

## Die deutschösterreichischen Eisenbahnen.

In einem Wiener Blatte wurde in einer zwischen dem Unterstaatssekretär für Verkehrsweisen und einem Redakteur dieses Blattes stattgefundenen Unterredung betreffend die deutschösterreichischen Eisenbahnen auszuführen, daß man sich mit dem Plan trägt, zwischen das Staatsamt für Verkehrsweisen und den bestehenden Staatsbahndirektionen eine neue Instanz, eine Generaldirektion, einzuschleiben.

Die Verringerung der in Deutschösterreich liegenden Bahnlängen (derzeit 7000 Kilometer) auf ein Drittel des früheren Bestandes, die beispiellose Verarmung weiter Bevölkerungsschichten, die gerade in Deutschösterreich danieliederliegende und teilweise auf weiten Gebieten ganz fehlende Industrie, zeitigt also das Bedürfnis nach Errichtung eines neuen Staatsamtes, nach Schaffung einer neuen Instanz mit all dem dazugehörigen, schwerfälligen und großen Beamtenapparat. Den maßgebenden Personen des früheren Eisenbahnministeriums und jetzigen Staatsamtes für Verkehrsweisen kann es doch nicht unbekannt geblieben sein, wie schwerfällig schon vorher der „Dienstweg“ war, wie viel Papier zu unnützer Zeit und vielfach ganz überflüssig verschrieben wurde und wie hermetisch sich die einzelnen Direktionen voneinander abschlossen. Jede für sich bildete ein Königreich, dessen Grenzen ängstlich behütet wurden, wo die Frage der Kompetenz häufig die alte Regelung einer noch so dringenden Sache beeinflusste. Jeder Eingriff von außen wurde als feindlicher Akt angesehen und nur widerwillig oder gar nicht beachtet. Es blieb schließlich kein Geheimnis, daß ganze Abteilungen einer unterzubringenden Persönlichkeit zuliebe errichtet wurden, die für die Praxis entbehrlich erschienen.

Ein Blick auf die heute tatsächlich bestehenden Verhältnisse ergibt folgendes: In Wien bestehen vier ehemalige k. k. Staatsbahndirektionen, und von den größeren Privatbahnen die Südbahndirektion. Der Beamtenstand dieser Wiener Direktionen einschließlich des Staatsamtes für Verkehrsweisen beträgt rund 6000

Beamte. In Deutschösterreich befinden sich noch in Linz, Villach und Innsbruck je eine Staatsbahndirektion, in Wien, Graz, Klagenfurt und Innsbruck je ein Betriebsinspektorat der Südbahn. Der Gesamtstand aller bei den Direktionen in Verwendung stehenden Beamten beträgt rund 8000, so daß bei einer Länge des Bahnnetzes von 7000 Kilometer für einen Kilometer Strecke etwas mehr als ein Verwaltungsbeamter entfällt.

Was nun den Wirkungskreis der einzelnen Direktionen anlangt, so geben folgende Ziffern Aufschluß: Die Nordbahndirektion erstreckte sich früher bis Krakau (413 Kilometer von Wien), heute ist die Grenze Lundenburg (84 Kilometer). Die Nordwestbahndirektion reichte bis Lettschen (457 Kilometer) und dürfte heute mit Knaim abschließen (101 Kilometer). Die Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft hatte vorher Wodenbach (540 Kilometer) als äußersten Punkt inne, heute ist Miklis (108 Kilometer) bereits als Schnittpunkt für den Grenzverkehr ausersehen. Die Zukunftsgrenzen der in Deutschösterreich befindlichen Südbahnlagen sind noch nicht fixiert, jedenfalls dürften aber auch da ganz gehörige Abstriche erfolgen.

So schmerzlich diese bedeutenden Abstriche auch sind, so hilft kein Wehklagen darüber hinweg. Auch ein Hinausschieben der Regelung dieser Fragen auf die „geordneten Verhältnisse der Zukunft“ ist nicht am Platze. Gerade jetzt, wo das Eisenbahnwesen in Deutschösterreich so sehr daniederliegt, im Gegensatz zu den Bahnen im Tschechenstaate, wo in den letzten Tagen nicht nur der volle, uneingeschränkte Personenzugsverkehr aufgenommen wurde, sondern auch neue Schnellzugsverbindungen nach Briinn, Pilsen, Gmünd usw. eingeleitet erschienen, bedarf es einer kräftigen Leitung, bedarf es einer starken ordnenden Hand, die die in den Strecken der einzelnen Direktionen befindlichen Materialien, Lokomotiven, Wagen usw. erfasst und einheitlich verwendet. Es darf nicht vorkommen, daß in dem einen Bezirk einer Direktion Hunderte von Wagen tagelang nicht entladen werden können, den Raum verstellen und ein Mehrerfordernis von Lokomotiven und Kohle verursachen. Es darf nicht zugelassen werden, daß die den einzelnen Direktionen seinerzeit schematisch zugewiesenen Lokomotiven ausschließlich nur im Bezirk verwendet werden. Es kann schließlich niemals aufgehoben werden, daß der Fahrplan von der betreffenden Direktion immer nur der momentanen eigenen Situation willkürlich angepaßt und gedrosselt wird, wie die in den letzten Tagen von der Wiener Staatsbahndirektion verkündete Einstellung der einzigen bestehenden Schnellzugsverbindung zwischen Wien und Oberösterreich, Salzburg, Tirol beweist. Ein Tiroler Blatt kennzeichnet dies zutreffend mit der Bemerkung: „So schneidet die Staatsverwaltung selbst die Fäden ab, die uns mit Wien noch verbinden.“

In dieser Not bedarf es keiner Vermehrung der Zentralstellen, sondern einer Verringerung, einer Vereinfachung derselben. Eine einzige, vom mitgeschleppten k. u. k. und k. k. Hofp. arümblich gesäuberte Leitung für das gesamte Gebiet mit wenigen, aber tüchtigen Beamten, die in erster Linie Kenner der Verhältnisse und modern denkend sein müssen, wird im Vereine mit dem prachtholl arbeitenden, erprobten Exekutivpersonal in kurzer Zeit die für das ganze Wirtschaftsleben so dringend benötigte Ruhe und Ordnung an Stelle des heutigen chaotischen Zustandes im Eisenbahndienst schaffen.