

# Zur Neuordnung der deutschösterreichischen Staatsbahnen.

Nach einem Vortrage von

Unterstaatssekretär Ing. Bruno R. v. Enderes.

In der gestrigen Vollversammlung des Oesterreichischen Ingenieur- und Architektenvereines hielt Unterstaatssekretär Ingenieur Bruno R. v. Enderes einen Vortrag über die Neuordnung der deutschösterreichischen Staatsbahnverwaltung. Unterstaatssekretär R. v. Enderes bot in seinen großzügigen, gehaltvollen Ausführungen ein übersichtliches Bild der bisherigen Entwicklung der Staatseisenbahnverwaltung und der schwierigen Aufgaben, die bei ihrem Umbau in Deutschösterreich zu lösen sein werden. Mit Genugtuung erfüllten die von besonderer Wärme erfüllten Darlegungen des Vortragenden über das Programm der Regierung betreffend die Elektrifizierung der Bahnen, vor allem der Tiroler Bahnen, der Wiener Stadtbahn und der hier einmündenden Bahnlinien sowie über die Personalsfürsorge. Der Vortrag bot einen überaus wertvollen, klaren Ueberblick über das verkehrspolitische Programm Deutschösterreichs. Die von tiefster Sachkenntnis zeugenden Ausführungen des Vortragenden wurden von der dichtgedrängten Zuhörerschaft mit stürmischem Beifalle aufgenommen.

## Die Entwicklung der österreichischen Staatsbahnen.

Der Vortragende gab zunächst in großen Umrissen ein Bild der neuen Aufgaben der staatlichen Eisenbahnverwaltung und skizzierte dabei wieder die Entwicklung, welche die Staatseisenbahnverwaltung seit der Errichtung des Eisenbahnministeriums genommen hat. Im großen und ganzen ist, führte er aus, die Organisation der Staatseisenbahnverwaltung, wie sie vor dem Zusammenbruch in Geltung war, im Jahre 1896 geschaffen worden. Damals hat man das Dreinstanzensystem (Direktion—Generaldirektion—Handelsministerium) fallen gelassen, und ebenso wie die preussische, bis heute ziemlich mustergiltige Staatsbahnverwaltung das Zweistanzensystem angenommen, und zwar: Staatsbahndirektionen und Eisenbahnministerium. Zur Behandlung gewisser gemeinsamen Angelegenheiten die bestehenden Hilfsstellen des Eisenbahnministeriums, das Tarif-Erstellungs- und Abrechnungsbureau, das Zentralwagen- und Materialamt und seit dem Jahre 1900 auch die Eisenbahndirektion. Außerdem auf Grundlage des Gesetzes vom Jahre

gemacht hat, und bemerkt hier u. a., daß den Militär-eisenbahnbehörden, insbesondere der Zentraltransportleitung in der Öffentlichkeit vielfach Dinge zur Last gelegt wurden, für die sie bei gerechter Beurteilung nicht verantwortlich gemacht werden konnten. Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen bespricht der Vortragende auch das Verhältnis zu Ungarn und bemerkt dann weiter: Nun, da gemeinsames Unglück uns betroffen hat, darf man wohl der Hoffnung Ausdruck geben, daß die natürliche Bundesgenossenschaft der Deutschen und Magyaren künftig zu einem beide Teile als gleichberechtigte berücksichtigenden und beide Teile gleich befriedigenden Verhältnis des Parallels zur Staatseisenbahnverwaltung führen werde, wobei er auf die damalige Einmischung der Legislative in reine Verwaltungsangelegenheiten hinweist.

## Die Voraussetzungen der Neuorganisation.

Der Vortragende wendet sich nun der Frage zu, inwieweit die Voraussetzungen, die zur Organisation von 1896 geführt haben, Voraussetzungen, welche die Verwirklichung dieser Organisation erschweren und sie schließlich als unbrauchbar erscheinen ließen, sich jetzt wesentlich geändert haben. Dabei ist nun festzustellen, daß eine ganze Reihe von Vorbedingungen für die künftige Neuordnung der ganzen Eisenbahnverwaltung Deutschösterreichs gegenwärtig noch nicht genügend geklärt sind, um als Grundlage für die Lösung der Frage dienen zu können. Zunächst fehlt ja noch die Bestimmung der Staatsgrenzen und damit auch des zu verwaltenden und aufsichtsbehördlich zu überwachenden Eisenbahnnetzes.

## Der künftige Umfang des Staatsbahnnetzes.

Der Umfang des deutschösterreichischen Staatsbahnnetzes ist gegenüber dem der k. k. Staatsbahnen auf nicht ganz 40 v. H. gesunken und er würde sogar nur etwa 25 v. H. betragen, wenn entgegen den 14 Wilsonschen Punkten alle strittigen Gebiete an unseren Grenzen von der Friedenskonferenz den nichtdeutschen Nationalstaaten zugesprochen würden. Während die k. k. Staatsbahnen vor dem Umsturze 19.472 Kilometer umfaßten, werden die deutschösterreichischen Staatsbahnen und die im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen nur 7185 Kilometer und ohne Deutschböhmen und Subetenland nur 5062 Kilometer Betriebslänge aufweisen. Damit sind wir also auf einen Umfang gekommen, der der Organisation von 1896 zugrunde gelegen war. Dagegen werden wir nicht mehr mit den sprachlichen Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Die Aufrechterhaltung der Dienstsprache ist eine Selbstverständlichkeit und nationale Meinungen in der Verwaltung erscheinen ausgeschlossen. Wir wissen auch noch gar nicht, wie sich die außerpolitischen Verhältnisse anlassen werden, ob der

**SPEZIALITÄT: DAMENTASCHEN IN SCHILDKROT**

**ECHTE BRONZEN FEINE LE**

**ECKE KRUGERSTRASSE**

**WIEN, I., KÄRNTNERSTR.**

**NISSEL & SIK**

TASCHEN  
SCHILDKROT-DAMEN



gewaltige Umflut es von der Eingertertigkeit des Buchmachers  
 Begabungen stand einmal der Spring Lungen, aus dem, als bei  
 Getriden, gleichen, wie ein Gei beim andern. Im Mittelpunkte bieten  
 haus, bis zum „Alten Bick“, mit ganz geringen Unterschieden im  
 stücker Bühnen bereiten findet, die einander, vom „Dreimäderl-  
 hoch schon in einer respektablen Anzahl von Gegenständen an den  
 überer einmal die allweierlich kostbarere Operette, die man nun  
 einem Boopiel und drei Mitten von Bruno. Karatichabele  
 (Kleinund-Theater). „Das alte Bick“, ein Singpiel in  
 und derer-Stagele zu nennen.  
 wahren noch Grotzeln in N u n b und die Gerten Kranz  
 schließliche ganz auszubereiten. — Für feunndliches Mitwirken  
 begettet hat, wird immer spärlicher und spärlicher, um  
 Betfall, der Frau Zornode für die erste Spielstätte tren  
 anges, die stellen eine zu harte Beobachtungsprobe vor und der  
 fammer Wang, Galt- und Nichtbeerdigter des vierten Auf-  
 zinner Umgang nicht mehr boomt, wo die vorantwärtigen stagen

Zeitenausgänge werden zurückge-  
 lungen der Probe fallen in Schimmererretterten, aus  
 Prore betäubenden Zorn zu machen, fahric, harte Gedich-  
 gleichsam launlos wie unterirdisch psychologische produktieren den  
 es zum Eiferfindersmord kam. Jetzt beginnen die bei Lohfor-  
 bor. Dann hängt das eigentliche Schuld an: die Erzählung, wie  
 Frau und Pferd ziemlich identische Behandlungsmethoden  
 Raumann köstlicher, schlägt mit sichlichem Schagen für  
 der Raabertperiode Lohforis. Egon Friedell, als ruffischer  
 einige ziemlich zum Thema: psychologische Psychologie aus  
 der lebhafte Lohfor. Zu Anfang gibt es (siehe Probe!)  
 Kafflagler, dem dann die Mordegelichte erzählt wird, in  
 Die Reifenden tragen meist schwere Pelze, und der eine  
 Fahrt gaiten ruffische Stimmung dampfenden Stationen.  
 des Spiels late in der Probe ein Lebenabkuppel auf der  
 zu erkennen, das gaiten ihnen von Herrn Schödon ist. Et  
 Lohfor und nun ist deren Zusammenhang vorlegen, das (verantw-