

Die deutschösterreichischen Eisenbahnen.

Ein hervorragender Eisenbahnsachmann schreibt uns:

Das Eisenbahnnetz Oesterreichs betrug bis zum Eintritt der Teilung in Nationalstaaten zirka 21.000 Kilometer, hiervon 19.381 Kilometer Staatsbahnen. Nach den augenblicklichen, noch nicht feststehenden Abgrenzungen erachtete sich für Deutschösterreich folgender Besitzstand an Eisenbahnen: Deutschösterreich zirka 6075 Kilometer, Deutschböhmen zirka 1899 Kilometer, Sudetenländer zirka 778 Kilometer, zusammen zirka 8752 Kilometer, das ist beiläufig 41 Prozent des vormaligen österreichischen Eisenbahnnetzes, beziehungsweise beiläufig 29 Prozent bei Ausschließung des deutschböhmenischen und sudetenländischen Eisenbahnnetzes. Von den 6075 Kilometer deutschösterreichischer Eisenbahnen sind beiläufig 4700 Kilometer Staats-, der Rest Privatbahnen. Von dem vormaligen 19.381 Kilometer betragenden Staatsbahnnetz sind zirka 76 Prozent in den Besitz der übrigen, neugebildeten Nationalstaaten übergegangen.

Von dem eingetretenen Umwandlungsprozeß sind die Staatsbahnen naturgemäß am meisten betroffen worden. Die nachstehenden Angaben zeigen die wichtigsten der in Deutschösterreich eingetretenen Veränderungen: Nordbahndirektion früher 1567 Kilometer, jetzt 212 Kilometer; Direktion für die Linien der Staatsbahngesellschaft früher 1677 Kilometer, jetzt 381 Kilometer; Nordwestbahndirektion früher 1449 Kilometer, jetzt 145 Kilometer; Direktion Innsbruck früher 989 Kilometer, jetzt 769 Kilometer; Direktion Villach früher 1146 Kilometer, jetzt 1045 Kilometer. Von dem 1519 Kilometer betragenden Netz der österreichischen Südbahn liegen zirka 1145 Kilometer in Deutschösterreich, der Rest im Gebiet des jugoslawischen Staates.

Eine derartige Besitzveränderung drängt naturgemäß zur Neuordnung der Verwaltung, und es bedarf kaum besonderer Beweisführung, daß die Verkleinerung des Verwaltungsgebietes unter allen Umständen zur Personalverminderung nötig ist. Der Personalstand des vormaligen Eisenbahnministeriums und seiner Hilfsämter (Tarifierstellungsbureau, Generalinspektion und Zentralwagenlenkungsamt) betrug im Jahre 1917/18 beiläufig 1400 Bedienstete (1060 Beamte, 340 sonstige Angestellte). Auf 100 Kilometer Betriebslänge des Gesamnetzes entfielen 6,6 beziehungsweise 7,3 Bedienstete auf die gleiche Einheit der 19.381 Kilometer Staatsbahnen. Bei unverändertem Verbehalt des Personalstandes würden auf 100 Kilometer Betriebslänge entfallen: 16 Bedienstete unter Zugrundelegung des Liniennetzes von 8742 Kilometer (deutschösterreichisches, deutschböhmisches und sudetenländisches Netz), 22,9 Bedienstete unter Zugrundelegung des deutschösterreichischen Staatsbahnnetzes von 4700 Kilometer. Diese Personalstände würden einer 142 beziehungsweise 247, beziehungsweise 366 Prozent betragenden Personalvermehrung entsprechen! Von dieser klüchtigen Untersuchung zeigt, daß bei der künftigen Neuordnung eine mindestens 50 bis 60 Prozent betragende Personalverminderung wird erfolgen müssen, wobei noch immer 8 Bedienstete auf 100 Betriebskilometer, also um etwa 22 Prozent mehr als normal entfallen würden.

Das sozialpolitisch unerfreuliche Bild wird noch ungünstiger, wenn man die bei der Nordwestbahn und bei der Direktion für die Linien der Staatsbahngesellschaft eingetretenen Veränderungen einer Betrachtung unterzieht. Das im Zentraldienst dieser Bahnen verwendete Personal kann mit etwa 3200 Bediensteten bei einer Gesamtlängereise von etwa 4700 Kilometer veranschlagt werden. Auf 100 Kilometer entfallen hiernach 81 Bedienstete. Das derzeitige Liniennetz beträgt etwa 738 Kilometer. Würden die genannten Direktionen zu einer Direktion vereinigt, so würden hierfür unter Zugrundelegung von 81 Bediensteten auf 100 Kilometer Betriebslänge rund 600 Bedienstete erforderlich und sohin 3200 Bedienstete verfügbar. Würde das Liniennetz der bestehenden Staatsbahndirektionen Wien angegliedert, so würde dadurch deren Streckenbereich von 1055 auf 1793 Kilometer erweitert. Der derzeitige Personalstand von beiläufig 700 Bediensteten müßte dann um etwa 750 vermehrt werden, woraus sich dann ein Ueberschuß von 3050 Bediensteten ergeben würde.

Aus der gepflogenen, keinen Anspruch auf Vollständigkeit machenden Untersuchung ergibt sich demnach, daß die Gesamtzahl der im Zentraldienst der deutschösterreichischen Staatsbahnen verfügbar werdenden Bediensteten mit 3000 bis 4000 veranschlagt werden kann. Da nur die wichtigsten Veränderungen in Betracht gezogen werden, dürfte sich die Anzahl der verfügbar werdenden Bediensteten eher größer als geringer ergeben. Das Staatsamt für Verkehrsweisen ist damit vor eine der schwierigsten Aufgaben gestellt, und es wäre wünschenswert, daß die Lösung unter möglichster Schonung der Betroffenen erfolgen würde. Nebenfalls wären Mittelungen über den Umfang der tatsächlich notwendigen Verminderungen und über die Art und Weise der Durchführung von allgemeinem Interesse, um so mehr, als derartige Personalverfügungen von einschneidender sozialpolitischer Bedeutung sind.

Im Zusammenhang mit den Personalverminderungen wird die Neuordnung der Staatsbahnenverwaltung unvermeidlich. In dieser Hinsicht ist es jedenfalls bemerkenswert, daß der Stand an Staatsbahnen im Jahre 1895, das ist vor Errichtung des Eisenbahnministeriums, etwa 9000 Kilometer, also um 4300 Kilometer

mehr als derzeit in Deutschösterreich und um etwa 3000 Kilometer mehr als der derzeitige Staatsbahnbesitz einschließlich Deutschböhmen und Sudetenland betragen hat. Damals war die oberste Leitung des Eisenbahnwesens dem Handelsministerium übertragen, als dessen Hilfsorgan die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen fungierte. Für die administrative und betriebliche Leitung der Staatsbahnen bestand die Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen, der die Staatsbahndirektion, beziehungsweise die Betriebsdirektionen unterstellt waren. Wenn man weiter berücksichtigt, daß die Gesamtlänge des Eisenbahnnetzes (Staats- und Privatbahnen) damals bereits 16.000 Kilometer betragen hat, so ergibt sich, daß die Gliederung des Verwaltungsapparates eine wesentlich einfachere war als die nodmals durch Errichtung eines eigenen Eisenbahnministeriums geschaffene Neuordnung. Die zweckmäßigste Neuordnung dürfte deshalb auch die Errichtung einer Generaldirektion mit unterstellten Staats- oder Betriebsdirektionen sein. Die derzeitigen Hilfsämter des Eisenbahnministeriums, beziehungsweise des Staatsamtes für Verkehrsweisen, Tarifierstellungsbureau und Zentralwagenlenkungsamt, werden zweckmäßig als Abteilungen in die Generaldirektion einzugliedern sein.

Das Staatsamt für Verkehrsweisen selbst wird bei dem verhältnismäßig kleinen Eisenbahnnetz als besondere Stelle nur dann berechtigt sein, wenn es eine Ausgestaltung durch Zuweisung anderer Aufgaben erfährt. Hierfür könnte allenfalls die Fluß- und Seeschifffahrt in erster Linie in Betracht gezogen werden. Nicht minder aber könnte die Uebertreibung des Eisenbahnwesens an das Staatsamt für öffentliche Arbeiten als vielleicht wirtschaftlichste Lösung in Frage kommen. Die letztere Neuordnung hätte auch den Vorteil, daß die wichtigsten technischen Angelegenheiten in einem Staatsamt vereinigt wären.