

Ministerratsprotokoll Nr. 77  
vom 29. April 1921

Anwesend:

Bundeskanzler Dr. M a y r, Vizekanzler B r e i s k y sowie die Bundesminister Dr. R a m e k, Dr. P a l t a u f, Dr. G r i m m, H a u e i s, H e i n l, Dr. R e s c h, V a u g o i n, Dr. G r ü n b e r g e r und Dr. P e s t a.

Zugezogen:

Der Leiter des Volksgesundheitsamtes Sektionschef Dr. H e l l y  
ferner zu Punkt 3: vom Bundesministerium für Finanzen: Ministerialrat Dr. W i l f l i n g.

Vorsitz:

Bundeskanzler Dr. M a y r  
(in der Folge Vizekanzler B r e i s k y)

Dauer: 14.30 – 19.00

*Reinschrift (5 Seiten), Konzept, Präsenzliste, zweifaches Stenogramm, kein  
Beschlussprotokoll*

I n h a l t:

1. Denkschrift der Delegierten der Finanzkommission des Völkerbundes über die innere Sanierung des Bundeshaushaltes.
2. Anträge auf Verleihung des Kommerzialratstitels.
3. Zuwendungen an die Bundesangestellten für den Monat Mai.
4. Verordnung des Bundesministeriums für Verkehrswesen, betreffend die Erhöhung der Teuerungszulagen zu Unfallsrenten von Eisenbahnbediensteten und ihren Hinterbliebenen.
5. Betriebsvertrag der Lokalbahn Gleisdorf-Weiz.
6. Gesetzesbeschluß des Landtages von Niederösterreich-Land über die Einhebung einer Landesabgabe von Kraftfahrzeugen.

## Beilagen

Beilage zu Punkt 2, Bundesministerium für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten Zl. 1.588/1921, Ministerratsantrag (6 Seiten): Verleihungen des Kommerzialratstitels

Beilage zu Punkt 3, Bundesministerium für Finanzen, ohne Zahl, Ministerratsvortrag (5 ½ Seiten): Zuwendungen an die Bundesangestellten für den Monat Mai

Beilage zu Punkt 4, Bundesministerium für Verkehrswesen Zl. 722/B.M.V 1921, Verordnung, betreffend die Erhöhung der Teuerungszulagen zu Anfallsrenten von Eisenbahnbediensteten und ihren Hinterbliebenen (1 ½ Seiten); Begründung (1/2 Seite)

Beilage zu Punkt 5, Bundesministerium für Verkehrswesen Zl. 14.946, Ministerratsvortrag (3 ½ Seiten): Betriebsvertrag der Lokalbahn Gleisdorf-Weiz

Beilage zu Punkt 6, Bundesministerium für Inneres und Unterricht Zl. 121.891, Ministerratsvortragsauszug (1 ½ Seiten): Gesetzesbeschluss des Landtages des Landes Niederösterreich-Land vom 17. Februar 1921 über die Einhebung einer Landesabgabe von Kraftfahrzeugen

### 1.

#### *Denkschrift der Delegierten der Finanzkommission des Völkerbundes über die innere Sanierung des Bundeshaushaltes.*

Der V o r s i t z e n d e bringt dem Ministerrate eine Denkschrift der Delegierten der Finanzkommission des Völkerbundes zur Kenntnis, in der die Vorbedingungen mitgeteilt werden, die Österreich hinsichtlich der inneren Sanierung des Bundeshaushaltes zu erfüllen hätte, damit eine ausländische Kredithilfe in Erwägung gezogen werden könne.

Redner beleuchtet die große Bedeutung dieser Denkschrift für die Hoffnungen auf die wirtschaftliche Wiederaufrichtung des Bundesstaates und betont, daß es Sache der Regierung und der gesetzgebenden Faktoren sein werde, die Intentionen der Finanzkommission zu verwirklichen. Die Grundlagen dafür biete das in der Sitzung vom 26. April d. J. verhandelte Finanzprogramm des Bundesministers für Finanzen, das nach Abschluß der Besprechungen mit den politischen Parteien den Delegierten überreicht werden solle.

Der Ministerrat nimmt die Mitteilung zur Kenntnis.

### 2.

#### *Anträge auf Verleihung des Kommerzialratstitels.*

Über Antrag des B.-M. H e i n l stimmt der Ministerrat zu, daß der Industrielle und Landtagsabgeordnete Alois A m a n n in Hohenau, der Kaufmann Karl B a c h m a y r in

Salzburg, der Industrielle und Präsident der Vorarlbergs Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie Fritz B ö s c h in Dornbirn, die Industriellen Ferdinand G a s s n e r und Viktor H ä m m e r l e in Bludenz, der Sägewerksbesitzer August H e l l b e r g e r in Thalgau, der Kaufmann Hans K a r p l u s in Wien, der Kaufmann und Stadtrat Stephan K ö h l e r in Bregenz, der Kürschner Franz K u d e l n i c z e k in Wien, der Kammeramtssekretär der Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie Alois L e m m e n in Innsbruck, der Teppichhändler Ghula O r e n d i in Wien, der Bankgeschäftsinhaber Hans R h e i n h a r d t in Wien, der Industrielle Julius R h o m b e r g in Dornbirn, der Kaufmann Kaspar S i m m a r in Egg, der Kaufmann und Bezirksgetreideinspektor Josef S t e l z h a m m e r in Wörgl, der Buchhändler und Vizepräsident der Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie Franz U n t e r b e r g e r in Feldkirch, der Tischler, Mitglied der Vorarlberger Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie Stephan W a l t e r in Bludenz und der Kaufmann Otto Z u m t o b e l in Dornbirn für die Verleihung des Titels eines Kommerzialrates mit Nachsicht der Taxe in Vorschlag gebracht werden.

### 3.

#### *Zuwendungen an die Bundesangestellten für den Monat Mai.*

Über Einladung des V o r s i t z e n d e n berichtet Ministerialrat Dr. W i l f l i n g, daß die Vertreter der Staatsangestelltenorganisationen sich mit der Erledigung, die ihre Forderungen durch den Beschluß des Ministerrates vom 26. April d. J. gefunden haben, nicht für befriedigt erklärten. Sie verlangen vielmehr, daß ihnen der der März zuwendung entsprechende Betrag nicht erst am 15. Mai, sondern wenigstens schon in der ersten Maiwoche ausgezahlt werde und beharren auch weiters darauf, eine Nachzahlung für die Monate Jänner und Februar d. J. auf die Höhe der vollen Angleichung an das Gehaltsschema der Gemeinde Wien zu erhalten. Die Forderung nach vorzeitiger Flüssigmachung des Betrages der März zuwendung werde damit begründet, daß den Haushalten durch den Zinstermin und die bevorstehende Verteuerung von Fett, Zucker und der elektrischen Straßenbahn gerade anfangs Mai größere Auslagen erwachsen und es daher nicht angehe, den Staatsangestellten am 1. nur einen Betrag auszuzahlen, der bei vielen Kategorien weniger als die Hälfte ihres Gesamtbezuges ausmache. Der sprechende Referent glaube dafür eintreten zu sollen, in diesem Punkte Entgegenkommen zu beweisen und die Auszahlung des der März zuwendung entsprechenden Betrages, da aus technischen Gründen ein früherer Termin nicht möglich sei, etwa für den 8. Mai in Aussicht zu stellen. Gegen die Bewilligung der zweiten Forderung dagegen bestehen die dem Ministerrat bereits in der Sitzung vom 26. April d. J. dargelegten Bedenken, insbesondere die

Befürchtung, daß die Eisenbahnbediensteten daraus die Konsequenz ableiten würden, auch ihrerseits eine Zuwendung zu verlangen. Es sollte daher an dem ablehnenden Beschluß des Ministerrates festgehalten werden, wiewohl die Möglichkeit bestehe, daß damit für die Gruppen der mittleren Beamten der Anlaß zu einer Streikbewegung geboten werde.

Nach einer längeren Debatte, in der B.-M. Dr. P e s t a und Ministerialrat Dr. W i l f l i n g eingehend die Wechselwirkungen zwischen den Besoldungsverhältnissen der Eisenbahnbediensteten und der übrigen Bundesangestellten erörtern, beschließt der Ministerrat, die Entscheidung über die Gewährung der für die Monate Jänner und Februar d. J. begehrten Nachzahlungen davon abhängig zu machen, daß vorerst festgestellt werde, daß dadurch die unter anderen Besoldungsordnungen stehenden Bundesangestellten in den Bezügen für diese beiden Monate nicht zurückbleiben. Unter der Voraussetzung, daß die Organisationsvertreter sich diesem Beschluß unterordnen, wird den Bundesangestellten die Auszahlung des der Märzzuwendung entsprechenden Betrages für den 8. Mai d. J. in Aussicht gestellt.

#### 4.

*Verordnung des Bundesministeriums für Verkehrswesen, betreffend die Erhöhung der Teuerungszulagen zu Unfallsrenten von Eisenbahnbediensteten und ihren Hinterbliebenen.*

B.-M. Dr. P e s t a erbittet vom Ministerrate die Ermächtigung zur Erlassung einer Verordnung des Bundesministeriums für Verkehrswesen im Einvernehmen mit den Bundesministerien für soziale Verwaltung und für Finanzen, betreffend die Erhöhung der Teuerungszulagen zu Unfallsrenten von Eisenbahnbediensteten und ihren Hinterbliebenen. Der vorliegende Entwurf dieser auf Grund des § 8 des Gesetzes vom 16. April 1920, St.G.Bl. Nr. 196, zu erlassenden Verordnung habe den Zweck, die Erhöhung der Teuerungszulagen, die das Bundesgesetz vom 11. März 1921, B.G.Bl. Nr. 169, den bei einer territorialen Arbeiterunfallversicherungs-Anstalt versicherten Personen gebracht hat, auch den im Bezuge einer Unfallsrente stehenden Eisenbahnbediensteten und ihren Hinterbliebenen zuzuwenden, deren Teuerungszulagen durch die Verordnung vom 21. November 1920, B.G.Bl. Nr. 21, geregelt worden sind. Der Verordnungsentwurf halte sich durchaus im Rahmen des vorerwähnten Bundesgesetzes; andere als durch dieses Gesetz erforderlich gewordene Änderungen der Verordnung vom 21. November 1920 werden durch den vorliegenden Entwurf nicht herbeigeführt.

Der Ministerrat erteilt die erbetene Ermächtigung.

## 5.

*Betriebsvertrag der Lokalbahn Gleisdorf-Weiz.*

B.-M. Dr. P e s t a führt aus, die Staatseisenbahnverwaltung habe nach dem Umsturze auf Grund des sowohl unmittelbar nachher als auch sodann neuerlich nach Abschluß des Staatsvertrages von St. Germain gesetzlich festgelegten Standpunktes der Ablehnung der Rechtsnachfolge nach der k. k. Staatsverwaltung den Eigentümern der von ihr betriebenen Privatbahnen mitteilen lassen, daß sie sich nicht als Rechtsnachfolgern der ehemaligen k. k. Staatseisenbahnverwaltung betrachte und daher nicht ohne weiters in die bestehenden auf Konzessionsdauer abgeschlossenen Betriebsverträge eintreten könne. Dieser Eintritt habe sich sodann auf dem Wege ausdrücklicher Erklärungen, zum Teile unter Vereinbarung neuer Bedingungen vollzogen.

Fast alle vom Staate betriebenen Privatbahnen hätten diesen Rechtsstandpunkt ohne weiters anerkannt beziehungsweise die gestellten Bedingungen angenommen. Nur der Verwaltungsrat der A. G. „Lokalbahn Gleisdorf-Weiz“ habe sich beharrlich ablehnend verhalten.

Der alte Betriebsvertrag zwischen der k. k. Staatseisenbahnverwaltung und der genannten Lokalbahn sei für die erstere überaus ungünstig; während nämlich die Staatseisenbahnverwaltung die gesamten Betriebsauslagen für die gesellschaftliche Lokalbahnlinie zu bestreiten hatte, habe sie als Entgelt für die Betriebsführung lediglich 45 Prozent der Bruttoeinnahmen als Pauschalbetriebskostenvergütung erhalten.

Angesichts der schweren Nachteile, die der betriebführenden Bundesbahnverwaltung aus der unveränderten Beibehaltung erwachsen würden, mußte die Loslösung von dem mit der alten Staatseisenbahnverwaltung abgeschlossenen Betriebsvertrage angestrebt werden. Diesen Bestrebungen sei ein besonderer Nachdruck durch die Einflußnahme des Bundesministeriums für Finanzen und des Rechnungshofes verliehen worden, welche ebenso wie die entsprechenden früheren Dienststellen seit vielen Jahren auf eine Änderung des bestehenden Pauschalbetriebsvertrages und damit auf eine Beseitigung der für die Bundesbahnverwaltung aus diesem Titel alljährlich entstehenden großen Abgänge drängen und die Forderung nunmehr unter Berufung auf den eingangs erwähnten Rechtsstandpunkt mit aller Entschiedenheit erneuerten.

Bei den Verhandlungen mit den Vertretern der Gesellschaft sei daher der Eintritt in den seinerzeit von der k. k. Staatseisenbahnverwaltung abgeschlossenen Betriebsvertrag an die Bedingung geknüpft worden, daß die Gesellschaft die Kündbarkeit des Vertrages anerkenne, wobei zugleich die Zusicherung gegeben worden sei, vom Kündigungsrechte durch einige

Jahre nicht Gebrauch zu machen. Als weitere Bedingung sei verlangt worden, daß die Gesellschaft schon jetzt einer Änderung des Schlüssels für die Verteilung der Betriebseinnahmen zu Gunsten der Bundesbahnverwaltung zustimmen müsse. Da die Gesellschaft diese Bedingungen nicht angenommen und auch keine befriedigenden Gegenvorschläge erstattet habe, sei das Bundesministerium für Verkehrswesen gezwungen gewesen, den von Seiten des Bundesministeriums für Finanzen und des Rechnungshofes, wie erwähnt, mit Nachdruck eingenommenen Standpunkt zu vertreten, demzufolge die Bundesbahnverwaltung in dem mehrerwähnten Betriebsvertrag nicht eintreten könne. Gleichzeitig mit dem Abbruche der Verhandlungen sei die Bundesbahndirektion Villach beauftragt worden, den Betrieb der Lokalbahn als Geschäftsführer ohne Auftrag weiterzuführen und mit Wirksamkeit vom 1. November 1918 der Gesellschaft die Selbstkosten zur Anrechnung zu bringen. Das aus dieser Abrechnung sich ergebende Guthaben für die Bundesbahnverwaltung sei der Gesellschaft von der Bundesbahndirektion Villach auf Grund der von ihr gepflogenen Abrechnungen mit dem Betrage von rund 3,356.000 K bekanntgegeben worden. Da sich die Gesellschaft gegen die Geschäftsführung ohne Auftrag verwehrt habe, sei sie weiters aufgefordert worden, den Betrieb der Lokalbahn Gleisdorf-Weiz ehestens selbst zu übernehmen. Um aber eine Unterbrechung des Betriebes im öffentlichen Interesse zu vermeiden, werde der Betrieb gegen Kostenersatz bis zu jenem Zeitpunkte weitergeführt werden, in dem die Gesellschaft den Eigenbetrieb verwirklichen werde.

Vertreter des Landes Steiermark und der Gesellschaft hätten nun in den letzten Tagen gegen diese Vorgangsweise und namentlich gegen die Anrechnung des vorangeführten Kostenbetrages Verwahrung eingelegt und erklärt, daß die Gesellschaft durch die Forderung der Bundesbahnverwaltung in den Konkurs getrieben würde.

Die letztere Behauptung entspreche insoferne nicht den Tatsachen, als die Gesellschaft in Kenntnis gesetzt worden sei, daß im Falle einer Zahlungsverweigerung das staatliche Guthaben von den Betriebseinnahmen bis zu dessen völliger Deckung werde in Abzug gebracht werden. Die Gesellschaft sei somit keineswegs genötigt, den obigen Betrag sofort aufzubringen.

Da an dem Aktienbesitz der genannten Lokalbahn in erster Linie das Land Steiermark teil habe, scheine Redner eine allzu schroffe Stellungnahme der Gesellschaft gegenüber doch nicht ganz am Platze. Er habe daher die gestern bei ihm erschienenen Vertreter der Unternehmung dahin beschieden, daß er mit Rücksicht auf die weittragende Bedeutung der Angelegenheit, in der zu entscheiden er nicht allein kompetent, sondern auch an den vom

Obersten Rechnungshof sowie vom Finanzministerium eingenommenen Standpunkt gebunden sei, die Sache im Ministerrat zur Sprache bringen werde, um die Zustimmung zu erhalten, unter Beiziehung eines Vertreters des Finanzministeriums nochmals in Verhandlungen mit der Gesellschaft einzutreten, die in den ersten Tagen der nächsten Woche beim Landeseisenbahnbeamte[sic!] in Graz aufgenommen werden sollen.

Der Ministerrat erteilt die erbetene Zustimmung.

## 6.

### *Gesetzesbeschluß des Landtages von Niederösterreich-Land über die Einhebung einer Landesabgabe von Kraftfahrzeugen.*

In Vertretung des augenblicklich abwesenden Bundesministers für Inneres und Unterricht teilt Vizekanzler B r e i s k y mit, daß der Landtag von Niederösterreich-Land in seiner Sitzung am 17. Februar l. J. einen Gesetzesbeschluß über die Einhebung einer Landesabgabe von Kraftfahrzeugen gefaßt habe. Der Gesetzesbeschluß unterwerfe der Abgabe nicht bloß jene Kraftfahrzeuge, welche ihren Standort im Geltungsgebiete des Gesetzes haben, sondern auch andere inländische Kraftfahrzeuge, welche in das Geltungsgebiet dieses Gesetzes kommen.

Diese Bestimmung würde in ihrer praktischen Durchführung eine außerordentliche Erschwerung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen innerhalb des Bundesgebietes mit sich bringen; sie widerspreche daher vor allem dem Grundsatz des Artikels 4 des Bundes-Verfassungsgesetzes, demzufolge das Bundesgebiet ein einheitliches Währungs-, Wirtschafts- und Zollgebiet bildet, innerhalb dessen Zwischenzolllinien oder sonstige Verkehrsbeschränkungen nicht errichtet werden dürfen. Die Vorschrift des § 3, III könnte insbesondere zu einer für den Kraftwagenverkehr unerträglichen Doppelbesteuerung führen, wenn von der vollen Abgabe auch Kraftfahrzeuge getroffen werden sollten, die nach den gleichartigen Vorschriften eines anderen Landes schon dort von einer solchen Abgabe erfaßt werden. Durch seine Rückwirkung auf den Kraftwagenverkehr wäre der Gesetzesbeschluß überdies auch geeignet, die österreichische Automobilindustrie, die gegenwärtig mit großen Absatzschwierigkeiten zu kämpfen habe, in ihrer Existenz ernstlich zu gefährden.

Die Bundesministerien für Finanzen sowie für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten hätten deshalb den Antrag gestellt, es möge gegen den Gesetzesbeschluß Einspruch erhoben und die Mitwirkung von Bundesbehörden bei der Vollziehung des Gesetzes verweigert werden.

Mit Rücksicht auf den Ablauf der Einspruchsfrist (26. April 1921) habe das

Bundesministerium für Inneres und Unterricht vorbehaltlich der Genehmigung des Ministerrates dem Antrage entsprochen und am 25. April 1921 einen entsprechenden Erlaß an die Landesregierung gerichtet.

Redner stelle den Antrag, der Ministerrat wolle den Einspruch gegen den Gesetzesbeschluß des Landtages von Niederösterreich-Land vom 17. Februar 1921 über die Einhebung einer Landesabgabe von Kraftfahrzeugen nachträglich genehmigen.

Der Ministerrat erteilt die nachträgliche Genehmigung.



<p>77. Sitzung am 29. April 1921 3 Uhr Nachmittag.</p>	<p>Haueis, Helly, Breisky, Mayr, Heintl, Vaugoin, Ramek, Paltauf, Pesta, Grimm, Grünberger, Resch. 77. 29/4 ½ 3 Uhr</p>
<p>1. <u>Mayr</u>: Durch die Kommission des Völkerbundes ist die Kreditaktion sehr aktuell geworden. Ich habe schon berichtet, dass der Finanzminister Zusammenstellungen gemacht hat, über die Leistungen, welche Österreich auf sich nehmen musste, Sterben, Abbau damit die Sektion des Völkerbundes überhaupt Gestalt annehmen kann. Es wurde auch mit den beiden bürgerlichen politischen Parteien darüber beraten. Sie haben diesem Programm zugestimmt und nun kam gestern ein Memorandum von der Kommission, worin sie ihre Forderungen aufstellen, welche die Forderungen für die Hilfsleistungen sind. Sie verlangen, dass das raschestens beraten und beschlossen wird, von der Regierung und den gesetzgebenden Körperschaften. Dienstag wollen sie abreisen, bis dahin müsste es erledigt sein. Ich mache aufmerksam, wenn wir etwas übersehen und nicht vollständig zur Verfügung stellen, so werden sie sagen, die Österreicher sind zu faul, ihre eigene Hilfe zu beraten. Die politischen Parteiführer und Minister dürfen in den nächsten Tagen nicht weg. 28./IV. Das Schriftstück ist sehr bedeutungsvoll, aufgrund dessen sich eine Möglichkeit zur Stabilisierung der Krone bieten wird. In erster Linie die Regierung und dann die gesetzgebenden Faktoren müssen zustimmen und ihre Kräfte einsetzen, um diese Postulate in Erfüllung zu bringen. Ich wollte das zur Kenntnis bringen. <u>Grimm</u>: Bauer nimmt einen oppositionellen Standpunkt ein, er meint, wenn es [...] Reform war, ist er informiert, und er wird an die Partei herantreten. Er wird die Äußerung nicht vor Dienstag geben können. Für die Partei ist eine schwere finanzielle Belastung darin. Weder dieses Memorandum noch dieses Programm [...] können sich die Sozialdemokraten identifizieren, er würde eine wesentliche Heranziehung der [...]steuer wünschen, das wäre möglich, wenn wir nicht über deren Übergabe an die Länder in</p>	<p><u>Mayr</u>: Die Hilfsaktion durch die Kommission des Völkerbundes ist sehr aktuell geworden. Finanzminister hat Zusammenstellungen gemacht über die Leistungen, die Österreich auf sich nehmen musste, damit die Sektion des Völkerbundes überhaupt Gestalt annehmen kann. Es wurde auch mit den Vertretern der beiden bürgerlichen Parteien beraten. Sie haben im Großen und Ganzen diesem Programm zugestimmt. Gestern ist ein Memorandum gekommen, wo sie ihre Forderungen stellen, welche die Forderungen für die Hilfsleistungen sind, mit dem Wunsch, dass das so rasch als möglich beschlossen wird von der Regierung und den gesetzgebenden Körperschaften. Bis Dienstag wollen sie abreisen. Wenn wir uns jetzt nicht vollkommen zur Verfügung stellen, so werden sie sagen, die Österreicher sind zu faul, um ihren eigenen Sachen zu kaufen. Memorandum &lt; &gt;  Aufgrund dieses Schriftstücks wird sich uns die Möglichkeit schaffen, eine Stabilisierung der Krone und Einstellung der Notenpreise zu bewahren.  (Finanzminister: Ich habe drei Stunden mit Bauer verhandelt. Er nimmt einen oppositionellen Standpunkt ein. Er wird die Antwort am Dienstag bringen.  Mit [...] Programm (in [...] [...] Erhöhung der Verbrauchssteuern) wie mit dem Memorandum ist er nicht einverstanden.</p>

<p>Verhandlungen stünden. Nun würde die Erklärung, was den Abbau betrifft, so hält er den Abbau der Lebensmittelpreise in den angegebenen Zeiten für möglich, sodass wir in anderthalb Jahren zu den [...]kosten kämen. Er hält es aber unmöglich, jetzt mit einer Mehlpriiserhöhung vor[zu]gehen, er würde wünschen, dass das Staffelungsgesetz als erster Schritt sofort gemacht wird. In dem Sinne würde die Verpflichtungs-Äußerung der Sozialdemokraten über den Abbau ausfallen. Über die Einnahmenerhöhung sagt er, die Parteien können sich nicht auf ein Programm einschwören, das nur Verbrauchssteuern vorsieht.</p> <p>Der Tenor könnte dahin gehen, dass die Partei, die notwendig von Steuererhöhungen ausgeht, das Programm als solches nicht vertritt, aber die Unterstützung [...] wird, dass ein steuerlicher Effekt in gleichem Ausmaß erzielt wird. Wenn die Erklärung der Sozialdemokraten so ausfällt, als Bauer sie als möglich hingestellt hat, das würde befriedigen.</p> <p>Unter dem Passus Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen innerhalb der Länder, Verkehrsbeschränkung von Mobilien, darunter verstehen die Völkerbund-Leute auch das Mieterschutz-Gesetz. Das würde Bauer als das größte Unglück halten, ein Nachlassen im Mieterschutz-Gesetz. Das könnten die Sozialdemokraten nicht vertreten. Er behauptet auch über das Mieterschutz-Gesetz mit [...] gesprochen zu haben und hat den Eindruck, dass er nur vom Staatsfinanz-Standpunkt nicht die Möglichkeit unterbunden haben [...] dass Steuer und Mehreingang aus den Häusern dem Staat unterstehen. Die wird jetzt von Gemeinde in Anspruch genommen.</p>	<p>Was den Abbau anbelangt, so hält er den Abbau der Lebensmittelpreis-Zuschüsse in dem Zeitraum von anderthalb Jahren für möglich.</p> <p>Er hält es aber für unmöglich, jetzt mit einer Mehlpriiserhöhung vorzugehen. Hält es aber wünschenswert, dass das Staffelgesetz jetzt gleich gemacht wird.</p> <p>Was die Einnahmenerhöhung verlangt, so kann, sagt er, niemand von der sozialdemokratischen Partei verlangen, dass ein Programm angenommen wird, das nur auf Erhöhung der Verbrauchssteuern abgestellt ist. Es könnte nur eine Erklärung abgegeben werden, dass die Unterstützung geleistet wird, dass ein entsprechendes steuerliches Ergebnis erzielt wird.)</p>
<p>2. Beamtenforderungen. <u>Grimm</u>: Die Besoldungsordnung sollte 8 Milliarden kosten. 5 Milliarden sind davon noch zu bedecken. Nun kommen 9 Milliarden neue Forderung dazu durch die Fortführung der Osterzuwendung. 14 Milliarden sind also unbedeckt. Denn das Programm kann 12.500 Millionen in einem Jahr bringen. Ich habe mit dem Sitzungsprogramm noch nicht einmal die Beamtenforderungen gedeckt. Die Regierung muss überzeugt sein, dass die Osterzuwendungen</p>	<p><u>Grimm</u>: Für die Perpetuierung des [...] aus 19 Milliarden. Dazu kommen noch die 5 Milliarden, die von der Besoldungsreform noch unbedeckt sind. Das ergibt 14 Milliarden. Wenn ich unser Sitzungsprogramm für den Staat sofort durchführe, so komme ich nur auf 12 Milliarden. Das ist ganz unmöglich.</p>

nicht fortgeführt werden darf. Wenn das geschieht, ist es ganz umsonst, sinnieren zu wollen.

Breisky: Wilfling ist die Zuwendung nur für einen Monat gegeben worden.

Pesta: Der Beamte hat in der Woche 1.000 Kronen, in der Privatindustrie hat ein Lehrling mehr als das Doppelte.

Grimm: Dann ist der Staat unmöglich. Wenn die 9 Milliarden bewilligt werden, so wird sich das immer wiederholen.

Pesta: Das Unglück war die Ursache der Osterzuwendungen, dass dann den Staatsangestellten jährlich bloß 60.000 Kronen Monatsgehalt haben. Die Eisenbahner wollten [...], die anderen wollten die Sonderstellung und in dem Moment war das Unglück geschehen. Die Besoldungsordnung der Eisenbahner ist in den gesteckten Grenzen geblieben. Die neue Besoldungsordnung wird große Folgen für die Eisenbahner haben.

Haueis: Im gewöhnlichen Leben fragt sich ein Haushaltungs-Vorstand, ob er eine Ausgabe sich leisten kann. Wenn wir so weiterfahren, dann müssen wir zugrundegehen. Wenn der Staat es sich nicht leisten kann, und unter der Gehaltslast zusammenbricht, dann muss man sagen, man muss aufhören. Wenn alles zugrunde geht, dann ist der Ast abgesägt, auf dem der Beamte sitzt. Man muss einmal ein Rückgrat haben.

[30] //

Pesta: Man hat in Zweigen nachgegeben, wo es wirklich nicht notwendig war, so bei der Postsparkasse, bei der Wiener Zeitung. Ich muss mich besonders an den Finanzminister wenden. Wir haben ein Gesetz, welches einen Abbau der Beamten mit 30. Juni terminiert. Ich habe gefragt, ob das allgemein gehandhabt wird. Ich habe darauf noch keine Antwort bekommen, es wurde gesagt, man wird die Sache besprechen.

Paltauf: Der Ministerrat hat beschlossen, mit Rücksicht auf die Bestimmung der Besoldungsordnung keine Zwangspensionierungen vorzunehmen, überall dort, wo anstelle der in den Ruhestand versetzten Beamten Neuaufnahmen stattfinden müssen.

Pesta: Wenn ich die Gesetzesbasis habe, überzählige Beamte ohne Rücksicht auf die Dienstzeit in den Ruhestand zu versetzen, dann werde ich es tun.

Pesta:

Haueis: Man muss doch endlich einmal ein Rückgrat haben und sagen, es geht einfach nicht mehr.

Pesta: Wir haben ein Gesetz, welches einen gewissen Abbau mit 30.VI.1921 terminiert. Ich habe die Anfrage gestellt, ob dieses Gesetz gehandhabt wird. Ich habe nie eine Antwort darauf bekommen.

[32] //

<p>3. Kommerzienrattitel. <u>Heinl:</u> Die Anträge haben die Handels- und Gewerbekammer und Landesregierungen beschäftigt und wurden überall angenommen. <u>Grimm:</u> Wie ist es eigentlich mit den Taxen? <u>Heinl:</u> Das sind lauter taxfreie. Wir haben nur 300 Tausend Kronen von Konsul bekommen. Es sind das Freiwilligen-Spenden. Ich werde dem Finanzminister die bisher eingezahlten Beträge bekannt geben lassen. Dann ist der Hans Rheinhard, welcher den Betrag zugesichert hat. Die übrigen bekommen den Titel taxfrei Funktion der Handels- und Gewerbekammer. Es war wichtig, dass Taxen-Gesetz zu ändern. Ebenso reformbedürftig wäre die Verzehrungssteuer.</p>	<p><u>Heinl:</u> Kommerzientitel.</p>
<p>4. <u>Wilfling:</u> Beamtenforderungen. <del>Gestern Nachmittag 1/2 1 sind die Vertreter</del> Das Begehren, das dem Ministerrat vom 26. April vorgelegen war, betraf folgende drei Punkte:</p> <p>Der Ministerrat hat darüber [...], die Bezahlung der Monats-Vorauszahlung soll am 15. Mai geschehen, nicht am 1. Mai, weil es technisch unmöglich ist. Allerdings war hervorgehoben worden, dass die Beamten auf eine frühere Zahlung Gewicht legen. Am 15. Mai sollte ausgezahlt werden der Betrag nach der Mai-Zuwendung an die Eisenbahner. Die Regierung hat gesagt, dass von einer solchen Zuwendung nicht gesprochen werden kann, weil die April-Zuwendung nur eine einmalige war. Der 3. Punkt wurde abgelehnt. Dafür war maßgebend die Erwägung, dass im Falle dieser Auszahlung die Staatsangestellten alles Interesse an der Besoldungsordnung verlieren würden. Das wurde den Organisationen mitgeteilt. Wir haben in der Bundeskanzlei erklärt, dass sie diese Antwort nicht zur Kenntnis nehmen.</p>	<p><u>Wilfling:</u> Das Begehren, das dem Ministerrat am 26. IV. vorliegt, war Folgendes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.) Am 1.V. soll außer den gesetzlichen Bezügen noch die im Monat März unbezahlten Angleichung ausbezahlt werden.</li> <li>2.) Am 15.V. soll ausbezahlt werden, die den Staatsangestellten im Mai in Angleichung an die Bundesbahn-Angestellten ausbezahlten Beträge.</li> <li>3.) Durchführung der Angleichung an die Gemeinde Wien erfolgte Angleichung per Jänner und Februar.</li> </ol> <p>Die Stellungnahme des Ministerrates zu diesen drei Punkte war folgende: Ad 1) Die Angleichung soll am 15. Mai erfolgen, weil am 1. technisch undurchführbar.</p> <p>Ad 2) <del>Am 15.V. sollte</del> Von einer Mai-Zuwendung an die Bahn-Angestellten kann nicht gesprochen werden.</p> <p>Ad 3) Wurde abgelehnt.</p> <p>Das wurde den Organisationen mitgeteilt.</p>

Sie verlangen die Märzvorauszahlung in der ersten Mai-Woche und die Nachzahlung der Angleichungsbeträge für Jänner und Februar. Die Abordnung wollte eine sofortige Antwort und hat sich nur Mühe zu einem Zuwarten bis heute 5 Uhr herbeigelassen. Die Forderung nach Auszahlung am ersten Mai-Woche wird begründet, dass einzelne Angestellte am 1. Mai weniger erhalten als ein Gehalt, und das geht nicht, weil sie Mietzins zahlen müssen, Fett und Zucker, sowie die Straßenbahn teurer wird. Dann dass Einzelne weniger erhalten als die Eisenbahner. Das trifft nicht zu, weil die Eisenbahner die Teuerungszulage erst am 15. erhalten. Trotzdem haben sie erklärt, die Regierung muss in diesem Punkt und dem zweiten Punkt entgegenkommen, sonst lehnen sie jede Verantwortung ab. Ich möchte, wenn auch die Gründe nicht ganz stichhaltig sind, entgegenzukommen. Der Zins muss gezahlt werden, wenn er auch nicht mehr die Rolle wie früher im Vergleich zu den Bezügen steht. Es ist auch richtig, dass einzelne am 1. weniger bekommen als am 15. Am 8. Mai könnte man die [...] bewerkstelligen. Der Bewilligung der zweiten Forderung stehen schwere Bedenken entgegen. Die Eisenbahnbediensteten würden da gewiss Konsequenzen ableiten, ohne Rücksicht darauf, dass es sich nur um eine Nachzahlung auf Bezüge handelt, welche die Verkehrsangestellten schon erhalten haben. Aus diesen Gründen war wohl die Erfüllung dieser Forderung nicht zu bewegen, es muss aber darauf hingewiesen werden, dass ein Teil der Beamten, besonders die Postsparkasse, die schärfsten Konsequenzen da ableiten würde.

Grimm: Von meinem persönlichen Standpunkt habe ich die Überzeugung, dass wir nicht immer glatt nachgeben können. Der Ministerrat hat vor fünf Tagen die Argumente der Ablehnung anerkannt. Ich bin mit der Ablehnung des zweiten Weges einverstanden. Auch beim ersten Antrag bin ich nicht so ohne weiters dafür, dass der ursprüngliche Standpunkt verlassen werden soll. Wenn die Beträge schon am 1. Mai gezahlt werden, wird für den 15. Mai doch etwas verlangt werden. An sich hätte die frühere Zahlung für keine Bedenken. Man müsste ein

Sie haben beruflich in einem [...] vorgesprochen und haben erklärt, dass sie diese Antwort nicht zur Kenntnis nehmen. Sie verlangen die Auszahlung der März-Vorauszahlung wenigstens in der ersten Mai-Woche.

2.) Die Nachzahlung der Angleichungsbeträge per Jänner und Februar.

Sie verlangen Antwort bis heute 5 Uhr.

< >

Grimm: Der Ministerrat hat vor drei Tagen die Argumente, die gegen die Bewilligung sprechen, anerkannt. ~~Ich werde mit~~ Man sollte bei der Ablehnung der zweiten Forderung bleiben.

Auch mit der ersten Forderung bin ich nicht ganz einverstanden, weil wir am 15. [...] oder mehr verlangen werden. Aber [...] ist es alles eins, ob man 8 Tage vorher oder später zahlt.

Junktum aufstellen, dass die frühere Zahlung erfolgt, wenn die zwei Forderungen, wie es von den Organisationen zugestanden wurde, fallengelassen werden.

Heinl: Es ist schwer, für jemanden, der an der Wissenschaft nicht an ihr [...] ist, ein Urteil zu fällen. Es kann daher nur jemand eine Entscheidung treffen, der affirmiert ist. Ich glaube, dass der Finanzminister alle unsere Meinungen kennt, was den Zeitpunkt anlangt, so ist mit Rücksicht auf die Verhandlungen mit den Völkerbunds-Delegierten es sehr unangenehm, dass uns diese Sache dazwischenkommt. 250 Millionen spielen keine so große Rolle.

//

Ich glaube, wir sollten in allen diesen Fragen den Finanzminister, der für die Finanzen die Verantwortung trifft [sic!], uns unterordnen und ihm die Entscheidung überlassen.

Grimm: Ich würde es gefährlich halten, die 250 Milliarden zu zahlen, weil das sofort wieder Forderungen der Eisenbahner hervorrufen wird.

Grünberger: Ich habe den Eindruck, dass der Antrag Heinl umso gerechter ist, weil wir die Erklärung des Völkerbunds haben. Der Finanzminister kann sich darauf stützen.

Grimm: Die Erklärung soll am Sonntag veröffentlicht werden, wir werden nur einen Einbegleitungs-Artikel nach den Verhandlungen machen.

Grünberger: Wenn man wieder den Schritt macht, so ist die Forderung der Eisenbahner sicher. Dort zu bekommen wird es viel schwerer sein. Ich möchte doch schon die Erklärung des Völkerbundes als Grundlage benützen. Es sollte wirklich der Finanzminister entscheiden.

Ramek: Die Forderung zu Punkt 2 sind Nachzahlungen für Jänner und Februar, also Zahlungen, auf welche die Beamten durch Zahlungen schon Anspruch erworben haben, nur sollte man es erst durchrechnen nach der Wirksamkeit der Besoldungsordnung.

Wilfling: Sachlich lässt sich darüber reden. Was durchschlagend sein muss, ist, dass wenn diese Beträge gezahlt werden zweifellos Verkehrsangestellten zu Forderungen veranlasst werden.

Pesta: Die Eisenbahner haben die Verdoppelung von Gehältern und Ortszuschläge abgelehnt, weil dadurch eine zu große Spannung zwischen den Gruppen entstände. Das ist in der Notstandszeit,

Aber man sollte ein Junktum machen mit Fallengelassen der zweiten Forderung, wie es die Organisationen ursprünglich zugesagt haben.

Heinl: Es ist sehr schwer, ein ordentliches Urteil abzugeben.

Ich glaube, wir sollten in allen diesen Fragen dem Ministerrat, der für die Finanzen die Verantwortung trägt, uns unterordnen. Er soll die Entscheidung treffen.

Grimm: Ich würde es für gefährlich halten, die 250 Millionen zu zahlen, weil sonst gleich wieder die Eisenbahner kommen.

Grünberger: Ich habe den Eindruck, dass der Antrag Heinl umso gerechtfertigter, seit wir das Memorandum der Völkerbund-Delegierten haben. Es kann nur der Finanzminister entscheiden.

//

Ramek:

Pesta: Die Eisenbahner sind durch die Verhältnisse und dadurch, dass sie zwei Osterzuwendungen nicht mitgemacht haben, in der Hinter[...]. Sie haben daher zu Ostern, als sie

wo die niedrigen Angestellten überwiegen unverständlich. Sie haben daher gesagt, es soll die Regulierung auf die Teuerungszulage gelegt werden. Das bewirkt eine gewisse Nivellierung. Im [...] Dienst ist der Eisenbahner besser als der Staatsangestellte. Von der 8. Rangklasse an sind C-Beamte 40.000 und der A-Beamte um 60.000 besser dran. Da die Eisenbahner seit 1. Jänner 1920 keine Neben[...] mitgemacht haben, ist bei der Verwaltung eine Unzahl von [...] vorgenommen worden, sodass die früheren Beamten ohne Rangklassen heute schon in den VIII. Rangklassen, wogegen die Eisenbahner als Unterbeamte durchgerechnet wurden. Die Eisenbahner haben nicht nur nichts voraus, sondern sie sind weit zurückgedrängt. Wie die ersten Nachzahlungen auf die Verdoppelung der Bezüge erfolgten, haben die Eisenbahner auch eine Auffassung [...] Taxen-Bezüge verlangt. Damals haben sie 50 Prozent Gehalt und eine Teuerungszulage als einmalige Zuwendung bekommen. Damit waren die oberen Kategorien den pragmatisierten Beamten angeglichen, die unteren darüber hinaus. Um das Verhältnis zu nähern wurde im April nicht mehr 50 Prozent und 50 Prozent genommen, sondern 80 Prozent für das Gehalt und 35 Prozent Teuerungszulage gegeben. Damit ist eine gewisse Angleichung hergestellt. Wenn jetzt im Mai die Staatsangestellten die Zuwendung bekommen und die Eisenbahner nicht, dann hätten die unteren Kategorien mehr als die Pragmatisierten, die oberen aber weit zurückbleiben. In der Privatindustrie wurde die 1.000-Kronen-Woche bereits verlassen, der Lehrling hat 2.500 Kronen. Darum glaube ich, dass die Forderung der Eisenbahner, möge diese Zahlungen bei den Staatsangestellten erfolgen oder nicht, gestellt werden wird. Die Sache war wiederholt im Kabinettsrat in Diskussion. Es kostet allerdings 9 Milliarden, die im Budget nicht gedeckt werden können. Ich glaube aber, dass man den Völkerbunds-Vertretern begreiflich machen muss, dass es unmöglich ist, eine so große Anzahl von Staatsangestellten neben den Privatangestellten haben, welche 1/3 deren Bezüge haben. Will man es versucht, so wird es damit enden, dass alle Verkehrsangestellten streiken und ein Chaos entsteht, welches den Anfang vom Ende bedeutet.

Wilfling: Es ist richtig, was Pesta sagt, aber es

sahen, dass die anderen große Zuwendungen bekämen, ebenfalls Zuwendungen verlangt.

Bezüglich der oberen Kategorien war sie bezüglich der [...] Erhöhung angeglichen, bezüglich der unter Gruppen darüber hinaus. Wir haben sie daher im April dazu bewogen, als die Staatsbeamten wieder Vorauszahlungen bekamen, etwas geringeres anzunehmen. Wenn nun im Mai die Zuwendungen im Mai bekommen und die Eisenbahner nichts, so haben wir wieder den Zustand wie vor Ostern.

Dazu kommt noch, dass die Privatindustrie Zulagen [...], wo die Eisenbahner in den unteren Kategorien 1.000 Kronen per Woche bekommen, die Lehrlinge 2.500 bekommen.

Es ist daher ganz gleichgültig, ob die Staatsangestellten jetzt etwas bekommen oder nicht, die Eisenbahner werden ihre Forderungen stellen.

Wenn es nicht bewilligt wird, so kommt es unbedingt zum Streik und zum Chaos.

Wilfling: Es ist das richtig. Es wird aber umso

muss umso mehr Forderungen der Eisenbahner auslösen, wenn sie nebst der Vorauszahlung auf die Angleichung an die Gemeinde Wien noch die Nachzahlung für Jänner und Februar große Beträge auf einmal bekommen.

Pesta: Eine Nachzahlung auf Jänner und Februar wird nichts auslösen, wenn die Eisenbahner im Mai dasselbe bekommen wie im April. Die 250 Millionen resultieren sich aus der Aktion, welche zu Ostern gemacht wurde. Es sind ja nur Durchrechnungsbeträge.

Grimm: Es schaut aber eben so aus, als ob sie die 100 Prozent nicht nur im März und April, sondern auch im Jänner und Februar bekommen hätten.

Pesta: Wenn es den Beamten für Jänner und Februar gegeben wird, so werden die Eisenbahner es auch verlangen, wenn sie die gleichen Beträge nicht auch bekommen haben.

Wilfling: Es ist richtig, die Gemeinde Wien bringt die 33. Teuerungszulage am 1. Jänner, die Eisenbahner haben die 40. Teuerungszulage erst 1. Mai. In den Preisbezügen haben aber die Eisenbahner in den unteren Kategorien [...]

Heinl: Es kommt darauf an, was die Angestellten an Gehalt und Teuerungszulage zusammen haben. Wir müssen die Schulden an die Staatsbeamten für Jänner und Februar auseinanderhalten, es muss berücksichtigt werden, dass die Eisenbahner mit Recht fordern können, dass die Zuwendung, die sie erst ab März hatten, für Jänner und Februar bekommen. Wenn wir darüber beschließen müssen, haben wir für die weiteren Fragen Zeit. Ich würde beantragen, dass auch den Eisenbahnern die Zuwendung für Jänner und Februar geleistet wird.

Grimm: Der Weg wäre zwar gerecht, aber für unerträglich. Man sollte das Guthaben erkennen, aber sagen, dass man es durchrechnen müsste, wie es sich bei den Eisenbahnern verhält.

Wenn sich herausstellt, dass die Eisenbahner etwa bekämen, bleibt es bei der Besoldungsordnung.

Dass wir nicht darauf eingehen konnten, es sei denn, dass festgestellt wird, dass sich daraus für die Eisenbahner keine Konsequenzen gezogen werden können. Vorschreibung der anderen

mehr Forderungen der Eisenbahner auslösen, wenn sie nebst dem noch größere Beträge auslösen.

Pesta: Eine Nachzahlung, die sich auf Jänner und März bezieht, wird nichts auslösen, wenn sie das bekommen im Mai, was sie im April bekommen haben.

Grimm: Die Frage der [...] ist ganz etwas anderes. Aber ich fürchte, dass sie aus den 250 Milliarden Konsequenzen ziehen.

Wilfling: Es ist ein Missverständnis, die 250 Milliarden beziehen sich nur auf die Jänner-Vorauszahlungen.

Pesta:

Grimm: Wenn die Eisenbahner aus den 250 Milliarden Kronen keine Konsequenzen ziehen, so fällt die Ablehnungsgrund auf mich.

Breisky: Aber die optische Wirkung.

Heinl: Wir müssen die Schulden, die wir an die Staatsbeamten zu zahlen haben, per Jänner und Februar dahin, dass die Eisenbahner per Mai verlangen, was sie per März und April erhalten haben.

Grimm: Vielleicht könnte man den Beamten erklären, dass mit der Vorauszahlung, die sie am 15. bekommen sollen, ein paar Tage früher. Das andere muss man noch durchrechnen, mit den Eisenbahnern, wie es sich dort per Jänner und Februar verhält. Ergibt sich kein Saldo zugunsten der Eisenbahner, so wird man es auszahlen. Wenn ja, so wird man noch verhandeln. Mit der Tendenz, dass wenn die Eisenbahner kommen, man dann sagt, ihr könnt es nicht bekommen, es bleibt bei der Besoldungsordnung.

[33] //



<p>Zahlungen nur unter der Bedingung, dass diese Forderungen angenommen werden. [31] //</p> <p>Dass wir auf die Bezahlung nicht vor der Besoldungsordnung entgegen können, bevor nicht feststeht, ob die Eisenbahnbediensteten aus solchen Zahlungen weitere Forderungen stellen könnten. Die Forderungen vor dem 15. Mai dann, wenn sie auf diese Regelung eingehen.</p> <p><u>Pesta:</u> Bis festgestellt ist, dass die Eisenbahner in dieser Zeit in den Bezügen nicht zurückgeblieben sind. Nach den anderen Besoldungsordnung behandelt sind, dadurch nicht zurückgestellt erscheinen.</p>	<p><u>Ramek:</u> Man soll die 250 Millionen Forderung ablehnen, weil die Leute sonst bei der Besoldungsordnung nichts bekommen.</p> <p><u>Grimm:</u> Wenn es heute sicher steht, dass die Eisenbahner kommen werden, so hat die Aufhebung keinen Zweck.</p> <p><u>Wilfling:</u> # Wir können es nicht auszahlen, es wäre denn, dass festgestellt wird, dass die Eisenbahner keine Folgerungen [...] ableiten.</p> <p><u>Pesta:</u> Ich bin überzeugt, dass in dem Augenblick, wo jetzt die Verdoppelung gezahlt wird an die Staatsbeamten, die Eisenbahner kommen werden.</p> <p># ad 2) Wir gehen auf die Zahlung in einem früheren Termin ein, <del>bevor nicht feststeht, ob nicht die Verkehrs-Staatsangestellten aus dieser</del> wenn festgestellt wird, dass die Verkehrsangestellten <del>nicht dadurch zurückgestellt erscheinen</del> während dieses Zeitraumes in den Bezügen nicht zurückgeblieben sind. Zahlung weitere Forderungen stellen werden.</p> <p># a1) Die Zahlung der März-Zuwendung wird in einem früheren Termin auszahlen versucht. Junktim.</p>
	<p><u>Pesta:</u> Punkt 4 Genehmigt. 2b.</p>
	<p><u>Pesta:</u> Lokalbahn Gleisdorf – Weiz Ich habe Rintelen den Vorschlag gemacht, dass ich noch einmal den Versuch machen werde, im Landeseisenbahner-Amt noch einmal die Sache durchzusprechen. Er hat sich damit einverstanden erklärt. Bitte um Zustimmung, dass ich diese Schritte zur gütlichen Regelung noch machen kann. Angenommen.</p>
	<p><u>Breisky:</u> 2 b Landesabgabe von Kraftfahrzeugen. Einspruch angenommen.</p>
	<p>7 Uhr, Dienstag, 8 Uhr Abends.</p>

MRP Nr. 77 vom 29. April 1921

Beilage zu Punkt 2, Bundesministerium für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten Zl. 1.588/1921, Ministerratsantrag (6 Seiten): Verleihungen des Kommerzialratstitels

Beilage zu Punkt 3, Bundesministerium für Finanzen, ohne Zahl, Ministerratsvortrag (5 ½ Seiten): Zuwendungen an die Bundesangestellten für den Monat Mai

Beilage zu Punkt 4, Bundesministerium für Verkehrswesen Zl. 722/B.M.V 1921, Verordnung, betreffend die Erhöhung der Teuerungszulagen zu Anfallsrenten von Eisenbahnbediensteten und ihren Hinterbliebenen (1 ½ Seiten); Begründung (1/2 Seite)

Beilage zu Punkt 5, Bundesministerium für Verkehrswesen Zl. 14.946, Ministerratsvortrag (3 ½ Seiten): Betriebsvertrag der Lokalbahn Gleisdorf-Weiz

Beilage zu Punkt 6, Bundesministerium für Inneres und Unterricht Zl. 121.891, Ministerratsvortragsauszug (1 ½ Seiten): Gesetzesbeschluss des Landtages des Landes Niederösterreich-Land vom 17. Februar 1921 über die Einhebung einer Landesabgabe von Kraftfahrzeugen

Beilagen zu

MRP N<sup>o</sup> 77

ad 27

Bundesministerium für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten.

Der Ministerrat hat folgenden Anträgen in der Sitzung

vom

zugestimmt.

Name	Gruppe der D.P.	Alter	Dienstzeit	Warteseit in der		Antrag	Anmerkung (Abweichungen von der Rangsteuer und von den Richtlinien)
				vorhergehenden	gegenwärtigen		
				Rangklasse			
AMANN Alois, Industrieller und Landtagsabgeordneter in Hohenems.		56 J.				Verleihung des Titels eines Kommerzialrates mit Nachsicht der Taxe.	
BACHMAYER Karl, Kaufmann in Salzburg.		43 J.				detto	
BÖSCH Fritz, Industrieller und Präsident der Vorarlberger Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie in Dornbirn.		47 J.				detto	
GASSNER Ferdinand, Industrieller in Bludenz.		78 J.				detto	
HÄMMERLE Viktor, Industrieller in Bludenz.		66 J.				detto	
HEUBERGER August, Sägewerksbesitzer in Thalgau.		42 J.				detto	



Name	Gruppe der D.P.	Alter	Dienstzeit	Warteseit in der		Antrag	Anmerkung (Abweichungen von der Rangstour und von den Richtlinien)
				vorhergehenden	gegenwärtigen		
				Rangsklasse			
KARPLUS Hans Kaufmann in Wien.		48 J.				Verleihung des Titels eines Kommerzialrates mit Nachsicht der Taxe.	
KOHLER Stefan, Kaufmann und Stadtrat in Bregenz.		50½ J.				detto	
KUDELNICZEK Franz, Kürschner in Wien.		52 J.				detto	
LEMMEN Alois, Kammeramtssekretär der Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie in Innsbruck.		65 J.				detto	
ORENDI Gyula, Teppichhändler in Wien.		57 J.				detto	
RHEINHARDT Hans, Bankgeschäftsinhaber in Wien.		49 J.				detto	
RHOMBERG Julius, Industrieller in Dornbirn.		51 ½ J.				detto	
SIMMAR Kaspar, Kaufmann in Egg.		44 J.				detto	
STELZHAMMER Josef, Kaufmann und Bezirksgetreideinspektor in Wörgl.		51 J.				detto	

Bundesministerium für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten.

Der Ministerrat hat folgenden Anträgen in der Sitzung

vom

zugestimmt.

Name	Gruppe der D.P.	Alter	Dienstzeit	Wartzeit in der		Antrag	Anmerkung (Abweichungen von der Rangsteuer und von den Richtlinien)
				vorhergehenden	gegenwärtigen		
				Rangklasse			
BRANN Alois, Industrieller und Landtags- abgeordneter in Hobenstein.		66 J.				Verleihung des Titels eines Kom- merzialra- tes mit Nachsicht der Ges.	
BACHMAYER Karl, Kaufmann in Salzburg.		65 J.				ditto	
BÜCK Fritz, Industrieller und Präsident der Vorkrieger- kammer für Handel, Gewerbe und Industrie in Bernburg.		67 J.				ditto	
GASNER Fer- dinand, Industrieller in Bladenau.		70 J.				ditto	
HÄUBNER Vik- tor, Industrieller in Bladenau.		66 J.				ditto	
HUBERBERG August, Bergwerksbesitzer in Thalheim.		62 J.				ditto	/*



Name	Gruppe der D.P.	Alter	Dienstzeit	Wartzeit in der		Antrag	Anmerkung (Abweichungen von der Rangstour und von den Richtlinien)
				vorhergehenden	gegenwärtigen		
				Rangsklasse			
KARLUS Hans,		48 J.					Verleihung des Titels eines Kommerzialrates mit Nachsicht der Dure.
Kaufmann in Wien.							
KOHNER Stefan,		50½ J.					detto
Kaufmann und Stadtrat in Bregenz.							
KINDLICHKEIT Franz,		52 J.					detto
Kirschner in Wien.							
KREMER Alois,		65 J.					detto
Kamerationssekretär der Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie in Innsbruck.							
KREMER Gyula,		57 J.					detto
Tepfhandwerker in Wien.							
KRIEGER Hans,		49 J.					detto
Bankgeschäftsinhaber in Wien.							
KRONBERG Julius,		51 ½ J.					detto
Industrieller in Bernburg.							
KRUMHOLTZ Josef,		44 J.					detto
Kaufmann in Reg.							
KRUMHOLTZ Josef,		51 J.					detto
Kaufmann und Bezirksgeleitinspektor in Wörgl.							

Name	Gruppe der D.P.	Alter	Dienstzeit	Wartezeit in der		Antrag	Anmerkung (Abweichungen von der Rangstour und von den Richtlinien).
				vorhergehenden	gegenwärtigen		
				Rangklasse			
Unterberger Franz, Buchhändler, Vizepräsident der Kammer f. Handel, Gewerbe und Industrie in Feldkirch.		40 J.					Verleihung des Titels eines Kommerzialrates mit Rücksicht der Fam.
WALTER Stefan, Tischler, Mitglied der Vorarlberger Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie in Kludenz.		41 J.				ditto	
ZUMTOBEL Otto, Kaufmann in Dornbirn.		52 J.				ditto	





Name	Gruppe der D.P.	Alter	Dienstzeit	Wartezeit in der		Antrag	Anmerkung (Abweichungen von der Rangstour und von den Richtlinien).
				vorhergehenden	gegenwärtigen		
				Rangklasse			
Unterberger Franz, Buchhändler, Vizepräsident der Kammer f. Handel, Gewerbe und Industrie in Feldkirch.		40 J.				Verleihung des Titels eines Kommerzialrates mit Nachsicht der Taxe.	
WALTER Stefan, Tischler, Mitglied der Vorarlberger Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie in Bludenz.		71 J.				detto	
ZUMTOBEL Otto, Kaufmann in Dornbirn.		52 J.				detto	



ad 3.)

Vortrag für den Ministerrat.

Die Leitung der 3 großen Angestelltenorganisationen haben den Beschluß des Ministerrates vom 26. d.M., wonach die Märzangleichungsbeträge am 15. Mai ausbezahlt werden sollen und die Nachzahlung der Angleichungsbeträge für die Monate Jänner und Februar abgelehnt wurde, nicht zur Kenntnis genommen. Die Vertreter der 3 Verbände am 28. d.M. bei einer Versprache im Bundeskanzleramt erklärten, fordern die Organisationen unbedingt

- 1.) die Auszahlung der Märzvorauszahlung wenigstens in der ersten Maiwoche und
- 2.) die Nachzahlung der Angleichungsbeträge, die sich aus der Anwendung der bei der Gemeinde Wien erfolgten Regelung auf die Bundesangestellten für die Monate Jänner und Februar ergeben.

Die Abordnung, die eine sofortige Bewilligung ihrer Forderungen durch die Regierung forderte, erklärte schließlich längstens bis heute 5<sup>h</sup> nachm. auf die Antwort der Regierung warten zu wollen.

Die Forderung auf Auszahlung der Märzangleichung für Mai schon in der ersten Maiwoche wird damit begründet, daß am 1. der Vierteljahreszins fällig sei und daß daher besonders die Angehörigen der unteren Kategorien, die am Ersten weniger als am 15. erhalten, mit dem ihnen verbleibenden Restbetrage besonders im Hinblick auf die bevorstehenden Preissteigerungen (Fett, Zucker, Straßenbahn) bis zum 15. das Auslangen nicht finden könnten.

Außerdem verweisen die Beamten darauf, daß viele Gruppen am 1. bedeutend weniger erhalten als die Ei-



senbahner gleicher Kategorien, was einen unerträglichen Zustand bedeute.

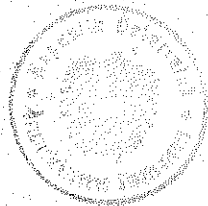
Obwohl diese Gründe zum Teil nicht ausschlaggebend, zum Teil gar nicht zutreffend sind, möchte ich doch der Beamtenschaft im Interesse ihrer Beruhigung in dieser Frage entgegenkommen, was im Hinblick darauf, daß die Erledigung des Ermächtigungsgesetzes unmittelbar bevorsteht, keinen Schwierigkeiten unterliegt.

daher  
Ich stelle/den Antrag, der Ministerrat wolle von dem im Beschlusse vom 26. April festgesetzten Termine abgehen und zugestehen, dass der Märzangleichungsbetrag für den Monat Mai so rasch als dies nach Verabschiedung des Ermächtigungsgesetzes möglich sein wird, ausbezahlt wird.

Hingegen stehen der Bewilligung der zweiten Forderung auf Auszahlung der Angleichungsbeträge für die Monate Jänner und Februar 1921 nach wie vor die schwersten Bedenken entgegen.

Der Zweck von Vorauszahlungen auf eine künftige Besuchsregelung kann doch nur darin erblickt werden, von der künftigen Besuchsregelung soviel vorweg zu nehmen, als die momentane wirtschaftliche Lage der Angestellten unbedingt erfordert. Dies ist für Jänner und Februar bereits geschehen und zwar dadurch, daß in diesen Monaten Vorauszahlungen in Gesamtbeträge von 4400 K gegeben wurden. In den folgenden Monaten mußten allerdings wegen der bei der Gemeinde Wien durchgeführten Regelung höhere Beträge gegeben werden, ohne daß aber dadurch der endgültigen Regelung vorgegriffen worden wäre.

P. S.  
Die Verkehrsange-  
stellten erhalten  
die Feuerungsan-  
lage am 15.





Würde jetzt die Nachzahlung für die Monate Jänner und Februar bewilligt werden, so würde die Regierung dadurch ihren stets festgehaltenen Standpunkt, daß die endgiltige Bezugsregelung nur im Rahmen der Besoldungsreform durchgeführt werden dürfe, zwar nicht formell, aber faktisch preisgeben.

Neben diesem Bedenken mehr formalrechtlicher Natur, das allerdings dadurch zu großer praktischer Bedeutung kommen kann, daß es den Beszten bei dieser Sachlage doch vielleicht noch gelingen könnte, den stets abgelehnten V. Nachtrag zum B.Ü.G. zu erzwingen und so die Besoldungsreform auf die lange Bank zu schieben, sprechen aber auch schwerwiegende Bedenken finanzieller Natur gegen eine derartige Nachzahlung.

Die Verkehrsangestellten würden keinen Augenblick überlegen, ob die Bezüge der Bundesangestellten für die Monate Jänner und Februar unter Einrechnung der ihnen jetzt nachgezahlten Beträge größer oder geringer sind als die von ihnen im Jänner und Februar bezogenen Beträge. Sie würden nur darauf hinweisen, daß den Bundesangestellten jetzt verhältnismäßig hohe Beträge flüssig gemacht werden und ohne Rücksicht auf jede andere Erwägung das Gleiche für sich beanspruchen. Daß die Ablehnung einer solchen Forderung auf die größten Schwierigkeiten stoßen müßte, ist aus den Erfahrungen der letzten Zeit wohl ohne weiteres klar. Auch

Auch die Bundesangestellten würden übrigens, wenn vor der endgiltigen Bezugsregelung an den Jänner- und Februarbezügen gerührt wird, sofort



untersuchen, wie das Verhältnis ihrer Bezüge für Jänner und Februar zu den der Verkehrsangestellten ist, sie würden wieder Gruppen herausfinden, die bei den Eisenbahnern besser abgeschnitten haben, für diese weitere Zahlungen verlangen, diese würden wieder auf die Eisenbahner zurückwirken und würde<sup>2/3</sup> dadurch zur Bewilligung von Beträgen kommen müssen, die glatt erspart werden könnten, wenn die Regierung in dieser Frage fest bleibt.

Schließlich darf auch der enge Zusammenhang zwischen dieser Frage und dem Schicksal der Besoldungsreform nicht außer acht gelassen werden. Die Höhe der Vorauszahlungen der letzten Zeit bringt es mit sich, daß dem Großteil der Beamten aus der Besoldungsreform kein nennenswerter finanzieller Vorteil erwächst. Werden jetzt aber auch noch die zu erwartenden Nachzahlungen vorweg genommen, so schwindet das Interesse an der Reform in der Beamtenschaft überhaupt.

Ich muß noch einmal darauf hinweisen, daß diese Erwägungen von den Organisationsführern geteilt wurden und daß sie den Standpunkt der Regierung in dieser Frage zur Kenntnis genommen haben. Umso mehr muß es befremden, wenn sie jetzt neuerlich diese Forderung mit solchem Nachdruck stellen.

Ich bin aus den angeführten Gründen nicht in der Lage, die Bewilligung der gestellten Forderung zu beantragen, muß jedoch darauf hinweisen, daß die Beamtenschaft





für den Fall der Ablehnung den schärfsten Kampf angekündigt hat und daß besonders mit einer Streikbewegung bei den Postsparkassenbeamten zu rechnen sein wird.

Sollte daher der Ministerrat der Ansicht sein, daß der jetzige Zeitpunkt für die Aufnahme eines Kampfes mit der Beamtenschaft nicht geeignet ist, oder dass ein solcher Kampf für die Beamten günstiger ausgehen wird, dann würde <sup>ich</sup> es allerdings für vorteilhafter halten, wenn auch diese Forderung schon heute trotz der entgegenstehenden schweren Bedenken bewilligt würde.

.....

Die Beträge, die bei Bewilligung der Forderung ausbezahlt werden müßten, wären zu berechnen aus dem Gewinn, der sich aus der Anwendung des Gemeindefchemas gegenüber dem IV. Nachtrag zum B. Ü. G. ergibt, abzüglich der in den Monaten Jänner und Februar gewärteten Vorauszahlungen im Gesamtbetrage von 4400 K (in Wien, in den übrigen Ortsklassen entsprechend abgestuft).

Es ergeben sich daher beispielsweise folgende Beträge ( für Wien ) :

IV. Rangklasse.....	13.186 K
V. " .....	9.686 "
VI. " .....	6.186 "
VII. " .....	3.620 "
VIII. " .....	2.220 "
IX. " .....	1.520 "
X. " .....	820 "
XI. " .....	353 "

Beamten ohne R. Kl. (ohne Erhöhungen)..... 120 "



12

Alle Bediensteten mit einem niedrigeren Jahresbezüge als die vorangeführten Bediensteten würden aus der Angleichung an die Gemeinde nichts erhalten. Sie hätten im Gegenteil bei einer Abrechnung der erhaltenen Vorschüsse auf Grund der Gemeinderegelung noch Beträge herauszuzahlen.

Der einmalige Aufwand für diese Zahlung würde ungefähr 250 Millionen K betragen. Für diesen Betrag wäre im Rahmen der bisher geschaffenen Bedeckungen bereits vorgesorgt.





(Plat. 4.)



ad 4/

B e g r ü n d u n g .

Der vorliegende Entwurf der auf Grund des § 8 des Gesetzes vom 16. April 1920, St.G.BI. Nr. 195, zu erlassenden Verordnung hat den Zweck, die Erhöhung der Teuerungszulagen, die das Bundesgesetz vom 11. März 1921, B.G. BI. Nr. 169, den bei einer territorialen Arbeiterunfallversicherungs-Anstalt versicherten Personen gebracht hat, auch den im Bezuge einer Unfallrente stehenden Eisenbahnbediensteten und ihren Hinterbliebenen zuzuwenden, deren Teuerungszulagen durch die Verordnung vom 21. November 1920, B.G. BI. Nr. 21, geregelt worden sind. Der Verordnungsentwurf hält sich durchaus im Rahmen des vorerwähnten Bundesgesetzes vom 11. März 1921; andere als durch dieses Gesetz erforderlich gewordene Änderungen der Verordnung vom 21. November 1920 werden durch den vorliegenden Entwurf nicht herbeigeführt.

Auf Grund dieser Ausführungen stelle ich den

A n t r a g:

Der Ministerrat wolle den Entwurf der vorliegenden Verordnung genehmigen und deren eheste Verlautbarung anordnen.

W i e n , am 23. April 1921.



V e r o r d n u n g

des Bundesministeriums für Verkehrswesen im Einvernehmen mit den Bundesministerien für soziale Verwaltung und für Finanzen vom ....., betreffend die Erhöhung der Teuerungszulagen zu Unfallrenten von Eisenbahnbediensteten und ihren Hinterbliebenen.

Auf Grund des § 8 des Gesetzes vom 16. April 1920, St.G.Bl. Nr. 196, wird Folgendes angeordnet:

Artikel I.

Die Paragraphen 2 und 3 der Verordnung des Bundesministeriums für Verkehrswesen im Einvernehmen mit den Bundesministerien für soziale Verwaltung und für Finanzen vom 21. November 1920, B.G.Bl. Nr. 21, betreffend Teuerungszulagen zu Unfallrenten von Eisenbahnbediensteten und ihren Hinterbliebenen, werden abgeändert und haben zu lauten:

§ 2

(1) Bei den Renten der Verletzten beträgt die Zulage:

- a) für Verletzte mit einer Rente von mehr als drei Vierteln der Vollrente, jährlich K 4.800.--, wobei die Jahresrente samt Zulage nicht weniger als K 9.600.-- im Jahre betragen darf;
- b) für Verletzte mit einer Rente von mehr als zwei Dritteln bis einschliesslich drei Vierteln der Vollrente jährlich K 3.600.--, wobei die Jahresrente samt Zulage nicht weniger als K 7.200 im Jahre betragen darf;
- c) für Verletzte mit einer Rente von mehr als der Hälfte bis einschliesslich zwei Dritteln der Vollrente jährlich K 2.400.--, wobei die Jahresrente samt Zulage nicht weniger als K 4.800.-- betragen darf.

(2) Bei Verletzten, die nach § 6, vorletzter Absatz, des Unfallversicherungsgesetzes die anderthalbfache Vollrente beziehen, wird die Zulage nach der einfachen Vollrente bemessen.

§ 3

(1) Bei Renten der Hinterbliebenen beträgt die Zulage jährlich:

- a) für Witwen oder Witwer ..... K 1.440.--
- b) für Waisen ..... K 400.--
- c) für Doppelwaisen ..... K 1.440.--



d) für Eltern oder Grosseltern ..... K 1.440.--,

e) für Enkel oder Geschwister ..... K 480.--

(2) Die Jahresrente samt Zulage darf bei einfach verwaisten Kindern, Enkeln und Geschwistern nicht weniger als K 1.440.--, bei den übrigen Hinterbliebenen nicht weniger als K 2.880.-- betragen; Renten und Zulagen aller Hinterbliebenen zusammen dürfen K 15.000.-- nicht übersteigen.

Artikel II.

Diese Verordnung wirkt auf alle mit oder nach dem 1. Jänner 1921 fällig gewordenen Rentenzahlungen aus Anlass von Unfällen zurück, die sich vor diesen Zeitpunkte ereignet haben.



Obj. 41

B e g r ü n d u n g .

Der vorliegende Entwurf der auf Grund des § 8 des Gesetzes vom 16. April 1920, St.G.Bl. Nr. 196, zu erlassenden Verordnung hat den Zweck, die Erhöhung der Teuerungszulagen, die das Bundesgesetz vom 11. März 1921, B.G. Bl. Nr. 169, den bei einer territorialen Arbeiterunfallversicherungs-Anstalt versicherten Personen gebracht hat, auch den im Bezuge einer Unfallrente stehenden Eisenbahnbediensteten und ihren Hinterbliebenen zuzuwenden, deren Teuerungszulagen durch die Verordnung vom 21. November 1920, B.G. Bl. Nr. 21, geregelt worden sind. Der Verordnungsentwurf hält sich durchaus im Rahmen des vorerwähnten Bundesgesetzes, von ~~11. März 1921~~; andere als durch dieses Gesetz erforderlich gewordene Änderungen der Verordnung vom 21. November 1920 werden durch den vorliegenden Entwurf nicht herbeigeführt.

Auf Grund dieser Ausführungen stelle ich den

A n t r a g:

Der Ministerrat wolle den Entwurf der vorliegenden Verordnung genehmigen und deren eheste Verlautbarung anordnen.

W i e n , am 23. April 1921.





V e r o r d n u n g

des Bundesministeriums für Verkehrswesen im Einvernehmen mit den Bundesministerien für soziale Verwaltung und für Finanzen vom ....., betreffend die Erhöhung der Feuerungszulagen zu Unfallrenten von Eisenbahnbediensteten und ihren Hinterbliebenen:

Auf Grund des § 8 des Gesetzes vom 16. April 1920, St.G.Bl. Nr. 196, wird Folgendes angeordnet:

Artikel I.

Die Paragraphen 2 und 3 der Verordnung des Bundesministeriums für Verkehrswesen im Einvernehmen mit den Bundesministerien für soziale Verwaltung und für Finanzen vom 21. November 1920, St.G.Bl. Nr. 21, betreffend Feuerungszulagen zu Unfallrenten von Eisenbahnbediensteten und ihren Hinterbliebenen, werden abgeändert und haben zu lauten:

§ 2

(1) Bei den Renten der Verletzten beträgt die Zulage:

- a) für Verletzte mit einer Rente von mehr als drei Vierteln der Vollrente, jährlich K 4.800.--, wobei die Jahresrente samt Zulage nicht weniger als K 9.600.-- im Jahre betragen darf;
- b) für Verletzte mit einer Rente von mehr als zwei Dritteln bis einschliesslich drei Vierteln der Vollrente jährlich K 3.600.--, wobei die Jahresrente samt Zulage nicht weniger als K 7.200 im Jahre betragen darf;
- c) für Verletzte mit einer Rente von mehr als der Hälfte bis einschliesslich zwei Dritteln der Vollrente jährlich K 2.400.--, wobei die Jahresrente samt Zulage nicht weniger als K 4.800.-- betragen darf.

(2) Bei Verletzten, die nach § 6, vorletzter Absatz, des Unfallversicherungsgesetzes die anderthalbfache Vollrente beziehen, wird die Zulage nach der einfachen Vollrente bemessen.

§ 3

(1) Bei Renten der Hinterbliebenen beträgt die Zulage jährlich:

- a) für Witwen oder Witwer ..... K 1.440.--
- b) für Waisen ..... K 480.--
- c) für Doppelwaisen ..... K 1.440.--

- d) für Eltern oder Grosseltern ..... K 1.440.--,
- e) für Enkel oder Geschwister ..... K 480.--

(2) Die Jahresrente samt Zulage darf bei einfach verwaisten Kindern, Enkeln und Geschwistern nicht weniger als K 1.440.--, bei den übrigen Hinterbliebenen nicht weniger als K 2.880.-- betragen; Renten und Zulagen aller Hinterbliebenen zusammen dürfen K 15.000.-- nicht übersteigen.

Artikel II.

Diese Verordnung wirkt auf alle mit oder nach dem 1. Jänner 1921 fällig gewordenen Rentenzahlungen aus Anlass von Unfällen zurück, die sich vor diesen Zeitpunkte ereignet haben.



15



Z. 14946/21.

Wien, am 29. April 1921.

*Prot. 5*

V o r t r a g

für den Ministerrat .

Gegenstand: Localbahn Gleisdorf- Weiz;  
Verhandlungen über den Betriebsvertrag.

Sachverhalt :

Die Staatseisenbahnverwaltung hat nach dem Umsturze auf Grund des sowohl unmittelbar nach <sup>von ihr</sup> ~~dieselben~~ als auch sodann neuerlich nach Abschluss des Staatsvertrages von St. Germain gesetzlich festgelegten Standpunktes der Ablehnung der Rechtsnachfolge nach der k. k. Staatsverwaltung den Eigentümern der von ihr betriebenen Privatbahnen mitteilen lassen, dass sie sich nicht als Rechtsnachfolgerin der ehem. <sup>aligen</sup> k. k. Staatseisenbahnverwaltung betrachte und daher nicht ohne weiters in die bestehenden auf Konzessionsdauer abgeschlossene Betriebsverträge eintreten könne.

Dieser Eintritt <sup>hat</sup> vollzog sich sodann auf dem Wege ausdrücklicher Erklärungen, zum Teile unter Vereinbarung neuer Bedingungen, <sup>vollzogen</sup>.

Fast alle vom Staate betriebenen Privatbahnen haben <sup>letzten</sup> diesen Rechtsstandpunkt ohne weiters anerkannt bzw. die gestellten Bedingungen angenommen.

Soweit dies nicht sogleich nach dem Umsturze geschehen ist, haben wenigstens die im Verlaufe der beiden vergangenen Jahre geführten Verhandlungen zu einer Einigung oder wenigstens zur Anbahnung derselben geführt.

(Nur der Verwaltungsrat der A. G. „Localbahn Gleisdorf - Weiz“ hat <sup>hi</sup> die Anerkennung unseres Rechtsstandpunktes beharrlich ~~abgelehnt~~ <sup>verweigert</sup>.

Der alte Betriebsvertrag zwischen der k. k. Staatseisenbahnverwaltung und der genannten Localbahn, <sup>hi</sup> ~~war~~ für die erstere überaus ungünstig; während nämlich die Staatseisen-

./.

*18*



bahnverwaltung die gesamten Betriebsauslagen für die gesellschaftliche Localbahnlinie zu bestreiten hatte, erhielt sie als Entgelt für die Betriebsführung lediglich 45 % der Bruttoeinnahmen als Pauschalbetriebskostenvergütung. <sup>haben</sup> ~~erhielt~~ <sup>erhalten.</sup>

Angesichts der schweren Nachteile, die der betrieblühenden Bundesbahnverwaltung aus der unveränderten Beibehaltung erwachsen würden, musste die Loslösung von den mit ~~von der alten~~ Staatsbahnverwaltung abgeschlossenen ~~überaus ungünstigen~~ Betriebsverträge ~~von uns~~ angestrebt werden.

Diesen Bestrebungen <sup>bei</sup> ~~war~~ ein besonderer Nachdruck durch die Einflussnahme des Bundesministeriums für Finanzen und des Rechnungshofes verliehen, <sup>wurden</sup> welche ebenso wie die entsprechenden früheren Dienststellen seit vielen Jahren auf eine Aenderung des bestehenden Pauschalbetriebsvertrages und damit auf eine Beseitigung der für die Bundesbahnverwaltung aus diesem Titel alljährlich entstehenden grossen Abgänge drängen und die Forderung nunmehr unter Berufung auf den eingangs erwähnten Rechtsstandpunkt mit aller Entschiedenheit erneuerten.

Bei den Verhandlungen mit den Vertretern der Gesellschaft <sup>bei</sup> ~~haben wir~~ <sup>den</sup> ~~unseren~~ Eintritt in den szt. von der k.k. Staatsbahnverwaltung abgeschlossenen Betriebsvertrag an die Bedingung geknüpft, <sup>wurden</sup> dass die Gesellschaft die Kündbarkeit des Vertrages anerkennt, wobei zugleich die <sup>wurden bei</sup> ~~Zu-~~sicherung gegeben ~~wurde~~, vom Kündigungsrechte durch einige Jahre nicht Gebrauch zu machen. Als weitere Bedingung <sup>bei</sup> ~~wurde~~ <sup>wurden</sup> verlangt, dass die Gesellschaft schon jetzt einer Aenderung des Schlüssels für die Verteilung der Betriebseinnahmen zu Gunsten der Bundesbahnverwaltung zustimmen müsse.

Da die Gesellschaft diese Bedingungen nicht angenommen und auch keine befriedigenden Gegenvorschläge erstattet ~~hatte~~, <sup>bei</sup> ~~war~~ das Bundesministerium für Verkehrswesen <sup>gezwungen</sup> ~~gezwungen~~, den von Seiten des Bundesministeriums für Finanzen und des Rechnungshofes, wie erwähnt, mit Nachdruck eingenommenen





dahin beschieden, dass <sup>ich</sup> mit Rücksicht auf die weittragende Bedeutung der Angelegenheit, in der zu entscheiden <sup>ich</sup> nicht allein kompetent, sondern auch an den vom Obersten Rechnungshofe sowie vom Finanzministerium eingenommenen Standpunkt gebunden <sup>bin</sup>, die Sache im <sup>Ministerium</sup> ~~heutigen Kabinettsrat~~ zur Sprache bringen werde, um die Zustimmung ~~des heutigen Kabinettsrates~~ zu erhalten, unter Beiziehung eines Vertreters des Finanzministeriums nochmals in Verhandlungen mit der Gesellschaft einzutreten, die in den ersten Tagen der nächsten Woche beim Landeseisenbahnante in Graz aufgenommen werden sollen.

(Pkt. 6.)



Zl. 121891/21.  
5  
M

A u s z u g

für den

Vortrag im Ministerrate.

Gegenstand. Gesetzesbeschluß des Landtages des Landes Niederösterreich-Land vom 17. Februar 1921 über die Einhebung einer Landesabgabe von Kraftfahrzeugen.

Bemerkungen: Der Gesetzesbeschluß (§§ 1 und 3) unterwirft der Abgabe nicht bloß jene Kraftfahrzeuge, welche ihren Standort im Geltungsgebiete des Gesetzes haben, sondern auch andere inländische Kraftfahrzeuge, welche in das Geltungsgebiet dieses Gesetzes kommen.

Diese Bestimmung würde in ihrer praktischen Durchführung eine außerordentliche Erschwerung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen innerhalb des Bundesgebietes mit sich bringen; sie widerspricht daher vor allem dem Grundsatz des Art. 4 des Bundesverfassungsgesetzes, dem zufolge das Bundesgebiet ein einheitliches Währungs-, Wirtschafts- und Zollgebiet bildet, innerhalb dessen Zwischenzolllinien oder sonstige Verkehrsbeschränkungen nicht errichtet werden dürfen.

Die Vorschrift des § 3, III könnte insbesondere zu einer für den Kraftwagenverkehr unerträglichen Doppelbesteuerung führen, wenn von der vollen Abgabe auch Kraftfahrzeuge getroffen werden sollten, die nach den gleichartigen Vorschriften eines anderen Landes schon dort von einer solchen Abgabe erfaßt werden.

Durch seine Rückwirkung auf den Kraftwagenverkehr wäre der Gesetzesbeschluß überdies auch geeignet, die österreichische Automobilindustrie, die gegenwärtig mit großen Absatzschwie-



rigkeiten zu kämpfen hat, in ihrer Existenz ernstlich zu gefährden.

Das Bundesministerium für Finanzen sowie das Bundesministerium für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten haben deshalb den Antrag gestellt, es möge gegen den Gesetzesbeschluss Einspruch erhoben und die Mitwirkung von Bundesbehörden bei der Vollziehung des Gesetzes verweigert werden.

Mit Rücksicht auf den Ablauf der Einspruchsfrist (26. April 1921) hat das Bundesministerium für Inneres und Unterricht vorbehaltlich der Genehmigung des Ministerrates dem Antrage entsprochen und am 25. April 1921 einen entsprechenden Erlaß an die Landesregierung gerichtet.

Antrag: Der Ministerrat wolle den Einspruch gegen den Gesetzesbeschluss des Landtages von Niederösterreich-Land vom 17. Februar 1921 über die Einhebung einer Landesabgabe von Kraftfahrzeugen nachträglich genehmigen.



A u s z u g  
für den  
Vortrag im Ministerrate.

Gegenstand. Gesetzesbeschluß des Landtages des Landes Niederösterreich-Land vom 17. Februar 1921 über die Einhebung einer Landesabgabe von Kraftfahrzeugen.

Bemerkungen: Der Gesetzesbeschluß (§§ 1 und 3) unterwirft der Abgabe nicht bloß jene Kraftfahrzeuge, welche ihren Standort im Geltungsgebiete des Gesetzes haben, sondern auch andere inländische Kraftfahrzeuge, welche in das Geltungsgebiet dieses Gesetzes kommen.

Diese Bestimmung würde in ihrer praktischen Durchführung eine außerordentliche Er schwerung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen innerhalb des Bundesgebietes mit sich bringen; sie widerspricht daher vor allem dem Grundsatz des Art. 4 des Bundesverfassungsgesetzes, dem zufolge das Bundesgebiet ein einheitliches Währungs-, Wirtschafts- und Zollgebiet bildet, innerhalb dessen Zwischenzolllinien oder sonstige Verkehrsbeschränkungen nicht errichtet werden dürfen.

Die Vorschrift des § 3, III könnte insbesondere zu einer für den Kraftwagenverkehr unerträglichen Doppelbesteuerung führen, wenn von der vollen Abgabe auch Kraftfahrzeuge getroffen werden sollten, die nach den gleichartigen Vorschriften eines anderen Landes schon dort von einer solchen Abgabe erfaßt werden.

Durch seine Rückwirkung auf den Kraftwagenverkehr wäre der Gesetzesbeschluß überdies auch geeignet, die österreichische Automobilindustrie; die gegenwärtig mit großen Absatzschwie-



rigkeiten zu kämpfen hat, in ihrer Existenz ernstlich zu gefährden.

Die Bundesministerien für Finanzen sowie das Bundesministerium für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten haben deshalb den Antrag gestellt, es möge gegen den Gesetzesbeschluss Einspruch erhoben und die Mitwirkung von Bundesbehörden bei der Vollziehung des Gesetzes verweigert werden.

Mit Rücksicht auf den Ablauf der Einspruchsfrist (26. April 1921) hat das Bundesministerium für Inneres und Unterricht vorbehaltlich der Genehmigung des Ministerrates dem Antrage entsprochen und am 25. April 1921 einen entsprechenden Erlaß an die Landesregierung gerichtet.

*Rudolf Freiherr von Schönerer, der*

Antrag Der Ministerrat wolle den Einspruch gegen den Gesetzesbeschluss

- des Landtages von Niederösterreich-Land vom 17. Februar 1921 über die Einhebung einer Landesabgabe von Kraftfahrzeugen nachträglich genehmigen. >