

Aus dem Abgeordnetenhaus.

Die Inkompatibilitätsaffären vor der Tagesordnung.
— Die Eisenbahnkriegssteuer.

Das Abgeordnetenhaus erhielt schon heute einen Vorgeschmack der erst morgen einsetzenden oppositionellen Aktion gegen die Lieferungs- und Vermittlungsaffären einzelner Mitglieder des Reichstages. Der Präsident der Volkspartei Graf Aladár Zichy hatte nämlich beim Präsidium die Erlaubnis verlangt und erhalten, noch vor der Tagesordnung in Angelegenheit der in der Presse und in Abgeordnetenkreisen ventilirten Inkompatibilitätsaffären an die Regierung eine Anfrage, respektive Aufforderung zu richten. Graf Zichy zog unter demonstrativem Beifall der Linken gegen jene Abgeordneten los, welche ihren Einfluß zur Vermittlung von Lieferungs- und Vermittlungsaffären bei den Ministerien und Militärbehörden mißbrauchen, und forderte den Ministerpräsidenten auf, die Liste solcher Abgeordneten dem Hause zu unterbreiten und überdies eine früheren Versprechungen bezüglich der Verhütung und Brandmarkung solcher Vermittler anzulösen. Ministerpräsident Graf Tísa erhob sich sofort, um unter warmer Zustimmung der Majorität zu erklären, er halte seine diesbezüglichen Aussprüche und Zusagen aufrecht und werde nähere Aufschlüsse, die alle unbefangenen Kreise befriedigen dürften, morgen gelegentlich in dieser Frage angemeldeten Interpellationen in eingehender Weise erteilen. Damit war diese Sache für heute erledigt.

Man verhandelte dann die Vorlage über die Eisenbahnkriegssteuer, welche Referent Baron Géza Pap als eine unvermeidliche Folge der Kriegsausgaben zur Annahme empfahl. Von oppositioneller Seite wurde die Vorlage von den Abgeordneten Julius Sódh, Hugo Laehne und Graf Moriz Esterházy einer ausführlichen Kritik unterzogen, worauf die Diskussion auf zwei Stunden unterbrochen wurde.

Die Nachmittagsitzung wurde vollständig durch die Verhandlung der Eisenbahnkriegssteuer ausgefüllt. Graf Moriz Esterházy beendete vorerst seine unterbrochene Rede, worauf Graf Theodor Batthyány verschiedene Fragen über die bisherigen Kriegsausgaben an den Finanzminister richtete. Eingehender mit der Sache selbst befaßte sich Béla Mezöffy, der die Mängel der heutigen Verkehrsverhältnisse scharf kritisierte, ferner für die Verbesserung der Lage der Eisenbahnbeamten eintrat und gegen die Refaktien Stellung nahm. Stephan Rakovszky behandelte die Eisenbahnfrage von parteipolitischen Standpunkten und verwahrte sich namentlich dagegen, daß man die Eisenbahn zu einem gefügigen Werkzeuge der ohnehin scharf arbeitenden Steuermaschine benütze. Die Ausfälle Rakovszky's veranlaßten den ehemaligen Staatssekretär im Handelsministerium Dr. Franz Nagy zu einer persönlichen Entgegnung, mit welcher er sich gegen den Vorwurf der politischen Inloyalität verwahrte. Graf Julius Andrássy bestätigte in einer persönlichen Bemerkung die Behauptung Dr. Nagy's, daß seinerzeit, nach der Auflösung der Koalition, er seinen damaligen Freunden den Rath erteilte, betreffs der Frage ihrer Parteizugehörigkeit ganz nach eigenem Gutdünken zu handeln.

Die Debatte über die Eisenbahnvorlage wird morgen fortgesetzt.

Die Vormittagsitzung.

Vizepräsident Karl Székely eröffnet die Sitzung um 10 Uhr Vormittag und theilt mit, daß der Abgeordnete Graf Aladár Zichy um die Erlaubnis angefragt habe, vor der Tagesordnung das Wort ergreifen zu dürfen. Diese Erlaubnis sei dem genannten Abgeordneten auch erteilt worden.

Die Inkompatibilitätsfrage.

Graf Aladár Zichy glaubt der Öffentlichkeit einen Dienst zu erweisen, indem er die Inkompatibilitätsfrage in Heereslieferungen aufwirft, hiebei alle persönlichen Fragen sorgfältig vermeidend. In letzterer Zeit hatten einzelne Tagesblätter die öffentliche Meinung ständig mit der Mittheilung von Inkompatibilitätsfällen in Aufregung. Sie sprechen davon, daß

einzelne Abgeordnete bei Heereslieferungen direkt oder indirekt vermittelt, protegiert, ja sogar für sich selbst materielle Vorteile gestiftet hätten. Bei der Vertheilung der Heereslieferungen werde nicht die erforderliche Vorsicht beobachtet, einzelne Personen haben sich an dem Glanz des Krieges bereichert; und nun aber betreffen diese Gerüchte sogar Abgeordnete. Redner verweist hier auf die Rede des Ministerpräsidenten vom 10. Februar 1916, mit der dieser eine Anfrage des Abgeordneten Szendrői betreffend die im Kriegsministerium geführten Listen über geschäftsvermittelnde Parlamentarier beantwortete und in der auch Graf Stephan Tísa diese Mischgeschichten in scharfer Weise verurtheilte. Damals habe der Ministerpräsident die Erklärung abgegeben, daß die Zahl jener Abgeordneten, die im Kriegsministerium intervenirt hätten, eine verschwindend geringe sei und daß absolut kein Grund zu der Annahme vorliege, daß sie hierbei von direkter Gewinnjagd geleitet worden wären. Damals erklärte der Herr Ministerpräsident auch, daß die Abgeordneten während des Krieges mit wünschenswerth noch gesteigerter Skrupulosität auch nur den Verdacht der Gewinnjagd meiden müßten. In der That, von den Abgeordneten, die hier die Milliarden für den Krieg votiren und zur Kritik der Kriegsführung berufen sind, dürfe dergleichen nicht vorausgesetzt werden. Trotzdem sprechen die Tagesblätter von vierzig oppositionellen und fünfzig regierungsfreundlichen Abgeordneten, die sich um Lieferungsaffären bemüht hätten. Der Ministerpräsident würde die Opposition zu Dank verpflichten, wenn er die Namen dieser Abgeordneten dem Hause vorlegen wollte. Redner bittet deshalb, vom Kriegsminister die Liste der vermittelnden Politiker zu beschaffen und dem Hause vorzulegen. Diese Bitte stellt Redner im Interesse der individuellen Reputation aller Abgeordneten, denn er will verhindern, daß diese Angelegenheit zu einer Parteifrage gemacht werde. (Lebhafte Zustimmung links und äußerlich.)

Ministerpräsident Graf Stephan Tísa: Geehrtes Haus! Da, wie ich glaube, morgen über diesen Gegenstand mehrere Interpellationen unterbreitet werden sollen, behalte ich mir vor, mich erst morgen über das Wesen der Sache erschöpfend zu äußern. Jetzt will ich nur bemerken, daß ich alles das, was ich im Jahre 1916 hierüber gesagt habe und was der Herr Abgeordnete soeben vorgelesen hat, selbstverständlich in vollem Maße aufrecht halte. (Allgemeine Zustimmung.) Diese Gesichtspunkte lenken auch jetzt mein Vorgehen, und ich kann versichern, daß Niemand die Reinheit des ungarischen öffentlichen Lebens, die Reputation des ungarischen Abgeordnetenhauses und der ungarischen Abgeordneten höher schätzt als ich. (Beifall rechts.) Dies ist unser aller gemeinsamer Schatz, und wenn wir es als unseren gemeinsamen Schatz behandeln — mit der entsprechenden Strenge dort, wo es notwendig ist, aber mit der Objektivität, die das daran sich knüpfende öffentliche Interesse erfordert —, so kann der Herr Abgeordnete überzeugt sein, daß eine Veranlassung zu irgendwelcher Beunruhigung oder zu irgendeiner Nervosität nicht vorliegt und auch nicht vorliegen wird. (Lebhafte Beifall rechts, Lärm links.) Die Herren Abgeordneten mögen die ganz ausführlichen Aufklärungen abwarten, die ich morgen erteilen werde. (Lebhafte Beifall rechts.)

Folgt die Tagesordnung.

Die gestern erledigten fünf Gesetzesentwürfe, die mit dem Thronwechsel in Verbindung stehen, werden in dritter Lesung angenommen.

Die Eisenbahnkriegssteuer.

Baron Géza Pap, Berichterstatter, weist in seinem Referate darauf hin, daß die riesigen Lasten, die der schon seit dreißig Monaten wüthende Weltkrieg dem Staat auferlegt und die von Tag zu Tag zunehmen, auch eine ungewöhnliche Erhöhung der Einnahmen des Staates erforderlich machen. Der Staat wird nach einander all seine Einnahmequellen erhöhen und die steuerzahlende Bevölkerung wird diesem Umstande in vollem Maße Rechnung tragen müssen. Der Gesetzesentwurf über die Eisenbahnkriegssteuer bedeutet eine neue große Last sowohl für den Produzenten, wie für den Konsumenten, und kann durch nichts anderes motivirt werden, als durch den Krieg, für den wir alle Opfer zu bringen bereit sein müssen. Der Gesetzesentwurf plant eine dreißigprozentige Erhöhung des Frachttarifs der Staatsbahnen, sowie eine dreißigprozentige Erhöhung des militärischen Personen- und Frachttarifs. Auf den civilen Personenverkehr erstreckt sich die Kriegssteuer nicht. In Folge dieser Erhöhung der Tarife kann annähernd mit der Zunahme des staatlichen Einkommens um etwa 100 bis 120 Millionen Kronen gerechnet werden. Doch kann diese Zahl keineswegs fixirt werden. Die Verfügungen des Gesetzesentwurfes verlieren am 1. Februar 1920 ihre Geltung, und es ist zu hoffen, daß diese Last bis zu diesem Zeitpunkt ohne größere Erschütterung wird ertragen werden können. Der Berichterstatter unterzieht sodann die einzelnen Verfügungen des Gesetzesentwurfes einer eingehenden Erläuterung und weist darauf hin, daß eine Erhöhung der Frachttarife bei der Flußschifffahrt nicht durchgeführt wird. In der Hoffnung, daß die Erhöhung der Einnahmen, die sich auf Grund dieses Gesetzesentwurfes ergeben wird, im Interesse der Bertheiligung des

Vaterlandes verwendet werden wird, empfiehlt Redner im Namen des Finanzausschusses den Gesetzesentwurf zur Annahme. (Lebhafte Beifall und Applaus rechts.)

Julius Sódh findet die Belastung, die durch die neue Steuer dem Produzenten und Konsumenten auferlegt wird, für zu groß. Die Hoffnung des Finanzministers, daß die neue Steuer jährlich 100 bis 120 Millionen Kronen bringen werde, ist im Uebrigen unbegründet. Der Finanzminister hat die Vorlage auf direkten Wunsch der österreichischen Regierung eingebracht. Ein so wichtiger Gesetzesentwurf hätte ohne Einbeziehung der interessirten Fachkreise nicht geschaffen werden dürfen. Die ganze Vorlage geht offenkundig darauf aus, die Omnipotenz der Regierung zu erhöhen, erworbene Rechte zu konfiszieren, und es liege die Befürchtung nahe, daß die Regierung die Ermächtigung zu parteipolitischen Zwecken mißbrauchen werde. Redner lehnt die Vorlage ab.

Hugo Laehne beanstandet, daß die Vorlage ohne die entsprechende Vorberatung vor das Haus gelangt sei. Die Regierung hätte die berufenen Wirtschaftsfaktoren um Rath fragen müssen. Es sei geradezu ein System des herrschenden Regimes geworden, in allen Gesetzesvorlagen Ausnahmen festzustellen, die sich partiell politisch ausnützen lassen. Die Vorlage schädigt in erster Reihe die Verbraucher. Neuerst gravaminös ist auch die Bestimmung, daß die Regierung selbst in ungerechtfertigten Fällen auf Verordnungswegen verfügen dürfe. Der Gesetzesentwurf entspricht nicht den Anforderungen der ersten Zeit. Der provisorische Charakter der Steuer biete keine Verhütung, denn in der Praxis habe es sich stets gezeigt, daß jegliche Art von Steuer für alle Zeiten aufrechterhalten wurde. Auch die Eisenbahnkriegssteuer werde das Land immer zu tragen haben. Er lehnt die Vorlage ab.

Graf Moriz Esterházy will sich mit dem §. 3 der Vorlage befassen, welcher die Regierung ermächtigt, einen Theil der Steuer zu erlassen. Redner wirft die Frage auf, ob bezüglich gewisser Verfügungen dieses Paragraphen eine Vereinbarung mit Oesterreich getroffen worden sei. Er bittet diesbezüglich von der Regierung Aufklärung. Mit Rücksicht darauf, daß Oesterreich mit dem §. 14 arbeitet, ist die Vereinigung dieser Fragen besonders wichtig. Die Fassung des §. 3, der sich auf die zu erteilenden Begünstigungen bezieht, ist nicht klar genug. Es müßte die Oeffentlichkeit in dieser Beziehung vollständig orientirt werden. Geheimthuererei ist hier ebenso wenig am Platze wie etwa bei den Inkompatibilitätsangelegenheiten, und er hofft, daß der Ministerpräsident in diesen unliebsamen Affären das Haus vollständig orientiren werde. (Zustimmung links.) Der vorliegende Gesetzesentwurf bildet eines der schwersten Kriegsteuergesetze. Man darf bei diesem Anlaß daran nicht vergessen, daß die Staatsbahnen während des Krieges ohnehin große Begünstigungen genießen, nämlich die Eistellung des Transportzwanges und des Prinzip der gleichen Behandlung. Dessenungeachtet herrschen bei diesem wichtigsten Verkehrsmittel des Landes unerträgliche Schwierigkeiten. Es wäre Pflicht der leitenden Kreise, diese Schwierigkeiten wenigstens einigermaßen zu beheben. Wir können uns vor der Befestigung der unlegbar bestehenden Verkehrsschwierigkeiten nicht verschließen. Die Verkehrsschwierigkeiten bestehen nicht nur bei uns, sondern auch bei allen kriegführenden Staaten, bei unseren Verbündeten ebenso, wie bei unseren Feinden.

Vizepräsident Karl Székely unterbricht um 2 Uhr Nachmittag die Debatte und suspendirt die Sitzung bis 4 Uhr Nachmittag.

Die Nachmittagsitzung.

Präsident Karl Székely eröffnet um 4 Uhr Nachmittag von neuem die Sitzung.

Graf Moriz Esterházy setzt seine Ausführungen fort. Er befaßt sich vorwiegend mit der Flußschifffahrt und fragt die Regierung, ob und was sie im Interesse der Ausnützung der Wasserwege gethan hat. Die Vorlage lehnt er ab.

Graf Theodor Batthyány bemängelt es, daß die Regierung noch kein Programm darüber gegeben hat, in welcher Weise sie die Lasten des Krieges zu decken gedenkt. Das erregt in der Bevölkerung große Beunruhigung. Die Regierung hat sich nicht einmal darüber geäußert, wie viel bisher die Kriegskosten ausmachten. Nach der Berechnung des Redners betragen die bisherigen Kriegskosten Ungarns 18 Milliarden Kronen. Wenn der Krieg nur noch einige Monate dauert, so wird er Ungarn mindestens 30 Milliarden Kronen Kosten verursachen. Die Verzinsung wird das Budget mindestens mit jährlich 1200 Millionen belasten. In welcher Weise will die Regierung diese Lasten decken? Er billigt den Standpunkt des Handelsministers, wonach die Tarifreform erst nach dem Krieg durchgeführt werden kann. Das gilt aber auch für alle übrigen wirtschaftlichen Fragen, und deshalb darf auch der wirtschaftliche Ausgleich erst nach dem Krieg abgeschlossen werden. Er erörtert dann die Verkehrsmisere, den Mangel an Waggons und die Mängel des Personenverkehrs, für die er die Militärbehörden verantwortlich macht. Er kommt weiter auf die in Budapest abgehaltene Donaukonferenz zu sprechen, wobei er die Befürchtung ausdrückt, daß in Folge der Faltung Oesterreichs die Donauzentrale nicht in Budapest ihren Sitz haben werde. Auf die Begünstigung der Bismarckbahnen übergehend, weist er nach, daß die dem Konzern