

Neues Wien

fang, Lederbezüge, Polsterungen, Fenster, alle brauchbaren Metallteile, sogar die Gepäcksstücke werden gestohlen, und in der Zeit des Kohlenmangels machten die Minderer auch vor den Holzböcken nicht halt. Die Bahnen stellten Wachen auf, alles vergebens; die Wachen mußten zurückgezogen werden, weil sie von den in Trupps aufiretenden Minderern am Leben bedroht wurden. Einen Maßstab dafür, wie sehr unser Wagenpark zusammengeschnitten ist, hat man an der von allen Bahnen zugegebenen Tatsache, daß es wegen des Mangels an rollendem Material gegenwärtig unmöglich wäre, den vollen Friedensverkehr wie einst wieder aufzunehmen, wenn auch alle andern Hemmungen beseitigt wären. Das Mittel, den Fahrpark wieder zu vermehren, haben wir in der Hand. Aber es wirkt langsam, sehr langsam. In den Reparaturwerkstätten der Eisenbahnen wird gearbeitet, Waggon- und Lokomotivfabriken sässen, was sie bei den geringen Kohlenbeizügen vermögen. Reparatur und Neubau stoßen freilich wieder auf nicht geringe Schwierigkeiten bei der Beschaffung des notwendigen Materials. Messing, Leder, Stoffe und besonders Glas sind rar und teuer.

Das letzte Kapitel unserer Verkehrsnot hat die Kleinstaaterei auf dem Gewissen. Und hier zeigen sich leider fast keine Ansätze zum Bessern, im Gegenteil, wir haben es hierin schon so weit gebracht, daß diese Verkehrshemmungen nicht nur bei den uns nicht gerade freundlich gesinnten angrenzenden Nationalstaaten, sondern sogar innerhalb der deutschösterreichischen Republik bei einzelnen Ländern, zu suchen sind. Allen von Wien ausstrahlenden südlichen, östlichen, nördlichen und nordöstlichen Rollbahnlinien ist eine vorzeitige nationale Grenze gesetzt. Die Südbahn reicht nur bis Ehrenhausen, das vier Bahnkilometer vor Spielfeld liegt. In Ehrenhausen müssen alle Reisenden den Zug verlassen und sich zu Fuß oder Wagen nach Spielfeld begeben, von wo die südlawische Bahnverwaltung wieder Züge laufen läßt. Aber auch diese finden an der italienischen Grenze ihr Ende, denn dort führt bis Triest die italienische Staatsbahnverwaltung die Züge. Also eine Bahn in drei Stappen, in drei Staaten. Ähnlich steht es mit der Linie ins Pustertal. Bis Villach herrschen die Südlawen, von Villach bis Innichen die Südbahn und von Innichen bis Franzensfeste die Italiener. Auch die Linie Innsbruck-Trient ist vom Brenner an im Betrieb der italienischen Staatsbahnen. Noch mehr verstümmelt ist die Ostbahn. Ueber Brud hinaus geht nach Ungarn nur ein einziger Personenzug, über Marchegg hinaus überhaupt keiner, und die böhmische Linie reicht nicht über die Grenzen Deutschösterreichs. Die Nordbahn hat ihre Schranke bei Lundenburg, über das hinaus gegenwärtig überhaupt keine Karten ausgegeben werden. Ähnlich ist es bei der Nordwestbahn. Einen kleinen Vorzug genießt die Franz Josefsbahn, die für den dreimal wöchentlich nach Prag verkehrenden Schnellzug direkte Karten bis Prag ausgibt, allerdings gegen ein Aufgeld auf die tschechische Krone. Das ist gegenwärtig der einzige Fall eines Ueberweisungsverkehrs. Unverkümmert hat sich die Westbahn ihre Linien erhalten, hier gibt es keinen hindernden Nationalstaat, dafür aber deutschösterreichische Länder, die Schranken aufgerichtet haben. Oberösterreich hat, wie berichtet, ein Einreiseverbot erlassen, das am 15. d. in Kraft trat, Tirol ebenso. Wer nicht eine Einreisebewilligung der oberösterreichischen Landesregierung hat (sie kostet 10 Kr.) oder nicht im öffentlichen Dienste oder erwiesenermaßen über Oberösterreich hinaus reist, wird vom 15. an die Enns nicht überschreiten können.

Nunmehr hat auch Steiermark die Einreise an eine Bewilligung gebunden. Jedermann kann sich vorstellen, wie sehr diese Grenzschranken den glatten Verkehr behindern und daß sie mit ihren notpeinlichen Paß- und Gepäcksrevisionen die Ursache der großen Zugverspätungen und verpaßten Anschlüsse sind. Ganz abgesehen davon, daß keiner unserer Bahnverwaltungen eine sichere Kenntnis davon vermittelt wird, welche und was für Züge es außerhalb unserer Grenzpfähle gibt. Geht doch diese Unkenntnis so weit, daß vielfach nicht einmal die Verkehrsverhältnisse von manchen Anschlußbahnen in unserm eigenen Gebiete zur Kenntnis der Hauptbahnen gelangen. Zum Beispiel Ostbahn und Landesbahn Siebenbrunn-Kopfstetten-Orth. Hierin kann sicherlich bei gutem Willen Abhilfe geschaffen werden. Schlechtlich gibt es ja doch Telegraph und Telephon.

Einmal wird es wieder zur Aufnahme wenigstens des ehemaligen Friedensverkehrs kommen, und da steht sich Deutschösterreich, und besonders sein größter Eisenbahnnotenpunkt Wien, der Tatsache gegenüber, einen Verwaltungsapparat und Verfahrsanlagen zu besitzen, die zu den verkürzten Rollbahnlinien in schreiendem Mißverhältnis stehen. Wien hat sechs große Bahnhofsanlagen, auf die nach Schätzungen ein Personal von etwa 20.000 Bediensteten entfällt. Wie sollen diese Auslagen und die Erhaltungskosten der Anlagen auch nur halbwegs hereingebracht werden?

Die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen.

Die Gründe der Verkehrsschwierigkeiten.

Ernährung, Verkehr und Wiederaufnahme schaffender Arbeit stellen uns vor Probleme, deren glückliche Lösung keinen Aufschub mehr duldet. Daß dabei die Wiederbelebung eines geregelten und stetig sich erweiternden Bahnverkehrs nicht das unwichtigste, sondern vielmehr das notwendigste Bindeglied zwischen Ernährungs- und Produktionsmöglichkeiten bildet, steht außer Zweifel. Vom Güterverkehr soll aber in diesem Zusammenhange nicht die Rede sein. Auch der Personenverkehr liegt so arg daneben, daß es nicht unwichtig sein mag, den Gründen hierfür nachzugehen. Tatsachen sprechen zu lassen und ein Wort der Kritik zu sagen.

Der Krieg hat die Fahrmittel verschlungen und nur kümmerliche Reste übrig gelassen, die Niederlage und der Zerfall Oesterreichs haben uns die Kohle genommen und die Balkanisierung des ehemaligen Donauraumes hat allüberall Verkehrsschranken aufgerichtet, Schranken, die vielfach kaum 50 Kilometer von Wien die Schienen sperren. Mit andern Worten: die drei Hauptursachen des Verkehrslebens unsrer Eisenbahnen sind Kohlenmangel, Mangel an rollendem Material und die Kleinstaaterei. Die erste der Ursachen, den Mangel an Betriebskohle, zu beseitigen, liegt nicht in der Macht der Eisenbahnverwaltungen. Hier haben die obersten staatlichen Behörden einzugreifen. Tatsache ist, daß der ärgste Jammer vorläufig sein Ende gefunden hat und irgendetwas zur Ausfahrt bereitstehender Zug nicht erst auf einen Wagen Kohle warten muß. Ob diese bessere Kohlenversorgung anhalten wird, weiß freilich niemand zu sagen.

Das brauchbare rollende Material ist durch den Krieg auf einen erschreckend niedrigen Prozentsatz des früheren Standes gesunken. Ungezählte Lokomotiven und Waggonen sind in Feindeshand geraten, andre wieder gänzlich vernichtet, und der noch gerettete Rest ist im Hinterlande in vandalischer Weise verwüstet worden. Wer die sogenannten „Waggonfriedhöfe“ gesehen hat, deren jede Bahn einige hat, wo Hunderte und Hunderte von Klassen-, Güter- und Vordwagen seit Monaten und Jahren als nackte Ruinen stehen, kann ermessen, wieviel Betriebsmittel dem Wagenpark auf lange Zeit entzogen worden sind. Irgendetwas wegen eines vielleicht nicht allzu großen Gebrechens nicht mehr lauffähiger Wagen wird zur Reparatur abgestellt. Bis er in die Werkstätte kommt, steht er auf dem „Friedhof“, und erst dort nimmt die richtige Verwüstung ihren An-