

22. IV. 1917

### Wochenchau.

H. A.— Zu einer Weltfrage ist die Frage nach dem Frieden immer mehr geworden, seit der Krieg sich über fast den ganzen Erdball ausgedehnt hat. Zu einer Weltfrage, da auch die Neutralen von der Fortdauer des Krieges getrieben sind. Und obwohl diese Frage des Kriegsendes noch immer offen ist, hat sich die Spekulation mehr und mehr von ihr abgewandt und schon die Aufgaben der Uebergangs- und Friedenswirtschaft, der Zukunft, die ja doch einmal kommen muß, auf die Tagesordnung gestellt. In dreihundertzig Kriegsmoenten dem man es eben auch, sich in den Krieg zu finden, eine Gewissung, die umso leichter fallen muß, je weiter man sich vom Schlitzengraben entfernt halten darf. So hat, freilich in ganz anderem Sinne, auch die Spekulation im Feuer ergritzten Gernst, ja mit dem Schwinden der Sorge, mit der Beruhigung haben die Bewegungen auf dem Effektenmarke vielfach sogar vorungesterten Charakter angenommen. Der Börsenverkehr ist noch immer beschränkt, er unterliegt der Ueberwachung durch die Öffentlichkeit und so kommt es im Wasserglase dieses Verkehrs wohl auch zu Kursstürmen, die auf der unendlichen Fläche des unbeschränkten Verkehrs vielleicht kaum entstehen oder doch weit rascher abflauen würden. Trifft das zu und gilt andererseits die Rückkehr zum normalen Börsenverkehr noch als ausgeschlossen, dann wird die Spekulation die Forderung nach Resthalten, nach Selbstbeschränkung gerade jetzt, gerade wegen der jetzigen Art des Börsenverkehrs, gerade wegen seiner Beschränktheit nur noch um so ernster erfüllen müssen. Der Verantwortung, die auf der Spekulation jetzt noch mehr als unter der Freiheit des Verkehrs lastet, muß sie unbedingt gerecht werden, um die Fortdauer wenigstens dieses ohnehin so eingeschränkten Marktes zu ermöglichen.

Das die Börse schon jetzt auch der Zukunft, des Friedens gedenkt, das ist ganz begreiflich. Nur dagegen verwahrt man sich, daß sie ihn zu hoch eskomptiert. Der Blick über die Mauer, die uns noch immer vom Frieden trennt — man wünschte, es wäre endlich nur mehr die bekannte papierdünne Wand! — ist nur selbstverständlich. Ja, indem die Regierung und die Organisationen der Industrie schon jetzt für die Uebergangswirtschaft vorsorgen, beweisen auch sie die Berücksichtigung, über das Heute, über den Krieg nicht des Morgen, des Friedens zu vergessen. Dieses Sichhinwegheben über die Sorgen und die Forderungen der Stunde ist ja geradezu als Voraussetzung der Sicherung und Sicherheit der Zukunft anzusprechen. Würde die Regierung nicht schon jetzt, also nicht noch während der Fortdauer des Krieges jene Investitionen vorbereiten, die nach dem Kriege auszuführen sein werden, dann würden sie sich dereinst bedenklich verzögern. Das die Regierung ernstlich strebt, dieser Forderung allen Schwierigkeiten zum Trotz, wie sie der Krieg gebracht hat, gerecht zu werden, das hat sie auch mit der Vorbereitung des dritten Nordbahngleises tatkräftig dargetan. Eine Großzügigkeit, die umso wärmer anzuerkennen ist, als die Staatseisenbahnverwaltung teilweise sogar schon mit dem Bau begonnen hat. Die Nordbahndirektion hatte dabei gewiß mit den allergrößten Hindernissen und Schwierigkeiten zu kämpfen, mit der Verriegerung der Beamten, der Aufsicher und Arbeiter durch den Kriegsdienst. Das mußte schon die Fortführung der Projektarbeiten, die bereits auf etwa fünf Jahre zurückreichen, erschweren. Wenn die Nordbahndirektion trotz alledem in der Lage war, die Projektarbeiten fortzusetzen und wohl auch abzuschließen, so wäre bereits das allein hoch zu werten. Und umso höher ist da die Tatsache des Baubeginnes anzusehen.

Die Herstellung des dritten Gleises auf der Strecke Wien—Oberberg erstreckt sich ja auf ein sehr großes Gebiet, auf 276 Kilometer Strecke. Das man zunächst nur vom dritten Gleis spricht, bedarf übrigens noch näherer Erklärung, eine Erklärung, bei der man nicht vergessen soll, daß dieses dritte Gleis in der Sprache der Eisenbahner als Gleis 4 bezeichnet wird. Zum Verständnis dessen sei erinnert, daß das erste Gleis in der Richtung von Wien nach Norden und das zweite in der Gegenrichtung, also von Oberberg nach Süden befahren wird. Nun bringt es die Entwicklung unserer Handelsbilanz, das Ueberwiegen der Einfuhr über die Ausfuhr mit sich, daß das Gleis 2 weitaus stärker als das Gleis 1 verkehrsbelastet ist. Dieser Gegensatz verschärft sich zu Ungunsten des Gleises 2 noch dadurch, daß die Züge auf dem Gleis 1 oft viel länger angeordnet werden können, weil ja dort viele Wagen nur leer, also ohne Ladung zurück nach Norden rollen. So tritt unsere Handelsbilanz auch in der Jugstrangierung der Nordbahn zutage! Diese Ungleichheit der Ansprüche des Verkehrs nach und von Deutschland muß sich nun aber auch bei den neu geplanten Gleisen äußern, beim dritten und vierten Gleis. Vor allem darin, daß nicht schon jetzt zwei Gleise, also ein drittes und viertes Gleis, nötig geworden sind, sondern erst ein Gleis, und zwar jenes, das sowie das Gleis 2 dem Verkehr von Oberberg nach Wien dienen soll. In der Sprache des Eisenbahners ist das aber das Gleis 4 und so müßte man, wenn man einmal wirklich ganz genau und richtig sprechen wollte, sagen, das vierte Gleis werde jetzt neben dem zweiten hergestellt und das dritte werde dann neben dem ersten allmählich gebaut werden. Bei der Grundbeinlösung, bei den Dammdauten, wie bei allen anderen Anlagen, wird dem Bedarf des als viertes Gleis herzustellenden Gleises 3 schon jetzt Rechnung getragen.

Hätte die Nordbahn dieses dritte, und zwar das Gleis 4, schon vor dem Kriege ihr eigen genannt, dann hätte sich die Kohlenversorgung auch in Wien unzweifelhaft viel leichter gestaltet. Und wäre der Krieg nicht ausgebrochen, so wäre nicht bloß die Projektarbeit schon längst beendet, sondern auch die Bauarbeit selbst bereits viel weiter gediehen. Denn die Unabweislichkeit dieser Investition war ja schon seit Jahren klar erkannt. So reichen die Projekt-

arbeiten denn schon in das Jahr 1912 zurück. Sehr bald nach Einlösung der Nordbahn hatte sich gezeigt, welches Mißverhältnis zwischen ihrer Anlage und Ausrüstung einerseits und den Verkehrsansprüchen andererseits bestand. In der Modernisierung des Fahrpartes und in der Erweiterung und Neuanlage von Stationen geschah damals das Mögliche: Eisenbahnministerium und Nordbahndirektion setzten alles daran, dem jäh wachsenden Verkehr gerecht zu werden, so große Schwierigkeiten sich da wohl bei der Selbstbeschaffung entgegenstellen haben mögen. Diese ganz außerordentliche Verkehrsentwicklung hatte eben ein so Zwingendes, daß sie auch diese Hemmnisse überwinden ließ. Seit der Einlösung der Nordbahn hat sich ihr Güterverkehr ja von Jahr zu Jahr um etwa 5% bis 6 Prozent gesteigert. Und so konnte man ihn für das letzte Friedensjahr, für 1918, wohl schon auf etwa 22 Millionen Tonnen schätzen, während er vor der Verstaatlichung der Nordbahn rund 15 Millionen Tonnen betragen hatte.

Die Herstellung des neuen Gleises erfolgt selbstverständlich vor allem auf den verkehrreichsten, auf den am meisten mit Verkehr belasteten Strecken. Zu diesen zählt in erster Linie die etwa 100 Kilometer lange Strecke Oberberg—Pretau. Innerhalb dieser ist für die Teilstrecke Pretau—Leipnik auch schon die Baubewilligung erteilt, ja bereits der Bau selbst begonnen. Die Detailprojekte für die Teilstrecke Leipnik—Oberberg werden übrigens sehr rasch folgen. Hohe Bedeutung und Dringlichkeit kommt aber auch der Linie Lundenburg—Süßenbrunn zu, da sich auch dort eine große Anzahl von Schnell- und Personenzügen bewegt. Finanziell sehr wichtig ist, daß die Gleisvermehrung auf die Donaulübersehung keine Rücksicht mehr zu nehmen hat; die Herstellung der Transillinen hat das entbehrlich gemacht. Und damit ist ein schwieriger Bau, den man unter den Friedensverhältnissen auf etwa 16 Millionen Kronen veranschlagt hatte, entbehrlich geworden. Für die Gleis-Herstellung selbst wurden damals die Kosten mit 70 bis 80 Millionen Kronen geschätzt. Seither haben sich die Baukosten nun freilich beträchtlich gesteigert; manche Materialien haben eine Preissteigerung von 50 bis 80 Prozent erfahren. Indes, auch da werden die Bäume nicht in den Himmel wachsen — gegen allzu hohe Preisforderungen gibt es noch immer den Ausweg des Baues in Eigenregie! Jedoch das sind Fragen weit mehr der Finanzverwaltung. Das für die Volkswirtschaft Wichtige ist die nun geschaffene Sicherheit der Ausgestaltung des Nordbahnverkehrs. Die Herstellung des dritten und vierten Gleises wird nach etwa 6 bis 7 Jahren abgeschlossen sein und dann werden für den Verkehr nach Norden die Bedingungen, die er beanspruchen darf und muß, endlich geschaffen sein.