

Die Westbahn als Massengüterbahn.

In einem im Niederösterreichischen Gewerbeverein kürzlich gehaltenen Vortrag wurde darauf hingewiesen, daß die Westbahn infolge ihrer verfehlten Anlage derzeit als eine Massengüterbahn nicht in Betracht kommen könne. Denn sie erreicht, wenn wir von Wien aus fahren, erst bei Meß das Donautal; bis dahin durchzieht sie den Wienerwald unter ungünstigen Steigungsverhältnissen. Wie wir nun von sachkundiger Seite erfahren, sind schon vor einer Reihe von Jahren zahlreiche Vorschläge erstattet und verschiedenartige Pläne ausgearbeitet worden, um dem beklagten Uebelstand abzuhelfen. Das Bedürfnis, die Strecke von Wien nach St. Pölten und die Wiener Verbindungsbahn vom Güterverkehr zu entlasten, war in den letzten Jahren vor Ausbruch des Krieges besonders dringend, weil auf der erst erwähnten Strecke der Verkehr der Lokalzüge und besonders der Schnellzüge, auf der Wiener Verbindungsbahn hinwieder der dichte Personenzugverkehr durch Güterzüge stark behindert wurde. Um nur eine Einzelheit zu erwähnen: von Neulengbach bis Melaminfler konnte wegen der langen Bergstraße ohne Vorfahrgelegenheit das Durchbringen von Güterzügen nur unter den größten Schwierigkeiten von statten gehen. Deshalb und wegen Überlastung der Wiener Verbindungsbahn mußten die Güterzüge über die Straße Tulln—Donau-Uferbahn abgelenkt werden. Ueber diese Linie ist auch der Verkehr an leeren Kohlenwagen aus dem Südwesten nach dem böhmischen Kohlengebiet abgelenkt worden. War der Verkehr stärker, so sind alle brauchbaren Quasstrassen ausgenutzt worden, woraus sich mit Rücksicht auf die überaus beschränkten Stationsanlagen große Schwierigkeiten und Verspätungen ergaben. Die eingleisige Strecke St. Pölten—Tulln ist nicht mehr in der Lage, die Strecke von Wien bis St. Pölten zu entlasten.

Die Folgerungen aus dem hier Gesagten sind klar: der zweigleisige Ausbau ist ein derart dringendes Bedürfnis des Umleitungsverkehrs, daß er nicht länger verzögert werden darf. Dadurch wird nicht nur die Strecke von Wien bis St. Pölten entlastet, sondern überdies auch durch Ausschaltung des Melaminfler Berges bei der Führung der Güterzüge von und nach Wien eine nicht unwesentliche Verminderung der Betriebskosten erzielt werden. Mit diesen Arbeiten wäre sofort zu beginnen; sie würden mehreren Tausend von Arbeitslosen dauernde Beschäftigung bieten. Querschnittsfragen und Mauerwerksarbeiten in Frage, und bei Eintritt des Sommers könnte schon der volle und regelrechte Baubetrieb seinen Anfang nehmen.

Zur Dämpfung der Arbeitslosigkeit ist an die Durchführung vieler Notstandsbauten gedacht worden; keiner kann aber wichtiger und dringlicher sein. Bei keinem Bau werden sich die volkswirtschaftlich wohlthätigen Wirkungen des Arbeitsergebnisses früher erweisen. So lange Oesterreich—Ungarn bestand, so lange wurde mit Recht auf den Ausbau der Nordbahn zu einer Massengüterbahn das Hauptgewicht gelegt. Jetzt ist die Sache anders. Jetzt ist verkehrspolitisch unser Schwerpunkt nach dem Westen verlegt, und es ist unsere Hauptaufgabe, eine gute und leistungsfähige Verbindung zwischen Wien und dem Deutschen Reich herzustellen. Von allen staatlichen Direktionen ist nur der Staatsbahndirektion Wien ihr voller Linienbesitzstand übrig geblieben, und sie muß technisch durch Ausbau ihres Netzes befähigt werden, ihren überaus schwierigen und verantwortungsreichen Aufgaben nachzukommen.

Statt schwere Gelder an Arbeitslose zu zahlen, ist es besser, Millionen für fruchtbare Arbeiten auszugeben. Das Staatsamt der Finanzen darf sich aber in altösterreichischer Gewohnheit nicht allzu lange besinnen, denn Eile tut not. Zum Glück ist auch die Frage der Unterbringung der Arbeiter unschwer zu lösen. Da sowohl in Tulln als auch in St. Pölten eine Reihe von Baracken zur Verfügung steht, und überdies sowohl Baracken als auch vielfach das erforderliche Bauinventar aus dem Nachlaß der früheren Seeeresverwaltung erhältlich sind. Somit würden sich die bei uns noch immer so beliebten Ausreden und Ausflüchte schon im Voraus als unbegründet herausstellen. Die Ausgestaltung der Westbahn zu einer Massengüterbahn ist eine Lebensfrage für Deutschösterreich und für Wien.