

9.7.1919

215

Staatssekretär Dr. Paul über aktuelle Verkehrsfragen.

In der gestrigen Sitzung des Ausschusses für Verkehrswesen gab Staatssekretär Dr. Paul eine eingehende Darstellung der gegenwärtigen Verhältnisse im deutschösterreichischen Eisenbahnbetrieb.

Der Staatssekretär befaßte sich zunächst mit der Frage der Neuorganisation der Staatseisenbahnverwaltung, wobei er bemerkte, daß diese von der Lösung einer Reihe von Vorfragen abhängt, wie: Abgrenzung des deutschösterreichischen Staatsgebietes, dessen Anschluß an Deutschland, Verstaatlichung oder Internationalisierung der Südbahn, Internationalisierung der Nordbahn; erst wenn diese Vorfragen bereinigt sind, kann mit einem den ganzen Fragenkomplex umfassenden Organisationsentwurf hervorgetreten werden. Die gegenwärtig im Zuge befindlichen organisatorischen Arbeiten zielen vor allem auf eine möglichst Ausgestaltung des Wirkungsbereiches der Staatsbahndirektionen und auf die tünlichste Entlastung des Staatsamtes für Verkehrswesen von den laufenden Verwaltungsarbeiten ab. Für gewisse Geschäftszweige, die vornehmlich für den ganzen Bereich der Staatsbahnen in einer Stelle zusammengefaßt werden, sollen Zentralämter errichtet werden. Die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen wird als eigene Aufsichtbehörde verschwinden und ihre Funktionen werden einer technischen Aufsichtsstelle im Staatsamte übertragen werden. Die drei Rumpfdirektionen für die Linien der ehemaligen Nordbahn, Staatseisenbahngesellschaft und Nordwestbahn werden in eine Staatsbahndirektion Wien-Nordost zusammengezogen werden, die etwa 700 Kilometer umfassen wird.

Der Staatssekretär besprach ferner eingehend die für die Versorgung des Personals mit Lebensmitteln und Bekleidungsgegenständen durchgeführten Maßnahmen sowie die Aktion zur Beseitigung der Wohnungsnot, ferner den gegenwärtigen Stand der Lokalbahnaktion, wobei zur möglichsten Entlastung des Staatsschatzes auch künftig die Länder und Lokalinteressenten finanzielle Beiträge leisten werden. Bezüglich der während des Krieges von der Militärverwaltung hergestellten Bahnen wird nach Feststellung der Bedingungen seitens der Liquidierungsmafse und Zusageung entsprechender Beiträge der beteiligten Länder und Lokalinteressenten eine Gesetzesvorlage eingebracht werden, durch welche die zur Uebernahme und zum betriebsfähigen Ausbau dieser Linien noch notwendigen staatlichen Mittel bereitgestellt werden sollen. Den dringendsten Verkehrsbedürfnissen wird insoweit als der Bau von Bahnlagen nicht möglich ist, durch Einrichtung von KraftfahrLinien nach Tünlichkeit entsprochen werden. Der Staatssekretär skizzierte im weiteren Verlaufe seiner Ausführungen die Bautätigkeit während des Krieges, die rein militärischen Zwecken diente. Mit dem staatlichen Umsturz trat eine völlige Stodung ein. Erst im laufenden Frühjahr konnte die Fortführung umfangreicher Bauten wieder aufgenommen werden. Der Staatssekretär gab einen Ueberblick über die derzeit im Bau begriffenen, bereits konzessionierten Lokalbahnen, ferner über die Instandhaltungsanlagen an den Bahnanlagen, bei welchen sich der durch die Kohlennot verschärfte Materialmangel empfindlich fühlbar machte.

Den neuen Verhältnissen Rechnung tragend wird getrachtet, die Linien Wien-Wels-Passau und Wien-Brud an der Leitha sowie Wien-Marchegg so rasch als tünlich für große Achsbrücke (bis zu 18 Tonnen) und Fahrgeschwindigkeiten bis 100 Kilometer auszugestalten, ebenso ist der rascheste Ausbau der Strecken Wels-Salzburg, Innsbruck-Feldkirch-Buchs für Achsbrücke von vorläufig 16 Tonnen in Aussicht genommen.

Besondere und eingehende Studien wurden über die mit der künftigen Ausgestaltung der Wiener Verkehrsanlagen zusammenhängenden Fragen gepflogen. Dieselben sind nunmehr unter dem Gesichtspunkte der geänderten staatlichen Verhältnisse und ihrer Rückwirkung auf die Verkehrsbeziehungen Wiens zu überbrücken. Sie betreffen die Elektrifizierung der Wiener Stadtbahn und deren künftige Beziehungen zu den deutschösterreichischen Staatsbahnen, die Errichtung von Sonderbahnhöfen für Holz, Kohle, Petroleum und andre Massengüter sowie die Anlage von Umschlagplätzen und Industrieanstößen am linken Donauufer. Auch wird der geeignete Zeitpunkt für die Quanzriffnahme des Umbaues des Wiener Westbahnhofes erfaßt werden.

Der Redner behandelte hierauf die Frage des Personenverkehrs, der gegenwärtig noch immer unter dem Kohlenmangel leidet, und kündigte

für Ende Juni die Einführung eines neuen Fahrplanes an, welches insbesondere auch die Fernzugsverbindungen zwischen den wichtigeren Orten der einzelnen Länder Deutschösterreichs untereinander berücksichtigen wird. Auch für bessere Verbindungen zwischen Wien und den entfernteren Sommerfrischen ist Vorsorge getroffen. Ganz besonders hatte unter der Kohlennot der Güterverkehr zu leiden. Für die Folge wird die vertragsmäßige Sicherung der Kohlenbezüge aus dem Auslande vorgeforgt, und kann mit fortschreitender Besserung des Verkehrs auf den Zufahrtslinien mit einer Erleichterung in der Kohlenversorgung der Bahnen und damit mit einer allgemeinen Besserung des Verkehrs gerechnet werden.

Eine Angelegenheit, der unter den durch den Umsturz geschaffenen Verhältnissen eine ganz besondere Bedeutung zukommt, ist die Einführung des elektrischen Betriebes auf den deutschösterreichischen Eisenbahnen. Das Elektrifizierungsamt hat seine Tätigkeit mit 1. März aufgenommen. Zunächst werden die Strecken Landeck-Bludenz, Innsbruck-Landek und Bludenz-Bruggen elektrifiziert werden. Die politische Begehung für die elektrische Ausrüstung der Strecke Landeck-Bludenz wurde schon gegen Ende des Vorjahres durchgeführt, so daß die bereits in Arbeit befindliche Ausschreibung für die elektrische Streckenausrüstung demnächst wird erfolgen können. Die Ausschreibung für Probeflokomotiven ist vor kurzem hinausgegeben worden. Die Arbeiten zur Sicherstellung der für den Betrieb der Arlbergstrecke und der anschließenden Linien erforderlichen elektrischen Energie sind ebenfalls schon weit vorgeschritten.

Der Staatssekretär versicherte am Schlusse seiner umfassenden Darlegungen, daß er dem Fremdenverkehr sein besonderes Augenmerk zuwenden werde, da angesichts unserer überaus traurigen wirtschaftlichen Lage die durch einen regen Fremdenverkehr gegebene Möglichkeit, fremdes Geld ins Land zu ziehen, bis zur äußersten Grenze ausgenützt werden müsse. Jedenfalls werde er dafür sorgen, daß die größtmöglichen Anstrengungen gemacht werden, um den Fremdenverkehr Deutschösterreichs zu einer reichlich fließenden Quelle des Wohlstandes auszugestalten. Wenn dabei die tatkräftige Förderung privaten Unternehmungsgeistes beabsichtigt sei, so müsse er andererseits auch auf das Vertrauen und die wirksame Unterstützung aller Beteiligten rechnen.