

Das Verkehrsweisen im jungen Deutschösterreich.

Mitteilungen des Staatssekretärs Jukel.

Der Staatssekretär für das Verkehrsweisen hatte die Liebenswürdigkeit, einen unserer Mitarbeiter zu empfangen und ihm mehrere Fragen über seine Anschauungen und Absichten zu beantworten. Unser Mitarbeiter fragte zunächst über den Umfang des künftigen Wirkungsbereiches des Staatsamtes für Verkehrsweisen.

Staatssekretär Jukel verwies auf den Namen des neuen Staatsamtes, aus dem schon zur Genüge hervorgehe, daß es sich hinsichtlich seines Wirkungsbereiches keineswegs um einen bloßen Ersatz des ehemaligen Eisenbahnministeriums handle, sondern, daß das neue Verkehrsamt alle Zweige des Verkehrsweises in einer Hand vereinigen soll. Deutschösterreich wird, auf sich gestellt, ein viel kleineres Staatsbahnnetz zu verwalten haben, als das bisherige Oesterreich. Das alte Staatsbahnnetz umfaßte rund 19.300 Kilometer, das künftige Deutschösterreich würde einschließlich der deutschen Teile der Sudetenländer rund 6700 Kilometer Staatsbahnen umfassen; dazu kamen bisher noch rund 3000 Kilometer Privatbahnen, während Deutschösterreich im vorerwähnten Umfang nur mehr rund 2200 Kilometer Privatbahnen umfassen wird. Der Wirkungsbereich der obersten Eisenbahnbehörde ist demnach wesentlich geringer als früher und aus diesem Grunde gebietet die uns bei den gegebenen Verhältnissen obliegende Pflicht verboppelter Sparsamkeit, daß der zur obersten Verwaltung der Eisenbahnen berufene Körper daneben

möglichst auch andere dem Eisenbahnwesen verwandte Zweige der Verwaltung besorge. Solche Zweige sind vorerst das Postwesen im weitesten Umfange, also auch Telegraph und Fernsprecher, und die Schifffahrt. Außerdem aber werden zwei andere Verkehrszweige sich in Zukunft entwickeln, deren einer in seinen Anfängen in den Händen des Handelsministeriums liegt, nämlich der öffentliche Kraftwagenverkehr, während der andere erst in fernerer Zukunft ins Leben treten wird, ich meine den Luftverkehr.

Während also das neue Verkehrsamt infolge der Einschränkung des Staatsbahnnetzes leicht noch andere dem k. k. Eisenbahnministerium nicht zugewiesene Geschäfte übernehmen kann, wird der bisherige Geschäftsbereich des k. k. Handelsministeriums in der nächsten Zukunft schon eine wesentliche Mehrbelastung aufweisen. Das Entstehen einer ganzen Reihe neuer Staaten: Tschecho-Slowakei, Südslavien, Polen, die Ukraine, das selbständige Ungarn vervielfältigen unsere ausländischen handelspolitischen Beziehungen; die Neuordnung unserer Beziehungen zu unseren bisherigen Freunden und Feinden bringt ebenfalls Mehrarbeit. Dazu kommt die eigentliche Uebergangswirtschaft und schließlich die Notwendigkeit, unser Wirtschaftsleben auch im Innern auf ganz neue Grundlagen zu stellen. Eine Entlastung des Handelsamtes durch Abtrennung der Post wäre also gewiß eine Erleichterung.

Der Fremdenverkehr ist heute zersplittert, gehört meiner Ansicht nach unbedingt in die Hände des Verkehrsamtes, dessen Tätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnpersonalverkehrs doch schließlich das Rückgrat und die Grundlage für die technische Durchführung des Fremdenverkehrs bietet.

„Welche Rückwirkungen wird die staatliche Neuordnung auf das Eisenbahnwesen ausüben?“

Abgesehen von der schon erwähnten Verkleinerung des Netzes werden wir mit wesentlich geänderten kaufmännischen Voraussetzungen für unseren Betrieb zu rechnen haben. Dies trifft insbesondere auf die Beschaffung gewisser Bau- und Betriebsstoffe zu. So besitzt Deutschösterreich viel zu wenig Kohle und bedarf daher großer Einfuhr aus dem bisherigen und künftigen Ausland. Daraus ergibt sich für mich die zwingende Pflicht, die Aufbarmachung der in Deutschösterreich in unendlichem Reichtum vorhandenen Wasserkräfte für

den Eisenbahnbetrieb mit allen Mitteln anzustreben. Im Zusammenhang wird auch die Elektrifizierung der Wiener Stadtbahn, für die ja das k. k. Eisenbahnministerium unter der tatkräftigen Leitung der beiden letzten Minister schon sehr weit gediehene Vorarbeiten geleistet hat, in nächster Zeit in Angriff zu nehmen sein.

Außerdem war die österreichische Industrie bereit, daß beispielsweise die Mehrzahl der Lokomotivfabriken in Deutschösterreich, die Mehrzahl der Wagenbauanstalten in nichtdeutschen Staaten liegt, und daß gewisse Rohstoffe und Halberzeugnisse, die früher den Bedarf des Gesamtreiches deckten, nunmehr vorwiegend in einem der jetzigen Nationalstaaten hervorgebracht werden. Die künftige Eisenbahnverwaltung wird im volkswirtschaftlichen Interesse trachten müssen, so viel als möglich das Inland als einzige Versorgungsguelle auszubilden.

„Welche Absichten haben Sie, Herr Staatssekretär, in bezug auf die Bediensteten?“

Bisher war die Eisenbahnverwaltung einer der wenigen vollkommen zentralistisch arbeitenden Verwaltungszweige. Infolgedessen und infolge der bisher anerkannten Notwendigkeit der deutschen Dienstsprache dürfte die Zahl der Deutschen im bisherigen österreichischen Eisenbahndienst höher gewesen sein, als sich nach dem reinen Bevölkerungsschlüssel ergeben hätte, wobei auch die höhere Bildung der deutschen Bevölkerung, insbesondere gegenüber der polnischen, ruthenischen und slowenischen mitspielte. Die Bodengestaltung und die Wirtschaftsverhältnisse Deutschösterreichs bringen aber, abgesehen von der nächsten Umgebung von Wien und abgesehen von Deutschböhmen, dessen Zukunft ja wohl erst bei den Friedensverhandlungen bestimmt werden wird, eine geringere Dichte des Eisenbahnnetzes mit sich als in Böhmen, Mähren und Schlesien. Werden nun aus den nichtdeutschen Staaten deutsche Eisenbahner nach Deutschösterreich zurück verpflanzt, so ergibt sich gewiß ein Personalüberschuß, dessen Ausgleich mir ein Gegenstand besonderer Sorgfalt sein wird. Die Rücksicht auf das Wohl und Wehe zahlreicher Familien, deren Ernährer nicht brotlos werden dürfen einerseits und die unbedingt gebotene Sparsamkeit andererseits legen mir den Gedanken nahe, solche Personalüberschüsse in anderen staatlichen Verwaltungszweigen unterzubringen, in denen durch den Abgang zahlreicher Nichtdeutscher Lücken gerissen werden.

„Wie werden sich die Anforderungen der Staatsbahnen an die Industrie bezüglich künftiger Investitionen gestalten?“

Die Umwälzung in Oesterreich wird gewiß nicht spurlos an der bisherigen Dichte und Richtung der Personen- und Güterverkehre vorübergehen. Das k. k. Eisenbahnministerium hatte umfassende Vorarbeiten für ein Gesamtösterreich umfassendes Investitionsprogramm fertig, mit denen es nur deswegen nicht vor das Parlament getreten ist, weil der Abschluß des Krieges an diesem Programm noch sehr viel ändern konnte. Der von uns allen nicht vorhergesehene tief unglückliche Ausnahmefall hat diese Zurückhaltung gerechtfertigt und nun

stehen wir vor einer derartig geänderten Sachlage, daß unbedingt erst abgewartet werden muß, wie sich unsere inneren wirtschaftlichen Verhältnisse und unsere Handels- und Verkehrsbeziehungen nach außen gestalten, bevor über eine künftige Investitionspolitik Beschluß gefaßt werden kann. Immerhin sind einige Neubauten für die deutschösterreichischen Eisenbahnen unbedingt nötig, wobei mir insbesondere die Notwendigkeit vorschwebt, der von den Kriegesfolgen besonders schwer getroffenen ehemaligen Reichshauptstadt ihre künftige Entwicklung durch Mittel zu gewährleisten, die den Staat im allgemeinen nicht schmerzlich belasten. Ich denke hierbei an die Möglichkeit, daß manche Notstandsbauten lieber in Wien als anderwärts durchgeführt werden sollen, da der Wettbewerb mit Prag bezüglich der parlamentarischen Kreditbewilligungen weggefallen ist und gewiß ganz Deutschösterreich die Rettung seiner Hauptstadt als wichtige Aufgabe ansehen wird.