

# Die Dienstsprache bei den Eisenbahnen.

Bericht des Abgeordneten Kroy an den Eisenbahnausschuß.

Die „Politischen Tagebücher“ schreiben: Der nunmehr fertiggestellte Bericht des Abg. Kroy über den Resolutionsantrag Radical und den ihn ergänzenden Antrag Konecny führt aus, daß die Ausnahme der beiden Anträge für die Abwicklung des Verkehrsdienstes in Oesterreich ziemlich einschneidende und nachteilige Wirkungen hätte, daß dadurch auch die Interessen des Staates auf das Ernsteste gefährdet und die Schlagkraft unserer Wehrmacht in empfindlichster Weise gelähmt würde. Bekanntlich wird in den beiden Anträgen vor allem der § 20 des Organisationsstatutes der k. k. österreichischen Staatsbahnen vom 19. Jänner 1896, welches den Wirkungsbereich des damals neugeschaffenen Eisenbahnministeriums umschreibt, bekämpft. Durch diesen Paragraphen, der von den grundsätzlichen Bestimmungen über die Dienstsprache der Staatseisenbahnverwaltung spricht, wurde die deutsche Sprache als Dienstsprache bestimmt. Gleichzeitig wurden für Galizien einige Sonderbestimmungen festgelegt. Das Organisationsstatut in seiner heutigen Fassung wurde unter der Regierung des Polengrafen Badeni im Einvernehmen mit der k. u. k. Heeresleitung herausgegeben und war für dasselbe lediglich das wohlverstandene Interesse des österreichischen Staates und nicht das des deutschen Volkes maßgebend; denn eine straffe Organisation des Eisenbahndienstes stellt eines der wertvollsten Instrumente der Landesverteidigung dar. Beweis hierfür ist wohl, daß bis zum Weltkriege das Organisationsstatut und vor allem der vielgenannte § 20 desselben von keiner nationalen Partei angegriffen, sondern sogar in den kritischsten Parlamentszeiten anstandslos respektiert wurde.

Mit Beginn des Weltkrieges wurde der Eisenbahnverkehr im Operationsgebiete auf ein riesiges Maß gesteigert und es mußten daher bei der Vermehrung der Verkehrsleistungen im Stappenraum zur Bewältigung derselben die ungenügende Anzahl ständig stationierter Eisenbahner des Kriegsgebietes durch solche aus dem Nichtkriegsgebiete ergänzt werden. Es kamen daher zu den polnischen Eisenbahnern deutsche und tschechische zur ausfallsweisen Dienstleistung nach Galizien. Aber auch ungarische Eisenbahner sind für das Kriegsgebiet herangezogen worden. Hier führte der Mangel einer einheitlichen Sprache zwischen denselben und den österreichischen Eisenbahnern zu einer völligen Verstopfung der Strecke,

aber auch zu mehrfachen Zusammenstößen, so daß die Strecke durch unsere Heeresbahn übernommen werden mußte, welche den Verkehr wieder in die normalen Bahnen gelenkt hat. Jetzt erkannte man vor allem den großen Wert einer einheitlichen Dienstsprache im Eisenbahnverkehr und es wurden daher durch einen Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 6. Juli 1915, der im Einvernehmen mit der obersten Heeresleitung erlassen worden war, die einschlägigen Bestimmungen des § 20 des Organisationsstatutes neuerlich eingeschärft, da die österreichische

Staatsbahnverwaltung die Durchführung desselben bis dahin leider nicht mit der nötigen Energie überwacht und vielfach Ausnahmen zugestanden hat. Ein zweiter Erlaß vom 30. Juli 1917 brachte sprachliche Erleichterungen für die der Dienstsprache unkundigen Eisenbahner und Eisenbahnarbeiter.

Eine einheitliche Dienstsprache im Eisenbahnverkehr gilt in allen mehrsprachigen Ländern, so auch in Rußland und Nordamerika, wo es gar keinem Eisenbahner einfallen würde, seinen Dienst in einer anderen Sprache als der russischen, beziehungsweise der englischen auszuüben. Nur in Oesterreich wird gegenwärtig von den Czechen die einheitliche Dienstsprache der Eisenbahner bekämpft, indem die Aufhebung der beiden genannten Erlasse des Eisenbahnministeriums sowie des § 20 des Organisationsstatutes verlangt wird. Man stützt sich dabei auf den Artikel 19 der Staatsgrundgesetze, der allerdings durch die Festlegung der deutschen Dienstsprache innerhalb einer Staatsbehörde keine Schmälerung erfährt. Außerdem werden noch weitere Erleichterungen bezüglich des Gebrauches der deutschen Dienstsprache dort eintreten, wo den Eisenbahnern die Möglichkeit fehlt, sich die deutsche Sprache gründlich anzueignen und auch in solchen Arbeitszweigen, wo die Einheitlichkeit der Sprache nicht unbedingtes Erfordernis für eine glatte Abwicklung des Verkehrs ist. Ferner führen die Antragsteller auch an, daß die Kenntnis der jeweiligen Landessprache zur Abwicklung des Dienstes genüge. Daß dies aber nicht der Fall ist, ergibt sich aus den praktischen Erfahrungen, welche man bei dem Mangel einer einheitlichen Dienstsprache im Eisenbahnverkehr des Kriegsgebietes gemacht hat. Die Abschaffung der einheitlichen Dienstsprache bei den Eisenbahnern würde

### das Ende jeglicher Verkehrssicherheit

und weiters die wirtschaftliche und militärische Lähmung Oesterreichs bedeuten, indem die Beamten zweier Nachbarstationen an den Sprachgrenzen einander nicht mehr verstehen würden, ganz abgesehen davon, daß auch entferntere Stationen im ständigen Verkehr miteinander stehen müssen. Durch die Beseitigung einer für das ganze Reich geltenden Dienstsprache würde auch die Freizügigkeit der Beamten aufgehoben und die Staatsbahnverwaltung außer Stande gesetzt werden, über ihre Beamten zu verfügen, wie es das Dienstinteresse erheischt. Aus allen diesen Erwägungen stellt der Berichterstatter Abg. Kroy folgende Anträge an den Eisenbahnausschuß:

„Der Eisenbahnausschuß nimmt die im Einvernehmen mit dem Kriegsministerium herausgegebenen Erlasse des Eisenbahnministeriums vom 6. Juli 1915, Z. 21.913, beziehungsweise vom 30. Juli 1916, Z. 27.503/6 b, über genaue Einhaltung der geltenden Vorschriften betreffend die Kenntnis und den Gebrauch der Dienstsprache im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung zur Kenntnis.“

Der Eisenbahnausschuß gibt seiner Ueberzeugung Ausdruck, daß die Außerkräftsetzung des Artikels 20, Grundsätzliche Bestimmungen über die Dienstsprache der Staatseisenbahnverwaltung des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung vom 19. Jänner 1896“, zu unhaltbaren Verkehrsverhältnissen führen und damit auch in empfindlichster Weise die Schlagkraft unserer Wehrmacht lähmen müßte und lehnt daher die diesbezüglichen Anträge Radical und Konecny ab.“