf bei der ÖVP: Wie sind Sie Präsident geworden?*) Ich habe auch damals keine Protektion gebraucht, denn Sie können jederzeit den Beweis haben, daß ich Präsident wurde sogar gegen den Willen eines Gauleiters, und zwar nur mit Willen (*Abg. Altenburger: ... des „Führers“!*) meines Verkehrsministers. Der Verkehrsminister Dorpmüller war ein Fachmann, der hat sich auf den Standpunkt gestellt: Da lasse ich mir nichts dreinreden! Und, meine Damen und Herren, ich kann Ihnen noch eines sagen, was meine Ansicht untermauert, und das können Sie heute noch in meinen Amtsblättern nachlesen, wo ich die Verfügung herausgegeben habe, daß der Eisenbahndienst jedem politischen Parteidienst vorausgeht. Das war damals nicht ganz leicht, aber diese Verfügung kann jederzeit in Villach überprüft werden. Und so wie ich damals dazu den Mut aufbrachte, so muß ich auch heute den Mut aufbringen, Ihnen das zu sagen (*Abg. Dr. Gorbach: Das ist ein Übermut!*), was mir verschiedene Leute sagen. Ich glaube, daß es Ihnen wie ein Übermut vorkommt, denn da greife ich sehr stark auch in Ihre Sphäre hinein, aber deshalb ist es doppelt notwendig.

Ich bin ja weit davon entfernt, hier etwa Angriffe zu starten, etwa gegen die Personalvertretung oder gegen eine Partei oder gegen die Gewerkschaft — ich bin ja selber Mitglied der Gewerkschaft —, aber eines scheint mir unerlässlich, und da glaube ich, daß auch Personalvertretung und Verwaltung zusammenwirken müßten, nämlich die Grundsätze: Besetzung nur nach Fachkönnen, Ausschreibung der wichtigeren Posten, damit sich die Menschen bewerben können! Denn dann kann man

sie sieben. Jeder Vorgesetzte muß ja die Menschen kennen, die hineinwachsen sollen, er muß wissen, ob sie die Fähigkeiten dazu haben oder nicht. Und dann aber auch ganz klare Anordnungsverhältnisse! Ich bin überzeugt, daß die meisten Männer unserer Personalvertretung auf demselben Standpunkt stehen, daß es nämlich unmöglich ist, daß neben der Verwaltung eine zweite Verwaltung steht. Es gibt einige, die diesen Grundsatz nicht kennen, und das erzeugt bei einzelnen Dienststellen draußen das Gefühl der Verlassenheit und das Gefühl, daß jemand da ist, der ihnen dauernd dreinzureden befugt ist, auch wenn es gar nicht richtig ist. Daher müßten auch da klare Verhältnisse sein. Die Personalvertretung ist Personalvertretung, aber nicht Verwaltung. Sie will es auch gar nicht sein. Sie wird daher ganz gerne ihren Untergliederungen, wenn sie davon abweichen — und das tun sie —, sagen, daß es so ist.

Aber es gehört noch eines dazu. In Kreisen der Personalvertretung besteht heute noch die Auffassung, daß sie eine politische Kommission sei. Ich glaube, Herr Kollege Freund wird mir zustimmen, daß es nun endlich an der Zeit wäre, daß man politische Kommissionen auch dem Gedanken nach allmählich abbaut. Ist die Personalvertretung politische Kommission, dann hat sie aufgehört, Personalvertretung zu sein. (*Abg. Freund: Wo besteht eine solche politische Kommission?*) Ja, sie ist politische Kommission, und hier könnte ich Ihnen ein paar hundert Beispiele bringen. (*Abg. Freund: Wo besteht eine solche wirklich?*) Es bleiben zum Beispiel Schreiben an die Verwaltung von armen Teufeln, die gerne eingestellt werden möchten oder die gern eine Pension haben möchten, nicht monate-, sondern jahrelang liegen, und zwar meist mit dem Hinweis: Es liegt bei der Personalvertretung. (*Abg. Freund: Das ist eine faule Ausrede!* — *Abg. Dr. Gorbach: Das war nicht „freundlich“!*) Personalvertreter selbst haben mir gesagt, nun, es müsse ja doch erst untersucht werden, wie der Mann ist. Das ist doch eine politische Tätigkeit. Seinerzeit war auch eine politische Kommission eingesetzt, die aus Männern der Verwaltung und Personalvertretung bestand, und ich weiß, auch die Personalvertreter, die schon länger da sind und die mitten aus dem Dienst kommen und große Erfahrung haben, lehnen das ab.

Aus diesem Grund geht meine Bitte sowohl an die Verwaltung als auch an Sie, Herr Kollege, daß hier klare Verhältnisse geschaffen werden, damit sich draußen die Bediensteten darnach richten. Vor allem für die kleineren Vorgesetzten, wie Bahnhofsvorstände, Meister und so weiter, wäre das wichtig, die immer nur

Hemmungen haben, weil sie sich teils einbilden, teils aber auch berechnete Gründe haben, zu glauben, daß da ständig einer aufpaßt, daß sie ja nicht zu streng im Dienst sind. In einem so kritischen Dienst wie bei der Eisenbahn muß eine gewisse Strenge vorhanden sein, und jeder Personalvertreter, der selbst mit beiden Füßen im Dienst stand, wird das auch verstehen. Der bloße Grundsatz, der da und dort herrscht, die Personalvertretung sei dazu da, daß sie unter allen Umständen dem Kleinen hilft, führt nur dazu, daß natürlich viele Kleine glauben: Ich kann machen, was ich will. Hier müßte die Personalvertretung aufklärend einwirken. Wenn heute einer glaubt — und erst gestern hat einer gemeint, ich soll es doch verlangen —, die Personalvertretung soll abgeschafft werden, dann, meine Damen und Herren, muß ich Ihnen sagen: Die Personalvertretung ist eine von den wenigen Realitäten, bei denen ich auf dem Standpunkt stehe, daß sie zu legalisieren sind. Wir gehen heute nicht mehr so weit zurück, daß wir sagen: Weg mit jeder Vertretung des Personals! Nein, gerade ein solcher Betrieb braucht eine gesunde Personalvertretung; aber legalisiert, mit genauen Abgrenzungen und so weiter. Das wird die Personalvertretung selbst wahrscheinlich am allerbesten verstehen.

Und die menschlichen Beziehungen zueinander? Hier wird immer wieder von Bahnfremden gesagt: Es ist unerhört, was sich diese Schaffner alles erlauben! Frech sind sie wie die Wanzen! Sie glauben schon, sie können machen, was sie wollen!, und so weiter. Und auf der anderen Seite aber wieder (*Abg. Dr. Gorbach: Die Beziehungen!*) auch die Auffassung, daß der eine Dienstzweig weniger wert sei als der andere. Hier macht die Bahn vielleicht von allen anderen Betrieben eine Ausnahme, und zwar deshalb, weil sie so ein heikler Betrieb ist, der immer in Bewegung ist.

Der Beruf formt das menschliche Innere — das weiß jeder —, der Eisenbahnberuf ganz besonders. Und daher muß jeder Vorgesetzte und jeder Personalvertreter allmählich sich in den Beruf hineindenken können. Darum soll der Personalvertreter aus diesem Beruf heraus kommen. Es ist zum Beispiel ein großer Unterschied zwischen einem Lokomotivführer in seinem Denken und einem Schaffner. Der Lokomotivführer, der ganz allein auf der Maschine steht, der steht auch ganz allein vor dem Richter, wenn etwas passiert. Er ist verantwortlich für Hunderte von Menschen, die er hinter sich im Zug weiß, er hat stundenlang unter strengster Anstrengung der Seh- und Gehörnerven dort zu stehen. Es ist zum großen Teil der Einmannbetrieb vorgesehen, und da ist er eben allein.

Aber das genaue Gegenteil ist der Schaffner, der nie allein ist. Er muß durch das menschliche Gewimmel durchkommen und muß fertig werden mit allen Arten dieser Menschen und vor allem aber auch mit allen Unarten (*Abg. Populorum: Sehr richtig!*), ohne daß er die Möglichkeit hat — wenn er es auch gern möchte —, einem eine Saftige herunterzuhauen. (*Heiterkeit.*) Das kann er nicht, er ist Schaffner der Österreichischen Bundesbahnen. Ich muß sagen: Die Schaffner, die ich im Dienst sehe, sind außerordentlich korrekte Menschen und können auch etwas. (*Abg. Marie Emhart: Sagen Sie das auch den Leuten, die sagen, die Schaffner seien frech wie die Wanzen!*) Ich bin schon dabei. (*Heiterkeit.*)

Und noch etwas: Das Eisenbahnpersonal muß mehr geschult werden, als es irgendwo in einem anderen Betrieb notwendig ist, und zwar muß das ganze fahrende Personal ununterbrochen geschult werden. Das hat eine Folge: Das Eisenbahnpersonal ist im Durchschnitt weit intelligenter, als es die mitgebrachte Schulbildung etwa bedingen würde, und je intelligenter Menschen sind, desto empfindlicher sind sie und desto empfindlicher sind sie vor allem auf einem Gebiete, nämlich auf dem Gebiete des eigenen Fachwissens. Wenn man dem einen Vorgesetzten hinsetzt, der fachlich nicht ganz auf der Höhe ist, so anerkennt er ihn nicht. Und darum die Notwendigkeit, das fachliche Wissen unter allen Umständen in den Vordergrund zu rücken.

Und dann noch ein besonderes Kapitel, weil ich von den Lokomotivführern sprach. Das ist — wahrscheinlich geht es durch die ganzen Lokomotivführer in Österreich — die Meinung der Lokomotivführer, daß ihre Leistung nicht anerkannt wird. Ich weiß, woher das kommt, und Sie wissen es auch, aber ich gebe zu, daß ich die Gründe, warum man die neue Reihung so vorgenommen hat, nicht kenne. Aber früher einmal, in der Ersten Republik, war der Lokomotivführer weitaus höher gereiht. Er war in den meisten Fällen gleich dem Fahrdienstleiter. (*Abg. Freund: Dem Zugsführer!*) Das ist heute nicht mehr der Fall. Heute ist der Lokomotivführer wesentlich tiefer gereiht, und das verwunden die Lokomotivführer nicht, weil sie alle noch aus dieser Generation sind. Er ist gleich gereiht wie irgendein Kanzleibediensteter, der vielleicht ganz richtig gereiht ist, der aber kleinere Arbeiten zu machen hat und vor allem nicht die ungeheure Verantwortung des Lokomotivführers trägt. Und da entsteht bei den Lokomotivführern — und das sage ich Ihnen jetzt ganz besonders — die folgende Auffassung. Sie sagen: In der Ersten Republik und vorher schon, da waren wir Lokomotivführer die Garde der Sozialdemo-

kratischen Partei. Wir waren in der Lage, jederzeit den Befehl „Wenn mein starker Arm es will ...“ auszuführen, den Betrieb auch stillzulegen. (*Abg. Freund: Da sind Sie in einem großen Irrtum befangen! — Abg. Altenburger: Das ist nicht der einzige!*) Das war nicht möglich bei den Fahrdienstleitern, weil diese damals in ihrer Mehrheit der Deutschen Verkehrsgewerkschaft angehörten. In der Zweiten Republik ist das nun anders geworden. In der Zweiten Republik ist das große Korps der Fahrdienstleiter auch dort, und daher — ich sage immer die Meinung aus Lokomotivführerkreisen —: Jetzt sind wir politisch nicht mehr so wichtig, daher unsere Herunterreihung.

Ich persönlich verstehe die Herunterreihung nicht, denn sie waren früher weiter oben. Die Verantwortung ist nicht kleiner geworden. Die Züge fahren immer schneller, und die Tatsache, daß die Führer mehr auf Elektrolokomotiven und auf Triebwagen fahren, hat, glaube ich, ihren Dienst doch nicht um so viel erleichtert. Außerdem sind ja auch die Lokomotivführer auf Dampflokomotiven so gereiht. Hier bitte ich doch, dieses Kapitel einer Überprüfung zuzuführen.

Und das weitere ist dann die Plusstunden-Geschichte. Hier muß ich doch sagen, Herr Minister, daß mich die Antwort damals zwar befriedigt hat, aber nach dem, was ich heute gehört habe, befriedigt sie mich nicht mehr. Damals erhielt ich die Antwort, daß die Plusstunden zum größten Teil abgegolten seien, etwas mehr beim Lokomotivpersonal, etwas weniger beim fahrenden Personal. Ja, wenn heute das Lokomotivpersonal 400.000 Plusstunden hat und das andere Personal 1 Million, davon aber der größte Teil schon abgegolten ist, wieviel müssen die dann noch vor einem halben Jahr gehabt haben?

Dann die Abgeltung: in Freizeit oder in Geld? Das Personal steht zum größten Teil auf dem Standpunkt: Das sind Überstunden, und diese Überstunden sollen bezahlt werden. Die Verwaltung steht, glaube ich, auf dem Standpunkt, die Überstunden sollen in Freizeit abgegolten werden. Die Personalvertretung steht auch auf dem Standpunkt, in Freizeit, und zwar habe ich hier auch eine Begründung erfahren, die mir einleuchtet. Sie haben daran gedacht, daß man erstens die Tatsache der Überstunden ja als eine Ausnahme betrachten muß, daß es ja eigentlich keine geben sollte, und wenn man anfängt, sie zu bezahlen, werden die Leute vielleicht mehr und mehr Überstunden machen wollen (*Abg. Sebinger: Deswegen brauchen Sie keine Überstunden zu machen! — Heiterkeit*), das ist eine Erwägung, und dann aber auch, um einen gewissen Nach-

wuchs zu schützen. Ich glaube, es wird doch gut sein, auch dieses Kapitel zu prüfen.

Damit hängt zusammen die Frage der Wendezeiten, der Ausbleibezeiten. Auch hier, Herr Minister: Es haben mich alle Antworten befriedigt, aber diese zwei nicht. Auch hier erhielt ich den Bescheid, das mit den Wendezeiten, wo die Ausnahmebestimmung des § 10 der Dienstdauervorschrift zur Regel geworden ist, sei ein vergangener Zustand und werde nun nicht mehr geübt. Und hier erfahre ich aus dem Personal, daß es weiterhin, und zwar ununterbrochen geübt wird. Ich glaube, die Dienstdauervorschrift hat ja doch den Zweck, dem Personal nicht nur den Dienst vorzuschreiben, sondern auch die Ruhezeiten zu garantieren. Ich bitte daher, auf diesem Gebiete ebenfalls eine Untersuchung durchzuführen und nach Möglichkeit zu trachten, daß das Personal befriedigt werden kann.

Dann habe ich noch zum Schluß eine Bitte an den Herrn Minister. Ich sehe, es ist auch der Herr Generaldirektor der Post hier. Ich hätte das gar nicht vorgebracht, aber die Herren, die da drüben sitzen, würden mich furchtbar bedrängen, wenn ich das nicht täte, weil ich es gestern schon gesagt habe. Das ist die Verfügung, wonach der Zeitungszustellendienst auf dem Lande am Sonntag unterbleiben soll. In diesem Zusammenhang darf aber auch darauf hingewiesen werden, daß die Postzustellung auf dem Lande auch an den Wochentagen nicht überall so lückenlos ist, wie sie etwa sein sollte. Diese Frage hängt auch mit der Streuung des Fremdenverkehrs zusammen, die absolut notwendig ist. Zu diesem Zweck haben auch bereits ganz kleine Leute große Geldmittel — für sie große Geldmittel — aufgewendet, um Fremdenzimmer einzurichten. Da wir diese Streuung ja auch brauchen, ist die Maßnahme sehr bedenklich, wenn man bedenkt, daß so ein Fremder zwar keine großen Komfortansprüche, doch Anspruch auf gute Bahn- und Postverbindungen stellt und vor allem aber auch am Sonntag eine Zeitung bekommen will. Eine Zeitung ist heute nicht nur eine Unterhaltungsangelegenheit, sondern eine Notiz in einer Zeitung, die einer einen Tag zu spät erhält, kann unter Umständen darüber entscheiden, ob er Tausende gewinnt oder Tausende verliert. Man kann es auch den Fremden, die kommen, nicht verargen, daß sie am Sonntag ihr Blatt oder das heimische Blatt haben möchten. Ich glaube auch, es ist heute, in der Mitte des 20. Jahrhunderts, gar nicht vertretbar, wo gerade die Post mit der Automatisierung und so weiter weiß Gott wie weit schon vor anderen ist, daß hier plötzlich so ein Rückschritt erfolgt.

Freilich, die Begründung, daß die Postbeamten ihren Sonntag haben sollen, ist ja rein menschlich zu verstehen, aber das wollen auch die Eisenbahner und das wollen unsere Hausfrauen, die auch am Sonntag kochen müssen. Es gibt so viele Menschen, die am Sonntag arbeiten müssen, damit andere am Sonntag (*Abg. Dengler: ... faulenzen können!*) leben können oder dem Vergnügen nachgehen können. Daher wird sich auch bei der Post eine Möglichkeit finden — es sind ja nicht nur die Fremden, die betroffen sind —, daß man vielleicht zunächst einmal diese Verfügung um einige Monate hinausschiebt, um in der Zwischenzeit dann zu einer endgültigen generellen Lösung zu kommen. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Präsident: Ich erteile dem nächsten vorgemerkten Redner, Herrn Dr. Dipl.-Ing. Weiß, das Wort.

Abgeordneter Dr. Dipl.-Ing. Weiß: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich muß zuerst gemeinsam mit Herrn Abgeordneten Rom einen Antrag zur Regierungsvorlage, betreffend das Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1958, einbringen. Und zwar handelt es sich dabei um folgendes: Wir haben am vergangenen Montag das Luftfahrtgesetz beschlossen. Das Luftfahrtgesetz sieht ein Bundesamt für die Zivilluftfahrt vor, und dieses Bundesamt für Zivilluftfahrt scheint im Finanzgesetz nicht auf.

Ich gestatte mir, diesen Antrag zur Verlesung zu bringen:

Am 2. Dezember 1957 hat der Nationalrat das Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz) beschlossen. Dieses Bundesgesetz sieht die Errichtung eines Bundesamtes für Zivilluftfahrt vor. Da zur Zeit der Einbringung des Bundesfinanzgesetzes in den Nationalrat das Luftfahrtgesetz noch nicht beschlossen war, konnte daher auch für das Bundesamt für Zivilluftfahrt im Bundesvoranschlag 1958 keine Vorsorge getroffen werden. Nach der nunmehrigen Erlassung des Luftfahrtgesetzes ergibt sich daher die Notwendigkeit, durch eine entsprechende Abänderung des Entwurfes zum Bundesvoranschlag 1958 für die Gebarung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt durch Aufnahme entsprechender finanzgesetzlicher Verrechnungsansätze vorzusorgen. Da ferner der Förderungskredit für die Luftfahrt vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft (Zentrale) verwaltet wird, erscheint es notwendig, auch diesen Kredit statt wie bisher im Rahmen des Flugsicherungsdienstes gesondert darzustellen.

Eine Mehrbelastung des Bundesvoranschlages 1958 ergibt sich durch diese Änderungen nicht, da die Mehrerfordernisse für das Bundesamt für Zivilluftfahrt durch Rückstellungen von Ausgaben beim § 3 „Flugsicherungsdienst“ bedeckt werden können und die Förderungsausgaben bereits bisher beim Flugsicherungsdienst veranschlagt waren.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher den

Antrag:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Das Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1958 wird abgeändert wie folgt:

In der Anlage I „Bundesvoranschlag für das Jahr 1958“ ist auf Seite 106 der Titel 3 „Zivil-Luftverkehr“ wie folgt neu zu gliedern: Und nun kommt die Tabelle, die ich nicht verlesen kann. An der Summe ändert sich nichts, es tritt praktisch nur eine Verschiebung ein. *)

Weiter heißt es im Antrag:

In der Anlage VI „Systemisierungsplan der Kraftfahrzeuge des Bundes für das Jahr 1958“ ist ferner auf Seite 13 der Ansatz Kapitel 24 Titel 3 § 1 UT 1 „Flugsicherungsdienst“ in Kapitel 24 Titel 3 § 3 UT 1 abzuändern.

Ich gestatte mir, diesen Antrag dem Herrn Präsidenten zu überreichen.

Meine Damen und Herren! Ich habe nicht die Absicht, nunmehr die Betrachtung über Pelzmäntel und zerrissene Schuhe fortzusetzen. Ich möchte mich vielmehr darauf beschränken, einige grundsätzliche Fragen, die das Eisenbahnwesen betreffen, anzuschneiden.

Die Höhe des Budgets, die ständigen Diskussionen, die es um das Eisenbahnwesen auch in unserem Lande gibt, zeigen, welche außerordentliche Bedeutung das Eisenbahnwesen auch für Österreich besitzt. Wenn wir daran denken, daß gegenüber dem Jahre 1937 der Güterverkehr, nach Nettotonnen gerechnet, um ungefähr 75 Prozent, der Personenverkehr um ungefähr 71 Prozent zugenommen hat — trotz der Straßenkonkurrenz, trotz Luftfahrt —, so ergibt sich daraus die immense Bedeutung, die dem Eisenbahnwesen in unserer Wirtschaft zukommt. Die Eisenbahn ist das stählerne Band, das unsere Städte und unsere Industriezentren miteinander verbindet, und dieses stählerne Band ist aus unserem Wirtschaftsleben eben einmal nicht wegzudenken. Das Eisenbahnwesen ist im Verkehrswesen gewissermaßen das, was die Rohstoffindustrie in der Industrie darstellt, also jener Grundverkehr, auf dem sich die übrigen Verkehre aufstocken.

Demgegenüber ist das Interesse in der Öffentlichkeit am Eisenbahnwesen an sich sehr gering. Man betrachtet die Eisenbahn als eine außerhalb des Wirtschaftslebens stehende Körperschaft, die Eisenbahner als eine außerhalb des Wirtschaftslebens stehende Kaste. Vielleicht ist gerade auf dieses mangelnde Interesse der Öffentlichkeit mancher Zustand zurückzuführen, der bei den Eisenbahnen immer wieder beklagt wird.

Ich möchte mir aber nun gestatten, zuerst einige Gedanken über die gesetzliche Grundlage des Eisenbahnwesens auszusprechen.

Wir haben am 6. Februar des Jahres 1954 im Parlament das Gesetz über die Beförderung von Personen, Reisegepäck und so weiter, die

*) Nachstehend die beantragte neue Aufgliederung des Kapitels 24 Titel 3:

	Geb. Gruppe		persönliche	sachliche	Summe
	F	W			
§ 1 „Förderungsausgaben“	F	W	.	1,786	1,786
§ 1 Summe	1,786	1,786
§ 2 „Bundesamt für Zivilluftfahrt“:					
UT 1 „Verwaltungsaufwand“	V	W	.	.	.
UT 2 „Aufwandskredite“ (gesetzliche Verpflichtungen)	A/G	H	.	.	.
UT 3 „Sonstige Aufwandskredite“	A	W	.	.	.
§ 2 Summe
§ 3 „Flugsicherungsdienst“:					
UT 1 „Verwaltungsaufwand“	V	W	12,387	3,407	15,794
UT 2 „Anlagen“	An	W	.	39,000	39,000
UT 3 „Aufwandskredite“ (gesetzliche Verpflichtungen)	A/G	H	.	0,250	0,250
UT 4 „Sonstige Aufwandskredite“	A	W	.	11,550	11,550
§ 3 Summe ...			12,387	54,207	66,594
Titel 3 (Summe) ...			12,387	55,993	68,380

sogenannte Eisenbahn-Verkehrsordnung beschlossen, welche mit 1. Jänner des Jahres 1955 in Kraft getreten ist. Diese Eisenbahn-Verkehrsordnung umfaßt das Eisenbahnbeförderungsrecht, ist ein Teil des österreichischen Handelsrechtes und regelt die Beziehungen zwischen der Eisenbahn und ihren Benützern, den Verfrächtern und den Fahrgästen.

Im Jahre 1954 wurde ferner das Eisenbahnteilungsgesetz des Jahres 1878 wieder-
verlautbart, und wir haben heuer am 13. Februar das neue Eisenbahngesetz 1957 beschlossen, welches das Verwaltungsrecht für das Eisenbahnwesen regelt, also die Konzessionen, die Sicherheitsbestimmungen, die Bestimmungen über die Anrainerherstellungen und so fort. Was sehr erfreulich war, ist, daß mit diesem Gesetz nicht weniger als 36 Verordnungen und Gesetze aufgehoben werden konnten, was eine weitgehende Verwaltungsvereinfachung mit sich gebracht hat. Es gibt wenig Parallelen in der letzten Zeit, wo ähnliche Vereinfachungen in unserer Gesetzgebung durchgeführt wurden.

Ich bringe diese Rückschau deshalb, um klarzulegen, welche gesetzlichen Grundlagen für das Eisenbahnwesen heute in Österreich bestehen.

Es gilt darüber hinaus noch das sogenannte Privatbahnbegünstigungsgesetz, welches bis zum 31. Dezember des nächsten Jahres befristet ist, und es kommen noch dazu die Haftpflichtbestimmungen, die im Zivilrecht festgelegt sind.

Das Eisenbahnwesen an sich hat in Österreich eine klare gesetzliche Grundlage gefunden, und ich glaube, daß das Parlament mit dieser Leistung in den letzten Jahren zufrieden sein kann. Anders steht es allerdings mit der Rechtsstellung und den Rechtsgrundlagen, die der Staatsbetrieb Österreichische Bundesbahnen in Österreich hat, mit der Organisation und der ganzen Stellung, die dieser Verwaltungskörper, der eine große Zahl von Bediensteten beschäftigt, in Österreich besitzt.

Die Gestaltung der Tarife und der Löhne obliegt unserem Hauptausschuß. Und nun ist dazu folgendes zu sagen: Dieses Recht leitet sich ab aus einem Gesetz, das vom 13. April des Jahres 1920 stammt, und zwar aus einem Gesetz, das die Konstituierende Nationalversammlung beschlossen hat, also nicht das dann im Jahre 1920 verfassungsgemäß gewählte Parlament.

Dieses Gesetz umfaßt nur fünf Paragraphen. In diesen fünf Paragraphen ist dargelegt, daß die Volksvertretung ein Recht hat, über die Tarife der Eisenbahn und über die Löhne der Eisenbahnbediensteten zu bestimmen, daß aber aus bestimmten Gründen diese Arbeit dem Hauptausschuß übertragen wird.

Welches waren die Gründe zu diesem Gesetz überhaupt? Es ist interessant, daß auf diesem Gesetz die heutigen Tarife, Gehälter, das Besoldungsrecht aller Bediensteten der Bundesbahnen aufgebaut sind. Das erfahren wir allerdings nicht aus dem Gesetz, sondern das erfahren wir aus den Beilagen zu dem Gesetz beziehungsweise aus dem, was der Berichterstatter im Jahre 1920 dazu gesagt hat. Ich bringe das zur Kenntnis. Es heißt da:

„Es empfiehlt sich aber nicht, die Mitwirkung der Nationalversammlung so durchzuführen, wie es bei anderen Verwaltungsakten, an denen das Parlament beteiligt ist, zu geschehen pflegt, da die Festsetzungen vielfach so dringend sind, daß sie den Weg einer komplizierten parlamentarischen Behandlung nicht vertragen würden.“

Es ist darüber hinaus noch für ganz besondere Ausnahmefälle dem zuständigen Staatssekretär die Möglichkeit gewährt worden, einerseits auf dem Gebiete der Tarife und andererseits auf dem Gebiete der Entlohnung so rasch wie möglich solche Maßnahmen zu treffen, die mit Rücksicht auf „die derzeitigen außerordentlichen Verhältnisse und die derzeitigen so bedeutenden Schwankungen des Geldwertes keinen Aufschub erleiden dürfen“.

Man sieht also, daß dieses Gesetz aus dem Jahre 1920 seine Ursache in den Inflationsercheinungen der damaligen Zeit hatte. Dieses Gesetz benutzen wir auch heute noch immer, obwohl es bestimmt nur als vorübergehende Lösung gedacht war.

Daß Tarife und Löhne damals miteinander gekoppelt und in demselben Gesetz festgelegt wurden, ergibt sich auch aus einer anderen Bemerkung aus dieser Beilage. Es heißt dort:

„Eine Erhöhung der Betriebskosten erfordert bei einer vom finanzwirtschaftlichen Standpunkt richtigen Gebarung naturgemäß eine Erhöhung der Tarife, Gebühren und Preise, wie überhaupt das Prinzip Platz greifen soll, für jeden staatlichen Aufwand auch gleich die Deckung bereitzustellen.“

Meine Damen und Herren! Dieser Satz stammt nicht von Dr. Kamitz, sondern er stammt aus der Konstituierenden Nationalversammlung. Er hat nichts anderes zu bedeuten, als daß man aus der Tatsache der Inflation der damaligen Zeit heraus Tarife und Löhne miteinander gekoppelt hat.

Was aber besonders interessant ist, ist die Stellung, die das Personal der Bundesbahnen beziehungsweise der damaligen Staatsbahnen im Staate überhaupt einnimmt, und dazu ergibt sich nun eine klare Darstellung aus den stenographischen Protokollen, und zwar aus den Worten, die der Berichterstatter damals gebraucht hat. Er sagte ungefähr folgendes:

Es gibt bei den Eisenbahnen — es bezieht sich das auch auf die übrigen Staatsbetriebe, Monopolbetriebe und so weiter — drei verschiedene Kategorien von Bediensteten. Die erste bilden die eigentlichen pragmatisierten Beamten, deren Bezüge jeweils durch das Gesetz festgelegt werden; das sind also die eigentlichen Staatsbeamten, die nach dem normalen Gehaltsgesetz bezahlt werden. Zweitens gibt es solche Bedienstete, die Lohnverträge haben, deren Regelung ausschließlich eine Aufgabe der Verwaltung ist. Drittens aber gibt es daneben noch eine Kategorie von Angestellten, das sind solche, die ständig in den Betrieben beschäftigt sind, die in vielen Belangen eine ganz ähnliche Stellung wie die pragmatisierten Beamten des Staates und anderer öffentlich-rechtlicher Körperschaften einnehmen, die aber doch, weil sie nicht eigentlich Staatsangestellte sind — das ist das, was den Eisenbahner besonders interessiert —, sondern eben nur in staatlichen Betrieben beschäftigt sind, nicht unter die Dienstpragmatik fallen und deren Bezüge daher nicht unmittelbar von der Nationalversammlung durch Gesetz festzusetzen waren.

Auf diese Bestimmungen ist die Besoldungsordnung der Österreichischen Bundesbahnen aufgebaut; die Eisenbahner wissen also, daß sie eigentlich keine Staatsangestellten sind. Dagegen sind Staatsangestellte die im Punkt 1 Genannten, die Beamten, die also die Gesetze, die Verwaltungsgesetze und auch die Eisenbahngesetze zu vollziehen haben.

Und nun ergibt sich das Merkwürdige, daß diese pragmatisierten Staatsbeamten im Betriebe, oder sagen wir im Ministerium, in der Sektion II des Bundesministeriums für Verkehr, im Aussterben begriffen sind. Sie sind auf den Aussterbeetat gesetzt. Ich weiß nicht, wie viele es derzeit noch gibt; ich glaube, es sind noch fünf oder sechs Ministerialräte im Ministerium. Ich glaube, daß das nicht richtig ist. Denn das Gesetz kann nur vollzogen werden von Staatsbeamten und nicht von solchen, die eigentlich nicht Staatsbeamte sind, sondern nur bei den Österreichischen Bundesbahnen beschäftigt sind. Ich glaube daher neuerlich sagen zu müssen, was wir schon öfters festgestellt haben: Es ist eine Trennung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, zwischen den Aufgaben des Bundesministeriums und der Betriebsverwaltung der Österreichischen Bundesbahnen nötig und in der Zukunft erforderlich. Denn heute ist es nicht mehr so, daß die Eisenbahnen — das haben schon meine Vorredner gebracht — eine Monopolstellung besitzen, wie sie heute die Post oder die Salinen noch haben. Die Eisenbahn steht heute in einem schweren Konkurrenzkampf. Ein solcher Betrieb kann also

nicht von einem Ministerium verwaltet werden, sondern muß in irgendeinen eigenen Wirtschaftskörper umgewandelt werden.

Ein besonderes Beispiel, das sich also aus dieser merkwürdigen Rechtsstellung ergibt, ist die Besoldungsordnung der Österreichischen Bundesbahnen. Die Besoldungsordnung stellt ein paktiertes Recht dar, paktiert zwischen der Generaldirektion der Bundesbahnen und dem Zentralauschuß. Die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen existiert zwar de facto, aber eigentlich nicht de jure, denn sie ist in keinem Gesetz festgelegt, und der Zentralauschuß existiert de facto, aber eigentlich nicht de jure, denn er ist weder auf dem Betriebsrätegesetz aufgebaut, noch besitzen wir ein Personalvertretungsgesetz. Es haben also zwei wohl de facto, nicht aber de jure bestehende Organisationen einen Pakt miteinander geschlossen, der vom Hauptausschuß auf Grund eines Gesetzes sanktioniert wird, das ein ausgesprochenes Gesetz der Inflation ist, ein Gesetz, das nur für eine vorübergehende Zeit gedacht war.

Dieses Gesetz aus dem Jahre 1920 hat also keine andere Aufgabe gehabt, als der Inflation entgegenzuwirken beziehungsweise sich der Inflation anzupassen. Darauf sind heute in der Besoldungsordnung aufgebaut: Beförderungsbestimmungen, Prüfungsbestimmungen, Pensionen und Gehälter der Bediensteten der Bundesbahnen. Damit ist noch keineswegs gesagt, daß diese Besoldungsordnung deshalb auch schlecht sein muß. Ich bin der Meinung, daß die Gehaltsansätze im allgemeinen — nicht überall, aber im allgemeinen — gut sind. Aber sie weichen sehr stark von den übrigen Gehaltsbestimmungen unserer Bundesangestellten ab. Und daß das Personal nicht durchaus damit zufrieden ist, beweist die Tatsache, daß wir bereits sechs Novellierungen dieser Verordnung hinter uns haben und daß eine siebente Novellierung in Ausarbeitung begriffen ist.

Diese Besoldungsordnung ist auf dem Leistungsprinzip aufgebaut, das heißt, es gibt keine richtige Automatik, sondern mit jedem Posten ist eine bestimmte Gehaltsgruppe verbunden, und der, der in eine höhere Gehaltsgruppe will, muß auch auf einen höheren Posten kommen.

Ich bin der Meinung, daß dieses Leistungsprinzip nicht hundertprozentig funktioniert. Es tritt nämlich folgender Zustand ein: Ein Bediensteter, der einen höheren Posten haben will, bekommt ihn auf seinem Dienstort nicht. Er muß also ansuchen, und er muß übersiedeln. Weil das den meisten Bediensteten sehr unangenehm ist, entwickelt sich bei den verschiedenen Dienststellen ein ganz gewaltiger Kampf um die sogenannte Hebung von Posten.

Dieses Leistungsprinzip soll also gewissermaßen dadurch umgangen werden, daß Posten der Reihe nach gehoben werden. Ich glaube, es wäre doch zweckmäßiger, wenn man hier in Anpassung an das Gehaltsschema der Bundesbediensteten wenigstens eine teilweise Automatik und eine Beförderungsmöglichkeit für Bedienstete schaffen würde, die eine gewisse Dienstzeit bereits zurückgelegt haben, damit diese in den letzten Jahren nicht noch übersiedeln und nicht um eine höhere Gehaltsgruppe streiten müssen.

Meine Damen und Herren! Das Leistungsprinzip, nach dem wirklich jeder Bedienstete, der etwas leistet, auf den ihm angemessenen Posten kommen soll, ist ja sehr schön, aber entschuldigen Sie die Bemerkung: Ich weiß nicht, ob bei den Österreichischen Bundesbahnen immer nur die fachliche Leistung für diese Beförderung maßgebend ist oder ob nicht sehr häufig Leistungen einkalkuliert werden, die mit dem Eisenbahnbetrieb überhaupt nichts zu tun haben.

Diese Besoldungsordnung bringt also in einzelnen Belangen — nicht in sämtlichen Kategorien — eine gewisse Mißstimmung im Personal mit sich. In der heute so kurzen Rede des Herrn Kollegen Dr. Zechmann waren einige Bemerkungen enthalten, die durchaus bestätigt werden können. Zum Beispiel erscheint die Gruppe der Lokomotivführer ohne Zweifel benachteiligt. Diese sind heute in der Gruppe V b eingestuft und kämpfen schon lange darum, gegen Ende ihrer Dienstzeit eine Möglichkeit zu haben, in VI a eingestuft zu werden. Diese Wünsche sind begründet. Die Einmannbesetzung, die heute schon vom Herrn Kollegen Freund angeführt wurde, die größeren Lasten, die größeren Geschwindigkeiten, das alles gibt irgendwie eine Begründung, daß man diese Kategorie von Bediensteten — ich greife diese Wünsche nur aus vielen anderen Wünschen, die ebenfalls vorgebracht wurden, heraus — in irgendeiner Art berücksichtigt. Man darf nicht vergessen: Im Jahre 1946 sind auf 1 Million Lokomotivkilometer 177 Lokfahrbienstete gekommen, im Jahre 1956 sind es infolge der Elektrifizierung, des Einmannbetriebes und der Verdieselung nur noch 67 Bedienstete, die 1 Million Lokomotivkilometer leisten müssen. Ich glaube daher sagen zu müssen: So wenig sich in vielen Belangen gegen die Besoldungsordnung als solche sagen läßt, wird sie doch eine Novellierung erfahren müssen. Es werden gewisse Kategorien von Bediensteten gehoben werden müssen, noch besser aber wäre es, eine gewisse Automatik einzuführen, damit die Bediensteten gegen Ende ihrer Dienstzeit in eine höhere Gehaltsgruppe gelangen können.

Aber nun muß ich neuerlich eine Bitte aussprechen, die ich schon im Finanz- und Budgetausschuß dem Herrn Bundesminister gegenüber vorgebracht habe. Wenn diese Besoldungsordnung auf dem Leistungsprinzip aufgebaut ist, dann muß auch jemand da sein, der diese Leistung feststellt. Diese Feststellung einer solchen Leistung kann nur durch eine objektive Dienstbeschreibungskommission vorgenommen werden; sie liegt im Interesse des Personals. Das Personal muß das Gefühl haben, daß es tatsächlich gerecht behandelt wird. Man kann also nicht die Bewertung der Leistung des Personals dem Vorstand allein überlassen, sondern man muß, und zwar nicht erst in dem Zeitpunkt, da der betreffende Bedienstete um einen höheren Posten ansucht, sondern schon früher, durch eine objektive Kommission eine gewisse Bewertung durchführen, eine Bewertung, wie sie letzten Endes bei allen übrigen Staatsangestellten ebenfalls vorgenommen wird.

Ich weiß, Herr Bundesminister, Sie haben gemeint, es bestehe die Gefahr, daß dadurch ein neuer Bürokratismus entstehen könnte. Das mag an sich richtig sein, aber ich glaube, zu dem Zweck, Recht und Gerechtigkeit herzustellen, sollte man dieses Wagnis doch nicht scheuen. Das Personal darf nicht das Gefühl haben, daß es aus Gründen, die außerhalb seiner dienstlichen Tätigkeit liegen, zurückgesetzt wird. Ich wiederhole also neuerlich diese Bitte. Vielleicht läßt sich der Bürokratismus auf anderen Gebieten abbauen.

Ich weiß nicht, ob es heute unbedingt noch notwendig ist, daß es so viele Prüfstellen gibt. Es gibt einen Erfolgsprüfer, einen Gebarungsprüfer, es gibt Wirtschaftsprüfer und Bewirtschaftler beim Beschaffungsdienst. Es gibt also viele Stellen, um den kleinen Mann, den kleinen Beamten zu kontrollieren, zu prüfen, mit mißtrauischen Augen zu beobachten, manchmal so, als ob jeder von vorneherein schon im Verdacht stünde, ein Dieb oder ein korrupter Bediensteter zu sein. Ich weiß nicht, ob diese oft kleinlichen Kontrollen in diesem Ausmaß noch notwendig sind.

Der kleine Mann wird kontrolliert, aber, meine Damen und Herren, eine Aufsicht über das gesamte große Unternehmen der Österreichischen Bundesbahnen ist praktisch nicht vorhanden. Der größte Betrieb Österreichs wird autoritär und ohne Aufsicht geführt, denn der Rechnungshof ist wohl ein Kontrollorgan, das durch Stichproben kontrolliert, aber letzten Endes kein Aufsichtsorgan. Das führt uns neuerlich zu der Feststellung, daß es notwendig ist, die Behörde des Ministeriums vom Wirtschaftskörper zu trennen und über diesem Wirtschaftskörper wie über jedem anderen

Großbetrieb Österreichs einen Aufsichtsrat oder eine Verwaltungskommission — man mag sie nennen wie immer — zu errichten.

Ich bestätige aber das, was Herr Kollege Freund und was Herr Dr. Zechmann bereits gesagt haben: daß ein Bemühen der Bundesregierung, Ordnung auch in die Verhältnisse bei den Bundesbahnen zu bringen, vorhanden ist. Dieses Bemühen geht, wie es heute schon mehrmals dargelegt wurde, von der Konferenz der europäischen Verkehrsminister aus. Der Bericht des Stellvertreter-Ausschusses dieser Kommission an die Herren Minister hat die Bundesregierung dazu veranlaßt, ein Beamtenkomitee einzusetzen, und ich glaube, soweit ich darüber im Bilde bin und es beurteilen kann, daß dieses Beamtenkomitee bisher sehr gute Arbeit geleistet hat.

So wurden die Grundlagen festgelegt, nach denen im Sinne der bereits gemachten Ausführungen eine sogenannte Normalisierung der Konten vorgenommen werden soll. Ich glaube, daß diese Normalisierung der Konten richtig und notwendig ist. Sie besteht, wie bereits ausgeführt wurde, darin, daß die Sozialtarife, die sehr billigen Tarife für Schüler und für Angestellte, von einem anderen Ministerium übernommen werden, daß die Subventionstarife entweder vom Landwirtschaftsministerium oder vom Handelsministerium übernommen werden und daß vor allem die Pensionslasten neu berechnet werden und die Österreichischen Bundesbahnen mit diesen Pensionslasten nur so weit belastet werden, als sie damit belastet wären, wenn ihre Bediensteten nach dem ASVG. versichert wären, wobei natürlich alle jene außergewöhnlichen Umstände zu berücksichtigen sind, wie sie nur bei den Österreichischen Bundesbahnen auftreten, wo die Dienstzeiten verhältnismäßig kürzer sind. Wir haben ja bei den Eisenbahnen verschiedene Leistungen, die über das normale Maß eines Industriebetriebes hinausgehen; diese müssen selbstverständlich von der Eisenbahn übernommen werden.

Wenn also diese sogenannte Normalisierung der Konten vorgenommen werden würde, so ist es richtig, daß das Defizit — das papiermäßige Defizit der Bundesbahnen — damit weitgehend herabgesetzt und nur einige hundert Millionen Schilling betragen würde. Das wäre zweckmäßig, und es ergäbe sich über die ganzen Konten ein wesentlich besserer Überblick und eine wesentlich leichtere Kontrolle. Aber, wie schon Herr Abgeordneter Dr. Zechmann ausgeführt hat, es gibt keinerlei Änderung im Staatsbudget. Die Einnahmen- und Ausgabensummen nach dem Finanzgesetz bleiben gleich. Es tritt nur eine Verschiebung der Buchungen ein, eine Änderung in den Kon-

ten, das Gesamtdefizit des Staates bleibt daselbe.

Ich bin daher folgender Auffassung: Es ist richtig, wenn wir von der Normalisierung der Konten sprechen, und wir treten auch dafür ein, aber nicht nur für die Normalisierung der Konten, sondern für die Normalisierung der gesamten Verhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen. Ich glaube, daß mit dieser Normalisierung der Konten die Schaffung eines Wirtschaftskörpers, klare gesetzliche Grundlagen und ein klares Personalvertretungsgesetz unmittelbar zusammenhängen. Das gehört unbedingt dazu. Was bisher provisorisch, ja zum Teil sogar illegal war, wenn ich so sagen darf, muß eben eine solide und gesetzliche Grundlage bekommen.

Wenn man vom Wirtschaftskörper spricht, dann stellt mancher unserer Bediensteten die Haare auf. Als ich im vorigen Jahr dieses Thema ebenfalls angeschnitten habe, hat die Gewerkschaftszeitung der Eisenbahner einen kurzen Artikel gebracht, der die fettgedruckte Überschrift hatte: „Soll wieder abgebaut werden?“ Sehr freundlich war das nicht, denn ich habe vom Abbau überhaupt nicht gesprochen. Es ist ja gar keine Rede davon, daß in einer Zeit, in der es, wie wir gerade gehört haben, so viele Plusstunden gibt, in einem Zeitpunkt, wo wir eine derartige Zunahme des Verkehrs haben und wo wir uns alle dafür einsetzen, daß das Personal einen Anreiz bekommt, länger im Dienst zu bleiben, ein Abbau aktuell wäre. Das Durchschnittsalter, mit dem die Bediensteten heute in Pension gehen, ist 57 Jahre. In dem Augenblick, wo wir den Leuten einen Anreiz geben, länger zu bleiben, kann doch wirklich niemand mehr auf die absurde Idee eines Abbaues bei den Österreichischen Bundesbahnen kommen.

Ein bedeutender Abbau, meine Damen und Herren, ist allerdings vor zehn Jahren erfolgt. Man hat kein klares Bild über die Personalverhältnisse, die nach 1945 geherrscht haben. Wir wissen, daß vom April 1945 bis Ende des Jahres 1945 Bedienstete aufgenommen wurden. Am 31. Dezember 1945 hatten die Bundesbahnen einen Personalstand von 104.742 Bediensteten; davon waren 10.708 Bedienstete noch nicht aus der Gefangenschaft zurückgekehrt. Im August des Jahres 1946 wurden durch eine Verfügung des Bundesministeriums 15.000 Bedienstete abgebaut. Im Jahre 1947 folgte ein weiterer Abbau, eine zweite Welle des Abbaues. Die Zahl jener Bediensteten, die damals entlassen oder pensioniert wurden, ist mir leider nicht bekannt, aber ich glaube, es waren insgesamt, bei beiden Wellen, ungefähr 25.000 bis 30.000 Bedienstete. Das waren keine Abbaumaßnahmen auf Grund

der NS-Gesetze, sondern es waren Abbaumaßnahmen, die notwendig geworden waren, weil der Personalstand zu groß war und weil die Betriebsleistungen der Bundesbahnen weitgehend nachgelassen hatten.

Es sind dabei viele Bedienstete zu Schaden gekommen, die bereits vor 1938 Dienst gemacht haben, und es sind viele Bedienstete im Dienst geblieben, die erst nach 1945 oder im Jahre 1945 eingestellt worden waren. Viele abgebaute Bedienstete haben sich um eine Wiedereinstellung bemüht. Ich glaube, daß der Prozentsatz jener, die zur Wiedereinstellung in Frage gekommen wären, gar nicht übermäßig groß ist. Aber sie sind leider nicht neu aufgenommen worden, weil die Verwaltung ein Höchstalter von 25 Jahren für Aufnahmen vorgeschrieben hat. Die verschiedenen Leute, die um Aufnahme angesucht haben, haben die Antwort bekommen: „Aus personalwirtschaftlichen Gründen derzeit nicht möglich“ oder „Kein Bedarf“, und nunmehr, nachdem 10 oder 12 Jahre vergangen sind und die Bediensteten neuerlich ansuchen, bekommen sie den Bescheid: „Wir bedauern, wegen Altersüberschreitung ist Ihre Wiedereinstellung leider nicht möglich.“

Es ist klar, daß es viele Bedienstete gibt, die sich dadurch vor den Kopf gestoßen, an der Nase herumgeführt sehen. Ich glaube, es wäre bei einigem guten Willen möglich gewesen, viele dieser Bediensteten wieder einzustellen, und dies wäre auch heute noch möglich. Es wird dagegen vorgebracht, daß ein äußerst ungünstiger Altersaufbau bei der Bundesbahn vorhanden sei. Sie habe genug alte Bedienstete, und wenn sie wieder solche alte Leute aufnehme, trete eine neuerliche Überalterung des ganzen Beamtenkorps der Österreichischen Bundesbahnen ein.

Ich glaube, daß dieser Einwand nicht vollkommen richtig ist. Wir haben bei den Bundesbahnen sehr viele alte Leute, die in nächster Zeit in Pension gehen, aber gerade das sogenannte Mittelalter fehlt, und diese Lücke könnte aufgefüllt werden durch jene Bediensteten, die bereits in den Jahren 1938 bis 1945 Dienst gemacht, Prüfungen abgelegt und ein gewisses Alter noch nicht überschritten haben. (*Präsident Böhm übernimmt den Vorsitz.*)

Man darf nicht vergessen, daß ein Zugbegleiter oder ein Lokomotivführer theoretisch, wenn er mit 18 Jahren eingestellt wird, bei 30 Dienstjahren, also mit 48 Lebensjahren in Pension gehen kann. Unter den Wiedereinstellenden gibt es eine gewisse Gruppe von Leuten, die, statt mit 50, 52 oder 55 Jahren in Pension zu gehen, bis 60 dienen können. (*Abg. Holzfeind: 18jährige Lokführer kann ich mir nicht vorstellen!*) Wird einer mit 18 Jahren eingestellt, dann wird ihm die Zeit

von 18 Jahren an gerechnet. (*Abg. Freund: Er braucht zehn Jahre, bis er Lokomotivführer wird!*) Schon gut, das weiß ich schon, ich sage: „theoretisch“ ist es möglich, nach 30 Jahren Dienst in Pension zu gehen. Ich sagte ausdrücklich, „theoretisch“ ist es möglich (*Abg. Rosa Jochmann: Theoretisch ist viel möglich!*), praktisch gehen die Leute mit 52, 53 Jahren. (*Abg. Freund: Da hat er ja seine Dienstzeit!*) Ich meine, es gibt immerhin eine gewisse Altersspanne, in der man noch Leute unterbringen könnte.

Abschließend möchte ich aber noch folgende Bemerkungen zum Budget des heurigen Jahres machen. Ich weiß, man hat es nicht sehr gern gehört, als ich erklärt habe, daß die Österreichischen Bundesbahnen im heurigen Jahr ein gutes und schönes Budget haben. Ich habe erklärt, daß das Budget schöner ist, als es je vor dem Krieg war, und das ist ohne Zweifel richtig! Die Betriebsausgaben des heurigen Jahres sind mit 7.094 Millionen Schilling festgesetzt. Dazu kommt ein außerordentlicher Aufwand von 732 Millionen. Insgesamt stehen 7 Milliarden 826 Millionen auf der Ausgabenseite.

Die Einnahmenseite möchte ich keiner genaueren Betrachtung unterziehen, weil die budgetären Einnahmen durch die sehr niedrigen, untevalorisierten Tarife und die wesentlich höheren Leistungen gegenüber dem Jahre 1937 schwer zum Vergleich herangezogen werden können.

Ich habe mir die Mühe gemacht und habe aus dem Geschäftsbericht des Jahres 1937 die Ausgaben herausgenommen, habe sie mit den entsprechenden Indexziffern multipliziert, habe dann noch 75 Prozent dazugeschlagen — denn 75 Prozent macht ungefähr die Steigerung der Leistungen des Betriebes aus — und komme mit allen diesen Ansätzen auf 6.054 Millionen Schilling. Das ist also um etwas mehr als 1 Milliarde weniger, als es im Jahre 1958 der Fall ist.

Natürlich werden Sie mir sagen: Dieser Vergleich hinkt an allen Ecken und Enden. (*Abg. Populorum: Natürlich!*) Denn wir haben selbstverständlich auch den Wiederaufbau zu berücksichtigen. (*Abg. Dr. Migsch: Sie haben damals die Anlagen verschlampt! Jetzt muß man sie eben korrigieren! Das ist ja der Jammer, daß die Anlagen verschlampt waren!*) Lassen Sie mich doch fertig reden, Herr Doktor! Ich möchte feststellen, daß im Jahre 1937 die Anlagen nicht verschlampt waren, daß eine Verschlamplung der Anlagen erst mit dem Krieg begonnen hat. Die Jahre 1936 und 1937 haben zwar einen außerordentlich schwachen Verkehr gehabt — es war ja die Zeit der Wirtschaftskrise —, aber die

Anlagen waren in Ordnung. Das kann ich Ihnen sagen: Die Schwierigkeiten sind während des Krieges aufgetreten, daran gibt es gar keinen Zweifel. (*Abg. Rosa Jochmann: Aber sie sind da!*)

Was nun den Wiederaufbau betrifft, so bin ich der Meinung, dieser Wiederaufbau erscheint geldmäßig gesehen — geldmäßig! — bereits erledigt. Denn hätten wir alles so wiederaufgebaut und in denselben Zustand versetzt, wie es zur Zeit vor den Bombenangriffen war, wären wir mit unserem Wiederaufbau schon fertig! Es ist selbstverständlich, daß wir beim Wiederaufbau alles größer und moderner gestaltet haben und daß das natürlich mehr Geld gekostet hat. Das kann niemand den Österreichischen Bundesbahnen vorwerfen, genau so wenig, wie man es dem Wiederaufbaufonds vorwerfen kann, daß man dort, wo früher ein einstöckiges Haus gestanden ist mit einem Gangerl und einer Bassena auf dem Gang, nicht wieder so ein Haus aufgebaut, sondern selbstverständlich ein modernes Haus hingestellt hat. Was auf der einen Seite recht ist, muß auf der anderen Seite billig sein.

Aber selbstverständlich, Herr Dr. Migsch, ist die Modernisierung der Österreichischen Bundesbahnen zurückgeblieben und daher eine Modernisierung unseres Eisenbahnwesens unter allen Umständen erforderlich, und da bin ich der Meinung, daß das zu wenig beachtet wird. Es ist zwar ein Investitionsprogramm der Bundesregierung aufgestellt worden. Dieses Investitionsprogramm befaßt sich aber nur mit der Elektrifizierung und mit einigen Bahnhofgebäuden, während ich der Meinung bin, daß ein Investitionsprogramm vor allem eine Rangliste zur Modernisierung der Eisenbahn darstellen müßte, auf weite Sicht gesehen und geplant. Vor dem Jahre 1938 hat es eine Unterscheidung ... (*Abg. Freund: Herr Präsident, gestatten Sie einen Zwischenruf! Das haben wir ja gehabt, das langfristige Investitionsprogramm, aber das Geld haben wir nicht gehabt! — Abg. Populorum: Es war alles darin, die Wagenparkerneuerung, alles war drinnen!*) Es wäre sehr schön, wenn man das einmal der Öffentlichkeit vorlegen würde. Bitte, ich weiß auch nicht, ob die weiteren Investitionen nach dem Programm durchgeführt wurden; das kann ich nicht ohne weiteres beurteilen. (*Abg. Dr. Migsch: Was ihr verschlampt habt, müssen wir jetzt gutmachen! — Abg. Altenburger: So schön müssen ja die Bahnhöfe nicht sein! — Abg. Freund: So dreckig, wie ihr es gewöhnt seid! — Präsident Böhm gibt das Glockenzeichen.*) Bitte, meine Damen und Herren, ich bemühe mich bestimmt, die Dinge völlig sachlich zu betrachten. Ich habe nicht die Absicht, hier

zu polemisieren. Ich will sie vollkommen sachlich betrachten, und es steht Ihnen frei, jederzeit darauf zu erwidern.

Meine Herren! Es hat vor 1938 zwei Gattungen von Investitionen gegeben, die erste Gattung à fonds perdu, die keinerlei Rationalisierung mit sich gebracht hat, und eine zweite Gattung, die eine Rationalisierung und Verbilligung im Betrieb zur Folge hatte. Es wäre nicht schlecht, ja es wäre zweckmäßig, wieder auf eine ähnliche Form der Investitionskredite zurückzugreifen. Wenn die Österreichischen Bundesbahnen einmal eine Bilanz aufgestellt haben werden, dann wird man auch klar sehen, was die Investitionen tatsächlich gebracht haben. Letzten Endes muß ja das Geld, das man hineinsteckt, irgendwo eine Rationalisierung und Verbilligung des Betriebes ergeben. Das würden wir dann sehen, wenn wir eine klare Bilanz legen würden, die wir derzeit leider Gottes nicht legen können. Ich weiß, meine Damen und Herren, daß auch Bestrebungen nach der Richtung im Gange sind, auch hier Klarheit und Ordnung zu schaffen. Ich bin vor allem der Meinung, daß all das forciert werden müßte, was Rationalisierung und was Sicherheit mit sich bringt, Rationalisierung selbstverständlich durch die Elektrifizierung und Verdieselung sowie durch den Fahrzeugbau. Vor allem aber, meine Damen und Herren, wird es notwendig sein, ein größeres Augenmerk den Sicherungsanlagen der Bundesbahn zuzuwenden. Wie notwendig ein solches Programm ist, möchte ich nur an folgendem Beispiel beweisen:

Solbad Hall in Tirol hat eine neue Sicherungsanlage bekommen, die über 7 Millionen Schilling gekostet hat. Meine Damen und Herren! Rechnen Sie einmal aus, wieviel Bahnhöfe es gibt, die auch eine neue Sicherungsanlage bekommen sollen, was jede einzelne kostet, und rechnen Sie aus, was für ein immenser Betrag da herauskommt. Das meine ich unter einem Investitionsprogramm. Und wenn Sie sich zusammensetzen, um das zu überlegen, dann werden Sie daraufkommen, daß das der österreichische Staat in diesem Ausmaß überhaupt nicht leisten kann, daß also Wege gefunden werden müssen, um doch den sicheren Betrieb zu gewährleisten und mit geringeren Geldmitteln auszukommen. Das meine ich mit einem klaren Programm, um die Bundesbahnen vor Fehlinvestitionen zu schützen, denn es ist gefährlich, Investitionen zu improvisieren.

Meine Damen und Herren! Ich wollte Ihnen nichts anderes darlegen, als daß einerseits die gesetzgeberische Regelung des österreichischen Eisenbahnwesens weitgehend fortgeschritten und den modernen Verhältnissen

angepaßt ist, und gebe andererseits zu, daß auch Ansätze für eine wirtschaftliche Ordnung bei den Österreichischen Bundesbahnen vorhanden sind, um gesunde Verhältnisse zu schaffen. Es zeichnen sich die Möglichkeiten ab, auch im Verkehrswesen geordnete Verhältnisse zustandezubringen und das Interesse an diesem so außerordentlich wichtigen Verkehrsmittel, wie es die Eisenbahnen sind, zu heben.

Meine Fraktion wird dem Budget die Zustimmung geben. *(Lebhafter Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident Böhm: Der von den Herren Abgeordneten Dr. Weiß, Rom und Genossen eingebrachte Antrag ist genügend unterstützt und steht daher zur Debatte.

Als nächster Redner gelangt der Herr Abgeordnete Herke zum Wort.

Abgeordneter Herke: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! In der letzten Budgetsitzung über das Kapitel Verkehr und Elektrizitätswirtschaft habe ich schon auf die Notwendigkeit der Errichtung der „Ostbahn“ mit der Verbindung Bleiburg—Sankt Paul im Lavanttal hingewiesen. Durch den Friedensvertrag von Saint-Germain wurde das Mießtal mit seinen Lagerstätten und Industrien sowie dem Bahnknotenpunkt Unterdrauburg an Jugoslawien abgetreten und damit die direkte, auf österreichischem Staatsgebiet führende Bahnverbindung zwischen dem Lavanttal und dem übrigen Kärnten unterbrochen.

1920 fand im gemischtsprachigen Gebiet Kärntens eine Volksabstimmung statt, die eindeutig zugunsten des Verbleibens dieses Gebietes bei Kärnten und damit bei Österreich ausgefallen ist. Als Anerkennung für die Treue zu Kärnten und Österreich hat die Staatsregierung durch ihren damaligen Staatssekretär die Erklärung abgegeben — und sie wurde von der damaligen Staatsregierung einmütig gebilligt —, daß das Lavanttal mit dem übrigen Kärnten durch eine zu errichtende Bahnverbindung jene grundlegenden Voraussetzungen erhält, die eine weitere volkswirtschaftliche Entwicklung gewährleisten sollen.

Der Staatssekretär erklärte damals: „Die Verkehrsverhältnisse in Kärnten erfordern im Hinblick auf die Bestimmungen des Staatsvertrages von Saint-Germain eine besondere Vorsorge der Regierung. Auf Grund eines Kabinettsratsbeschlusses vom 2. Dezember 1919 kann ich im Namen der Regierung erklären, daß diese bereit ist, die im Interesse des Verkehrs und der leichteren Versorgung der Landeshauptstadt Klagenfurt und des übrigen Kärntens notwendige Bahnverbindung nach Maß-

gabe der finanziellen Leistungsfähigkeit des Staates und der durch die neue Grenzbestimmung geschaffenen verkehrspolitischen Lage herzustellen und insbesondere für den Fall, daß die Volksabstimmung in der Zone A zugunsten des österreichischen Staates ausfällt, die gesetzliche Sicherstellung des Baues einer Klagenfurt über Völkermarkt mit dem Lavanttal verbindenden Bahnlinie“ — die sogenannte Ostbahn — „in die Wege zu leiten“.

In der großen österreichisch-ungarischen Monarchie war das Lavanttal wirtschaftlich und verkehrstechnisch sehr eng mit Krain verbunden. Daher erfolgte die Eisenbahnerschließung des Lavanttales zuerst durch eine Stichbahn von Marburg aus, sodaß der durch den Friedensvertrag von Saint-Germain geschaffenen neuen raumpolitischen Situation nur durch die zu erbauende grenzparallele Verbindungsbahn zwischen Bleiburg und Sankt Paul Rechnung getragen werden kann.

Wie stark die Ungunst der Verkehrs- und Grenzlage zusammen mit anderen Ursachen das gesamte öffentliche, private und wirtschaftliche Leben beeinträchtigt hat, zeigt die Tatsache, daß der Bezirk Völkermarkt gegenüber den anderen Bezirken des Landes Kärnten wohnbevölkerungsmäßig sehr weit zurückgeblieben ist. Wenn ich nur einen Vergleich herausgreife: Gegenüber dem Bezirk Spittal, dessen Bevölkerungszahl vom Jahre 1900 bis 1951 um 52 Prozent zugenommen hat, betrug die Zunahme für den Bezirk Völkermarkt nur 8,8 Prozent. Neben der bevölkerungspolitischen Situation ist der Bezirk Völkermarkt — der durch das Fehlen der Bahnverbindung am meisten betroffen wird — gegenüber den anderen Bezirken Kärntens auch wirtschaftlich stark benachteiligt und weist die meisten Berufspendler mit weit entlegenen Wohnorten auf. Ebenso verzeichnet der Bezirk Völkermarkt die meisten Arbeitsuchenden, die vor allem in westliche Bundesländer vermittelt werden müssen, sodaß eine schwerwiegende biologische Erosion besteht, über deren wirtschaftliche und staatspolitische Folgen kein Zweifel bestehen kann. Dazu kommt noch, daß die jahrzehntelange wirtschaftliche Depression und die politische Beunruhigung sich auf die Geburtenzahl sehr ungünstig ausgewirkt hat, denn sie liegt im Bezirk Völkermarkt seit Jahrzehnten um rund 10 Prozent niedriger als in den anderen Kärntner Landbezirken.

Der Kärntner Landtag hat sich des öfteren mit der wirtschaftlichen und bevölkerungspolitischen Situation Südkärntens befaßt und ist zur einmütigen Auffassung gelangt, daß es nur durch eine Eisenbahnverbindung des Bezirkes Völkermarkt mit dem Lavanttal, das in der Zweiten Republik zweifelsohne einen

großen wirtschaftlichen Aufstieg erfahren hat und in dem sich eines der größten österreichischen Braunkohlenlager befindet, möglich sein wird, grundlegend Wandel zu schaffen. Aus diesem Grunde wurde bereits im Jahre 1927 die Einlösung des seinerzeitigen Versprechens vom Jahre 1920 gefordert, jedoch haben Wirtschaftskrisen und die anschließenden politischen Verhältnisse in den dreißiger Jahren es verhindert, dieses so lebenswichtige und in gleicher Weise volkswirtschaftlich und staatspolitisch bedeutsame Projekt zu verwirklichen.

Ich bin mir bewußt, daß die Realisierung dieses Projektes nicht eine Ressortangelegenheit des Verkehrsministers und des Finanzministers allein sein kann, sondern daß es Aufgabe der Bundesregierung sein muß, das Versprechen von ehemals einzulösen und dem notleidenden Grenzbezirk und Grenzgebiet in Südkärnten Hilfe zu gewähren. Nur dadurch wird es möglich sein, der Bevölkerung dieses Gebietes dieselben wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Möglichkeiten zu gewähren, wie sie in den anderen österreichischen Gebieten, die von solchen staatspolitischen Umwälzungen nicht betroffen worden sind, schon seit jeher bestehen. Da in Zukunft bei einem gemeinsamen europäischen Markt vor allem die Standortbedingungen für weitere wirtschaftliche Entwicklungen maßgebend sein werden, glaube ich, daß die Erbauung der Ostbahn, welche nur 17 km lang wäre, unbedingt notwendig ist. Ich bin überzeugt, daß die Industrie im Grenzgebiet, die heute auf einem Umweg von 166 km über die Steiermark ihre Braunkohle anliefern muß, obwohl sie nur 26 km Luftlinie vom Braunkohlenlager entfernt liegt, früher oder später nicht mehr konkurrenzfähig sein wird. Dasselbe gilt auch für die modernst eingerichtete Papierfabrik Österreichs, Frantschach, die interessiert ist, für ihre Überseeexporte den kürzesten Weg zum Meer zu erreichen.

Zusammenfassend möchte ich das Hohe Haus bitten, Verständnis für die Kärntner Belange zu haben. Das Kärntner Volk hat seine Staatstreue zu wiederholten Malen unter Beweis gestellt, hat dafür auch Blutopfer und materielle Opfer gebracht und darf mit Recht erwarten, daß die Zweite Republik endlich das Versprechen einlöst, das die Erste Republik seinerzeit gegeben hat.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich den Herrn Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft bitten, zur weiteren wirtschaftlichen Hebung und Förderung des gemischtsprachigen Gebietes auch den Bau des Edlinger Laufkraftwerkes im Bezirk Völkermarkt in Angriff zu nehmen. Auch diese Energiequelle ist ein

weiterer Grundpfeiler für eine Industrialisierung und wirtschaftliche Stärkung Südkärntens, denn erst mit der Erbauung der Verbindungsbahn Bleiburg—Sankt Paul und mit der Errichtung des Edlinger Kraftwerkes sind die Hauptvoraussetzungen für eine günstige Gesamtentwicklung geschaffen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident **Böhm**: Als nächster Redner gelangt der Herr Abgeordnete Dr. Gredler zum Wort.

Abgeordneter **Dr. Gredler**: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Wenn ich von dem Vorredner mit einem Spezialwunsch, einem sehr berechtigten Spezialwunsch absehe, haben vor diesem drei Angehörige der Bahn gesprochen. Begreiflicherweise fanden sie alle, gleichgültig in welcher Partei sie stehen, Worte großen Lobes für jene schöne „Frau Eisenbahn“, um einen Ausdruck zu gebrauchen, den mein Kollege Zechmann übernommen hat von Herrn Dr. Weiß, der ihn, glaube ich, im vergangenen Jahr geprägt hat: einer schönen Frau in einem Pelzmantel mit schlechten Schuhen. Bei den schlechten Schuhen ist wohl an den schlechten Oberbau gedacht. Nun, ich bin mit dieser schönen Frau nicht verheiratet, ich gehöre nicht dem Status der Bahn an und habe zu dieser schönen Frau ein etwas lockeres Verhältnis. Ich bin als Eisenbahnkonsument eher in der Lage, vielleicht sagen wir, in die Gewandung der schönen Frau ein wenig hineinzublicken und dabei den einen oder anderen Schönheitsfehler festzustellen. (*Abg. Dengler: Oberbau! — Heiterkeit.*) Herr Kollege, Sie haben da nicht ganz unrecht. Auch der Oberbau, der allerdings auch in unserem Beispiel bei den Schuhen verwendbar ist — es ist also keine Lollobrigida —, auch dieser Oberbau der Bahn fand in unseren Reden schon Kritik.

In meinen heutigen Darstellungen muß ich Sie bei der Charakterisierung der Schönheitsfehler, zumal die Schuhe — gleich Oberbau — heute schon mehrfach zitiert wurden, leider mit sehr viel Zahlenmaterial plagen. Ich fürchte, daß die Präsenz des Hauses noch stärker leiden wird. Ich habe Sie heute vormittag schon bei dem Problem Integration mit einigen Zahlen belastet, ich kann aber bei diesem Problem Bundesbahn nicht umhin, auch hier mit verschiedenen Zahlen zu operieren. Denn gestützt auf diese Zahlen werde ich versuchen, die Schönheitsfehler, den mangelnden Oberbau der „schönen Frau“ und andere Dinge, anzugreifen.

Den Gegensatz — das ist vielleicht in Anlehnung an das, was auch heute vormittag gesagt wurde — zwischen einem hohen Investitionsbedarf in Österreich auf allen Ge-

bieten der Wirtschaft einerseits und einer großen Kapitalknappheit andererseits bestimmt nicht nur die österreichische Wirtschaft und ihre Entwicklung, sondern letzten Endes auch die ganze weltwirtschaftliche Lage. In Österreich ist dieser Bestimmungsfaktor aber durch das steigende Defizit der staatlichen Verkehrswirtschaft ein besonders ungünstiger. Mangels brauchbarer Unterlagen für die einzelnen Verkehrsträger will ich diesen klaffenden Gegensatz am Beispiel des größten österreichischen Verkehrsträgers, den Österreichischen Bundesbahnen, aufzeigen. Diese Bundesbahnen haben immerhin zum Unterschied etwa von dem betriebswirtschaftlich und finanzwirtschaftlich nicht gerade sehr ausreichenden Jahresbericht der Post in ihren Geschäftsberichten doch recht aufschlußreiche Unterlagen geboten. Ich darf vielleicht in diesem Zusammenhang den verkehrspolitischen Ausschüssen der Freiheitlichen Partei danken, die es sich zur Aufgabe gemacht haben, aus vorhandenen Unterlagen das eine oder andere zu errechnen, uns Material zur Verfügung zu stellen, was den einzelnen Abgeordneten besonders unserer Partei, die ja keine Kammern und keine Berufsorganisationen zur Verfügung hat, an sich nicht ganz leicht wäre.

Nach einer Erhebung der UNO-Wirtschaftskommission haben die westeuropäischen Länder in den vergangenen Jahren rund 5 Prozent ihres Nationaleinkommens in den Verkehr investiert, wobei die Investitionen in die Straßenverkehrsmittel ungefähr drei- bis zehnmal so groß waren wie jene bei den Eisenbahnen.

Aus dem recht gut geführten Monatsbericht des Österreichischen Institutes für Wirtschaftsforschung ist zu ersehen, daß in den Jahren 1948 bis 1954 das Volkseinkommen und die Investitionen folgende Entwicklung genommen haben: Wenn ich das Volkseinkommen mit 100 Prozent gleichsetze — also 355,7 Milliarden Schilling Volkseinkommen auf der Basis 100 Prozent —, so sind Bruttoinvestitionen etwa 70 Milliarden Schilling, das heißt 5 Prozent, und Bundesbahninvestitionen etwas über 3 Milliarden Schilling, 1 Prozent.

Der hohe investitionelle Nachholbedarf in der österreichischen Volkswirtschaft, deren Bruttoinvestitionsrate hundertprozentmäßig nicht höher ist als jene der westeuropäischen Verkehrsinvestitionen, ist also ein eindringliches Menetekel für die österreichische Verkehrswirtschaft im allgemeinen und jene der staatlichen Verkehrsträger, Bahn und Post, im besonderen. Es mahnt zur rechtzeitigen Vorsorge für die zukünftige Investitionsfinanzierung durch eine rationelle und wohl auch

weit vorausschauende Verkehrs- und Betriebspolitik bei den staatlichen Verkehrsträgern Bahn und Post, deren chronisches Defizit eine, wie ich schon sagte, gesamtwirtschaftliche Gefahr für die notwendige Kapitalbildung in Österreich bedeutet. Die Berechtigung dieser Mahnung und deren Dringlichkeit erhellt eindeutig aus dem Verhältnis der in den Kapiteln 24, 28 Titel 1 und Kapitel 29 und den übrigen Budgetposten des Staatsvoranschlages festgelegten Zahlen. Die beiden staatlichen Verkehrsträger vereinnahmen etwa 21 Prozent der Gesamteinnahmen und verausgaben etwa 29 Prozent der gesamten Staatsausgaben. Von den gesamten öffentlichen Abgaben in der Höhe von 18,8 Milliarden Schilling verbrauchen Bahn und Post allein über 10 Milliarden Schilling, das sind 53 Prozent der gesamten vereinnahmten öffentlichen Abgaben. Mit einem Gebarungsabgang von 3,2 Milliarden Schilling hat sich der Herr Bundesminister für Verkehr als der prominenteste Teilhaber am Staatsdefizit präsentiert, obgleich die ihm anvertrauten Verkehrsbetriebe Bahn und Post keineswegs als Zaungäste der österreichischen Wirtschaftskonjunktur angesprochen werden können.

Für diese alarmierende Fehlleistung kann der Entschuldigungsgrund „unzureichendes Verkehrsaufkommen“ nicht geltend gemacht werden. Zweifellos — und das hat mein Vorredner richtig beleuchtet — sind Gründe für ein Bahndefizit in vielfältiger Form natürlich gegeben, und auch darauf werde ich noch in objektiver Weise zu sprechen kommen. Das Verkehrsdefizit von 3,2 Milliarden Schilling ist gegenüber dem Vorjahr um 1 Milliarde Schilling gestiegen, wobei vom Steigerungsbetrag 862,2 Millionen Schilling auf erhöhte Personalkosten entfallen. Ob diese Steigerung ausschließlich auf die Erhöhung der Personalstände um etwas über 4200 Bedienstete zurückzuführen ist, kann ich aus den Teilheften nicht ersehen.

Es ist immerhin, sagen wir, ein Treppenzwischenstück in der Postgeschichte, daß trotz einer Vermehrung der Zahl der Postbediensteten gegenüber 1957 um fast 3000, genau genommen um 2895, der Herr Generalpostdirektor gewissermaßen als Gegenleistung für die Personalvermehrung den sonntäglichen Postzustelldienst eingeschränkt hat. Diese Einschränkung will er der Bevölkerung aufzwingen — darüber hat ja der Vorredner meiner Fraktion sehr eindeutig gesprochen. Er hat Gründe der heimischen Bevölkerung wie des Fremdenverkehrs angeführt und daß er sich anscheinend durch keine Gegenstellungen von seinem Vorhaben abbringen läßt. Ich möchte hier — zumal ein Briefwechsel mit dem Herrn Generalpostdirektor

vorliegt, aus dem zu ersehen ist, daß noch Verhandlungen stattfinden — nicht zu breit werden. Ich habe auf Grund dieses Briefwechsels auch eine von meiner Partei verlangte Anfrage zurückgestellt. Ich will natürlich in solche Verhandlungen nicht eingreifen, aber ich hoffe, daß doch jene Wünsche erfüllt werden, die namens meiner Fraktion Herr Dr. Zechmann hier so eindeutig unterstrichen hat. Ein um wahre demokratische Verwaltungspraxis besorgtes Parlament dürfte sich eine solche Mißachtung des Willens des Gesetzgebers und des Steuerzahlers nicht stillschweigend gefallen lassen und hätte dafür zu sorgen, daß der Sinn für Unterordnung unter die öffentlichen Interessen geweckt und auch praktisch beurkundet wird. So viel zu diesem Teilthema.

Der Herr Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat im Laufe der Budgetdebatte unter anderem der Meinung Ausdruck verliehen, daß dem chronischen Defizit der Bundesbahnen durch eine Abgeltung der betriebsfremden Lasten erfolgreich entgegen gewirkt werden könnte. Ich möchte dazu feststellen — auch hier im Einklang zu dem heute von meiner Fraktion schon Ausgeführten —, daß die Bilanz der Österreichischen Bundesbahnen durch eine Abgeltung betriebsfremder Lasten allein nicht in Ordnung gebracht werden kann. Das steigende Defizit der Bahn hat vielschichtige Ursachen, weshalb auch die Verkehrsministerkonferenz im vergangenen Mai in Paris — eine Institution, die heute mehrfach genannt wurde — erklärte, daß eine Normalisierung der Konten, das heißt eine Sichtbarmachung der nicht betriebsbedingten Lasten, worüber heute bereits sehr interessant auch schon Kollege Weiß gesprochen hat, und deren Anlastung an die jeweiligen Nutznießer keine vollständige Lösung des Problems der Eisenbahnfinanzen bedeutet.

Der Vizepräsident des Internationalen Eisenbahnverbandes in Paris, Staatssekretär a. D. Professor Dr.-Ing. Frohne, hat in sehr interessanten Betrachtungen der europäischen Eisenbahnwirtschaft in der im Mai erschienenen Sonderausgabe der Zeitschrift „Europa-Verkehr“ überzeugend dargetan, daß die erforderliche Sanierung der Eisenbahnen nicht einfach durch eine Anpassung der Einnahmen an die Ausgaben oder durch die Zuflucht in staatliche Subventionen anzustreben sei. Aus der reichen Erfahrung als Erster Präsident der betriebswirtschaftlich bekanntlich sehr gut geführten Deutschen Bundesbahn schöpft Dr. Frohne die Überzeugung, daß die Eisenbahn durchaus nicht unrentabel zu sein braucht, wenn a) die Leistungen in quantitativer und qualitativer Weise erhöht werden, b) die Ausgaben durch

organisatorische und betriebsökonomische Rationalisierungsmaßnahmen entsprechend gesenkt werden und c) das Wettbewerbsproblem im Verkehrswesen volkswirtschaftlich richtig gelöst wird. Auch zu dem letzteren Punkt später noch einiges dazu.

Eine Rückschau auf das letzte Jahrzehnt der österreichischen Verkehrspolitik im allgemeinen und die Eisenbahnwirtschaft im besonderen aus dem Blickwinkel der Ratschläge dieses oder anderer bekannter Verkehrsfachleute und dieses Leiters der größten europäischen Eisenbahnverwaltung zeigt einen erheblichen betriebswirtschaftlichen und organisatorischen Nachholbedarf der österreichischen Eisenbahnwirtschaft.

Die österreichische Volkswirtschaft — das ist in den letzten Tagen mehrfach betont worden — hat an dem europäischen Konjunkturaufschwung sicherlich in den letzten Jahren in gewissem Ausmaß teilgenommen. Sie hat damit auch für die Verkehrswirtschaft günstige Entwicklungschancen geschaffen. Die das Verkehrsaufkommen entscheidenden Faktoren zeigen, gemessen am Jahr 1937, einen ausgesprochenen Aufstieg. Wenn wir die Indexzahl 1937 mit 100 gleichsetzen, ist die industrielle Produktion im Jahre 1954 auf 143, im Jahre 1956 — das ist die letzte mir zugängliche Zahl — auf 155 gestiegen. Die Bruttoinvestitionen stiegen von 100 auf 387 beziehungsweise 424, der Beschäftigungsstand mit der Indexzahl 100 im Jahre 1937 ist ebenfalls auf 143 beziehungsweise 155 gestiegen. In den Jahren 1948 bis 1953 ist die Wachstumsrate des Sozialproduktes in Österreich durchschnittlich um 9 Prozent größer als in dem jeweils vergangenen Jahre.

Entsprechend dem gesamtwirtschaftlichen Aufschwung haben auch — und das ist in diesem Kapitel interessant — die Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen naturgemäß eine Aufwärtsentwicklung erbringen müssen. Verzeihen Sie, wenn ich Sie hier wieder mit einigen Zahlen langweilen muß, aber nur aus diesen erhellt dieser Prozeß. Die Nutzleistungen der Österreichischen Bundesbahnen haben im Jahre 1937 an Personenkilometern 3,772 Milliarden betragen. 1947 ist diese Zahl 3,645 Milliarden, 1956 steigt sie auf 5,748 Milliarden. Der mittlere Reiseweg steigt wieder von 1937, 1947 — also eine verhältnismäßig ungünstige Zahl —, 1956 von 33,5 km im Jahre 1947 auf 38,5 km, und 1956 bleibt er bei 38,5 km stehen. Nettotonnenkilometer: 1937 ist gleich 4151, Vergleichszahl 1947: steigend, Vergleichszahl heute: 7266. Die mittlere Beförderungsstrecke steigt von 150 auf 151, 1956 ist sie 159 km. Und trotz

dieser ausgesprochenen Mengenkonjunktur, bei der wir nur beim Jahr 1947 stellenweise in einigen Vergleichszahlen einen leisen Knick sehen, 1956 aber überall einen steilen Aufschwung, ist der Betriebserfolg rückläufig gewesen. Das erhellt aus allen heute genannten Zahlen. Obgleich 1956 gegenüber 1946 die Betriebseinnahmen von 433 Millionen Schilling um 1007 Prozent — da ist natürlich der Valorisierungsschlüssel drinnen —, auf 4,795 Milliarden gestiegen ist, die Investitionen von 302 auf 638 Millionen Schilling, das heißt um 376 Prozent gestiegen sind und gleichzeitig, trotz dieses Steigens der Betriebseinnahmen, trotz dieses Steigens der Investitionen — vergleichen wir immer mit einem Valorisationschlüssel von über 10 — stieg der Betriebsabgang von 168 Millionen Schilling im Jahre 1946 auf einen Abgang von 1.295 Millionen Schilling im Jahre 1956, das heißt um 670 Prozent, und der Gebarungsabgang — Schlüsselzahl 1946 von 302 Millionen Schilling — auf fast 2 Milliarden Schilling, also um über 434 Prozent. Solchermaßen mußte den Bundesbahnen in den Jahren 1946 bis 1954 aus Steuergeldern ein Betriebsabgang von über 5 Milliarden Schilling und ein Gebarungsabgang von fast 9 Milliarden Schilling gedeckt werden.

Die fatalistische Auffassung, daß dieses weitgehende Defizit unvermeidbar wäre und als zwangsläufige Auswirkung der Konkurrenz durch Kraftwagen und Flugzeug — zu beiden, Kraftwagen und vor allem Flugzeug, wird später noch einiges zu sagen sein — schlechtweg nicht verhütet werden könne, widerlegt der Vizepräsident des Internationalen Eisenbahnverbandes in der von mir erwähnten Studie über die gesamteuropäischen Eisenbahnen, indem er feststellt: „Auf keinen Fall sollten aber die Eisenbahnen, wie es vielfach geschieht, für die teilweise Abwanderung des Verkehrs nur einen ungenügenden Schutz durch den Staat verantwortlich machen.“ Noch besser als diese Erkenntnis des bereits zitierten Dr. Frohne beweist aber ein Vergleich der Betriebs- und Gebarungserfolge einiger europäischer Eisenbahnverwaltungen, welche doch unter ähnlichen, vielfach gleichen Umständen wie die Österreichischen Bundesbahnen arbeiten, daß sich ein positiver Betriebserfolg erzielen läßt. Auf die Schwierigkeiten beziehungsweise die kleine Zahl der aktiv arbeitenden Eisenbahnverwaltungen in Europa hat ja bereits der Vorredner meiner Fraktion, Herr Dr. Zechmann, mit Recht hingewiesen.

Im gleichen Zeitabschnitt, in welchem die Österreichischen Bundesbahnen einen Gebarungsabgang von — wie erwähnt — fast 9 Milliarden Schilling gehabt haben, der

übrigens bis Ende September auf die erschreckende Höhe von über 14 Milliarden Schilling angeschwollen ist, konnte in dem Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1957, das vom Präsidenten des Bundesbahn-Zentralamtes in München herausgegeben wird und lediglich auf offiziellen Daten aufgebaut ist, ein Vergleich angestellt werden, und zwar über 9 europäische Verwaltungen — bei denen, wie heute schon zu Recht betont wurde, der größte Teil allerdings passiv arbeitet — 12 afrikanische, 14 asiatische und 15 Verwaltungen in Amerika.

Es ergibt sich nun interessanterweise, daß bei 85 untersuchten Eisenbahnverwaltungen doch immerhin 48 Verwaltungen, das sind 56 Prozent, einen Betriebs- und Gebarungsüberschuß erzielen konnten. Über das Ausmaß dieser erzielten Überschüsse unterrichtet Sie das in den Jahren 1946 bis 1954 erzielte Ergebnis. Das Ausmaß etwa des Betriebsüberschusses der dänischen Eisenbahnen betrug über 15 Millionen Dänenkronen. Die niederländischen Eisenbahnen hatten einen Betriebsüberschuß von über 600 Millionen Gulden. Die schwedische Staatsbahn hatte einen Betriebsüberschuß von fast 1,5 Milliarden Schwedenkronen. Die Schweizerische Bundesbahn hatte einen Betriebsüberschuß von immerhin 1,848 Milliarden Schweizer Franken, also doch sehr erhebliche, sehr interessante Zahlen.

Und nun kommt dazu, daß man in Österreich auch manche Klage etwa über die Verspätung der Züge führt, und hier, ebenfalls im Vergleich mit der Schweizerischen Bundesbahn, erlauben Sie mir, daß ich dieses düstere oder sagen wir nüchterne und nackte Zahlenmaterial mit einem kleinen Histörchen erhelle. Ich fuhr einst mit etwa einstündiger Verspätung, in dem Gefühl, daß ich einen Anschlußzug in Basel nicht erreichen könnte, nach Buchs und habe dort den Schweizerischen Eisenbahner gefragt, ob er glaube, daß diese Verspätung von einer Stunde auf der österreichischen Strecke in dem verhältnismäßig kurzen Schweizer Teil, der, glaube ich, höchstens etwa 4 Stunden beträgt, von Buchs bis Basel, aufgeholt werden könnte.

Der Schweizerische Bundesbahnbeamte sah auf die Uhr und sagte: „Sie werden in Basel genau um 5 Minuten zu spät ankommen.“ Und mit diesen 5 Minuten konnte ich diesen Anschlußzug ohne weiteres erreichen. 55 Minuten wurden in diesem Gebiet aufgeholt.

Und nun das kleine Histörchen zum Abschluß gebracht — wenn dabei auch der Name des von mir sehr geschätzten Herrn Generaldirektors der Österreichischen Bundesbahnen vorkommt, bitte ich ihn, mir dies zu verzeihen — stellte ich fest: der Präsident der Schweizerischen Bundesbahnen heißt Dr. Gschwind. Und ich

habe mich nach diesem *nomen est omen* nicht mehr gewundert, daß sie so rasch fahren. Und jetzt kommt die kleine Bösartigkeit: unserer heißt Schantl. Es war für mich ein kleines Schanderl, eine kleine Schande, daß ich sehen mußte, wie rasch die Schweizer aufgeholt haben. (*Abg. Rosa Jochmann: Dort gibt es auch keine Baustellen!*) Ja, zugegebenermaßen mögen dort keine Baustellen sein. Damals ist allerdings die Verspätung nicht deshalb erfolgt. Jetzt erfolgen die Verspätungen sehr häufig auf diesen zwei Baustellen, die sich, glaube ich, zwischen Wien und Sankt Pölten befinden. Damals traten sie später, westlicher, auf der Strecke ein.

Um diese Namensdinge noch fortzusetzen, muß ich Ihnen gestehen, und ich bin durch keinerlei Forschungen in den Niederlanden daraufgekommen: der Chef der niederländischen Eisenbahnen heißt Dr. Wahnsing. Warum, das weiß ich nicht.

Nach diesem, wie ich zugeben muß, nicht gerade hochgeistigen Histörchen möchte ich mich wieder einigem Zahlenmaterial zuwenden. Die aktive Betriebsrechnung der beispielhaft aufgezählten Eisenbahnverwaltungen sind umso imponierender, als diese Bahnen bei Feststellung ihres Betriebs- und Gebarungserfolges — sie haben nämlich keinen Abgang, sondern einen Erfolg — Abschreibungen, Verminderungen und Tilgungen des Anlage- und Investitionskapitals berücksichtigen, was bei den Österreichischen Bundesbahnen nicht der Fall ist.

Eine Gegenüberstellung der Betriebs- und Gebarungserfolge sowie des Betriebskoeffizienten, den man auch Regieprozent, Betriebszahl nennt — das ist jene Zahl, die angibt, in welchem Verhältnis die Betriebsausgaben einer bestimmten Betriebsperiode zu den Betriebs-einnahmen stehen —, der österreichischen, niederländischen und schweizerischen Eisenbahnen zeigt, daß seit dem Jahre 1946 die Österreichischen Bundesbahnen ein steigendes Defizit haben, während die niederländische und Schweizer Bahn in dieser Betriebsperiode durchwegs Betriebsüberschüsse erzielt haben.

Ich habe nun ein Zahlenmaterial, das eine ganze Seite bedeckt, und ich möchte Sie nicht mit einer Verlesung dieser vielen Zahlen langweilen. Es sei vielleicht gestattet, nur den Betriebserfolg im Jahre 1937 herauszunehmen: 4,2 Millionen Schilling, Betriebszahl daher 99,1, Gebarungserfolg 4,2. Bei der Schweiz: 113 Millionen Schweizer Franken; und die Niederlande: 10 Millionen Hollandgulden. Die Betriebszahl war bei der Schweiz 66 und die Betriebszahl in den Niederlanden 95, also doch auch damals etwas besser als in Österreich.

Nun aber 1951 — ich überspringe die anderen Zahlen — ändert sich die Situation, 1952 dann ebenso, und heute hat es sich nicht geändert. Ich nehme mir jetzt lediglich die 1951er Zahlen: Betriebserfolg respektive Mißerfolg in Österreich: minus 1 Milliarde Schilling, Betriebszahl 140, das ist ungünstig, dagegen in der Schweiz ein Betriebserfolg von 214 Millionen Schweizer Franken, Betriebszahl 70, und in Holland Betriebszahl 85 und ein Erfolg von 80 Millionen Hollandgulden. Im Jahre 1952 ist es genau so, bei uns ist es auch etwa 1 Milliarde, die Betriebszahl ist da 129, und in der Schweiz ist sie etwa gleich mit 70 und in Holland ist sie 83. Ich möchte, wie gesagt, diese Statistik nicht noch bis ins letzte weitergeben.

Der Einwand, daß die defizitäre Gebarung der Bundesbahnen dadurch mit bedingt ist, daß sie niedrige Tarife habe, verliert angesichts einer Gegenüberstellung der Indexwerte doch sehr stark an Aussagekraft, weil im Jahre 1952 nach der letzten österreichischen Tarifierhöhung folgende Indexwerte gegolten haben, wenn ich wieder das Jahr 1937 wie üblich mit 100 annehme. Der Personenindex ist in Österreich auf 229 gestiegen, der Gütertarifindex auf 443. Und jetzt vergleichen Sie wieder mit dem Ausland: in der Schweiz nur gestiegen auf 120, Güter auf 119, in Deutschland 156, Güter 201, in Frankreich eine sehr starke Steigerung 1800, 1800, in Schweden 187, Gütertarif 181.

Es ist also daher so, daß in Österreich, wenn ich von Frankreich bei diesem Vergleich absehe, in der Schweiz, in Deutschland und in Schweden viel günstigere Vergleichszahlen vorhanden sind. (*Abg. Holzfeind: Sie zählen ja Äpfel und Birnen zusammen!*) Ich habe Sie nicht verstanden. (*Abg. Holzfeind: Sie zählen verschiedene Werte zusammen, die unvergleichbar sind!*) Nein, das ist nicht unvergleichbar, Herr Kollege, denn ich kann, wenn ich die Wertigkeit 100 für die damalige Werteinheit annehme, mir doch die Steigerung ausrechnen. Ich kann so die Erhöhung des Personen- und des Gütertarifindexes berechnen.

Auch ein Vergleich der Beförderungskosten je 100 kg Wagenladungsgut auf eine Entfernung von 600 km zeigt am 1. Jänner 1954, daß die Österreichischen Bundesbahnen eine Reihe von Massengütern zu höheren Frachtsätzen befördern als andere Eisenbahnverwaltungen.

Auch hier eine Reihe von Zahlen, die durchaus berechnet sind in österreichischen Groschen, wo ich also Gleiches mit Gleichem vergleiche. Das ist nicht abzuleugnen. Das Getreide in Österreich, auf die Entfernung von 600 km berechnet, in österreichischen Gro-

schen 1908, in Frankreich — nicht in Centimes, nein, in österreichischen Groschen — 1906, in Dänemark 1347, in Italien 1388. Stabeisen in Österreich 2600, in Dänemark etwa 1200 Groschen, in Italien 2200. Steinkohle 1908 bei uns, Dänemark etwas über 1200, Italien 1400, Schweiz 1800, Jugoslawien, Tschechoslowakei nieder.

Magnesit — das gleiche Bild, 1908 hier, 1400 Dänemark, Italien 1700; Schnittholz 1900 in Österreich, Dänemark 1400, Italien 1600, Schweiz etwas über 1600. Alles wohlgemerkt in österreichische Groschen umgerechnet.

Eine der behebbaren Ursachen des Defizits der österreichischen Bahnen ist sicherlich die durch die unregelmäßige Wettbewerbsfrage behinderte Anpassung der Tarife an die Selbstkosten und der Zwang zu einer gemeinwirtschaftlichen Tarifbildung. Der Kraftwagenwettbewerb hat in besonderem Maße die Verkehrseinnahmen der Eisenbahnen beeinträchtigt. Wie man Kraftwagen und Eisenbahn koordinieren kann, hat heute der erste Redner meiner Fraktion bereits in seinen Gedanken über eine erleichterte Umladungsmöglichkeit geschildert.

Im Jahre 1952 wurden bekanntlich neue Verkehrsgesetze beschlossen. Damals hätte der Fernverkehr der Eisenbahngüter vor der Konkurrenz des Kraftwagens abgeschirmt werden sollen. Dieses Ziel ist damals wie so viele andere — Energiewirtschaft, Luftfahrt, es wird darüber noch gesprochen werden — infolge der wirtschaftspolitischen Polarität der beiden Koalitionspartner — der eine ideologisch marktwirtschaftlich, der andere ideologisch planwirtschaftlich — nicht erreicht worden, weil die Rücksicht auf parteipolitische Interessen die verkehrspolitischen Erfordernisse eindeutig in den Hintergrund gebracht hat. Die Verkehrsfachleute haben damals Ordnungsmaßnahmen gefordert in Form der gesetzlichen Einführung eines Mindesttarifes im Kraftwagen-Güterverkehr, Schaffung einer zentralen Abrechnungs- und Tarifkontrollstelle im Straßenverkehr, Einführung einer nach Entfernung gestaffelten Fernverkehrsabgabe. Die Ratschläge dieser sachkundigen Experten sind parteitaktischen Erwägungen, wie so oft, zum Opfer gefallen.

Der Herr Bundesminister hat damals im Jahr 1952 bei Verabschiedung der Verkehrsgesetze erklärt: „Österreich darf froh sein, eine solch umfassende Regelung einer überaus schwierigen und strittigen Materie gefunden zu haben, die zweifellos zur wirtschaftlichen Konsolidierung der Verkehrsträger und damit zu einer gesunden Entwicklung der Volkswirtschaft beitragen wird.“

Das waren die Ausführungen des Herrn Ministers Dipl.-Ing. Waldbrunner anlässlich

eines Vortrages über dieses Thema. Diese Hoffnungen des Herrn Ministers haben sich keineswegs erfüllt, denn infolge der festen Fernverkehrsabgabe von 35 S je Nutzlasttonne des in Verkehr gesetzten Kraftwagens, infolge des Fehlens eines Mindesttarifes und einer Tarifkontrolle wurde der Wettbewerb im Fernverkehr zum Schaden der Bundesbahn und die gegenseitige Preisunterbietung im Straßenverkehrsgewerbe geradezu gefördert, nicht unterbunden, wie man es wollte. Die starre Fernverkehrsabgabe hat den Fernverkehr der Kraftwagen begünstigt statt den Nahverkehr. Sie beträgt bei einem 10-Tonnen-Kraftwagen auf eine Entfernung von 75 km 24,3 Prozent und bei einer Entfernung von 600 km — eine Entfernung, die man doch in erster Linie der Bahn geben will — nur mehr 3 Prozent des Beförderungsentgeltes.

Es hat daher die Niederösterreichische Handelskammer im Jahr 1952 diese Fernverkehrsabgabe mit Recht als wirtschaftsfremd und geeignet bezeichnet, daß sich in der 75 km-Entfernung eines jeden wirtschaftlichen und damit Verkehrszentrums ein Ring wirtschaftlichen Stillstandes und Niederganges bildet. Die Worte der Niederösterreichischen Handelskammer! Tatsächlich hat also diese Regelung bedenkliche Veränderungen in der Struktur des Straßenfernverkehrs und des Straßenverkehrsgewerbes mit sich gebracht, eine Preisschleuderei, und damit heute zu ausgesprochenen Differenzen im Spediteurgewerbe geführt, über die zu sprechen hier viel zu weit führen würde. Neben dieser damals unglücklichen Unterlassung einer rechtzeitigen Behebung der übrigens bald nach der Kundmachung der neuen Verkehrsgesetze offenkundig gewordenen Mängel bildete die unzulängliche Rationalisierungspolitik eine der durch eine zielklarere Verkehrspolitik durchaus vermeidbare Verlustquelle der Österreichischen Bundesbahnen. Das Anschwellen der Pensionslasten ist heute bereits geschildert worden. Im Jahr 1937 waren es nicht einmal 140 Millionen Schilling, heute, im Jahre 1957, sind es rund 1.600 Millionen Schilling. Das ist nun sicher darauf zurückzuführen, daß viele Menschen aus politischen Gründen ausgeschieden worden sind und in den folgenden Jahren ohne tatsächliches Bedürfnis durch Einstellung vielfach politischer Günstlinge ersetzt wurden und der Personalstand dem Jahr 1937 gegenüber um etwa 21.400 Aktive und um etwa 7000 Pensionisten erhöht wurde, was natürlich die Erhöhung der Personalausgaben mit beeinflußt hat.

Man findet im Schweizerischen Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik vom Jahr 1955 auf Seite 72 eine interessante Stelle, eine Rede, die der von mir schon zitierte

Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen hielt. Er sagte damals: „Die Ursache dieser den Erfordernissen einer gesunden Entwicklung des Personalkörpers nicht begründeten Überbelastung der Österreichischen Bundesbahnen durch Zahlung von Ruhe- und Versorgungsgenüssen liegt in den staatspolitischen Maßnahmen der letzten Jahre.“ Dieser Ausdruck „staatspolitische Maßnahmen“ ist eine sehr vornehme, diskrete, aber an sich doch erfolgte Brandmarkung des politischen Mißbrauchs der Entnazifizierungsmaßnahmen für parteipolitische Protektion. Und soweit ich informiert bin, sind unter den heute von Herrn Dr. Weiß genannten Zahlen, nämlich für 1946 die Zahl von 15.000 Entlassenen — für 1947 hat er die genaue Zahl nicht gewußt, aber es sind etwa 31.000 —, nun zumindest 25.000 solche, die seinerzeit der NSDAP angehört haben.

Zu diesem Gebiet, das heute schon von meinem Fraktionsfreund erörtert worden ist, brauche ich nicht mehr Stellung zu nehmen.

Auf dem Gebiete des Sachaufwandes haben die verantwortlichen Männer der staatlichen Verkehrspolitik vermutlich auch nicht alle Sparmaßnahmen ausgeschöpft. Man kann vielleicht feststellen, daß in der Zeit der Elektrifizierung bei steigendem Kohlenverbrauch auf 1000 Bruttotonnenkilometer gegenüber 1937 der Kohlenverbrauch um 16 Prozent und je Lokomotivkilometer um 27 Prozent höher geworden ist.

Aus der vergrößerten Unfallshäufigkeit ergibt sich ebenfalls nicht nur ein zusätzlicher Sachaufwand, sondern auch eine Minderung der im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern besonders wichtigen Werbekraft der Eisenbahn, denn je 1 Million Zugskilometer ist die Zahl der Verkehrsunfälle auf den Bundesbahnen heute um 35 Prozent höher als im Jahre 1937.

Eine weitere Quelle erhöhten Personal- und Sachaufwandes bildet die schlechtere Auslastung der Güterzüge, welche trotz einer 6prozentigen Steigerung der mittleren Beförderungsstrecke im Güterverkehr von 295 Nettotonnenkilometern auf 281 Nettotonnenkilometer je Güterzug zurückgegangen ist. Die in dieser um 5 Prozent verringerten Auslastung der Güterzüge zum Ausdruck kommende Unwirtschaftlichkeit der Zugsbildung bedeutet eine Erhöhung des Personal- und des Sachaufwandes, welche durch betriebswirtschaftliche Dispositionen vermutlich vermieden werden könnte.

Zu den defizitbildenden Unzulänglichkeiten betriebswirtschaftlicher Art gesellt sich der Mangel einer fruchtbaren Meisterung grundsätzlicher Verkehrsprobleme, welche das ange-

brochene Atomzeitalter, die Gründung des europäischen Marktes, die europäische Freihandelszone, die ungelöste Frage der Anwendbarkeit marktwirtschaftlicher Grundsätze auf das Verkehrswesen, auf die Tagesordnung von nationalen und internationalen Ordnungsbestrebungen stellen, sich also nicht allein auf unseren Raum beschränken.

Eine Kostenbereinigung für die Bundesbahnen setzt die vorgängige Beseitigung aller noch nicht beseitigten Verlustquellen im Personal- und Sachaufwand voraus. Hand in Hand mit der Befriedigung des organisatorischen und betriebswirtschaftlichen Rationalisierungserfordernisses muß auch die Klärung grundsätzlicher Verkehrsprobleme stehen, die Anpassung der österreichischen Verkehrsverhältnisse an die Anforderungen einer einheitlichen europäischen Verkehrspolitik, wenn das österreichische Verkehrswesen im kommenden europäischen Wettbewerb nicht vollständig in die Hinterhand kommen soll.

Es ist heute schon von den Institutionen gesprochen worden, etwa von der Verkehrsministerkonferenz in Paris, von dem Verkehrsausschuß der europäischen Wirtschaftskommission der UNO und letzten Endes von der Hohen Behörde der Montanunion, auch vom Straßburger Europarat, der sich allerdings im Gegensatz zu anderen Sektoren mehr auf reine Inspiration konzentriert, schließlich jetzt von der Institution des Gemeinsamen Marktes, deren Umfang wir noch nicht kennen! Denn der Vertrag über den Gemeinsamen Markt hat, wie Sie wissen, allein den Grundsatz der Verkehrskoordinierung aufgestellt, ohne Einzelheiten bekanntzugeben, was für die Freihandelszone natürlich noch viel mehr gilt.

Ich möchte meine Ausführungen über die Notwendigkeit einer rationellen und vorausschauenden Verkehrspolitik mit dem Hinweis auf die Dringlichkeit der Durchführung einiger Postulate besonders unterstreichen:

1. Die Normalisierung der Konten der Bundesbahnhaushaltung. Sie hat sich nicht nur auf die Abbürdung der betriebsfremden Lasten zu beschränken, sondern auch für eine ausreichende Wertabschreibung, Verzinsung und Tilgung der Investitionsaufwendungen vorzusorgen.

2. Die Bundesbahnen haben nach den Grundsätzen finanzieller Selbstverantwortung und Selbstdeckung geführt zu werden.

3. Das Wettbewerbsproblem Schiene—Straße ist durch eine sinnvolle Novellierung der Verkehrsgesetze vom Jahre 1952 einer volkswirtschaftlich besseren und befriedigenderen Lösung zuzuführen.

4. Der Betriebs- und Gebarungsabgang der staatlichen Kraftwagenbetriebe könnte

durch deren Zusammenlegung und Ökonomisierung auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

5. Die Postverwaltung wäre zu verpflichten, in einer kurzfristigen Erfolgsrechnung den jeweiligen Erfolg und Mißerfolg ihrer Tätigkeit nachzuweisen und auf die hier mehrfach im Hause betreffend Sonntagszustellung und anderes unterstrichenen Wünsche Rücksicht zu nehmen.

Es gäbe noch einige Wünsche am Rande. Etwa den heute richtig genannten Jauntalbahn-Wunsch, ferner die Aufnahme entsprechender Verhandlungen mit Jugoslawien, um die Wiedereinführung des seinerzeitigen Transittarifs auf der Strecke Lavamünd—Dravograd—Bleiburg sicherzustellen und den Eisenbahnverkehr dort zu verbilligen, ferner die, glaube ich, von einem Sprecher der Österreichischen Volkspartei kürzlich in einem anderen Kapitel verlangte Wiedereinführung doppelter Bahngleise in der Südsteiermark und schließlich eine Vermeidung der Schwächung des Transitverkehrs auf der Brennerlinie, ferner die Einführung der TEE-Züge, die mein Fraktionskollege Dr. Zechmann im Ausschuß urgirt hat, dieser TEE-Züge, die heute im europäischen Verkehrsnetz eine große Rolle spielen.

Nach diesem Gebiet der Eisenbahn darf ich noch kurz über die Gebiete der Schifffahrt und der Luftfahrt sprechen. Ich möchte das Gebiet der Energiewirtschaft heute nicht berühren, da ich weiß, daß zu lange Reden die Aufmerksamkeit des Hauses über Gebühr beanspruchen. Es wird ja zur Energiewirtschaft heute noch von anderen Rednern gesprochen werden, und vielleicht werde ich Gelegenheit nehmen, bei einem anderen Anlaß darauf einzugehen.

Feststellen möchte ich dazu nur das eine: Als die „Interalpen“, ich glaube, vor 5 Jahren, gebildet wurde, ist man mit größtem Optimismus dem ganzen Projekt gegenübergestanden. Man sprach von gemeinsamen Werken und gewissermaßen Österreich als Zentrum einer gesamteuropäischen Energiewirtschaft und ähnlichem. Dann wurde improvisiert: es wurde kein richtiger Verkehrsplan erstellt. Man muß sich darüber eigentlich wundern. Die Energiewirtschaft ist doch einem Ministerium zugeordnet, das bestimmt planungseifrig ist, und trotzdem scheint die Koordinierung und die energiewirtschaftliche Planung auf weite Sicht hier zu fehlen. Nichts ist charakteristischer! Aber, wie gesagt, ich möchte dieses sehr interessante Gebiet, das man mit Rücksicht auf kommende Energielücken vom Jahre 1960 bis 1970, die wir auch nicht durch atomenergetische Vorsorgen ersetzen können, heute nicht weiter berühren.

Ich beschränke mich auf die Feststellung, daß bei der letzten Sitzung dieser Institution gesagt wurde: „Staatsbegräbnis für die ‚Interalpen‘“ — ein Ausdruck, der nicht von mir stammt, sondern anscheinend bei diesen Sitzungen geprägt wird, der bezeichnend ist für das wenig Befriedigende, das wir hier feststellen können.

Auch über die Schifffahrt einige kurze Worte. Da gibt es einmal eine Kompetenzverschiedenheit: Sie haben die Strommeistereien, die gehören dem Herrn Verkehrsminister an, und die Strombauämter, die dem Herrn Handelsminister zugeordnet sind. Es ist also hier anscheinend wie in der Luft: auch zu Wasser sind in der Koalition immer beide beteiligt. Sie haben ferner die Frage der Werften, sie haben die Frage der Schiffbarmachung und noch etwas: die Frage der Koordinierung des energetischen Vorkommens. Die Donau ist bekanntlich die wichtigste Energiequelle Österreichs, trotz des Hochgebirges. Wir stehen hier einerseits vor der energetischen Ausnutzung der Donau, andererseits vor der Schiffbarmachung der Donau beziehungsweise in späterer Folge des Inns, der Salzach und der Enns in gewissen Zubringerstücken. Auch hier ist eine Übersicht und ein Konzept der Regierung notwendig, nämlich Schiffbarmachung einerseits und Energieausbau andererseits.

Daneben haben wir die Frage einer eigenen österreichischen Hochseeschifffahrt. Wir haben davon im Parlament nichts wirklich Interessantes und Genaues gehört, allenfalls vielleicht Kompetenzstreitigkeiten bei der Vorberatung des Seeflagengesetzes. Aber Österreich ist doch interessiert daran. Im vergangenen Jahr haben 25 Prozent des österreichischen Außenhandels den Weg in Überseegeschäfte genommen. Es ist mir durchaus nicht bekannt, ob man die gewaltigen Kapitalreserven, die man zum Ausbau einer eigenen Hochseeschifffahrt braucht, durch eine Steuerbegünstigung bekommen kann, ob man sie überhaupt erhalten kann, ob man ausländisches Kapital interessieren soll oder ob wir überhaupt davon Abstand nehmen sollen, eine eigene Hochseeschifffahrt zu errichten.

Wir müssen uns darüber klar sein, daß wir neben der Schweiz das einzige Binnenland in Europa im Freihandelszonenbereich sind und daß uns natürlich überseeische Rohstoffe teurer kommen als den anderen. Ich habe zu den Problemen Rohstoffbedingtheit und Konjunktur heute vormittag schon sehr viel gesagt, ich darf also das Seefahrtsproblem damit abschließen, daß ich auf seine Wichtigkeit und auf meinen Wunsch hinweise, im Hohen Hause überhaupt einmal unterrichtet zu werden, was der Regierung auf diesem Sektor vorschwebt.

Über die Luftfahrt, meine sehr Verehrten, könnte man eigentlich nur mit schamvoll verschleiertem Gesicht sprechen, denn wenn Sie die Bundesbahn als eine schöne Frau bezeichneten, dann weiß ich wirklich nicht, womit ich die österreichische Luftfahrt nach ihrer Entwicklung in den letzten zwei Jahren vergleichen soll. Eine Frau hier als Beispiel heranzuziehen, dafür bin ich wirklich zu höflich. Die österreichische Luftfahrt hatte Chancen ... (*Abg. Dr. Gorbach: Dornröschen!*) Das Dornröschen, ganz richtig, allerdings mit einem dicken, schwarzroten Wickel um das Haupt. Diese Luftfahrt wurde geweckt, und zwar war der Finger, der ihr gezeigt wurde — wenn ich mir dieses Michelangelo-Bild ausborgen darf —, merkwürdigerweise die Aeroflot; ich spreche hier fast im Sinne der äußersten Linken. Wir hatten vor Jahren einen Vertrag, den wir auf der Ausschließlichkeit oder zumindest auf dem Primat des Ost-West-Flugverkehrs aufbauen konnten.

Was ist geschehen? Anstatt daß Sie das von mir vorgeschlagene Proporzflugzeug erfunden hätten, mit den zwei Piloten und den zwei Stewardessen und den rot-schwarz-gepolsterten Sesselreihen, hat man überhaupt kein Flugzeug fliegen lassen. Nein, man hat zwei Gesellschaften gegründet, von denen die eine die Konzession und die andere die Piloten hatte. Da nun die in „Tausendundeiner Nacht“ erfundene Variante des Fliegens auf dem Teppich oder vielleicht auf der Konzession oder eines Piloten allein ohne einem Gestell hinter sich nicht möglich ist, ist durch zwei Jahre hindurch — nicht mit Unrecht hat man das als Harlekinade dargestellt auf einem Plakat, das übrigens auch schon fast zwei Jahre alt ist — überhaupt keine Lösung gefunden worden. Das einzige, was geschah, war, daß man einer kleinen Segelfliegergruppe den Gebrauch des Segelflugzeuges „Spatz“ verboten hat, weil der „Spatz“ ein deutsches Modell ist, und ein Segelflieger könnte damit wahrscheinlich die Sputnizis der einen und die Nicht-Sputnizis der anderen bedrohen.

Als man sich endlich über die Kapitalbeteiligung geeinigt hatte und einige recht gute Firmen ausstiegen und einige andere Auch-Firmen einstiegen, begann man sich über etwas Neues zu streiten, nämlich über die Flugzeugtypen. Man hatte jetzt endlich die zwei Proporzgeneraldirektoren, die Proporzsekretärinnen, die Proporzchauffeure und den Proporz am Flughafen — in Schwechat sitzen zwei dort, ich kenne die Namen —, und man hatte alles, was man wollte, aber über die Flugzeugtypen hatte man sich noch immer nicht geeinigt. Ich glaube, wenn ich richtig unterrichtet bin, hat man sich vor kurzem auch über die Flugzeugtypen geeinigt; es sind nicht

die neuesten, aber immerhin. Und nun höre ich, daß ein neuer Grund ausbricht, sich nicht zu einigen.

Es mangelt an der Flughafenplanung. Der Flugplatz Schwechat ist zweifellos wichtig, viele Flugplätze draußen in den Bundesländern sind ebenso wichtig. Aber wir müssen ihn auf eine Landepiste von mindestens drei bis vier Kilometern für Düsenflugzeuge umbauen. Das kostet Geld, das muß abgestimmt und geplant werden.

Bezüglich der Luftfahrt, die genau so wie die Automation oder die Atomwirtschaft und so weiter ja etwas ist, was in den nächsten Jahrzehnten die österreichische Gesamtwirtschaft sehr stark berühren wird, geht meine Bitte an die Koalition: Teilen Sie meiner Bitte die Flugzeugtypen und die Flughäfen und alles andere auch nach dem Proporz auf, nur finden Sie irgendeine Lösung. Wenn wir weiter auf dem Gebiet der Luftfahrt so hantieren, wie wir es in den letzten Jahren gemacht haben, dann wird die Harlekinade ein sehr unangenehmes wirtschaftliches Problem. Dann werden wir, die wir große Defizite bei der Bahn haben, die wir unerfreuliche Zustände auf dem Gebiet der Konkurrenz Straße—Schiene haben, die wir weder die Frage der Hochseeschifffahrt noch die Frage des Ausbaues der Flußschifffahrt, die Frage des Ausbaues der Energiequellen gelöst haben, einen weiteren sehr ersten Punkt, eine Pleite auf dem Gebiete der Luftfahrt haben.

Nach dieser Darstellung werden Sie es mir nicht verdenken können, wenn meine Fraktion auch auf dem Sektor Verkehr dem Budget nicht zustimmen kann. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Präsident **Böhm**: Als nächster Redner gelangt der Herr Abgeordnete Nedwal zum Wort.

Abgeordneter **Nedwal**: Hohes Haus! Ich habe nicht die Absicht, Sie mit Zahlen zu belästigen, und ich habe auch nicht die Absicht, so lange zu sprechen, wie es Dr. Gredler getan hat. Ich möchte als Einleitung nur um eines bitten: Bringen Sie mich nicht in den Verdacht, daß ich mich mit meinem Vorredner aus der Sozialistischen Partei irgendwie verabredet hätte. Das, was er in bezug auf Kärnten gesagt hat, muß ich leider auch sagen, nur muß ich einige Namen ändern.

Auch wir im südlichen Burgenland haben vor ungefähr 50 Jahren eine Sackbahn von Ungarn, von Körmend herauf, bekommen. Diese Bahn hat bis zum Jahre 1945 existiert, seither existiert sie nicht mehr, und der Bezirk hat nun überhaupt keinen Bahnanschluß mehr. Wir haben wiederholt versucht, diesen Umstand irgendwie aus der Welt zu schaffen, aber es ist uns bisher nicht gelungen. Wir werden

uns wahrscheinlich auch in den nächsten Jahren noch damit abfinden müssen, daß ein ganzer Bezirk mit 56 Gemeinden keine Bahnverbindung besitzt, denn wir haben uns mit dieser Tatsache schon bisher mehr oder weniger abfinden müssen.

Aus dieser Situation heraus ist es selbstverständlich, daß sich der Verkehr hauptsächlich auf den Autobussektor verlagert, und so kommt es jetzt, daß wir im ganzen Bezirk mit einer einzigen Ausnahme an Sonn- und Feiertagen keinen Autobusverkehr haben. Stellen Sie sich vor, wenn ein Arbeiter oder ein Beamter, der irgendwo außerhalb des Burgenlandes sein Brot verdient, seinen Wochenendurlaub ausnützen und seine Angehörigen besuchen will, so ist er genötigt, am Sonntag — denn er muß bekanntlich am Sonntag abend zurückfahren — mit einem Taxi 30 bis 40 km zurückzulegen. Das überlegt sich so mancher, weil er es sich nicht leisten kann. So kommt es dann, daß nur in den seltensten Fällen der Betreffende von seinem Wochenendurlaub überhaupt Gebrauch machen kann. Wir haben wiederholt versucht, diesem Übelstand abzu- helfen, und ich möchte besonders die Post sehr, sehr bitten, sie möge mit gutem Beispiel vorangehen. Dann wird es auch möglich sein, die Privatautobusunternehmungen dazu zu zwingen, daß sie dem Beispiel der Post folgen.

Es sind das Dinge, über die Sie vielleicht lächeln, meine Herrschaften, aber es sind Tatsachen. (*Abg. Rosa Jochmann: O nein! — Abg. Rosenberger: Das ist nicht zum Lächeln!*) Ich kann das beweisen, und ich glaube nicht, daß es in ganz Österreich ähnliche Verhältnisse gibt.

Dazu kommt, daß gerade das südliche Burgenland jener Teil Österreichs ist, wo die meisten Arbeiter, hauptsächlich Saisonarbeiter, beheimatet sind. Wenn wir unsere Bevölkerungsstatistik anschauen, so müssen wir feststellen, daß wir von Jahr zu Jahr immer weniger Menschen haben. Wir haben zum Beispiel bei der letzten Präsidentenwahl festgestellt, daß im Bezirk Güssing bei ungefähr 18.000 Wahlberechtigten um rund 1000 Wahlberechtigte weniger waren als bei der letzten Nationalratswahl. Die Jungen, die Tüchtigen, die Leistungsfähigen gehen weg, aber nicht, daß sie in Österreich blieben, sondern sie gehen ins Ausland. Wir haben eine ganze Reihe von jungen Leuten in der Schweiz, in England, ja sogar in Amerika, weil doch bei uns die Auswanderung nach Amerika schon in den neunziger Jahren begonnen hat. Der Landeshauptmann des Burgenlandes hat, wie er persönlich erklärte, anlässlich seines Besuches in Amerika feststellen können, daß ihn aus mancher burgenländischen Gemeinde mehr als

ein Drittel der ehemaligen Gemeindeangehörigen in Amerika begrüßten. Alle diese Dinge beweisen natürlich unsere Behauptung, wenn wir nach wie vor erklären, daß der Bezirk Güssing den ärmsten Bezirk Österreichs darstellt.

Nun haben wir hier im Hohen Hause vor nicht allzulanger Zeit die Freude erleben dürfen, daß den Schwierigkeiten, in denen es sich befindet, entsprechend das Burgenland neben anderen Bundesländern zum Notstandsgebiet erklärt wurde. Wir haben an diese Tatsache gewisse Hoffnungen geknüpft und waren der Meinung, daß sich mit dieser Notstandserklärung auch die Verkehrssituation bessern werde, und auf Grund dieser Tatsache werde es möglich sein, im Lande selbst Arbeitsplätze zu schaffen und dadurch verschiedenen jungen Menschen die Möglichkeit zu geben, ihr Brot in der Heimat verdienen zu können und nicht außerhalb des Landes.

Nun sehen wir aber, daß die Bemühungen, jemanden dafür zu interessieren, irgend etwas im südlichen Burgenland zu investieren, etwa in Form eines Betriebes, erfolglos sind. Jeder, der das nötige Kleingeld hat, nimmt den Rechenstift zur Hand und beginnt zu rechnen. Und wenn er dann sieht und weiß, daß hier keine Verkehrsmöglichkeiten vorhanden sind, dann geht er fort auf Nimmerwiedersehen. Wir sind fast schon überzeugt davon, daß wir von dieser Erklärung zum Notstandsgebiet so viel wie nichts profitieren werden, wenn es nicht gelingt, diese Verkehrsschwierigkeiten aus der Welt zu schaffen.

Ich weiß, daß man heute von einem Bahnbau nicht gerne spricht. Ich weiß auf Grund der Erfahrungen, daß man nicht geneigt ist, eine neue Bahn zu bauen, von der einem noch nicht bekannt ist, wie sie sich bewähren wird, welchen wirtschaftlichen Erfolg man zu erwarten hat. Wenn eine andere Bahn, die bereits besteht und die gut angelaufen ist, mit einem Defizit abschließt, dann steigt man nicht so ohne weiteres in ein neues Unternehmen ein. Auf der anderen Seite muß man aber auch sagen, daß es genug staatliche Unternehmungen und Einrichtungen gibt, die notwendig sind und bei denen man nicht darauf achten darf und achten kann, ob sie rentabel oder unrentabel sind. Ich bin überzeugt, daß die ersten Jahre wahrscheinlich ein Verlustgeschäft sein würden, wenn es zu einem Bahnbau käme — es sind lediglich 20 bis 25 Kilometer, je nachdem, wohin man sie baut, wir könnten sie in drei Richtungen bauen, dem Herrn Minister ist diese Sache ja bekannt —, aber ich bin auch davon überzeugt, daß dadurch diesem Gebiete und unserem gesamten Burgenlande geholfen wäre. Wir hätten dann Möglichkeiten,

verschiedene Betriebe ins Leben zu rufen, und mit der Zeit würde diese Strecke wahrscheinlich zu jenen zählen, die nicht mehr mit einem Defizit abschließen.

Eine weitere Angelegenheit, die uns in der letzten Zeit sehr beeindruckt hat, war, daß man von den wenigen Zügen, die von Wien in das Burgenland hinuntergehen, den wesentlichsten eingestellt hat, und das ist der Triebwagen, der um 9.15 Uhr von hier wegging und mit dem man wirklich bequem von Wien in das südlichste Burgenland kommen konnte. Es besteht jetzt die einzige Möglichkeit im Tag, von hier in das Burgenland, in das südliche Burgenland zu kommen, und das ist um 15.15 Uhr. Da hat der betreffende Reisende dann das Glück, daß er unter Umständen mit dem letzten Autobus in der entlegensten Gegend um 9 Uhr abends ankommt. Stellen Sie sich das bei Schlechtwetter vor! Der Betreffende hat vielleicht von der Autobushaltestelle dann noch 5, unter Umständen sogar 8 km zu Fuß zu gehen. Deshalb haben wir es sehr begrüßt, als vor einigen Jahren der Vormittagszug eingeführt wurde. Da konnte man ungefähr um 2 Uhr nachmittag in der Endstation sein, und man konnte bei hellem Tag noch als Fußgänger seine 6 oder 8 km zurücklegen. Ich weiß nicht, warum man gerade diesen Zug eingestellt hat.

Auch ein Gegenzug um 17.10 Uhr von Oberwart weg ist eingestellt worden. Das ist auch so. Leute, die nur notgedrungen nach Wien fahren, entweder weil sie beim Gericht, im Spital, in der Finanzlandesdirektion oder beim Invalidenamt etwas zu tun haben und um 8 Uhr früh dort sein müssen, sind gezwungen, bereits am Vortag die Reise nach Wien anzutreten. Jetzt geht der Zug von Oberwart weg um 18.15 Uhr und kommt in Wien ungefähr um 22.40 Uhr an. Es ist mir wiederholt passiert, daß Leute, wenn sie aus dem Zug aussteigen, dort stehen, wie man sagt, wie ein Waserl, weil sie in der Nacht nicht wissen, wo sie hingehen sollen.

Gerade die Einstellung dieser beiden Züge hat uns sehr hart getroffen, Herr Minister! Ich kenne die Gründe nicht, und ich würde sehr bitten, daß man in Zukunft, wenn solche Dinge geplant sind, wenigstens mit der Landesregierung die Sache bespricht. Ich war bei der letzten Verkehrstagung nicht anwesend, ich weiß daher nicht, ob der Vertreter der Landesregierung bei dieser Verkehrstagung dem zugestimmt hat oder ob diese Sache überhaupt Gegenstand einer Erörterung war. Aber ich möchte schon bitten, daß man diese Dinge in Zukunft berücksichtigt und daß man, sobald es möglich ist, diese beiden Züge wieder einführt. Es wäre wünschens-

wert, wenn der Nachmittagszug ausbliebe, der Mogersdorfer, als der Vormittagszug, obwohl ich weiß, daß man dort gewiß nicht darüber erbaut sein wird. Aber man muß sich vorstellen, was Leute, die von Wien um 11 Uhr in der Nacht in Oberwart ankommen, dann anfangen sollen und wie sie in ihre Heimat kommen sollen. Es ist jetzt tatsächlich so, daß, wenn jemand bei einem der vorgeannten Ämter in Wien vorzusprechen gezwungen ist, das einen Zeitraum von drei Tagen beansprucht. Einen Tag muß er hinfahren, einen Tag verbringt er in Wien und am nächsten Tag muß er zurückfahren. Die Leute müssen zweimal nächtigen. Ich glaube, das kann doch nicht der Sinn und Zweck der ganzen Sache sein. Ich möchte sehr, sehr bitten, daß man doch endlich einmal nach zehn, zwölf Jahren auch für das Burgenland das entsprechende Verständnis aufbringt. (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Marie Emhart: Sagt das eurem Landeshauptmann!*)

Präsident **Böhm**: Als nächster Redner gelangt der Herr Abgeordnete Pölzer zum Wort. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Pölzer**: Hohes Haus! Es ist ein alter Erfahrungssatz, daß das Gedeihen unserer Volkswirtschaft in hohem Maße davon abhängt, ob wir auch mit der Erzeugung der elektrischen Energie nachkommen. Strom ist nun einmal der Pulsschlag des Lebens einer Volkswirtschaft, und wenn wir das erkennen, so anerkennen wir damit auch, daß alles getan werden muß, um vorzusorgen, daß nicht eine Stagnation in unserer Volkswirtschaft dadurch entsteht, daß wir mit der Erzeugung von elektrischer Energie nicht nachkommen.

Elektrische Energie kann schon auf verschiedene Art gewonnen werden. Für uns in Österreich, das muß uns ganz klar sein, kommt auf geraume Zeit nur die Erzeugung durch Wasserkraft oder Dampfkraft in Frage. Zum Unterschied vom Abgeordneten Koplenig bin ich der Meinung, daß wir hier Gigantisches geleistet haben. Und es ist kein Vergleich möglich mit Ländern wie Schweden oder der Schweiz, denn wir müssen uns doch vor Augen halten, was wir 1945 für einen Start gehabt haben. (*Zustimmung bei der SPÖ.*) Wir müssen gerechterweise zugeben, daß niemand, ich behaupte nicht einmal Deutschland, so getroffen war wie wir, und deshalb muß ich sagen, daß alle, die gesamte Arbeiterschaft, die Ingenieure und alle, die geplant haben, unseren Dank verdienen. (*Zustimmung bei den Sozialisten.*)

In der Erzeugung spiegelt sich so sinnbildlich der Neuaufbau — Wiederaufbau wäre zu schwach, um das auszudrücken — unserer Volkswirtschaft wider.

Lassen Sie mich einige Daten dazu sagen, die ich nur deshalb anführe, weil sie sehr interessant sind und weil sie wirklich ein Spiegelbild unseres Aufstieges sind. Es sind die Daten aus den letzten sechs Jahren.

Wir haben an elektrischer Energie erzeugt: 1950: 6351 Millionen Kilowattstunden, 1951: 7375 Millionen Kilowattstunden, 1952: 8032 Millionen Kilowattstunden, 1953: 8764 Millionen Kilowattstunden, 1954: 9847 Millionen Kilowattstunden, 1955: 10.751 Millionen Kilowattstunden, 1956: 11.718 Millionen Kilowattstunden.

Exportiert haben wir von diesem Strom: 1950: 720 Millionen Kilowattstunden, 1951: 849 Millionen Kilowattstunden, 1952: 1060 Millionen Kilowattstunden, 1953: 1296 Millionen Kilowattstunden, 1954: 1492 Millionen Kilowattstunden, 1955: 1498 Millionen Kilowattstunden, 1956: 1713 Millionen Kilowattstunden.

Von 1946 bis 1956, wo die Ziffern zur Verfügung stehen, ist die Erzeugung an elektrischer Energie um 208 Prozent und der Inlandsverbrauch um 243 Prozent gestiegen, eine Leistung, die uns alle mit Stolz erfüllen kann. Wir müssen dabei bedenken, welche großen Möglichkeiten uns da noch offenstehen. Es wurde heute schon einmal betont, daß uns ein Wasserkraftpotential von 40 Milliarden Kilowattstunden im Jahr zur Verfügung steht und daß derzeit Anlagen vorhanden sind, die 8730 Millionen Kilowattstunden allein an Wasserkraft erzeugen. Und wenn wir die im Bau begriffenen dazurechnen, wo eine Erzeugung von 2301 Millionen Kilowatt möglich ist, so kommen wir darauf, daß wir erst 29 Prozent ausgebaut haben und daß wir durch unsere geographische Lage heute schon den größten Stromaustausch von allen Ländern Europas haben. Wir tauschen aus und exportieren Strom in die Schweiz, nach Westdeutschland, nicht unwesentlich in die Tschechoslowakei und nach Italien.

Wenn ich das alles sage, so will ich Ihnen damit verdeutlichen, daß wir alles daransetzen müssen, um den Ausbau zu ermöglichen. Und das wird bedeutend schwieriger sein, als es bis jetzt war. Die finanziellen Mittel, die wir zur Verfügung gehabt haben, werden nicht so fließen. Und dazu kommt noch, was ich bemerken muß — und das ist kein Politikum —, daß wir wohl den billigsten Stromtarif Europas haben. Das ist sehr, sehr gut, hat aber auf der anderen Seite den Nachteil, daß wir nicht imstande sind, mit Eigenkapital nennenswert Kraftwerke zu bauen.

Verzeihen Sie, ich muß das aussprechen: Der einzige negative Preis in diesem Österreich ist der Stromtarif. Es gibt Landesgesellschaften, die im Jahre 1937 einen Strompreis

für die Kilowattstunde von 70 Groschen gehabt haben und dazu noch eine Zählergebühr. Heute beträgt beinahe bei allen Landesgesellschaften der Stromtarif für den Haushalt 50 Groschen ohne Zählergebühr. Sosehr uns das alle erfreuen darf, so muß ich Ihnen doch sagen, ist das ein großes Hemmnis bei dem Ausbau und Neubau von Wasserkraftwerken. Das muß jeder erkennen.

Es ist eine Faustregel, will ich behaupten — das werden Ihnen alle Techniker sagen —, daß es nur lukrativ ist, wenn man 50 zu 50 Prozent bauen kann, das heißt 50 Prozent Eigenkapital und 50 Prozent Fremdkapital. Dann ist das noch lukrativ.

Neben den Wasserkraftwerken dürfen wir den Ausbau der Dampfkraftwerke nicht außer acht lassen, denn diese Dampfkraftwerke müssen für den Winter bereitgestellt werden, solange wir keine Laufwerke in genügender Anzahl haben. Und deshalb will ich wohl sagen: Sosehr der Bau von Dampfkraftwerken billiger kommt als der Bau von Wasserkraftwerken: auf die Dauer gesehen ist der Bau von Wasserkraftwerken weitaus billiger.

Deshalb geht mein Appell an die Bundesregierung, besonders an den Herrn Bundesminister, alles dazu zu tun, um unsere Wirtschaft nicht zu gefährden. Wir müssen, wollen wir in dem Konzert mit den anderen Ländern mitkommen, trachten — das gilt auch als Erfahrungsregel —, innerhalb von zehn Jahren die Erzeugung von elektrischer Energie zu verdoppeln. Ich bitte Sie deshalb: Lassen wir jedes Politikum beiseite, denken wir darüber nach, daß wir der Elektrizitätswirtschaft das geben, was sie so notwendig braucht! Es ist das meistgebrachte Zitat in diesem Haus: Gebt dem Kaiser, was des Kaisers ist! Es wird so oft variiert, lassen Sie mich es auch variieren. Ich will sagen: Gebt der Energiewirtschaft, was sie so notwendig braucht, sehr zu Nutz und Frommen der gesamten österreichischen Volkswirtschaft und sehr zu Nutz und Frommen auch des gesamten Volkes! Denn die Hebung unseres Lebensstandards wird von der Möglichkeit abhängen, ob wir imstande sind, der Industrie und dem Gewerbe die nötige Energie zur Verfügung zu stellen. Ich habe Sie sicherlich nicht lange gequält, ich habe nur die Aufmerksamkeit auf diese so subtile Sache lenken wollen.

Nun bitte ich Sie, mich anzuhören in zwei Dingen, die mir am Herzen liegen, und das ist durchaus nicht Pfeffer, den ich hineinstreuen will, sondern es sind zwei Äußerungen, die mich direkt zwingen, dazu Stellung zu nehmen.

Es gefällt sich der Kollege Altenburger nicht erst seit gestern und vorgestern, sondern seit Jahren in der Rolle des Abraham a Sancta Clara, der mit rotem Kopf (*Abg. Altenburger: Das Rot habe ich vielleicht vom Gewerkschaftsbund!*) und mit erhobenem Zeigefinger diesen so schlimmen Roten die Leviten liest und immer wiederum sagt: Ihr seid überhaupt keiner seelischen Regung fähig, ihr seid ja überhaupt Unchristen! Verzeihen Sie, ob man sich jetzt zu einer Religionsgemeinschaft bekennt oder nicht bekennt: Wir alle sind in der Ethik des Christentums erzogen, wir leben in der Ethik des Christentums. Es ist kein Zeichen von Toleranz — und Toleranz ist eines der Hauptmerkmale des Christentums —, wenn Sie uns bei allen Anlässen die Leviten lesen und sagen: Was seid denn ihr für minderwertige Menschen! (*Abg. Altenburger: Wer hat das gesagt, Kollege Pölzer? Wo ist das gesagt worden: „minderwertige Menschen“?*) Es kommt mir manchmal so vor. Ein Bekenntnis für viele: Meine einzigen Vorzüglich ... (*Abg. Altenburger: Ja, Ihre Gefühlsregungen!* — *Abg. Rosa Jochmann: Es kommt nur so heraus!*) Es kommt nur so heraus, als ob wir Menschen zweiter Kategorie wären, und gegen das wehre ich mich auf das entschiedenste! Ich hatte nur zwei Vorzüglich, die haben mich in meinen Zeugnissen immer wieder begleitet. Das eine hatte ich in Religion und Kirchengeschichte und das zweite in Geschichte. Aber mir fällt da zum Beispiel das Gleichnis aus der biblischen Geschichte von dem Gebet des Pharisäers und des Zöllners ein. Und da kommt mir manchmal der Kollege Altenburger vor wie der Pharisäer, der betet: „Gott, bin ich froh, daß ich nicht so bin wie jener!“ (*Zwischenrufe und Heiterkeit.*) Das geht also doch nicht so auf die Dauer.

Die zweite Sache: Heute steht in der „Tageszeitung“, der Kollege Fischer und ich hätten zu gleicher Zeit den Zwischenruf gemacht, daß eine Behauptung des Kollegen Wunder, die er Marx zudichtete, Proudhon gemacht hat. Wir haben das also beide festgestellt, und die „Tageszeitung“ hat geschrieben: „Sie kennen ihren Marx.“ Ich bin nicht frivol genug, Ihnen zu sagen: ich bin ein gebildeter Marxist — das traue ich mich keinen Augenblick. Aber wenn ich Marx kritisieren will, den Sozialisten Marx, und Utopisten, entweder Owen oder Proudhon, die doch eine ganz andere Lehre vertreten, die in romantischen Vorstellungen gelebt haben, so kann ich mir nicht erlauben, Marx zu kritisieren. Marx muß man doch verstehen aus der Philosophie — so wenig ich mich zu den gebildeten Menschen rechne —, der Philosophie eines Hegel! Und deshalb — muß ich Ihnen sagen — ist das auch so. Karl Marx

wird so geschildert, als wenn er ein Pirat, ein Seeräuber wäre. (*Zwischenrufe.*) Das geht auch zu weit, das muß ich Ihnen sagen. Es ist unverständlich, wenn man ohne genügende Vorbildung und Kenntnisse einfach Werturteile abgibt, die einen reuen können. Ich werde mich nicht erkühnen, zu sagen, die Lehren Marx' seien in ihrer Wirkung bis heute voll gültig. Ich muß Ihnen aber sagen: Toleranz, Diskussion, dem anderen zubilligen, daß er mit seiner Überzeugung das Beste will! Und Sie können uns nicht sagen, daß wir nur einmal den Boden der Toleranz verlassen haben! (*Beifall bei der SPÖ. — Abg. Dengler: Nicht übertreiben!*) Unser gesamter Aufstieg, meine Damen und Herren, ist nicht verunziert, weder durch Kerker noch durch Konzentrationslager! (*Abg. Rosa Jochmann: Oder Todesurteile!*) Für uns ist der demokratische Sozialismus verbunden mit den Ideen der individuellen Freiheit. So verstehen wir den Sozialismus. Bitte, wollen Sie das zur Kenntnis nehmen. (*Lebhafter Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Böhm: Die Debatte ist geschlossen. Zu einer tatsächlichen Berichtigung erhält der Herr Abgeordnete Altenburger das Wort. (*Abg. Eibegger: Jetzt wird er Toleranz zeigen!*)

Abgeordneter Altenburger: Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Der Abgeordnete Pölzer hat hier festgestellt, daß ich im Zuge der Debatte oder sonst bei einem Anlaß innerhalb des Hauses oder außerhalb des Hauses stehende Angehörige der Sozialistischen Partei als minderwertige Menschen bezeichnet hätte. (*Abg. Rosa Jochmann: Heraus kommt es so, wenn Sie reden!* — *Weitere Zwischenrufe bei der SPÖ. — Präsident Böhm gibt das Glockenzeichen.*)

Der Abgeordnete Pölzer hat hier behauptet, daß ich irgend jemand, sei es ihn oder jemand anderen, nach seinem Gefühl — den genauen Text wird das Protokoll ergeben — als minderwertige Menschen bezeichnet habe. Ich stelle ausdrücklich fest, daß weder eine solche Bezeichnung erfolgte, noch ein Anlaß bestand, eine derartige Behauptung aufzustellen.

Ich muß daher den Herrn Abgeordneten Pölzer ersuchen, für diese vom Rednerpult aus gemachte Feststellung den Beweis zu führen und uns hier auch von derselben Stelle aus nachzuweisen, woher er diese Behauptung hat. Wenn er das nicht nachweist oder das nicht zurücknimmt, müßte ich ihn als das bezeichnen, was man in solchen Fällen tut, als unwahr. Und das wäre dann kein gutes Stück von dem Christentum, von dem er behauptet, daß es ein besseres sei als das meine. (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Mark: Bist du jetzt ein Pharisäer oder keiner?*)

Präsident Böhm: Der Herr Berichterstatter erhält das Schlußwort.

Spezialberichterstatter Rom (Schlußwort): Der Herr Abgeordnete Dipl.-Ing. Weiß hat einen Antrag verlesen und eingebracht, der den Luftverkehr berührt. Dieser Antrag gehört in das Kapitel 24: Verkehr, und ist im Rahmen des Bundesfinanzgesetzes gelegen.

Ich trete als Berichterstatter diesem Antrag von Dr. Weiß, Rom und Genossen bei und ich bitte um dessen Annahme.

Präsident Böhm: Damit ist die Aussprache über die Gruppe X beendet.

Wir brechen nunmehr die heutigen Verhandlungen ab.

Die nächste Sitzung findet morgen, Donnerstag, den 12. Dezember, 9 Uhr, statt. Die Tagesordnung ist bereits verteilt.

Ich bitte noch einen Augenblick um Aufmerksamkeit. Wie Sie daraus ersehen, werden die Verhandlungen über den Bundesvoranschlag für 1958 abgeschlossen.

Ferner werden der Einspruch des Bundesrates gegen das Gebührenanspruchsgesetz und die landwirtschaftlichen Verlängerungsgesetze zur Debatte stehen.

Ich mache darauf aufmerksam, daß morgen nach Beendigung der Budgetdebatte die restlichen Abstimmungen über den Bundesvoranschlag für 1958 vorgenommen werden. Wir müssen also imstande sein, die notwendige Zahl von Abgeordneten bis zum Schluß hier zu haben.

Ich mache noch darauf aufmerksam, daß der Verkehrsausschuß jetzt nach der Haus-sitzung zusammentritt.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 18 Uhr 50 Minuten