L 70000
9
1918–1919
12./VII.–25./VII.
Verkehrswesen A
Eisenbahn Schiffahrt
6

Ostdeutsche Rundschau
12./VII. 1918
1

Volkswirtschaft.

Reichswasserstraßen.

Die Flüsse sind von jeher die billigsten Binnenschiffahrtsstraßen und die natürlichen Verkehrsträger von und nach der See und den an ihren Mündungen entstandenen Welthäfen gewesen. Dennoch darf man sich nicht der Tatsache verschließen, daß ihnen für eine großzügigen modernen Verkehr Mängel anhaften, indem sie nicht bloß zur Eiszeit, sondern auch in trockener Zeit ganz oder zum Teil versagen.

Es ist deshalb sehr zu begrüßen, daß der Oberbaudirektor Dr. Ing. Rehder in einer kürzlich unter dem Titel: „Der Nord-Süd-Kanal und das zukünftige mitteldeutsche Kanalnetz zwischen Weser und Elbe mit Anschlüssen an die Donau und Oder und an den Main und Rhein. Deutsche Seegeltung und Reichswasserstraßen", erschienenen Kanalstudie die ganze Kanalfrage einmal vom reichsdeutschen Standpunkt aus beleuchtet und ein einheitliches Kanalnetz für Mitteldeutschland entworfen hat, welches zugleich die Flüsse derart ergänzt, daß das 1000 Tonnenschiff auch in der trockensten Zeit sein Ziel immer vollbeladen erreichen kann.

Vom Nord-Süd-Kanal ausgehend, bringt die Rehdersche Kanalstudie ein Mitteldeutsches Kanalnetz, in welchem die bisher geplanten, fast nur aus lokalen Vorteilen geborenen Kanallinien aus dem örtlichen Gesichtspunkt herausgehoben und zu einem entwicklungsfähigen deutschen Wasserstraßennetz organisch zusammengefügt werden. Zur Kräftigung der deutschen Seegeltung und Handelsmacht soll dieses Wasserstraßennetz die Haupterzeugergebiete des Deutschen Reiches sowie auch das österreichische Gebiet und die Donau, von Steppberg und Wien aus, auf möglichst gleich langem, kürzesten Wege mit allen beteiligten deutschen Seehäfen verbinden, die großen Flüsse in trockener Zeit durch immer vollschiffige Kanalwege ergänzen und ihre Stromgebiete durch geeignete kurze Hauptkanäle in zweckmäßigster Weise untereinander verbinden.

Weiter plant Rheder einen ostwestlichen über Posen und Bromberg auch mit dem Danziger Hafen in kürzeste Verbindung gebrachten Kanalzug von der Oder bei Breslau, beziehungsweise Maltsch über Liegnitz durch das Braunkohlengebiet der Niederlausitz über Belgern, durch das Kohlen- und Kaligebiet der Saale und Unstrut über Halle, Sangerhausen, Eisenach nach dem vorerwähnten Leine—Werra—Fulda—Main-Kanal. Hierdurch werden die wichtigsten Kohlen-, Kali- und Industriegegenden sowohl wie die einzelnen Flußgebiete in Mitteldeutschland in vorzüglicher Weise untereinander verbunden und zugleich durch die nord-südlich verlaufenden Linien, nämlich durch den Leine—Aller-Kanal und den Nord-Süd-Kanal nach Bremen, Hamburg und Lübeck, durch einen Abkürzungskanal von Stehla an der Elbe über Herzberg, Jüterbog, Luckenwalde nach Berlin und Stettin, und durch einen Kanal von Parschwitz in der Nähe von Maltsch über Wohlau, Schrimm, Posen, Bromberg nach Danzig, in kürzeste stets vollschiffige Verbindung mit den deutschen Seehäfen gebracht.

Auch die geplanten österreichischen Wasserstraßen erhalten durch dieses Kanalnetz gute, teils immer vollschiffige Verbindungen mit den Deutschen Seehäfen. Der Wasserweg von Wien über Breslau nach Stettin ist 1000 Kilometer, nach Danzig 1030 Kilometer, nach Hamburg über Dresden, Mitteldeutsche Kanalstraße, Nord-Süd-Kanal 1165 Kilometer, über Steppberg, Bamberg, Gemünden, Lehrte, Hoopte 1387 Kilometer lang, während die Länge des Weges von Wien durch den Donau—Main-Kanal den Rhein hinunter nach Rotterdam 1595 Kilometer und die der Donauwasserstraße von Wien nach dem Schwarzen Meere 1910 Kilometer beträgt. Es werden also auch hier die deutschen Seehäfen durchaus wettbewerbsfähig gegen Rotterdam.

Es würde zu weit führen, wenn man hier von der Fülle des in der Rehderschen Kanalstudie enthaltenen Materials auch nur annähernd einen Ueberblick geben wollte. In der 294 Seiten Quartformat umfassenden, durch 22 Pläne erläuterten Denkschrift ist nicht bloß für jeden Kanalzug die beste Linienführung, die vorteilhafteste Staustufenverteilung und die beste natürliche Speisung gesucht und erläutert, es ist auch auf wirtschaftlichem Gebiete soviel Material zusammengetragen und in verkehrstechnischer, handelspolitischer und militärischer Beziehung eine solche Fülle von Anregungen gegeben worden, daß jedem Kanalfreund nur dringend empfohlen werden kann, dieses Werk eingehend zu studieren.

Leider ist die Kanalstudie nicht in den freien Buchhandel gegeben worden. Doch ist in dem Verlage von Gebrüder Borchers, G. m. b. H., in Lübeck (Kommissionsverlag in Leipzig E. Haberland) eine kleine Schrift unter dem Titel „Deutsche Seegeltung und Reichswasserstraßen, Was erstrebt der Oberbaudirektor Dr. Ing. Rehder in seiner Studie über ein mitteldeutsches Kanalnetz?" (mit einer Uebersichtskarte, Preis 1 Mk.) erschienen, in welcher der Wasserbauingenieur Busemann versucht, aus der Fülle von Anregungen und Belehrungen die Hauptgesichtspunkte und die wesentlichsten Vorschläge und Ergebnisse wiederzugeben und der breitesten Oeffentlichkeit zugänglich zu machen.

Fremdenblatt
12./VII. 1918

2

Gemeinsamer deutsch-österr. Arbeitsausschuß für eine Elbe—Oder—Donau-Verbindung.

Aus Reichenberg wird uns geschrieben:

Am 22. Juni hat in Dresden in der dortigen Handelskammer unter dem Vorsitze des Regierungsrates Dr. Demuth, ersten Sekretärs der Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg, der die Geschäftsleitung übertragen ist, eine Beratung des Gemeinsamen deutsch-österreichischen Arbeitsausschusses für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe-Oder-Donau stattgefunden. Nachdem seitens der Geschäftsführer der diesem Gemeinsamen Arbeitsausschuß angehörenden Zweckverbände in Dresden, Breslau und Reichenberg Berichte über die Tätigkeit dieser Verbände im letzten Jahre erstattet worden waren, erfolgte eine sehr interessante Aussprache über die Stellung der in Betracht kommenden Staatsregierungen zu dem Elbe-Oder-Donau-Kanalprojekte, das, soweit es sich um die Verbindung der Oder mit der Donau handelt, bereits vollständig ausführungsreif vorliegt. Auch für die Herstellung des Schiffahrtskanals von Prerau bis Pardubitz im Anschluß an den Donau-Oder-Kanal sind weitgehende Vorarbeiten bereits geleistet worden. Aus dieser Aussprache ging hervor, daß seitens der preußischen und sächsischen Regierung dieser Schiffahrtsverbindung ein lebhaftes Interesse entgegengebracht wird und das insbesondere im preußischen Kriegsministerium die außerordentliche strategische und militärische Bedeutung einer Verbindung der Donau auf dem Wege der Oder und der Elbe mit dem deutschen Kanalsystem voll erkannt wird. Leider konnte ein gleiches Interesse der österreichischen Regierung an dieser wirtschaftlich und militärisch gleich wichtigen Frage nicht festgestellt werden. Auf Grund eines von dem Direktor der k. k. Schiffsbautechnischen Versuchsanstalt in Wien, Dr. Ing. Gebers, verfaßten Berichtes über die Abmessungen, die den zum Verkehr auf diesen Wasserstraßen bestimmten Fahrzeugen gegeben werden sollen, einigte man sich über Vorschlag des Hofrates v. Schneller (Wien) dahin, folgende Abmessungen als zureichend anzuerkennen.

1. Größte Tauchtiefe 1.80 Meter; 2. größte Breite, ausschließlich Scheuerleisten 9 Meter; 3. größte Länge, ausschließlich Steuer 67 Meter; 4. größte Höhe der Ueberbauten bei Leertauchung 3.8 Meter über Wasserspiegel. Um auch Schiffen größerer Länge und Tauchtiefe ausnahmsweise die Durchfahrt durch die Verbindungskanäle zu ermöglichen, wird es als erwünscht bezeichnet, daß die Abmessungen der letzteren — vor allem diejenigen ihrer Schleusen — so gewählt werden, daß auch Boote bis zu 80 Meter Länge und mit einer Tauchtiefe bis zu 2 Meter (bei unveränderter Breite von 9 Meter) verkehren können.

Sodann wurde eine Resolution beschlossen, in welcher der Wunsch zum Ausdruck gelangte, es möchte gelegentlich der wirtschaftspolitischen Verhandlungen, die zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche gepflogen werden, endlich auch die Frage des Ausbaues dieser wichtigen Wasserstraße in Beratung gezogen werden.

Die Verhandlungen des Gemeinsamen deutsch-österreichischen Arbeitsausschusses werden im Herbst fortgesetzt werden.

Österr. Volkszeitung
13./VII. 1918

Eine gescheiterte Wiener Massenfahrt in die Schweiz.

Die unterbliebene Reise der Wiener Lehrer und Beamten. — Vergebliche Vorbereitungen und zerstörte Urlaubshoffnungen. — Unterhandlungen, die zu spät begannen. — Eine Anfrage in Bern. — Das Verbot in letzter Stunde.

Eine Angelegenheit, die Hunderten erholungsbedürftigen Wiener Lehrern und städtischen Beamten nicht bloß arge Enttäuschung, sondern auch große Kosten verursacht hat, ja in vielen Fällen sogar jede Aussicht auf Erholung nach dem ganzen Arbeitsjahr zerstörte, erregt weit über den Kreis der unmittelbar Betroffenen großes Aufsehen. Ueber diese Affäre, die leider als bereits erledigt angesehen werden muß, gehen uns folgende Mitteilungen zu:

Das städtische Wohlfahrtsamt hatte im Einvernehmen mit dem städtischen Beamtenverein, dem Lehrerhausverein und vier bis fünf anderen großen Vereinen eine Schweizer Reise für Juli dieses Jahres vorbereitet. In den nächsten Tagen sollte die mindestens 600 bis 800 Teilnehmer umfassende Gesellschaftsfahrt vom Westbahnhofe aus angetreten werden. Da kam im buchstäblich letzten Augenblick die Nachricht, daß die von Hunderten sehnlichst erwartete Schweizer Reise — verboten worden sei. Die Nachricht rief natürlich bei den Beteiligten die größte und peinlichste Ueberraschung hervor. Seit Monaten waren namentlich die Lehrer und Lehrerinnen beim Lehrerhausverein für die Reise vorgemerkt, die vier Wochen umfassen sollte, und sie hatten die Einzahlungen geleistet. Die gewiß nicht besonders bemittelten Teilnehmer hatten sich auch mit großen Spesen die riesig verteuerten Reiseutensilien beschafft. Andere sich darbietende Urlaubsmöglichkeiten wurden versäumt, unwiderbringliche Zeit der Vorbereitung für die nicht zu verschiebende knappe Urlaubszeit war verloren.

Gestern mittags kam nun die Nachricht von dem Verbote, die konsternierend wirkte. Jede Hoffnung, die vier Urlaubswochen der Erholung zu widmen, war jählings zusammengebrochen. Dabei hatte das Eisenbahnministerium bereits einen Sonderzug bewilligt, zahllose Paßschwierigkeiten waren zu überwinden gewesen, und Monate hindurch waren Einzahlungen zu leisten, Wege zu Polizei- und städtischen Behörden zu absolvieren, Photographien zu beschaffen und hundert andere Vorbereitungen zu treffen gewesen. All dies war plötzlich zwecklos geworden, und besonders die zahlreichen Lehrer und Lehrerinnen, die seit Ende Juni frei sind, standen nun ohne Ersatz für die geplante Reise und außerstande, irgendwo unterzukommen. Schon Ende dieses Monats beginnt nämlich die neue Arbeit in den Brotkommissionen, andererseits laufen am 1. August auch die Beamtenurlaube ab, die nicht verschoben werden können. So gab es natürlich sehr erregte Szenen. Die Beiträge werden wohl

Neues Wiener Tagblatt 13./VII. 1918.

(Die neue Bahnverbindung Wien-Triest.) Der Wiener Stadtrat hat in der Sitzung vom 22. Jänner d. J. eine Entschließung gefaßt, in der die Stadt Wien die von Dr. Dompieri gegebene Anregung einer neuen Bahnverbindung von Wien über Aspang, Pettau, Cilli nach Triest mit Rücksicht auf ihre hohe wirtschaftspolitische Bedeutung auf das lebhafteste begrüßt. Die Stadt Wien hat den Beschluß dem Eisenbahnministerium unterbreitet und ist auch an das Kriegsministerium mit der Bitte um Förderung der Sache herangetreten. Letzteres hat bereits erklärt, daß der neue Verkehrsweg vom militärischen Standpunkt nur zu begrüßen wäre und daß die Heeresverwaltung, falls die technische und wirtschaftliche Durchführbarkeit von den berufenen Stellen festgestellt ist, nicht ermangeln wird, diesem Bahnbau die gewünschte Förderung angedeihen zu lassen. Bürgermeister Dr. Weiskirchner hat gemeinsam mit Statthalter Baron Fries-Skene in Aussicht genommen, für den Herbst dieses Jahres eine Versammlung der an der neuen Bahnverbindung interessierten Städte und Körperschaften einzuberufen, in der die weiteren Schritte beraten werden sollen. Bürgermeister Dr. Weiskirchner wird auch das Gesuch um die Vorkonzession, das Dr. Dompieri bereits eingebracht hat, beim Eisenbahnministerium befürworten.

Der neue Abend

13./VII. 1918

Die Eisenbahnerversammlung in der Volkshalle.

Die gestrige Eisenbahnerversammlung in der Volkshalle war die machtvollste Kundgebung, sowohl dem Umfang nach als nach der Stimmung, die in der Versammlung herrschte. Die Volkshalle konnte die Menge nicht fassen, es mußte draußen im Arkadenhof eine zweite Versammlung rasch eingerichtet werden. Und dabei hatten, wie der Vorsitzende Richter des Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamtenvereines feststellte, die Vertrauensmänner alle Mühe gehabt, die Eisenbahnbediensteten von dem Besuche der Versammlung abzuhalten; es war also keine mühsam zusammenagitierte und -kommandierte Kundgebung.

Der Sache nach galt die Versammlung der halb zuwartenden, halb ablehnenden Haltung der Regierung gegenüber den „Elendsforderungen", wie sie Abgeordneter Heine kennzeichnete. In der Öffentlichkeit werden die Eisenbahner stets als besonders bevorzugter Teil der Bevölkerung hingestellt und ihre namentlich in letzter Zeit mit vielem Nachdruck betonte „bevorzugte Belieferung" wurde als große sozialpolitische Maßnahme gepriesen. In Wirklichkeit steht es so: Die Lebensmittelmagazine der Eisenbahner bleiben um ein Bedeutendes hinter anderen Konsumvereinen zurück; die Personalküchen liefern eine Kost, die ebenso teuer wie ungenügend und mangelhaft zubereitet ist; die seit der Junibewegung dreimal verabreichte „Zubuße" bestand für die Person und Woche aus je 10 Dekagramm Bohnen und 10 Dekagramm Mehl von graubrauner, unbestimmbarer Herkunft. Die Teuerungsmaßnahmen, die Geldaushilfen wurden stets, bevor sie gegeben wurden, um ein Vielfaches von den tatsächlichen Verhältnissen überholt. Heute ist es soweit gekommen, daß die Zahl der Todesfälle unter den im Zentraldienst verbliebenen Angestellten so weit gestiegen ist, daß nach statistischen Aufzeichnungen folgendes festgestellt werden konnte: Von 38 im Zentraldienst verbliebenen Beamten starben 6, von 10 eingerückten, an der Front befindlichen Eisenbahnern aber nur einer.

Unter dem Drucke der unter den Bediensteten herrschenden Erregung entschlossen sich die Gewerkschaften zu einem Zusammenarbeiten ohne Rücksicht auf die Partei- und Beamtenstellung. Es war ein in vieler Hinsicht richtiger Satz, den ein Redner aussprach. Er sagte: „Die Regierung hat allo Ursache, mit dem Vorhandensein und der Haltung der Gewerkschaften zufrieden zu sein, denn sie waren es, die stets vermittelnd und beschwichtigend wirkten, ohne sie wäre längst das Chaos da."

Aus Anlaß des Erscheinens einer Abordnung ungarischer Eisenbahner brachte Abgeordneter Rudolf Müller eine Entschließung zur Verlesung, die den um das Wahlrecht kämpfenden Ungarn die Sympathien der österreichischen Eisenbahner aussprach und einen baldigen Verständigungsfrieden forderte. Vorsitzender Richter vom Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamtenverein ließ aber seltsamerweise nur über den ersten Teil abstimmen.

Neues Wiener Tagblatt
14. VIII. 1918

Die Forderungen der Eisenbahner.

Freitag fanden in der Volkshalle und im Arkadenhof des Rathauses von den koalierten Eisenbahnerorganisationen aller Kategorien und aller Parteirichtungen einberufene Versammlungen statt, in welchen einstimmig erklärt wurde, daß die Antwort des Eisenbahnministers auf die ihm unterbreiteten Forderungen der Eisenbahner in keiner Richtung befriedigend sei und daß daher die Leiter der Eisenbahnerorganisationen jede weitere Verantwortung ablehnen müssen. Vielfach wurden in der Versammlung Stimmen laut, die einen bestimmten Termin für die Gewährung der Eisenbahnerforderungen verlangten, doch entschloß man sich schließlich, zunächst die Beschlüsse des Staatsangestelltenausschusses, der am Eröffnungstage des Parlaments zusammentritt, und des Abgeordnetenhauses abzuwarten.

Die wichtigsten Forderungen der Eisenbahner bestehen in folgenden Punkten: Dem gesamten Staatsbahnpersonale ist unterschiedslos von der gegenwärtigen Teuerungszulage ein Betrag von 1200 K. in den Gehalt, beziehungsweise Lohn, definitiv einzurechnen; entsprechende allgemeine Erhöhung der Quartiergelder und Gleichstellung der für Unterbeamte, Diener und weibliche Bedienstete zu gewährenden Quartiergeldbezüge mit den bei gleichen Gehaltsstufen festgesetzten Quartiergeldansätzen der Beamten; Erhöhung der gegenwärtigen Teuerungszulage vom 1. Juli 1918 um mindestens 50 Prozent; doppelte Anrechnung der Kriegsjahre; Definitivernennung aller Bediensteten nach längstens zweijähriger provisorischer Verwendung ohne Rücksicht auf eine bestehende Systemisierung, beziehungsweise Normierung; endlich Schaffung eines alle Bediensteten und Arbeiter der Staatsbahnen umfassenden einheitlichen Altersversorgungsinstituts; die Bediensteten und Arbeiter der Eisenbahnen sind samt ihren Angehörigen in derselben bevorzugten Weise zu versorgen, wie dies für die Munitionsarbeiter geschieht.

Neue Freie Presse
17./VII. 1918

Kein Reiselegitimationszwang.

Wien, 16. Juli.

Amtlich wird gegenüber anderweitigen Gerüchten festgestellt, daß die Einführung eines dauernden Legitimationszwanges für Fernreisende bei den österreichischen Eisenbahnverwaltungen bis auf weiteres nicht in Aussicht genommen ist.

Reichspost
18./VII. 1918

18.
8

K. u. k. Flußschiffahrtsleitungen in der Ukraine.

Der Verkehr auf den ukrainischen Strömen.

Einem Aufsatz der Oesterr.-Ungar. Kriegskorr. entnehmen wir:

Im Verkehrswesen der Ukraine nehmen die Wasserstraßen der dem Schwarzen Meer zustrebenden Ströme eine allererste Rolle ein. Ihre allgemeine Wertung steigt aber ins Enorme heute, da die ukrainischen Eisenbahnen bekanntlich durch die Kriegsereignisse und Kriegsfolgen sehr im argen liegen. Da das nach größtenteils strategischen Gesichtspunkten angelegte Eisenbahnnetz der Ukraine den wirtschaftlichen Verhältnissen nur wenig Rechnung tragen kann, gewinnt die Binnenschiffahrt eine um so größere Bedeutung auch für den Abtransport der nach Oesterreich-Ungarn Richtung nehmenden Bezüge aus dem Innern des Landes, der zum großen Teil auf dem Wasserwege der Hauptströme erfolgen muß. Es wird daher interessieren, näheres über die Binnenschiffahrt der Ukraine zu erfahren, wie dieselbe bisher ausgeübt wurde und jetzt von der k. u. k. Heeresverwaltung frisch organisiert sowie den Zwecken der Verfrachtung der ukrainischen Bodenerzeugnisse und Rohstoffe überhaupt nutzbar gemacht wird.

Von den drei Hauptströmen, auf die sich die Binnenschiffahrt in der Ukraine konzentriert, sind zu nennen: der aus Galizien kommende, durch Podolien fließende und zwischen Akkerman-Odessa mündende Dnjestr; der aus gleicher Richtung fließende, bei Nikolajew ins Schwarze Meer gehende Bug und endlich der Dnjepr, der in Großrußland entspringt, das Kiewer und Jekaterinoslawer Gubernium durchschneidet und bei Cherson mündet. Von diesen drei Wasserwegen ist der Dnjepr der wichtigste, nicht nur weil er die breiteste Wasserfläche besitzt, sondern er speist das Herz der Ukraine, an ihm liegt die Hauptstadt Kiew, ferner Jekaterinoslaw, Alexandrowsk, Nikopol, lauter wichtige Handelszentren; er durchfließt das Kohlen- und Eisengebiet, die ertragreichsten Ländereien und gewinnt neue, ungeahnte Bedeutung durch den phänomenalen Plan eines Großschiffahrtsweges Ostsee—Schwarzes Meer durch die Herstellung einer Verbindung der Düna mit dem Dnjepr. Auf seinem Rücken schwimmen riesige Gütermengen dem Schwarzen Meere zu, wo sie dann auf Seedampfern weiterbefördert werden. Im nachfolgenden sollen die Schiffahrtsverhältnisse auf dem Dnjepr eine nähere Beleuchtung finden. Was aber über diesen gesagt wird, gilt auch von seinen beiden andern Brüdern.

Die grundsätzlich erfolgte Zweiteilung des okkupierten Landes zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland hat die wichtige Folge gehabt, daß die drei Hauptströme der Ukraine infolge ihrer geographischen Lage in unsere Einflußsphäre gestellt sind. Mit einer gewissen Ausnahme beim Dnjepr. Denn hier steht die Strecke Kiew—Jekaterinoslaw und Kiew aufwärts unter deutscher, der Unterlauf von Alexandrowsk nach Cherson bis zum Schwarzen Meer unter k. u. k. Verwaltung. Zwischen Jekaterinoslaw—Alexandrowsk ist der Stromlauf wegen seiner starken Wasserfälle — „Porogi" im Russischen — für größere Dampfer nicht befahrbar; doch arbeitet man augenblicklich an der Behebung dieser den ganzen Schiffsverkehr stark beeinträchtigenden Hindernisse.

Zwecks Regelung des gesamten Binnenschiffahrtsverkehres in der Ukraine wurde seitens der österreich-ungarischen Heeresverwaltung eine umfassende Organisation geschaffen, die alle in Betracht kommenden Momente straff zusammenfaßt und als überaus praktisch durchdacht bezeichnet werden muß. In erster Linie sind die k. u. k. Flußschiffahrtsleitungen zu nennen, die für jedes Stromgebiet gesondert zur Aufstellung gelangten. Diesen bisher ohne jedes Vorbild gebliebenen Stellen obliegt es, sämtliche den Flußschiffahrtsverkehr betreffenden Angelegenheiten einheitlich zu regeln; ihnen allein steht das Dispositionsrecht über Dampfboote, Schlepper und sämtliche schwimmende Objekte auf dem Strome zu. Sämtliche Dampf- und Warenboote jedweder Art und Kategorie befinden sich in Evidenz der Flußschiffahrtsleitungen. Am ehesten wären diese noch mit den Feldtransportleitungen der Eisenbahnen zu vergleichen. Die Flußschiffahrtsleitungen haben ferner Exposituren in allen wichtigeren Hafenorten, an die sich alle Schiffsraum benötigenden Stellen und Organe zu wenden haben. Diese Exposituren führen den Titel „k. u. k. Schiffsstationskommandos" und üben auch die Kontrolle über Ankunft und Abgang der Schiffe, über die Zulässigkeit ihrer Beladung aus. Sie instradieren ferner die Truppen- und Warentransporte auf dem Wasserwege und ähneln somit in gewisser Beziehung unseren militärischen Bahnhofkommandos. So gibt es für den Dnjepr die k. u. k. Schiffsstationskommandos in Bierislaw, Nikopol und Alexandrowsk, die der k. u. k. Flußschiffahrtsleitung Cherson (das ist die Schiffahrtsleitung Unter-Dnjepr) unterstehen.

Außer den Schiffsstationskommandos wurden aber auch noch k. u. k. Hafenkommandos mit ausschließlich militärischem Dienst aufgestellt. Den Kontrolldienst auf dem Wasser selbst sowie alle von den bisher genannten Stellen geforderten Arbeiten besorgen die k. u. k. Flußschiffahrtskompanien. Ihre Offiziers- und Mannschaftsbestände sind der Pionier- (Sappeur-) Truppe entnommen, sie tragen als besonderes Abzeichen ihres Dienstes einen Anker am Blusenkragen und haben sich auch schon auf den Wasserstraßen des italienischen Kriegsschauplatzes glänzend bewährt. Die wichtigsten Güter, die gegenwärtig zur Verfrachtung gelangen, sind Getreidefrucht, Futtermittel und Kohle; nebstdem Fette und tierische Produkte.

Reichspost
19/VII. 1918

Die Nachtfahrten auf der Donau.

Vor nicht ganz einem Jahre ist der Vorschlag gemacht worden, die Leistungsfähigkeit der Donauschiffahrt zu verdoppeln, d. h. die bisher übliche Betriebszeit der Zugdampfer von 12 Stunden mit Hilfe der Nachtfahrt auf 24 Stunden zu erhöhen. Dieser Vorschlag, der vom Korvettenkapitän v. Döbrentai ausging, wurde alsbald in die Tat umgesetzt und heute zweifelt kein Mensch mehr an der Lebensfähigkeit des Gedankens, und selbst die hartnäckigsten Einwürfe wurden durch die vor kurzem auf den schwierigsten Stellen der Donau durchgeführten Nachtfahrten widerlegt. Man wählte zuerst die durch ihre Untiefen berüchtigten Partien des Eisernen Tores aus, wo insgesamt 42 mit Bleigas gespeiste und bei Nacht schon auf sechs bis sieben Kilometer erkennbare Leuchtbojen verankert wurden. Die Versuchsfahrten ergaben selbst hier ein ausgezeichnetes Ergebnis. Nur bei einem Zugdampfer ergaben sich nicht ganz vollkommene Resultate und zwecks neuerlicher Versuche wurde daher bei Sturmwind und sehr niedrigem Wasserstand am 12. März d. J. mit dem Dampfer „Elöd" auf der nautisch schwierigen Strecke Wien—Linz die Fahrt mit einem leeren Schlepp im Tau angetreten. Ueber die Einzelheiten und die Bedeutung dieser Versuchsfahrt verbreitet sich Korvettenkapitän v. Döbrentai in der ersten Nummer der neugegründeten Monatsschrift „Mitteilungen aus dem Eisenbahn- und Schiffahrtswesen im Weltkriege" in folgender Weise:

Zwecks neuerlichen Versuches wurde am 12. März 1918 mit dem Dampfer „Elöd" auf der Strecke Wien—Linz die Fahrt mit einem leeren Schlepp im Tau angetreten. Die Strecke von Wien bis Stein in vollkommener Dunkelheit durchfahrend, waren die beiden Kapitäne Karl Neumeister und Piegl zum ausgiebigen Gebrauche der Scheinwerfer schwer zu bewegen. Ebenso wurde von der Nachtfahrt durch den Struden und die oberhalb gelegenen Stellen abgeraten, doch siegte schließlich die Erwägung, daß selbst bei Nichtentsprechen der Scheinwerfer ein größeres Unglück verhütet werden kann. Als dann in der Nacht vom 13. auf den 14. März 1918 sowohl der Struden als auch die oberhalb gelegenen seichten Stellen bei ununterbrochener Benützung der Scheinwerfer, vollkommen mondloser, bewölkter Nacht und leichtem Regen mit der gleichen Sicherheit wie bei Tag durchfahren waren, schien das Eis gebrochen. Zumindest die Bemannung des Dampfer „Elöd" war von der vollen Verwendbarkeit der Scheinwerfer nunmehr überzeugt. Daß an der Fahrt nicht Beteiligte noch immer anderer Ansicht waren, konnte die weitere Verwendung und Einbürgerung dieses Mittels für Nachtfahrten nicht mehr beeinträchtigen. Um aber allen gemachten Einwendungen zu begegnen, habe ich beim nächsten Neumond, am 8. April 1918, mit demselben Dampfer mit drei beladenen Schleppen im Anhang die Reise Wien—Regensburg bei ununterbrochener Tag- und Nachtfahrt in 80 Stunden absolviert, die Tullnerfurten, den Struden bergfahrend, das Aschacher Kachlet talfahrend nachts passiert, Linz, Passau, Regensburg bei Nacht angelaufen und verlassen. Der Wasserstand war bei dieser Reise so gering, daß zwischen Flußgrund und dem Boden des tiefsten Schleppes bei Schildorf nur 15 Zentimeter festgestellt wurden. Diese mit Recht bahnbrechend zu nennende Fahrt und die darauf folgenden beiden Demonstrationsfahrten Wien—Stein haben nunmehr alle Zweifler bekehrt, die schwierige obere Donau war für die Nachtfahrten erobert. Seither befährt sowohl der Dampfer „Elöd", als auch dessen Schwesterschiff „Tas", die Strecke oberhalb Wien anstandslos bei Tag und Nacht. Diese Fahrten ergeben die volle Ueberzeugung von der ausgezeichneten Verwendbarkeit der Scheinwerfer in jedem engen Strombett und die absolute Entbehrlichkeit von Leuchtfeuer und Leuchtbojen in solchen Gewässern. Hingegen erscheint eine ausgiebigere und bessere Tagesbezeichnung von leicht überfluteten Steindämmen, Traversen und sonstigen Untiefen sehr wünschenswert. Die gleichen Erfahrungen wie auf der Strecke Wien—Regensburg machte man ungefähr einen Monat später auch auf der Strecke des Eisernen Tores, wo man sich gleichfalls ausschließlich auf die Scheinwerferbeleuchtung verließ. Die in der ersten Hälfte Mai 1918 am Eisernen Tor und auf der Kataraktenstrecke bei schlechtestem Wetter mit den Dampfern „Magyarorszag" und „Centaur" durchgeführten Versuchs- und Demonstrationsnachtfahrten hatten nämlich bei größerer Strombreite und schwierigsten nautischen Verhältnissen ein über Erwarten günstiges Ergebnis. Es wurden sowohl über das Eiserne Tor, als auch über die Kataraktenstrecke trotz stürmischer, finsterster und regnerischer Nächte nicht nur die normalen, sondern sogar Rekordfahrzeiten erzielt. So führte „Magyarorszag" zwei Schleppe mit 750 Tonnen Ladung in 2 Stunden 30 Minuten von Turn-Severin über das neue Tor nach Vodica bei Orsova und denselben Anhang in sechs Stunden von Vodica über die Kataraktenstrecke nach Drenkavo.

Fremdenblatt
20./VII. 1918

10

Die Erhöhung der Gütertarife der österreichischen Staatsbahnen.

In der gestrigen Sitzung des ständigen Tarifkomitees des Staatseisenbahnrates hat Sektionschef R. v. Solvis die Grundzüge der Erhöhung der Gütertarife dargelegt. Hienach sollen mit 1. September d. J. im allgemeinen 70prozentige, bei der Kohle aber 40prozentige Zuschläge zu den jetzt geltenden Tarifsätzen unter Entfall des jetzigen Betriebskostenzuschlages eintreten. Dieser Entfall des Betriebskostenzuschlages verringert jene Zuschläge im Fernverkehr auf etwa 67 Prozent und im Nahverkehr bis zu 47 Prozent. Halbamtlich wird hiezu mitgeteilt:

Gestern hat im Eisenbahnministerium unter dem Vorsitze des Herrenhausmitgliedes Handelskammerpräsidenten v. Janotta eine Sitzung des Ständigen Komitees des Staatseisenbahnrates für tarifarische Angelegenheiten des Güterverkehres stattgefunden, deren einziger Verhandlungsgegenstand die bevorstehende Erhöhung der Gütertarife der österreichischen Staatsbahnen bildete.

Das Exposé des Sektionschef R. v. Solvis.

Die Beratung des Komitees wurde von dem Regierungsvertreter Sektionschef R. v. Solvis mit einem eingehenden Exposé einbegleitet, in dem er die Gründe darlegte, die die österreichische Staatseisenbahnverwaltung zu einer in kurzer Frist durchzuführenden neuerlichen Erhöhung der Staatsbahntarife veranlassen.

Obwohl sich die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen während des Krieges unter dem Einflusse der in dieser Zeit durchgeführten Steuer- und Tarifmaßnahmen nahezu verdoppelt haben, würde der Staatszuschuß für das Verwaltungsjahr 1918/19 der noch im Voranschlage vom April d. J. mit 189 Millionen Kronen beziffert wurde, infolge der seit diesem Zeitpunkte bewilligten Mehrausgaben für das Personale und mit Rücksicht auf die noch andauernde Steigerung der Materialpreise auf 400 bis 500 Millionen Kronen anwachsen, wenn nicht sofort entsprechende Tariferhöhungen zur Durchführung gelangen. Angesichts der außerordentlichen finanziellen Bedürfnisse des Staates sei es ein Gebot der Notwendigkeit, daß die Staatsbahnen unter den gegenwärtigen Verhältnissen für ihre eigenen Bedürfnisse selbst aufkommen und raschestens die entsprechenden Mehreinnahmen schaffen. Es sei klar, daß unter diesen zwingenden Verhältnissen vorläufig alle Lösungen von vorneherein ausscheiden, die eine systematische Aenderung des Lokaltarifes zur Voraussetzung hätten. Ein neuer Lokaltarif könnte mit Rücksicht auf die erforderlichen eingehenden Beratungen im Staatseisenbahnrate sowie mit den Interessenten frühestens am 1. Jänner 1919 zur Einführung gelangen. Weiterer sechs Monate würde es bedürfen, um die veranschlagten Mehreinnahmen auch in den Verbandtarifen durchzusetzen, da diese in kürzerer Zeit nicht umgerechnet und auch nicht ohne Ersatz aufgehoben werden können. Es sei daher vorerst nur eine lineare Tariferhöhung möglich, da nur sie die sofortige Eröffnung neuer Einnahmsquellen sicherstellen könne. Auch die ungarische Staatseisenbahnverwaltung, die sich in der gleichen finanziellen Lage befinde, werde im Einklang mit einem von dem ungarischen Kommunikationsrate abgegebenen Gutachten die gewünschten Mehreinnahmen im Wege einer linearen Tariferhöhung hereinbringen.

Auf Grund eines mit der ungarischen Regierung gepflogenen Einvernehmens sei in Aussicht genommen, womöglich schon mit Giltigkeit vom 1. September d. J. auf den österreichischen und auf den ungarischen Staatseisenbahnen gleichzeitig prozentuelle Zuschläge zu den Gütertarifen einzuführen, die im allgemeinen 70 Prozent, bei dem Artikel Kohle 40 Prozent betragen werden. Gleichzeitig werde aber der gegenwärtig bestehende Betriebskostenzuschlag aufgehoben und durch eine mäßige Erhöhung der Manipulationsgebühren ersetzt werden. Schließlich wird noch eine Auflassifikation für die Artikel Holz, Bier, Wein und Most zur Durchführung gelangen. Die in Aussicht genommenen prozentuellen Zuschläge ermäßigen sich infolge Auflassung des Betriebskostenzuschlages im Fernverkehr um etwa 3 Prozent und im Nahverkehr bis zu 47 Prozent. Die Staatseisenbahnverwaltung habe sich auch die Frage vorgelegt, welche Wirkung die geplanten Tarifmaßnahmen auf die Preise der Lebensmittel ausüben werden und sei zur Ueberzeugung gelangt, daß die Erhöhung der Tarife eine Steigerung der Preise nicht rechtfertigen könnte. So werde sich beispielsweise die Fracht für 100 Kilogramm Kartoffeln bei einer Entfernung von 50 Kilometer von 61 Heller auf 85 Heller, und bei einer Entfernung von 500 Kilometer von 179 Heller auf 285 Heller erhöhen, das sei 0,24 Heller, beziehungsweise 1,06 Heller für ein Kilogramm! Bei Mehl werden die analogen Erhöhungen 0,31 und 2,33 Heller, bei Eiern 0,86 und 6,03 für ein Kilogramm betragen. Gleichzeitig mit der Erhöhung des Zivilgütertarifes wird auch der Militärtarif, und zwar sowohl für Personen wie für Güter entsprechend erhöht werden, so daß die Erwartung berechtigt sei, daß der Staatseisenbahnverwaltung durch diese Maßnahmen diejenigen Mittel zu Gebote stehen werden, die sie unter den gegenwärtigen schwierigen und außerordentlichen Verhältnissen benötigt.

An diese Ausführungen des Regierungsvertreters knüpfte sich eine mehrstündige Debatte, an der sich Präsident v. Janotta, ferner die Mitglieder Berl, Freud, Doktor Kolischer, Kuffler, Dr. v. Licht, Petschek, Prassen und Dr. Viskovsky beteiligten.

Die Resolution.

Auf Antrag des Reichsrats-Abgeordneten Doktor v. Licht wurde schließlich folgende Resolution fast einimmig angenommen:

„Das Ständige Komitee hat die Mitteilungen von der bevorstehenden durch die Kriegsverhältnisse notwendig und dringlich gewordenen Erhöhung der Gütertarife und deren Beweggründe entgegengenommen. Es erwartet, daß das Eisenbahnministerium die durch die außerordentliche Erhöhung der Gütertarife naturgemäß eintretenden Ungleichmäßigkeiten in der Belastung der einzelnen Güter nach Möglichkeit ausgleichen und auch vorsorgen werde, daß eine allzu empfindliche Belastung wichtiger Artikel des Lebensbedarfes gemildert werde. Das Ständige Komitee nimmt zur Kenntnis, daß die Vorarbeiten des Eisenbahnministeriums für die Durchführung einer systematischen, den besonderen Bedürfnissen Rechnung tragenden Gütertarifreform bereits weit vorgeschritten sind und erwartet, daß der Entwurf eines neuen Lokalgütertarifes der österreichischen Staatsbahnen ehetunlichst dem Staatseisenbahnrate zur Begutachtung vorgelegt werden wird. Das Ständige Komitee spricht sich schließlich dafür aus, daß der derzeit geltende Militärtarif durch einen neuen ersetzt werde, dessen Zweck einerseits die Ermöglichung einer vereinfachten Abfertigung bilden soll, anderseits nicht die Gewährung weitgehender Begünstigungen enthalten darf, vielmehr den Ziviltarifen nahekommen soll."

NOUS N'OUBLIONS RIEN

Abendbl 25/III. 1918.

a. 26

11

* (Fahrerleichterungen für Leipzig.) Das österreichische Eisenbahnministerium hat für die Besucher der Leipziger Mustermesse 50 Prozent Fahrpreisermäßigung und bedingte Frachtfreiheit für Oesterreich zugestanden. Ferner hat das Ministerium des Innern die in Betracht kommenden Stellen angewiesen, in Fällen, in denen ein in Oesterreich wohnhafter Ausländer wieder zurückzukehren wünscht, am Passe eine Widerungsklausel anzubringen, welche nicht nur für die Aus-, sondern zugleich auch für die Heimreise gültig ist. Auf Pässen fremder Staatsangehöriger, welche mit dieser Klausel, dem sogenannten „Rückreisevisum, versehen sind, ist zur Rückreise nach Oesterreich das Visum einer k. u. k. Vertretungsbehörde nicht erforderlich.

Neues Wiener Tagblatt
28. VII. 1918

12

Massenversammlung der Straßenbahnbediensteten.

Im Mariahilfer Verbandsheim fand vorgestern abend eine massenhaft besuchte Versammlung statt. Hunderte, die keinen Einlaß mehr finden konnten, nahmen in den Nebenräumen und vor dem Gebäude Aufstellung.

Reichsratsabgeordneter August Forstner betonte, daß eine Zeit, wo der Hunger selbst die Hofräte radikalisiert und zu einem gemeinsamen Vorgehen mit den Amtsdienern zusammenführt, gewiß geeignet sei, auch die Straßenbahner zu einem Zusammenschluß zu veranlassen. Die Grundlöhne reichen nicht einmal hin, um die täglichen Mahlzeiten zu bestreiten. Eine Schaffnerin habe nur 46 bis 50 Heller für jede im Dienste zugebrachte Arbeitsstunde. Der Motorführer und der Schaffner hätten einen Taglohn von K. 5.30 bis K. 5.70, die Motorführer überdies eine Fahrzulage von 1 K. für jeden Fahrtag. Solche Löhne zahle die Gemeinde Wien! Mit den Lebensmittelkarten sei selbst das Minimum nicht zu bekommen, und so müßten auch die Straßenbahner, um existieren zu können, im Schleichhandel die Lebensmittel um teures Geld kaufen, um so mehr, als es ihnen ja unmöglich ist, sich um Lebensmittel anzustellen. Eine Folge dieser Zustände seien die vielen Krankheitsfälle beim Personal, welche gegenwärtig 10 Prozent vom gesamten Personalstand betragen.

Die Erhöhung der Fahrpreise bringt der Gemeinde Wien eine Mehreinnahme von 33,000,000 K. im Jahre. Wenn auch eine Entschädigung für die Gemeindefunktionäre am Platze wäre, so sollten die Gründe für diese namhafte Erhöhung auch für das Personal der städtischen Straßenbahnen anerkannt werden. (Stürmischer Beifall.)

Abg. Müller betonte, es sei kein ehrendes Zeugnis für die Gemeinde Wien, daß ihr Personal die Oeffentlichkeit mit seinen Hungerrufen beschäftigen müsse. Es sei vielleicht die Meinung verbreitet, daß die Schaffner besonders viel Trinkgelder einnehmen. Demgegenüber wurde aber festgestellt, daß das Trinkgeld kaum zwei Kronen pro Tag ausmache.

Verbandssekretär Weigl bemerkte, daß die Mehreinnahmen aus der Fahrpreiserhöhung 30 bis 33 Millionen Kronen pro Jahr betragen, während dem die Lohnerhöhung von 25 K. im ganzen einen Betrag von 27 Millionen Kronen ausmache.

Zum Schlusse sprachen noch der Vorsitzende Wolfram und der Straßenbahner Tausch.

Vossische Zeitung 30/VIII. 1918.

13

Die Vereinheitlichung der Eisenbahnen.

Von

Professor Hermann Hummel,

Mitglied der II. badischen Kammer und des Landeseisenbahnrats.

Landtagsabgeordneter Hummel-Karlsruhe schickt uns eine Ergänzung zu dem Artikel des Geheimen Rats Kirchhoff, den wir in der Abendausgabe der „Vossischen Zeitung" vom 27. Juli veröffentlichten. Wir möchten dazu bemerken, daß die bisherige finanzielle Verquickung des Eisenbahnbetriebs mit den Staatsfinanzen die Prüfung durch den Krieg nicht eben gut bestanden hat. Das gibt der Forderung verstärkten Antrieb, die Eisenbahnen lediglich vom Standpunkt des Eisenbahn-Fachmanns so wirtschaftlich und zweckmäßig zu betreiben, wie nur möglich. Prof. Hummel scheint nicht bestreiten zu wollen, daß es von diesem Standpunkt aus keine andere Lösung gibt, als die Reichsbahn.

Geheimer Rat Dr. Kirchhoff will, wie mir scheint, besonders zwei Punkte kritisch beanstanden. Der eine ist der Widerspruch zwischen den Erklärungen der Reichsregierung über die Zweckmäßigkeit der vom Reichstag geforderten Studienkommission und der Tatsache, daß die Eisenbahnstaaten nun offenbar sowohl Zeit, als Stoff, als Personal gefunden haben, die wichtige Frage, um die es sich handelt, entgegen ihren Erklärungen dennoch sofort in Angriff zu nehmen. Als mir einige Zeit vor der Wiesbadener Konferenz diese Dinge zur Kenntnis kamen, konnte ich mir das Bedenken ebenfalls nicht verhehlen, daß durch dieses Vorgehen dem Reichstag der Wind aus den Segeln genommen werden solle.

Es ist aber eine Frage, ob man es den Eisenbahnverwaltungen verübeln kann, wenn sie eine Angelegenheit, die so eminent fachmännisches Urteil verlangt, und bei der intime Interessen der Bundesstaaten auszugleichen sind, zunächst im engeren Kreis besprechen will. Ich bin in der Lage zu versichern, daß die bundesstaatlichen Regierungen sich dabei der Zustimmung ihrer Parlamente gesichert haben.

Es läßt sich indes nicht ableugnen, daß der Reichstag in dieser Sache nicht übermäßig höflich behandelt worden ist. Es ist aber erwägenswert, zu prüfen, ob der Reichstag selbst nicht einen erheblichen Teil der Schuld daran trägt. Das scheint mir festzustehen. Zunächst hat der Reichstag selbst nicht mit der nötigen Energie die Schaffung der Studienkommission betrieben. Das hängt zusammen mit dem andern Mangel, daß im Reichstag keine genügende Zahl von Mitgliedern sitzt, die in Eisenbahnfragen wirklich sachkundig sind. Um in dieser bedeutsamen Frage ein Urteil haben zu können, genügt es nicht, eine bloße Kenntnis der Verkehrsbedürfnisse zu besitzen.

Wer nicht das deutsche Staatsbahnwesen historisch studiert hat, auf der andern Seite nicht den Zusammenhang zwischen einzelstaatlicher Wirtschaft und Eisenbahnfinanzen kennt, daneben aber nicht zugleich auch Einblick in die große Zahl von Einzelfragen besitzt, die bei einer Vereinheitlichung des Betriebs in Betracht kommen, ist kaum in der Lage, die Schwierigkeiten zu übersehen und das Erreichbare zu erkennen. Deshalb ist im Reichstag an der großen Frage auch jeweils mehr oder weniger vorbeigeredet worden.

Es wäre aber dennoch sehr wichtig gewesen, daß unter Beteiligung des Reichstags an ihrer Lösung gearbeitet worden wäre, weil ohne Zweifel eine Reihe von Dingen dabei mitspielt, die Interessen des Reichs und der Allgemeinheit berühren. Die Bildung einer zum Teil aus Parlamentariern, zum Teil aus Fachmännern bestehenden Kommission war daher ein Bedürfnis, und es bleibt bedauerlich, daß sie noch nicht in Wirkung ist. Wenn aber an die Möglichkeit gedacht wird, daß sie dennoch gebildet wird, und daß die bisherigen Regierungsberatungen das Material dazu liefern könnten, so möchte ich diese Vorarbeit doch nicht so ablehnend beurteilen, wie Geheimer Rat Kirchhoff. Ich würde es aber vor allem bedauern, wenn wegen des Kampfes um einen Begriff die Arbeit für das Erreichbare leiden würde.

Es dient vielleicht doch zur Klärung, wenn ich hier die Meinung vertrete, daß eine Reichsbahn im Sinne der Bestrebungen von Geh. Rat Kirchhoff zurzeit nicht erreichbar und in mancher Beziehung auch nicht wünschenswert ist. Wie die Dinge liegen, wäre die Aufgabe der Eisenbahnhoheit eine Art Säkularisation der Bundesstaaten. Man kann nun zwar auf dem unitarischen staatsrechtlichen Standpunkt stehen, aber wer möchte glauben, daß in den Bundesstaaten jetzt eine Aufgabe wichtiger Hoheitsrechte an das Reich vertretbar wäre!

Ich bezweifle vor allem, Preußen bei der engen Verbindung seiner Staatsfinanzen mit den Eisenbahnfinanzen, deren wachsende Elemente vor allem zum gegenseitigen Ausgleich dienen, einer solchen Lösung zustimmen kann, so wünschenswert es vom Standpunkt des Eisenbahnfachmanns aus sein könnte. Es sind aber, solange die Bundesstaaten bis zu einem gewissen Grad gegeneinander abgeschlossene Wirtschaftskörper sind, bei Bau und Tarifpolitik Exzeninteressen zu wahren, die ohne die Eisenbahnhoheit nicht gewahrt werden können. Und es kann doch nicht als volkswirtschaftlich wertlos bezeichnet werden, daß durch genannte beide Größen die wirtschaftliche Entwicklung auch an andern Stellen gefördert wird, als sich von Berlin aus gerade übersehen läßt.

Wenn nun aber unter Aufrechterhaltung der bundesstaatlichen Eisenbahnhoheit sich erreichen ließe, daß Vereinbarungen getroffen werden über Einheitstarife, einheitliche Verkehrsführung unter Ausschaltung unwirtschaftlicher Umleitungen, eventuell Einnahmeteilungen aus Konkurrenzlinien, so wäre viel gewonnen. Darüber hinaus kann das Abrechnungswesen vereinfacht werden, es kann gedacht werden an Vereinheitlichung des Streckenbaus, der Betriebsvorschriften, der Typen für Lokomotiven und Wagen, der Stellung und Bezahlung des Personals, an seine Austauschbarkeit und andere Dinge. Auch der Bezug von Betriebsmitteln, Bau- und Betriebsmaterialien läßt eine Vereinheitlichung zu. Dabei habe ich in der Eile wohl eine ganze Reihe von Dingen übersehen, die noch in Betracht kommen.

Ich glaube kaum, daß in der Wiesbadener Konferenz auch nur eine dieser Fragen unerörtert geblieben ist. Sie sind alle lösbar. Und wenn sie gelöst sind, dann haben wir in der Tat die Reichsbahn ohne den Namen, alle ihre Vorzüge ohne ihre Nachteile.

Weil ich von der Bedeutung der sachlichen Forderungen des Herrn Geh. Rats Kirchhoff überzeugt bin, würde ich es bedauern, wenn durch das Betonen und Festhalten des Unerreichbaren das Erreichbare gehemmt würde.

Ich gebe aber zu, daß das Verlangen des Herrn Geh. Rats Kirchhoff nach Zusammentritt der Studienkommission berechtigt ist, und daß es im Interesse der Sache, aber auch des Ansehens des Reichstags liegt, ihn energisch zu verlangen.

Neues Wiener Tagblatt
30./VII. 1918

14

(Die Verhältnisse der Wiener Straßenbahnbediensteten.) Die „Rathauskorrespondenz" teilt mit, daß verschiedene Redner in der letzten großen Versammlung der Wiener Straßenbahnbediensteten unrichtige Darstellungen über die Verhältnisse der Straßenbahnbediensteten gegeben haben, die der Aufklärung bedürfen. Die Motorführer erhalten zwar eine Anfangstaglohn von 5 K. 30 H., wozu aber noch die Kriegszulage und der Anschaffungsbeitrag kommen, welche monatlich, beziehungsweise vierteljährlich ausbezahlt werden und auf den Tag umgerechnet zusammen 5 bis 10½ K. betragen. Dazu kommt noch die Fahrzulage, welche derzeit 1 K. 60 H. ausmacht, sowie die normalen Ueberstunden mit einer täglichen Mehreinnahme von derzeit rund 1 K. 50 H. Die gesamten Anfangsbezüge eines Motorführers betragen daher täglich 13 K. 40 H. bis 18 K. 80 H., je nach dem Familienstande. Auch die Schaffnerinnen beziehen nebst dem Stundenlohn von derzeit 52 bis 58 H. noch alle Kriegszulagen, Anschaffungsbeiträge und Nebengebühren, so daß sie im Tagesdurchschnitt auf 10 K. 60 H. bis 11 K. 20 H. zu stehen kommen. Das Trinkgeld der Schaffnerinnen ist gerichtsordnungsmäßig mit einem Durchschnitt von 3 K. pro Tag festgestellt worden und wird mit diesem Betrage auch in die etwaigen Unfallsrenten eingerechnet. Die Fahrbediensteten bekommen übrigens schon nach einem Jahre in jeder Woche einen bezahlten freien Tag. Die Angabe, daß die Fahrpreiserhöhung eine Mehreinnahme von 30 bis 33 Millionen pro Jahr ausmacht, ist dahin richtigzustellen, daß sie, weil erst vom 28. August an gültig, für das nächste Geschäftsjahr nur rund 25 bis 26½ Millionen Kronen einbringen wird. Die Kosten der Lohnerhöhungen für das Personal aber betragen nicht 2·7 Millionen Kronen, sondern für die beiden neu hinzugekommenen Anschaffungsbeiträge 7 Millionen Kronen, für die Erhöhung der Kriegszulage nach dem Antrage Kunschak 3½ Millionen Kronen und für die neuen Zuwendungen an die Bediensteten einschließlich der Arbeiter der Hauptwerkstätte 4½ Millionen Kronen, also zusammen 15 Millionen Kronen, so daß also für die Kosten der Materialpreissteigerungen und für die Zuwendungen an die übrigen Gemeindebediensteten, wofür die städtischen Unternehmungen teilweise aufkommen müssen, nur sehr wenig erübrigt wird.

Neues Wiener Tagblatt
31./VII. 1918

15

(Die Lage der Straßenbahnbediensteten.) Zu der gestern von der „Rathauskorrespondenz" veröffentlichten Entgegnung auf die Ausführungen der Reichsratsabgeordneten Forstner und Müller wie des Verbandssekretärs Weigl in der kürzlich stattgefundenen Versammlung der Wiener Straßenbahnbediensteten erhalten wir von der Leitung des Verbandes der Verkehrs- und Transportarbeiter Oesterreichs als Veranstalterin dieses Meetings eine Darstellung, in der es heißt: Die in der Entgegnung angeführten Anschaffungsbeiträge für die Straßenbahnbediensteten treffen wohl zu, doch können diese nicht als eine laufende Einnahme der Bediensteten gewertet werden. Auch stehen die Anschaffungsbeiträge in gar keinem Zusammenhang mit der Fahrpreiserhöhung, da die Anschaffungsbeiträge schon seit langer Zeit bestehen, während die Fahrpreiserhöhung neueren Datums ist und lediglich mit der Aufbesserung des Monatsgehaltes der Bediensteten um 25 K. in Zusammenhang steht. Diese Lohnaufbesserung kommt nach den Mitteilungen des Gemeinderates Kunschak einer Summe von 2·7 Millionen Kronen gleich. Um nun diese geringfügige Summe für die Lohnaufbesserungen zu erhalten, hat man das Publikum mit 30 bis 33 Millionen belastet, was die Gemeinde Wien in ihrer Entgegnung selbst zugibt. Sehr bedauerlich ist, daß die Gemeinde Wien die Trinkgeldfrage der Schaffner in ihrer Entgegnung aufgerollt hat. Demgegenüber sei festgestellt, daß das Trinkgeld tatsächlich nicht mehr als 2 K. täglich ausmacht und daß dasselbe durch die Fahrpreiserhöhung ganz bedeutend herabsinken wird.

Arbeiterzeitung
31./VII. 1918

16

Krieg und Verkehr.

Von Franz Lill.

Die Entwicklung des industriellen Kapitalismus wird gekennzeichnet durch eine wachsende Ausbreitung des Verkehrs und durch die Zunahme der technischen Hilfsmittel überhaupt. Das Haupttransportmittel in der großkapitalistischen Zeit sind die Eisenbahnen. Ihr Wachstum und ihre Ausbreitung kann daher als ein ziemlich verläßlicher Gradmesser für den Stand der kapitalistischen Kultur schlechthin angesehen werden. Ein Bild von dieser Entwicklung läßt sich daher auch in wenigen Zahlen entwerfen. Im Jahre 1850 hatte Großbritannien 10.680, im Jahre 1905 36.447 Kilometer Eisenbahnen; Deutschlands Eisenbahnen bedeckten im Jahre 1850 nur 5856, im Jahre 1908 aber bereits 56.477, die der Vereinigten Staaten von Amerika 1850 13.868, im Jahre 1901 350.560 Kilometer Streckenlänge. Diese Zunahme allein weist schon auf eine ganz ungeheure Steigerung des Verkehrs in diesen Ländern hin. Aber die bloße Ausdehnung des Eisenbahnnetzes sagt noch keineswegs alles über die Zunahme der Beförderung von Gütern und über die Steigerung des Verkehrs der Menschen. Ob auf einer Eisenbahnstrecke täglich drei oder dreißig Züge laufen und ob die Züge wenige oder viel Wagen führen, wie groß die Wagen sind und welches ihre Besetzung, das kann man aus der bloßen Meilenzahl nicht ersehen, das ergibt sich erst aus der Statistik des Verkehrs selbst. Davon geben folgende Rohzahlen aus den letzten Jahrzehnten des Eisenbahnverkehrs Aufschluß: Die deutschen Eisenbahnen beförderten im Jahre 1901 269 Millionen Tonnen Güter, im Jahre 1905 321 Millionen Tonnen. Der Personenverkehr umfaßte 1903 auf den vollspurigen Eisenbahnen 949 Millionen Menschen, die 22.431 Millionen Kilometer zurücklegten, wozu noch 22·9 Millionen Menschen kommen, die auf Schmalspurbahnen 199 Millionen Kilometer zurücklegten. Was die Eisenbahnen der Welt betrifft, so gab es schon 1892 121.671 Lokomotiven, 200.376 Personenwagen und 300,332.204 Frachtwagen. Seit dieser Zeit ist nicht nur die Zahl der Fahrbetriebsmittel andauernd vermehrt worden, auch das Kaliber dieser Fahrzeuge wurde fortgesetzt vergrößert. Während die ersten Lokomotiven samt dem Tender noch keine zehn Tonnen wogen, baute man bereits vor etwa zwanzig Jahren Lokomotiven, die mit dem Tender mehr als hundert Tonnen wogen. Seit dieser Zeit sind nicht nur fortgesetzt die Typen der modernen Lokomotive vergrößert worden, auch bei den Fahrbetriebsmitteln überhaupt wurde die Tendenz, ihre Leistungsfähigkeit durch eine Erweiterung des Raum- und Flächeninhalts zu erhöhen, immer mehr in die praktische Wirklichkeit umgesetzt. Als ein Beispiel dafür, das aus dem Lande des höchstentwickelten Eisenbahnverkehrs stammt, darf wohl die Nachricht eines amerikanischen Blattes aus der jüngsten Zeit angesehen werden, wonach [illegible] baut die bisher größte Lokomotive der Welt [illegible] wurde. Sie ist 5·03 Meter hoch, 3·44 Meter breit und 32·32 Meter lang. Die Riesenlokomotive fährt auf 28 Rädern und die Wasserröhre ist so erweitert, daß sie auch noch einen großen Raum des Tanks als

Neue Freie Presse
6./VIII. 1918

17

Militärpersonen auf der Eisenbahn.

Eine Mahnung zur Vorsicht.

Wien, 5. August.

Wir erhalten folgende Mitteilung: Da sich in letzter Zeit die Fälle, daß Militärpersonen bei Eisenbahnfahrten durch eigene Schuld verunglücken, auffallend gehäuft haben, so wurden den Militärkommanden und anderen militärischen Behörden Befehle erteilt, die reisenden Militärpersonen entsprechend zu belehren und Zuwiderhandelnde exemptarisch zu bestrafen. Zu dieser Verschärfung der Strafbestimmungen mußte im eigenen Interesse der Leute gegriffen werden, die bei Reisen auf der Eisenbahn ihr Leben oft in unglaublichster Weise aufs Spiel setzen, um ja nur mit dem erstbesten Zuge fahren zu können. Insbesondere ist bei der herrschenden Ueberfüllung der Züge der Leichtsinn zu beobachten, daß Militärpersonen die Dächer erkleitern oder in den schon im Rollen befindlichen Zug einsteigen. Es kann nicht entschieden genug vor allem davor gewarnt werden, auf dem Wagendach zu reisen, da sowohl die Tunnels, wie die Unterführungen so nieder gebaut sind, daß der Raum zwischen dem Wagendache und der Tunneldecke selbst für einen lang ausgestreckt liegenden Menschen keinen Platz mehr übrig läßt. Wer also auf dem Wagendache reist, kann mit tödlicher Sicherheit darauf rechnen, daß er schon beim Passieren des nächsten Tunnels herunter geschleudert wird und das Leben verliert. Ist es nicht furchtbar, sich vorzustellen, daß ein Mann, der monate-, jahrelang an der Front gestanden hat, ohne daß ihm ein Haar gekrümmt wurde, auf der heiß ersehnten Urlaubsreise zu seinen Lieben sein Leben einbüßen muß, nur weil er den nächsten Zug nicht abwarten will. Dabei handelt es sich in der Regel nur um ein paar Stunden, denn wenn uns der Krieg auch zu einer bedeutenden Verkehrseinschränkung gezwungen hat, so verkehren doch noch immer soviel Züge, daß man auf einer Reise, im schlimmsten Falle einen halben Tag versäumt, wenn man gezwungen ist, infolge von Ueberfüllung auf den nächsten Zug zu warten. Anderseits muß auch an das Kameradschaftsgefühl appeliert werden. Bei einigem guten Willen und halbwegs geschickter Verstauung des Gepäcks wird sich immer noch Platz für später einsteigende Militärpersonen schaffen lassen. Die Verkehrsnot ist eben auch eine der unvermeidlichen Folgen des langen Krieges, in die sich alle schicken müssen, nicht zuletzt die Angehörigen von Armee und Marine, die sogar die Pflicht haben, der Zivilbevölkerung mit gutem Beispiel voranzugehen. Aber nochmals sei es den Militärpersonen dringend in ihrem ureigensten Interesse ans Herz gelegt: Reiset niemals mit einem Zuge, wenn ihr im Wageninnern keinen Platz mehr findet.

Tägliche Rundschau
6./VIII. 1918

18

Wasserstraße Danzig—Cherson.

Aus Danzig wird uns geschrieben: Eine Kommission des ukrainischen Verkehrsministeriums traf vor einigen Tagen in Danzig ein in der Frage einer künftigen Wasserstraße zwischen Danzig und der Ukraine. Es gilt, den in früheren Jahrhunderten viel benutzten Wasserweg Weichsel—Pripjet—Dnjepr durch künftigen Ausbau zu einer modernen Großschiffahrts-Binnenwasserstraße wieder neu erstehen zu lassen, um die regen Handelsbeziehungen, welche stets zwischen Danzig und die Ukraine bestanden haben, noch enger zu knüpfen und zu stärken. Danzig hatte im Frieden aus der Ukraine eine lebhafte Zufuhr, die in einigen Warenarten den Zufuhren nach Königsberg mindestens gleich, in anderen aber überlegen war; es seien genannt: Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Gerste, Hafer sowie die die Zufuhr nach Königsberg um ein vielfaches übersteigenden Zufuhren an Zucker und Holz. Danzig war für das gesamte Gebiet der Südwestbahnen der hauptsächlichste Ostsee-Ausfuhrhafen. Hiernach gebührt Danzig ein hervorragender Platz im Handelsverkehr, und es ist ein wohlberechtigtes Verlangen, daß diese Handelsbeziehungen Danzigs durch den Ausbau der Wasserstraße Danzig—Cherson gesichert und gefördert werden.

Diese Wasserstraße Weichsel—Narew—Bug—Pripjet—Dnjepr öffnet der Ukraine den Weg zu dem westlichsten der drei Häfen Danzig, Königsberg, Riga, und es ist im Vergleich zur Wasserstraße Riga—Cherson darauf hinzuweisen, daß der Hafen Riga während langer Wintermonate durch Eis gesperrt ist. Es mag ferner hervorgehoben werden, daß die Wasserstraße Weichsel—Cherson die kürzeste Verbindung zwischen dem mittel- und westdeutschen Binnenwasserstraßennetz und den Binnenwasserstraßen der Ukraine schaffen wird; beträgt doch auf diesem Wege die Entfernung von Zantoch (an der Einmündung der Warthe in die Netze belegen) bis Cherson noch 14 Km. weniger als die Strecke von Riga nach Cherson; demgegenüber bleibt die Straße Riga—Cherson ohne jede Verbindung mit dem deutschen Binnenwasserstraßennetz, und der Weg über Königsberg—Cherson zu den deutschen Binnenwasserstraßen bedeutet gegenüber der Straße Weichsel—Cherson einen wesentlichen Umweg.

Österr. Volkszeitung
8./VIII. 1918

19

Entlastung des Verkehrs durch den Donaukanal.

Mit Rücksicht auf die Ueberlastung des Straßenbahnverkehrs wäre der Gedanke sehr naheliegend, durch einen Lokalschiffahrtsverkehr im Donaukanal die elektrische Straßenbahn zu entlasten. Es ist nicht das erstemal, daß man sich diese Frage vorlegt, denn schon vor einigen Jahren hat ein Privatunternehmer sechs Motorboote auf dem Donaukanal in Dienst gestellt und mit ihnen einen lebhaften Verkehr von Nußdorf in die Krieau unterhalten. Er war jedoch gezwungen, trotz seiner eifrigsten Bemühungen nach zwei Jahren den Verkehr wegen zu schwacher Frequenz wieder aufzulassen.

Maßgebende Fachleute halten, wenn auch die Verhältnisse heute anders liegen, gleichwohl die Schwierigkeiten, die der Errichtung eines solchen Wasserverkehrs entgegenstehen, nach wie vor für fast unüberwindlich. Das wichtigste Hindernis ist der Mangel an entsprechenden Schiffen. Es müßte, um von einer Entlastung sprechen zu können, ein Halbstundendienst eingerichtet werden, berechnet man nun die Fahrzeit der Bergfahrt bis Nußdorf mit 1½ Stunden, die der Talfahrt bis zur Sophienbrücke mit einer Stunde, worauf eine halbstündige Rast einzuschalten wäre, so würde man sechs Dampfer benötigen. Da ein Umkehren im Donaukanal nicht möglich ist, müßten diese Passagierdampfer doppelruderig sein, es steht jedoch nicht die erforderliche Anzahl doppelruderiger Schiffe zur Verfügung.

Auch das Verhältnis der Betriebskosten zu den Einnahmen wäre sehr ungünstig mit Zugrundelegung eines Durchschnittsfahrpreises von 50 H. per Person — denn höher läßt sich der Fahrpreis selbst bei einer Steigerung des Straßenbahntarifes nicht ansetzen — und bei einer Anzahl von zweihundert Passagieren bei einer Berg- und Talfahrt ergibt sich eine Bruttoeinnahme von 10 K. per Stunde, während sich die Kosten einer Fahrstunde auf 50 K. stellen. Dazu kommt noch, daß die zahlreichen niedrigen Brücken für einen Passagierverkehr auf dem Donaukanal ein ernstes Hindernis bilden.

Neue Freie Presse
9./VIII. 1918

20

Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs mit Rumänien.

(Telegramm der „Neuen Freien Presse".)

Czernowitz, 8. August.

Am 17. August wird der infolge des rumänischen Krieges durch zwei Jahre eingestellte Eisenbahnverkehr mit Rumänien provisorisch wieder aufgenommen. Die definitive Regelung wird erst nach beiderseitiger Ratifizierung des Friedensvertrages erfolgen. Nach dem vorläufigen Fahrplan erhalten die Personenzüge 311 und 313 sowie 312 und 316 Anschlüsse nach, beziehungsweise von Rumänien. Reisende und Reisegepäck werden nicht direkt, sondern nur bis und ab Itzkany sowie ab und bis Burdujeni abgefertigt werden; ebenso wird die Abfertigung lebender Tiere und von Gütern nur bis und ab Itzkany, beziehungsweise bis und ab Burdujeni erfolgen. Die Auflieferung wird mit internationalen Frachtbriefen geschehen. Gütertransporte werden an die Transportbewilligung der Betriebsleitung Czernowitz gebunden sein.

Tägliche Rundschau
10./VIII. 1918

21

* **Fahrpreisermäßigung zu den Kriegergräbern im Osten** wird den Angehörigen verstorbener oder gefallener Krieger auf allen Bahnen im besetzten Osten gewährt. Zur Erlangung der Fahrpreisermäßigung, die 50 v. H. beträgt, ist die Bescheinigung der Ortspolizei erforderlich, daß der verstorbene Krieger ein Angehöriger des Gesuchstellers ist. Ferner wird die Fahrpreisermäßigung, die zum Besuch kranker oder verwundeter Krieger oder zur Teilnahme an der Beerdigung verstorbener Krieger seit einiger Zeit auf den deutschen Bahnstrecken gewährt wird, auch auf die Bahnen des östlichen Kriegsschauplatzes ausgedehnt, wenn der Nachweis erbracht wird, daß die Fahrpreisermäßigung auch auf den deutschen Bahnen gewährt worden ist. In beiden Fällen wird bei der Benutzung von Schnellzügen kein Zuschlag erhoben.

Die Zeit
13./VIII. 1918

Die Forderungen der Eisenbahner.

Stellungnahme zur Streik- und Ernährungsfrage.

Der Reichsbund deutscher Eisenbahner hielt am Samstag und Sonntag hier seine Hauptversammlung ab. Einen breiten Raum in den Beratungen nahmen die Besprechungen der Notlage der Eisenbahner und deren Behebung ein. Im Sinne der Ausführungen der Referenten wurden mehrere Entschließungen angenommen.

In der Resolution, die sich mit der Streikfrage beschäftigt, wird gegen jede Verkehrsbehinderung Stellung genommen. Weiter heißt es in der Entschließung: Ungezählte Versäumnisse und Verschuldungen der leitenden Stellen machen ein Durchhalten schwer möglich. Diese Schuld, das Uebermaß an Not, das hätte vermieden werden können, hat allein den Zorn der dadurch Betroffenen erregt. Die Bekämpfung dieser Schande ist Volkssache. Die deutschen Eisenbahner reichen ihre Hand dazu. Jeder Vertrauensmann, jedes Mitglied des Reichsbundes ist jedoch verpflichtet, jeder Störung des Eisenbahnbetriebes rücksichtslos entgegenzutreten — auch mit der Waffe in der Faust. Eine bestimmte Gruppe von Staatseinwohnern gibt die Lebensmittel, die sie im Ueberfluß besitzt, an die hungernden Deutschen nur gegen Auslieferung von Schußwaffen ab. Die Zeit ist zu ernst, daß es gesagt werden muß: Wir brauchen noch unsere Waffen für unser Volk und für den Staat. Jeder Vertrauensmann und jedes Mitglied des Reichsbundes sind verpflichtet, alles, was sie an Schädlichem und Schändlichem auf der Eisenbahn sehen, zu bekämpfen. Die Hauptversammlung beauftragt daher die Hauptleitung, sofort mit allen kompetenten Faktoren Verhandlungen einzuleiten und mit ihnen gemeinsam bei der Regierung jene Schritte zu unternehmen, die die Not gebietet.

Eine weitere Entschließung, die die Ernährungsfrage behandelt, fordert die Erhöhung der Kopfquoten. Es wird sodann ausgeführt, daß auch die jüngsten Erhöhungen der Teuerungszulagen einschließlich der Familienzulagen schon jetzt nicht ausreichen, um die Mehrkosten der erhöhten Mehl- und Brotpreise zu decken. Die Regierung wird daher aufgefordert, die Mehrkosten der Mehl- und Brotpreise selbst zu tragen. Ferner sei es notwendig, daß die Eisenbahner in ausgiebiger Weise mit Lebensmitteln und Bedarfsgegenständen beteilt werden und daß die auf dem System der Selbsthilfe aufgebauten Eisenbahner-Wirtschaftsgenossenschaften in ausreichender Weise durch Zuteilung von Lebensmitteln und Bedarfsgegenständen sowie durch geldliche Unterstützungen jeder Art tatkräftig unterstützt werden.

Auf Antrag des Landtagsabgeordneten Jung wurde endlich noch folgende Entschließung angenommen: Die Hauptversammlung beauftragt die Hauptleitung, alle sozialpolitischen Maßnahmen, die sie einleitet oder an denen sie mitarbeitet, unter die leitende Richtschnur der vom Verband ausgearbeiteten und der Regierung bereits bekannten Besoldungsreform zu stellen.

Neues Wiener Tagblatt
16./VIII. 1918

Der Reiseverkehr in die Kurorte.

Vorverkauf von Fahrkarten und Voraussendung des Gepäcks.

Da unter den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen das Eintreffen des erst am Tage der Abreise aufgegebenen Reisegepäcks mit dem vom Reisenden selbst benützten Zuge in Wien nicht sichergestellt werden kann, wird mit Wirksamkeit vom 16. d. bis einschließlich 15 September in den nachfolgenden Stationen der Vorverkauf von Fahrkarten und die Voraussendung des für Wien selbst bestimmten und des über Wien durchgehend abgefertigten Reisegepäcks eingeführt:

a) Im Bereiche der Staatsbahndirektion Innsbruck in den Stationen Kitzbühel und Salzburg;

b) im Bereiche der Staatsbahndirektion Linz in den Stationen Bad Aussee, Bad Ischl, Gmunden, Kammer-Schörfling und Bad Hall sowie in den Stationen Strobl, St. Wolfgang, St. Gilgen und Mondsee der Salzkammergut-Lokalbahn;

c) im Bereiche der Staatsbahndirektion Villach in den Stationen Böckstein, Bad Gastein, Hofgastein, Dorfgastein;

d) im Bereiche der Staatsbahndirektion Pilsen in den Stationen Karlsbad (Z.-B.), Marienbad, Bad Königswart, Eger (L. L. St.-B.) und in der Station Franzensbad.

Sowohl der Vorverkauf der Fahrkarten, wie auch die Aufnahme des vorauszusendenden Gepäcks (letztere unter Vorweis der gelösten Fahrkarten) findet an den zwei dem Reisetage vorangehenden Tagen, und zwar in jenen Tagesstunden statt, in denen die Personen-, beziehungsweise Gepäckskassen nicht durch die Abfertigung zu den bereits rollenden Schnell- und Personenzügen in Anspruch genommen sind. Diese Tagesstunden werden auf den Stationen durch Aushang beim Kassenschalter

vorausgesendeten Reisegepäcks erfolgt im Bedarfsfalle in besonderen Gepäckskurswagen und wird, wenn es innerhalb der in den Stationen zu erfragenden Zeit aufgeliefert wird, so abgesandt, daß es bereits am Morgen des nächsten Tages in Wien eintrifft. Das vorausgesendete nach Wien bestimmte Reisegepäck wird in Wien-Westbahnhof und in Wien-Franz Josef-Bahnhof täglich in der Zeit von 10 Uhr

mittags und von 3 Uhr nachmittags bis 8 Uhr abends ausgefolgt und kann während dieser Stunden auch verzehrungssteueramtlich beschaut und vom Reisenden den Organen des Wiener Eisenbahngepäcksdienstes zur Zustellung übergeben werden. Für die Verwahrung solcher Gepäcksendungen in den Bestimmungsstationen während der ersten zwei Tage nach der Ankunft wird kein Lagergeld angerechnet. Zwecks glatter Abwicklung des Gepäcksverkehres wird empfohlen, von der Einrichtung der Voraussendung Gebrauch zu machen. Auf den Gepäcksstücken ist nach Entfernung alter Begleitzettel außer dem Namen und der genauen Adresse des Empfängers auch die Adresse des Absenders sowie die Bezeichnung „Voraussendung" deutlich und haltbar anzubringen.

Neues Pester Journal 25

16./VIII. 1918

Die Donaufrage.

Eine Unterredung mit dem Bürgermeister der Stadt Regensburg Josef Bleyer.

Als der Weltkrieg ausbrach, Deutschland vom Meer, Ungarn von der unteren Donau abgesperrt war, begann das „Donauproblem" neu aufzuleben und der Ruf ertönte: Die Donau müsse zu einem Meer werden! Der Bürgermeister der Stadt Regensburg Josef Bleyer begann die Idee zu propagieren, man möge in Budapest eine Donaukonferenz einberufen, um die Zukunft der Donau und des Donauweges endgültig zu regeln. Die Stadt Wien gab zwar ein Veto gegen Budapest ab und wollte Wien als Ort der Donaukonferenz bestimmen, doch das energische Verhalten des Bürgermeisters Josef Bleyer brachte uns den Sieg und der Bürgermeister der Stadt Wien mit den Stadträten mußte nach Budapest reisen, wo es nach manchen Meinungsverschiedenheiten doch zum Siege unserer Sache kam.

Mit dem Friedensschluß mit Rumänien beginnt die Donaufrage wieder aktuell zu werden, und wenn auch Serbien uns noch als Feind gegenübersteht, kann man schon heute sicher darauf rechnen, daß die Donaufrage und ihre rechtlichen Bestimmungen einer nahen Lösung entgegengehen. Zwar hielt die Entente dieser Tage in London eine „Donaukonferenz" ab, in welcher der Standpunkt eingenommen wurde, bei der Lösung der Donaufrage hätte auch sie ein Wort dreinzureden, ihre Beschlüsse haben jedoch nur einen papierenen Wert, die unsere Zukunftsverhandlungen absolut nicht hemmen können. Dem Vernehmen nach soll noch im Laufe dieses Jahres in Budapest eine dritte Donaukonferenz stattfinden — man spricht auch hier von Sophia, da Zar Ferdinand sich für die Donaufrage sehr interessiert — um für immer endgültige Beschlüsse zu fassen und zu bestimmen.

Josef Bleyer, Bürgermeister der Stadt Regensburg, ist ein Mann von kaum 40 Jahren, mit eiserner Energie und ein Ungarnfreund, wie kaum noch einer in den Staaten der Zentralmächte. Im mittelalterlichen Rathause von Regensburg, in einer Stube mit alten Eichenmöbeln, Lustern und Bildern, empfing mich der Bürgermeister und gab liebenswürdig Auskunft auf die Fragen, die ich an ihn richtete. Er ist von dem neuen, modernen Budapest entzückt und wartet kaum den Augenblick ab, wieder nach Budapest reisen zu können, wo er, trotz des Krieges, so schöne Stunden verlebt hatte. Der Politik wich Herr Bleyer in seiner Unterredung behutsam aus, aber die Erklärungen, die er mir privatim gab, legten ein beredtes Zeugnis dafür ab, daß die Donaufrage nur mit Hilfe Ungarns zu lösen ist.

Bürgermeister Josef Bleyer gab mir für das „Neue Pester Journal" folgende Erklärung ab:

Wenn man heute zurückblickt, so läßt sich sagen: die Donaukonferenz hat sich vollauf bewährt, und man muß konstatieren, daß sie auch notwendig war. Die Ergebnisse sind positive, denn es ist festzustellen, daß die Verhandlungen, die zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn in der Donaufrage schweben, auf den Resultaten der Donaukonferenz aufgebaut sind. Es ist zunächst Aussicht vorhanden, daß zwischen den Staaten der Zentralmächte ein einheitliches Bauprogramm verwirklicht wird unter Zugrundelegung der nutzbaren Wassertiefe von mindestens zwei Metern, und es besteht ferner Aussicht, daß auch das private Schiffahrtsrecht in gewissem Sinne kodifiziert wird, so daß einheitliche Grundsätze auch auf diesem Gebiete herrschen werden. Es ist schließlich Aussicht vorhanden, daß die öffentlichrechtlichen zwischenstaatlichen Donaufragen durchaus in dem Sinne erledigt werden, wie sie der Beschlußantrag der Donaukonferenz angestrebt hat. Die Grundlage dafür ist der Friedensvertrag mit Rumänien, und im Vollzuge dieses Vertrags schweben schon jetzt Verhandlungen über die Schaffung einer neuen Donauakte. Die Vorverhandlungen werden in Berlin gepflogen und die eigentlichen Verhandlungen werden dann in München aufgenommen, wie es der Vertrag mit Rumänien vorsieht. Wahrscheinlich kann die neue Donauakte noch in diesem Jahre in ihren Grundzügen festgelegt werden. Es ist weiter anzunehmen, daß, wie die Donaukonferenz in Budapest vorgeschlagen hat, als Muster zur Regelung der internationalen Beziehungen die Schiffahrtsverhältnisse auf dem Rhein dienen werden und daß demnach auch eine ständige Uferstaatenkommission eingesetzt wird, die den Verkehr auf der Donau überwacht und ihren Regierungen Vorschläge über die moderne Ausgestaltung des Donauverkehrs zu machen hat. Es besteht danach berechtigte Hoffnung, daß der Donauverkehr sowohl in rechtlicher wie in technisch-wirtschaftlicher Beziehung großzügig geregelt wird. Dank dem Verständnis der Regierungen aller beteiligten Uferstaaten! An dieser Regelung wird sich nach dem Friedensvertrag auch Rumänien beteiligen.

Was das Verhältnis von Ungarn und Bayern in der Donaufrage betrifft, so stehen wir nach wie vor auf dem Standpunkt, daß wir die gleichen Interessen haben und daß die Freundschaft auch auf diesem Gebiete womöglich noch enger geknüpft und weiter ausgebaut werden sollte. Es ist sicher wünschenswert, daß von Zeit zu Zeit Konferenzen der Donauinteressenten stattfinden und daß der glückliche Anfang, den man in Budapest begann, fortgesetzt werde. In der nächsten Zeit jedoch müssen die Ministerkabinette handeln; es ist deshalb abzuwarten, was die Verhandlungen der Staaten für ein Ergebnis haben.

Die Erklärungen des Bürgermeisters Bleyer können uns vollständig befriedigen. Da bis zur Abhaltung der nächsten Donaukonferenz nähere Details noch nicht bestimmt werden können, ist berechtigte Hoffnung vorhanden, daß die „neue Donauakte" zu unseren Gunsten ausfallen wird. Die neue Donauakte wird ein neues Ungarn zu Wasser schaffen, und die Investitionen, die Deutschlands Schiffahrts-Gesellschaften in Ungarn machen wollen, werden unseren mächtigen Donaustrom zu einer Zentrale für Mitteleuropa machen.

Regensburg, am 12. August 1918.

Albert Held.

Neue Freie Presse
17./VIII. 1918

Versicherung von Reisegepäck.

Amtlich wird gemeldet: Die außerordentliche Erhöhung des Wertes aller Gebrauchsgegenstände, wie Kleider, Wäsche, Schuhe und dergleichen, sowie die dermalen infolge der verschiedenen Ursachen erhöhte Gefahr der Entwendung lassen es empfehlenswert erscheinen, das Reisegepäck sowohl während des Transportes als auch bei der Hinterlegung in den auf den größeren Stationen befindlichen Aufbewahrungsstellen (Garderoben) zu versichern, da insbesondere in letzterem Falle die Eisenbahn sonst nur bis zum Betrage von 100 Kronen für das Gepäckstück haftet. Um den Reisenden die Vornahme solcher Versicherungen zu erleichtern, hat die Staatseisenbahnverwaltung im Vereine mit der Europäischen Reisegepäck-Versicherungsgesellschaft die Einrichtung getroffen, daß von den Bahnbeamten bei der Aufgabe, beziehungsweise Hinterlegung des Gepäcks auch Versicherungen entgegengenommen werden.

Reichspost Abendbl
17./VIII. 1918

Versicherung von Reisegepäck. Die außerordentliche Erhöhung des Wertes aller Gebrauchsgegenstände, wie Kleider, Wäsche, Schuhe und dergleichen, sowie die dermalen infolge der verschiedensten Ursachen erhöhte Gefahr der Entwendung lassen es empfehlenswert erscheinen, das Reisegepäck sowohl während des Transportes als auch bei der Hinterlegung in den auf den größeren Stationen befindlichen Aufbewahrungsstellen zu versichern, da insbesondere in letzterem Falle die Eisenbahn sonst nur bis zum Betrage von 100 Kronen für das Gepäckstück haftet. Um den Reisenden die Vornahme solcher Versicherungen zu erleichtern, hat die Staatseisenbahnverwaltung im Vereine mit der Europäischen Reisegepäck-Versicherungsgesellschaft die Einrichtung getroffen, daß von den Bahnbeamten bei der Aufgabe, beziehungsweise Hinterlegung des Gepäcks auch Versicherungen entgegengenommen werden.

Fremdenblatt
19./VIII. 1918

* (Die Woche fängt gut an! . . .) Zwei unangenehme Maßregeln traten mit dem heutigen Tag in Kraft: Die neue Verkehrseinschränkung auf der Elektrischen samt der Verdichtung des Stadtbahnverkehrs und der dritte fleischlose Tag. Das Publikum hat sich nur mit Mühe an die Auffassung einzelner Linien gewöhnen können und viele Leute standen bei den Haltestellen und warteten auf die Wagen, die nicht mehr kommen sollten. Die Ueberfüllung der verkehrenden Wagen war naturgemäß noch größer, als bisher. Bis nun konnte von der versprochenen Verdichtung der Linien durch kürzere Intervalle gar nichts bemerkt werden. So manche hatten sich resumütig der Stadtbahn zugewandt, die eine außergewöhnlich starke Frequenz aufweisen konnte. Es wird noch einige Zeit dauern, bis man sich auch mit dieser „Reduzierung" abgefunden haben wird. . . . Der dritte fleischlose Tag, der mit dem heutigen Montag seinen Anfang nimmt, ist eigentlich nur eine Verordnung für die Gasthäuser, denn die privaten Haushalte haben schon mehr als drei fleischlose Tage per Woche. Es dürfen also von heute an weder in den Restaurants und Privathaushalten Fleischspeisen jeder Art genossen und auch in den Geschäften keinerlei Wurstwaren verkauft werden.

Der Neue Abend

19./VIII. 1918

31

Mißstände im Nahverkehr Wien—Stockerau.

Man schreibt uns:

Ohne Zweifel wurde in den vier Kriegsjahren der Wagenpark der k. k. Staatsbahnen, insbesondere die Personenwagen arg hergenommen, auch herrscht beständiger Wagenmangel, doch kann dies der k. k. Nordwestbahndirektion noch keineswegs die Berechtigung geben, die Reisenden ohneweiters nur mehr in Güter- beziehungsweise Viehwagen zu befördern. Tagtäglich spielen sich in den Haltestellen der Strecke Wien—Stockerau beim Eintreffen der Nahzüge Auftritte ab, die in ihrer Widerlichkeit und als Folgen behördlicher Rücksichtslosigkeit nach Abhilfe schreien. In die Viehwagen zu gelangen bedarf besonderer turnerischer Fähigkeiten, da selbstverständlich keinerlei Einsteigebehelfe vorhanden sind. Dasselbe gilt vom Aussteigen. Für Frauen und ältere oder schwächliche Personen ist es geradezu unmöglich, ohne kräftige Hilfe mehrerer Hände die steile Höhe zu überwinden. In den Wagen selbst gibt es keine Sitzgelegenheit, die Schiebetüren an beiden Seiten sind offen, so daß während der Fahrt die persönliche Sicherheit der zusammengepfercht stehenden Reisenden durch die Gefahr des Hinausfallens, wie durch die Einwirkung von Zugluft und Regen aufs ärgste gefährdet ist. Daß selbstverständlich die Reinlichkeit in den Wagen alles zu wünschen übrig läßt, nur so nebenbin bemerkt. Ein besonderes Entgegenkommen glaubt die k. k. Nordwestbahndirektion anscheinend durch gelegentliche Einstellung von alten Post- oder Dienstwagen zu erweisen. Diese Wagen sind womöglich noch schlechter, da die wenigen vorhandenen Fenster nicht zu öffnen sind, so daß eine unerträgliche Stickluft den Kasten erfüllt. Es wäre höchst an der Zeit, wenn sich ein Beamter der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen von den Zuständen bei den Wiener Nahzügen der Nordwestbahn überzeugte. Nur der geradezu lammsfrommen Geduld der Fahrgäste ist es zuzuschreiben, daß es nicht schon längst zu greifbaren und drastischeren Äußerungen der gerechten Empörung über diese unerhörten Zumutungen gekommen ist. Auf jeder kleinen Nahbahn in der tiefsten Provinz verkehren noch ordentliche, wirkliche Personenwagen, und so wird es gewiß kein unbilliges Verlangen darstellen, wenn für den Verkehr einer Großstadtstrecke die gleichen Wagen beansprucht werden. Aber so wie bisher, kann es unmöglich weitergehen!

Die Zeit
21./VIII. 1918

a
21
32

Die Bahnhofsdiebstähle.

Diebstähle in den Bahnhöfen und an rollendem Gut gehören heute zu den Alltäglichkeiten. Von Zeit zu Zeit werden ganze Banden von Bahnhofdieben verhaftet, ohne daß dadurch dem Uebel gesteuert werden könnte, weil sich Nachfolger immer wieder finden. In der letzten Zeit nahmen nun die Diebstähle im Penzinger Frachtenbahnhof derart überhand, daß sie zu den ernstesten Maßregeln Anlaß boten. Durch wiederholte Wahrnehmungen lenkte sich der Verdacht auf mehrere Personen, die zur Bewachung des Bahnhofes bestimmt waren. Dieser Verdacht fand denn auch seine Bestätigung und damit die Aufklärung, wieso trotz strengster Bewachung die Zahl der Diebstähle so wachsen konnte.

Darauf gekommen ist man durch die Beobachtungen zweier Sicherheitswachmänner, die wieder die mit der Bewachung des Bahnhofes betrauten Personen überwachten. Die beiden Wachmänner Johann Gulhan und Josef Kmonicek sahen vor etwa vierzehn Tagen, daß ein Mann mehrere Male im Laufe eines Tages mit gefüllten Rucksäcken aus dem Bahnhofbereich wegging. Sie folgten dem Mann und sahen, daß er jedesmal im Hause Nr. 237 der Hütteldorferstraße verschwand. Am 17. d. war nach langen Beobachtungen die Gelegenheit zum Einschreiten günstig, und die beiden Wachmänner folgten abermals dem Mann, der diesmal mit einem vollen Rucksack und einem Bündel vom Bahnhof kam und sich wieder in das bezeichnete Haus begab. Sie drangen in seine Wohnung und trafen dort nebst dem Mann auch eine Frau. Beide waren mit dem Auspacken des Rucksackes beschäftigt. Der Mann ist der Hilfsarbeiter Karl Dostal, die Frau seine Gattin Katharina Dostal. Nachdem man sich des Ehepaares versichert hatte, wurde Nachschau in der Wohnung gehalten, und man fand ein förmliches Diebsmagazin: Seidengarne, Seidenstoffe und Ledergamaschen im Werte von vielen Tausenden. Auch in einer anderen Wohnung des Hauses wurde Nachschau gehalten, und sie förderte vier Ballen Militärtuch zutage. Der Eigentümer der zweiten Wohnung ist der 32jährige Josef Schunder; er hat die Tuchballen von Dostal zur Weiterveräußerung erhalten. Nun konnten durch weitere Erhebungen die Diebe der Bahngüter ausgeforscht werden. Es sind dies die mit der Ueberwachung des Bahnhofes betrauten Franz Baresch und Josef Slaby. Baresch war bei den Diebstählen der Aufpasser. In der Wohnung des Baresch wurden eine große Menge Rauchsorten, viele Schachteln mit Glyzerin- und Veilchenseife, andere Toiletteartikel, Ledergamaschen und Schuhe gefunden.

Die Polizei stellte fest, daß alle diese Sachen von Diebstählen im Penzinger Frachtenbahnhof herrührten. Die Beute wurde der Bahnhofverwaltung ausgefolgt.

Neue Freie Presse
21./VIII. 1918

Der Unfug des Reisens auf Waggondächern.

Eine amtliche Warnung.

Amtlich wird verlautbart: Die während des Krieges unter den Soldaten leider immer mehr eingerissene Unsitte, bei einer Ueberfüllung der Züge auf den Waggondächern zu reisen, hat kürzlich wieder in Deutschland zwei Todesopfer auf der Eisenbahnstrecke Berlin-Gütersloh gekostet. Zwei Soldaten, die sich auf einem Waggondach ihren Platz gesucht hatten, wurden, als der Zug unter einer Brücke hindurchfuhr, von einem dort quer gespannten Eisenbahndraht erfaßt, der ihnen den Kopf vom Rumpfe trennte. Die Leichen fielen auf einen auf dem Trittbrett stehenden dritten Soldaten, der dadurch eine Gehirnerschütterung erlitt und ins Krankengebracht werden mußte. Der unglaublichste Unfug des Reisens auf den Waggondächern ist offenbar durch Heimkehrer aus Rußland eingeschleppt worden. Er mag dort vielleicht weniger gefährlich sein, weil die russischen Bahnen mit viel größerer Raumverschwendung gebaut sind. So beträgt die Höhe des russischen Lichtraumprofils, also der Abstand der Schienen von der untersten Kante der Ueberdachung bei Brücken, Tunnels usw. 6·4 Meter, bei unseren Bahnen nur 4·8 Meter. Außerdem besteht für solche Freiluftreisende noch die Gefahr, von den Dächern herabgeschleudert zu werden, eine Gefahr, die bei uns infolge der schmäleren Bauart der Waggons, der vielen Kurven und der größeren Fahrgeschwindigkeit ebenfalls erheblich drohender als in Rußland ist.

Die Leute können also nicht oft und energisch genug davor gewarnt werden, auf den Waggondächern zu reisen, wobei sie nicht nur in ganz überflüssiger Weise ihr Leben aufs Spiel setzen, sondern auch im wahrsten Sinne des Wortes einen groben Unfug treiben, der sich durch keinerlei Entschuldigung rechtfertigen läßt. Nur wenige Wochen noch, und es beginnt die rauhe Jahreszeit, in der es keinem Menschen einfällt, auf einem Waggondache zu reisen. Werden aber im Herbste und Winter die Züge weniger überfüllt sein? Gewiß nicht. Es wird genau so bleiben wie im Sommer, und trotzdem wird man keinen Soldaten mehr auf einem Waggondache sitzen sehen. Alle werden vielmehr im Innern der Waggons recht und schlecht untergebracht werden müssen, und es wird gehen, weil es eben gehen muß.

Reichspost
22./VIII. 1918

Die Forderungen der Staatseisenbahner.

Der Ministerpräsident über den Eisenbahnbetriebsdienst.

Das Eisenbahnministerium hat die von den vereinigten Organisationen der Staatsbahnen aufgestellten Forderungen zum größten Teile bewilligt. So u. a. eine Erhöhung der Teuerungszulagen, dann die Rücknahme der Kündigungsfrist vor Ablauf der fünfjährigen definitiven Anstellung. Die amtliche Kundmachung dürfte schon in den nächsten Tagen erfolgen. Bei einem Empfange der Obmänner der vereinigten Eisenbahnerorganisationen durch Ministerpräsidenten Dr. Freiherrn von Hussarek und Eisenbahnminister Baron Banhans betonte Freiherr v. Hussarek besonders die Schwierigkeit und Verantwortung des Eisenbahnbetriebsdienstes. Der Vertreter des Finanzministeriums Sektionsrat Wilfling erklärte bei Behandlung der verlangten doppelten Anrechnung der Kriegsjahre, daß diese Forderung nur im Rahmen der für die gesamten Zivilstaatsbeamten in Aussicht zu nehmenden Maßnahmen erfüllt werden könnte, eine Sonderbehandlung der Eisenbahner nicht platzgreifen könne. Eine teilweise Anrechnung in die Pension sei in Aussicht genommen, doch könne sie für die Vorrückung nicht gewährleistet werden. Dagegen erklärte der Ministerpräsident, daß er dieser Ansicht nicht beipflichten, sondern dem Wunsche nach erhöhter Anrechnung der Kriegsjahre nicht allein in die Pension, sondern auch in die Vorrückung und Beförderung die Berechtigung nicht absprechen könne; er sei der Ansicht, daß der schwierige Eisenbahnbetriebsdienst gegenüber dem reinen Bureaudienst der Staatsbediensteten eine wesentlich höhere Abnützung der physischen Persönlichkeit mit sich bringe, weshalb er eine tunlichste Berücksichtigung dieser Forderung gerecht fände. Eine endgültige Erledigung sowohl dieses wie auch aller übrigen strittigen Punkte wurde jedoch bei dieser Konferenz trotz nahezu zweistündiger Verhandlungen nicht erzielt und der Ministerpräsident empfahl daher, zwecks Vereinigung der seiner Meinung nach noch eingehender Detailberatung erfordernden Punkte weitere Verhandlungen der Organisationsvertreter mit den Referenten des Eisenbahn- und Finanzministeriums, die unterdessen auch stattgefunden und zu dem gemeldeten Ergebnisse geführt haben.

Neues Wiener Tagblatt
22. / VIII. 1918

Die Forderungen der Staatseisenbahner.

Ministerpräsident Dr. Freiherr v. Hussarek über den Eisenbahnbetrieb.

Wie gemeldet, hat das Eisenbahnministerium die von den vereinigten Organisationen der Staatsbahnen aufgestellten Forderungen zum größten Teil bewilligt. So unter anderm eine Erhöhung der Teuerungszulagen, dann die Rücknahme der Kündigungsfrist vor Ablauf der fünfjährigen definitiven Anstellung. Die amtliche Kundmachung dürfte schon in den nächsten Tagen erfolgen.

Im Laufe der Beratungen der Eisenbahnerverbände war unter anderm beschlossen worden, dem Ministerpräsidenten und dem Eisenbahnminister gleichfalls die Forderungen der Eisenbahner zu überreichen. Nachdem am 30. und 31. Juli daraufhin der Vorsitzende des Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamtenvereines Richter vom Eisenbahnminister Dr. Freiherrn v. Banhans empfangen wurde, der versprach, sich tatkräftigst für die tunlichst weitgehende Erfüllung der Forderungen im Ministerrat einsetzen zu wollen, wurden Freitag, den 2. d., die Obmänner der vereinigten Eisenbahnerorganisationen vom Ministerpräsidenten Dr. Freiherrn v. Hussarek in Anwesenheit des Eisenbahnministers Baron Banhans empfangen. Vom Eisenbahnministerium war des weiteren Oberstaatsbahnrat Popovic, vom Finanzministerium Ministerialrat Schäfer und Sektionsrat Wilfling zugegen.

Der Vorsitzende der genannten Eisenbahnerorganisation Richter schilderte die Lage der Eisenbahner und vertrat die bekannten Forderungen der koalierten Vereine, denen der Ministerpräsident sichtlich ein lebhaftes Interesse und ein wohlwollendes Verständnis entgegenbrachte. Besonders erfreulich war die unverhüllt betonte Anerkennung, die Freiherr v. Hussarek dem schwierigen und verantwortungsvollen Eisenbahnbetriebsdienste zollte.

Der Vertreter des Finanzministeriums Sektionsrat Wilfling erklärte bei Behandlung der verlangten doppelten Anrechnung der Kriegsjahre, daß die von den Eisenbahnern aufgestellten Forderungen nur im Rahmen der für die gesamten Zivilstaatsbeamten in Aussicht zu nehmenden Maßnahmen erfüllt werden könnten, eine Sonderbehandlung der Eisenbahner jedoch nicht Platz greifen könne. Eine teilweise Anrechnung in die Pension sei in Aussicht genommen, doch könne sie für das Avancement nicht gewährt werden. Herr Richter verwies demgegenüber auf die sonstigen Verschiedenheiten in der Behandlung der Eisenbahner gegenüber den andern Staatsbediensteten, weiter auf die unvergleichlich höhere physische Abnützung des Eisenbahners bei Ausübung des schweren, aufreibenden und verantwortungsvollen Dienstes und vertrat den Standpunkt, daß es nur gerecht und billig wäre, die Kriegsjahre doppelt sowohl in die Pension wie auch in die Beförderung einzurechnen. Sektionsrat Wilfling betonte neuerdings den Standpunkt des Finanzministeriums, wonach dieses einer Bevorzugung der Eisenbahner in welcher Richtung immer mit aller Entschiedenheit entgegentreten müßte und eine Höherwertung des Eisenbahnerdienstes, die schon durch ausgiebige Zulagendotierung hinlänglich berücksichtigt sei, unter gar keinen Umständen dulden könne.

Hierauf erklärte Ministerpräsident Dr. Freiherr v. Hussarek, daß er dieser Ansicht nicht beipflichten könne, sondern in Zustimmung der vom Vorsitzenden der Eisenbahnerorganisation Richter dargelegten Begründung dem Wunsche nach erhöhter Anrechnung der Kriegsjahre nicht allein in die Pension, sondern auch in die Vorrückung und Beförderung nicht alle Berechtigung abzusprechen vermag. Auch er sei der Ansicht, daß der schwierige Eisenbahnbetriebsdienst gegenüber dem reinen Bureaudienst der Staatsbediensteten eine wesentlich höhere Abnützung der physischen Persönlichkeit mit sich bringe, weshalb er eine tunlichste Berücksichtigung dieser Forderung nur gerecht fände. Eine endgültige Erledigung sowohl dieses wie auch aller übrigen strittigen Punkte wurde jedoch bei dieser Konferenz trotz nahezu zweistündiger Verhandlungen nicht erzielt und der Ministerpräsident empfahl daher, zwecks Vereinigung der seiner Meinung nach noch eingehender Detailberatung erfordernden Punkte weitere Verhandlungen der Organisationsvertreter mit den Referenten des Eisenbahn- und Finanzministeriums, die unterdessen auch stattgefunden und zum Resultat geführt haben.

* * *

Folgendes Communiqué geht uns zu:

Im Verfolg der Verhandlungen über die Forderungen der Eisenbahner fand Samstag, den 17. d., beim Ministerpräsidenten der Empfang der Vertreter der vereinigten Eisenbahnerorganisationen statt. Montag wurden die Verhandlungen im Eisenbahnministerium im Beisein der Vertreter des Finanzministeriums unter Vorsitz des Eisenbahnministers in mehrstündiger Beratung fortgesetzt. Gestern wurden die Vertreter neuerlich ins Eisenbahnministerium berufen, um die definitive Entscheidung der Regierung entgegenzunehmen. Die vereinigten Organisationen treten heute zusammen, um über ihre Stellungnahme an den Zugeständnissen der Regierung endgültige Beschlüsse zu fassen.

Österr. Volkszeitung
22./VIII. 1918

Die Zentralenwirtschaft.

Wirksamkeit und Aufgaben der Zentraltransportleitung.

Zu dem unter diesem Titel in unserem Blatte vom 9. d. veröffentlichten Aufsatze kommen uns von einem Eisenbahnfachmanne folgende Ausführungen mit der Bitte um Veröffentlichung zu:

In dem sehr interessanten Aufsatze des Herrn Reichsratsabgeordneten Bürgermeister Dr. Franz Dinghofer wurde auch die Zentraltransportleitung und deren schädliche Tätigkeit durch Verstopfung der Bahnlinien mit Waren, die dadurch dem anderweitigen Bedarfe entzogen werden, erwähnt. Es dürfte deshalb nicht ohne allgemeines Interesse sein, die Ausführungen des Herrn Dr. Dinghofer durch Mitteilungen über den Wirkungskreis dieser Zentralstelle zu ergänzen. Zunächst muß festgestellt werden, daß die Zentraltransportleitung keine mit der Bewirtschaftung von Waren befaßte Zentralstelle in dem Sinne wie etwa die Kriegsgetreideverkehrsanstalt, „Geos" usw. ist, demnach über keine Waren verfügen und damit also auch nicht die Bahnlinien verstopfen kann. Im übrigen ist die Zentraltransportleitung eine rein militärische Eisenbahnbehörde, die nach den Anordnungen des Armeeoberkommandos über die militärische Ausnützung der Eisenbahnen der Monarchie verfügt und die Regelung der Militärtransporte zu veranlassen hat. Zu diesem Zwecke verfügt sie über den gesamten Lokomotiv- und Wagenpark der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in der Weise, daß zunächst alle Erfordernisse für die Durchführung der Militärtransporte sichergestellt und die hienach erübrigenden Betriebsmittel den Bahnverwaltungen zur freien Verfügung überwiesen werden. Hiebei ist es bemerkenswert, daß gemäß Anordnung des Armeeoberkommandos alle Betriebserfordernisse für die Versorgung des Hinterlandes mit Nahrungsmitteln unter Hintansetzung aller militärischen Erfordernisse den Bahnverwaltungen zur Verfügung gestellt werden.

Die Zentraltransportleitung verfügt also nicht über die Beförderung von Zivilgütern, ebenso auch nicht über den Zivilverkehr, dessen Regelung vielmehr den Bahnverwaltungen innerhalb des durch die Befriedigung der militärischen Erfordernisse gegebenen Rahmens überlassen ist. Im übrigen wird der Militärverkehr von der Zentraltransportleitung unter Mitwirkung der von den Bahnverwaltungen zur Verfügung gestellten Zivilfachorgane möglichst dem allgemeinen Verkehr angepaßt.

Der Vollständigkeit halber wird bemerkt, daß die Hilfe der Zentraltransportleitung vielfach von den Zivilstellen zur Durchführung (militärischen Instradierung) von Zivilapprovisionierungsgütern in Anspruch genommen wird, und daß in diesem Belange unter anderem auch auf die im Einvernehmen mit den Ressortministerien durchgeführte Einfuhr des rumänischen Getreides, die Zufuhr sonstiger Approvisionierungssendungen für die Stadt Wien usw. verwiesen werden kann.

In dem beschäftigenden Aufsatz wird unter anderem auch mit Recht auf das „unnütze Hin- und Herschieben, wochen- und monatelange Stehenlassen von Wagen" verwiesen. Diese Tatsache kann nur mit dem unwesentlichen Zusatze bestätigt werden, daß gerade die Zentraltransportleitung stets bemüht war, derartige Fälle aufzugreifen und die Behebung dieser Uebelstände bei den zuständigen Zivil- und Militärstellen zu betreiben. Gleichwohl ist die leidige Tatsache vorkommender Verstopfungen zu Recht bestehend. Deren Ursachen bilden jedoch nicht organisatorische, sondern Mängel, die sich als unvermeidliche Begleiterscheinungen des Krieges darstellen. Es ist jedenfalls bemerkenswert, daß der Personenverkehr von zirka 151·9 Millionen Reisenden im letzten Friedensjahre 1913 auf zirka 181 Millionen im Jahre 1917 gestiegen und daß auch der Güterverkehr nicht abgesondern zugenommen, und daß endlich noch das Bahnnetz durch Zuwachs der Eisenbahnen in den besetzten Gebieten eine Vermehrung von etwas zehn vom Hundert erfahren hat.

Es ist klar, daß die Bewältigung eines derart gesteigerten, auf ein beträchtlich vergrößertes Bahngebiet ausgedehnten Verkehrs Schwierigkeiten begegnet, die auch in Deutschland nicht ausgeblieben und erst kürzlich in Bayern in die Erscheinung getreten sind, obwohl dort keine Zentraltransportleitung besteht. Die Notwendigkeit dieser militärischen Stelle ergibt sich schon aus dem Bestand der Doppelmonarchie und ihren vollständig getrennt verwalteten Eisenbahnen, und müßte deshalb eine vereinigende Stelle, wenn nicht schon vorhanden, geschaffen werden. Die Notwendigkeit der Zusammenfassung getrennt verwalteter Bahnverwaltungen für militärische Zwecke ist übrigens selbst in England und Amerika anerkannt und durchgeführt worden.

Bei voller Würdigung der Bedeutung des Verfassers des besprochenen Aufsatzes glauben wir demnach seine die Wirksamkeit der Zentraltransportleitung betreffenden Bemerkungen auf Mißverständnisse über deren Organisation und Aufgaben zurückführen. und im übrigen deren weitere Beurteilung den Lesern überlassen zu sollen.

Fremdenblatt

22./VIII.1918

37

* (Warnung an das reisende Publikum.) Amtlich wird verlautbart: In der jetzigen Verkehrsnot ist die Bevölkerung immer wieder aufgefordert worden, jede nur halbwegs vermeidbare Eisenbahnfahrt zu unterlassen. Diese Aufrufe waren wirkungslos. Die Reisenden drängen sich auf den Plattformen der Wagen bis auf das unterste Trittbrett zusammen, haben oft nicht einmal die Möglichkeit, sich an einen Handgriff anzuklammern, und nicht selten werden sie während der Fahrt von der Plattform und dem Aufstieg herabgedrängt und verunglücken. Ständig muß auch dagegen eingeschritten werden, daß Reisende dem in Ausfahrt begriffenen Zuge nacheilen und aufspringen wollen oder vom Zug abspringen, ehe er hält. Solche Unvorsichtigkeiten bringen Leben und Gesundheit in Gefahr. Die Bahnen können den unerhört gestiegenen Anforderungen an Betriebsmitteln, Mannschaften und Kohle nicht in solchem Ausmaße entsprechen, daß bei dem jetzigen Andrange die Beförderung aller die Bahn benützenden Personen gewährleistet erscheint. Die Bevölkerung muß angesichts dieser unabänderlichen Verhältnisse durch Einschränkung der Reisen und durch Befolgung der bahnpolizeilichen Vorschriften selbst dazu beitragen, daß sich der Personenverkehr besser abwickle und die Zahl der Unfälle und Verunglückungen nicht noch zunehme.

Neue Freie Presse
23./VIII. 1918

Forderungen der Staatseisenbahnbediensteten.

Heute wird nachstehende Mitteilung verlautbart:

„Bekanntlich haben die Staatseisenbahnbediensteten in einem am 12. Juni d. J. überreichten Memorandum eine Reihe von Forderungen zur Verbesserung ihrer materiellen Lage vorgebracht. Diese Forderungen haben den Gegenstand von Verhandlungen im Staatsangestelltenausschusse des Abgeordnetenhauses im Monat Juli gebildet, die zu bestimmten Anträgen dieses Ausschusses führten, die aber seitens der Regierung nicht in vollem Umfang angenommen werden konnten. Da seitens der Interessenten darauf neuerlich an die Regierung herangetreten wurde, fanden über Veranlassung des Ministerpräsidenten Dr. Freiherrn v. Hussarek im Eisenbahnministerium unter Zuziehung von Vertretern des Finanzministeriums Besprechungen unmittelbar mit den Vertretern der Eisenbahnerorganisationen statt, welche im wesentlichen zu folgendem Ergebnisse führten:

Die Zuzählung von 50 Prozent der Teuerungszulage der ersten Familienklasse zum Ruhegenusse wurde auf alle Staatsbahnbediensteten ohne Unterschied der Dienstzeit ausgedehnt.

Ferner wurde die Zuzählung eines Teiles dieser Quote zu den normalmäßigen Witwen- und Waisenversorgungsgenüssen zugestanden.

Für die weiblichen Bediensteten (Bahnoffiziantinnen) wurden die ortsklassenmäßigen Zulagen entsprechend erhöht und dem Quartiergeldschema der Unterbeamten angepaßt.

Gleichzeitig wurde den weiblichen Bediensteten die Begünstigung eingeräumt, daß 40 Prozent der Wiener ortsklassenmäßigen Zulage in die Provisionsbemessungsgrundlage eingerechnet werden.

Für verheiratete, jedoch kinderlose Arbeiter wurde eine neue Klasse der Teuerungszulagen eingeführt.

Als ein Zugeständnis von besonderer Wichtigkeit und Tragweite für das Eisenbahnpersonal ist die Zurechnung der Kriegsjahre für die Beförderung und Vorrückung zu bewerten. In Berücksichtigung des Umstandes, daß an die im ausführenden Betriebsdienste verwendeten Eisenbahnbediensteten während der Kriegszeit ganz besonders hohe Anforderungen gestellt werden mußten, wird nämlich diesen Bediensteten unter gewissen Voraussetzungen für jedes in die Kriegszeit fallende Kalenderjahr ein halbes Jahr zur Beförderung, beziehungsweise Vorrückung zugerechnet werden.

Einem langgehegten und wiederholt geltend gemachten Wunsche der Staatsbahnbediensteten wurde schließlich dadurch entsprochen, daß die Kündbarkeit des Dienstverhältnisses während der ersten fünf Jahre nach der statusmäßigen Einreihung aufgelassen wurde."

Arbeiterzeitung
23./VIII. 1918

Die Zugeständnisse an die Eisenbahner.

Amtlich wird gemeldet:

Bekanntlich haben die Staatseisenbahnbediensteten in einem am 12. Juni d. J. überreichten Memorandum eine Reihe von Forderungen zur Verbesserung ihrer materiellen Lage vorgebracht. Diese Forderungen haben den Gegenstand von Verhandlungen im Staatsangestelltenausschuß des Abgeordnetenhauses im Monat Juli gebildet, die zu bestimmten Anträgen dieses Ausschusses führten, welche aber von der Regierung nicht in vollem Umfang angenommen werden konnten.

Da von den Interessenten neuerlich an die Regierung herangetreten wurde, fanden auf Veranlassung des Ministerpräsidenten Dr. Freiherrn v. Hussarek im Eisenbahnministerium unter Zuziehung von Vertretern des Finanzministeriums Besprechungen unmittelbar mit den Vertretern der Eisenbahnerorganisationen statt, welche im wesentlichen zu folgendem Ergebnis führten:

Die Zuzählung von 50 Prozent der Teuerungszulage der ersten Familienklasse zum Ruhegenuß wurde auf alle Staatsbahnbediensteten ohne Unterschied der Dienstzeit ausgedehnt.

Ferner wurde die Zuzählung eines Teiles dieser Quote zu den normalmäßigen Witwen- und Waisenversorgungsgenüssen zugestanden.

Für die weiblichen Bediensteten (Bahnoffiziantinnen) wurden die ortsklassenmäßigen Zulagen entsprechend erhöht und dem Quartiergeldschema der Unterbeamten angepaßt.

Gleichzeitig wurde den weiblichen Bediensteten die Begünstigung eingeräumt, daß 40 Prozent der Wiener ortsklassenmäßigen Zulage in die Provisionsbemessungsgrundlage eingerechnet werden.

Für verheiratete, jedoch kinderlose Arbeiter wurde eine neue Klasse der Teuerungszulagen eingeführt.

Als ein Zugeständnis von besonderer Wichtigkeit und Tragweite für das Eisenbahnpersonal ist die Zurechnung der Kriegsjahre für die Beförderung und Vorrückung zu bewerten. In Berücksichtigung des Umstandes, daß an die im ausführenden Betriebsdienst verwendeten Eisenbahnbediensteten während der Kriegszeit ganz besonders hohe Anforderungen gestellt werden mußten, wird nämlich diesen Bediensteten unter gewissen Voraussetzungen für jedes in die Kriegszeit fallende Kalenderjahr ein halbes Jahr zur Beförderung oder Vorrückung zugerechnet werden.

Einem langgehegten und wiederholt geltend gemachten Wunsche der Staatsbahnbediensteten wurde schließlich dadurch entsprochen, daß die Kündbarkeit des Dienstverhältnisses während der ersten fünf Jahre nach der statusmäßigen Einreihung aufgelassen wurde.

Der Neue Abend
24./VIII. 1918

Die Reisendenfalle.

Von mehreren Seiten wurde uns eine Rücksichtslosigkeit der Südbahn erzählt, die so unwahrscheinlich klang, daß wir uns trotz der Verläßlichkeit der Gewährsmänner veranlaßt sahen, uns selbst zu überzeugen. Die Sache verhält sich so, wie uns mitgeteilt wurde. In die Personenzüge der Südbahn werden häufig Wagen dritter Klasse eingestellt, die durch einen außen angebrachten kleinen Zettel, sonst aber durch gar nichts in Wagen zweiter Klasse umgewandelt wurden. Nicht genug daran, daß die Gesellschaft die Stirne hat, sich dafür die Gebühr zweiter Klasse zahlen zu lassen, treibt sie die Ausbeutung — wir finden kein milderes Wort für den Vorgang — noch weiter. Wenn Reisende mit Karten dritter Klasse in einen solchen Wagen eingestiegen sind, ein Irrtum, der angesichts der so bescheidenen Kennzeichnung der Standeserhöhung des Wagens nur zu begreiflich ist, so werden sie vom Revisor, der sich gerade in diesem Wagen sofort nach der Abfahrt des Zuges einzufinden pflegt, schonungslos zur Nachzahlung verhalten.

Dies mit allen seinen ärgerlichen Folgen ereignet sich so ziemlich jeden Tag mehrere Male, ohne daß es der Gesellschaft bisher eingefallen wäre, die Wagen so deutlich als Wagen zweiter Klasse zu bezeichnen, daß Verwechslungen weniger leicht vorkommen können. Wenn wir auch nicht, wie viele geschädigte Reisende, annehmen wollen, daß es sich in Wirklichkeit um eine Falle für ahnungslose Reisende handle, so muß doch darauf bestanden werden, daß dem Unfug ein Ende gemacht werde. Entweder die Südbahn macht die Rangserhöhung deutlich sichtbar oder sie verzichte darauf, aus dem nur zu begreiflichen Irrtum der Reisenden Nutzen zu ziehen. Irrtum ist aber um so leichter möglich, als die Stadtbahn — ungleich entgegenkommender — bekanntlich den entgegengesetzten Weg eingeschlagen hat, indem dort ausgemusterte Wagen zweiter Klasse als Wagen dritter Klasse verwendet werden. Hier zweite als dritte, dort dritte als zweite: es ist zuviel verlangt, daß sich der eilige Reisende alles das merken und einen Irrtum mit Geldstrafe büßen solle.

Wir erwarten sofortige Abstellung unter entsprechender Verständigung der Öffentlichkeit.

Fremdenblatt
24./VIII. 1918

(Der Verkehr auf der Franz Josephsbahn.) In einer der letzten Sitzungen des Gemeinderates interpellierte Gemeinderat Klaudy über die Uebelstände im Lokalverkehr auf dem Franz Josephsbahnhofe. In Erledigung dieser Anfrage legte Stadtrat Schmid in der letzten Sitzung des Stadtrates einen Bericht vor. Danach richtete der Magistrat eine Eingabe an die Staatsbahndirektion Wien, in der ersucht wurde, die zur Abstellung notwendigen Maßnahmen zu treffen. Nach einer Mitteilung der Staatsbahndirektion wurde die Kartenausgabe und der Einlaß der Reisenden zu den Lokalzügen vom Hauptvestibül in das Kopfgebäude des Franz Josephsbahnhofes verlegt, um das Lokalzugpublikum von dem stets mit Militärpersonen gefüllten Hauptvestibül abzuhalten, eine bessere Kartenlösung zu ermöglichen und den Lokalzugreisenden, soweit es überhaupt möglich ist, den Fahrtantritt zu erleichtern. Weiter werden Maßnahmen getroffen, damit die Fahrgäste einen Teil des Bahnsteiges betreten können, um sofort nach der Abfahrt des Fernzuges ohne besonderes Gedränge die Lokalzüge besteigen zu können. Bezüglich des bevorzugten Betretens des Bahnsteiges durch einzelne Reisende teilt die Staatsbahndirektion mit, daß eine solche Bewilligung in der Regel nur für Kranke und deren Begleitpersonen unter Vorlage eines ärztlichen Zeugnisses fallweise und nur bei Fernzügen erteilt wird; bei den Lokalzügen wird eine solche Bevorzugung von Reisenden überhaupt nicht geduldet. Dr. Hein wünschte den bevorzugten Einlaß auf den Perron ausschließlich auf Kranke beschränkt und bemerkte, daß heute die Züge notorisch im vorhinein von bevorzugten Personen vollbesetzt werden. Er wies ferner darauf hin, daß die ganze Umgebung der Bahnhöfe von lagernden Militärpersonen, welche auf Urlaub sind, erfüllt ist. Es wäre an die Militärverwaltung mit dem Ersuchen heranzutreten, den durchreisenden Militärpersonen nach Möglichkeit in Baracken Unterkunft zu bieten. Der Bericht wurde zur Kenntnis genommen. Bei diesem Anlasse stellte Dr. Hein den Antrag, es mögen Schritte unternommen werden, damit die Vorortelinie der Stadtbahn, welche für die entfernteren Bezirke am meisten in Betracht kommt, zum Ersatze für den eingeschränkten Straßenbahnverkehr herangezogen werde.

Die Zeit Abendbl
27./VIII. 1918

Schiffahrtbeamte.

Aus den Kreisen der Schiffahrtbeamten erhalten wir folgende Zuschrift:

Gleich allen übrigen, auf feste Bezüge angewiesenen Bevölkerungsklassen sind auch die Schiffahrtangestellten durch den Krieg in eine sehr bedrängte Lage geraten. Dies ist um so bedauerlicher, als ihre Arbeitslast während des Feldzuges in erheblichem Maße zugenommen hat. Ist es doch allgemein bekannt, daß die Schiffahrtunternehmungen und vor allem die Donau-Dampfschiffahrtgesellschaften zeitweise außerordentlich stark beschäftigt waren und vielfach sehr günstige Geschäftsergebnisse erzielen konnten. Die Leistungen der Bediensteten, die durch wiederholte Anerkennungen und Auszeichnungen von höchster Stelle gewürdigt worden sind, haben jedoch noch immer nicht die volle materielle Würdigung gefunden. Alle Regulierungen, Kriegszulagen, Anschaffungsbeiträge usw. haben, bei der vollständigen Umwertung der Geldverhältnisse, nur eine sehr problematische Wirkung. Trotz alledem muß zugegeben werden, daß die Verwaltungen zumindest das Bestreben haben, ihren aktiven Angestellten teilweise Hilfe zu bringen. Dagegen wird auf die Lage der im Ruhestand befindlichen Bediensteten nicht die geringste Rücksicht genommen.

Zwar hat die Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft, gemäß den Darstellungen des offiziellen Organs des Oesterreichischen Schifferverbandes, einer Anzahl von Pensionisten und ihren Hinterbliebenen zur Linderung ihrer Notlage sporadisch Unterstützungen erteilt, doch war die Gewährung an ein vorheriges Bittgesuch, an den Nachweis der Bedürftigkeit und an derart demütigende Bedingungen geknüpft, daß das erforderliche Einschreiten durchaus einem Bettelweg gleichkam. Das Verlangen nach einem Nachweis der Bedürftigkeit zeigt übrigens von einer ganz besonderen Naivität. Denn das Elend unter den Pensionisten ist so notorisch, daß es wahrhaftig nicht erst bewiesen zu werden braucht. Selbst dann nicht, wenn Pensionisten mit verhältnismäßigen besseren Ruhebezügen in Frage kommen, weil ihre soziale Stellung auch eine entsprechende Lebensführung erheischt. Auch darf man sich nicht davor scheuen, Pensionisten mit irgendeinem Privatvermögen bei einer generellen Aufbesserung der Ruhebezüge zu berücksichtigen; der umgekehrte Vorgang wäre ebenso kleinlich als ungerecht. Denn einerseits sind solche Pensionisten entweder gar nicht oder doch nur in einer so verschwindend kleinen Zahl vorhanden, daß eine Sonderbehandlung gewiß nicht der Mühe wert wäre; andererseits könnte ihre Ausschließung von einer allgemeinen Maßnahme auch ohneweiters angefochten werden. Ebensowenig als es anginge, die Bezüge eines Aktiven nach seinen Privatverhältnissen und nicht nach seiner Dienststellung und seinen Leistungen zu bemessen, ebensowenig geht es auch an, dem Pensionisten die durch lange und mühevolle Dienstzeit erworbenen Ansprüche zu schmälern, weil er nicht ganz mittellos ist. Uebrigens sind, wie bereits erwähnt, reiche Leute unter den Bediensteten der Dampfschiffahrtgesellschaften wohl nur höchst selten anzutreffen. Die wissen sich wohl angenehmere Berufe auszuwählen. Schließlich sei auch darauf hingewiesen, daß die Bezüge der sogenannten provisionierten Angestellten der Donau-Dampfschaffahrtgesellschaft bei der jetzigen Kaufkraft des Geldes beinahe ganz bedeutungslos geworden sind. Werden doch den Männern Provisionsbeträge von K. 1.10 bis 1.75 (und nur in besonderen Ausnahmsfällen höhere Beträge), den Witwen sogar nur von K. 1.— bis 1,20 gewährt, also sicherlich nicht Geldmittel, die selbst die allerbescheidenste Lebensführung ermöglichen könnten.

Die österreichischen Schiffahrtgesellschaften sind, obgleich sie sich in den Händen Privater befinden, öffentliche Unternehmungen. Ihr Verhältnis zu ihren aktiven und pensionierten Bediensteten ist somit nicht bloß eine rein interne Angelegenheit. Auch der Staat, auch die Oeffentlichkeit haben ein großes Interesse daran, daß geordnete Personalverhältnisse herrschen. Unserer Binnenschiffahrt harren nach dem Kriege sehr große, wichtige Aufgaben. Um sie zu bewältigen, dazu bedarf es nicht nur großer Investitionen, sondern auch eines erprobten, gediegenen Personals. Dieses wird aber, bei ganz unzulänglicher Entlohnung, nicht gewonnen und nicht erhalten werden können.

Tägliche Rundschau 27./VIII. 1918.

* **Zur Verhinderung von Eisenbahndiebstählen** hat die Eisenbahnverwaltung schon seit einiger Zeit Vorkehrungen getroffen, die sie jetzt durch eine Nachrichtenstelle bekannt gibt, weil angeblich die Meinung verbreitet ist, daß nichts zur Verhütung der Güterdiebstähle auf der Eisenbahn geschieht:

Seit dem 1. April d. J. besteht bei der Eisenbahndirektion Berlin eine besondere Ueberwachungsabteilung, deren einziger Zweck es ist, die in vielen Fällen nicht vom Eisenbahnpersonal ausgeführten Eisenbahndiebstähle zu bekämpfen. Die Ueberwachungsabteilung, deren Leitung einem höheren Beamten der Eisenbahndirektion Berlin übertragen worden ist, wird von den Gepäck- oder Güterabfertigungen wie auch von den anderen Dienststellen des Berliner Bezirks sofort von jeder vorkommenden Beraubung in Kenntnis gesetzt. Sie ist mithin stets in der Lage, die Untersuchung in geeigneten Fällen sofort aufzunehmen. Neben dieser rein kriminalistischen Tätigkeit sind von der Abteilung auch bereits die verschiedensten organisatorischen Maßnahmen zur Hebung der Sicherheit des zur Beförderung übergebenen Gutes getroffen worden. Ferner werden besonders gefährdete Güter, wie Lebensmittel, durch Hilfsdienstpflichtige der Abteilung ständig überwacht. Diese Ueberwachung erstreckt sich z. B. auch auf die zurzeit in größeren Transporten in Berlin eintreffenden Kartoffelsendungen und auf die Wagenladungen mit Frühgemüse usw. Endlich nimmt die Abteilung auf den großen Güterbahnhöfen bei Tag und bei Nacht Prüfungen vor, um das Personal, welches während des Krieges in großem Umfange aus Aushilfspersonal besteht, ständig zu überwachen. Auch mit den Nachbarbezirken wird zusammen gearbeitet, das vorhandene Material ausgetauscht und der Zugverkehr ganz besonders während der jetzigen Reisezeit andauernd überwacht. Die neue Einrichtung hat sich bisher gut bewährt. Zahlreiche Diebstähle sind bereits aufgedeckt und die Täter zur Verantwortung gezogen worden. Die Tätigkeit der Abteilung wird auch weiterhin darauf gerichtet sein, die Sicherheit auf der Eisenbahn wieder auf den Stand wie in der Zeit vor dem Kriege zu bringen. Zur Verhinderung können die Reisenden selbst erheblich beitragen. Für gute, dauerhafte Verpackung und Bezettelung des Reisegepäcks wie auch des Eil- und Frachtgutes muß gesorgt und vornehmlich darf auch Handgepäck nicht in unbewachten Abteilen zurückgelassen werden. Für Verluste von Handgepäck oder dessen Beraubung haftet die Eisenbahn übrigens nicht.

Die Zeit

28./VIII. 1918

45



Neuerungen und

Fahrplan-Aenderungen

im Zugsverkehr ab Wien.

Täglicher Bericht

mit Wiederholung der einzelnen Positionen durch 14 Tage.

Nordwest-Bahnhof.

Nach und von Korneuburg und Stockerau.

Ab 19. August unterbleiben: Die Triebwgzg. ab Wien 6.33 früh, 8.43 früh und an Wien 8.20 vorm. und 10.41 vorm.; ferner Perszg. ab Stockerau 8.29 vorm., an Wien 9.18 vorm. Dagegen verkehren: Triebwgzg. ab Wien 6.43 früh, an Stockerau 7.43 früh und zurück ab Stockerau 8.52 vorm., an Wien 9.50 vorm.

Neue Perszg. ab 19. August: Wien ab 8.38 früh, Korneuburg an 9.14 vorm.; Korneuburg ab 10.52 vorm., Wien an 11.31 vorm. und Stockerau ab 7.33 früh, Wien an 8.31 vorm.

West-Bahnhof

Nach und von Innsbruck.

Neue Schnellzugsverbindung von Wien Westbf. nach Innsbruck und zurück; nach Innsbruck erstmalig ab 31. August, von Innsbruck erstmalig ab 1. September

8.40 vorm. ab Wien Westbf. an 9.10 abds.
9.55 abds. an Innsbruck Hptbf. an 8.00 vorm.

Nach und von Badgastein.

Der Räderschnellzug ab Wien Westbf. 8.00 vorm. verkehrt ab 1. September nur bis Salzburg; in der Gegenrichtung wird ab 2. September der in Wien Westbf. um 7.05 abds. ankommende Schnzg. nur von Salzburg verkehren.

Schlafwagenverkehr: Schnzg. ab 9.40 abds. führt den Schlafwagen Wien—Badgastein letztmalig ab Wien am 2. September. In der Gegenrichtung führt der Schnzg. ab Wien 8.10 früh den Schlafwagen von Badgastein nach Wien letztmalig am 3. September.

Süd-Bahnhof

Nach Vöslau und Wr.-Neustadt.

Perszg. ab Wien Südbf. 1.50 nchm. und 3.30 nchm. unterbleiben; dagegen verkehrt täglich neuer Perszg. ab Wien Südbf. 5.30 nchm. bis Vöslau-Gainfarn. Hält in allen Stat.

Neuer Perszg. von Wien Südbf. bis Wr.-Neustadt, verkehrt nur an Sonn- und Feiertagen ab Wien Südbf. 8.05 vorm. Hält in Meidling, Liesing, Mödling, Baden, Vöslau und ab Leobersdorf in allen Stationen.

Von Mürzzuschlag.

Perszg. an Wien 7.40 abds. verkehrt bis Ende September täglich von Payerbach-R. und an Sonn- und Feiertagen von Mürzzuschlag (ab 3.29 nchm.)

Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft

Vom 1. September an erfolgt die Abfahrt des Postschiffes von Linz nach Wien (Praterkai) um 8.00 vorm. und die Abfahrt des Personenschiffes von Wien-Weissgärber nach Pressburg um 4.00 nchm.

Die Abfahrt- und Ankunftzeiten der Wiener und Budapester Fernzüge werden in jeder Montagsausgabe der „Zeit" abwechselnd veröffentlicht.

Stadtbahn-Fahrpläne.

In den Morgen- und Abendausgaben der „Zeit" werden die Fahrpläne der Stadtbahn nach Stationen geordnet, fortlaufend publiziert.

Österr. Volkszeitung
29./VIII. 1918

Wucher mit Eisenbahnfahrkarten

Wie die Karten-Schleichhändler das Reisen verteuern.

Der riesige Andrang bei den Bahnhofkassen hat auch die Eisenbahnfahrkarte zum Gegenstand des Schleichhandels gemacht. Reisende, die sich an den Schaltern nicht stundenlang anstellen und drängen wollen und auch die Mühe scheuen, sich in einer Vorverkaufsstelle zwei Tage vor dem Reisetag ihr Billett zu sichern, bestellen ihre Fahrkarte bei ihrem Hotelportier, Fremdenführer oder bei einem der Fahrkartenschleichhändler, die sich ihnen gegen entsprechende Ueberzahlung zu Diensten stellen. Diese Schleichhändler haben aus dem Verkauf der Eisenbahnkarten ein sehr einträgliches Geschäft gemacht; sie lassen sich die Karten um 30 bis 50 K. teurer oder eventuell bei großen Strecken um 100 Prozent über den normalen Preis bezahlen. Eine Fahrkarte, die zum Beispiel normal 80 K. kostet, wird beim Schleichhändler mit 160 K. bezahlt.

Die Beschaffung der Eisenbahnkarten wurde von den Schleichhändlern mit allen möglichen Tricks organisiert. Verschiedene beschäftigungslose Personen werden zum Anstellen bei den Vorverkaufsstellen des Oesterreichischen Verkehrsbureaus für die verschiedenen Bahnen verwendet, besonders junge Burschen, Mädchen, ja sogar Kinder. Sie stellen sich in den ersten Morgenstunden, ja oft schon um Mitternacht bei den Vorverkaufsstellen in der Innern Stadt an, um möglichst viele Karten auf frequentierten Strecken, wie zum Beispiel Wien-Salzburg, Wien-Prag, Wien-Krakau, Wien-Budapest usw., zu kaufen.

Von maßgebender Seite werden nun in letzter Zeit Anstrengungen gemacht, um diesen Schleichhandel mit Eisenbahnfahrkarten einzudämmen. So verabfolgen die Vorverkaufsstellen nur dann an Hotelportiere und Fremdenführer Eisenbahnkarten, wenn sie die Visitkarten der betreffenden Hotelgäste, die die Karten brauchen, überreichen. Auf den Visitkarten muß das Reiseziel und die Wagenklasse, sowie die Zugsgattung vermerkt sein. Gewisse Personen, die täglich um Karten kommen und jedesmal gleich fünf bis acht Stück verlangen, werden abgewiesen und müssen die Meldezettel oder sonstigen Ausweise der Reisenden bringen. Natürlich werden von den Schleichhändlern alle möglichen Tricks angewendet, um sich in den Vorverkaufsstellen oder bei den Bahnhofkassen Karten zu verschaffen. Sie bieten zum Beispiel dem Verkaufspersonal Lebensmittel aller Art, Mehl, Butter, Eier oder Zwirn oder Zigaretten und Zigarren an, damit es ihnen Karten überlasse. Die Annahme von Geschenken ist mit der sofortigen Entlassung bedroht und die Bestechungsversuche der Schleichhändler sind vergeblich.

In manchen Fällen sind Schleichhändler verhaftet worden. Nichtsdestoweniger verstehen es die Leute immer wieder, sich Karten zu verschaffen. und sie auf den Bahnhöfen oder vor den Hotels an Reisende, die den betreffenden Zug nicht verlieren und auf jeden Fall noch mitkommen wollen, zu verschachern. So ist das Reisen, das durch die wiederholte Erhöhung der Fahrkartenpreise ohnehin schon um vieles kostspieliger als in der Friedenszeit geworden ist, durch den Wucher der Schleichhändler in unerhörter Weise verteuert worden.

Die Zeit
31./VIII. 1918

47

Die Erhöhung der Gütertarife.

Der morgige Tag wird uns eine Erhöhung der Gütertarife auf allen Eisenbahnen Oesterreichs bringen. Sie wird, wie bereits berichtet wurde, derart durchgeführt, daß sämtliche Tarife um 70 Prozent hinaufgesetzt werden, bloß mit Ausnahme des Kohlentarifs, der um 40 Prozent erhöht wird. Nebstdem tritt an die Stelle des zu Beginn des Jahres eingeführten Betriebskostenzuschlages, der jetzt aufgelassen wird, eine mäßige Steigerung der Manipulationsgebühren. Das Ergebnis dieser allgemeinen Tarifregelung — sie ist, wenn wir von geringen tarifarischen Maßnahmen absehen, die dritte während des Krieges — wird mit 600 Millionen Kronen veranschlagt. Für normale Zeiten wäre dies ein ungeheurer Betrag. Derzeit bringt er leider keine überwältigenden Wirkungen hervor. Das tolle Hinauftreiben der Preise, oder was nahezu dasselbe ist, das Sinken der Kaufkraft des Geldes, führen auf der einen Seite dazu, daß die Frachtkosten bei den meisten Waren keinen ausschlaggebenden Faktor mehr bilden. Auf der anderen Seite hinwieder kann die Absicht der staatlichen Eisenbahnverwaltung, durch die Tarifsteigerung zumindest das Gleichgewicht im Staatsbahnhaushalt herzustellen, selbst für die weitere Dauer des Krieges schwerlich verwirklicht werden. Schon jetzt werden Unterhandlungen mit den Eisenbahnangestellten geführt, die eine weitere Erhöhung der Bezüge dieses sehr großen Personals und somit eine neuerliche erhebliche Belastung der Bahnen zur Folge haben müssen. Dabei ist mit Sicherheit, nach einer größeren oder geringeren Anzahl von Monaten, mit weiteren Gehaltsregulierungen zu rechnen, da diese den Geldverhältnissen nur nachhinken und nicht vorauseilen. Noch viel schneller steigen die sachlichen Ausgaben, da sich die Materialpreise nicht wie bei Gehalten und Löhnen, in Intervallen von mehreren Monaten, sondern beinahe von Tag zu Tag erhöhen. Wenn daher diesmal darauf verzichtet wurde, die Gütertarife, so wie dies vordem geschehen ist, mit einem individuellen Einschlag zu versehen und demnach nur, um den Bahnen rasch erhebliche Mehreinnahmen zu sichern, eine lineare Tarifsteigerung gewählt worden ist, so kann man schon jetzt sagen, daß dieses Ziel nicht erreicht werden kann. Die Tariferhöhungen kommen, so oft sie sich auch wiederholen mögen, doch stets zu spät, um mit der Geldwerverringerung gleichen Schritt zu halten oder ihr gar zuvorzukommen.

Somit eröffnen sich für den weiteren Verlauf des Feldzuges auf diesem Gebiete sehr trübe Aussichten. Sie gestalten sich aber auch, wenn wir in die Kriegsfolgezeit blicken, keineswegs freundlicher. Wir kennen zwar nicht die finanzielle Lage der Staatsbahnen; sie haben während der Kriegszeit keinen Geschäftsbericht veröffentlicht (ihr letzter Bericht behandelt das Kalenderjahr 1913). Der Grund für diese Verschweigungstaktik ist vielleicht der, daß die Staatsbahnverwaltung den während des Krieges mit dringlichen und höchst verantwortlichen Arbeiten belasteten exekutiven Dienststellen die überaus zeitraubenden Arbeiten, die gerade zur Herstellung der mit reichem statistischen Material versehenen Berichte erforderlich sind, vorläufig ersparen will. Aber wie dem auch immer sein mag, so ist es doch bekannt, daß die für die einzelnen Kriegsjahre veröffentlichten Abgänge, die Differenzen zwischen den Ausgaben und den Einnahmen, die Gesamtlage der Staatsbahnen nur sehr schwach beleuchten. Die furchtbare Abnützung aller Anlagen und des rollenden Materials, die Beschädigungen und die Verluste am Bahneigentum werden durch die Investitionen der Kriegszeit auch nicht entfernt wettgemacht. Für den Wiederaufbau der Bahnen, die, als ein höchst wichtiges Werkzeug unserer Volkswirtschaft, so rasch als möglich in brauchbaren Zustand versetzt werden müssen, werden mit Rücksicht darauf, daß die Besserung der Valuta nur langsam vor sich gehen kann, Milliarden aufzuwenden sein. Die Notwendigkeit der Tilgung und Verzinsung solcher gewaltigen Beträge wird die Tarifpolitik sehr stark belasten. Es wäre daher eine Selbsttäuschung, wenn man in der Nachkriegszeit mit einer wesentlichen Ermäßigung der Bahnfrachtsätze rechnen wollte. Das einzige, was sich tun läßt, ist die Schaffung eines Reformtarifs, der den volkswirtschaftlichen Grundsätzen und den zukünftigen Veränderungen des Weltmarktes so viel als möglich Rechnung trägt.

Aus dem Vorhergesagten geht deutlich hervor, daß man die Eisenbahnen des Staates weder im Kriege noch nach dem Kriege zu sanieren vermag, wenn die finanzielle Lage im allgemeinen viel zu wünschen übrig läßt. Vor allem müssen die Finanzen des Staates gesunden. Sollten dann die Bahnen noch hilfsbedürftig sein, so kann die Krankheit, der in einem solchen Falle gleichsam nur mehr ein lokaler Charakter beizumessen ist, leicht und rasch geheilt werden.

Die Zeit
1./IX. 1918

48

Von Passau bis Preßburg.

Ein Führer durchs Donautal.

Wenn man einen Wiener fragte, ob er die Donau kennt, dann würde der Gefragte diese Erkundigung wahrscheinlich wie einen üblen, anzüglichen Scherz empfinden. Jeder unter uns, der nur überhaupt bis zur Reichsbrücke gekommen ist oder gar schon einen Ausflug bis Klosterneuburg gemacht hat, bildet sich ein, die Donau und ihr Land zu kennen. Und niemand unter uns würde zögern, dem Hauptstrom der Monarchie irgendein liebes Wort zu widmen, irgendeine kleine Reminiszenz aus Lied oder Sage.

Und doch kennen nur die wenigsten den herrlichen Donaustrom und die von ihm durchzogenen Gebiete. Wer sich nun mit den leider nur zu wenig gewürdigten Donau-Schönheiten näher befassen will, dem bietet sich gerade jetzt ein kleines, herrliches Taschenbuch, das Aufschluß gibt, wie unendlich viel Sehenswürdigkeiten entlang der Donau zu finden sind, die der Oesterreicher oft kaum dem Hörensagen nach kennt, gar nicht zu reden davon, daß er sich aufraffte, um einen Ausflug nach den beachtenswerten Stellen zu unternehmen. Immerhin, die schwerfälligen, oberflächlich veranlagten Wiener mögen eine Rechtfertigung für ihre Lässigkeit in Anspruch nehmen: Es fehlte eben bisher an dem Führer! Jetzt erst, seit Prof. Otmar v. Leixner diesem Mangel abgeholfen hat, wird man sich klar darüber, welche unendlichen Reichtümer an landschaftlichen Reizen, Kunstschätzen und historischer Vergangenheit die Donaugegenden in sich schließen. „Das Donautal von Passau bis Preßburg" nennt sich Leixners Werk, das, von ihm im Auftrag der Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft bearbeitet, soeben in deren Verlag erschienen und nun zum Preise von 4 Kronen durch jede Buchhandlung zu beziehen ist. Viele Textbilder, Kunstdrucke und Karten geben dem Führer ein überaus lebhaft-anschauliches Gepräge. In erster Linie aber wirkt der Autor doch durch seine kluge Art der Erläuterung. Er führt durch alle die reizvollen, alten Donaustädte mit ihren Kunstbauten und prächtigen Stiften, er illustriert die Schlösser und Burgen und deren Geschichte, er entwickelt in bunten Farben alle die landschaftlichen Schönheiten oder enthüllt noch vollends unbekannte reizvolle Uferbilder. Fesselnd ist schon an und für sich die Lektüre dieser liebevollen Schilderungen. Zu einem wahren Genuß aber muß dieses Buch werden in der Hand des Reisenden, der zu Schiff durch das Donautal fährt und von Leixner lernt, mit den Augen des Künstlers das Gesehene zu prüfen und zu werten.

Eigentlich ist Leixners Donautalführer ein Buch, das für die Friedenszeit, für eine hoffentlich bald nahende Zukunft, geschaffen wurde. Dann erst wird es seiner Bestimmung ganz dienen können, die breite Oeffentlichkeit hinzuweisen auf Oesterreichs Strom, auf seine kulturhistorische und wirtschaftspolitische Bedeutung, und auf den unschätzbaren Wert ihres Erfassens, dann erst wird es zum Reisen ermuntern und uns anhalten, das Erschaute auf seinen Gehalt zu prüfen und mit empfänglichem Sinn zu blättern im großen Lehrbuch der Natur.

Neue Freie Presse
3/IX. 1918

49

Drei neue Bahnlinien nach Wien.

Das Eisenbahnreferat des niederösterreichischen Landesausschusses hat ein Programm neuer Bahnbauten ausgearbeitet, das außer der angekündigten neuen Linie Joslowitz-Stammersdorf noch mehrere neue Linien, sowie den Ausbau bereits bestehender Linien vorsieht.

Eine der ersten Bahnbauten, die Linie Joslowitz-Stammersdorf, wird, wie jetzt feststeht, als zweigleisige Bahn gebaut, die das mährische Approvisionierungsgebiet Wien dienstbar machen soll. Sie wird unter anderm an großen Schweinemästereien vorüberführen. Von Stammersdorf wird eine Anschlußlinie nach Wien gebaut. In diese wird auch das Marchfeldbahnnetz münden. An der Anschlußlinie, die mittels einer eigenen Brücke die Donau überqueren wird, werden drei Märkte errichtet werden, einer in Floridsdorf (Station), ein zweiter bei der Brücke nächst Jedlesee und der dritte nächst der Kopfstation Augartenbrücke, letzterer ein Obstmarkt.

Weiter wird der Ausbau der Bahn Wien-Preßburg, die das Approvisionierungsgebiet im Südosten und Ungarn erschließt, zu einer Schnellbahn beabsichtigt. Endlich ist der Ausbau der Mariazeller Bahn nach Wien und in Verbindung mit ihr die Erbauung der Wienerwaldbahn vorgesehen.

Die Trasse der letzteren ist noch nicht festgelegt, jedenfalls wird sie über Sieghartskirchen führen. Außer den Zwecken der Approvisionierung sollen beide Bahnen auch der Besiedelung der westlichen Gebiete Niederösterreichs dienen.

Arbeiterzeitung
15./IX 1918

50

* **Die Benützung der Bahnklassen im Kriege.** Die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen wird immer geringer. Man schränkt in kurzen Zeiträumen die Zugszahl ein und pfercht die Fahrenden immer mehr in schlechte Wagen, weil es an einer ausreichenden Menge von Lokomotiven und Bahnwagen fehlt. Dennoch führen die Züge auf vielen Strecken unnötig viele Bahnwagen erster und zweiter Klasse mit, die in einzelnen sehr schwach besetzten Eilzügen einen unverhältnismäßig großen Anteil an der ganzen Wagenzahl ausmachen. Nicht selten sieht man in solchen Wagen ganz leere Abteile, in manchen Wagen kaum fünf Leute. Unterdessen müssen die Fahrgäste der dritten Klasse auf den Trittstufen hängend weite Strecken zurücklegen. Erst ein Einblick in die Betriebsverhältnisse der Bahnen beweist, wie klein verhältnismäßig die Zahl der Fahrgäste ist, die in der ersten und zweiten Klasse fahren. Der jetzt erschienene Jahresbericht der Südbahn gibt darüber manche beachtenswerte Aufklärung. Im Jahre 1917 wurden auf ihren österreichischen Strecken befördert: in der ersten Klasse 212.000, in der zweiten Klasse 1,646.000, in der dritten Klasse 21 Millionen Personen. Außerdem haben 12·1 Millionen Militärpersonen die Bahn benützt, die zum größten Teil auf die dritte Klasse entfallen. Von der Gesamtheit des Personenverkehrs entfallen daher 0·6 Prozent auf die erste Klasse, 4·7 Prozent auf die zweite Klasse und 60 Prozent auf die dritte Klasse. Dazu kommen noch 34·6 Prozent auf die Militärpersonen. Es fahren daher hundertmal so viele Zivilpersonen in der dritten Klasse als in der ersten Klasse und etwa vierzehnmal so viele in der dritten als in der zweiten Klasse. Wenn man noch von den 34·6 Prozent der Militärpersonen 30 Prozent, die in der dritten Klasse oder in Lastwagen befördert werden, zu den zivilen Fahrgästen der dritten Klasse dazurechnet, so würden hundertfünfzigmal so viele Leute in der dritten als in der ersten Klasse und mindestens zwanzigmal so viele in der dritten als in der zweiten Klasse fahren. Diese unverhältnismäßig große Benützung der Personenwagen dritter Klasse vollzieht sich durch einen ziemlich häufigen Wechsel der Fahrgäste, die in der Regel kurze Bahnfahrten machen. Die Aufzeichnungen der Südbahn weisen aus, daß ein Fahrgast der dritten Klasse durchschnittlich 29·5 Kilometer, ein Fahrgast der zweiten Klasse durchschnittlich 59 Kilometer, ein Fahrgast der ersten Klasse durchschnittlich 74 Kilometer, ein Soldat aber durchschnittlich 174 Kilometer zurücklegt. Für die wohlhabenden Benützer der ersten und zweiten Klasse werden also die Bahnwagen am weitesten in Anspruch genommen. Wenn man nach dem Benützungsverhältnis der Bahnklassen die Zahl der Personenwagen einstellen würde, dann müßten, wenn jeder Fahrgast der dritten Klasse durchschnittlich so weit fährt wie einer der ersten Klasse, dreißigmal so viel Wagen der dritten Klasse mitgeführt werden als der ersten Klasse, und wenn jeder Fahrgast der dritten Klasse so weit führe wie der der zweiten Klasse, dann wären etwa zwölfmal so viel Wagen der dritten Klasse nötig als der zweiten Klasse. Ein Bahnzug von fünfzehn Wagen, wie er im Nahverkehr geführt wird, dürfte demnach kaum einen Bahnwagen zweiter Klasse und nur ein Drittel Bahnwagen der ersten Klasse enthalten. In Wirklichkeit haben die Nahverkehrszüge zumeist einen bis zwei Wagen erster und drei bis vier Wagen zweiter Klasse. Eine derartige Raumverschwendung führt dazu, daß die Masse sich zusammendrängen muß und die Benützer der ersten Klasse, die sehr oft nur mit Freikarten fahren, die größte Bequemlichkeit genießen. Wenn auch von den Staatsbahnen bisher kein Ausweis über den Verkehr vorliegt, so wird das Benützungsverhältnis kaum anders sein. Von den gesamten Einnahmen der Südbahn entfallen auf Reisende der ersten Klasse 1·9 Prozent, auf Reisende der zweiten Klasse 9·3 Prozent, auf Benützung der dritten Klasse 31 Prozent, auf Militärpersonen 58 Prozent. Auch dieses Verhältnis steht in keinem Einklang mit den mitgeführten Wagen der ersten und zweiten Klasse. Würden die Fahrplanordner nicht die erste Klasse selbst benötigen und das Elend einer Fahrt in der dritten Klasse mitmachen, dann wären sie längst für die Abschaffung des Unrechts dieser Wageneinstellung. Es wäre sehr dringlich, in der Zeit der Ueberfüllung der dritten Klasse und des Wagenmangels die bevorzugten Wagenklassen einzuschränken und sie dem Massenverkehr nutzbar zu machen wie auf der Stadtbahn.

Ostdeutsche Rundschau
15./IX. 1918

51

Uebergang von der Sommerzeit zur mitteleuropäischen Zeit im Eisenbahnverkehr. An Stelle der mit 15. April 1918 in Geltung getretenen Sommerzeit gelangt in der Nacht vom 15. zum 16. September l. J. die mitteleuropäische Zeit in der Weise wieder zur Einführung, daß um 3 Uhr vormittags (Sommerzeit) die Uhrzeiger um eine Stunde zurückzurücken sind. Hierdurch ergibt sich in der bezeichneten Nacht eine Doppelstunde. Die Regelung des Verkehrs der personenführenden Züge in der Uebergangsnacht erfolgt derart, daß einige jener Fernzüge, deren Abfahrtszeit aus der Ausgangsstation in die späteren Abendstunden des 15. September fällt, nach einer Sonderzugfahrordnung bis zu jener Station, wo der Zeitwechsel eintritt, später geführt werden; die Abfahrtzeiten solcher Züge werden durch Aushang bei den Kassenschaltern der betreffenden Bahnhöfe bekanntgegeben. Die übrigen Züge werden fahrplanmäßig aus den Ausgangsstationen abgefertigt und erhalten demnach in der für den Zeitwechsel bestimmten Station bis zum Eintritt der fahrplanmäßigen mitteleuropäischen Zeit einen entsprechend längeren Aufenthalt.

Ostdeutsche Rundschau 52
15. IX. 1918

Die Donaukanalpläne auf dem Balkan.

Der „Bayrischen Staatszeitung" wird geschrieben: Die Ausgestaltung des Donauweges, die Herstellung einer unmittelbaren Verbindung zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meere wird auch die zukünftigen Handelsbeziehungen Bulgariens mit den Weststaaten beeinflussen. Neben dem Ausbau der Wasserstraßenverbindungen der Donau mit dem Main, dem Rhein, der Oder und der Elbe sind es vor allem die Donaukanalpläne auf dem Balkan, die namentlich vom bulgarischen Standpunkte hohe Bedeutung haben. In dieser Gruppierung handelt es sich um drei Kanalpläne. Der erste Plan gilt dem Donau-Adria-Kanal, der das Karstgebiet durchschneidend, eine günstige Verbindung zwischen Oesterreich-Ungarn und der Adria herstellen würde. Der zweite Kanal ist der Morawa-Wardar-Kanal, dessen große Bedeutung darin liegt, daß mit seiner Hilfe die Donau anstatt in das Schwarze geschlossene Meer in das freie Aegäische Meer, das Mittelländische Meer einfließen würde. Der dritte Kanal endlich soll die letzte große Biegung der Donau kurz vor dem Einfluß in das Schwarze Meer bedeutend abkürzen und von Cernowoda nach Constanza führen. Der Plan des Donau-Adria-Kanals hat vom bulgarischen Standpunkt keine mittelbare Bedeutung, soll er ja in erster Reihe dazu dienen, zwischen dem ungarischen Binnenlande und der Donau mit dem ungarischen Seehafen Fiume auch eine Wasserstraßenverbindung herzustellen. Dieser Weg würde namentlich bei gleichzeitigem Ausbau der Verbindung der Donau mit dem deutschen Wasserstraßensystem erhöhte Bedeutung gewinnen. Dieser Kanal sollte von der Donau, bei einem geeigneten Punkte abzweigend, die regulierte Save und die regulierte Kulpa als Wasserstraße benützen, um dann nach entsprechenden Regulierungsarbeiten in der Nähe von Fiume ins Adriatische Meer zu münden.

Viel wichtiger für Bulgarien ist aber der Morawa-Wardar-Kanal, wichtig von dem Standpunkte, daß mit Hilfe dieses Kanals Saloniki an Bedeutung stark zunehmen und infolgedessen den einer großen Zukunft entgegensehenden bulgarischen Häfen am Aegäischen Meere, also in erster Reihe Kavalla und Dedeagatsch, aber auch Porto Lagas und Orfano starke Konkurrenz machen würde. Der Plan dieses Kanals ist nach dem zweiten Balkankriege zum erstenmal von serbischer Seite aufgeworfen worden. Dieses Projekt verliert aber viel an Bedeutung, wenn man es eingehender betrachtet, trotzdem die lokalen Verhältnisse scheinbar nicht ungünstig sind. Denn die Höhe der Wasserscheide zwischen Kumanowa und Uesküb beträgt nicht mehr als 320 Meter über der Adria. Die Steigerung beträgt auf der 550 bis 600 Kilometer geplanten Strecke von der Donau bis zur Wasserscheide 250 Meter und von Saloniki bis zur Wasserscheide 320 Meter, insgesamt also 570 Meter. Zur Bekämpfung dieser Höhenunterschiede wären voraussichtlich insgesamt 140 Kammerschleusen notwendig. Die Baukosten würden sich auf wenigstens 600 Millionen Kronen belaufen. Der größte Nachteil dieses Kanals aber ist, daß die Wassermengen von Morawa und Wardar einen Verkehr mit großen Schiffen nicht ermöglichen und ferner die Fahrt mit Hilfe der bei Saloniki einmündenden kombinierten Binnen- und Seeschiffahrt nicht kürzer ist als die direkte Seereise. Hierzu kommen noch die in der Binnenschiffahrt zu erhebenden und sicherlich nicht allzu niedrig bemessenen Gebühren. Außerdem wird auch die wirtschaftspolitische Bedeutung dieser Wasserstraße bedeutend geringer, wenn man bedenkt, daß sich der auf der Donau zur Abwicklung gelangende Verkehr Deutschlands und Oesterreich-Ungarns nicht nur nach Kleinasien richtet, wohin man auch bei Benützung des Kanals über Saloniki gelangen kann, sondern zum großen Teile auf Bulgarien und Rumänien erstreckt, so daß die eigentliche Bedeutung der Donau erst beim Eisernen Tor beginnt. Saloniki besitzt ja vom Standpunkte des österreichisch-ungarischen Levantehandels sicherlich eine große Bedeutung, doch wird dieser Hafen als Endpunkt des Donauverkehrs kaum die gebrachten Opfer verzinsen. Saloniki könnte bloß dann eine große Rolle spielen, wenn das Schwarze Meer ebenso abgeschlossen wäre, wie z. B. das Kaspische Meer. Im Frieden aber bieten die Dardanellen der freien Schiffahrt keine Hindernisse.

Die Länge des Kanals soll 600 Kilometer betragen. Der Ausgangspunkt der neuen Wasserstraße wäre die gegenüber der ungarischen Ortschaft Kevevara auf der serbischen Seite der Donau liegende Morawamündung. Der Kanal würde der serbischen und der bulgarischen Morawa bis zur Wasserscheide folgen, von hier die Richtung gegen Kumanowa nehmen, bei Köprülü den Wardar erreichen und dann bei einem entsprechenden Punkt abweichen und bei Saloniki in das Meer münden. Der Verkehr soll mit 1000 Tonnen-Schleppern abgewickelt werden. Der Morawaabschnitt wäre 70, der Wardarabschnitt 80 Kilometer lang, der Rest würde auf den auszubauenden Kanal fallen. Die Reise von Kevevara bis Saloniki würde acht Tage in Anspruch nehmen, in entgegengesetzter Richtung ebensolange. Bezüglich der Schiffahrtsgebühren können heute naturgemäß noch keinerlei Berechnungen aufgestellt werden, denn die Baukosten sind noch ganz unsicher und außerdem hat man überhaupt keine Grundlage, auf der man den zu erwartenden Verkehr berechnen könnte.

Der letzte Kanal wäre die Verbindung von Cernawoda nach Constanza. Dieser Kanal wäre berufen, das große Knie der Donau bei Braila und Galatz abzukürzen. Er würde beiläufig bei der großen Donaubrücke bei Cernavoda abzweigen und entlang der Eisenbahnlinie nach Constanza führen. Die Länge dieses Kanals sollte 57 Kilometer sein, die Höhendifferenz beträgt aber 11 Meter, außerdem müßte der neu zu erbauende Kanal zwischen einem 40 Meter hohen Einschnitt geführt werden, so daß diese beiden Umstände allein die Verwirklichung dieses Kanalprojektes schon als fragwürdig erscheinen lassen.

Österr. Volkszeitung
18. IX. 1918

53

Die Mißstände im Bahnverkehr.

Rücksichtslosigkeiten und andere Zeiterscheinungen.

Wiederholt wurden in der „Oesterreichischen Volks-Zeitung" Zuschriften von Reisenden veröffentlicht, die sich hauptsächlich über Mißstände im Bahnverkehr äußerten, die als überflüssig und leicht behebbar bezeichnet werden müssen. In der gestrigen Sitzung des Wiener Gemeinderates brachten Gemeinderat Steiner und Genossen eine Anfrage ein, in der es unter anderem heißt:

Die Besorgung der Fahrkarten in den Verkaufsstellen erfordert einen beträchtlichen Zeitaufwand, nicht minder die Aufgabe des Gepäckes, dessen Schicksal zudem noch in Frage steht. Sind alle Mühseligkeiten überwunden, so beginnt der Kampf um den Zutritt auf den Bahnsteig, der für gewöhnliche Sterbliche, die nicht so glücklich sind, ein ärztliches Zeugnis oder „Beziehungen" aufweisen zu können, mit Gefahren für Leben und Gesundheit verbunden ist. Ist auch dies überstanden und ist man endlich im Zuge angelangt, dann finden, wenigstens die Reisenden I. und II. Klasse, in der Regel bereits alle Plätze voll besetzt und zwar nicht nur von berechtigten Insassen, sondern auch noch von Fahrgästen III. Klasse. Fast bei jedem von Wien abgehenden Zug muß ein Teil der Reisenden, besonders der höheren Wagenklassen, entweder zurückbleiben oder mit einem Stehplatz in den Gängen der III. Klasse vorlieb nehmen.

Sind die Bahnverwaltungen außerstande, Ordnung zu halten und durch entsprechende Maßnahmen, wie etwa Zählung der für die einzelnen Wagenklassen verausgabten Fahrkarten an einer Ausgabestelle, Verhinderung der Besetzung der höheren Klassen durch Reisende mit hiefür ungültigen Fahrkarten, Abhilfe zu schaffen, dann erübrigt nur das radikale Mittel der Auflassung der I. und II. und Beschränkung auf eine einheitliche Wagenklasse. Es entstehen durch die herrschende Rücksichtslosigkeit, die eine der traurigsten Kriegserscheinungen ist, Schädigungen der Allgemeinheit, die das Eingreifen der berufenen öffentlichen Faktoren erheischen.

Bürgermeister Dr. Weiskirchner erwiderte, daß der Magistrat über seinen Auftrag schon vor längerer Zeit bei der Staatsbahndirektion über verschiedene Uebelstände im Bahnverkehr Beschwerde geführt habe. Gelegentlich der Behandlung der Antwort der Staatsbahndirektion hat der Stadtrat in seiner Sitzung vom 22. v. M. beschlossen, der Staatsbahndirektion mitzuteilen, daß nach Anschauung des Stadtrates der bevorzugte Einlaß auf den Perron ausschließlich auf Kranke beschränkt werden soll, da derzeit die Züge notorisch im vorhinein von bevorzugten Personen voll besetzt werden. Der Magistrat hat im Sinne des Stadtratsbeschlusses ein Schreiben an die Staatsbahndirektion gerichtet, eine Antwort ist bisher nicht erfolgt. Die Anfrage behandelt im wesentlichen den gleichen Uebelstand; der Magistrat schlägt vor, sowohl der Staatsbahndirektion als auch — da es sich um eine Angelegenheit handelt, die nicht nur die Staatsbahn, sondern auch die Privatbahnen betrifft — dem Eisenbahnministerium zur entsprechenden Würdigung eine Abhilfe zu übermitteln.

Der Neue Abend
18./IX. 1918

54

Aus dem Bakonyerwald.

Die ungarischen Grenzpolizisten sind bestrebt, eine gewisse Abwechslung in ihre Brutalitäten gegenüber der „schwabischen" Bevölkerung zu bringen. Seit einiger Zeit ist auf den wichtigsten Bahnstrecken, die aus dem magyarischen Kanaan zu uns herüber führen, die Beobachtung zu machen, daß die nach Schmugglerware forschenden Schergen sich mit der Roheit nicht begnügen lassen, sondern sich Frechheiten gegen die weiblichen Fahrgäste erlauben. Von durchaus glaubwürdiger Seite wird uns mitgeteilt, daß vielfach, zum Beispiel auf der Strecke von Mozon (Wieselburg) nach Hegyeshalom die Grenzwächter in ihrer Frechheit so weit gehen, an wehrlosen und eingeschüchterten Frauen eine schamlose Leibesuntersuchung nach verborgenen Lebensmitteln vorzunehmen. Es kommt bei diesen Visitationen, die nur Männer vornehmen, zu ganz unglaublichen Vorgängen. Daß einer Frau der Besatz ihrer Unterröcke mit dem Bajonett aufgetrennt wurde, um zu untersuchen, ob sie nicht etwa Lebensmittel eingenäht habe, ist fast noch das Glimpflichste.

Die unsittlichen Ausschreitungen von übermütigen Betyaren werden nicht nur gegenüber einfachen Frauen aus dem Volke, Bäuerinnen usw. geübt, wie nachstehender Vorfall beweist. Die Gattin eines bekannten Wiener Advokaten teilt uns mit, daß sie neulich auf der Fahrt von Marczfalva (bei Ödenburg) nach Wien von drei Grenzsoldaten mit aufgepflanzten Bajonett angeherrscht wurde, ob sie Lebensmittel mit sich führe. Während zwei der Männer sie in die Mitte nahmen, hat sie der dritte in unverschämter Weise abgetastet und versucht, ihre Bluse am Körper zu durchsuchen (!), obwohl diese aus dünnem Batist bestand, unter dem doch gewiß Schmalz, Eier und dergleichen nicht verborgen werden konnten. Die Aufregung der vor Zorn und Empörung zitternden Frau hinderte den Vertreter der kgl. ungarischen Regierung aber nicht im geringsten bei seiner Amtshandlung.

Wir sind nachgerade gespannt darauf, was alles an Roheiten und Gemeinheiten die österreichischen Staatsbürger und Bürgerinnen sich werden gefallen lassen müssen, ehe unsere Regierung sich zu energischem Handeln gegenüber den toll gewordenen Grenzbetyaren aufrafft! Das Aufreizendste und echt Magyarische bei allen Beobachtungen, die jetzt an der Grenze gemacht werden, das ist die für die Grenzer und die ungarische Wirtschaft sehr bezeichnende Tatsache, daß die kleinen, harmlosen „Hamsterer" immer gefaßt, die vielen Schleichhändler aber unbeanständet weiterziehen. Wer schmiert, der fährt.

Tägliche Rundschau
19./IX. 1918

19
55

* **Der deutsche Verkehr im Kriege.** Die Bestrebungen zur Förderung des deutschen Verkehrs hatten vor dem Kriege eine verheißungsvolle Entwicklung genommen. Ueber seine Aufgaben und Hemmungen im Kriege berichtet der Bund Deutscher Verkehrsvereine in seinem Jahresbericht, der der bevorstehenden Hauptversammlung in Weimar, 20. bis 22. September, vorgelegt werden soll, wie folgt:

Die dem Verkehr dienenden staatlichen und privaten Einrichtungen Deutschlands und seiner Verbündeten haben die gewaltigen Aufgaben, die der große Kampf an sie stellte, in glänzender, achtunggebietender Weise gelöst. Dabei wurden aber die Verkehrsförderer wider Willen zu Verkehrsgegnern. Die Anforderungen des Heeres und der Heimatfront im Interesse des Vaterlandes führten zu einer unvermeidlichen Einschränkung des Personenverkehrs, die hauptsächlich durch die bedeutende Erhöhung der Fahrpreise erreicht werden sollte. Dazu kamen die mit der Dauer des Krieges naturgemäß wachsenden Schwierigkeiten im Ernährungswesen. Die Verordnungen des Kriegsernährungsamtes zur Einschränkung des Fremdenverkehrs, die Verfügungen gegen den Schleichhandel lasteten schwer auf dem Fremdenverkehr und drohten namentlich die Gaststätten und Bäder in ihrem Dasein zu vernichten. Für die im Bund Deutscher Verkehrsvereine zusammengeschlossenen Organisationen ergab sich aus diesen Umständen eine schwierige, nichts weniger als verkehrsfördernde Lage: Hier der Schutz des dringend notwendigen Verkehrs, dort die selbstverständliche Voranstellung aller Maßnahmen im Interesse der Landesverteidigung, bei der allerdings nicht vergessen werden darf, daß auch die Aufrechterhaltung eines geregelten Verkehrswesens zum Durchhalten unerläßlich ist. Auch für eine Bevorzugung der Fremden in der Ernährungsweise konnten der Bund und seine Mitglieder nicht eintreten, aber eine Gleichberechtigung der Fremden gegenüber den Einheimischen und eine einheitliche Handhabung der Versorgung der Gaststätten mit Lebensmitteln mußte mit allem Nachdruck gefordert werden. Das Bestreben des Bundes, mit der geplanten Ausgestattung der deutschen Verkehrswerbung nach dem Kriege eine bedeutende Verstärkung der hierzu erforderlichen Mittel herbeizuführen, hat einen Erfolg zu verzeichnen, indem die Bundesregierungen mit Eisenbahnbesitz der von uns eingereichten Denkschrift grundsätzlich zugestimmt haben. Gegenüber den Plänen unserer Feinde in dem angedrohten Wirtschaftskampf müssen Deutschland und seine Verbündeten auch für die zukünftige Verkehrswerbung gerüstet sein. Nicht minder wichtig sind aber die Aufgaben, die der Förderung des innerdeutschen Verkehrs und des Verkehrs zwischen den verbündeten Ländern dienen sollen.

Reichspost 20/IX. 1918

Diebe an der Arbeit.

Eine Waggoneinbrechergesellschaft in Simmering. Der „Kümmellieferant". — Große Pelz- und Wäschediebstähle.

Der tägliche Wiener Polizeibericht ist fast nichts mehr als eine endlose Aneinanderreihung von Meldungen über größere und kleinere Diebstähle der verschiedensten Art mit Schadensziffern, die zusammengenommen in die Millionen gehen. Die Achtung vor dem siebenten Gebote Gottes scheint mit jedem neuen Kriegsjahr mehr zu schwinden und nicht einmal die Tatsache, daß von zehn Diebsgesellen mindestens acht über kurz oder lang von der Polizei erwischt und der verdienten Strafe zugeführt werden, ist mehr imstande, abschreckend zu wirken.

So häuften sich in den letzten Wochen wieder Diebstähle an Rohzucker, Seife und Kerzen auf den Linien der Staatseisenbahngesellschaft. Namentlich in der Station Simmering gab es derartige Diebstähle fast täglich. Die Beobachtungen ergaben, daß nicht nur hier, sondern auch in der ihr benachbarten Blockhütte auf dem Laaerberg derartige Diebstähle begangen worden sind. Tage und Nächte hindurch unterhielt das Sicherheitsbureau die beschwerlichen Beobachtungen. Am 11. d. endlich in den Morgenstunden gelang es, zwei Frauenspersonen, die aus der Richtung der erwähnten Blockhütte mit vollbepackten Rucksäcken kamen und das Bahnhofgelände verlassen wollten, festzunehmen. Sie waren die Hilfsarbeiterin Helene Kaufmann und ihre Schwester, die Hilfsarbeiterin Christine Matejka, 11. Bezirk, Geiselbergstraße 48 wohnhaft. Durch die Erhebungen wurde ermittelt, daß Helene Kaufmann zu dem im erwähnten Blockhause Dienst habenden Weichensteller Johann Luft, 10. Bezirk, Goethegasse 21 wohnhaft, in Beziehungen stand. Dieser und sein Kamerad, der Weichensteller Karl Graß, wurden verhaftet und überwiesen, daß sie Waggons erbrochen und aus ihnen Rohzucker, Seife, Kerzen, Wein und Geflügel in großen Mengen gestohlen und verkauft haben. Der Wert der Beute läßt sich für jetzt auch nicht annähernd feststellen.

Im Laufe der weiteren Erhebungen wurde weiter ermittelt, daß die Geiselbergstraße 11 wohnhafte Pfaidlerin Ernestine Pfohl Kümmel in größeren Mengen verkaufe. Woher der Kümmel kam, ließ sich aus der Tatsache ahnen, daß Johann Luft Muster dieses Kümmels einem Geschäftsmann in Favoriten bei einem Verkaufsanbot vorgewiesen hat. Nun wurde erhoben, daß dieser Kümmel von einem Einbruchsdiebstahl bei der Firma Max Klug, 3. Bezirk, Dampfschiffstraße 7, herrührt. Am 5. d. nachts wurden dort Kümmel, Zwiebel u. dgl. im Werte von 25.000 Kr. gestohlen. Weiters wurde festgestellt, daß zwei Hilfsarbeiter, Georg Bruckmoser und Gustav Graßebner, in Gemeinschaft mit dem schon von der Militärpolizei verhafteten Alois Brotkorb drei Säcke mit Kümmel durch Vermittlung des Kellners Alois Albrecht der Pfaidlerin Ernestine Pfohl um 7000 Kr. verkauft haben. Bruckmoser und Graßebner wurden verhaftet. Sie gaben an, sie seien von Brotkorb darauf aufmerksam gemacht worden, daß das Geschäft der Firma Klug offen sei und daß man daraus mühelos Waren wegtragen könne. Daraufhin hätten sie die drei Säcke mit Kümmel gestohlen und dann durch Vermittlung des Kellners Alois Albrecht verkauft. Als man sich mit der Person des Luft und seinen bedenklichen Geschäften befaßte, kam zutage, daß er mit dem Hilfsarbeiter Karl Trimmel im Verkehre stand; dieser wieder hatte am 7. d. einen gefüllten Rucksack und gefüllte Ledertaschen in ein Gasthaus geschafft, wo sie beschlagnahmt wurden. Ihr Inhalt waren Rohleinenstücke. Luft und Trimmel gaben an, die Stücke seien „neben dem Geleise" auf dem Bahnkörper nächst dem Magazin der Südbahn, wo Trimmel arbeitete, gelegen. Für die Rohleinenstücke, die er verkauft hat, wurde ein Erlös von 4000 Kr. erzielt. Nun wurden Luft, Graßl, die Kaufmann, Albrecht, Trimmel, Bruckmoser und Graßebner heute dem Gerichte übergeben. Gegen die übrigen Angezeigten wurde die Untersuchung eingeleitet, doch blieben sie auf freiem Fuße.

Auf Kleidungsstücke, Wäsche und Stoffe haben es die Diebsgesellen jetzt besonders scharf. Wir erinnern nur an die zahlreichen Seidendiebstähle, die sich in der letzten Zeit im 1. und 7. Bezirk ereigneten und einen Schaden verursachten, der in die Hunderttausende von Kronen ging. Vorgestern wurden wieder dem Baron Herbert Morpurgo aus seinem Keller im Hause 3. Bezirk, Jacquingasse 17, Pelzwaren im Werte von 150.000 Kr. gestohlen. Baron Morpurgo hat eine Belohnung von 500 Kr. auf die Ermittlung der Täter und eine solche von 5% des Wertes auf die des gestohlenen Gutes ausgesetzt. — Am 18. d. wurde die Wäscherei der Eleonore Reichert, 17. Bezirk, Güpferlingstraße Nr. 11, erbrochen und daraus Leib- und Bettwäsche, Handtücher, Deckenkappen, Servietten und Tischtücher im Werte von 15.000 Kr. entwendet.

Das beste Mittel gegen diese Diebsgesellen ist das Einsperren auf drei, vier Wochen gerade nicht. Man stecke die weiblichen Langfinger in Zwangsarbeitsanstalten und die männlichen in den Schützengraben, solche Maßregeln würden weit wirksamer sein als bloßes Einsperren.

Die Zeit
20/IX. 1918

Zunahme der Bahndiebstähle.

Auf den Linien der Ostbahn.

In den letzten Wochen häuften sich die Diebstähle an Rohzucker, Seife und Kerzen auf den Linien der Staatseisenbahngesellschaft. Namentlich in der Station Simmering waren derartige Diebstähle fast täglich vorgekommen. Die Beobachtungen ergaben, daß nicht nur hier, sondern auch in der ihr benachbarten Blockhütte auf dem Laaerberg derartige Diebstähle begangen worden sind. Tage und Nächte hindurch unterhielt das Sicherheitsbureau die beschwerlichen Beobachtungen. Am 11. d. endlich, in den Morgenstunden, gelang es, zwei Frauenspersonen, die aus der Richtung der erwähnten Blockhütte mit vollgepackten Rucksäcken kamen und das Bahnhofgelände verlassen wollten, festzunehmen. Sie waren die Hilfsarbeiterin Helene Kaufmann und ihre Schwester, die Hilfsarbeiterin Christine Mateika.

Durch die Erhebungen wurde ermittelt, daß Helene Kaufmann die Geliebte des im erwähnten Blockhaus diensthabenden Weichenstellers Johann Luft ist. Dieser und sein Kamerad, der Weichensteller Karl Graß, wurden verhaftet und überwiesen, daß sie Waggons erbrochen und aus ihnen Rohzucker, Seife, Kerzen, Wein und Geflügel in großen Mengen gestohlen haben. Der Wert der Beute läßt sich für jetzt auch nicht annähernd feststellen. Die Beute verkauften die beiden Weichensteller jeweils. Als Erlös haben sie mindestens 10.000 Kronen erhalten. Die Bedarfsartikel verkauften sie sowohl unter der Hand als auch an bestimmte Stammkundschaften. Im Laufe der weiteren Erhebungen wurde ermittelt, daß die in Simmering wohnhafte Pfeidlerin Ernestine Pfohl Kümmel in größeren Mengen verkaufe. Woher der Kümmel kam, ließ sich aus der Tatsache ahnen, daß Johann Luft Muster dieses Kümmels einem Geschäftsmann in Favoriten bei einem Verkaufsanbot vorgewiesen hat. Nun wurde erhoben, daß dieser Kümmel von einem Einbruchsdiebstahl bei der Firma Max Klug auf der Landstraße herrührt. Am 5. d., nachts, wurden dort Kümmel, Zwiebel u. dgl. im Werte von 25.000 Kronen gestohlen.

Weiter wurde festgestellt, daß die Hilfsarbeiter Georg Bruckmoier und Gustav Graßebner in Gemeinschaft mit dem schon von der Militärpolizei verhafteten Alois Brotkorb drei Säcke mit Kümmel durch Vermittlung des Kellners Alois Albrecht der Pfeidlerin Ernestine Pfohl um 7000 Kronen verkauft haben. Bruckmoier und Graßebner wurden verhaftet. Dem Luft wurde ferner nachgewiesen, daß er auch größere Quantitäten Rohleinen um 7000 Kronen verkauft hatte. Er gab an, diese Rohleinenmengen neben dem Gleis auf dem Bahnkörper nächst dem Magazin der Südbahn „gefunden" zu haben.

Fremdenblatt
20./IX. 1918

Die Eisenbahndiebstähle.

Verhaftung einer Bande in Simmering.

In den letzten Wochen häuften sich die Diebstähle an Rohzucker, Seife und Kerzen auf den Linien der Staatseisenbahngesellschaft. Namentlich in der Station Simmering waren derartige Diebstähle fast täglich vorgekommen. Die Beobachtungen ergaben, daß nicht nur hier, sondern auch in der ihr benachbarten Blochhütte auf dem Laaerberge derartige Diebstähle begangen worden sind. Am 11. d. in den Morgenstunden gelang es, zwei Frauenspersonen, die aus der Richtung der erwähnten Blochhütte mit vollgepackten Rucksäcken kamen und das Bahnhofgelände verlassen wollten, festzunehmen. Sie waren die 19jährige Hilfsarbeiterin Helene Kaufmann und ihre Schwester, die 28jährige Hilfsarbeiterin Christine Matejka. Der im erwähnten Blockhause

Dienst habende 29jährige Weichensteller Johann Luft und sein Kamerad, der 21jährige Weichensteller Karl Graß, wurden verhaftet und überwiesen. Waggons erbrochen und aus ihnen Rohzucker, Seife, Kerzen, Wein und Geflügel in großen Mengen gestohlen zu haben. Der Wert der Beute läßt sich für jetzt auch nicht annähernd feststellen, beträgt aber mindestens 10.000 Kronen. Im Laufe der weiteren Erhebungen wurde ermittelt, daß die in Simmering wohnhafte Pfaidlerin Ernestine Pfohl Kümmel in größeren Mengen verkaufte. Der Kümmel rührt von einem Einbruchsdiebstahl bei der Firma Max Klug her, der am 5. d. nachts Kümmel, Zwiebel u. dgl. im Werte von 25.000 Kronen gestohlen wurde. Mehrere Hilfsarbeiter, die an den Diebstählen beteiligt waren, wurden verhaftet und dem Gerichte übergeben.

Reichspost
20./X.1918

Die reiche Rübenernte und die Eisenbahnen.

Aus dem Preßdepartement des Ministerratspräsidiums wird mitgeteilt: Die bevorstehende Herbstkampagne wird gleich wie in den Vorjahren einen sehr regen Verkehr mit Getreide, Mehl, Erdäpfeln und Gemüse zeitigen. Besonders groß wird sich aber der Rüben- und Schnitteverkehr gestalten. Durch die außerordentlich günstige Rübenernte, die ein um 70 bis 80% höheres Erträgnis als im Vorjahre liefern dürfte, wird die Inanspruchnahme der Eisenbahnen zur Abwicklung dieser Sendungen einen besonderen Umfang annehmen. Während im Vorjahre auf den österreichischen Staatsbahnen rund 100.000 Wagen Rübe zur Verfrachtung gelangten, werden heuer über 170.000 Wagen zu befördern sein. Das Eisenbahnministerium trifft alle Vorbereitungen, um den gesteigerten Anforderungen entsprechen zu können und eine tunlichst glatte Abwicklung trotz der im fünften Kriegsjahre bestehenden besonderen Schwierigkeiten zu erzielen. Es wird ein eigener Wagenpark für den Rüben- und Schnitteverkehr in den Dienst gestellt werden. Das Eisenbahnministerium wird Fachbeamte, die den Herbstverkehr zu leiten haben, entsenden, die auch in enger Fühlungnahme mit den Zuckerfabriken bleiben werden. In wiederholten Beratungen mit den Vertretern der Zuckerindustrie wurden die Maßnahmen besprochen, die zur Erleichterung der abzuwickelnden Kampagne dienen sollen.

Vossische Zeitung 21/IX. 1918.

Tagung des Bundes deutscher Verkehrsvereine.

Von unserem Berichterstatter.

* **Weimar**, 20. September.

Die Tagung des Bundes Deutscher Verkehrsvereine begann heute in Weimar mit einer Sitzung des großen Ausschusses unter Leitung des stellvertretenden Vorsitzenden Prof. Dr. Friedrich Roth-Leipzig. Eine Anzahl Reichs-, Landes- und Gemeindebehörden haben ihre Vertreter entsandt.

Der Vorsitzende des geschäftsführenden Ausschusses, Hauptmann Gontard, sprach über die Abwehr feindlicher Werbearbeit im bevorstehenden Wirtschaftskampf mit besonderer Berücksichtigung des Fremdenverkehrs. Dazu nahm das Wort Konsul Schönherr, der Leiter der wirtschaftlichen Abteilung des Ueberseedienstes, und teilte folgende Leitsätze dieser Dienststelle mit:

„Gleich Handel und Industrie erfordert auch der Fremdenverkehr eine soweit als möglich durchzuführende Freiheit der Bewegung, insbesondere auf dem Gebiete des Beförderungswesens, des Ernährungswesens und des Gaststättenwesens. Soweit Monopole, wie bei den Staatsbahnen, in Frage kommen, ist jede Ausnutzung zu Steuerzwecken nach Möglichkeit auszuschalten. Die früher geübte Rücksichtnahme auf die Wünsche der Reisenden ist wieder aufzunehmen. Die deutsche Werbearbeit ist im Auslande unter Ausnutzung aller Nachrichtenmöglichkeiten über das Ausland anzustreben. Zur Erleichterung des Fremdenverkehrs ist eine Vereinheitlichung des Vorgehens unter geeigneter Führung anzustreben. Hierbei ist dem Bunde tunlichster Einfluß zu sichern. Bei der Neuordnung der deutschen Auslandsvertretungen ist zu verlangen, daß den wichtigsten Konsulaten geeignete Mitarbeiter als Berater beigeordnet werden, die die Fremdenverkehrswerbung sach- und fachgemäß bearbeiten."

Nach eingehender Erörterung wurden diese Leitsätze angenommen. Ferner wurde beschlossen, mit verschiedenen anderen Stellen zu gemeinsamer Arbeit für die Hebung des Fremdenverkehrs nach dem Kriege sich zu vereinigen. Geheimrat Dr. Schreiber-Detmold sprach über die Verwendungsmöglichkeit der Postwertzeichen als Werbemittel. Er beklagte unsere künstlerisch auf so tiefer Stufe stehenden Postwertzeichen im Gegensatz zu andern, z. B. den österreichischen. Der Vorstand des Bundes wird beauftragt, sich mit den in Frage kommenden Stellen in Verbindung zu setzen, um eine Ausnutzung dieser Werbekraft zu ermöglichen und eine bessere bildliche Ausgestaltung zu veranlassen. Dabei soll in erster Linie Bilder aus der deutschen Heimat als Zeichnung gewählt werden.

Am Abend fand im Hotel Erbprinz eine Begrüßung statt, bei der der Oberbürgermeister von Weimar und der Vorsitzende des Weimarer Verkehrsvereins die Teilnehmer willkommen hießen. Weimarer Künstler brachten Musikstücke von Weimarer Komponisten zu Gehör.

Österr. Volkszeitung.
22./IX. 1918

62

Die Forderungen der Eisenbahner.

Ablehnung der Zugeständnisse der Regierung.

Der Vorsitzende des Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamtenvereins Hans Richter sprach gestern in einer im Hotel Holzwarth stattgefundenen und äußerst zahlreich besuchten Eisenbahnbeamtenversammlung über die seitens der Regierung der Eisenbahnerschaft gemachten Zugeständnisse. Die Regierung, erklärte Redner, billigte nur den während der Kriegszeit im ausführenden Betriebsdienste stehenden Bediensteten die anderthalbfache Anrechnung der Kriegsjahre zu. Die Arbeiterschaft und die im Zentraldienste stehende Beamtenschaft sind von dieser Begünstigung ausgeschlossen. (Lebhafte Protestrufe.) Die Arbeiterschaft wurde mit der Begründung ausgeschlossen, weil in einigen Werkstätten gestreikt wurde und weil die Arbeitsleistungen in den Werkstätten auf 18 Prozent der Friedensleistungen herabgesunken seien. Die Begründung für den Ausschluß der Beamtenschaft des Zentraldienstes stehe bis heute noch aus. Diese Beamtenschaft habe weder gestreikt, noch könne irgend jemand die Behauptung wagen, daß sich die Arbeit im Zentraldienste gegenüber der Friedenszeit vermindert habe.

Der Zentraldienst — führte Redner weiter aus — hatte gegenüber der Friedenszeit eine ungeheure Arbeit zu leisten und mußte alle Kräfte anspannen, um den Anforderungen gerecht zu werden. Zum Dank dafür soll nun die Beamtenschaft des Zentraldienstes mit einem Schlage unglücklich gemacht und in unverdienter Weise schwer gekränkt werden. (Stürmische Protestrufe.) Zum Abgeordneten Heine erklärte man gestern im Eisenbahnministerium, daß der Minister Baron Banhans über diese Art der Regelung unglücklich sei und wisse, daß dadurch etwas Krasses und Ungeheuerliches geschehen ist, aber gegen den starken Willen des Finanzministers vermag er nicht aufzukommen. (Bewegung und Rufe: Das sind sehr traurige Zustände!) Welche Folgen diese Maßnahme in der Zukunft haben werde, lasse sich gar nicht voraussehen, schon deshalb nicht, weil ja von dieser kränkenden Zurücksetzung und materiellen Schädigung auch die Arbeiterschaft betroffen werde. (Rufe: Die wird sich zu helfen wissen!) Die Beamtenschaft des Betriebsdienstes erklärte einmütig, dieses Zugeständnis der Regierung nicht anzunehmen, weil es nicht angehe, daß eine so große Gruppe, wie die Beamtenschaft des Zentraldienstes, von einer Vorteile bringenden Maßnahme ausgeschlossen werde. (Lebhafter Beifall.) Der Beamtenschaft bleibe nur eine Hoffnung, und die bilde das im Oktober zusammentretende Parlament und die bestehenden Organisationen, die nun alles daransetzen werden, die Forderungen der Koalition restlos durchzusetzen. (Stürmischer, langanhaltender Beifall.)

An diese Mitteilungen knüpfte sich eine sehr bewegte Debatte, an der sich die Herren Wanko, Schnee und Sikora beteiligten, die alle diese Maßnahme als eine krasse Härte bezeichneten und die unbedingte Gleichstellung der Eisenbahnbediensteten aller Kategorien in der Frage der 1½fachen Anrechnung der Kriegsjahre forderten. Die Versammlung nahm hierauf einmütig folgende Resolution an:

Die Zusagen der Regierung sind angesichts der furchtbaren wirtschaftlichen Not vollständig unzureichend, insbesondere aber in den Punkten 3 betreffend die Erhöhung der Teuerungszulage und 6 bezüglich der Anrechnung der Kriegsjahre. Die fortschreitende Entwertung des Geldes, erfordert eine ausgiebige und rasche Abhilfe seitens des Staates, insbesondere auch durch Beistellung von Lebensmitteln und täglichen Bedarfsartikeln, wie Kleider, Schuhe, Wäsche usw. Sollte dies unmöglich sein, dann müßte die geldliche Aushilfe in dem Maße gehalten sein, um die notwendigen Lebensmittel und Bedarfsartikel zu Schleichhandelspreisen erwerben zu können. In der einseitigen Anrechnung der Kriegsjahre nur für den ausführenden Betriebsdienst, welche den Exekutivkameraden aus ganzem Herzen gegönnt ist, erblickt die Versammlung den ernsten Versuch, Zwietracht in die Berufsgemeinschaft der Eisenbahnbeamtenschaft zu tragen und erklärt die Versammlung, jedem solchen Versuche mit Entschiedenheit entgegenzutreten. Die Versammlung fordert die Leitung des Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamtenvereins auf, nichts unversucht zu lassen, um im Verein mit allen übrigen koalierten Eisenbahnerverbänden, den gemeinsamen Forderungen restlos zum Durchbruch zu verhelfen, spricht der Vereinsleitung das vollste Vertrauen aus, und billigt die bisher eingeschlagenen Wege zur Erreichung der Ziele der Beamtenschaft.

Ueber Antrag des Vorsitzenden Herrn Wanko wurde der einstimmige Beschluß gefaßt, daß jeder Eisenbahnbeamte den einmaligen Betrag von 10 K. dem Hilfsfonds der Eisenbahnerbeamtenschaft zu widmen hat. Zu dem gleichen Zwecke widmet der Eisenbahnbeamte Herr Machowsky ein großes Flügelrad zur Benagelung.

Neue Freie Presse
22./IX. 1918

63

Der Herbstverkehr auf den Eisenbahnen.

Vom Geheimen Rat Dr. Karl Freiherrn v. Banhans.
K. k. Eisenbahnminister.

Wien, 21. September.

In Beantwortung Ihrer Anfrage nach den Vorbereitungen für den Herbstverkehr, bemerke ich zunächst, daß die Eisenbahnen vor dem Eintritte in eine Kampagne stehen, die ihnen diesmal eine noch größere Aufgabe stellt als im vergangenen Jahre. Fast alle Massengüter, die den Herbstverkehr kennzeichnen, zeigen eine zum Teil sogar sehr bedeutende Zunahme. Obenan steht die Rübe in den Sudetenländern, deren Ernteergebnis im Vergleiche zum Vorjahr für den Bahnverkehr eine Mehrleistung von rund 70.000 Wagenladungen bedeutet. Auch der Erdäpfeltransport wird im höheren Maße als im letzten Jahre die Eisenbahn belasten, weil größere Mengen aus Galizien über weite Strecken nach den südlichen Ländern zu befördern sein werden. Ebenso wird auch der Kohlenverkehr stärker sein, weil die Belieferung der Zuckerfabriken mit Kohle heuer zum größten Teil erst im Herbst vor sich gehen und daher gerade in die Zeit des lebhaftesten Rübenverkehres fallen wird. Dazu kommt noch, daß die Gesamtzugsleistungen bereits im Juni 1918 auf der gleichen Höhe standen wie nach Einsetzen des Herbstverkehres im September 1917.

Die Staatseisenbahnverwaltung steht also im Herbste nicht nur einer Zunahme der normalen Leistungen an sich, sondern auch einem gegen das Vorjahr erheblich gesteigerten Massenverkehre gegenüber, während auf der anderen Seite die Schwierigkeiten beim Eisenbahnbetriebe ungeschwächt fortdauern. Die Staatseisenbahnverwaltung war im Bewußtsein der schweren und verantwortungsvollen Aufgabe, die ihr unter solchen Umständen zufällt, beizeiten darauf bedacht, alle nur möglichen Maßnahmen vorzukehren, um die höchstmögliche Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen trotz aller vorhandenen Hemmnisse zu sichern und auch die erhöhten Anforderungen, die der Herbstverkehr mit sich bringt, befriedigen zu können.

Was die verkehrstechnischen Verfügungen betrifft, so ist ein ganz besonderes Augenmerk auf eine programmmäßige, wirtschaftliche und alle unnötigen Leistungen möglichst ausschaltende Verkehrsabwicklung gerichtet worden. Zu diesem Zwecke ist unter anderm für den Rüben- und den Erdäpfelverkehr ein besonderer Verkehrsplan aufgestellt worden, der die beste Ausnützung der Fahrbetriebsmittel und die Vermeidung aller unzweckmäßigen Beförderungen, zu denen auch die oft beklagten und die Wirtschaftlichkeit sehr schädigenden Kreuzfahrten zu zählen sind, sichern soll. Hieher gehören auch die unentwegt fortgesetzten Bemühungen der Staatseisenbahnverwaltung, durch großzügige Zusammenfassung gleichzieliger Kohlenmengen zu geschlossenen und daher rasch verkehrenden Zügen eine bessere Betriebswirtschaft zu erzielen, und es kann mit Genugtuung festgestellt werden, daß diese Bemühungen bereits gute Erfolge gebracht haben. Dann hat die Staatseisenbahnverwaltung erst vor kurzer Zeit in der Erkenntnis, daß eine allzu große Starrheit im Güterzugsfahrplan besonders bei Knappheit der Fahrbetriebsmittel hinderlich und nachteilig ist, in die Abwicklung des Güterzugsverkehres durch das sogenannte Vorsprungfahren mehr Beweglichkeit gebracht. Diese Neuerung gestattet es, daß Güterzüge unter gewissen, für die Sicherheit erforderlichen Voraussetzungen schon zu einem früheren als in der Fahrordnung festgesetzten Zeitpunkte die Station verlassen können. Die Fahrtdauer der Güterzüge wird hiedurch oft um Stunden gekürzt, was der Betriebswirtschaftlichkeit ganz außerordentlich zustatten kommt.

In Verkehrsgebieten mit engmaschigem Liniennetze und mit dichtem Verkehre ist ferner durch Aufstellung sogenannter Zugleitungen eine Einrichtung geschaffen worden, die die unmittelbare Ueberwachung des augenblicklichen Zugsverkehres nach höheren Gesichtspunkten zur Aufgabe hat.

Nicht unerwähnt soll bleiben, daß die Staatseisenbahnverwaltung unausgesetzt bemüht ist, auch die Schwierigkeiten, die auf dem Gebiete des Personalwesens bestehen und sich besonders im begreiflichen Rückgang der Leistungsfähigkeit jedes einzelnen und im zunehmenden Krankenstande zeigen, durch Aufnahme und Ausbildung neuen Personales und durch ausgreifende Vorsorgen auf dem Gebiete der Ernährung so weit als möglich zu mildern.

Da die Fahrbetriebsmittel, und zwar sowohl die Lokomotiven als auch die Wagen, unter den Folgen des Krieges sehr gelitten haben, fährt die Staatseisenbahnverwaltung fort, die in dieser Hinsicht im großen Stil angebahnten Maßnahmen mit allem Nachdrucke auszubauen. So sind in Fortsetzung der früheren Bestellungen im Verwaltungsjahre 1917/18 400 Lokomotiven und 9000 Wagen und für das Verwaltungsjahr 1918/19 wieder 400 Lokomotiven und über 10.000 Wagen in Bestellung gegeben worden. Diese fortdauernde Neubeschaffung von Fahrbetriebsmitteln vermag aber doch nicht die Mißlichkeiten, die auf diesem Gebiete bestehen und mit der längeren Dauer des Krieges immer drückender geworden sind, ganz zu beseitigen. Die Ursache liegt darin, daß die Fahrbetriebsmittel während des Krieges nicht nur ganz außerordentlich in Anspruch genommen und ganz außergewöhnlich abgenützt werden, sondern auch in erhöhtem Maße Ausbesserungsarbeiten größeren Umfanges erfordern.

Die gesteigerte Inanspruchnahme der Lokomotiven geht zum Beispiel daraus hervor, daß die derzeitige Durchschnittsbelastung eines Zuges gegenüber dem letzten Friedensjahre 1913 um rund ein Drittel höher ist.

Die Arbeiten für die Wiederinstandsetzung der Fahrbetriebsmittel haben sich unter solchen Verhältnissen bedeutend vermehrt. Die Staatseisenbahnverwaltung hat aber auch in dieser Richtung getan, was nur möglich war. Die Reparaturstände für Lokomotiven und Wagen wurden in ausgiebigster Weise vermehrt, und durch weitgreifende Ausgestaltung der Werkstätten ist alles geschehen, um deren Leistungsfähigkeit auf das Höchstmaß spannen zu können. Die Staatseisenbahnverwaltung hat sich aber damit nicht begnügt, sondern auch die Privatindustrie für Zwecke der Wiederinstandsetzung der Fahrbetriebsmittel herangezogen. Vorläufig sind bei fünf Privatfirmen ständig 60 Lokomotiven und bei sieben Privatfirmen ständig 250 Wagen in Reparatur. In dieser Beziehung wird aber noch weitergegangen werden, und es sind auch schon die erforderlichen Verhandlungen mit anderen Firmen im Zuge.

Diese knappen Darlegungen, in denen nur das Wesentlichste und Wichtigste gestreift ist, zeigen, daß die Staatseisenbahnverwaltung, frei von jeder kleinlichen Zurückhaltung, bestrebt war, für die Verkehrsabwicklung die nötige feste Grundlage zu sichern.

Die Staatseisenbahnverwaltung ist sich bewußt, für die Erreichung dieses Zieles nichts verabsäumt zu haben, und hofft, trotz aller bestehenden Schwierigkeiten auch den aus dem Herbstverkehr erwachsenden allerdings nicht geringen Aufgaben gerecht zu werden.

Berliner Lokalanzeiger 24./IX.1918.

64

Verkehrsprobleme.

Von unserem Sonderberichterstatter.

Weimar, 23. September. Die deutschen Nerven sind gottlob noch auf der Höhe und brauchen, trotz aller Flaumacherei schwachmütiger Seelen, nur einen geringen Prozentsatz auf Abnutzung abzuschreiben. Während die Verdunfront Metz erobern will, und die französische Presse es in ihrem Siegestaumel bereits in die Tasche steckt, beschäftigt sich der Deutsche Verkehrstag angelegentlich mit dem Ausflugverkehr in Elsaß-Lothringen, der für die große Masse der Touristen neu zu erschließen ist. Während Wilson und Genossen die Karte Europas von Grund aus neu umgestalten, war der Verkehrstag dabei, die Schönheiten der deutschen Heimat ins rechte Licht zu rücken und auf diesen kostbaren Schatz geistiges und klingendes Kapital neu zu verwenden, damit er in Wahrheit Gemeingut jedes Deutschen werde. Während der Vernichtungswille der ganzen Welt gegen Deutschland in Flammen emporlodert, hat der Verkehrstag wegen des Besitzstandes keinerlei Bedenken oder Unruhe. Er benutzt vielmehr die Gelegenheit, allen deutschen Machthabern, die gegenwärtig das Reisen in einer höchst anfechtbaren Weise verteuern, einmal gründlich die Wahrheit zu sagen. Seine erste Forderung ist, daß mit der durchsichtigen fiskalischen Eisenbahnpolitik, deren Berechtigung auch im Kriege starken Zweifeln begegnet, lieber heute als morgen gründlich aufgeräumt wird. So hat diese Tagung, abgesehen von ihrer fachlichen, auch eine politische Seite. Denn sie zeigt, daß alle feindlichen Drohungen und Ausbrüche wilden Hasses in den deutschen Herzen keinen Widerhall finden. Auf dem Höhepunkt militärischen Ringens bereiten wir uns gemütsruhig für die Werke des Friedens vor.

Es war nicht jedes Wort Gold, das auf der langen Sitzung gesprochen wurde, aber es darf als ein weiteres fröhliches Kennzeichen unseres Beharrungsvermögens geschildert werden, wie die Redner ins Zeug gingen, wenn es dem Lobe der deutschen Heimat galt. Mit einem Feuer sondergleichen, mit einer starken Innerlichkeit wurde immer wieder verlangt, ihre Schönheiten den breiten Volksmassen zugänglich zu machen. In der Stadt Goethes durfte es nicht überraschen, daß die Redner vielfach mit einem Tropfen seines Geistes gesalbt waren. So wurde die Verflachung des Reisens, die wilde Hetzjagd der Leute getadelt, die nur reisen, um hier und dort gewesen zu sein. Der große Weimarische Lebenskünstler bereitete seine Reisen auf das sorgfältigste vor; er reiste langsam und mit Bedacht. Seine Reisen wurden vielfach bestimmend für seine Weltanschauung. Naturliebe und Würdigung der Kunst sind bei dem modernen Reisenden, der in erster Linie auf eine möglichst hohe Kilometerzahl achtet, nicht zu finden. Die billigen und angenehmen Verkehrsgelegenheiten vor dem Kriege haben den Drang in die Ferne zum Schaden der Heimat begünstigt. Der Italienfahrer pflegte die deutsche Landschaft nur ungenügend zu kennen. Nach Goethe aber fehlt der Maßstab für fremde Länder demjenigen, der in seiner Heimat nicht Bescheid weiß. Die nächsten Jahre nach dem Kriege werden zweifellos die Vertiefung deutscher Heimatsliebe bringen. Denn kein Deutscher von Charakter wird sich beeilen, die Länder aufzusuchen, die uns verraten und in den Schmutz gezogen haben.

Es sind der Wege viele, die zum Gipfel führen, also wurde über die mannigfachsten Anträge zur Hebung des Reiseverkehrs verhandelt. Denn das Reisen hat nicht nur einen vergnüglichen und belehrenden Wert für den einzelnen, sondern es stellt einen Faktor von zwingender volkswirtschaftlicher Bedeutung dar. Das wird nach dem Kriege für Deutschland so recht erst zum Ausdruck kommen, wenn der Heimat die vielen Millionen zufließen, die bisher ins Ausland gegangen sind. Der Kreis der Teilnehmer, die an einem gesunden inneren Reiseverkehr ein Interesse haben, ist außerordentlich groß. Es handelt sich nicht nur um die Eisenbahnen und anderen Verkehrsunternehmungen, der Kur- und Badeorte, der Inhaber von Hotels und Gaststätten. Denn tief in die Kanäle des gesamten Erwerbslebens

Arbeiterzeitung
30./IX. 1918

65

* **Die Eisenbahndiebstähle.** Ein Leser schreibt uns: Vor kurzem habe ich mit einem Bewachungssoldaten über die Eisenbahndiebstähle gesprochen. Was der Soldat dabei sagte, scheint mir so wichtig, daß ich es Ihnen mitteile: Als Staatsbürger und als Soldat bange ich bei meinen Erfahrungen über die Eisenbahndiebstähle vor der Zukunft, die uns eine Zeit bringen kann, wo jeder, der etwa mit Lebensmitteln auf der Gasse gehen wird, seines Lebens nicht sicher sein wird. Die Erscheinungen, die ich täglich zu beobachten Gelegenheit habe, geben mir zu solcher banger Voraussicht das Recht. Ich bin Ueberwachungssoldat und muß oft Militärtransporte mit Lebensmitteln begleiten. Ich bin oft zehn bis zwölf Tage unterwegs. Für eine zehntägige Reise erhalte ich fünfzig Kronen Verpflegsgebühren und dazu das Brot für zehn Tage. Wenn ich das Brot nicht bis zum vierten Tage aufgegessen habe, so kann ich sicher sein, daß ich es am fünften wegwerfen muß, weil es verschimmelt ist. Ich stehe also vom fünften Tage an in der Regel ohne Brot da und in der Regel auch ohne Geld, wenigstens ohne Geld, das ich von meinem Kommando mitbekomme. Es kommt nicht selten vor, daß der Eisenbahnwagen, den ich zu bewachen habe, in der Nähe einer großen Stadt auf einem Nebengeleise vier bis fünf Tage steht, ohne daß er ausgeladen wird. Ich habe Hunger. Ich muß in die Stadt, um mir Lebensmittel zu verschaffen. Ich soll aber den Wagen überwachen. Ueberwache ich ihn, so verhungere ich, da ich weit und breit neben dem Außengeleise keine Möglichkeit habe, mir Lebensmittel zu verschaffen. Komme ich dann zurück, so finde ich den Wagen nicht selten erbrochen. Die Beraubungsprotokolle des k. u. k. Militärverpflegsmagazins könnten über viele solcher Fälle Aufschluß geben. Immer wieder ist es dieselbe Sache. Gar draußen auf der Strecke. Da ist es fast unmöglich, Brot zu bekommen oder anderes Essen. Man kommt in einer Station an und will seine im übrigen ja ungenügende Militärkost beziehen und erhält zur Antwort, man könne das Essen nur haben, wenn es vorausbestellt ist. Wie hätte ich das vorausbestellen sollen, da ich ja nie weiß, wann wir in einer bestimmten Station eintreffen werden? Wieder geht die Jagd nach den Lebensmitteln an, wieder muß der Wagen ohne Bewachung bleiben, wieder sind die Beraubungsmöglichkeiten gegeben. Oft habe ich auf solchen Dienstreisen gesehen, wie elend sich Soldaten durchschlagen. Wenn irgendwo der unwiderstehliche Zwang gegeben ist, so hier. Der Hunger setzt sich über die besten Vorsätze des einzelnen Menschen hinweg. Dazu die Verlockung. Der Wagen wird von dem Bewachungssoldaten erbrochen gefunden. Er enthält Lebensmittel. Gestohlen ist schon. Soll er nicht auch selbst, da er doch Hunger hat, zugreifen? Wer will feststellen, wieviel der eigentliche Dieb gestohlen hat und wieviel hinterher weggekommen ist? Nicht selten kommen auch schlechtgezahlte Eisenbahner zu einem solchen erbrochenen Wagen oder andere öffentliche Organe, die Zutritt auf die Bahnhöfe haben. Auch sie füllen sich noch im Vorbeigehen die Taschen. Das alles wäre zu vermeiden, wenn dem Ueberwachungssoldaten eine tägliche Verpflegsgebühr von mindestens 20 Kronen zugesprochen würde und wenn die Kommanden, die Soldaten zu einem solchen Dienst entsenden, verpflichtet würden, sie für die ganze Dauer der Reise mit Lebensmitteln für den Notfall so zu versehen, daß sie nie hungern brauchen. Sie müßten genug Konserven und andere haltbare Lebensmittel mitbekommen, um wirklich als Ueberwachungssoldaten durchhalten zu können. Es müßte auch dafür gesorgt werden, daß sie entsprechende Schlafstätten auf der Reise hätten. Es müßte ihnen genügend Stroh mitgegeben werden, so daß sie nicht gezwungen sind, wie Verbrecher auf blankem Fußboden oft wochenlang zu schlafen. Der Aufwand für solche Bewachung würde durch die Verminderung der Diebstähle und dadurch reichlich hereingebracht werden, daß man weniger Polizei wird verwenden müssen. Wie die Dinge heute liegen, ist für viele geradezu ein Zwang gegeben, sich durch Diebstähle das zu schaffen, was sie als Ueberwachungsorgan zum Leben brauchen. — Die Worte dieses Soldaten sind sehr beherzigenswert und wir erwarten, daß sie auch beherzigt werden. Es werden ja auch dann nicht alle Eisenbahndiebstähle mit einem Schlage aufhören; aber das ist sicher, daß Hungrige die schlechtesten Wächter des Brotes sind. Wer gute Wächter haben will, sorge dafür, daß die Wächter satt sind. Der Staat versteht diese Lehre ja sonst sehr gut. Er zahlt ja alle höheren Chargen um so viel besser und gibt ihnen Rang und Würde als Teil der Bezahlung. Warum versagt hier seine Weisheit?

Neue Freie Presse

5./X. 1918

Einstellung des Güterverkehrs auf der unteren Donau.

(Telegramm der „Neuen Freien Presse".)

Budapest, 8. Oktober.

Die ungarische Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft teilt mit, daß der Güterverkehr nach und unter Orsova liegenden Stationen mit sofortiger Wirksamkeit eingestellt wird. Die auf dem Wege befindlichen Sendungen werden vorläufig aufgehalten.

Die Zeit
8/X. 1918

Die Verkehrsschwierigkeiten.

Wiederholte amtliche Warnungen.

Amtlich wird verlautbart:

Die bestehende Verkehrsnot hat die Staatseisenbahnverwaltung bereits wiederholt veranlaßt, die Bevölkerung zu mahnen, jede nur halbwegs vermeidbare Eisenbahnfahrt zu unterlassen. Diese Mahnungen blieben leider unbeachtet, nach wie vor werden Reisen unternommen, die keineswegs als unvermeidlich gelten können, und die Zahl der die Bahnen benützenden Personen steigt fortgesetzt in einem Maße, daß eine Beförderung aller bei dem Mangel an Verkehrsmitteln ausgeschlossen ist.

Im Zusammenhang mit dem Andrang zu den Zügen ereignen sich leider auch häufig Verunglückungen von Reisenden. Trotz der Warnungen der Bahnbediensteten drängen sich die Reisenden regelmäßig an den noch im Einfahren begriffenen Zug heran und springen oft noch vor dem Stillstehen des Zuges auf die Trittbretter, so daß nicht selten Personen vom rollenden Zug erfaßt werden und verunglücken. Das gleiche Schicksal widerfährt zahlreichen Reisenden, die vor Stillstehen des Zuges abspringen oder dem abfahrenden Zuge nacheilen und aufspringen wollen.

Eindringlichst und im eigenen Interesse der Bevölkerung muß vor solchen Unvorsichtigkeiten gewarnt und neuerdings auf die Gefahr hingewiesen werden, in die sich jeder Eisenbahnreisende durch Nichtbeachtung der bahnpolizeilichen Vorschriften und der an die Oeffentlichkeit wiederholt ergangenen Mahnrufe begibt.

Fremdenblatt
11./X. 1918

Bevorstehende Einschränkung des Eisenbahnverkehrs.

Was man schon lange befürchten mußte, das ist jetzt durch die ganz außerordentliche Ausdehnung auch der Grippe, durch den Kohlenmangel und die weitgehende Belastung des Güterverkehres zur unausweichlichen Notwendigkeit geworden: Die weitgehende Einschränkung des Personenverkehres auf unseren Staatsbahnen! Wie eine unten folgende halbamtliche Mitteilung ersehen läßt, soll vorläufig ab 20. d. M. der Personenverkehr auf den Staatsbahnen durch Einstellung einer Reihe von Schnell- und Personenzügen für die Dauer von ungefähr vier Wochen weitgehend eingeschränkt werden. Diese Maßregel ist notwendig geworden durch die starke Ausdehnung der Grippe, die in einzelnen Direktionsbezirken der Staatsbahnen, u. a. in Krakau, den Personalstand in bedauerlich weitgehendem Maße reduziert hat, ferner durch die Ueberlastung der Verkehrsmittel mit Approvisionierungstransporten, mit Transporten, wie sie durch die Herbstkampagne erforderlich werden, so durch die Beförderung von Rübe, Kohle und Zucker, und ganz besonders durch die Kartoffeltransporte. Weiters muß berücksichtigt werden, daß die Betriebsmittel von Monat zu Monat in ihrer Leistungsfähigkeit immer mehr zurückgegangen sind. Speziell der Zustand der Lokomotiven hat, obwohl man stets darauf bedacht war, die Reparaturen möglichst rasch durchzuführen, arg gelitten. Man kann wohl erwarten, daß diese für den Reiseverkehr gewiß sehr bedauerliche Maßregel nur solange aufrecht bleiben wird, wie sie unumgänglich nötig erscheinen wird. Die halbamtliche Mitteilung lautet:

Der empfindliche Lokomotiv- und Kohlenmangel sowie die überaus zahlreichen Erkrankungen unter den Bahnbediensteten zwingen die Eisenbahnverwaltung, in nächster Zeit eine einschneidende Einschränkung des Verkehres der Schnell- und Personenzüge zu verfügen, um den Militärverkehr sowie die Beförderung der Kohle und der Approvisionierungsgüter im notwendigen Ausmaße aufrechterhalten zu können. Diese Verkehrseinschränkung ist vorläufig ab 20. Oktober l. J. auf die Dauer von ungefähr vier Wochen in Aussicht genommen. In den Tagesblättern wird in den nächsten Tagen verlautbart werden, welche Züge auf den einzelnen Linien zur Auflassung bestimmt sind.

Neue Freie Presse
12./X.1918

70

Warme Kleidung für Eisenbahnfahrten. Amtlich wird verlautbart: Der Verkehr auf den Eisenbahnen wird auch im diesjährigen Winter ganz besonders darunter zu leiden haben, daß die Beheizung der Schnell- und Personenzüge wegen Kohlenmangels nicht so ausgiebig wie im Frieden erfolgen kann. Auch die große Länge der Züge hat zur Folge, daß die Wagenabteile insbesondere im rückwärtigen Zugteile nicht genügend erwärmt werden können. Den Reisenden wird daher dringend empfohlen, sich bei Eisenbahnfahrten mit warmer Kleidung zu versehen, um gegen allfällige Mängel der Wagenbeheizung geschützt zu sein.

Ostdeutsche Rundschau

13./X. 1918

71

Bevorstehende Einschränkung des Eisenbahnverkehrs. Der empfindliche Lokomotiv- und Kohlenmangel sowie die überaus zahlreichen Erkrankungen unter den Bahnbediensteten zwingen die Eisenbahnverwaltung, in nächster Zeit eine einschneidende Einschränkung des Verkehrs der Schnell- und Personenzüge zu verfügen, um den Militärverkehr sowie die Beförderung der Kohle und der Approvisionierungsgüter im notwendigen Ausmaße aufrechterhalten zu können. Diese Verkehrseinschränkung ist vorläufig **ab 20. Oktober l. J. auf die Dauer von ungefähr vier Wochen in Aussicht genommen.** In den Tagesblättern wird in den nächsten Tagen verlautbart werden, welche Züge auf den einzelnen Linien zur Auflassung bestimmt sind.

Reichspost
13./X. 1918

72

Die Mißstände im Eisenbahnverkehr.

Dringend notwendige Erweiterung des Lokalverkehrs.

Man schreibt uns:

Bevor noch die zahlreichen Erkrankungen unter dem Eisenbahnpersonal und die unvermeidliche Steigerung der Kohlen- und Lebensmitteltransporte die neueste — vorübergehende — Verminderung der Personen- und Schnellzüge notwendig machten, hatte die Unhaltbarkeit der Verkehrszustände auf unseren Bahnen die Behörden bereits veranlaßt, vorerst auf den Wiener Bahnhöfen kommissionelle Erhebungen einzuleiten. Vielleicht sind hiedurch die berufenen Stellen endlich zur amtlichen Kenntnis der skandalösen Szenen gelangt, die jedermann, der heute gezwungen ist, eine Reise zu unternehmen, längst als ein trauriges Wahrzeichen unserer Verkehrsverhältnisse kennt. Hoffentlich werden aber diese kommissionellen Feststellungen auch unverzüglich von energischen und zweckmäßigen Taten gefolgt sein und die Behörden nicht nur genügende Entschlußfähigkeit, sondern auch das entsprechende und selbstverständliche Entgegenkommen gegenüber dem reisenden Publikum aufbringen um endlich einmal Ordnung zu machen. Mit den Erhebungen sollte allerdings bei der Tätigkeit der leitenden Behörden begonnen werden, woselbst sich, wie Wissende betonen, keineswegs durchaus die richtigen Persönlichkeiten an den entscheidenden Stellen befinden. Im übrigen sollten alle im Eisenbahnverkehr maßgebenden Persönlichkeiten samt den Mitgliedern der kürzlich zusammengetretenen Kommissionen veranlaßt werden, auf allen von und nach Wien führenden Bahnen mit Schnell- und Personenzügen je eine mindestens sechsstündige Fahrt sowohl bei Tag wie bei Nacht zu unternehmen und zwar nicht mit einer Freikarte erster Klasse, sondern als gewöhnliche Passagiere zweiter oder dritter Klasse, die sich um ihre Karte zwei Stunden früher anstellen müssen, weil von fünf oder mehr Kassen nur eine einzige geöffnet ist, und die dann um einen Stehplatz auf dem Gange kämpfen müssen, weil nicht einmal halb so viel Sitzplätze vorhanden sind, als Reisende einsteigen. Nach der zweiten oder dritten Nachtstunde, die so ein Herr auf dem Gange oder auf der Plattform eines Waggons zugebracht haben wird, dürfte er über unsere Verkehrszustände dasselbe Urteil haben, wie es heute die ganze nichtamtliche Welt besitzt, und nach Hause zurückgekehrt, würde er dann vielleicht das Seinige tun, um diesen endlosen Skandal aus der Welt schaffen zu helfen. Bei entsprechenden Maßnahmen wäre es ohne weiteres möglich, für das reisende Publikum — Zivil wie Militär — wenigstens halbwegs erträgliche Verhältnisse zu schaffen. Warum müssen z. B. deutsche Soldaten, die über Wien fahren, die Reise nicht auf den Plattformen und Waggondächern machen? Weil für sie jedesmal die den Stand des Transportes entsprechende Zahl von Waggons angefordert und von uns auch beigestellt wird. Warum kann man aber eine ähnliche Ordnung, die in Deutschland im gesamten Reiseverkehr besteht — wo Ueberfüllungen nur ausnahmsweise das auch in Friedenszeiten zeitweilig unvermeidliche Maß übersteigen — nicht auch bei uns für das reisende Publikum durchsetzen? Soweit die „Hamsterfahrten" zu der Ueberfüllung der Züge beitragen, möge man den professionellen „Hamstern" die nur zu Geschäftszwecken fahren und zu den schlimmsten Preistreibern gehören, das allwöchentliche oder gar alltägliche Hin- und Herfahren unmöglich machen, was durch drakonischen Legitimationszwang und Beschränkung der Reiseerlaubnis ohneweiters möglich wäre. Allerdings wurde letzteres amtlicherseits als undurchführbar erkärt, aber vielleicht hat bei dieser Erklärung die Erwägung mitgewirkt, daß dann auch den heutigen Freifahrten der Angehörigen der Eisenbahner, die einen Hauptteil der berufsmäßigen „Hamster" bilden, ein Riegel vorgeschoben wäre. Abgesehen von der sicherlich möglichen Beschränkung der Zahl der Reisenden ließe sich auch die Beistellung ausreichender Zugsgarnituren zur besseren Beförderung des reisenden Publikums ermöglichen. Insbesondere die derzeitigen unhaltbaren Zustände auf den Wiener Bahnhöfen und im Verkehr von und nach Wien ließen sich schon durch eine Erweiterung des Lokalverkehrs erheblich bessern. Nehmen wir beispielsweise die Westbahn. Hier würde die Ausdehnung des Lokalverkehrs bis St. Pölten oder womöglich bis Amstetten sogleich eine weitgehende Entlastung der Fernzüge bewirken. Der Einwand, daß die Steigung bei Rekawinkel, deren Ueberwindung eine stärkere Lokomotivkraft erfordert, die Weiterführung der Lokalzüge unmöglich macht, ist nicht stichhältig, da die zur Ueberwindung dieser Steigung erforderlichen schwächeren Vorspannlokomotiven vorhanden sind, weil wir nur an schweren Lokomotiven Mangel leiden. Die Ausdehnung der Lokalstrecke bis St. Pölten würde die Fernzüge ganz von dem starken Mariazeller Verkehr und einem Teil des anderen Nahverkehres entlasten, wodurch sehr viel gewonnen wäre. Weiters könnten an Tagen besonders starken Andranges (an Samstagen usw.) bei einzelnen Zügen (z. B. Nr. 111 und 213) Vortrains eingeschaltet werden. Aehnlich liegen die Verhältnisse auch bei den anderen Bahnen und im Zusammenhang mit energischen Maßnahmen zur Einschränkung des unnötigen Reisens ließen sich auf diese Weise sehr bald die ärgsten Mißstände beseitigen. Für die nächste Zeit muß allerdings noch mit einer vorübergehenden Einschränkung des Verkehres der Personen- und Schnellzüge und daher noch mit einer weiteren Verschlechterung der jetzigen Verhältnisse gerechnet werden. Aber mit um so größerem Nachdruck muß man dafür fordern, daß unterdessen alles vorgekehrt wird, um nach erfolgtem Abflauen der Grippeerkrankungen unter dem Eisenbahnpersonal und nach Bewältigung der dringenden Kohlen- und Lebensmitteltransporte endlich im allgemeinen Reiseverkehr wenigstens halbwegs Ordnung zu schaffen.

Vossische Zeitung 14/X. 1918.

74

Die Einschränkung des Reiseverkehrs.

Vom Minister der öffentlichen Arbeiten und Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen erhalten wir folgende Mitteilungen:

Um die große Zahl der Transporte bewältigen zu können, die zur Versorgung der Bevölkerung und des Heeres mit Lebensmitteln, insbesondere mit Kartoffeln und mit Kohlen nötig ist, und um die in diesem Interesse an die Eisenbahnen gestellten gewaltigen Anforderungen ohne Störungen erfüllen zu können, hat es sich als erforderlich erwiesen, von heute ab für einige Zeit eine starke Einschränkung der Zugverbindungen für den öffentlichen Verkehr vorzunehmen. Es fallen daher mit dem 14. ds. Mts. alle Züge fort, die als „bis auf weiteres verkehrend" vorgesehen und in den Fahrplänen mit einem dicken Punkt bezeichnet sind. Während dieser Zeit der Einschränkung ist jede unnötige Reise zu unterlassen, und die Eisenbahn nur in äußersten Notfällen zu benutzen, ist ein dringendes Gebot für alle. Von allen Vaterlandsfreunden muß erwartet werden, daß bei der Not der Zeit dieser ernsten Mahnung voll Rechnung getragen wird. Nur dann hofft die Eisenbahnverwaltung von weitergehenden und in das öffentliche Leben tief einschneidenden Maßnahmen absehen zu können. Vor Ausführung einer Eisenbahnfahrt müsse daher jeder prüfen, ob seine Reise nicht unterbleiben kann und dabei eingedenk sein, daß der die Kriegführung schädigt und die Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln und Kohlen erschwert, wer unnötig reist.

* * *

Neues Wiener Tagblatt
14/X. 1918

75

Einschränkung des Personenverkehrs

Wegen Personalmangels.

Infolge Personalmangels werden nachstehende Personen befördernde Züge aufgelassen:

Ab Montag, den 14. d., Personenzug Wien-Nordwestbahn-Oberhollabrunn, Wien ab 5 Uhr 28 Min. nachm., Oberhollabrunn an 7 Uhr 29 Min. abends;

Ab Dienstag, den 15. Oktober, Personenzug Wien-Nordwestbahnhof-Znaim, Wien ab 11 Uhr 40 Min. vorm., Znaim an 3 Uhr 20 Min. nachm. In der Gegenrichtung Znaim ab 6 Uhr 6 Min. abends, Wien-Nordwestbahnhof an 10 Uhr 14 Min. abends. Personenzug Wien-Nordwestbahnhof-Iglau-Nordwestbahnhof, Wien-Nordwestbahnhof ab 10 Uhr 17 Min. abends, Iglau-Nordwestbahnhof an 4 Uhr 21 Min. früh. Personenzug Deutsch-Brod-Wien-Nordwestbahnhof, Deutsch-Brod ab 2 Uhr 8 Min. früh, Wien-Nordwestbahnhof an 7 Uhr 40 Min. morgens. Die Personenzüge Deutsch-Brod-Rossitz-Pardubitz und umgekehrt, Deutsch-Brod ab 6 Uhr 55 Min. früh, Pardubitz an 10 Uhr 28 Min. vorm., Pardubitz ab 2 Uhr 7 Min. nachm., Deutschbrod an 5 Uhr 55 Min. nachm.

Die Reisenden werden darauf aufmerksam gemacht, von der Benützung der Güterzüge mit Personenbeförderung ausgiebig Gebrauch zu machen.

Auf der Westbahn.

Ab Donnerstag, den 17. d., unterbleiben in der Strecke Wien-Westbahnhof-Salzburg-Innsbruck der von Wien-Westbahnhof um 8 Uhr 40 Min. früh abgehende und in der Gegenrichtung der in Wien-Westbahnhof um 9 Uhr 10 Min. abends eintreffende Schnellzug Nr. 209, beziehungsweise Nr. 210.

Des weiteren entfällt ab Dienstag, den 15. d., bis auf weiteres bei dem um 1 Uhr 30 Min. nachmittags ab Wien-Westbahnhof nach Salzburg bis Innsbruck verkehrenden Personenzug Nr. 213 der Aufenthalt in der Station Hütteldorf-Hacking.

Die Einstellung von Triester Zügen auf der Südbahn.

Auf Anordnung des Eisenbahnministeriums bleibt der Verkehr der Tagesschnellzüge Nr. 1 und 2 und der Personenzüge Nr. 35 und 32 zwischen Wien und Triest auch nach dem 13. d. bis auf weiteres eingestellt.

Die Grippe.

Salzburg, 13. Oktober. (Privattelegramm.) In Parsch sind die Familie des Erzherzogs Peter Ferdinand sowie ein Teil des Dienerpersonals, insgesamt acht Personen, an Grippe erkrankt.

Linz, 13. Oktober. (Privattelegramm.) In Attersee starb der pensionierte Direktor des Wiener Konskriptionsamtes Julius Berger an Grippe.

* * *

In Bozen sind die Volks- und Bürgerschulen sowie die höhere Töchterschule und die k. k. Uebungsschule bis 24. d. geschlossen worden. Wie der „Tiroler" hört, hat die Grippe auch fast sämtliche Häftlinge des Bezirks- und Kreisgerichtes Bozen aufs Krankenlager geworfen.

Neue Freie Presse
15/X. 1918

76

Einschneidende Verkehrseinschränkungen auf den Eisenbahnen.

Im Güterverkehr am 16., 17. und 18. Oktober. — Im Personenverkehr vier Wochen ab 20. Oktober.

Wien, 14. Oktober.

Amtlich wird mitgeteilt: Die Verkehrsverhältnisse auf den österreichischen Eisenbahnen haben in der letzten Zeit teils infolge der Knappheit an Personal, Betriebsmitteln und Betriebsstoffen, teils infolge des einsetzenden Herbstverkehres, hauptsächlich aber infolge des massenhaften Auftretens der Grippe unter den Eisenbahnbediensteten eine solche Verschlechterung erfahren, daß die Eisenbahnverwaltung zu einschneidenden Maßregeln greifen muß, um in den Monaten November und Dezember insbesondere den durch den Rübenverkehr und durch das Kohlenbedürfnis gesteigerten Anforderungen so gut als möglich genügen zu können.

In den letzten Tagen haben sich infolge der Unmöglichkeit der Abbeförderung aller aufgelieferten Güter soviel beladene Wagen auf den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen angestaut, daß in der nächsten Zeit erhebliche Einschränkungen in der Annahme von Gütern verfügt werden müssen. Die zunächst für den 16., 17. und 18. Oktober in Aussicht genommene Einschränkung wird, mit Ausnahme von Lebensmitteln, alle Güter, demnach auch Kohle, umfassen.

Die Befürchtungen, die aus Laienkreisen in solchen Fällen immer und immer wieder geltend gemacht werden und die dahingehen, daß durch die Einschränkung der Annahme von Gütern zur Beförderung der Zulauf der Güter an die Verbraucher geschädigt werde, beruhen auf einem Irrtum. Es nützt dem Verbraucher gar nichts, wenn ein Gut verladen, aber nicht befördert werden kann; im Gegenteil gerade dadurch entstehen Stauungen beladener Wagen, Verhaltungen von Lokomotiven und Personal, die einer unverantwortlichen Verschwendung gleichkommen. Die Stationen werden verstopft, infolgedessen rollen dem Verbraucher noch weniger Güter zu als bisher, und schließlich werden keine Wagen frei, um sie den Versendern zur Verfügung zu stellen. Wird nun die Annahme von Gütern rechtzeitig vorübergehend eingeschränkt oder eingestellt, so laufen die angestauten beladenen Wagen aus, die Stationen werden frei, der Verkehr wickelt sich weit rascher und wirtschaftlicher ab, und die Versender erhalten wieder mehr entladene Wagen. Wird eine solche Maßregel möglichst weitgreifend durchgeführt, so wirkt sie rasch, ihre Dauer kann kurz bemessen werden, der Verkehr kommt bald wieder in normale Grenzen und hält sich längere Zeit auf der erforderlichen Höhe.

Die besonderen Anforderungen, die die nächste Zeit an den Güterverkehr in vielen Beziehungen stellen wird, machen es aber auch notwendig, erhebliche Einschränkungen im Personenverkehr zu verfügen. Das Eisenbahnministerium mußte daher zu einer Verkehrseinschränkung schreiten, die zum Teile schon Platz gegriffen hat, im allgemeinen aber am 20. Oktober eintreten wird und für etwa vier Wochen berechnet ist. Sie hat denselben Umfang wie die Einschränkung des Personenverkehres, die aus ähnlichen Gründen Ende Februar und Anfang März 1918 Platz gegriffen und den gewünschten Erfolg damals voll erzielt hat. Angesichts der Knappheit an Lebensmitteln und Kohlen, deren Zufuhr durch diese Einschränkung des Personenverkehres erleichtert wird, und angesichts der der Gesamtheit zugute kommenden Kohlenersparnis rechnet die Staatseisenbahnverwaltung auf das Verständnis der Bevölkerung gegenüber dieser gewiß nicht willkommenen, aber unbedingt nötigen Maßregel.

Auflassung des Balkanzuges.

Vom 15. Oktober an wird der Ballanzug bis auf weiteres aufgelassen; er verkehrt zum letzten Male nachts vom 14. zum 15. Oktober in der Richtung nach Berlin und München, in der Gegenrichtung wird er ab Berlin und München am 15. Oktober nicht mehr in Verkehr gesetzt.

Einstellung von Personenzügen auf der Nordwestbahn.

Infolge Personalmangels werden nachstehende Personenbefördernde Züge aufgelassen: Ab Montag den 14. d. der Personenzug Wien Nordwestbahnhof-Oberhollabrunn (Wien Nordwestbahnhof ab 5 Uhr 28 Minuten nachmittags, Oberhollabrunn an 7 Uhr 21 Minuten nachmittags); ab Dienstag den 15. d. die Personenzüge Wien Nordwestbahnhof-Znaim (Wien Nordwestbahnhof ab 11 Uhr 45 Minuten vormittags, Znaim an 3 Uhr 20 Minuten nachmittags, für die Gegenrichtung Znaim ab 6 Uhr 6 Minuten nachmittags, Wien Nordwestbahnhof an 10 Uhr 14 Minuten nachmittags); Personenzug Wien Nordwestbahnhof-Iglau Nordwestbahnhof (Wien Nordwestbahnhof ab 10 Uhr 17 Minuten nachmittags, Iglau an 1 Uhr 24 Minuten vormittags); Personenzug Deutsch-Brod-Wien Nordwestbahnhof (Deutsch-Brod ab 2 Uhr 8 Minuten vormittags, Wien Nordwestbahnhof an 7 Uhr 40 Minuten vormittags); die Personenzüge Deutsch-Brod-Nossitz-Pardubitz und umgekehrt (Deutsch-Brod ab 6 Uhr 55 Minuten vormittags, Pardubitz an 10 Uhr 28 Minuten vormittags, Pardubitz ab 2 Uhr 7 Minuten nachmittags, Deutsch-Brod an 5 Uhr 55 Minuten nachmittags). Die Reisenden werden darauf aufmerksam gemacht, von der Benützung der Güterzüge mit Personenbeförderung ausgiebigsten Gebrauch zu machen.

Neue Freie Presse
17./X. 1918

79

Weitere Zugseinschränkungen auf der Westbahn und Franz Josefsbahn.

Ab Sonntag den 20. d. unterbleiben in der Strecke Wien Westbahnhof-Salzburg die um 1 Uhr 30 Minuten nachmittags und um 11 Uhr 35 Minuten abends abgehenden Personenzüge.

In der Gegenrichtung werden vom gleichen Tage an und in der gleichen Strecke die in Wien Westbahnhof um 6 Uhr 40 Minuten vormittags und um 3 Uhr 40 Minuten nachmittags ankommenden Personenzüge bis auf weiteres aufgelassen.

Ferner unterbleibt der um 10 Uhr vormittags nach Neulengbach abgehende und in der Gegenrichtung von Neulengbach um 6 Uhr abends eintreffende Personenzug.

Weiter verkehrt der um 12 Uhr 10 Minuten nachmittags abgehende und in der Gegenrichtung um 1 Uhr 55 Minuten nachmittags in Wien Westbahnhof eintreffende Nahpersonenzug nur bis, beziehungsweise ab Purkersdorf.

In der Strecke Wien Franz Josefsbahnhof-Pilsen entfällt der um 8 Uhr 20 Minuten vormittags abgehende und in der Gegenrichtung in Wien Franz Josefsbahnhof um 7 Uhr 50 Minuten abends eintreffende Personenzug.

Des weiteren unterbleibt in der Strecke Wien Franz Josefsbahnhof-Eger der um 7 Uhr 10 Minuten abends von Wien Franz Josefsbahnhof abgehende und in der Gegenrichtung um 6 Uhr 55 Minuten vormittags eintreffende Personenzug.

Im Nahverkehr der Franz Josefsbahn entfällt der um 6 Uhr 35 Minuten abends von Wien Franz Josefsbahnhof abgehende und in der Gegenrichtung von Absdorf-Hippersdorf um 8 Uhr 40 Minuten vormittags ankommende Personenzug.

Auf der Strecke Wien Franz Josefsbahnhof-Krems a. d. Donau unterbleibt der um 11 Uhr 5 Minuten vormittags abgehende und in der Gegenrichtung der an Werktagen um 3 Uhr 53 Minuten nachmittags in Wien Franz Josefsbahnhof eintreffende Personenzug.

Dagegen verkehrt ab 20. d. der um 7 Uhr 50 Minuten vormittags in Wien Franz Josefsbahnhof eintreffende Nahpersonenzug bereits ab Absdorf-Hippersdorf mit Abfahrt von Absdorf-Hippersdorf um 6 Uhr 15 Minuten vormittags.

Weiter unterbleibt der um 3 Uhr 45 Minuten nachmittags von Wien Franz Josefsbahnhof abgehende und in der Gegenrichtung um 5 Uhr 20 Minuten nachmittags von Kritzendorf eintreffende Nahpersonenzug.

Auf der Strecke Haderedorf Lokalbahn-Sigmundsherberg unterbleibt der um 1 Uhr 10 Minuten nachmittags von Hadersdorf Lokalbahn abgehende und in der Gegenrichtung der um 1 Uhr 10 Minuten in Hadersdorf Landesbahn eintreffende Personenzug.

Auf der Strecke Absdorf-Hippersdorf-Stockerau entfällt der um 1 Uhr nachmittags abgehende und in der Gegenrichtung um 2 Uhr 32 Minuten nachmittags in Absdorf-Hippersdorf eintreffende Personenzug.

Endlich unterbleiben:

Auf der Strecke Schwarzenau-Martinsberg der um 5 Uhr 40 Minuten vormittags von Schwarzenau abgehende und in der Teilstrecke Martinsberg-Gutenbrunn-Zwettl in Zwettl um 2 Uhr 30 Minuten nachmittags eintreffende Personenzug.

Die Zeit
18./X. 1918

8

(**Erhöhung des Maximaltarifes für Kohlen- und Koksverfrachtung in Wien.**) Die Korr. Wilhelm meldet: Der Statthalter in Niederösterreich hat mit Rücksicht auf die Entwicklung der wirtschaftlichen Gesamtverhältnisse eine Erhöhung des Maximaltarifes für Kohlen- und Koksverfrachtung ab Nordbahnhof und Nordwestbahnhof in Wien mit Wirksamkeit vom 20. Oktober ab bewilligt. Die Erhöhung beträgt für ganze Fuhren für die Bezirke I bis IX und XX 25 Prozent, für die übrigen Bezirke 40 Prozent. Für „Hausierfuhren" mit Sackkohle wurde ebenfalls eine 40prozentige Erhöhung bewilligt. Auch in anderen Belangen sind Aenderungen der bisherigen Bestimmungen eingetreten.

Die Zeit
18. IX. 1918

81

(Weitere Zugseinschränkungen auf der Westbahn und Franz Josefbahn.) Ab Sonntag den 20. d. unterbleiben in der Strecke Wien-Westbahnhof—Salzburg die um 1 Uhr 20 Min. nachmittags und um 11 Uhr 35 Min. nachmittags abgehenden Personenzüge. In der Gegenrichtung werden vom gleichen Tage an und in der gleichen Strecke die in Wien-Westbahnhof um 6 Uhr 40 Min. vormittags und 3 Uhr 40 Min. nachmittags ankommenden Personenzüge bis auf weiteres aufgelassen. Ferner unterbleibt der um 10 Uhr vormittags nach Neulengbach abgehende und in der Gegenrichtung von Neulengbach um 6 Uhr abends eintreffende Personenzug. Weiter verkehrt der um 12 Uhr 10 Min. nachmittags abgehende und in der Gegenrichtung um 1 Uhr 55 Min. nachmittags in Wien-Westbahnhof eintreffende Personenzug nur bis, beziehungsweise ab Purkersdorf. In der Strecke Wien-Franz Josefbahnhof—Pilsen entfällt der um 8 Uhr 20 Min. vormittags abgehende und in der Gegenrichtung in Wien-Franz Josefbahnhof um 7 Uhr 50 Min. nachmittags eintreffende Personenzug. Des weiteren unterbleibt in der Strecke Wien-Franz Josefbahnhof—Eger der um 7 Uhr 10 Min. abends von Wien-Franz Josefbahnhof abgehende und in der Gegenrichtung um 6 Uhr 55 Min. vormittags eintreffende Personenzug. Im Nahverkehr der Franz Josefbahn entfällt der um 6 Uhr 35 Min. abends von Wien-Franz Josefbahnhof abgehende und in der Gegenrichtung von Absdorf-H. um 8 Uhr 40 Min. vormittags ankommende Personenzug. Auf der Strecke Wien-Franz Josefbahnhof—Krems a. d. D. unterbleibt der um 11 Uhr 5 Min. vormittags abgehende und in der Gegenrichtung der an Werktagen um 3 Uhr 53 Min. nachmittags in Wien-Franz Josefbahnhof eintreffende Personenzug. Dagegen verkehrt ab 20. d. der um 7 Uhr 50 Minuten vormittags in Wien-Franz Josefbahnhof eintreffende Personenzug bereits ab Absdorf-H. mit Abfahrt von Absdorf-H. um 6 Uhr 15 Min. vormittags. Weiter unterbleibt der um 3 Uhr 45 Min. nachmittags von Wien-Franz Josefbahnhof abgehende und in der Gegenrichtung um 5 Uhr 20 Min. nachmittags von Kritzendorf eintreffende Nahpersonenzug. Auf der Strecke Hadersdorf-L.-B.—Sigmundsherberg unterbleibt der um 1 Uhr 40 Min. nachmittags von Hadersdorf-L.-B. abgehende und in der Gegenrichtung der um 1 Uhr 10 Min. nachmittags in Hadersdorf-L.-B. eintreffende Personenzug. Auf der Strecke Absdorf—Stockerau entfällt der um 1 Uhr nachmittags abgehende und in der Gegenrichtung um 2 Uhr 32 Min. nachmittags in Absdorf-H. eintreffende Personenzug. Endlich unterbleibt in der Strecke Schwarzenau—Martinsberg der um 5 Uhr 40 Min. vormittags von Schwarzenau abgehende und in der Teilstrecke Martinsberg—Gutenbrunn—Zwettl in Zwettl um 2 Uhr 30 Min. nachmittags eintreffende Personenzug.

Neue Freie Presse
19./X. 1918

8

Die Einschränkung des Personenverkehres.

Wegen der in letzter Zeit eingetretenen großen Stauung im Güterverkehr und zahlreicher Erkrankungen wird vom 20. d. an auf die Dauer von ungefähr vier Wochen der Verkehr der Schnell- und Personenzüge eingeschränkt. Auf den von Wien ausgehenden Hauptlinien der Staatsbahnen werden unter Einbeziehung der bereits in den letzten Tagen durchgeführten Zugauflassungen folgende Fernzüge entfallen:

Wien Westbahnhof-Innsbruck die Schnellzüge Nr. 209 und 210, Wien ab 8 Uhr 40 Minuten vormittags, Wien an 9 Uhr 10 Minuten abends, und die Personenzüge Nr. 213 und 214, Wien ab 1 Uhr 30 Minuten nachmittags, Wien an 3 Uhr 40 Minuten nachmittags. Wien Westbahnhof-Salzburg die Personenzüge Nr. 211 und 212, Wien ab 11 Uhr 35 Minuten nachts, Wien an 6 Uhr 40 Minuten früh.

Wien Franz Josefsbahnhof-Eger die Personenzüge Nr. 11 und 12, Wien ab 7 Uhr 10 Minuten abends, Wien an 6 Uhr 55 Minuten früh. Wien Franz Josefsbahnhof-Pilsen die Personenzüge Nr. 13 und 14, Wien ab 8 Uhr 20 Minuten früh, Wien an 7 Uhr 50 Minuten abends.

Wien Nordwestbahnhof-Tetschen die Schnellzüge Nr. 3 und 4, Wien ab 7 Uhr 20 Minuten früh, Wien an 11 Uhr 13 Minuten nachts. Wien Nordwestbahnhof-Deutsch-Brod die Personenzüge Nr. 23 und 14, Wien ab 10 Uhr 17 Minuten abends, Wien an 7 Uhr 40 Minuten früh.

Wien Ostbahnhof-Bodenbach die Personenzüge Nr. 223 und 224, Wien ab 8 Uhr 50 Minuten abends, Wien an 7 Uhr 44 Minuten früh. Wien Ostbahnhof-Brünn die Personenzüge Nr. 217 und 218, Wien ab 12 Uhr 5 Minuten nachmittags, Wien an 5 Uhr 25 Minuten nachmittags.

Wien-Nordbahnhof-Brünn die Schnellzüge Nr. 301 und 302, Wien ab 6 Uhr 20 Minuten abends, Wien an 9 Uhr 59 Minuten vormittags. Wien-Nordbahnhof-Lemberg die Schnellzüge Nr. 9 und 10, Wien ab 2 Uhr 20 Minuten nachmittags, Wien an 4 Uhr 7 Minuten nachmittags. Wien-Nordbahnhof-Oderberg die Personenzüge Nr. 17 und 18, Wien ab 12 Uhr 20 Minuten nachmittags, Wien an 1 Uhr 26 Minuten nachmittags.

Der Verkehr der Wiener Stadtbahn sowie jener der Arbeiterzüge in der Umgebung der größeren Städte und Industrieorte erfährt keine Einschränkung. Desgleichen wird der übrige Nahverkehr der großen Städte im notwendigsten Maße aufrechterhalten. Genauere Angaben über die weiteren hier nicht angeführten Zugseinschränkungen sind aus den Verlautbarungen der einzelnen Bahnverwaltungen zu entnehmen.

Während dieser Zeit der Einschränkung, die Eisenbahnen nur bei den dringendsten Reiseanlässen zu benützen, ist ein dringendes Gebot für alle.

Neue Freie Presse
24./X. 1918
83

Die Föderalisierung und die Staatsbahnen.

Vom **Geheimen Rat L. Wrba.**
K. k. Eisenbahnminister a. D.

Wien, 23. Oktober.

Die bevorstehende Föderalisierung Oesterreichs, die Umgestaltung des zentralisierten Einheitsstaates in einen Bundesstaat oder einen Staatenbund bei gleichzeitiger Ausscheidung einzelner Landesgebiete (zum Beispiel Galiziens) aus dem Reichsverbande wird ohne Zweifel auch für die bisher zentralisiert, mit einheitlicher deutscher Amtssprache verwalteten Staatsbahnen tiefgreifende, nachhaltige und, meiner persönlichen Ueberzeugung nach, sehr nachteilige Folgewirkungen in bezug auf die Verwaltung, die Verkehrs- und Tarifpolitik, die Betriebsökonomie und vor allem in finanzieller Beziehung bedingen. Selbst in dem Falle, wenn das Eisenbahnwesen und die Staatsbahnverwaltung als gemeinsame Angelegenheiten den nationalen Bundesstaaten einer künftigen Zentralverwaltung vorbehalten werden sollten, wird die jedenfalls eintretende weitestgehende Dezentralisation in der staatlichen Eisenbahnverwaltung die bisher bestehende Einheit in der Leitung, in der Personalwirtschaft, im Verkehr, in der Verkehrs- und Tarifpolitik, in der militärischen Benützbarkeit usw. auf das empfindlichste beeinträchtigen. Wenn man bisher gerade die Vereinheitlichung in allen vorangedeuteten Beziehungen als den wichtigsten, ja ausschlaggebenden Vorteil der (mit so vielen Schwierigkeiten, zum Teil selbst mit erheblichen finanziellen Opfern) fast zum Abschluß gebrachten Verstaatlichungsaktion betrachtet hat, so wird man eben künftighin, der politischen Notwendigkeit Rechnung tragend, auf diesen Vorteil der durchgeführten Eisenbahnverstaatlichung verzichten müssen. Die bevorstehende Dezentralisation der Staatsbahnverwaltung, die, meiner Meinung nach, sehr viel Geld kosten dürfte, wird zudem nicht, wie seinerzeit mehrfach angeregt worden ist, aus sachlichen Gründen organisatorischer, betriebsökonomischer Zweckmäßigkeit, sondern nur nach nationalen, richtiger nach sprachlichen Gesichtspunkten durchzuführen sein. Schon die Sprachenfragen, auf die ja die Nationen das größte Gewicht legen, werden eine einheitliche Betriebsführung nahezu ausschließen. Die nach nationalen, sprachlichen Gesichtspunkten eingeteilten Strecken des bestehenden Staatsbahnnetzes umfassen — von den eventuell an das Königreich Polen abzutretenden galizischen Bahnen abgesehen — keine in sich abgeschlossenen, selbständigen Verkehrsgebiete, sondern bestehen, soweit sie nicht dem engeren Lokalverkehr zu dienen haben, zumeist nur in unselbständigen End- und Zwischenstrecken der verkehrspolitisch wichtigen Hauptbahnlinien und werden zudem überdies zum Teil noch in einem, bei getrennter Betriebsführung sofort aktuell werdenden Konkurrenzverhältnis stehen.

Die finanzielle Auseinandersetzung zwischen den neuzubildenden Nationalstaaten über ihre Anteilnahme an dem Besitzstande, den Kapitalslasten und den Erträgnissen der ihnen zuzuweisenden Staatsbahnlinien wird selbstverständlich in erster Linie von der staatsrechtlichen Neuordnung des Nationalitätenstaates und den bei derselben in finanzieller Beziehung zu treffenden Bestimmungen, zum Beispiel über die Anteilnahme an der bestehenden gemeinsamen Staatsschuld, darunter den Eisenbahnschulden, an den Kosten der dann noch als gemeinsam verbleibenden Regierungs- und Verwaltungsangelegenheiten usw. abhängen.

Sofern und soweit eine vollständige Aufteilung der einzelnen Linien des bestehenden Staatsbahnnetzes mit ihrem Fahrpark auf die neuzubildenden Nationalstaaten erfolgen sollte, wie auch bei der seinerzeitigen Abtretung des galizischen Staatsbahnnetzes an das selbständige Königreich Polen würde sachgemäß wohl in gleicher Weise vorzugehen sein wie bei einer sonstigen entgeltlichen Abtretung eines Bahnnetzes, das heißt, es sollte der Bahnbestand, das effektive und nominelle Anlagekapital, die bisherige und die voraussichtliche künftige Rentabilität des abzutretenden Bahnnetzes und auf dieser Grundlage der Ablösungspreis möglichst genau und gerecht ermittelt werden.

Hiebei ist die Besorgnis nicht abzuweisen, daß im Endergebnis die den Deutschen verbleibenden Staatsbahnen am ungünstigsten abschneiden werden, da dieselben die schwierigsten und kostspieligsten Bahnbauten in den Alpenländern umfaßten und daher, losgelöst aus dem Gesamtnetze und als selbständige Linien behandelt, lediglich wegen der sehr hohen Anlagekosten eine relativ geringere Rentabilität aufweisen dürften.

Nach erfolgter Auseinandersetzung über die Aufteilung der Staatsbahnlinien auf die Nationalstaaten werden sich jedenfalls auch mehrfache schwierige Verhandlungen und Vereinbarungen über die Regelung der gegenseitigen Verkehrsbeziehungen (Anschlußfragen, Wagenübergang, Instradierung, direkte Tarife, gegenseitige Abrechnungen usw.) wie zwischen fremden Bahnen als notwendig erweisen.

Alle diese vorangedeuteten Verhandlungen und Vereinbarungen werden bei dem Abgange ausreichender statistischer Daten über die einzelnen in Betracht kommenden Bahnlinien und den obwaltenden Interessengegensätzen ohne Zweifel den erheblichsten Schwierigkeiten begegnen und im übrigen sich um so schwieriger und mühevoller gestalten, je selbständiger und unabhängiger die neuen Nationalstaaten in staatsrechtlicher Beziehung gestellt werden. Es ist nur wohl mit Grund anzunehmen und mit Recht zu fordern, daß die berufenen Amtsstellen, wie auch die engeren und weiteren, politischen und sonstigen Interessentenkreise sich der besonderen Wichtigkeit und finanzieller Beziehung voll bewußt sind und nicht unterlassen werden, die seinerzeitige sachgemäße und gerechte Lösung durch rechtzeitige Beschaffung des erforderlichen umfangreichen statistischen und rechtlichen Materials wie auch durch gründliche und unbefangene Studien vorzubereiten.

Dringend erwünscht erschiene es mir, daß die Austragung der voraussichtlich hervortretenden bedeutenden Interessengegensätze nicht nur nebenbei im Gefolge anderweitiger politischer Abmachungen in der großzügigen Art und Weise, mit welcher die wichtigsten staatsrechtlichen und politischen Fragen mitunter behandelt werden müssen, sondern selbständig im Wege fachmännischer Kleinarbeit, gründlichen, objektiven Studiums und mit ernstem Nachdrucke geführter Verhandlungen herbeigeführt werden könnte.

Die Zeit
25./X. 1918

Zugseinstellungen:

Wien Südbahnhof

Ab früh: 6.00 7.50 7.55 8.30; vorm: 10.10; nchm.: 3.00 4.50 5.30; abds.: 9.50 10.35

Wien Westbahnhof

Ab früh: 7.15 8.40; vorm.: 10.00; nchm.: 12.10 (nur Strecke Purkersdorf—Neulengbach) 1.30; abds.: 10.15 11.35

Wien Franz Josef-Bahnhof

Ab vorm.: 8.20 11.05; nchm.: 3.45; abds.: 6.35 7.10

Wien Ostbahnhof

Ab vorm.: 9.00; nchm.: 12.05 4.25; abds.: 7.25 8.50 10.00

Wien Nordbahnhof

Ab früh: 8.12; nchm.: 12.20 2.20; abds.: 6.20 9.26

Wien Nordwestbahnhof

Ab früh: 6.45 7.20; vorm.: 11.40; nchm.: 2.12 5.18 5.28; abds.: 10.17

Wien Aspangbahnhof

Ab abds.: 9.20

Wien (Grossmarkthalle)-Pressburg

Ab abds.: 10.37 (nur Strecke Gr.-Schwechat—Pressburg); nachts: 1.40

Zugsänderungen.

Ab Wien Südbf. 9.55 abds. ist auf 9.45 abds. vorgelegt.

An Wien Südbahnhof 11.24 vorm. hält bis auf weiteres ab Vöslau in allen Stationen. Perzg. an Wien 1.50 nachm. hält auch in Guntramsdorf.

An Wien Franz Josef-Bahnhof 7.50 früh verkehrt mit 20. Oktober von Absdorf-H (ab 6.15 früh)

Ab Wien Ostbf. verkehrt neuer Gem. Zg. ab 7.35 abds. bis Marchegg (an 9.18 abds.)

Ab Wien Aspangbahnhof 8.30 vorm. und 2.15 nachm. und an Wien Aspangbahnhof 12.51 nachm. und 9.07 abds. verkehren an Sonn- und Feiertagen nur nach Zulässigkeit der Betriebsverhältnisse.

Ab Wien Aspangbahnhof 7.15 abds. und an 10.53 abds. mit 21. Oktober ohne Anschluss in Sollenau nach, bezw. von Oedenburg.

Ab Wien Westbahnhof 6.00 abds. hat in St. Pölten Anschluss nach Mariazell.

Schiff-Verkehr.

Wien—Pressburg bis längstens 31. Oktober:

Ab Wien Weissgärber 12.00 mittags nur jeden Sonntag, Dienstag und Freitag; ab Pressburg 9.00 vorm. nur jeden Montag, Mittwoch und Samstag.

Lokalfahrten im Donaukanal zu den Rennen in der Freudenau

Ab Wien Weissgärber am 26., 27., 29. und 31. Oktober das Lokalschiff zwischen 12.15 und 12.45 nchm.; die Rückfahrt spätestens eine halbe Stunde nach Schluss der Rennen. Fahrpreis per Person für Hin- und Rückfahrt: an Werktagen K 6.—, an Sonntagen K 10.—.

Erscheint täglich.

Arbeiterzeitung
29./X. 1918

85

Transportschwierigkeiten bei der Kohlenversorgung. Während die Kohlenversorgung auf der einen Seite noch immer sehr empfindlich unter der verminderten Produktion leidet, kommen auf der anderen Seite auch die Hindernisse hinzu, mit denen man jetzt wieder bei dem Kohlentransport zu rechnen hat. So sind in der Zeit vom 1. bis 15. Oktober in den Revierbergamtsbezirken Komotau, Brüx und Teplitz bei den Eisenbahnverwaltungen insgesamt 32.396 Wagen für den Kohlenversand verlangt worden, wohingegen nur 27.174, also um 5222 Wagen weniger beigestellt wurden. Der Ausfall, der sich in dem Versand in der kurzen Zeit von zwei Wochen ergeben hat, muß also wohl als ein ganz beträchtlicher bezeichnet werden, und man müßte mit Rücksicht auf die schweren Kohlensorgen, von denen jetzt gerade Wien heimgesucht ist, vor allem bemüht sein, darauf zu dringen, daß die Wagenbeistellung durch die Eisenbahnverwaltungen besser werde. Daß jetzt nach den ungeheuren Leistungen, die unsere Eisenbahnen während der vier Kriegsjahre zu bewältigen hatten, die Beschaffenheit der Wagen und Maschinen eine sehr schlechte ist, wird sicherlich nicht überraschen. Ebenso folgenschwer rächt sich daher auch jetzt die alte Unterlassungssünde, daß die technische Ausgestaltung der Reparaturwerkstätten der Staatsbahnen nicht schon während des Friedens in einer Weise vollzogen worden ist, die sie zu entsprechenden und möglichst vollkommenen Höchstleistungen befähigt. Vom Eisenbahnministerium wird darüber geklagt, daß die Arbeitsleistung in den Eisenbahnwerkstätten während des Krieges ständig sinkt, so daß die vielen notwendig gewordenen Reparaturen nicht mehr bewältigt werden können, wodurch natürlich der Transport und damit selbstverständlich die gesamte Versorgung schwer leiden. Was geschieht aber, um diesem Uebelstand schon im Interesse der heute so notwendigen Instandsetzung der Fahrbetriebsmittel abzuhelfen? In den Werkstätten fehlt es an geschultem Personal, das man zu militärischen Dienstleistungen eingezogen hat, und für die wenigen vorhandenen Arbeiter ist die Bezahlung weit niedriger als in der Privatindustrie, so daß die Arbeiter, die sich nicht hinreichend mit Lebensmitteln versorgen können, in ihrer Leistungsfähigkeit sehr beeinträchtigt sind. Anstatt für eine entsprechend höhere Bezahlung und für die wiederholt geforderte Belieferung mit Lebensmitteln zu sorgen, werden die Leute, wenn sie ihre Unzufriedenheit zum Ausdruck bringen, „einrückend gemacht", wie es kürzlich in der Staatsbahnwerkstätte Simmering geschehen ist. Unter solchen Umständen leiden natürlich die Arbeiten in den Werkstätten, und man muß Arbeiten an die Privatindustrie vergeben, für die der Staat außer den höheren Arbeitslöhnen auch den Profit für den Unternehmer mit bezahlen muß. Bei einer solchen Wirtschaft lassen sich natürlich die Mängel schwer beheben, unter denen der Transport leidet. Wie soll es aber im Winter werden, wenn man jetzt schon für Wien nicht so viel Kohlen zuführen kann, um die Zimmerbrände ausgeben zu können?

Hamburger Fremdenblatt
29/X 1918.

29/10

86

Einschränkung des Eisenbahnverkehrs infolge der Grippe.

Die zahlreichen Erkrankungen an der Grippe wirken schon seit längerer Zeit in ganz empfindlicher Weise auf den Eisenbahnbetrieb. Dank der inzwischen durchgeführten Zugeinschränkungen konnte bis jetzt den Anforderungen des Verkehrs noch einigermaßen entsprochen werden. Die starke Zunahme der Erkrankungen — es sind gegenwärtig 45000 Bedienstete im Betriebe der preußisch-hessischen Staatseisenbahn infolge Grippe dienstunfähig — erfordert aber schleunigst die Aufhebung weiterer Züge zur Gewinnung von Lokomotiv- und Zugbegleitpersonal, um ernsten Schwierigkeiten bei der Abwicklung des kriegswichtigen und des Nahrungsmittelverkehrs, insbesondere bei der Kartoffelversorgung, abzuwenden. Da für Schnellzüge jetzt schon nur 26 v. H. der Zugkilometer des letzten Friedensfahrplanes gefahren werden, können hier Einschränkungen von Erfolg nicht mehr vorgenommen werden, zumal da diese Züge zum weitaus größten Teil dem Militärverkehr dienen. Bei dem Ernst der Lage sah sich die Eisenbahnverwaltung daher genötigt, nunmehr auch die Personenzüge erheblich einzuschränken und einen großen Teil der zurzeit fahrenden Züge vorübergehend aufzuheben. Bei diesen Einschränkungen wird nach Möglichkeit auf die Schonung des amtlichen Berufsverkehrs sowie des Verkehrs für die Rüstungsindustrie Rücksicht genommen werden; im Hinblick auf die zwingenden Gründe müssen aber auch hier Einschränkungen der Anforderung an den Verkehr eintreten. Die Eisenbahnverwaltung erwartet von den amtlichen Stellen und den Vertretungen der Rüstungsindustrie, daß sie der schwierigen Lage Rechnung tragen und durch zweckentsprechende Maßnahmen auf den eingeschränkten Fahrplan Rücksicht nehmen. Die vorläufig nicht mehr verkehrenden Personenzüge werden von den Eisenbahndirektionen bekanntgegeben. Es ist jetzt mehr denn je Pflicht eines jeden, nur dann zu reisen, wenn unabweisbar dringende Gründe vorliegen.

Österr. Volkszeitung
30./X. 1918

87

Der Eisenbahnminister an die Staatsbahndirektoren.

Die Dienstordnung unverändert in Kraft.

Wie wir erfahren, hat Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Bauhans an die Direktoren der Staatsbahnlinien und den Betriebsleiter in Czernowitz folgenden Erlaß gerichtet:

Bis zur vollständigen Durchführung der im allerhöchsten Manifeste vom 16. Oktober in Aussicht genommenen großen staatsrechtlichen Umgestaltung bleiben im allgemeinen Interesse und insbesondere im Interesse der Ordnung und Sicherheit nicht nur alle bestehenden staatlichen und autonomen Einrichtungen und die Befugnisse der eingesetzten Behörden und Aemter bis zu deren im gesetzlichen Wege erfolgten Abänderung im vollen Umfang aufrecht, sondern es bleiben auch alle geltenden Gesetze und Verordnungen in voller Kraft.

Um eine glatte Durchführung der bevorstehenden großen staats- und verwaltungsrechtlichen Neuordnung zu ermöglichen, ist es unbedingt geboten, an dem Bestehenden insolange in keiner Weise zu rütteln, bis es nicht durch neue Einrichtungen vollkommen ersetzt ist.

Insbesondere ist dies im Interesse eines geordneten und gesicherten Eisenbahnverkehrs unerläßlich und es bleiben daher alle auf das Eisenbahnwesen bezughabenden, gegenwärtig geltenden Gesetze, Vorschriften und Instruktionen und namentlich auch die Dienstordnung für die Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen bis zu deren ausdrücklicher Aufhebung, beziehungsweise Abänderung unverändert in Kraft, und zu deren Handhabung die bestehenden Behörden und Dienststellen nach Maßgabe ihres bisherigen Wirkungskreises allein und ausschließlich berufen.

Demgemäß sind die Bediensteten an ihren Diensteid, beziehungsweise an ihr Dienstgelöbnis zu erinnern, und ist ihnen nachdrücklichst einzuschärfen, daß sie nach wie vor bis zur vollzogenen Umgestaltung die bestehenden Gesetze, Verordnungen und Instruktionen genauestens zu beachten haben und daß sie ferner Aufträge und Dispositionen nur von den ihnen vorgesetzten Behörden und Dienststellen, beziehungsweise deren Organen entgegennehmen dürfen, denen sie, entsprechend ihrem Diensteide, bis zur erfolgten Verfassungsänderung unbedingten Gehorsam schuldig sind.

Die Zentralregierung ist ihrerseits bemüht, ein Einvernehmen mit den Nationalräten als Repräsentanten der Völker anzubahnen, um auf diese Weise eine ruhige und friedliche Ueberleitung der alten Ordnung in die neue zu ermöglichen. Sie wird auch nicht verfehlen, die Interessen der Angestellten sorgsam wahrzunehmen und mit allem Nachdruck dafür einzutreten, daß diesen durch die Neugestaltung der Verhältnisse in ihren Existenzbedingungen keinerlei Eintrag erwachse. Dieses Ziel wird um so sicherer erreicht werden, je reibungsloser sich der Uebergang in die neuen Verhältnisse vollzieht, was aber nur dann geschehen kann, wenn bis zum Inslebentreten rechtsbeständiger künftiger Einrichtungen die bestehende Organisation vollinhaltlich aufrechterhalten wird und klaglos funktioniert.

Fremdenblatt
31./X. 1918

Teilweise Einstellung des Eisenbahnverkehrs zwischen Deutschland und Oesterreich.

Es kann nunmehr keinem Zweifel unterliegen, daß die Loslösung Böhmens vom österreichischen Staat auch zu einer schweren Verkehrskalamität führen wird. Der gestern früh aus Berlin fällige Schnellzug ist nicht mehr eingetroffen und wurde, wie Depeschen aus Dresden melden, von der Direktion der sächsischen Staatsbahnen dort zurückgehalten. Die sächsischen Staatsbahnen scheinen den gesamten Verkehr nach Böhmen und durch Böhmen nach Deutschösterreich eingestellt zu haben. Diese Einstellung des Verkehrs betrifft sowohl die Personen befördernden Züge, als auch die Güterzüge. Allem Anscheine nach sind die sächsischen Staatsbahnen zur Verkehrseinstellung durch die völlig ungeklärten Verhältnisse in Böhmen veranlaßt worden.

Als Einbruchsstellen des Verkehrs aus Deutschland nach Böhmen kommen in erster Linie Tetschen-Bodenbach, Eger, Warnsdorf und Reichenberg in Betracht. Die Grenze bei Teischen sowohl, wie die Linie Zittau—Reichenberg ist für den Personenverkehr eingestellt.

Was den Güterverkehr betrifft, so sind die Uebergangsstationen von preußischer Seite nach Mähren, Schlesien und Nordostböhmen gesperrt. Dagegen ist sowohl der Güterverkehr als der Personenverkehr aus Bayern über Salzburg nach Deutschösterreich vollkommen normal und es ist eine Aenderung im bisherigen Fahrplan bisher nicht eingetreten.

Im Eisenbahnministerium wird auf eine Anfrage zugegeben, daß die im Laufe des gestrigen Tages aus Böhmen eingetroffenen Züge keinen Anschluß aus Deutschland vermittelten, sondern von verschiedenen böhmischen Orten als Kopfstationen abgegangen sind. Was den Verkehr von Wien über Böhmen nach Deutschland betrifft, so werden die fahrplanmäßigen Züge auf den Wiener Bahnhöfen ordnungsgemäß abgefertigt. Ob diese Züge in den böhmischen Grenzstationen Anschluß nach Deutschland haben, darüber liegen bis zur Stunde keine Berichte vor. Man weiß nicht, wie weit diese Züge im tschecho-slowakischen Staate geführt werden und ob die durchlaufenden direkten Wagen tatsächlich ihr Ziel erreichen. Fahrkarten werden jedenfalls in Wien so wie früher nach den direkten Stationen in Deutschland ausgegeben. Der Güterverkehr aus Wien nach Deutschland ist infolge der am 20. d. M. in Kraft getretenen allgemeinen Einschränkungen im Bahnverkehr sehr bedeutend zurückgegangen. Es herrscht jedoch auch bezüglich der aufgegebenen Güter dieselbe Ungeklärtheit, wie im Personenverkehr und man weiß nicht, ob die Güter wirklich ans Ziel gelangen.

Die Südbahn zieht ihren Wagenpark aus Kroatien und Slawonien zurück.

Die Verwaltung der Südbahn hat Auftrag gegeben, daß ihr gesamter Fahrpark aus Kroatien und Slawonien zurückgezogen werde.

Kölnische Zeitung
2/II. 1918

Die Verkehrsnot.

Wie Staatssekretär Solf in seinem Funkspruch an Lansing feststellt, bedeuten die Forderungen des Verbandes auf Ernährung der Besatzungstruppen und auf Herausgabe eines Fünftels unsers an sich schon unzureichenden Eisenbahnmaterials die Gefahr einer allgemeinen Hungersnot. Dieser Gefahr muß man — selbst wenn man hofft, daß Präsident Wilson Milderungen durchsetzen könnte, wenn er will — kaltblütig ins Auge schauen. Wir müssen ungesäumt alles ins Werk setzen, um diese Gefahr zu beseitigen. Sie kann beseitigt werden, wenn wir jetzt noch in letzter Stunde das jetzige Ernährungs- und Lebensmitteltransportsystem ergänzen. In unserm bisherigen Ernährungs- und Anfuhrsystem haben wir uns Experimente geleistet, deren verhängnisvolle Wirkung uns heute erst aufgeht. Daß Städte des Westens nicht aus Westfalen, Ostfriesland und Hannover, sondern aus Ostpreußen, daß Kassel wiederum aus andern Teilen des Ostens mit Kartoffeln versorgt wurde, sind so haarsträubende Ausgeburten des grünen Tisches, daß sie unsre Feinde, wenn sie ihnen bekannt geworden sein sollten, wohl auf den Gedanken bringen könnten, wir müßten in der Lage sein, uns mit einem kleinern Wagenpark einzurichten. Und doch ist dies nicht der Fall. Der Entziehung der Verkehrsmittel, die zusammentrifft mit dem Rücktransport großer Heeresmassen und Materialbestände, bedeutet nun aber die zeitweilige Erschwerung jeder Lebensmittelanfuhr auf längern Strecken.

Das alte Verhältnis zwischen Stadtgebiet und umliegender Landschaft muß also zur vorübergehenden Deckung dieses Mankos wieder hergestellt werden. Hier heißt es, mit geschickter Hand alles wieder gutmachen, was in drei Jahren der Zwangswirtschaft durch Verordnungen, Gendarme und übereifrige Kreissekretäre an Vertrauen und Beziehungen der Bevölkerungskreise zueinander zerstört worden ist. Die Verhältnisse und Stimmungen auf dem Lande haben im Kriege einen gründlichen Wandel erfahren. Der Landbewohner bringt nichts mehr zur Stadt; er hat das Gefühl, daß ihm aus seiner Wirtschaft für die Allgemeinheit zu viel entzogen wird. Die Hamster aus der Stadt bestätigen ihm durch ihre Klagen, daß die ihm entzogenen Kartoffeln, Hafer und Brotgetreide, um nur vom wichtigsten zu reden, auch nicht zur Sättigung der Städter ausreichen. Er wird mißtrauisch, er glaubt, daß er das Opfer willkürlicher Bestimmungen verständnisloser Beamten geworden ist. Er ist daher halsstarrig gegen jeden im Verwaltungswege an ihn gerichteten Weckruf, zugunsten der Allgemeinheit etwas Besonderes zu leisten an Arbeit, Opfer oder Einschränkung. Mit diesen Verhältnissen muß gerechnet werden, wenn man heute versucht, in der Stunde der schwersten Verkehrsnot Stadt und Land wieder zusammenzubringen.

Nicht behördliche Stellen, nicht behördliche Anforderungen, nicht der Gendarm und der Landrat, sondern Vertrauensmänner der ländlichen Bevölkerung, die Geistlichen und die Lehrerschaft, müssen von Tag zu Tag in jedem Dorfe durch persönliche Einwirkung auf die Bewohner die Hergabe aller entbehrlichen landwirtschaftlichen Erzeugnisse erwirken. Diese Vertrauensleute haben die Früchte ihrer Sammeltätigkeit bei sich in Verwahrung zu nehmen und den Bauern aus ihnen ausgehändigten Mitteln zu bezahlen. Damit wäre die Schwierigkeit überwunden, daß der Bauer aus Furcht vor der Nichtbezahlung von seiten der neuen Gewalten in den Städten mit der Hergabe von Lebensmitteln zurückhält.

Ist der Bauer durch angemessene Preise, durch Barzahlung und durch ausschließliche Verhandlung mit seinen Vertrauensleuten zur Hergabe von Lebensmitteln bewogen worden, so müssen die gesammelten Lebensmittel zur Stadt geschafft werden. Die Hauptlinien der Eisenbahnen stehen zu diesem Zwecke voraussichtlich vielfach nur in sehr geringem Umfange zur Verfügung, da das Material für Lokalgüterzüge fehlen wird. Entweder wird es von der Heeresverwaltung beansprucht werden oder dem Feinde zugeführt. Hier können in erster Linie nur Sammelladungen der Klein- und Straßenbahnen sowie Kraftwagenlinien Verwendung finden. Der Verkehr der Straßenbahnen in den Innenstädten muß ganz ausfallen oder auf Arbeiterzüge beschränkt werden, damit alle verfügbaren Wagen in raschester Zugfolge auf den Außenlinien in der Umgebung der Städte verwandt werden. Dann muß dafür gesorgt werden, daß Kleinbahnen, die meist von Städten in ländliche Gegenden hinausführen, wenn sie nicht über genügende Güterwagen verfügen, auch die Mehrzahl ihrer Personenwagen zum Lebensmitteltransport einstellen. Milchkannen, Kartoffelsäcke und Gemüsekörbe können sehr wohl in diesen Wagen verstaut werden. Endlich sind regelmäßige Botenfahrten zwischen den einzelnen Dörfern und den Endpunkten der Lokalbahnen einzurichten. Dazu sind Lastkraftwagen und gut bezahlte Privatfuhrwerke zu verwenden, auch kleinere Möbelwagen, die man den Lastkraftwagen anhängen kann. Die Verpackungsfrage ist unter Zuhilfenahme der Stadtbevölkerung zu lösen. Wenn jeder Haushalt einen Verpackungsgegenstand (Sack, Kiste, Korb oder dergl.) hergibt, so ist schon viel geschehen. Industrielle und Geschäftsleute müssen hier wie auch bei der Gestellung von Fuhrwerken, Autos und geübtem Packpersonal — worauf viel ankommt — zur Mitwirkung herangezogen werden. Alles dieses muß in kürzester Zeit mit Einsicht und Entschlußkraft durchgeführt werden.

Es kann durchgeführt werden, wenn die kurze Spanne Zeit, die uns zur Verfügung steht, dazu verwandt wird, sowohl alle Beteiligten über ihre Pflichten aufzuklären und sie zur Mitwirkung aufzurufen, als auch die erforderlichen technischen Vorkehrungen zu treffen. Stadtverwaltungen, Geistlichkeit und Lehrerschaft müssen sofort den Zusammenschluß finden, um die schwersten Gefahren von unserm Volke abzuwenden. Zu Beratungen und Erwägungen ist keine Zeit mehr vorhanden. Handeln ist eine Ehrenpflicht.

Die Zeit
2./XI. 1918

92

Schutz für den Bahnverkehr!

Einer unserer Mitarbeiter hatte Gelegenheit, gestern nachmittags mit einem leitenden Bahnfunktionär über die derzeitigen Verkehrsverhältnisse zu sprechen. Der Beamte äußerte sich in folgender Weise:

„Sie werden im Interesse des Staates, vor allem aber im Interesse Wiens handeln, wenn Sie an den Nationalrat den Appell richten, unverzüglich einzugreifen und sich um eine Organisation der Truppenabtransporte zu bekümmern. Denn seit heute herrscht einfach ein wildes, wirres Chaos, das, wenn es fortdauert, zu einer imminenten Gefahr werden muß. Aufgabe des Nationalrates wäre es, vor allem der Südbahn sein Augenmerk zuzuwenden. Wie ich eben hörte, hat sich heute früh in Bruck an der Mur ein aus etwa tausend tschechischen Soldaten bestehendes Ersatzbataillon aufgelöst, am dortigen Bahnhof die Zusammenstellung eines Sonderzuges veranlaßt und ist hierauf mit den Waffen nach Wien weitergereist, um von hier aus in die Heimat zu fahren. Ein ähnlicher Vorfall: Aus Wiener-Neustadt sind Mannschaften eines dortigen großen Militärdepots, die sich vorher ganz nach Belieben mit allen ihnen wünschenswert erscheinenden Vorräten ausgerüstet hatten, nach Wien gekommen, um weiterzufahren.

Es besteht die Gefahr, daß solche Fälle typisch werden, und dem könnte vorgebeugt werden, wenn auf großen Stationen südwärts von Wien Kommandostellen errichtet würden, die — wenn nur irgend möglich — den militärischen Zuzug nach Wien aufhalten und alle Transporte tunlichst über Nebenwege ableiten. Denn man darf es doch nicht darauf ankommen lassen, daß in der Reichshauptstadt, die so schwer unter dem Mangel an Unterkünften und an Lebensmitteln leidet, von Tag zu Tag größere Soldatenmassen sich ansammeln, um hier dann abzuwarten, ob sie weiterbefördert werden können. Hier sollte der Nationalrat eingreifen; der Bahnverkehr aus Wien muß unter jeder Bedingung freigehalten werden!“

Neues Wiener Tagblatt
2/XI. 1918

93

Der Zugsverkehr nach Böhmen.

Der Bahnverkehr auf der Ostbahn hat eine vollständige Umwälzung erfahren, der gleichzeitig eine große Verminderung der Zugsverbindungen bedeutet.

Die Linien der nach Böhmen gehenden Züge haben seit dem Bestande des tschecho-slowakischen Staates ihre örtliche Begrenzung in Grußbach. Hier endigt der Bereich der Ostbahndirektion. Von Wien werden in dieser Richtung täglich zwei Personenzüge abgelassen, und zwar um 6 Uhr 40 Min. und um 3 Uhr 55 Min. nachmittags, die aber ausschließlich Militärpersonen zur Verfügung stehen. An Zivilpersonen werden überhaupt keine Fahrkarten ausgefolgt. Der Frachtenverkehr ist vollständig sistiert.

Die Strecke der Nordbahn endigt nächst Lundenburg. Hier werden die von Wien eintreffenden und nach hieher abgehenden Züge von tschecho-slowakischen Amtsorganen und Sokolisten kontrolliert, und die Fahrgäste, die nach Wien und Deutschösterreich Lebensmittel oder Bedarfsartikel mitführen, haben sie abzuliefern. Die Gegenstände werden sodann zur Veräußerung gebracht. Unter diesen Verhältnissen ist ein Zugsverkehr nicht durchzuführen, der auch hier eigentlich nur für Militärpersonen besteht, während Zivil ausgeschaltet ist.

Aehnlich sind auch die Fahrtmöglichkeiten auf der Nordwestbahn, deren Linien von Wien nach Böhmen gehen.

* * *

Tetschen, 31. Oktober. (Privattelegramm.) Die deutsche Paßrevision und das deutsche Grenzkommando wurden heute von Tetschen und Bodenbach nach Schandau verlegt. Der Zugsverkehr wurde wieder aufgenommen.

Arbeiterzeitung
3./XI. 1918

94

Die Verstopfung der Südbahn.

Vom Abgeordneten August Forstner wird uns geschrieben: Auf meiner Rückreise von Pola erlebte ich schauderhafte Dinge. Die Fahrt von Divaca nach Laibach allein dauerte vierzehn Stunden. Flüchtlinge und Truppen von der Front und den von Jugoslaven in Besitz genommenen Gebieten Istriens sowie aus Triest stehen in Massen auf den Bahnhöfen und erwarten ihren Abtransport. In Laibach stehen ungeheure Kolonnen von mit Militär und Flüchtlingen besetzten Zugsgarnituren und können nicht abgelassen werden, weil Maschinen und Maschinenpersonal fehlen. Die wenigen Züge, es sind das nur die normalmäßigen, die von Laibach abgehen können, sind auf den Treppen, Waggondächern, Lokomotiven und Tendern derart besetzt, daß keine Stecknadel Platz finden könnte. Bei dem gestern nachmittag in Wien eingetroffenen Schnellzug sind nicht weniger als fünf Todesopfer zu beklagen. Die auf den Bahnhöfen wartenden Militärpersonen haben keine Möglichkeit, sich Lebensmittel beschaffen zu können, und es besteht daher die Befürchtung, daß sie sich Lebensmittel unter Umständen zu beschaffen versuchen werden, die für die Bewohner der Ortschaften von bösen Folgen begleitet sein können. In Pragerhof wurde die Restauration gestürmt und geplündert, die Einrichtungsgegenstände zertrümmert. In Graz und Mürzzuschlag wurden die Postwagen restlos geplündert. Es wird erzählt, daß die Eisenbahnbrücke bei Aßling gesprengt sein soll, weshalb sich der ganze Massenandrang über Istrien, Krain und Steiermark ergießt. Hier muß Abhilfe geschaffen werden, Lokomotiven und Zugsgarnituren müssen beigestellt werden, um den Abtransport raschestens bewerkstelligen zu können. Das liegt im Interesse der ganzen Bevölkerung.

Die Stationsleitung in Laibach hält den Verkehr nach Ober- und Unterkrain aufrecht und führt Beschwerde, daß die Stationen in Deutschösterreich keine Lokomotiven mit geschultem Maschinenpersonal zur Verfügung stellen.

Ich schilderte in einem ausführlichen Telegramm von Laibach aus dem deutschen Staatsrat die gefährliche Lage und bat um Abhilfe. Es scheint mir aber, als ob der Mangel an Lokomotiven und die von der Stationsleitung in Laibach gegebene Darstellung nicht die ausschließliche Ursache dieser Zustände sein könne. Die jugoslavische Regierung scheint einen großen Teil der Schuld hieran zu tragen. Der Abgeordnete Verstovšek, der jugoslavische Minister des Innern, hat am 1. November alle deutschen Bahn- und Postbeamten bis Ehrenhausen, St. Veit an der Glan und an der Kärntner Strecke bis Spittal an der Drau ihres Postens enthoben und durch Slovenen ersetzt. Die Briefzensur wurde ab 2. November eingeführt. Hieraus ist ersichtlich, daß der jugoslavische Staat seinen Machtbereich weit in deutsches Gebiet hinein ausdehnt. Die deutschen Südbahnangestellten fühlen sich in ihrer persönlichen Sicherheit durch die fanatischen Jugoslaven auf das ärgste gefährdet. Die Direktion der Südbahn läßt das alles ruhig geschehen, ihr scheint das gute Einvernehmen mit den Jugoslaven wichtiger zu sein als die glatte Abwicklung der Dienstgeschäfte. Die deutschen Bahn- und Postbediensteten drohen mit der Einstellung der Dienstleistung. Aus Marburg sind Abordnungen an den deutschen Staatsrat abgesendet worden und bei der sozialdemokratischen Parteileitung ist ein Telegramm der Marburger Parteigenossen eingelangt, in welchem ersucht wird, die Reichsparteivertretung möge ihren Einfluß im deutschen Staatsrat dahingehend geltend machen, daß bei der erfolgten Besitzergreifung aller Bahnlinien südlich von Ehrenhausen durch die Exekutive des jugoslavischen Nationalrates Leben und nationaler Schutz der betroffenen Bevölkerung gewährleistet wird. Hier ist Abhilfe dringend nötig.

Neues Wiener Tagblatt
4./XI. 1918

95

Verbot des Güterverkehrs im südslawischen Gebiete.

Laibach, 3. November. Die Nationalregierung in Laibach hat eine Verordnung hinausgegeben, wonach auf den Eisenbahnen des südslawischen Gebietes der private Güterverkehr bis auf weiteres eingestellt wird. Dem ehemaligen k. u. k. Heere angehörende Transportmittel dürfen überhaupt nicht, andre Eisenbahngüter nur gegen sichere Gewähr über die Grenze gelassen werden.

Vom weichenden Militär, Autos oder anderen Fahrzeugen, etwas zu kaufen, ist untersagt. Die das südslawische neutrale Gebiet passierenden Militärfahrzeuge sind mit Beschlag zu belegen und dem südslawischen Staatsgute als Eigentum einzuverleiben. Bargeld- und Warensendungen über die Grenze des südslawischen Gebietes sind verboten. Die Abfertigung von Transitopaketen ist ebenfalls eingestellt. Der telegraphische und telephonische Verkehr wird aufgehoben.

Neues Wiener Tagblatt
4./XI. 1918

96

Die Verhältnisse auf der Südbahn.

Trotz aller Schwierigkeiten Aufrechterhaltung des Personenzugsverkehres.

Auf Grund eingeholter authentischer Erkundigungen sind wir in der Lage, mitteilen zu können, daß auf den Linien der Südbahn, auch in Südsteiermark und Krain, der Verkehr trotz des gewaltigen Andranges heimkehrender Soldatenmassen noch verhältnismäßig geregelt vonstatten geht. So konnten bisher alle Personenzüge durchgehend von und nach Süden rollen, wenn auch natürlich mit ganz beträchtlichen Verspätungen, die selbstverständlich sind, wenn man bedenkt, daß die gegenwärtig an die Südbahn gestellten Anforderungen noch weitaus gewaltiger sind als jene während der Zeit der Mobilisierung.

Die Verwaltung der Südbahn betrachtet es im dringendsten Interesse der Allgemeinheit als ihre erste Aufgabe, die ungestüm auf Abtransport in die Heimat drängenden Militärmassen zu befördern. Hiebei kam es allerdings in vielen Stationen zu Uebergriffen und Ausschreitungen der Soldaten, welche vom Bahnpersonal nicht verhindert werden konnten, da die Einflußnahme und Unterstützung der militärischen Stellen vollständig aufgehört hat.

Die Südbahnverwaltung hat auch alle ferner notwendigen Vorkehrungen getroffen, um den Betrieb aufrechtzuerhalten, und auch das infolge Krankheit und Wegfall der militärischen Aushilfsmannschaften stark reduzierte Exekutivpersonal bemüht sich mit bewunderungswürdiger Ausdauer, der ungeheuren Aufgabe nach Menschenmöglichkeit gerecht zu werden.

Die Verwaltung der Südbahn hat den Betrieb aller ihrer Linien nicht aus der Hand gegeben und wird, wie immer sich auch die zukünftige Entwicklung gestalten mag, ihr gesamtes Personal, welcher Nationalität es auch sei und auf welcher Strecke es auch Dienst versieht, niemals im Stiche lassen. Es sind daher die infolge alarmierender Gerüchte bei einem Teile der Südbahnbediensteten bestehenden Befürchtungen völlig grundlos.

Wenn trotz der zahlreichen bereits oft dargelegten Schwierigkeiten die Eisenbahnen ihre gewaltigen Aufgaben erfüllen sollen, muß Militär und Zivil dringendst aufgefordert werden, mit Rücksicht auf die ungeheuren Anforderungen Besonnenheit und Mäßigung beim Transport zu bewahren. Es geht nicht an und schafft nur böses Blut, wenn von betriebsunkundigen Personen als Ursache der ganz unvermeidlichen Verkehrsstockungen mangelnde Vorkehrungen oder gar böswillige Absicht ausgegeben

Fremdenblatt
4./XI. 1918

97

Die Donau-Save-Linie.

S. K. Agram, 3. November. Nach den hier vorliegenden Meldungen haben die aus Serbien zurückgegangenen österreichisch-ungarischen Truppen in der Donau-Save-Linie Stellungen genommen, um einen weiteren Vormarsch der feindlichen Truppen zu verhindern. Bisher haben nur französische Patrouillen auf Flößen die Uebersetzung der Donau versucht, doch ist es zu keinem größeren Unternehmen gekommen, da die französisch-serbischen Truppen derzeit über kein Material verfügen, um die Donau zu übersetzen. Aehnlich ist auch die Lage längs der Save. Das Gebiet von Bosnien und der Herzegowina ist fast ganz von den österreichisch-ungarischen Truppen besetzt und gehalten. Die längs der Donau und Save stehende Ententearmee zählt ungefähr 50.000 Mann, zum größten Teil Franzosen. Von den serbischen Truppen hat ein Teil die Front verlassen. Es sind dies Truppen, die im Einvernehmen mit ihrem Kommando ihre Heimatsorte wieder aufsuchen. In Bosnien und der Herzegowina herrscht im allgemeinen Ruhe. Die Kundgebungen für den südslawischen Staat sind als rein patriotische Kundgebungen ohne Zwischenfälle verlaufen, da die Behörden keinerlei Hindernisse entgegenstellten.

Nach einer Meldung aus Cettinje verlassen die österreichisch-ungarischen Truppen Albanien. Einzelheiten fehlen aus Montenegro bisher vollständig.

Fremdenblatt
4/XI. 1918

98

Beschlagnahmen im südslawischen Staat.

K. Laibach, 3. November. Die Nationalregierung in Laibach hat eine Verordnung hinausgegeben, wonach auf den Eisenbahnen des südslawischen Gebietes der private Güterverkehr bis auf Weiteres eingestellt wird. Dem ehemaligen k. u. k. Heere angehörende Transportmittel dürfen überhaupt nicht, andere Eisenbahngüter nur gegen sichere Gewähr über die Grenze gelassen werden.

Vom weichenden Militär, Autos oder anderen Fahrzeugen, etwas zu kaufen, ist verboten. Die für das südslawische neutrale Gebiet passierenden Militärfahrzeuge sind mit Beschlag zu belegen und dem südslawischen Staatsgute als Eigentum einzuverleiben. Bargeld und Warensendungen über die Grenze des südslawischen Gebietes sind verboten. Die Abfertigung von Transitopaketen ist ebenfalls eingestellt. Der telegraphische und telephonische private Verkehr wird aufgehoben.

Reichspost
4/XI. 1918

99

Freiwilliger Ordnungsdienst der Hochschüler.

Vormittags um 9 Uhr waren die Hörer der Wiener Universität in die Aula beschieden, um Mitteilungen des Staatsrates entgegenzunehmen. Es sprachen Abg. Dr. Waber und Rektor Dr. Becke, welche die Studenten aufforderten, einen freiwilligen unpolitischen Ordnungsdienst ins Leben zu rufen, eine Aufforderung, der die Studentenschaft mit Begeisterung Folge leistete. Einer Anregung, die Universität für die Zeit dieses Hilfsdienstes zu schließen, gab der Rektor keine Folge; er betonte vielmehr, daß die Universität offen sein müsse, damit die Studenten ein Heim haben, wo sie ihre Professoren und ihren Rektor jederzeit finden können. Den Hilfsdienstleistenden werde Nachsicht sicher sein. Es wurde beschlossen, den Hilfsdienst unter dem Zeichen des „Roten Kreuzes" zu versehen. Die sich Meldenden erhielten Legitimationen und sonderten sich dann nach Wahl nach Bahnhöfen. Sie marschierten dann nach dem Nord-, Nordwest-, Ost-, Süd-, West- und Franz-Josef-Bahnhof ab. Den gefaßten Beschlüssen gemäß erließ der Hochschulausschuß folgenden Aufruf: Tretet dem freiwilligen unpolitischen Hilfs- und Ordnungsdienst bei! Ihr übernehmet damit nur die Verpflichtung, bei allen Gelegenheiten für geordnetes Vorgehen einzutreten, Terror und Plünderung zu verhindern, wo es immer geht, Hilfe zu leisten! Jeder, der sich jetzt nicht auf den Boden der Gewalt stellen will, ist zur Mitarbeit aufgerufen! Der Dienst geschieht unbewaffnet. An allen Hochschulen Wiens sind Sektionen gebildet worden. Vorläufig wird von dort aus vermittelt. In allen Bezirken bilden sich weitere Sektionen.

Zur Stunde ist auf den Bahnhöfen dringendst Hilfe nötig. Aber auch Spitäler, Krankenzüge, Unterkunftsstationen brauchen Unterstützung. Dazu bedarf es der Hilfe aller tatkräftigen Menschen!

Jeder kann wertvolle Mitarbeit leisten! Unabsehbares Unheil muß verhütet werden.

Die Anmeldung erfolgt in der Aula aller Hochschulen; an der Universität Tag und Nacht. Der Hochschülerausschuß.

Wie der Ausschuß mitteilt, hat er den Dienst heute früh aufgenommen und bereits einen sichtbaren Erfolg erzielt; doch habe man noch viel zu wenig Leute. Besonders werden Frauen für Kanzleien, jüngere Kräfte für Nachrichten und Botengänge, für Telephondienst, Unterkünfte für durchziehende Soldaten, Wagen, Automobile usw. gebraucht. Auch Organisationen werden gebeten mitzuarbeiten.

Die Zustände auf den Bahnhöfen.

Die Schaffung dieses Ordnungsdienstes war wohl eine der dringendsten Notwendigkeiten; denn was sich gestern auf den Bahnhöfen abgespielt hat, gehört nach Wildwest. So wird uns von einem Augenzeugen berichtet: Auf der Südbahn kamen im Laufe der Nacht von Samstag auf Sonntag und Sonntag vormittag eine Reihe von Zügen an, die nicht nur im Innern der Waggons eine Unzahl von ungarischen, tschechoslowakischen und anderssprachigen Soldaten brachten, sondern auch Scharen von Soldaten auf den Dächern mit sich führten. Die Mengen ergossen sich auf den Wiedner Gürtel, wo sie teilweise mit den „O"-Wagen zur Franz-Josefsbahn, teilweise mit den „O_2"-Wagen zur Nordbahn fuhren. Der Großteil von ihnen aber strebte oft schwer gepackt dem Ostbahnhof zu, um die Heimreise nach Ungarn anzutreten. Auf dem kurzen Wege vom Süd- zum Ostbahnhofe wurden die Soldaten nun von förmlichen Räuberbanden überfallen und ihres Hab und Gutes beraubt. Der Anlaß hiezu war folgender:

Da unseren Heimkehrern aus den anderen Nationalstaaten Waffen, Munition und andere ärarische Ausrüstungsgegenstände weggenommen werden, sah sich unsere Heeresverwaltung genötigt, den Heimkehrern fremder Nationalität die ärarischen Gegenstände abzunehmen, was ganz in der Ordnung war. Leider war die Zahl der mit diesem Geschäfte beauftragte Militärpersonen viel zu gering, so daß sich zu ihrer „Unterstützung" bald allerlei Gesindel einfand, das die Soldaten einfach überfiel und ihnen nicht nur die ärarischen Gegenstände wegnahmen, sondern ihnen auch die private Habe raubte, mit den geraubten Sachen aber das Weite suchte, um sie in den nächsten Seitengassen gleich auf der Straße zu verkaufen. Wohl wurden von der Polizei, vom Militär und von Zivilisten manche dieser Räuber nach aufsehenerregenden Hetzjagden festgenommen, doch waren die Kräfte der Ordnung gegen den zahlreichen Mob vollkommen unzureichend, so daß die Unterstützung, die sie jetzt durch die deutschen Hochschüler erhalten nur sehr zu begrüßen ist. Daß selbst Zivilpersonen nicht sicher waren, zeigt folgender Fall: Heute nacht gingen der Stickereigeschäftsinhaber Josef Nowak und ein Herr Alois Leder von der Südbahn nach Hause. Auf dem Wiedner Gürtel wurden sie von mehreren Leuten, die Soldatenuniform und rote (!) Kokarden an den Mützen trugen, überfallen. Nowak wurde durch Bajonettstiche am Kopfe verletzt. Einer der Täter konnte verhaftet werden. Die anderen, etwa sechs an der Zahl, flüchteten. Aehnlich wie auf der Süd- und Ostbahn ging es auch auf der Nordbahn zu. Hier wurde u. a. heute nacht auch der Infanterist Bruno Schwarz von mehreren Soldaten und Zivilsten überfallen, beraubt und derart mißhandelt, daß er mehrfache Verletzungen am Kopfe und im Gesichte erlitt.

Der Dienst der Akademiker auf den Bahnhöfen wird aber auch in das Chaos, das sich nach der Ankunft jedes Zuges vor den Bahnhöfen entwickelt, Ordnung bringen; denn jeder Zug bringt Soldaten und Kriegsgefangene aller Nationen, Pflegepersonal, Kranke und Verwundete, von denen viele der deutschen Sprache nicht mächtig nach der Ankunft hilflos in Wien stehen.

Fremdenblatt
5./XI. 1918

Der Bahnhofsdienst der Hochschüler.

Der Hilfsdienst, den die Wiener Hochschüler zur Aufrechterhaltung der Ruhe und Ordnung an den Bahnhöfen leisten, ist außerordentlich wertvoll und hat schon die besten Erfolge gezeitigt. Daß sich der Verkehr auf den Bahnhöfen im ganzen großen ruhig abspielt, ist einzig dem Ordnungsdienst der Hochschüler zu verdanken, der vom unpolitischen Hochschulausschuß organisiert wird. Wie schon dieses Wort besagt, stellt unsere Hochschuljugend, unabhängig von jeder behördlichen Instanz, im Interesse des neuen Staatswesens, insbesondere Wiens, alle politischen und parteilichen Angelegenheiten zurück. Da aber der Hochschulausschuß an seiner Spitze noch keinen Mann gestellt hat, der mit der nötigen Vollzugsgewalt ausgestattet ist, gibt es in der Befolgung der Verfügungen bezüglich des Wachdienstes noch gewisse Schwierigkeiten, in denen nationale und parteiliche Erwägungen noch nicht ganz zu wirken aufgehört haben. Dies kann der hochsinnigen und opfervollen Tätigkeit der akademischen Jugend Abbruch tun und es ist Veranlassung gewesen, gestern abends eine Versammlung in die Aula der Universität einzuberufen, um an eine straffere Organisation zu schreiten. Die hiezu nötigen Beschlüsse werden erst in den nächsten Tagen gefaßt werden. Gestern galt es nur, für den Augenblick wegen des Ueberwachungsdienstes gewisse Maßnahmen zu treffen und das aus den Hochschülern sich rekrutierende Personal zu vergrößern. Als die dringendste Aufgabe wurde die Ueberwachung des Süd- und Nordbahnhofes bezeichnet. Gleich nach der Versammlung traten viele Teilnehmer dem Dienste bei, darunter auch Studentinnen, die beim Sortieren der Uniformstücke und bei deren Inventur beschäftigt werden, und wurden noch in der vergangenen Nacht verwendet. Aber dem Ausschuß stehen viel zu wenig Leute zur Verfügung. Es ergeht hiemit an sämtliche Hochschüler und Hochschülerinnen Wiens der Aufruf, sich beim unpolitischen Hochschulausschuß in der Universität in möglichst großer Zahl zu melden, um die materiellen und damit auch geistigen Güter Wiens zu schützen! Die Hochschüler sind immer als erste unter den Kulturträgern gestanden. Sie werden auch in diesen schweren Zeiten ihre ideale Pflicht erfüllen. Es muß aber an die Behörden der dringende Aufruf ergehen, dieses Bestreben mit allen Mitteln zu unterstützen. Ein Versprechen, wie es heute vom Nationalrat gegeben wurde, durch ein paar Tage Löhnung und Menage zu bewilligen und allenfalls in der Bekleidungsfrage materiell mitzuwirken, ist zu wenig.

Akademischer Bahnhofsdienst.

Gestern abends fand beim Bürgermeister eine Beratung mit einer Abordnung des Akademikerkomitees statt, welches sich zur Aufgabe gestellt hat, zur Unterstützung der Polizei auf allen Wiener Bahnhöfen einen Dienst einzurichten, um den ankommenden und abreisenden Soldaten bei ihrer Weiterbeförderung, resp. Unterbringung behilflich zu sein. Hiebei wurde die Frage der Bereitstellung von Schulen zur Bequartierung der durchreisenden Mannschaft einer eingehenden Erörterung unterzogen.

Einstellung der Vorlesungen an der Universität.

Infolge der Betrauung der Studentenschaft mit dem Ordnungsdienst auf den Wiener Bahnhöfen, der gestern vom Staatsrat beschlossen wurde, hat der Rektor der Universität Professor Becke die gesamte Studentenschaft in diesen Dienst gestellt und die Vorlesungen für die nächsten Tage eingestellt.

Neue Freie Presse
5/XI. 1918

102

Eisenbahnen und Schiffahrt in den Waffenstillstandsbedingungen.

Wien, 4. November.

In den Waffenstillstandsbedingungen sind auch Verfügungen über die Eisenbahnen und die Schiffahrt enthalten. Nach Punkt 3 hat in den besetzten Gebieten das Material der Eisenbahnen an Ort und Stelle zu verbleiben und wird an die Alliierten und die Vereinigten Staaten nach den vom Oberkommandanten der militärischen Kräfte erteilten Weisungen ausgeliefert. Im Kriege ist es Praxis, daß der besetzende Teil dort, wo ein gut funktionierender Eisenbahnapparat vorhanden ist, durch das alte Personal den Betrieb fortführen läßt und durch seine Vertrauensmänner die Kontrolle ausübt. So ist in Rumänien die Mehrzahl der Eisenbahnbeamten auf den Posten verblieben, hat den Dienst gemacht und die deutschen und österreichisch-ungarischen Militärbehörden haben den Verkehr überwacht. Anders liegt die Sache, wenn der Eisenbahnapparat aus irgendeinem Grunde nicht vollständig funktioniert, wie dies in der Ukraine und in Russisch-Polen zu beobachten war. Dann gibt es wieder zwei Möglichkeiten. Entweder ist der besetzende Teil in der Lage, ein genügendes Personal beizustellen — das ist in Russisch-Polen geschehen, wo die Deutschen, Oesterreicher und Ungarn das Netz rein militärisch betrieben haben — oder es kann, wie in die Ukraine, nicht mehr die notwendige Zahl von Eisenbahnangestellten entsendet werden; dann beschränken sich die besetzenden Truppen, wie es das österreichisch-ungarische und deutsche Militär getan hat, darauf, den Verkehr nur in dem für ihre Interessen notwendigen Umfange aufrechtzuerhalten.

Hinsichtlich der Schiffahrt wird verfügt, daß österreichisch-ungarische Schiffe, die auf der Fahrt angetroffen werden, der Kaperung mit jenen Ausnahmen unterliegen, die eine Kommission der Alliierten und der Vereinigten Staaten zuläßt. Damit ist ausgesprochen, daß Schiffe, die sich in einem Hafen befinden, nicht gekapert werden, womit das Eigentum der Schiffahrtsgesellschaften und privaten Reedereien gesichert ist, da angenommen werden kann, daß sich die allermeisten Schiffe, die bisher für die Heeresverwaltung oder Kriegsmarine in freier Fahrt waren, in die nächsten Häfen begeben haben. Punkt 7 dürfte sich, nach der in Schiffahrtskreisen bestehenden Ansicht, nur auf das Schwarze Meer beziehen, wo sechs österreichische und ein ungarisches Schiff zur Gesellschaft „Curina" vereinigt wurden, um Lebensmittel aus der Ukraine hereinzubringen. Daß diese Schiffe der Entente zu „überlassen" sein werden, wird dahin aufgefaßt, daß die Entente für die Benützung dieser Schiffe eine Gebühr entrichten wird. Die Ausnahmen, welche eine Kommission hinsichtlich der Kaperung zuläßt, dürfte die Bereitstellung von österreichischen Schiffen für Lebensmitteltransporte betreffen. Das könnte auch auf die im Schwarzen Meere befindlichen Schiffe zurückwirken, die von der Entente vielleicht übernommen werden dürften, um Lebensmittel nach Triest und dem Binnenland zu bringen. Seitens der Reedereien und Schiffahrtsgesellschaften dürfte schätzungsweise eine Tonnage von 400.000 Tonnen Tragfähigkeit zur Verfügung stehen. Dazu kommen in Spanien 13 österreichische und neun ungarische Schiffe, deren Tonnage auf etwa 150.000 Tonnen veranschlagt werden kann. Diese Schiffe würden genügen, sehr große Getreidesendungen aufzunehmen. Das Handelsministerium hat vor einiger Zeit Erhebungen über diese Frage gepflogen und dabei in Aussicht genommen, daß zunächst ungefähr 75.000 Tonnen an Lebensmitteln und verschiedenen Bedarfsartikeln importiert werden sollen.

Fremdenblatt
6./XI. 1918

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

In der gestern unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Exz. Dr. Karl R. v. Leth abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, auf deren Tagesordnung die Beschlußfassung über den Antrag des Verwaltungsrates wegen Verpachtung der gesellschaftlichen Unternehmungen in Kladno stand, verlas Generalsekretär Karl Neblinger den bezüglichen Bericht des Verwaltungsrates. In der Debatte machten die Aktionäre Frany und Dr. Schostal im Hinblick auf die bestehende valutarische Unsicherheit Bedenken gegen die proponierte Transaktion geltend, denen Verwaltungsrat Generaldirektor Dr. Günther unter Darlegung der für die Gesellschaft aus dem Pachtvertrage jedenfalls resultierenden Vorteile entgegentrat. Bei der sodann vorgenommenen Abstimmung wurde der Verwaltungsrat in Gemäßheit seines Antrages mit allen gegen 11 Stimmen ermächtigt, den Pachtvertrag unter den seinerzeit mitgeteilten Bedingungen zum formellen Abschluß zu bringen.

Der Bericht des Verwaltungsrates.

Der Bericht des vereinigten Verwaltungsrates über die Verpachtung der gesellschaftlichen Unternehmungen in Kladno besagt u. a.: Die Kohlenwerke der Staatseisenbahngesellschaft haben mit jenen der Ausschließend priv. Buschtiehrader Eisenbahn gemeinschaftlich das Regie-Kohlenverkaufsbureau in Prag unterhalten. Infolge des Abverkaufes der Kohlenwerke der Buschtiehrader Bahn wurde dieses Gemeinschaftsverhältnis aufgelöst, so daß die Kohlenwerke der Staatseisenbahngesellschaft ihre Erzeugnisse weiterhin allein hätten verkaufen müssen. Wenn dieser Verkauf auch an sich keine übermäßigen Schwierigkeiten geboten hätte, so wurde dadurch doch die schon früher bestandene Neigung zur Veräußerung oder Verpachtung der gesellschaftlichen Gruben und der Drahtseilfabrik in Kladno gestärkt und schließlich in uns der Entschluß zum Reifen gebracht, ein vorliegendes günstiges Anbot auf die Verpachtung dieser Anlagen vorbehaltlich der Zustimmung der Aktionäre anzunehmen.

Wir gingen bei der Annahme dieses Angebotes von der Erwägung aus, daß die augenblickliche Situation für eine solche Transaktion sehr günstig sei. In letzter Linie leitete uns dabei auch der Gedanke, daß es ein ungesunder Zustand sei, wenn eine hauptsächlich auf eine fixe Annuität als Einnahmsquelle rechnende große Gesellschaft durch den Betrieb von zu kleinen industriellen Unternehmungen zur Aufrechterhaltung eines für ihre sonstige Geschäftsgebarung nicht erforderlichen großen zentralistischen Verwaltungsapparates gezwungen ist. Nach dem in Aussicht genommenen Pachtvertrage trifft die Gesellschaft mit Ausnahme der aus ihren Pensionszusagen sich ergebenden Verpflichtungen aus keinem wie immer gearteten Titel irgend eine Belastung. Auch alle weiterhin durchzuführenden Investitionen gehen ausschließlich zu Lasten der Pächter. Für den richtigen Eingang des bedungenen Pachtschillings wurden alle möglichen Garantien getroffen, und zwar teils durch Bankgarantien, teils durch Hinterlegung von Effekten. Die oben angeführten Pachtraten sind namhaft höher als die Erträgnisse, die aus dem Betriebe der Gruben und des Drahtseilwerkes im Durchschnitte der letzten 10 Jahre erzielt wurden. Die Anlagen in Kladno stehen in der Bilanz pro 1917 mit rund 6 Millionen Kronen zu Buche.

Arbeiterzeitung
8./XI. 1918

104

Der Bahnhofverkehr. Noch immer sind die Bahnhöfe wahrhaft überschwemmt, nur ist nicht überall das Verhältnis zwischen Ankommenden und Abfahrenden dasselbe. Im Westbahnhof kommen täglich 10.000 bis 20.000 Personen an, es fährt aber nur ein Drittel dieser Anzahl fort. Dagegen sind die Franz Josefs-Bahn, Nordwestbahn und Nordbahn überlastet mit Abfahrenden und hier ist der Andrang außerordentlich groß. Auch die militärischen Fahrgäste müssen unterschieden werden. Neben den rückkehrenden deutschösterreichischen Soldaten treffen noch immer tschechische, polnische und ungarische Truppen ein. Dann sind die langen Züge der Kriegsgefangenen, die nach Norden, Osten und Süden in ihre Heimat gelangen. Außer den Gefangenen, die sich in Lagern aufhielten, treffen auch ganze Trupps von Kriegsgefangenen ein, die in der Stadt oder auf dem Land in Arbeit standen und sich dem Strome in geschlossenen Zügen einreihen. Die Kriegsgefangenen werden in Kasernen, besonders der Roßauer Kaserne, beherbergt, verköstigt und zum Bahnhof geführt. Sie werden nicht feindselig, sondern freundschaftlich behandelt. Tausende und Tausende fluten von einem Bahnhof zum anderen, unübersehbare Menschenmassen strömen durch das Land. In Wien allein ist eine Riesenarbeit zu leisten, damit sich die Beförderung dieser Hunderttausende in erträglicher Weise vollzieht, nicht glatt, nicht zufriedenstellend, aber wenigstens nicht katastrophal. — Die Polizeidirektion allein hat gestern 2500 Kriegsgefangene zu den Bahnhöfen gebracht und für ihre Heimbeförderung Sorge getragen. Die großen Ansammlungen eigener und fremder Soldaten in den Bahnhöfen geben auch vielem lichtscheuen Gesindel Anlaß, nach Beute zu suchen.

Neues Wiener Tagblatt
8./XI. 1918

105

Die Einschränkung des Personenzugsverkehres auf der Südbahn.

Für die nächste Zeit werden auf der Südbahnstrecke infolge der schwierigen Betriebsverhältnisse nur folgende Züge verkehren:

Fernverkehr:

Wien-Laibach Nr. 31 (Abfahrt 8 Uhr 10 Min. früh);

Wien-Laibach Nr. 35 (Abfahrt 9 Uhr 40 Min. abends).

Von Laibach aus ist mittels Güterzuges zeitweilige Verbindung bis nach Nabresina. Die Strecke Nabresina-Triest ist für den Personenverkehr eingestellt.

Lokalverkehr:

Wien-Payerbach Nr. 105 (Abfahrt 10 Uhr 50 Min. vormittags);

Wien-Payerbach Nr. 157 (Abfahrt 7 Uhr abends).

Außerdem verkehren Züge nach Wiener-Neustadt um 6 Uhr 10 Min. früh, um 5 Uhr 40 Min. nachmittags, um 7 Uhr 20 Min. abends und um 8 Uhr 40 Min. abends.

Ueber Pottendorf nach Wiener-Neustadt verkehren die Züge um 5 Uhr 45 Min. früh, um 12 Uhr 5 Min. mittags und um 6 Uhr 25 Min. abends.

Die Zeit

Abendblatt

8./XI. 1918

186

Zugsverkehr ab Wien.

Wie nicht anders zu erwarten, haben die plötzlich notwendig gewordenen Massentransporte weitere Einschränkungen im Personenzugsverkehr verursacht. Da von den maßgebenden Stellen dem berechtigten Verlangen nach ausreichender Publizierung aller Fahrplanänderungen noch immer nicht Rechnung getragen wird, unternehmen wir es wieder, unsere Leser über den derzeitig bestehenden Zugsverkehr ab Wien im laufenden zu erhalten. Nachstehend veröffentlichen wir in knappen Auszügen die Abfahrtszeiten der Wiener Züge, geordnet nach den einzelnen Bahnhöfen.

Ab Südbahnhof: 5.05 früh nach Weißenbach-Neuhaus; 6.10 früh nach Nagykanizsa über Wiener-Neustadt; 6.30 früh nach Leobersdorf; 8.10 früh nach Marburg; 10.45 vorm. nach Mödling; 10.50 vorm. nach Payerbach-Reichenau; 11.50 vorm., 1.30 nachm., 2.10 nachm. und 3.35 nachm. nach Leobersdorf; 5.40 nachm. nach Wiener-Neustadt; 6.30 abends nach Hainfeld und Gutenstein; 7.00 abends nach Payerbach-Reichenau; 7.20 abends nach Nagykanizsa über Wiener-Neustadt; 7.40 abends nach Vöslau; 8.40 abends nach Wiener-Neustadt; 9.40 abends nach Marburg; 9.45 abends nach Vöslau. Zum Abtransport der Mannschaftspersonen sind vom Südbahnhof folgende Züge vorgesehen: gegen Marburg ab Wien-Südbahnhof 9.10 vorm., 3.50 nachm. und 10 abends; gegen Ungarn über Wiener-Neustadt ab Wien-Südbahnhof 6 abends.

Ab Westbahnhof: 5 früh nach Amstetten; 6.10 früh nach Neulengbach; 7 früh nach Innsbruck; 7.20 früh nach Rekawinkel; 8.40 früh nach Salzburg und Villach; 12.10 nachm. nach Purkersdorf und Amstetten; 1.35 nachm. nach Purkersdorf; 2.20 nachm. nach Rekawinkel; 3.30 und 5.10 nachm. nach Neulengbach; 6 abends nach Salzburg; 6.15 abends nach Neulengbach; 6.50 abends nach Rekawinkel; 7.25 abends nach St. Pölten; 8.45 abends nach Neulengbach; 9.40 abends nach Innsbruck; 10.20 abends nach Innsbruck (nur für Militärpersonen); 10.30 abends nach Purkersdorf.

Ab Franz Josefs-Bahnhof: 5.25 früh nach St. Andrä-Wördern; 6.15 früh nach Gmünd und Prag; 6.55 früh nach Krems; 7.15 früh und 11.45 vorm. nach Tulln; 12.10 nachm. nach Kritzendorf; 12.20 nachm. nach Eger und Prag; 2.40 nachm. nach Tulln; 3.30 nachm. nach Prag und Eger; 4.30 nachm. nach Tulln; 5.25 nachm. nach Krems; 5.35 nachm. nach Absdorf-Hippersdorf; 7.25 abends nach Prag; 7.35 abends nach Tulln; 8.00 abends nach Eger; 9.30 abends nach Tulln; 10.30 abends nach St. Andrä-Wördern.

Ab Nordwestbahnhof: 5.55 früh und 7.29 früh nach Stockerau; 8.02 früh nach Lissa; 8.36 früh nach Korneuburg; 10.35 vorm., 12.25 nachm. und 2.20 nachm. nach Stockerau; 3.10 nachm. nach Lissa; 3.50 nachm., 4.53 nachm., 6.20 abends und 7.15 abends nach Stockerau; 7.55 abends nach Lissa; 8.05 abends nach Tetschen; 8.50 abends und 11.25 abends nach Stockerau.

Ab Nordbahnhof: 2.00 nach Krakau; 6.25 früh nach Leopoldau; 7.20 früh nach Krakau; 7.30 früh nach Brünn; 7.45 früh nach Leopoldau; 10.30 vorm. nach Lundenburg; 12.05 nachm. und 1.40 nachm. nach Leopoldau; 2.40 nachm. nach Lundenburg und nur für Militärpersonen bis Krakau; 3.10 nachm. nach Gänserndorf; 4.45 nachm. nach Brünn und Krakau; 6.30 abends nach Gänserndorf; 7.10 abends nach Krakau, nur für Militärpersonen; 8.30 abends und 8.48 abends nach Krakau.

Ab Ostbahnhof: 6.20 früh nach Stadlau; 6.40 früh nach Brünn und Prag; 7.15 früh nach Bruck a. d. Leitha; 8.10 früh nach Budapest über Marchegg; 11.45 vorm. nach Budapest über Bruck a. d. L.; 12.05 nach Mistelbach; 2.50 nachm. nach Bruck a. d. Leitha; 2.55 nachm. nach Marchegg; 3.55 nachm. nach Brünn und Prag; 5.40 nachm. nach Mistelbach; 7.01 abends nach Bruck a. d. Leitha; 7.35 abends nach Marchegg; 9.10 abends nach Budapest über Bruck a. d. Leitha; 11.10 abends nach Budapest über Marchegg.

Ab Aspangbahnhof: 6.15 früh nach Aspang; 6.50 früh, nur an Sonn- und Feiertagen bei Zulässigkeit der Betriebsverhältnisse, nach Aspang; 8.30 früh, nur an Sonn- und Feiertagen bei Zulässigkeit der Betriebsverhältnisse, nach Sollenau; 10.00 vorm. nach Aspang; 3.10 nachm. nach Hartberg; 7.15 abends nach Fehring.

Reichspost

10./XI. 1918

107

Das Verkehrswesen im jungen Deutschösterreich.

Mitteilungen des Staatssekretärs Jukel.

Der Staatssekretär für das Verkehrswesen hatte die Liebenswürdigkeit, einen unserer Mitarbeiter zu empfangen und ihm mehrere Fragen über seine Anschauungen und Absichten zu beantworten. Unser Mitarbeiter fragte zunächst über den Umfang des künftigen Wirkungskreises des Staatsamtes für Verkehrswesen.

Staatssekretär Jukel verwies auf den Namen des neuen Staatsamtes, aus dem schon zur Genüge hervorgehe, daß es sich hinsichtlich seines Wirkungskreises keineswegs um einen bloßen Ersatz des ehemaligen Eisenbahnministeriums handle, sondern, daß das neue Verkehrsamt alle Zweige des Verkehrswesens in einer Hand vereinigen soll. Deutschösterreich wird, auf sich gestellt, ein viel kleineres Staatsbahnnetz zu verwalten haben, als das bisherige Oesterreich. Das alte Staatsbahnnetz umfaßte rund 19.300 Kilometer, das künftige Deutschösterreich würde einschließlich der deutschen Teile der Sudetenländer rund 6700 Kilometer Staatsbahnen umfassen; dazu kamen bisher noch rund 3000 Kilometer Privatbahnen, während Deutschösterreich im vorerwähnten Umfang nur mehr rund 2200 Kilometer Privatbahnen umfassen wird. Der Wirkungskreis der obersten Eisenbahnbehörde ist demnach wesentlich geringer als früher und aus diesem Grunde gebietet die uns bei den gegebenen Verhältnissen obliegende Pflicht verdoppelter Sparsamkeit, daß der zur obersten Verwaltung der Eisenbahnen berufene Körper daneben möglichst auch andere dem Eisenbahnwesen verwandte Zweige der Verwaltung besorge. Solche Zweige sind vorerst das Postwesen im weitesten Umfange, also auch Telegraph und Fernsprecher, und die Schiffahrt. Außerdem aber werden zwei andere Verkehrszweige sich in Zukunft entwickeln, deren einer in seinen Anfängen in den Händen des Handelsministeriums liegt, nämlich der öffentliche Kraftwagenverkehr, während der andere erst in fernerer Zukunft ins Leben treten wird, ich meine den Luftverkehr.

Während also das neue Verkehrsamt infolge der Einschränkung des Staatsbahnnetzes leicht noch andere dem k. k. Eisenbahnministerium nicht zugewiesene Geschäfte übernehmen kann, wird der bisherige Geschäftskreis des k. k. Handelsministeriums in der nächsten Zukunft schon eine wesentliche Mehrbelastung aufweisen. Das Entstehen einer ganzen Reihe neuer Staaten: Tschecho-Slovakei, Südslavien, Polen, die Ukraine, das selbständige Ungarn vervielfältigen unsere ausländischen handelspolitischen Beziehungen; die Neuordnung unserer Beziehungen zu unseren bisherigen Freunden und Feinden bringt ebenfalls Mehrarbeit. Dazu kommt die eigentliche Uebergangswirtschaft und schließlich die Notwendigkeit, unser Wirtschaftsleben auch im Innern auf ganz neue Grundlagen zu stellen. Eine Entlastung des Handelsamtes durch Abtrennung der Post wäre also gewiß eine Erleichterung.

Der Fremdenverkehr ist heute zersplittert, gehört meiner Ansicht nach unbedingt in die Hände des Verkehrsamtes, dessen Tätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnpersonalverkehres doch schließlich das Rückgrat und die Grundlage für die technische Durchführung des Fremdenverkehres bietet.

„Welche Rückwirkungen wird die staatliche Neuordnung auf das Eisenbahnwesen ausüben?"

Abgesehen von der schon erwähnten Verkleinerung des Netzes werden wir mit wesentlich geänderten kaufmännischen Voraussetzungen für unseren Betrieb zu rechnen haben. Dies trifft insbesondere auf die Beschaffung gewisser Bau- und Betriebsstoffe zu. So besitzt Deutschösterreich viel zu wenig Kohle und bedarf daher großer Einfuhr aus dem bisherigen und künftigen Ausland. Daraus ergibt sich für mich die zwingende Pflicht, die Nutzbarmachung der in Deutschösterreich in unendlichem Reichtum vorhandenen Wasserkräfte für den Eisenbahnbetrieb mit allen Mitteln anzustreben. Im Zusammenhang wird auch die Elektrifizierung der Wiener Stadtbahn, für die ja das k. k. Eisenbahnministerium unter der tatkräftigen Leitung der beiden letzten Minister schon sehr weit gediehene Vorarbeiten geleistet hat, in nächster Zeit in Angriff zu nehmen sein.

Außerdem war die österreichische Industrie derart verteilt, daß beispielsweise die Mehrzahl der Lokomotivfabriken in Deutschösterreich, die Mehrzahl der Wagenbauanstalten in nichtdeutschen Staaten liegt, und daß gewisse Rohstoffe und Halberzeugnisse, die früher den Bedarf des Gesamtreiches deckten, nunmehr vorwiegend in einem der jetzigen Nationalstaaten hervorgebracht werden. Die künftige Eisenbahnverwaltung wird im volkswirtschaftlichen Interesse trachten müssen, so viel als möglich das Inland als einzige Versorgungsquelle auszubilden.

„Welche Absichten haben Sie, Herr Staatssekretär, in bezug auf die Bediensteten?"

Bisher war die Eisenbahnverwaltung einer der wenigen vollkommen zentralistisch arbeitenden Verwaltungszweige. Infolgedessen und infolge der bisher anerkannten Notwendigkeit der deutschen Dienstsprache dürfte die Zahl der Deutschen im bisherigen österreichischen Eisenbahndienst höher gewesen sein, als sich nach dem reinen Bevölkerungsschlüssel ergeben hätte, wobei auch die höhere Bildung der deutschen Bevölkerung, insbesondere gegenüber der polnischen, ruthenischen und slovenischen mitspielte. Die Bodengestaltung und die Wirtschaftsverhältnisse Deutschösterreichs bringen aber, abgesehen von der nächsten Umgebung von Wien und abgesehen von Deutschböhmen, dessen Zukunft ja wohl erst bei den Friedensverhandlungen bestimmt werden wird, eine geringere Dichte des Eisenbahnnetzes mit sich als in Böhmen, Mähren und Schlesien. Werden nun aus den nichtdeutschen Staaten deutsche Eisenbahner nach Deutschösterreich zurück verpflanzt, so ergibt sich gewiß ein Personalüberschuß, dessen Ausgleich mir ein Gegenstand besonderer Sorgfalt sein wird. Die Rücksicht auf das Wohl und Wehe zahlreicher Familien, deren Ernährer nicht brotlos werden dürfen einerseits und die unbedingt gebotene Sparsamkeit anderseits legen mir den Gedanken nahe, solche Personalüberschüsse in anderen staatlichen Verwaltungszweigen unterzubringen, in denen durch den Abgang zahlreicher Nichtdeutscher Lücken gerissen werden.

„Wie werden sich die Anforderungen der Staatsbahnen an die Industrie bezüglich künftiger Investitionen gestalten?"

Die Umwälzung in Oesterreich wird gewiß nicht spurlos an der bisherigen Dichte und Richtung der Personen- und Güterverkehre vorübergehen. Das k. k. Eisenbahnministerium hatte umfassende Vorarbeiten für ein Gesamtösterreich umfassendes Investitionsprogramm fertig, mit denen es nur deswegen nicht vor das Parlament getreten ist, weil der Abschluß des Krieges an diesem Programm noch sehr viel ändern konnte. Der on uns allen nicht vorhergesehene tief unglückliche Ausgang hat diese Zurückhaltung gerechtfertigt und nun stehen wir vor einer derartig geänderten Sachlage, daß unbedingt erst abgewartet werden muß, wie sich unsere inneren wirtschaftlichen Verhältnisse und unsere Handels- und Verkehrsbeziehungen nach außen gestalten, bevor über eine künftige Investitionspolitik Beschluß gefaßt werden kann. Immerhin sind einige Neubauten für die deutschösterreichischen Eisenbahnen unbedingt nötig, wobei mir insbesondere die Notwendigkeit vorschwebt, der von den Kriegsfolgen besonders schwer getroffenen gewesenen Reichshauptstadt ihre künftige Entwicklung durch Mittel zu gewährleisten, die den Staat im allgemeinen nicht schmerzlich belasten. Ich denke hiebei an die Möglichkeit, daß manche Notstandsbauten lieber in Wien als anderwärts durchgeführt werden sollen, da der Wettbewerb mit Prag bezüglich der parlamentarischen Kreditbewilligungen weggefallen ist und gewiß ganz Deutschösterreich die Rettung seiner Hauptstadt als wichtige Aufgabe ansehen wird.

Vossische Zeitung
13/11 1918.

13/11 108

Die drohende Verkehrsnot.

Von
Geh. Baurat W. Cauer,
Professor an der Technischen Hochschule, Charlottenburg.

Die Härte der Waffenstillstandsbedingungen konnte nicht überraschen. Auch die Forderungen auf Auslieferung von Material der verschiedensten Art sind aus der Denkweise unserer Gegner unschwer zu erklären. Aber wenn wir Deutschen geneigt sind, die Waffenstillstandsbedingungen mit einem gewissen überlegenen Gleichmut aufzufassen, so darf dabei doch nicht übersehen werden, daß insbesondere in der verlangten Abgabe ungeheurer Mengen von Eisenbahnbetriebsmitteln — 5000 Lokomotiven und 150 000 Eisenbahnwagen — eine Bedrohung, und mehr, als eine Bedrohung der deutschen Volksernährung liegt.

Daß es sich hier um einen Wert von mehr als einer Milliarde handelt, mag in einer Zeit, wo man nach viel größeren Summen zu rechnen sich gewöhnt hat, keinen großen Eindruck machen. Etwas deutlicher dürften schon praktische Vorstellungen werden. Die Menge der abzugebenden Wagen dürfte etwa derjenigen der Wagen entsprechen, die vor dem Kriege für die Kohlenbeförderung in Deutschland im ganzen im Umlauf gewesen sind, und etwa dreimal so groß sein, wie diejenige der jetzt für die Lebensmittelbeförderung erforderlichen Wagen. Ohne Lücke aneinandergereiht würden die 150 000 Wagen quer durch das Deutsche Reich von der belgischen Grenze bei Herbestal bis zur alten russischen Grenze bei Eydtkuhnen reichen, mitsamt den Lokomotiven noch etwa 100 Kilometer darüber hinaus. Von Berlin nach Süden würde die Wagenreihe über die Alpen hinweg bis Florenz, von Berlin nach Norden, falls man die Seestrecken mit zustellen könnte, nicht ganz bis Drontheim sich erstrecken. Einen wie erheblichen Teil des Gesamtbestandes die abzugebenden Betriebsmittel darstellen, zeigt folgende Betrachtung:

Im Jahre des Kriegsausbruchs, 1914, besaßen die deutschen Vollspureisenbahnen im ganzen rund 30 000 Lokomotiven und rund 700 000 offene und bedeckte Güterwagen. Diese Zahlen haben sich während des Krieges erhöht. Auch sind erbeutete Lokomotiven und Wagen hinzugekommen. Anderseits sind nach den besetzten Gebieten so zahlreiche Betriebsmittel abgegeben, daß man günstig rechnet, wenn man annimmt, daß die obigen Mengen an Betriebsmitteln jetzt in Deutschland zur Verfügung stehen. Es wäre nun eine sehr optimistische Auffassung, wenn man annehmen wollte, daß von den Lokomotiven nur ein ganzes Sechstel abzugeben sei. Der Reparaturstand der Lokomotiven, der in Friedenszeiten etwa 16 v. H. beträgt, hat sich wegen der Ueberanstrengung der Lokomotiven auf 30 bis 40 v. H. erhöht. Als jetzt jederzeit nutzbar kann man also vielleicht 20 000 Lokomotiven annehmen. Von diesen soll ein Viertel abgegeben werden. Was das für den gesamten Eisenbahnverkehr bedeuten muß, wird auch der Laie sich vorstellen können, wenn er sich daran erinnert, wie wegen Lokomotivmangels schon jetzt die Schnell- und Personenzüge auf das äußerste eingeschränkt sind und immer mehr eingeschränkt werden, und wie doch ganze Zweige des Güterverkehrs nur mangelhaft bewältigt werden können. Von den verfügbaren Güterwagen wird, wenn man auch hier einen angemessenen Reparaturstand abzieht, gleichfalls etwa ein Viertel abzugeben sein.

Nun könnte man vielleicht meinen, durch Eintritt des Waffenstillstandes werde ein erheblicher Teil der jetzigen Transporte, an Munition und Kriegsmaterial aller Art wegfallen, so daß der Verlust zu verschmerzen sei. Dabei würde man vergessen, daß gerade durch den Waffenstillstand mancherlei neue Transporte auftreten. Der Rücktransport der Fronttruppen und der Transport der feindlichen Gefangenen zur Grenze, der Rücktransport von Pferden, Kraftwagen und zahlreichen Geräten und Stoffen, die dringend im Binnenlande gebraucht werden, die Beförderung von Materialien zur Errichtung von Notbauten zur Behebung der Wohnungsnot, umfangreiche Transporte von Materialien und Gerätschaften zur Umstellung der Industrie von der Kriegs- auf die Friedenswirtschaft, demnächst auch die Beförderung der von der Industrie hergestellten Erzeugnisse, um dem während des Krieges immer mehr gesteigerten Mangel an Gegenständen der verschiedensten Art abzuhelfen, durch alle diese Transporte mitbedingt eine gewaltige Steigerung des Personenverkehrs. Es ist kaum zu bezweifeln, daß der notwendige Verkehrszuwachs die Verminderung beträchtlich übertreffen wird. Und demgegenüber sollen die Güterwagen und Lokomotiven, die jetzt schon viel zu knapp sind, um ein volles Viertel vermindert werden! Eine gewaltige Verkehrsnot muß eintreten. Hungersnot und Kohlenmangel sowie ein Verfall des wirtschaftlichen Lebens, dessen Wie-

beraufbau doch dringlich ist, werden die unausbleibliche Folge sein.

Es wäre denkbar und zu wünschen, daß man die Bedingungen, die offenbar ohne fachmännischen Beirat aufgestellt sind, Verkehrsfachleuten vorlegte, deren doch auch das feindliche Ausland nicht wenige besitzt. Und dann könnten vielleicht Erwägungen eigenen Interesses die feindlichen Machthaber veranlassen, an Stelle des Unvernünftigen etwas Vernünftigeres zu setzen.

Neue Freie Presse
15./XI. 1918

[Auflassung von Schnellzügen.] Wegen Kohlenmangels werden von Freitag den 15. d. bis auf weiteres folgende Schnellzüge nicht mehr verkehren: 1. Nr. 201 und 202 Wien Westbahnhof-Salzburg-Innsbruck, Wien ab 9 Uhr 40 Minuten abends, Wien an 8 Uhr 10 Minuten früh; 2. Nr. 209 und 210 Wien Westbahnhof-Salzburg, Wien ab 8 Uhr 40 Minuten früh, Wien an 9 Uhr 10 Minuten abends; 3. Nr. 205 und 206 Wien Franz Josefsbahnhof-Gmünd, Wien ab 2 Uhr 30 Minuten nachmittags, Wien an 4 Uhr 55 Minuten nachmittags.

Neue Freie Presse
15./XI. 1918

110

Wiederaufnahme des bisherigen Reiseverkehrs nach den slawischen Staaten.

Die deutschösterreichische Staatseisenbahnverwaltung hat nunmehr mit den Regierungen des czecho-slowakischen und des südslawischen Staates Vereinbarungen getroffen, in denen gegenseitig zugesichert wird, die Abwicklung des Reiseverkehrs, wie er bis vor Ausbruch des gegenwärtigen Chaos bestand, aufrecht zuerhalten.

Es unterliegt demnach auch die Mitnahme aller unter den Begriff von Hand- und Reisegepäck fallenden Gegenstände mit Ausnahme der staatlich bewirtschafteten Artikel keinerlei Beschränkung und auch keiner besonderen amtlichen Bewilligung.

Pester Lloyd
17./VI. 1918

111

(Holzflößerei über See.) Veranlaßt durch die Schiffsraumnot, hat man in Schweden einen Versuch wiederholt, der bereits früher in Amerika gemacht worden ist. Man hat Nutzhölzer, statt sie in Dampfer zu verladen, zu einem großen Floß zusammengefügt und von Dampfern über See schleppen lassen. Die Reederei Nesanut ließ von ihren Ingenieuren aus den zu transportierenden Brettern einen Prahm zusammenfügen, der, 112 Meter lang, 16 Meter breit und 8 Meter tief, 290 „Standard" Holz umfaßte, was vier gewöhnlichen Schiffsladungen entspricht. Das ganze wurde durch ein verstellbares Stahlkabelsystem zusammengehalten, das sich vortrefflich bewährte. Das Floß, das mit Rudern versehen war, wurde durch zwei Dampfer von zusammen 800 PS geschleppt, doch konnte man nicht schneller als mit vier Knoten Geschwindigkeit fahren, da sonst das Manövrieren Schwierigkeiten machte. Man rechnet, im Laufe des Winters etwa vierzig Flöße vom Nesanut-Typ bauen zu können, jedes binnen sechs Wochen. Man will sie auf dem Eise bauen, wohin die Bretter direkt vom Sägewerk geschafft werden, so daß sie nicht mehr als einmal zu trocknen brauchen. „Nesanut I" ist von trockenem Holz gebaut, und man ist gespannt, ein wie großer Teil des Floßes vom Wasser unberührt geblieben ist.

Fremdenblatt

19./XI. 1918

M2

Der Bahnhofschutz in Wien.

Ab 20. d. M. erhält jeder Bahnhof vom Volkswehrkommando Wien eine ständig geschlossene Formation als Bahnhofschutzwache, welche am Bahnhof Unterkunft bezieht, dort verpflegt wird und nach Weisungen des Polizeioffiziers die lokale Sicherung versieht. Das Volkswehrkommando bildet weiters vier fliegende Offizierspatrouillen zu je einem Kommandanten und zehn Offizieren, welche nach speziellen Weisungen gewissen Bahnhöfen zu lokalen Sicherungszwecken zugewiesen werden. Dann wurde eine Bahnsicherungsgruppe des Volkswehrkommandos aufgestellt, deren Leiter Oberstleutnant v. Tezeli, dessen Stellvertreter Hauptmann Pedleschak ist. Sie bearbeitet sämtliche Agenden des Bahnhofkommandos mit Ausnahme der Beistellung der Assistenzagenden der Bahnhofkommandos und Bahnhofwachen für Niederösterreich und die angrenzenden deutschösterreichischen Gebiete, ausgenommen Oberösterreich, dann den Sicherungsdienst an den beiden Strängen der Hochquellenleitung.

Neue Freie Presse

21./VI. 1918

114

Einstellung von Staatsbahnzügen infolge Kohlenmangels.

Wegen Kohlenmangels unterbleiben ab morgen den 21. d. im Bereiche der Staatsbahndirektion Wien folgende bisher täglich geführte Personenzüge.

1. Auf der Westbahn Zug Nr. 117 ab Wien Westbahnhof 5 Uhr vormittags, Zug Nr. 217 ab Wien Westbahnhof 10 Uhr 20 Minuten abends, Zug Nr. 118 ab Wien Westbahnhof 10 Uhr 50 Minuten vormittags, Zug Nr. 218 ab Wien Westbahnhof 6 Uhr 10 Minuten vormittags. Ferner die Nahverkehrszüge ab Wien Westbahnhof Nr. 23 um 7 Uhr 20 Minuten vormittags, Zug Nr. 27 a um 1 Uhr 35 Minuten nachmittags, Nr. 29 um 2 Uhr 20 Minuten nachmittags, Nr. 35 um 6 Uhr 15 Minuten abends; an Wien Westbahnhof Nr. 32 um 11 Uhr 30 Minuten vormittags, Nr. 34 a um 3 Uhr 30 Minuten nachmittags, Nr. 40 um 7 Uhr abends und Nr. 42 um 8 Uhr abends.

2. Auf der Franz Josefsbahn nach und von Gmünd Zug Nr. 17 ab Wien Franz Josefsbahnhof 12 Uhr 20 Minuten nachmittags, Zug Nr. 54 an Wien Franz Josefsbahn 3 Uhr 30 Minuten früh. Ferner die Nahverkehrszüge ab Wien Franz Josefsbahn Nr. 25 um 7 Uhr 15 Minuten nachmittags, Nr. 31 um 2 Uhr 40 Minuten nachmittags, Nr. 43 um 10 Uhr 30 Minuten abends; an Wien Franz Josefsbahnhof Nr. 32 um 10 Uhr vormittags, Nr. 38 um 6 Uhr 10 Minuten nachmittags. Außerdem unterbleibt der Sonntagszug Nr. 304 Krems-Wien Franz Josefsbahnhof an 9 Uhr 28 Minuten abends. Schließlich entfällt auf der Strecke Tulln-Moosbierbaum (Haltestelle) die Personenbeförderung bei den Zügen Nr. 3361 ab Tulln 9 Uhr 29 Minuten vormittags und Nr. 3362 an Tulln 1 Uhr 4 Minuten nachmittags.

Neues Wiener Tagblatt Abend
22./XI. 1918

115

(Ausfallende Personenzüge.) Wegen Kohlenmangels unterbleiben ab heute im Bereich der Staatsbahndirektion Wien folgende bisher täglich geführte Personenzüge: 1. Auf der Westbahn: Zug Nr. 117 ab Wien-Westbahnhof 5 Uhr vorm., Zug Nr. 217 ab Wien-Westbahnhof 10 Uhr 20 Min. abends, Zug Nr. 118 ab Wien-Westbahnhof 10 Uhr 50 Min. vorm., Zug Nr. 218 ab Wien-Westbahnhof 6 Uhr 10 Min. vorm. Ferner die Nahverkehrszüge ab Wien-Westbahnhof: Nr. 23 um 7 Uhr 20 Min. vorm., Zug Nr. 27a um 1 Uhr 35 Min. nachm., Nr. 29 um 2 Uhr 20 Min. nachm., Nr. 35 um 6 Uhr 15 Min. abends; an Wien-Westbahnhof: Nr. 32 um 11 Uhr 30 Min. vorm., Nr. 34a um 3 Uhr 30 Min. nachm., Nr. 10 um 7 Uhr abends und Nr. 12 um 8 Uhr abends. 2. Auf der Franz Josefs-Bahn nach und von Gmünd: Zug Nr. 17 ab Wien-Franz Josefs-Bahnhof 12 Uhr 20 Min. nachm., Zug Nr. 54 an Wien-Franz Josefs-Bahnhof 3 Uhr 30 Min. früh. Ferner die Nahverkehrszüge ab Wien-Franz Josefs-Bahn: Nr. 25 um 7 Uhr 15 Min. nachm., Nr. 31 um 2 Uhr 40 Min. nachm., Nr. 43 um 10 Uhr 30 Min. abds. An Wien-Franz Josefs-Bahn: Nr. 32 um 10 Uhr vorm. Nr. 38 um 6 Uhr 10 Min. nachm. Außerdem unterbleibt der Sonntagszug Nr. 304 Krems-Wien-Franz Josefs-Bahnhof (an 9 Uhr 28 Min. abends). Schließlich entfällt auf der Strecke Tulln-Moosbierbaum (Haltestelle) die Personenbeförderung bei den Zügen Nr. 3361 ab Tulln 9 Uhr 29 vorm. und Nr. 3362 an Tulln 1 Uhr 4 Min. nachm.

Fremdenblatt

22./XI. 1918

116

Die Riesenleistungen unserer Bahnen.

Einige Ziffern.

Die seit Anfang des Monats erfolgte Bewegung der nicht nur aus dem Etappen- und Frontenbereichen, sondern aus allen Gebieten des Hinterlandes der alten Monarchie in die Heimat rückflutenden Militärpersonen ist seit einigen Tagen im Abflauen begriffen. Die Beförderung der Menschenmassen vollzog sich dank der nicht hoch genug einzuschätzenden Opferwilligkeit aller Eisenbahnbediensteten und der zielbewußten Zusammenarbeit aller in Betracht kommenden Eisenbahndienststellen seit geraumer Zeit in völlig zufriedenstellender Weise. Die ungeheuren Anforderungen, welche die Bewältigung der heimkehrenden Massen an die Bahnen stellte, lassen sich aus einigen Zahlen erkennen. So kamen in den Wiener Bahnhöfen seit Beginn des Monats November, ganz abgesehen von den zahlreichen Zivilreisenden, rund 920.000 Militärpersonen an, während 1,065.000 abbefördert werden mußten. Auf die von der Bewegung besonders berührten Wiener Hauptbahnhöfe entfallen hiebei allein rund 800.000 ankommende (u. a. am Ostbahnhofe allein am 10. d. M. rund 35.000 Mann) und 835.000 abfahrende Militärreisende. (Am Ostbahnhofe allein am 7. d. M. rund 34.000 Mann.) In diesen Ziffern sind die zahlreichen, über die neuen Wiener Umfahrungslinien geführten Mannschafts- und sonstigen Transporte nicht mitinbegriffen, und es sei nur erwähnt, daß z. B. in Gramat-Neusiedl an einzelnen Tagen mehr als 20.000 Soldaten von der Südbahn auf die Ost- und Nordbahn übergingen. Daß unter den gegebenen Verhältnissen an einzelne Eisenbahnknotenpunkte, insbesondere solche der südwestlichen Bahnbereiche, ganz außerordentliche Anforderungen gestellt wurden, liegt auf der Hand. So wurden z. B. in Marburg allein seit dem 1. d. M. 430.000 Mann nach Norden, 330.000 Mann nach Süden und 290.000 Mann nach Ungarn abbefördert. Nicht zuletzt war die Erreichung derartig hoher Leistungen dem energischen und zielbewußten Auftreten des dortigen Kommandanten des früheren Transportüberwachungskommandos, eines Berufseisenbahners, zu danken, dem es gelang, in Verbindung mit den einsichtsvollen Elementen des jugoslawischen Staates, in wenigen Tagen die ursprüngliche Wirrnis zu lösen, die auf den wichtigen Südbahnlinien entstandenen Verkehrsstockungen zu beheben und schließlich Ruhe und Ordnung im Eisenbahnbetriebe wieder herzustellen.

Fremdenblatt
24./XI. 1918

Die Teilung der Staatsbahnen.

In der nächsten Zeit werden die Beratungen der Liquidierungskommission beginnen, einzelne von den Nationalstaaten bevollmächtigte Vertreter sind schon hier eingetroffen. Eine wichtige Stelle in diesen Verhandlungen wird die wechselseitige Abrechnung über die den einzelnen Nationalstaaten an den Staatsbahnen zufallenden Anteile einnehmen. Hiebei wird man sich vor allem über den der Liquidierung zugrunde zu legenden Bewertungsschlüssel zu einigen haben. So verhältnismäßig einfach sich dies für das rollende Material gestalten wird, so schwierig liegt das anderseits bei den einzelnen Linien und ihren auf die einzelnen Nationalstaaten fallenden Anteilen, sowie bei dem Zugehör dieser Strecken an Stationsanlagen, Werkstätten 2c. Das Nächstliegende wäre, das Erträgnis als Bewertungsschlüssel, aber hiefür fehlen, da die Ertragsrechnung abgesehen von den sogenannten Verstaatlichungsbahnen für alle Linien nur gemeinsam geführt worden ist, die nötigen Einzelnachweise. Und selbst bezüglich der Nordbahn 2c. sind die Einnahmen ja nur für das ganze Netz, selbstverständlich aber nicht für die jetzt den einzelnen Nationalstaaten zufallenden Netz-Teile geführt worden, da man noch bis vor kurzem eine solche Teilung nicht vorgesehen hatte. Demgemäß wird man wohl nur zum Schlüssel des Herstellungsaufwandes greifen können, ein Schlüssel, für dessen Anwendung die nötigen Grundlagen ja schon in den Baurechnungen und in den Rechnungen über die seit der Erbauung ausgeführten Investitionen gegeben sind. Das Anlagekapital der Staatsbahnen belief sich zuletzt auf 6.410,211.950 Kronen, darunter 1.676,224.510 Kronen für nachträgliche Investitionen, wobei die vom Staate übernommenen Emissions- und Darlehensschulden rund 3,343 Milliarden Kronen betragen haben. Bei Anlegung des Kostenaufwands-Schlüssels wäre indeß eine Korrektur zugunsten der naturgemäß unter hohen Kosten erbauten, aber wenig ertragsreichen Alpenbahnen gegenüber den an sich ertragsreichen und überdies billig hergestellten Flachlandsstrecken der Sudetenländer nur durchaus angemessen.

Die Zeit
24./XI. 1918

Die deutschösterreichischen Eisenbahnen.

In einem Wiener Blatte wurde in einer zwischen dem Unterstaatssekretär für Verkehrswesen und einem Redakteur dieses Blattes stattgefundenen Unterredung betreffend die deutschösterreichischen Eisenbahnen ausgeführt, daß man sich mit dem Plan trägt, zwischen das Staatsamt für Verkehrswesen und den bestehenden Staatsbahndirektionen eine neue Instanz, eine Generaldirektion, einzuschieben.

Die Verringerung der in Deutschösterreich liegenden Bahnlängen (derzeit 7000 Kilometer) auf ein Drittel des früheren Bestandes, die beispiellose Verarmung weiter Bevölkerungsschichten, die gerade in Deutschösterreich daniederliegende und teilweise auf weiten Gebieten ganz fehlende Industrie, zeitigt also das Bedürfnis nach Errichtung eines neuen Staatsamtes, nach Schaffung einer neuen Instanz mit all dem dazugehörigen, schwerfälligen und großen Beamtenapparat. Den maßgebenden Personen des früheren Eisenbahnministeriums und jetzigen Staatsamtes für Verkehrswesen kann es doch nicht unbekannt geblieben sein, wie schwerfällig schon vorher der „Dienstweg" war, wie viel Papier zu unrichtiger Zeit und vielfach ganz überflüssig verschrieben wurde und wie hermetisch sich die einzelnen Direktionen voneinander abschlossen. Jede für sich bildete ein Königreich, dessen Grenzen ängstlich behütet wurden, wo die Frage der Kompetenz häufig die glatte Regelung einer noch so dringenden Sache beeinflusse. Jeder Eingriff von außen wurde als feindlicher Akt angesehen und nur widerwillig oder gar nicht beachtet. Es blieb schließlich kein Geheimnis, daß ganze Abteilungen einer unterzubringenden Persönlichkeit zuliebe errichtet wurden, die für die Praxis entbehrlich erschienen.

Ein Blick auf die heute tatsächlich bestehenden Verhältnisse ergibt folgendes: In Wien bestehen vier ehemalige k. k. Staatsbahndirektionen, und von den größeren Privatbahnen die Südbahndirektion. Der Beamtenstand dieser Wiener Direktionen einschließlich des Staatsamtes für Verkehrswesen beträgt rund 6000 Beamte. In Deutschösterreich befinden sich noch in Linz, Villach und Innsbruck je eine Staatsbahndirektion, in Wien, Graz, Klagenfurt und Innsbruck je ein Betriebsinspektorat der Südbahn. Der Gesamtstand aller bei den Direktionen in Verwendung stehenden Beamten beträgt rund 8000, so daß bei einer Länge des Bahnnetzes von 7000 Kilometer für einen Kilometer Strecke etwas mehr als ein Verwaltungsbeamter entfällt.

Was nun den Wirkungskreis der einzelnen Direktionen anlangt, so geben folgende Ziffern Aufschluß: Die Nordbahndirektion erstreckte sich früher bis Krakau (413 Kilometer von Wien), heute ist die Grenze Lundenburg (84 Kilometer). Die Nordwestbahndirektion reichte bis Tetschen (457 Kilometer) und dürfte heute mit Znaim abschließen (101 Kilometer). Die Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft hatte vorher Bodenbach (540 Kilometer) als äußersten Punkt inne, heute ist Mißlitz (108 Kilometer) bereits als Schnittpunkt für den Grenzverkehr ausersehen. Die Zukunftsgrenzen der in Deutschösterreich befindlichen Südbahnlinien sind noch nicht fixiert, jedenfalls dürften aber auch da ganz gehörige Abstriche erfolgen.

So schmerzlich diese bedeutenden Abschnitte auch sind, so hilft kein Wehklagen darüber hinweg. Auch ein Hinausschieben der Regelung dieser Fragen auf die „geordneten Verhältnisse der Zukunft" ist nicht am Platze. Gerade jetzt, wo das Eisenbahnwesen in Deutschösterreich so sehr daniederliegt, im Gegensatz zu den Bahnen im Tschechenstaate, wo in den letzten Tagen nicht nur der volle, uneingeschränkte Personenzugsverkehr aufgenommen wurde, sondern auch neue Schnellzugsverbindungen nach Brünn, Pilsen, Gmünd usw. eingelegt erscheinen, bedarf es einer kräftigen Leitung, bedarf es einer starken ordnenden Hand, die die in den Strecken der einzelnen Direktionen befindlichen Materialien, Lokomotiven, Wagen usw. erfaßt und einheitlich verwendet. Es darf nicht vorkommen, daß in dem einen Bezirk einer Direktion Hunderte von Wagen tagelang nicht entladen werden können, den Raum verstellen und ein Mehrerfordernis von Lokomotiven und Kohle verursachen. Es darf nicht zugelassen werden, daß die den einzelnen Direktionen seinerzeit schematisch zugewiesenen Lokomotiven ausschließlich nur im Bezirk verwendet werden. Es kann schließlich niemals gutgeheißen werden, daß der Fahrplan von der betreffenden Direktion immer nur der momentanen eigenen Situation willkürlich angepaßt und gedrosselt wird, wie die in den letzten Tagen von der Wiener Staatsbahndirektion verfügte Einstellung der einzigen bestandenen Schnellzugsverbindung zwischen Wien und Oberösterreich, Salzburg, Tirol beweist. Ein Tiroler Blatt kennzeichnet dies zutreffend mit der Bemerkung: „So schneidet die Staatsverwaltung selbst die Fäden ab, die uns mit Wien noch verbinden."

In dieser Not bedarf es keiner Vermehrung der Zentralstellen, sondern einer Verringerung, einer Vereinfachung derselben. Eine einzige, vom mitgeschleppten k. u. k. und k. k. Zopf gründlich gesäuberte Leitung für das gesamte Gebiet mit wenigen, aber tüchtigen Beamten, die in erster Linie Kenner der Verhältnisse und modern denkend sein müssen, wird im Vereine mit dem prachtvoll arbeitenden, erprobten Exekutivpersonal in kurzer Zeit die für das ganze Wirtschaftsleben so dringend benötigte Ruhe und Ordnung an Stelle des heutigen chaotischen Zustandes im Eisenbahndienst schaffen.

Die Zeit Abendl
26./XI. 1918

120

Zugsverkehr ab Wien.

Ab Südbahnhof: 5.05 früh nach Leobersdorf; 5.45 früh nach Pottendorf, Wiener-Neustadt; 6.10 früh nach Naghkanizsa über Wiener-Neustadt; 6.30 früh nach Leobersdorf; 8.10 früh nach Lottsch (Triest); 10.45 vorm. nach Mödling; 10.50 vorm. nach Payerbach-Reichenau; 11.50 vorm. nach Leobersdorf; 12.05 nachm. nach Pottendorf, Wiener-Neustadt; 1.30 nachm., 2.10 nachm. und 3.35 nachm. nach Leobersdorf; 5.30 nachm. nach Mödling; 5.40 nachm. nach Wiener-Neustadt; 6.25 abends nach Pottendorf, Wiener-Neustadt; 6.30 abends nach Hainfeld und Gutenstein; 7.00 abends nach Payerbach-Reichenau; 7.40 abends nach Vöslau; 8.40 abends nach Wiener-Neustadt; 9.40 abends nach Lottsch (Triest); 9.45 abends nach Vöslau.

Ab Westbahnhof: 6.10 früh nach Neulengbach; 7.00 früh nach Innsbruck; 7.20 früh nach Rekawinkel; 12.10 nachm. nach Purkersdorf und Amstetten; 3.30 und 5.10 nachm. nach Neulengbach; 6.00 abends nach Salzburg; 6.50 abends nach Rekawinkel; 7.25 abends nach St. Pölten; 8.45 abends nach Neulengbach; 10.30 abends nach Purkersdorf.

Ab Franz Josefs-Bahnhof: 5.25 früh nach St. Andrä-Wördern; 6.15 früh nach Gmünd und Prag; 6.55 früh nach Krems; 11.45 vorm. nach Tulln; 12.10 nachm. nach Kritzendorf; 4.30 nachm. nach Tulln; 5.25 nachm. nach Krems; 5.35 nachm. nach Absdorf-Hippersdorf; 7.25 abends nach Prag; 7.35 abends nach Tulln; 8.00 abends nach Eger; 9.30 abends nach Tulln.

Ab Nordwestbahnhof: 5.55 früh und 7.29 früh nach Stockerau; 8.02 früh nach Lissa; 8.36 früh nach Korneuburg; 10.35 vorm., 12.25 nachm. und 2.20 nachm. nach Stockerau; 3.10 nachm. nach Lissa; 3.50 nachm., 4.53 nachm., 6.20 abends und 7.15 abends nach Stockerau; 7.55 abends nach Lissa; 8.05 abends nach Tetschen; 8.50 abends und 11.25 abends nach Stockerau.

Ab Nordbahnhof: 2.00 nach Krakau; 6.25 früh nach Leopoldau; 7.20 früh nach Krakau; 7.30 früh nach Brünn; 7.45 früh nach Leopoldau; 10.30 vorm. nach Lundenburg; 12.05 nachm. und 1.40 nachm. nach Leopoldau; 2.40 nachm. nach Lundenburg und nur für Militärpersonen bis Krakau; 3.10 nachm. nach Gänserndorf; 4.45 nachm. nach Brünn und Krakau; 6.30 abends nach Gänserndorf; 7.10 abends nach Krakau, nur für Militärpersonen; 8.30 abends und 8.48 abends nach Krakau.

Ab Ostbahnhof: 6.20 früh nach Stadlau; 6.40 früh nach Brünn und Prag; 7.15 früh nach Bruck a. d. Leitha; 8.10 früh nach Budapest über Marchegg; 11.45 vorm. nach Budapest über Bruck a. d. Leitha; 12.05 nachm. nach Mistelbach; 2.50 nachm. nach Bruck a. d. Leitha; 2.55 nachm. nach Marchegg; 3.55 nachm. nach Brünn und Prag; 5.40 nachm. nach Mistelbach; 7.01 abends nach Bruck a. d. Leitha; 7.35 abends nach Marchegg; 9.10 abends nach Budapest über Bruck a. d. Leitha; 11.10 abends nach Budapest über Marchegg.

Ab Aspangbahnhof: 6.15 früh nach Aspang; 6.50 früh, nur an Sonn- und Feiertagen bei Zulässigkeit der Betriebsverhältnisse, nach Aspang; 8.30 früh, nur an Sonn- und Feiertagen bei Zulässigkeit der Betriebsverhältnisse, nach Sollenau; 10.00 vorm. nach Aspang, Fehring, Graz; 3.10 nachm. nach Aspang; 7.15 abends nach Aspang, Hartberg und Fehring.

Nationalzeitung 29./11.1918. 121

Versorgungsfragen.

Kohlenversorgung und Bahnbetrieb.

Gegenüber den unrichtigen Mitteilungen der „Basler Nachrichten" über den Stand der Kohlenversorgung für den Bahntransport wird uns aus zuverlässiger Quelle folgendes eröffnet:

Deutschland hatte bis zum Oktober seinen Verpflichtungen für Kohlenlieferung voll Genüge geleistet, so daß das Kohlenlager der Bundesbahnen um etwa 25,000 Tonnen vermehrt werden konnte und der Vorrat mit über 100,000 Tonnen für etwa drei Monate ausgereicht hätte. Nun aber soll auf Mitte Dezember die Kohlenlieferung aus Deutschland aus noch unbekannten Gründen gänzlich sistiert werden, so daß der fünfte eingeschränkte Fahrplan auf 2. Dezember absolut notwendig wurde.

Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat noch weitere Maßnahmen zur Kohleneinsparung treffen müssen. Sie hat seit längerer Zeit verschiedene Versuche mit anderem Feuerungsmaterial veranlaßt. Die Feuerung mit Torf erwies sich als unzweckmäßig, weil keine genügende Dampfentwicklung zu erzielen wäre und außerdem der relativ geringe Bestand an diesem Brennstoff für den Hausbrand verwendet werden muß. Dagegen hatten die Versuche mit Buchenholz bessere Ergebnisse. Gegen dieses Heizmaterial bestunden hauptsächlich Bedenken wegen der Gefährdung der Bahnlinien durch Funkenwurf. Um diese Gefährdung auszuschließen, wurden an den Lokomotiven mehrere Aenderungen vorgenommen. Es ist dadurch gelungen, den Funkenwurf auf ein Minimum zu reduzieren und jene Gefahr zu vermindern, die ohnedies im Winter geringer ist, als bei trockener Temperatur.

Den Bundesbahnen stehen nun 300,000 Ster Buchenholz zur Verfügung. Da vier Ster Buchenholz einer Heizkraft von einer Tonne Kohle entsprechen, ist genügend Brennstoff vorhanden, um mit dem reduzierten Fahrplan den Bahnverkehr für sechs Monate sicherzustellen, falls gar keine Kohle mehr erhältlich wäre, was jedoch kaum zu befürchten ist.

Sollten die Bundesbahnen den Transit von Kohlen nach Italien zu übernehmen haben, so würde man jedenfalls als Entgelt die Lieferung eines entsprechenden Quantums Kohlen für den Eigenbedarf und außerdem das für diesen Transport selbst erforderliche Quantum ausbedingen. Italien leidet heute unter einem empfindlichen Mangel an Kohlen, und die Möglichkeit, ihm für Bahnverkehr und Industrie ein annähernd ausreichendes Quantum liefern zu können, dürfte für die nächste Zeit nur sehr schwer zu realisieren sein.

Was den in den „Basler Nachrichten" geäußerten Vorwurf betrifft, daß der Gütertransport nach Italien ausschließlich über den Gotthard erfolge, so trifft dieser Vorwurf nicht die Bundesbahnen. Aus militärischen Gründen hat Italien die Bahnhöfe in Luino und Domodossola geschlossen und einzig den Güterverkehr über Chiasso zugelassen, weil die Italiener den Nachrichtendienst des schweizerischen Bahnpersonals in jenen gemeinsamen Bahnhöfen unterbinden wollten. Diplomatische Einsprachen blieben erfolglos. Es sei auch, wie uns versichert wird, nicht richtig, daß die Gefangenentransporte nun über den Gotthard geleitet werden, sondern über Domodossola. Die Bundesbahnen sind vertraglich verpflichtet, die vom Aufgeber eines Transportes gewählte Route einzuhalten.

30./11. 1918.

30/11
113

Die Umgestaltung der Eisenbahnverwaltung.

Von

Regierungs- und Baurat Proske.

Wie viele Betriebe wird auch die Eisenbahnverwaltung mit durchgreifenden Aenderungen ihres Aufbaues und ihrer Einrichtungen zu rechnen haben. Es sei erlaubt, hierzu einige Gesichtspunkte allgemeiner Natur zur Erörterung zu stellen.

Es müßte erstens eine weitgehende Verjüngung des Beamtenkörpers platzgreifen. Dabei wäre die Frage zu prüfen, ob mehr als bisher von dem bis jetzt größtenteils vorherrschenden Verfahren, bei Beförderungen in leitende Stellungen in erster Reihe das Dienstalter in Betracht zu ziehen, abgesehen werden könnte.

Ferner muß gefordert werden, daß der Technik, entsprechend ihrer Bedeutung im Eisenbahnwesen, der ihr gebührende, bisher noch nicht genügend eingeräumte Einfluß gegeben wird. Hat doch gerade der Krieg zur Genüge gezeigt, wie verhängnisvoll die Unterstellung der Techniker unter Nichtfachleute werden kann. Abgesehen von der Forderung entscheidenden Einflusses auf rein technischen Gebieten, muß unter anderem auch Wert darauf gelegt werden, daß den Leitern größerer Eisenbahnbetriebe ein maßgebender Einfluß auf die Auswahl ihrer Hilfskräfte gegeben wird.

Des weiteren wäre zu prüfen, inwiefern weit mehr als bisher die praktischen Erfahrungen der mittleren und unteren Beamten und der Arbeiter für die Verwaltung nutzbar gemacht werden könnten, sei es in leitenden, sei es in beratenden Stellungen.

Schließlich dürfte die Verwertung kaufmännischer Erfahrungen in der Finanzwirtschaft und in dem sehr umfangreichen Beschaffungswesen — man denke nur an Kohle, Eisen, Holz, Farben, Webstoffe — fraglos wirtschaftliche Vorteile bieten.

Die Zeit

1./XII. 1918

124

Weitere Einschränkungen im Zugsverkehr.

Amtlich wird verlautbart:

Die abermalige Verschärfung in der ungünstigen Zufuhr von Betriebskohle zwingt zur weiteren Einschränkung im Personenzugsverkehr. Es wird daher ab morgen Montag der Zugsverkehr auf nachbenannten Strecken derart verringert, daß vorübergehend auf denselben nur je ein Zugspaar verkehren wird, und zwar:

St. Pölten—Hainfeld: Zug 1814 (ab Hainfeld 6 Uhr 31 Min. früh) und 1919/1821 (ab St. Pölten 9 Uhr 10 Min. abends); Hainfeld - Leobersdorf: Züge 1811 (ab Hainfeld 5 Uhr früh) und 1822 (ab Leobersdorf 7 Uhr 50 Min. abends); Scheibmühl-Kernhof: Züge 1912 (ab St. Aegyd 5 Uhr 15 Min. früh) und 1919 (ab Scheibmühl 9 Uhr 56 Min. abends); Wittmannsdorf-Gutenstein: Züge 2011 (ab Gutenstein 5 Uhr 23 Min. früh) und 2022 (ab Leobersdorf 7 Uhr 50 Min. abends); Pöchlarn—Kienberg-Gaming: Züge 2113 (ab Pöchlarn 10 Uhr vormittags) und 2120 (ab Kienberg-Gaming 4 Uhr 57 Min. nachmittags); Kienberg-Gaming—Waidhofen: Züge 3158 (ab Waidhofen a. d. Y. 8 Uhr abends), 3156 (ab Göstling 5 Uhr 29 Min. früh) und 3155 (ab Kienberg-Gaming 11 Uhr 51 Min. vormittags); Tulln—St. Pölten: Züge 3313 (ab Tulln 8 Uhr 40 Min. vormittags) und 3322 (ab St. Pölten 5 Uhr 34 Min. nachmittags); St. Pölten—Krems a. D.: Züge 3312/3712 (ab St. Pölten 5 Uhr 10 Min. früh) und 3712/3321 (ab Krems a. D. 6 Uhr 20 Min. abends); Sigmundsherberg—Krems a. D.: Züge 3812 (ab Krems a. D. 8 Uhr 28 Min. vormittags) und 3811 (ab Sigmundsherberg 4 Uhr 3 Min. nachmittags); Göpfritz—Raabs: Züge 3052 (ab Raabs 4 Uhr 28 Min. früh) und 3053 (ab Göpfritz 12 Uhr 15 Min. nachmittags); Schwarzenau — Martinsberg: Züge 3951 (ab Schwarzenau 5 Uhr 40 Min. früh) und 3954 (ab Martinsberg 12 Uhr 56 Min. nachmittags); Schwarzenau—Zlabings: Züge 3452 (ab Schwarzenau 3 Uhr 55 Min. früh) und 3451 (ab Zlabings 8 Uhr 41 Min. vormittags); Absdorf—Stockerau: Züge 3551 (ab Absdorf 6 Uhr 2 Min. früh) und 3454 (ab Stockerau 8 Uhr 20 Min. abends). Auf der Strecke Freiland—Türnitz wird der Verkehr vorübergehend gänzlich eingestellt.

Die Zeit

4./XII. 1918

185

Verkehrsfragen.

Ausfall von Zügen auf den Landesbahnen.

Von der Direktion der niederösterreichischen Landesbahnen wird uns mitgeteilt:

Infolge dringender Sparmaßnahmen im Verbrauch von Kohle, beziehungsweise elektrischen Strom, entfallen auf nachbenannten Strecken folgende Züge:

Strecke Wien (Großmarkthalle)—Preßburg die Züge ab Wien 10.37 abends und an Wien 1.25 nachts; Strecke Wien—Markt Fischamend die Züge ab Wien 5.58 früh, 10.00 abends, beziehungsweise an Wien 8.42 vorm., 1.26 nachts; Strecke Wien—Regelsbrunn die Züge ab 8.19 vorm., 10.56 vorm., 1.21 nachm., 3.16 nachm., an Wien 11.51 vorm., 2.18 nachm., 4.39 nachm., 7.26 abends; Strecke Wien—Maria Ellend: Wien ab 7.33 abends, beziehungsweise an Wien 10.31 abends. Auf die Dauer dieser Maßnahmen werden die Züge ab Wien 11.22 vorm. und 1.49 nachm., beziehungsweise an Wien 2.24 nachm. und 4.52 nachm. in Dorf Fischamend, beziehungsweise Markt Fischamend, in Maria-Ellend und Kroatisch-Haslau unbedingten Aufenthalt nehmen; desgleichen wird der Zug ab Wien 7.55 abends auch an Sonn- und Feiertagen in Dorf Fischamend anhalten. Strecke Korneuburg—Mistelbach die Züge ab Korneuburg 9.37 vorm., beziehungsweise an Korneuburg 6.32 abends (die Züge ab Wien Nordwestbahnhof 8.36 früh und an Wien 7.32 abends vermitteln somit keinen Anschluß nach und von Mistelbach); Strecke Mistelbach—Hohenau der Züge ab Mistelbach 11.20 vorm., beziehungsweise an Mistelbach 5.00 nachm.; Strecke Hohenau—Dobermannsdorf—Poysdorf der Zug ab Hohenau 7.22 abends; Strecke Dobermannsdorf—Hohenau der Zug ab Dobermannsdorf 5.20 nachm.; Strecke Poysdorf—Dobermannsdorf der Zug ab Poysdorf 4.00 früh; Strecke Gänserndorf—Mistelbach der Zug ab Gänserndorf 9.00 vorm., beziehungsweise an Gänserndorf 7.19 abends; Strecke Stammersdorf—Mistelbach der Zug ab Stammersdorf 11.03 vorm.; Strecke Stammersdorf—Gaweinsthal der Zug ab Stammersdorf 3.38 nachm., beziehungsweise an Stammersdorf 7.36 abends; Strecke Stammersdorf—Groß-Schweinbarth der Zug ab Stammersdorf 5.39 nachm., beziehungsweise an Stammersdorf 6.12 früh; Strecke Retz—Drosendorf der Zug ab Retz 10.55 vorm., beziehungsweise an Retz 6.30 abends (Anschluß von Wien Nordwestbahnhof nach Drosendorf nur mit Zug ab Wien Nordwestbahnhof 3.10 nachm. und von Drosendorf mit Zug an Wien Nordwestbahnhof 10.23 abends).

Eine Verstärkung der in Verkehr bleibenden Züge kann nicht vorgenommen werden; es wird daher besonders betont, daß die Abbeförderung der Reisenden nur nach Maßgabe des beschränkten verfügbaren Raumes gewährleistet wird.

Fremdenblatt
5./XII. 1918

Die Kohlennot und der Eisenbahnverkehr.

Die Mitteilungen, die Staatssekretär Zerdik gestern in der Nationalversammlung über die Kohlennot gemacht hat, lassen die Lage der Kohlenversorgung Deutschösterreichs in ihrem ganzen düsteren Ernste erkennen. Und ebenso beredt spricht die amtliche Darlegung über die Unvermeidlichkeit der weitestgehenden Einschränkung des Eisenbahnverkehrs und der Einstellung des Verkehrs der Wiener Stadtbahn — wir berichten darüber an anderer Stelle.

Der Ernst der Lage der Kohlenversorgung ist kaum mehr einer Steigerung fähig. Die Eisenbahnen Deutschösterreichs haben kaum noch einen nennenswerten Kohlenvorrat, ihre Reserven entsprechen dem Bedarf nicht einmal einiger Tage. Und dies, obwohl der Verkehr und mit ihm also auch der Bedarf an Regiekohle ohnedies bereits auf das äußerste verringert worden ist. Während der Tagesbedarf der Staatsbahnen an Kohle früher auf etwa 800 bis 900 Waggons zu schätzen war, ist er jetzt, seit die Verkehrseinschränkung durchgeführt ist, auf etwa die Hälfte herabgedrückt. Aber selbst diese Kohlenmenge — 400 bis 500 Waggonladungen — kann gegenwärtig kaum auch nur einen Tag voraus sichergestellt werden. Und so kann es, so tief bedauerlich die Maßnahme an sich ist, gar nicht mehr überraschen, daß die Staatseisenbahnverwaltung nunmehr die Wiener Stadtbahn gänzlich einstellen muß. Für den eingeschränkten Verkehr der Stadtbahn waren täglich etwa 7 Waggons Lokomotivkohle nötig — unter den jetzigen Verhältnissen kann auch dieser Bedarf nicht mehr bedeckt werden.

Die Notlage der Kohlenversorgung und da wieder auch der Staatsbahnen ist vor allem durch die ablehnende Haltung der tschecho-slowakischen Regierung herbeigeführt worden. Eine ablehnende Haltung, die übrigens, hält man sich die vielfachen Zusagen der tschecho-slowakischen Regierung vor Augen, nur noch rätselhafter und befremdlicher erscheinen muß. So oft auch in befriedigendster Weise von Prag aus erklärt worden ist, der Beförderung der Ostrauer Kohle werde kein Hindernis mehr in den Weg gelegt werden, beiläufig ebenso oft sind diese Zusicherungen dann schließlich doch nicht eingehalten worden. Bekanntlich sind gleich wenige Tage nach der Schaffung der neuen Nationalstaaten, am 4. November d. J., in Gmünd Beratungen der beiderseitigen Vertreter zur Sicherung des deutschösterreichisch—tschecho-slowakischen Bahnverkehrs und da auch des Kohlenverkehrs eingeleitet worden. Diese Beratungen hatten eine für beide Teile befriedigende Lösung der Aufgabe erwarten lassen. Da, ganz überraschend, ging der tschecho-slowakische Eisenbahnminister Dr. Zahradnik mit einer Zirkularanweisung an alle Stationen vor, künftig sei die Bahnausfuhr von Lebensmitteln, Kohle und „wertvollen" (!) Gütern unzulässig, solche Transporte seien vielmehr nunmehr aufzuhalten. In derselben Nacht, in der die Staatsbeamten diese schon an sich und nach den Gmünder Beratungen doppelt seltsame Weisung des tschecho-slowakischen Eisenbahnministers erhalten hatten, setzte sofort eine heillose, bis jetzt fortdauernde Verwirrung und Störung im Eisenbahnverkehr zwischen Deutschösterreich und Tschechien ein.

Zu dieser von den tschecho-slowakischen Machthabern ausgehenden Drosselung der Kohlenversorgung Deutschösterreichs, soweit Kohlenzufuhren überhaupt in Betracht kommen, kommt aber nun noch, daß die Verladungen in Ostrau schon an sich weit zurückgegangen sind. Sie sind auch schon unter 900 Waggons gesunken, ja häufig halten sie sich sehr tief selbst unter dieser bereits ohnedies so geringen Menge — die Förderung ist im Ostrauer Revier auf etwa die Hälfte der Normalförderung gesunken. Und dasselbe gilt für Oberschlesien; dort ist die Tagesmenge von etwa 1100 Waggons auf 400 Waggons Kohle gesunken. Und in Brüx ist neuestens, seit seiner „Eroberung" durch die tschecho-slowakischen Streitkräfte begreiflicherweise von einer Förderung überhaupt kaum mehr zu sprechen. Eine Wirkung, die auch den Tschechen nicht erwünscht sein kann. Sie hätten ja freilich auch schon voraussehen können, daß sie mit ihrer Einbeziehung von Brüx in das tschecho-slowakische „Kriegsgebiet" die Brüxer Kohlenförderung nur lahmlegen konnten. Wie unsinnig, wie kurzsichtig die tschecho-slowakischen Machthaber auf diesem Gebiete vorgehen, dafür liefert übrigens eine Tatsache ein besonders augenfälliges Beispiel. Sie hindern jetzt sogar die Kohlenzufuhr, die für die Beförderung der Züge der tschechischen Legionen aus Kärnten nach Tschechien nötig wäre und deren Abgabe an die deutschösterreichischen Staatsbahnen deshalb von ihnen seinerzeit auch zugestanden worden ist. Die unvermeidliche Folge dieses merkwürdigen Gehabens ist nun, daß der weitere Abtransport der tschechischen Legionäre aus Deutschösterreich zunächst unmöglich geworden ist und unseren Alpenländern erwächst nun das übrigens recht zweifelhafte Vergnügen, diese Leute bei sich beherbergen zu müssen. Eine ganz ähnliche Behinderung haben die Tschecho-Slowaken übrigens der Heimbeförderung auch der Mackensen-Armee bereitet.

Zu dieser Störung unserer Kohlenversorgung seitens der Tschecho-Slowaken gesellt sich neuestens, seit dem Regime der Arbeiter- und Soldatenräte, die Unterbindung auch der westfälischen Kohlenzufuhr. Die Arbeiter- und Soldatenräte in München und Lindau halten die aus Westfalen für Deutschösterreich eintreffenden Kohlentransporte auf und nehmen sie für ihren eigenen Ortsbedarf in Beschlag. Die Verwirrung im reichsdeutschen Bahnverkehr scheint sich aber noch weiter steigern zu sollen — nach einer jetzt vorliegenden Meldung soll Ministerpräsident Eisner den Güterverkehr zwischen Bayern und Preußen neuestens überhaupt eingestellt haben!

Die ganze Kohlennot, die jetzt nicht bloß Deutschösterreich, sondern auch schon Böhmen selbst fühlt, wäre zu beheben, wenn die tschecho-slowakische Regierung, die bei ihren befremdlichen Verfügungen ja offenbar von politischen, aus dem deutschböhmischen Problem zu erklärenden Erwägungen geleitet ist, sich entschlösse, einvernehmlich mit Deutschösterreich die Austragung dieses Streites der Friedenskonferenz vorzubehalten und bis dahin diese und andere auf das wirtschafts- und verkehrspolitische Gebiet verpflanzten Kampfmaßregeln zu unterlassen. Das entspräche unzweifelhaft dem Vorteile beider Teile, nicht bloß Deutschösterreichs, sondern auch der tschecho-slowakischen Republik.

Neue Freie Presse

6./XII. 1918

127

Die Schwierigkeiten der Kohlenversorgung und der Bahnverkehr.

Wien, 5. Dezember.

Dem Staatssekretär für öffentliche Arbeiten Zerdik folgte heute der Staatssekretär für Verkehrswesen Jukel mit einer Darstellung über die Schwierigkeiten der Kohlenversorgung. Einige wenige Daten genügen, um zu erkennen, daß die Eisenbahnen nur von einem Tag auf den anderen weiterleben. Nach den Berichten vom 3. d. reichte der Vorrat der Staatsbahndirektion Wien für einen Tag, jener der Staatseisenbahngesellschaft für 0·9, der Nordwestbahn für 1·5 und der Nordbahn für 11 Tage. Der Staatssekretär für Verkehrswesen sagte, daß nunmehr Verhandlungen zwischen den beteiligten Staatsregierungen einsetzen müssen, um die vollständige Lahmlegung des Verkehres und mithin den wirtschaftlichen und politischen Niedergang hintanzuhalten. Zu diesem Zwecke wäre die Zustimmung der beteiligten Nationalstaaten zur Schaffung eines gemeinsamen Kohlenkomitees zu erwirken.

Staatssekretär für Verkehrswesen Jukel: Die deutschösterreichischen Staatsbahnen sind bei einem veranschlagten Kohlenverbrauch von täglich zirka 7900 Tonnen bei normalem Verkehr und einer gegenwärtigen Tagesförderung in den deutschösterreichischen Revieren (mit Ausnahme der deutschböhmischen) von ungefähr 5000 Tonnen täglich, die aber nur zu einem Fünftel den Eisenbahnen zur Verfügung gestellt werden können, vornehmlich auf den Bezug ausländischer Kohle angewiesen. Auch bei dem gegenwärtig eingeschränkten Verkehre müsse man mit einem Tagesbedarf von rund 4000 Tonnen, somit einer Fehlmenge von 3000 Tonnen täglich rechnen, die aus dem Auslande eingeführt werden muß. Die Zuschübe ausländischer Kohle haben nun seit der politischen Umwälzung fortwährende Störungen durch Streiks, Beschlagnahmen usw. und in den letzten Tagen eine völlige Unterbrechung erfahren. Seit der Umwälzung lieferten von den Revieren des czecho-slowakischen Staates nur die böhmischen Reviere Kohle nach Deutschösterreich, aus dem Ostrauer und Rossitzer Revier ist jede Lieferung überhaupt ausgeblieben. Aber auch die Lieferung aus dem Braunkohlenrevier war völlig unzureichend, weil auf eine Pflichtmenge von 4000 Tonnen täglich höchstens 500 bis 600 Tonnen Bahnkohle einliefen und eine Einlieferung auch dieser geringen Menge seit vier Tagen vollständig unterbleibt.

Was die Belieferung aus den reichsdeutschen Revieren anbelangt, ist eine solche nur für die deutschösterreichischen Staatsbahnen nur durch westfälische Kohle und diese auch nur in sehr geringem Ausmaße zu verzeichnen. Auch diese Lieferung stieß auf Hindernisse, indem durch die Arbeiterräte in München und Lindau-Reutte Beschlagnahmen vorgenommen wurden. Die Versuche, oberschlesische Dienstkohle nach Deutschösterreich zu bringen, hatten trotz eifrigster Bemühungen des Staatsamtes bisher keinen Erfolg, wobei deutscherseits vorerst die Unsicherheit der Durchfuhr durch czecho-slowakisches Gebiet, später der Ausbruch eines Ausstandes und in jüngster Zeit die mindere Förderung von ein Drittel oder ein Halb der normalen Förderung geltend gemacht wurden. Gezwungen durch diese Verhältnisse, hat das Staatsamt die Umleitung der oberschlesischen Kohle über Sachsen und Bayern in Erwägung gezogen und sich deshalb an die betreffenden reichsdeutschen Bahnen gewendet. Eine zustimmende Antwort ist bisnun jedoch noch ausständig und durch die in jüngster Zeit eingetretenen Verkehrserschwernisse zwischen Bayern und Preußen wohl auch nicht zu gewärtigen.

Auch seitens des jugoslawischen Staates ist die seinerzeit erfolgte Belieferung der Direktion Villach mit Trifailer Kohle seit der stattgehabten Umwälzung unterlassen worden. Das Staatsamt hat deshalb im Wege der Feldtransportleitung Villach Schritte unternehmen lassen, doch wurde von jugoslawischer Seite die Antwort erteilt, die Kohle für eigene Zwecke zu benötigen. Weitere Verhandlungen des Staatsamtes mit Berlin und den czechisch-slowakischen Staatsbahnen haben an der Lage nichts geändert. Von den bei Ausbruch der Umwälzung in Oderberg gestandenen rund 780 Wagen oberschlesischer Kohle wurde der größte Teil von den Polen abgefahren und der Rest von rund 200 Wagen seitens der Czecho-Slowaken abgenommen. Des weiteren wurden am 20. November in Lundenburg ein Zug und am 28. und 29. November zwei Züge mit oberschlesischer Kohle mit der Bestimmung Wien seitens des czecho-slowakischen Staates beschlagnahmt und nach Brünn abgelenkt. Nach einer Drahtung von Amstetten vom 4. Dezember soll auch ein nach Gaisbach unterwegs befindlicher Braunkohlenzug von den czecho-slowakischen Bahnen zurückgehalten worden sein. Zahlreiche andere Fälle können zwar nicht bewiesen, aber behauptet werden.

Die deutschösterreichischen Staatsbahnen, welche über keinen nennenswerten Vorrat an Dienstkohle bei Ausbruch der Umwälzungen verfügten, hatten aber gerade in den ersten Tagen gewaltige Transporte von Heimkehrern und Flüchtlingen zu bewältigen, wodurch der letzte Rest des vorhandenen und, wie aus dem Vorgesagten ersichtlich, völlig ungenügend ergänzten Vorrates an Dienstkohle aufgebraucht wurde. Besonders kritisch gestaltete sich die Verkehrsanlage aus Anlaß der angeforderten Durchführung der Mackensen-Züge. Für diesen Zweck wurden bisnun 43 Transporte gefahren, doch sind dem deutschösterreichischen Staate hiefür nur 250 Tonnen gegenüber der nötigen Menge von rund 1000 Tonnen zugekommen. Eine weitere Zuweisung von 275 Tonnen ist allerdings erfolgt, doch wird diese Menge erst nächster Tage eintreffen.

Die infolge der Kohlennot geschaffenen Bahnverhältnisse mußten notgedrungen zur fortschreitenden Drosselung des Verkehres in Deutschösterreich führen. Durch das in den letzten Tagen vollkommene Ausbleiben der Dienstkohle scheint der gänzliche Stillstand des Gesamtbetriebes bevorzustehen. Wenn dieser bisnun noch nicht erfolgt ist, so ist dies nur auf das Entgegenkommen des Staatsamtes für öffentliche Arbeiten zurückzuführen. Die Kohlenbewegung bei den am meisten notleidenden Wiener Direktionen nach den Meldungen vom 3. Dezember ist der nachfolgenden Zusammenstellung zu entnehmen:

Wien: Vorrat 714 Tonnen, Verbrauch am 3. Dezember 700 Tonnen, Einlieferung am 3. Dezember 234 Tonnen, Vorrat reicht für 1 Tag;

Staatseisenbahngesellschaft: Vorrat 170 Tonnen, Verbrauch am 3. Dezember 207 Tonnen, Einlieferung am 3. Dezember 190 Tonnen, Vorrat reicht für 0·9 Tage;

Nordbahn: Vorrat 1121 Tonnen, Verbrauch am 3. Dezember 112 Tonnen, Einlieferung am 3. Dezember —, Vorrat reicht für 11 Tage (vom Vorrat erfolgt auch Abgabe an benachbarte Direktionen);

Nordwestbahn: Vorrat 396 Tonnen, Verbrauch am 3. Dezember 200 Tonnen, Einlieferung am 3. Dezember 175 Tonnen, Vorrat reicht für 1·5 Tage.

Die Bestrebungen des Staatsamtes für Verkehrswesen, den Eisenbahnbetrieb mit den benachbarten neuen Staaten zu regeln, scheiterten an dem selbständigen rücksichtslosen Vorgehen derselben, insbesondere der Organisationen im czecho-slowakischen Staate, der, wohl vorbereitet, in kürzester Zeit alle großen, ihm Vorteile bringenden Dienstesstellen für sich in Anspruch nahm und den Betrieb zu seinem Vorteile eingerichtet hat, so daß im Uebergangsverkehr nach Deutschösterreich, besonders aber im deutschen Siedlungsgebiete Böhmens, Mährens und Schlesiens, der Eisenbahnbetrieb eine ganz wesentliche Störung erfuhr. Schon in der Uebergangsnacht vom 29. auf den 30. Oktober hat der Narodni Vybor in Prag folgende Drahtung erlassen: „Ueber Auftrag des Narodni Vybor wird mit sofortiger Gültigkeit die Ausfuhr folgender Gegenstände über die Grenzen Böhmens verboten:

Sämtliches Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Mühlenprodukte, Futtermittel, trockene und körnige, Zucker, Kaffeersatz, Spiritus, Brennstoffe, feste und flüssige (ausgenommen Holz und Kohle für Eisenbahnen), Zeitungspapier, Fette aller Art, alle Gegenstände und Rohstoffe für die Volksbekleidung als Stoffe, Leder, Flachs, Baumwolle und ähnliches, endlich lebendes Vieh, ausgenommen Militärsendungen. Rollendes anhalten und telegraphisch melden. Narodni Vybor." Im Nachhange hiezu wurde gemeldet, daß von Dr. Zahradnik persönlich in Lieben und Bubna folgende Lebensmittel und hochwertige Güter, für Deutschösterreich, Deutschland und Ungarn bestimmt, angehalten wurden:

Prag: In Lieben 30 Wagen von Dr. Zahradnik persönlich angehalten, darunter Lebensmittel aller Art für nur deutschösterreichische Stationen und ein Wagen Wein für Malmö, 8 Wagen Wolle und Zucker für Leipzig, 3 Wagen Medizinflaschen für Budapest, 1 Wagen Garn für Miskolz.

Bubna: Ebenfalls von Dr. Zahradnik persönlich angehalten: 11 Wagen Schafwolle für Leipzig, 1 Wagen Kraut für Bozen, 2 Wagen Zucker für Villach, ferner ein Transport von 150 Rindern, bestimmt für Militärverpflegsmagazin Sankt Marx, requiriert für Schlachthaus Prag. (Hört! Hört!)

Durch dieses Vorgehen wurden wir in die Zwangslage versetzt, mit Gegenmaßnahmen einzusetzen. Schließlich hat sich die Generaldirektion der czecho-slowakischen Staatsbahnen bereit erklärt, sich mit dem deutschösterreichischen Staatsamt für Verkehrswesen bezüglich Regelung des gegenseitigen Bahnverkehres ins Einvernehmen zu setzen, und so kam es am 5. November 1918 zu den Gmündner Vereinbarungen, nach welchen bezüglich der Betriebsführung allein der vor dem 28. Oktober bestandene Zustand beizubehalten war.

Diesen Verhandlungen folgte eine die Kohlenabgabe für die deutschösterreichischen Bahnen betreffende Besprechung in Prag am 8. November 1918. Nach dem Ergebnisse derselben hätte auch in dieser Frage der bisnun geübte Verteilungsmodus vorläufig für einen Monat beibehalten werden sollen. Anfänglich war der Zuschub der Kohle aus dem nordwestböhmischen Revier doch noch halbwegs zufriedenstellend. Mit Zunahme der politischen Verwicklungen in Deutschböhmen nahm jedoch die Zufuhr aus dem Braunkohlenrevier ständig ab. Um angesichts der Entwicklung der Verhältnisse die Belieferung der deutschösterreichischen Bahnen mit Kohle aus dem czecho-slowakischen Gebiete zu sichern wurde vom Staatsamte für Verkehrswesen der Vorschlag gemacht, ein Kohlenkomitee in Prag — eventuell unter czecho-slowakischer Führung — zu errichten, welchem eine gerechte Aufteilung der Kohle, also auch der Dienstkohle, obliegen würde. Dieses Ansuchen, welches, wie hier bekannt, vom Staatsamt für öffentliche Arbeiten immer wieder erneuert wurde, blieb jedoch bisher unbeantwortet, obwohl gelegentlich einer am 26. November 1918 im Staatsamte für Verkehrswesen abgehaltenen gemeinsamen Beratung seitens der Vertreter des czecho-slowakischen Staates die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit dieses Komitees anerkannt wurde.

An diesem vom czecho-slowakischen Staate geübten Vorgang konnte auch der Umstand nichts ändern, daß über hierseitige Anregung das Staatsamt für öffentliche Arbeiten und das Staatsamt für Aeußeres wiederholt die maßgebende czecho-slowakische Landeskohlenverteilungsstelle in Prag wegen zureichender Zuschiebung von Dienstkohle angegangen hat. Es scheint, daß sachliche Verhandlungen, welche bisnun vom Staatsamt für Verkehrswesen und auch vom Staatsamte für öffentliche Arbeiten mit den fremden Staaten gepflogen wurden, nicht mehr genügen, um die außerordentlich ernste Kohlenfrage zu bereinigen, und daß in Ansehung der drohenden Lage nunmehr Verhandlungen zwischen den beteiligten Staatsregierungen einsetzen müssen, um das Aergste, die vollständige Lahmlegung des Verkehrs und mithin auch den wirtschaftlichen und politischen Niedergang hintanzuhalten. Zu diesem Zwecke wäre die Erwirkung der Zustimmung der beteiligten Nationalstaaten zur Schaffung des bereits in Anregung gebrachten gemein-

Die Zeit Abend
6./XII. 1918
a
6
128

Eine Eisenbahnergarde.

Der Kampf gegen die Eisenbahndiebstähle.

Dem Mangel an geeigneten Arbeitskräften war es während des Krieges zuzuschreiben, daß aushilfsweise auch wenig zuverlässige Elemente in die Dienste der Bahnverwaltungen aufgenommen werden mußten. Diese haben in erster Linie dazu beigetragen, daß Eisenbahndiebstähle und Eisenbahnberaubungen keine Seltenheit mehr waren.

Um der weiteren Gefährdung ihres guten Rufes vorzubeugen, haben sich die deutschösterreichischen Eisenbahner, wie bereits kurz berichtet, entschlossen, dem dunkeln, bei der herrschenden Finsternis doppelt gefährlichen Treiben einzelner ihrem Berufskreise nur vorübergehend angehöriger Personen selber ein Ziel zu setzen. Sie wissen, daß bei der furchtbaren Knappheit an Sachgütern aller Art jede unrechtmäßige Warenverschleppung der Allgemeinheit doppelt fühlbar wird. Auch hat es sich erwiesen, daß bahnfremde Personen die Ueberwachung nicht so wirksam gestalten können, wie die Eisenbahner, die eine genaue Ortskenntnis besitzen und denen die schwachen, den Diebstahlsversuchen besonders ausgesetzten Punkte in Magazinen, auf Seitengleisen usw. gut bekannt sind.

Alle diese Erwägungen und der Umstand, daß jetzt, bei dem geringfügigen Bahnverkehr, zahlreiche Bahnbedienstete leider nicht ausreichend beschäftigt werden können, führten zur Aufstellung einer Eisenbahnergarde. Nach einem im Ostbahnhof gemachten Versuch ist gestern im Nordbahnhof — dem größten Güterbahnhof des Festlandes — eine Wachmannschaft von 70 Mann aufgestellt worden, von der die Hälfte bei Tag und die Hälfte bei Nacht Dienst macht. Die „Gardisten" sind zuverlässige Eisenbahner und, da sie im Kriege Soldaten waren, mit dem Gebrauch der Waffe wohlvertraut. Gewehre und Patronen wurden ihnen, auf Veranlassung der Nordbahndirektion, die die Bestrebungen der Bediensteten nach jeder Richtung hin förderte, von den militärischen Behörden zur Verfügung gestellt.

Um das Zustandekommen der Eisenbahnergarde, die auch in allen übrigen Wiener Bahnhöfen und in anderen größeren Stationen bald eingeführt werden wird, haben sich Adjunkt Scheiterer und Kondukteur Haselberger besonders verdient gemacht. Der Bevölkerung wird es sicherlich zur Beruhigung gereichen, daß die Eisenbahner alles mögliche tun, um dem Verkehr wieder die volle Sicherheit zu geben.

Wie notwendig die Bildung einer Eisenbahnergarde war, beweist übrigens folgendes Ereignis: Gestern nachts hat eine Bande von sieben Soldaten versucht, mit geladenen Revolvern bewaffnet, einige Magazine in Straßhof bei Gänserndorf zu plündern. Die dort zufällig am selben Tage gebildete Eisenbahnergarde hat die Bande dingfest gemacht und in das Gefängnis abgeführt.

Nationalzeitung 12/XII. 1918. 130

Versorgungsfragen.

Bundesbahnen und Kohlenversorgung.

Man schreibt uns: Nachdem im verflossenen Oktober die Kohlenzufuhren der Bundesbahnen 46,200 Tonnen betrugen und damit ihren Bedarf nicht unerheblich überstiegen, hoffte man, von der wirtschaftlich schädigenden fünften Fahrplanreduktion verschont zu bleiben. Nun ist aber die Kohlenzufuhr im November aus den bekannten Gründen auf weniger als 80,000 Tonnen, aus Deutschland allein auf weniger als 65,000 Tonnen zurückgegangen; sie hat damit einen Tiefstand erreicht, der schon deswegen zu größeren Bedenken Anlaß geben muß als die 117,000 Tonnen des bisher schwächsten Kriegsmonats (Februar 1917), weil die Vorräte in besorgniserregender Weise zurückgegangen sind.

Als vor einiger Zeit in unserer Tagespresse die Vermutung geäußert wurde, die Bundesbahnen hätten aus finanziellen Bedenken die ausreichende Eindeckung mit Kohle unterlassen, wurde dieser Meldung von maßgebender Seite mit einem kategorischen Dementi entgegengetreten, und gleichzeitig erklärt, daß die Kohlenversorgung der Bundesbahnen sichergestellt sei. Begreiflicherweise hat die Einführung des fünften reduzierten Fahrplans leise Zweifel an der Richtigkeit dieses Dementi aufkommen lassen. Als sie neuerdings in der Presse zum Ausdruck kamen, wurde wiederum von Bern aus kategorisch erklärt, daß finanzielle Bedenken der zureichenden Kohleneindeckung durch die Bundesbahnen nie entgegengestanden hätten; anschließend wurde bemerkt, die Bundesbahnen hätten ihr möglichstes getan, um von den in die Schweiz eingeführten Kohlen ein möglichst großes Quantum zu erhalten.

Daß die Bundesbahnen ihr möglichstes getan haben, von den eingeführten Kohlen ein möglichst großes Quantum an sich zu ziehen, ist nie und von niemand bestritten worden. Im Gegenteil konnte man mit Recht finden, daß hierin des Guten zu viel geschehen sei. So sind beispielsweise anderen, privaten Transportanstalten Kohlen beschlagnahmt worden, wodurch jenen Unternehmungen bedeutende finanzielle Nachteile erwuchsen, da sie sich anderweitig zu teureren Preisen Ersatz verschaffen mußten. Von einem Unternehmen ist uns eine Differenz von 140 Prozent bekannt, und das Schönste an der Sache ist, daß eine Rückvergütung dafür noch nicht stattgefunden hat. Wer also rechtzeitig vorsorgte, wird des Vorteils aus dieser Handlungsweise zugunsten der Jungfrau verlustig, die kein Oel in ihr Lämpchen getan hat!

Die Mahnungen, man hätte mit rechtzeitigen mäßigen Fahrplaneinschränkungen früher beginnen sollen, um später unmäßige zu verhindern, sind, mit oder ohne Hilfe der Depeschenagentur, jeweilen in den Wind geschlagen worden, oder man glaubte aus der Erwägung heraus nicht auf sie hören zu müssen, daß ein Minderverbrauch einen Einfuhrrückgang nach sich ziehen würde, also inopportun sei. Auch heute noch hat sich ein Teil jenes Optimismus erhalten, der auf deutschen Versprechungen gefußt haben mag, die sicherlich in guten Treuen gegeben wurden, von denen man aber von vornherein wissen mußte, daß sie beim Eintritt gewisser Eventualitäten ganz einfach unerfüllbar würden. Statt auf Versprechungen, stützt man sich in Bern heute auf 300,000 Ster Holz, welche die Aufrechterhaltung des Betriebes für fünf bis sechs Monate gestatten mögen, aber anderweitige finanzielle Konsequenzen für unsere Volkswirtschaft haben, die nicht günstig sind. Dabei rächte es sich auch, — für diese Unterlassung wird man freilich nicht die Bundesbahnen verantwortlich machen können —, daß die Torfversorgung unseres Landes nur ungenügend sichergestellt worden ist.

Leider sind die Aussichten denkbar ungünstig. Wohl will uns die Entente besser als bisher mit Kohlen versorgen; allein es ist fraglich, ob sie uns in Bälde die großen deutschen Quantitäten zu ersetzen vermag. Der Zustand in den Kohlenbergwerken der geräumten Gebiete ist zum Teil derart trostlos, daß die Wiederaufnahme der vollen Förderung erst nach Jahren möglich sein wird. Saarbrücken und Saarlouis, von der Entente besetzt, sollen, wenn auch nur vorübergehend, gesperrt worden sein; die politischen Ereignisse sind nicht dazu angetan, die Kohlenförderung in Deutschland zu steigern, ganz abgesehen von dem Mangel an Transportmitteln. Dazu kommt, daß nach Meldungen deutscher Zeitungen für Ruhr- und Saarkohlen neue Preisaufschläge im Inland beabsichtigt sind. Auch treten im ersten Quartal des kommenden Jahres auf den deutschen Bahnen neue Erhöhungen der Gütertarife ein, und nicht zuletzt muß erwähnt werden, daß unser Wirtschaftsabkommen mit Deutschland mit dem 31. Januar 1919 zu Ende geht. Ob und wie es erneuert werden kann, steht bei der Unsicherheit der Entwicklung dahin.

Die Transportschwierigkeiten häufen sich. Es rächt sich jetzt, daß den im Herbst 1916 erfolgten Anregungen, die Bundesbahnen möchten 2000 Kohlenwagen bauen, nicht Folge gegeben wurde. Wie die „Nationalzeitung" gemeldet hat, sollen in Kehl und Mannheim bedeutende Kohlenmengen für schweizer. Rechnung liegen. Der Rollmaterialmangel erschwert ihre Hereinbringung.

Die Verhältnisse unserer Kohlenversorgung im Allgemeinen und derjenigen der Bundesbahnen im Besonderen sind so fast trostlose. Selbstverständlich werden sie durch Klagen in der Presse keinen Deut besser. Allein die Beunruhigung in weiten Kreisen des Volkes, in der Industrie und im Gewerbe, die zur Aufrechterhaltung der Betriebe auf Kohlen angewiesen sind, erfordert eine Klarstellung der Verhältnisse. Wir wollen nicht daran zweifeln, daß die maßgebenden Stellen in Bern mit einer Darstellung des Sachverhaltes an die Oeffentlichkeit treten, die zum mindesten nachweist, daß alles jederzeit getan worden ist, die Kohlenversorgung unseres Landes bestmöglichst sicherzustellen. Eine derartige einläßliche Darstellung würde zu einer Beruhigung beitragen, die mit der bloßen Versicherung nicht mehr zu erreichen ist.

Tägliche Rundschau

12/XII. 1918.

131

60 v. H. Erhöhung der Personen- und Gütertarife.

Für die nächste Zeit wird eine beträchtliche Erhöhung der Personen- und Gütertarife angekündigt. Die „Berliner Politischen Nachrichten" schreiben darüber:

Ueber die Höhe des Zuschlages schweben noch Verhandlungen. Die außerordentliche Steigerung aller Löhne und Betriebsunkosten hat bewirkt, daß die preußischen Eisenbahnen im Jahre 1918 mit erheblichem Verlust gearbeitet haben. Die Unterbilanz wird wahrscheinlich durch eine besondere Eisenbahnanleihe gedeckt werden. Durch organisatorische Maßnahmen soll ferner auf eine Herabminderung der allgemeinen Unkosten hingewirkt werden. Diese Maßnahmen können aber nur den Erfolg haben, wenn sich unser Wirtschaftsleben unter dem Schutze von Ruhe und Ordnung weiter entwickeln kann und wenn die Lohnforderungen der Arbeiter sich in angemessenen Grenzen halten.

Es sei dazu bemerkt, daß der Minister des Innern, Paul Hirsch, am Sonnabend einen Zuschlag auf die Fahrpreise in Höhe von 60 v. H. in Aussicht gestellt hat. Als Grund für den Rückgang der Eisenbahnüberschüsse führte der Minister unter anderem die Bewilligung einer Lohnaufbesserung von 100 v. H. an, was allein eine Mehrausgabe von jährlich 400 Millionen bedeute.

Berliner Lokalanzeiger 12./XII. 1918.

132

Die Erhöhung der Eisenbahntarife.

Der neue Minister der öffentlichen Arbeiten Hoff ist ermächtigt worden, die deutschen Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz zur Erörterung der Tariferhöhung nach Berlin einzuladen. Die Erhöhung des Personenverkehrs soll rund 25 Prozent betragen. Um jedoch die minderbemittelte Bevölkerung nicht übermäßig zu belasten, wird ein Ausgleich herbeigeführt durch folgende Staffelung der Erhöhungen: Der Fahrpreis der 4. Wagenklasse wird um 20, der 3. Wagenklasse um 25, der 2. Wagenklasse um 35 und der 1. Wagenklasse um 100 Prozent erhöht. Die Sätze der Arbeiter-, Schüler- und Zeitkarten sowie die Fahrpreise des Vorortverkehrs von Berlin und Hamburg sollen nicht erhöht werden. Maßgebend für die Ausnahme des Vorortverkehrs von der Erhöhung sind vor allem die schwierigen Wohnungsverhältnisse in den Großstädten, in denen durch die Beibehaltung der bisherigen Fahrpreise eine gesündere, weiträumige Besiedlung erleichtert wird. Im Güterverkehr wird zur Herabwirtschaftung der Betriebsunkosten eine allgemeine Erhöhung sämtlicher Tarife vorgeschlagen, die allgemein 60 Prozent betragen soll. Die Zuschläge werden voraussichtlich automatisch berechnet und zu den bisherigen Sätzen zugeschlagen werden, so daß auch alle Ausnahmetarife gleichmäßig davon betroffen werden. Zuschlagfrei sollen bleiben die Lebensmittelsendungen sowie die zur Ausfuhr nach überseeischen Ländern bestimmten Sendungen. Als Termin für die Einführung der Tariferhöhungen wird voraussichtlich der 1. April kommenden Jahres in Aussicht genommen werden.

Fremdenblatt
13./XII.1918

Verhandlungen über die Wiederaufnahme des Balkanverkehrs.

Lebensmittel für Oesterreich.

Genf, 12. Dezember. (Tel. d. „Fremden-Blatt".) Nach einer Meldung aus Paris wird eine französische Offiziersabordnung des Balkankommandos in Wien und Budapest eintreffen, um mit den maßgebenden Stellen wegen der Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehres zwischen Paris und dem Balkan zu verhandeln. Nach Wiederherstellung der Bahnverbindung sollen die Kriegsgefangenen heimtransportiert werden. Die vom Westen nach dem Osten laufenden Züge sollen in den ersten Monaten hauptsächlich Lebensmittel nach Oesterreich und Serbien bringen.

13./XII. 1918

* Ueber die Verkehrslage erfahren wir von gut unterrichteter Seite folgendes: Die Entwickelung des deutschen Güterverkehrs leidet noch immer außerordentlich unter dem Rücktransport der deutschen Truppen und unter den Waffenstillstandsbedingungen. Diese Verhältnisse können eine Milderung nur dann erfahren, wenn es gelingt, namentlich die Bestände an betriebsfähigen Lokomotiven durch schleunige Wiederherstellung der zahlreichen, in den Werkstätten zurzeit als unbrauchbar außer Betrieb befindlichen Lokomotiven zu stärken. Die anzustrebende Besserung ist im wesentlichen eine Frage der Arbeit, da die Arbeiter in den Werkstätten noch immer nicht den rechten Willen zeigen, durch ungesäumte Inangriffnahme der Arbeit an der Wiederherstellung des Fahrzeugparkes der Eisenbahnverwaltung der immer weiter steigenden Verkehrsnot entgegenzutreten. Die Neubautätigkeit der Lokomotiv- und Wagenbauanstalten wird eine bemerkenswerte Vermehrung des Wagenparkes vorderhand noch nicht bringen können; zwar sind Arbeitskräfte in Hülle und Fülle vorhanden, doch fehlt es hier an dem notwendigen Eisen und den sonstigen Rohmaterialien, die erst durch die allmählich wieder auflebende Industrie geschafft werden müssen. Vor allem muß erst die Blockade der Ostsee wieder aufgehoben werden, damit norwegisches Erz den Ausfall der lothringischen Eisenerze decken kann. Auch die ungenügende Abfuhr der Kohle aus den großen Kohlenrevieren im Ruhrgebiet und in Oberschlesien ist, abgesehen von den bedeutenden Transportschwierigkeiten, auf die verringerte Arbeitsleistung in den Gruben zurückzuführen. Der Weihnachtsstückgutverkehr wird neben den Nahrungsmitteltransporten jedoch nach Möglichkeit aufrechterhalten bleiben. Den Verkehrstreibenden werden von den einzelnen Eisenbahndirektionen auch solche Güter zur Beförderung freigegeben werden, die nicht in die Freiliste aufgenommen werden konnten. In der Hauptsache handelt es sich darum, Rohstoffe und Halbfabrikate heranzuführen, wie auch Fertigfabrikate an den Verbrauchsort zu befördern, um hierdurch vermehrte Arbeitsgelegenheiten zu schaffen. Um jedoch einer drohenden Ueberlastung des Güterverkehrs vorzubeugen, wird weiterhin wöchentlich an einigen Tagen die Annahme von Stückgütern aller Art auf allen preußisch-hessischen Güterabfertigungen gesperrt. In dieser Woche, vom Donnerstag, den 12., bis Sonnabend, den 14. Dezember, werden keinerlei Stückgüter zur Beförderung auf den Bahnhöfen angenommen. Lebensmitteltransporte müssen auf den Expreßgutverkehr verwiesen werden.

14./XII. 1918

135

Verkehrsfragen.

Neuerliche Fahrplaneinschränkungen der niederösterreichischen Landesbahnen.

Infolge des Kohlenmangels treten folgende Aenderungen im Zugsverkehr ein:

Strecke Ober-Grafendorf—Ruprechtshofen: Es unterbleiben sämtliche im Fahrplan verlautbarten Züge; an deren Stelle verkehrt ein Zug ab Ruprechtshofen 5.18 früh, an Ober-Grafendorf 6.35 früh, im Anschluß an den in St. Pölten um 7.50 früh einlangenden Zug; ab St. Pölten verkehrt ein Zug ab 1.53 nachm., an Ruprechtshofen 4.21 nachm.

Strecke Mariazell—Gußwerk: Es unterbleiben die Züge 151 (ab Mariazell 6.00 früh) und 152 (ab Gußwerk 6.55 früh).

Strecke Stammersdorf—Poysdorf: Es unterbleibt Zug 611 (ab Dobermannsdorf 12.50 nachm.) in der Strecke Dobermannsdorf—Poysdorf; an seiner Stelle verkehrt in dieser Teilstrecke ein um 20 Minuten früher liegender Zug. Es unterbleibt ferner Zug 622 (ab Poysdorf 3.45 nachm.); an seiner Stelle verkehrt Zug 623 (ab Poysdorf 2.25, an Stammersdorf 6.52 abds.), der im ganzen Durchlauf 1 Stunde 20 Min. früher als Zug 622 liegt.

Strecke Gmünd—Litschau: Es verkehrt nur mehr Zug 832 (ab Litschau 8.34 früh), dieser jedoch nicht nur an geraden, sondern auch an allen Tagen; ferner verkehrt Zug 855/835 (ab Gmünd 8.02 abds.). Alle anderen Züge sind eingestellt.

Strecke Alt-Nagelberg—Heidenreichstein: Es verkehrt nur mehr Zug 932 (ab Heidenreichstein 8.35 vorm.), dieser jedoch nicht nur an ungeraden, sondern auch an allen Tagen; ferner Zug 955 (ab Alt-Nagelberg 8.42 abds.).

Strecke Gmünd—Groß-Gerungs: Es unterbleiben die Züge 1054 und 1055.

Ab 14. d. sind in der Strecke Wien Großmarkthalle—Groß-Schwechat folgende Züge eingestellt: ab Wien Großmarkthalle 5.58 früh, 8.21, 11.00 abds.; ab Groß-Schwechat 4.55 früh, 6.46, 8.31 abds. Zug 120 (an Wien Großmarkthalle 9.06 abds.) wird in allen Haltestellen ab Groß-Schwechat, ausgenommen in Paul Schiffgasse und Dreherstraße, anhalten. Vom gleichen Tage an wird die Haltestelle Paul Schiffgasse für alle Züge, die Haltestelle Dreherstraße für die in der Richtung von Wien gegen Groß-Schwechat fahrenden Züge bis auf weiteres aufgelassen.

Weitere Aenderungen im Zugsverkehr.

Ab 16. d. wird der von St. Pölten derzeit um 9 Uhr 10 Min. abends nach St. Aegyd, beziehungsweise Hainfeld abgehende Personenzug Nr. 1919/1821 aufgelassen und an dessen Stelle der um 5 Uhr 18 Min. nachmittags abgehende Personenzug Nr. 1917/1819 eingeführt. Ferner wird die Strecke Leobersdorf—Gutenstein, beziehungsweise Hainfeld der von Leobersdorf um 7 Uhr 50 Min. abends abgehende Personenzug Nr. 1922/2022 aufgelassen und an dessen Stelle der um 4 Uhr 58 Min. von Leobersdorf abgehende Personenzug Nr. 2020/1850 in Verkehr gesetzt. Die durchlaufende Verbindung von Wien S. B. nach Gutenstein und Hainfeld wird daher ab 16. d. durch den von Wien S. B. um 3 Uhr 35 Min. nachmittags abgehenden Südbahnzug Nr. 253 hergestellt, wobei die Ankunft in Hainfeld um 7 Uhr 3 Min. abends, beziehungsweise in Gutenstein um 6 Uhr 31 Min. abends erfolgt.

Tägliche Rundschau
18./XII. 1918

18./12
136

* **Neue Einschränkungen im Eisenbahnverkehr.** Wie wir hören, wird vom 20. Dezember ab eine weitere Einschränkung des gesamten Personen- und Güterverkehrs notwendig. Das Gerücht von der gänzlichen Einschränkung des Personenverkehrs ist jedoch übertrieben. Dagegen werden die jetzt noch verkehrenden Personen- und Schnellzüge um die Hälfte eingeschränkt. Damit bei einer derartigen durchgreifenden Einschränkung des Verkehrs die unumgänglich notwendigen Reisen ausgeführt werden können, werden in den auswärtigen Direktionen Reiseerlaubnisscheine eingeführt. Von diesen Scheinen ist der Verkauf der Fahrkarten abhängig. Den Reiseerlaubnisschein auch im Berliner Direktionsbezirk einzuführen, ist noch nicht beschlossen, weil eine derartig einschneidende Beschränkung des Verkehrs für Berlin besonders umständlich wäre. Sollte jedoch der Weihnachtsverkehr von den Berliner Fernbahnhöfen die sonst übliche Ausdehnung annehmen, so wird auch in Berlin mit der Einführung von Reiserlaubnisscheinen gerechnet werden müssen. Mit Rücksicht auf den Berufsverkehr soll der bereits mehrfach beschränkte Vorortverkehr nicht weiter eingeschränkt werden. Im Güterverkehr sind Beschränkungen kaum noch möglich. Es fahren jetzt neben den Transportzügen für die heimkehrenden Krieger fast ausschließlich Kohlen- und Nahrungsmitteltransporte, von deren weiterer Beförderung die gesamte Ernährung der Städter, insbesondere der Großstädter, abhängt. Wie lange dieser Zustand anhalten wird, läßt sich zur Stunde noch nicht übersehen; jedenfalls wird vor Mitte Januar eine Besserung nicht zu erwarten sein. Späterhin wird der Verkehr sich danach richten, in welchem Umfange die Industrie aufleben wird. Es ist jedoch nicht damit zu rechnen, daß die durch die Waffenstillstandsbedingungen entstehende Lücke im Wagenpark der Eisenbahnverwaltung durch Neubauten in kurzer Zeit wieder ausgefüllt werden kann.

Die Zeit Abend
18./IX. 1918
137

Verkehrsfragen.

Zugsverkehr ab Wien.

Ab Südbahnhof: 5.00 früh nach Leobersdorf; 5.45 früh nach Pottendorf, Wiener-Neustadt; 6.10 früh nach Nagykanizsa über Wiener-Neustadt; 6.30 früh nach Leobersdorf; 8.10 früh nach Loitsch (Triest); 10.45 vorm. nach Mödling; 10.50 vorm. nach Payerbach-Reichenau; 11.50 vorm. nach Leobersdorf; 12.05 nachm. nach Pottendorf, Wiener-Neustadt; 1.30 nachm., 2.10 nachm. und 3.35 nachm. nach Hainfeld und Gutenstein; 4.30 nachm. nach Vöslau; 5.30 nachm. nach Mödling; 5.40 nachm. nach Wiener-Neustadt; 6.20 abends nach Mödling; 6.25 abends nach Pottendorf, Wiener-Neustadt; 6.30 abends nach Leobersdorf; 7.00 abends nach Payerbach-Reichenau; 7.40 abends nach Vöslau; 8.40 abends nach Wiener-Neustadt; 9.40 abends nach Loitsch (Triest); 9.45 abends nach Vöslau.

Ab Westbahnhof: 6.10 früh nach Neulengbach; 7.00 früh nach Innsbruck; 12.10 nachm. nach Purkersdorf und Amstetten; 3.30 und 5.10 nachm. nach Neulengbach; 6.00 abends nach Innsbruck; 6.50 abends nach Rekawinkel; 7.25 abends nach St. Pölten; 8.45 abends nach Neulengbach; 10.30 abends nach Purkersdorf.

Ab Franz Josefs-Bahnhof: 5.25 früh nach St. Andrä-Wördern; 6.15 früh nach Gmünd, Eger und Prag; 6.55 früh nach Krems; 11.45 vorm. nach Tulln; 12.10 nachm. nach Kritzendorf; 4.30 nachm. nach Tulln; 5.25 nachm. nach Krems; 5.35 nachm. nach Absdorf-Hippersdorf; 7.35 abends nach Tulln; 9.30 abends nach Tulln.

Ab Nordwestbahnhof: 5.55 früh und 7.29 früh nach Stockerau; 8.02 früh nach Znaim; 8.36 früh nach Korneuburg; 10.35 vorm., 12.25 nachm. und 2.20 nachm. nach Stockerau; 3.10 nachm. nach Schönwald-Frain; 3.50 nachm., 4.53 nachm. nach Stockerau; 5.28 nachm. nach Znaim; 6.20 abends und 7.15 abends nach Stockerau; 8.50 abends nach Stockerau.

Ab Nordbahnhof: 6.25 früh nach Leopoldau; 7.20 früh nach Brünn und Krakau; 7.45 früh nach Leopoldau; 10.30 vorm. nach Gänserndorf; 12.05 nachm. und 1.40 nachm. nach Leopoldau; 3.10 nachm. nach Gänserndorf; 4.45 nachm. nach Brünn und Krakau; 6.30 abends nach Gänserndorf.

Ab Ostbahnhof: 6.40 früh nach Grußbach-Schönau; 7.15 früh nach Bruck a. d. Leitha; 8.10 früh nach Budapest über Marchegg; 10.50 vorm. nach Marchegg; 11.45 vorm. nach Budapest über Bruck a. d. Leitha; 3.55 nachm. nach Brünn und Prag; 5.40 nachm. nach Gruß-

bach-Schönau; 7.25 abends nach Marchegg; 9.10 abends nach Budapest über Bruck a. d. Leitha.

Ab Aspangbahnhof: 6.15 früh nach Aspang; 6.50 früh, nur an Sonn- und Feiertagen bei Zulässigkeit der Betriebsverhältnisse, nach Sollenau; 8.30 früh, nur an Sonn- und Feiertagen bei Zulässigkeit der Betriebsverhältnisse, nach Sollenau; 10.00 vorm. nach Aspang, Fehring, Graz; 3.10 nachm. nach Aspang; 7.15 abends nach Aspang, Hartberg und Fehring.

Kölnische Zeitung 19./XII. 1918.

Die deutschen Eisenbahnen und das Reich.

Von R. Quaatz.

Etwa ein Drittel des gesamten Fuhrparks mußten die deutschen Eisenbahnen an unsre Gegner abgeben. Weitere gewaltige Mengen sind uns in den „verbündeten" und in den besetzten Ländern verloren gegangen, die wir nicht wiedersehen werden. Im Innern sind die Bahnanlagen, Maschinen usw. heruntergewirtschaftet, das Personal durch Überanstrengung und schlechte Ernährung entkräftet. Hierzu kamen noch die innern Wirren mit ihren äußerst nachteiligen Folgen für den Dienstbetrieb. Namentlich ist das in den Werkstätten hervorgetreten. Diese Lage bedroht uns mit einer Katastrophe für unsre Volksversorgung und Volksernährung, wenn wir uns nicht mit allen Kräften zusammenraffen und das noch Verbliebene ohne Rücksicht auf überkommene Anschauungen und Vorurteile nach den Bedürfnissen der Zeit zielbewußt verwenden. Aufgaben wie die Lösung der Verkehrsfragen sind unaufschiebbar. Solche Arbeit ist wirkliche und wahre Volkspolitik.

Auch im Verkehrswesen müssen wir uns nach der veränderten Lage umstellen. Der Weltmarkt ist uns verloren; statt Welthandel zu treiben, werden wir gewaltige Tribute an Rohstoffen und Fabrikaten ausführen müssen. Die Einfuhr wird sehr beschränkt sein und eine ganz andre Gestalt haben als vor dem Kriege. Dieser gänzlichen Umgestaltung des Güteraustauschs und der außerordentlichen Schwächung der Verkehrsmittel wird eine Neuordnung des gesamten Verkehrsapparats entsprechen müssen, und zwar im Sinne höchster Vereinfachung. Die Parole wird lauten, mit den geringsten Mitteln den höchsten Wirkungsgrad zu erzielen. Daraus folgt die Aufgabe der Neuordnung der deutschen Eisenbahnen an Haupt und Gliedern in ihrer Tarifpolitik, in dem planmäßigen Ausbau des gesamten Netzes, vor allem aber durch eine durchgreifende Zusammenfassung und Neuorganisation des gesamten Betriebsapparats. Über alle Verkehrsmittel, Maschinen, Wagen, Personal usw. wird einheitlich und zielbewußt zu verfügen sein. Zustände, die es möglich machen, daß in einem Verkehrsgebiet Züge aus Mangel an Zugkraft liegen bleiben, während die Nachbarverwaltung Maschinen unbenutzt stehen läßt, können wir uns in der Gegenwart nicht mehr leisten. Um das zu erreichen, müssen aber auch finanzielle Interessen der deutschen Eisenbahnverwaltung zusammengeschlossen werden; denn die Rücksicht auf die einzelstaatliche Finanzpolitik ist es letztes Endes, die den Zusammenschluß der Betriebsorganisationen hindert. Ein gesamtdeutscher Eisenbahnbetrieb ist nur möglich mit einer gesamtdeutschen Eisenbahnfinanzwirtschaft. Um es mit einem Worte zu sagen: das Reich muß die Verwaltung der deutschen Eisenbahnen in die Hand nehmen. Die dagegen stehenden Rücksichten, so sehr sie praktisch beachtenswert und so sehr sie in den staatsrechtlichen Verhältnissen, wie sie vor dem Kriege bestanden, begründet waren, können gegenüber den zwingenden Forderungen der Gegenwart und der Zukunft kein Gehör mehr finden. Wenn wir uns nicht dauernd zu Boden drücken lassen wollen, so muß uns auf diesem wie auf anderm Gebiet die Not die Mutter der Erkenntnis werden. Reformen sind nun einmal fast immer Kinder der Not.

Aber auch innere Gründe sprechen für eine Übertragung des Eisenbahnwesens in seiner Gesamtheit an das Reich. Noch mehr als früher wird Deutschland ein einheitlicher Wirtschaftskörper sein müssen, wenn es nicht zerfallen will. Die Verkehrsadern eines Landes sind aber lebensnotwendige Bestandteile seines Wirtschaftskörpers. Sie können durch politische oder Verwaltungsgrenzen nicht durchschnitten werden, ohne den Blutumlauf und den Stoffwechsel zum Schaden des Ganzen zu unterbinden. Das Reich war der Führer im Kriege und ist der Träger der gewaltigen Kriegslasten. Es ist eine unausweichliche Folge davon, daß man dem Reiche auch das bedeutendste wirtschaftliche Machtmittel, die Herrschaft über das Verkehrswesen, nicht versagt. Das entspricht auch der Absicht der Reichsverfassung und war das Streben des Reichsbegründers, der freilich hierin an dem Widerstand der Bundesstaaten gescheitert ist. Bismarck hat den Reichseisenbahngedanken nur aufgegeben aus bundesfreundlicher Rücksicht auf die Mittelstaaten, die ihre Eisenbahnhoheit nicht aus der Hand geben wollten.

Zur Lösung der selbstverständlich schwierigen Frage bieten sich verschiedene Wege, die wir hier nur andeuten können, das Weitere wird Sache der Fachleute sein. Diese werden der Schwierigkeiten ebenso Herr werden, wie das seinerzeit in ausgezeichneter Weise im Jahre 1896 bei der Vereinigung der hessischen mit den preußischen Eisenbahnen geschehen ist. Es möchte darum scheinen, als ob man diesem Vorbilde folgen könnte, um rasch zu einem befriedigenden Ergebnis zu gelangen. Bei dieser Lösung würden die Eisenbahnen selbst im Eigentum der Bundesstaaten bleiben, die gesamte Betriebsverwaltung und Finanzwirtschaft aber hätten auf das Reich überzugehen. An die Stelle der preußischen Verwaltung hätte die Reichsverwaltung zu treten, Preußen hätte sich mit der Rolle des Teilhabers zu begnügen, wie sie Hessen augenblicklich in der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft spielt. Radikaler, aber ebenso denkbar erscheint uns der andre Weg, daß das Reich auch das Eigentum der Eisenbahnen übernimmt und den Bundesstaaten und den Eisenbahnstaaten eine Rente auszahlt, die dem langjährigen Durchschnitt der Erträge der einzelnen Staatsbahnnetze entspricht. Der Dienst der Eisenbahnschulden bliebe also wie bisher den Einzelstaaten, deren finanzwirtschaftliche Verhältnisse keine Änderungen erfahren würden. Eine Übernahme der Eisenbahnschulden auf das Reich erscheint uns weniger empfehlenswert, da das Reich durch Schulden infolge des Krieges weit mehr überlastet ist als die Einzelstaaten, und weil durch eine solche Übernahme der Haushalt der Einzelstaaten tiefgreifend berührt würde. Auch würde die finanzielle Auseinandersetzung zwischen Reich und Eisenbahnstaaten bei solcher Regelung wesentlich schwieriger werden.

Welchen Weg man wählt, wird eine Frage zweiten Ranges sein, wenn man ihn nur entschlossen geht, alles Veraltete an Einrichtungen und Personen abstößt und neuen Wein in neue Schläuche füllt. Gewiß ist die Aufgabe in den jetzigen Irrungen und Wirrungen besonders schwer, sie ist aber gerade darum auch besonders dringend und dankbar. Wird sie schnell und tatkräftig gelöst, so kann das deutsche Verkehrswesen eine starke Klammer für die wankende deutsche Einheit werden und einen Grundstein für unsern innern Wiederaufbau abgeben.

Berner Tagblatt. 19./XII. 1916. 139

Die Bedeutung unserer Wasserkräfte und die Richtlinien ihrer Ausnützung und Verwertung.

Ein Techniker schreibt uns:

Unsere Elektrizitätswerke wurden bisher fast ausschließlich unter dem Gesichtspunkte der Ausnützung zu Licht- und Kraftzwecken gebaut bei ständiger Benutzung das ganze Jahr hindurch. Sie sind größtenteils auf Niederwasser ausgebaut. Eine ganze Reihe älterer Werke nutzt nur wenige Prozent der im Flußlauf vorhandenen Energie aus. Neuere Werke sind teils schon derart auf einen Mittelwasserstand ausgebaut, daß man mit Ergänzungskraft aus gestauten Bergseen die erforderliche Kraft während der Niederwasserzeit im Winter ergänzt, im Sommer aber wieder viel überschüssige Kraft hat.

Beim Bau von neuen Kraftwerken ist es von großer Wichtigkeit, daß der Zukunftsbedarf für die Elektrifizierung unserer Bahnen und für die Entwicklung der Elektrochemie ins Auge gefaßt wird und größere Anlagen erstellt werden, als dem momentanen Bedarf entspricht. Das gilt namentlich für die Dimensionierung der Kanal- und Hochdruckanlagen, überhaupt der Abflußverhältnisse der beanspruchten Flußstrecke.

Bei rationeller Dimensionierung der Kanäle und Zusammenlegung von Gefällstufen können auf engbegrenztem Gebiete gewaltige Mengen an Kraft ausgenützt werden. Es ist selbstverständlich, daß früher die heute geltenden Gesichtspunkte eben nicht vorhanden waren, und daß man glaubte, mit der Schaffung des heutigen Zustandes schon sehr viel getan zu haben. Wir waren unseres Reichtums nicht bewußt.

Am 15. Mai 1914 erstattete die Landeshydrographie dem Bundesrat Bericht über die ausgenutzten und noch verfügbaren Wasserkräfte der Schweiz.

Die gesamte 24stündige Nettoleistung für die verschiedenen Kategorien der noch verfügbaren Wasserkräfte beläuft sich auf:

884,060	P. S.	bei minimaler Wasserführung
1,402,770	„	bei 9monatlicher „
2,557,045	„	bei 6monatlicher „
2,225,600	„	konstant mit Staubecken

Bei Hinzurechnung der ausgenutzten Wasserkräfte ergibt sich für die gesamten Wasserkräfte der Schweiz ein Betrag von rund 306,000 + 2,226,000 = 2,532,000 P. S.

Unsere elektrische Energie hat die volle Aussicht, in großen Mengen der Bahntraktion und der Elektrochemie zu dienen.

Der Bahnbetrieb bedarf bei vollem Ausbau für einen Verkehr, der viermal größer ist, als derjenige pro 1904, nur 10 Prozent der in der Schweiz noch verfügbaren Wasserkräfte.

Der Entwicklung der Elektrochemie steht eine gewaltige Menge von Ueberschußkraft zur Verfügung. Leider stehen nun diesen hinsichtlich Energieverwertung günstigen Verhältnissen auch ungünstige Faktoren gegenüber.

Das Fehlen eigener Kohle, die zu elektrothermischen Prozessen meist erforderlich ist. Das Ausland kann uns deren Preis vorschreiben, und zwar so, daß unsere Konkurrenzfähigkeit vermindert oder aufgehoben wird. Wir können auch vom Bezug derselben völlig abgeschnitten sein. Rohstoffe fehlen uns ebenfalls fast gänzlich. Wir haben weder Kupfer- noch Zinkerze. Eisenerze sind spärlich vorhanden und in geringer Qualität. Kali, Quarz und Kochsalz, sowie Luft und Wasser sind unsere einzigen, für die Elektrochemie in Betracht kommenden Rohstoffe.

Anders steht es mit der Herstellung von Salpetersäure, die aus Luft und Wasser erzeugt wird. Wir haben eine hochentwickelte chemische Industrie, die Großkonsument für Salpetersäure ist; unsere Landwirtschaft braucht Salpetersäure, bezw. ihre Salze als Düngmittel. Der zu deren Herstellung verwendete Flammbogen bietet die Vorteile der raschen Inbetriebsetzung und Abstellung.

1911 wurden 25 Millionen Kg. „Norge"-Salpeter hergestellt. Die Menge Stickstoff, die man z. B. mit 100,000 P. S. binden kann, entspricht 67 Millionen Kg. Chilesalpeter jährlich.

Kalziumkarbid kann auf chemische Produkte verarbeitet werden, wie Essigsäure usw. Kalkstickstoff dient als Düngmittel. Also ist auch diese Fabrikation für uns günstig. Allerdings sind wir hier von den Kohlenpreisen des Auslandes abhängig. Ferner wird Graphit zur Elektrodenfabrikation und als Schmiermittel benutzt.

Salpetersäure, Karbid und Graphit werden somit in Zukunft bei uns eine Rolle spielen. Aetznatron und Chlor stehen uns zur Verfügung, Natrium ebenfalls. Wir werden die Mittel finden, mit diesen Produkten unsere Industrie zu beleben und die Landwirtschaft zu unterstützen. Ferner sind wir auch in der Lage, aus Karbid Farbstoffe herzustellen und anderes.

Sorgen wir für das Vorhandensein von Verfahren zur weitern Veredelung dieser Produkte, die dann exportfähig sind oder von unserm Konsum aufgenommen werden können.

Es ist zu wünschen, daß der Elektrochemie, die unsere überschüssigen Wasserkräfte rationell ausnützen kann, künftig die Aufmerksamkeit gewidmet wird, die ihr als nationalökonomischer Faktor in der Weiterentwicklung unserer Industrie zukommt.

—⊙—

Fremdenblatt
20./VII. 1918

Fragen des deutschösterreichischen Verkehrs.

In der gestrigen Sitzung der Wiener Handelskammer wurde ein Bericht des Kammerkonsulenten Dr. Karl Klofetz und des Herrn Alexander Freud betreffend deutschösterreichische Verkehrsfragen genehmigt. Der Bericht befaßt sich mit der Auseinandersetzung hinsichtlich der Aktiven und Passiven der Staatseisenbahnverwaltung bei der bevorstehenden Liquidation der Staatsbahnen. Betreffend das Anlagekapital wird die Verteilung auf Grundlage des kilometrischen Besitzstandes hinsichtlich der Aktiven ein doppelter Vorgang vorgeschlagen. Für die Immobilien sind die künftigen Reichsgrenzen, für das rollende Material die Verkehrsdichte maßgebend. Der Bericht fordert weiters eine Reorganisation der Staatseisenbahnverwaltung durch Beschränkung des Staatsamtes für Verkehrswesen auf staatshoheitliche Befugnisse, Schaffung einer Generaldirektion, in welche der Schwerpunkt der Verwaltung zu verlegen wäre, Beschränkung der Staatsbahndirektionen auf untergeordnete, mit der technischen Exekutive befaßte Betriebsleitungen. An der Spitze der Generaldirektion ist ein kommerziell geschulter, dem Stande der Staatsbeamten nicht angehöriger Generaldirektor zu stellen, welchem ein zum Teil aus Parlamentariern bestehender Verwaltungsrat vorzusetzen wäre. Der Bericht gibt schließlich eine Uebersicht über die derzeitige tarifpolitische Situation Deutschösterreichs.

Reichspost

22./XII. 1918

142

Erlebnisse eines Nordbahnfahrers.

Tagelanges Anstellen um Karten. — Grenzenlose Rücksichtslosigkeiten gegenüber den Reisenden. — Die Anweisungen auf Fahrkarten und ihr Mißbrauch. — Der bureaukratische Zopf.

Wie man jetzt reist? Meistens gar nicht; insbesonders auf der Nordbahn, weil es dort nahezu unmöglich ist. Die Vorgänge auf dem Nordbahnhofe sind derartige, daß der gegenwärtige Zustand nicht länger mehr andauern kann. Nichts ist dort so wie es sein sollte oder wenigstens sein könnte, wenn man auch alle die großen Schwierigkeiten berücksichtigt, die gerade jetzt für die Bahnverwaltungen bestehen.

Bei der Kartenausgabe fängt es an. Wer jetzt wegen einer Fahrkarte auf den Nordbahnhof kommt, tut gut daran, gleich wieder umzukehren. Er bekommt ja doch keine, außer er nimmt ein Anstellen von 24 bis 36 Stunden bei einem der beiden Kassenschalter in Kauf, die für Zivilreisende hin und wieder geöffnet werden. Diese Schalter sind derart unpraktisch gelegen (besonders jener für die 3. Klasse), daß es unmöglich wäre, diese sinnwidrige Anlage noch ungeschickter zu machen. Vor allem findet der bedauernswerte Reisende die Haupttore geschlossen. Ist es ein Eingeborener oder ein Eingeweihter, so findet er weiter unten das berühmte, alt-österreichische „Seitentürl" offen, das die Gepäcksträger zum Ein- und Ausgang benützen. Dort mag er hineinhuschen. Viele finden dieses Tor aber nicht. Schreiber dieser Zeilen war vor 10 Tagen Zeuge, wie um 1 Uhr nachts schon ein ganzer Menschenhaufen bei Wind und Regen vor dem Haupttor stand und auf das Oeffnen — vergeblich wartete. In den ersten Morgenstunden ist schon die Halle von Menschen überfüllt. Tausende, darunter viele Frauen mit kleinen Kindern, kauern oder liegen auf den immer schmutzigen Steinstufen herum und warten und warten, bis endlich einmal auch ihnen das Glück blüht, eine Fahrkarte zu bekommen. Es gibt unter ihnen Ausdauernde, die schon zwei, drei Tage dort warten. Die Portiere sind von Menschen umlagert. Dem einen klagt eine Frau unter heißen Tränen ihr Leid. Sie hat ein Kind am Arm und soll dringend abfahren. Der Alte zuckt die Achseln — ich glaube, er hat sie bei seiner Schwerhörigkeit gar nicht verstanden. Der andere Portier wehrt gerade einen sehr zudringlichen Herrn aus dem Nordosten ab, trotz der Banknote, die dieser in der Hand hält. Und hinten lauern schon wieder eine Menge Herren auf den Augenblick, wo sie den Portier „unter vier Augen" sprechen können. Zur Ehre dieser Bahnbediensteten sei aber gleich gesagt, daß alle Versuche, auf diese Weise zu einer Karte zu kommen, vergeblich bleiben. Die Verlockung ist groß. Man kann es aber auch den Reisenden nicht übelnehmen, wenn sie alle möglichen Mittel versuchen, um endlich wegfahren zu können, statt noch weiter tagelang am Bahnhof herumzulungern, was ja schließlich auch Geld kostet.

Der Andrang also — das sei zugegeben — ist so arg, daß er wirklich kaum bewältigt werden kann. Eine andere Sache aber ist es, ob seitens der Bahnverwaltung tatsächlich alles getan wird, um die Beschwernisse einer Reise so weit als möglich zu mildern. Und da muß jeder, der öfters Gelegenheit hat, die Verhältnisse kennen zu lernen, sagen, daß nicht nur nichts, rein gar nichts geschieht, sondern, daß eher alles getan wird, um die Reisenden abzuschrecken, sie vom Fahren zurückzuhalten. Für die grenzenlose Rücksichtslosigkeit nur ein Beispiel: Viele Reisende, das heißt solche, die es werden wollen, geben die Absicht, eine Fahrkarte 3. Klasse zu erhalten, angesichts des ungeheuren Andranges bald auf und stellen sich bei dem Schalter für die zweite Klasse an. Dort stehen ständig mindestens zwei- bis dreihundert Menschen. Endlich, eine Stunde vor Abgang des Zuges wird nun der Schalter geöffnet und nun kommt das Unerhörte: es werden wohlgezählte fünf bis acht Karten verkauft. Dann heißt es: Schluß — alles — ausverkauft! Daß es da noch nicht zu größeren Ausschreitungen gekommen ist, ist ein Wunder. Nicht deswegen etwa, weil nur acht Karten verkauft werden, sondern weil es eine Rücksichtslosigkeit sondergleichen ist, tagtäglich amtlich zuzusehen, wie sich hunderte Menschen stundenlang auf den kalten Steinboden hinstellen und den Leuten nicht gleich zu sagen, daß ihr Warten vergeblich ist. Wieso es kommt, daß nur jeweils so wenig Karten ausgegeben werden, davon später. Von diesem Skandal der Wiener Kartenausgabe kann man in jedem Dorfe an der Nordbahn reden und schimpfen hören. Man stelle wenigstens derzeit den ganzen Humbug mit der 1., 2. und 3. Klasse ein, da ein Unterschied im Aeußern und in der Innenausstattung dieser Klassen ohnehin nicht mehr wahrzunehmen ist. Dann benütze man nicht zwei Schalter zur Kartenausgabe, sondern alle vorhandenen. Damit sich aber die Leute nicht stundenlang umsonst anstellen müssen, mache man auf einer Tafel oberhalb des Schalters jeweils ersichtlich, wieviel Karten verfügbar sind.

Bei der Nordbahn wurde aber auch sonst noch der alte, schwarzgelbe Amtsschimmel aus den Trümmern hervorgezogen und bloß rotweißrot angestrichen. Wer mit einem Amt dort zu tun hat, kann mit dem obenerwähnten „lieben alten Freund" ein Wiedersehen feiern, so oft er will. Wer es nicht glaubt, versuche es einmal, eine Anweisung auf eine Fahrkarte zu holen. Dies sei auch dem Herrn Staatssekretär für das Eisenbahnwesen angelegentlich empfohlen. Er wird sich ebenso an den Kopf greifen, wie viele andere und vielleicht auch den übrigen Einrichtungen bei der Nordbahn etwas näher treten. Die Nordbahnverwaltung, deren Wirkungskreis sich ohnehin nur mehr auf lumpige 68 Kilometer erstreckt, scheint noch immer zu glauben, daß das Volk wegen der Bahn da sei und nicht umgekehrt. Wer also einmal eine Fahrtanweisung haben will, der nehme sich unbedingt einen eingeweihten Führer auf. (Nebenbei bemerkt, wird er die Anweisung ohnehin nicht erhalten.) Da muß er vor allem über die Straße in das Haus Nordbahnstraße 50, allwo die „Direktion" ihren Sitz hat, gehen. Dort muß er über einen endlosen, finsteren Gang gehen, der sich zwei Häuser weit erstreckt, dann über eine Stiege, wo er endlich eine mit Blaustift geschriebene Tafel findet, laut welcher er sich zur Tür 6 begeben muß. Diese Tür 6 ist aber schwer zu finden. Hat man sie gefunden, so wird dort durch einen Pfeil auf Tür 14 gewiesen. Also heißt es den langen Gang, den man unten hinauf gegangen ist, oben wieder zurück marschieren. Auf Tür 14 geht es sehr feierlich zu. Jeder wird auf Herz und Nieren geprüft und — — abgewiesen. „Ja, zum Teufel hinein", wird sich mancher fragen, „wieso kommt das?" „Unten werden nur acht Karten verkauft, hier bekommt man auch keine, wer fährt denn da eigentlich?" Wer das wissen will, lese, was auf der Türe steht: „Nur dienstliche Reisen oder Kranke mit amtsärztlichem Zeugnis bekommen die Anweisung." Wenn man dann eine Reise macht, bemerkt man aber nur selten, sehr selten die „Kranken". Dafür aber desto mehr andere Leute, die überhaupt nichts oder nur wenig zahlen. Allerdings gibt es auch Ausnahmen. So war zum Beispiel am 11. d. früh ein Halbkupee für neun Personen reserviert. Davon war einer ein Kranker und die anderen acht Begleitung. Als Kenner der Verhältnisse habe ich ehrfurchtsvoll den Inhaber des Separatkupees der Republik betrachtet. Aber auch schmerzlich, denn ich stand daneben, mit einem Telegramm in der Hand, das mich zu meinem todkranken Kinde rief und mußte um ein bescheidenes Plätzchen bangen. Als Mann konnte ich die Tränen nicht zurückhalten. Aber, wie gesagt, der rotweißrote Amtsschimmel macht viel gefährlichere Stückerln. Ein großes Unternehmen sollte wegen Abschluß einer größeren Arbeit zwei Ingenieure nach Lundenburg senden. Daran war übrigens auch die Nordbahn interessiert, zumindest aber die Arbeiterschaft des Unternehmens, das derzeit wegen Mangel an Aufträgen nahezu still steht und dringend für die Leute Beschäftigung braucht. Fahrkarten auf gewöhnlichem Wege zu erhalten, war drei Tage hindurch, trotzdem mehrere Diener viele Stunden mit dem Anstellen vergeudeten, unmöglich. Wiederholte, schriftlich belegte Eingaben der Firma bei der Tür Nr. 14 blieben aber ohne Erfolg. Eine erbetene schriftliche Begründung der Ablehnung wurde einfach verweigert. So wird jetzt durch den bureaukratischen Zopf in unserer neuen Republik das Erwerbsleben gefördert! Dafür müssen so viele Steuern für so viele Aemter gezahlt werden! Die Firma verliert das Geschäft, weil es inzwischen ein Unternehmen im tschechoslovakischen Staat abgeschlossen hat und die hiesige Arbeitslosigkeit wird immer größer. Das Ganze nennt sich dann moderne Verwaltung! Der Philosoph würde vielleicht sagen „Tücke des Objekts", aber der Praktiker nennt das altösterreichische Bureaukratenwirtschaft. Heraus mit der Einführung des Nachweises für die Notwendigkeit der Fahrten während dieser schweren Zeit! Heraus mit der Bevorzugung nicht der „Dienstreisen", sondern der Geschäftsfahrten (ausgenommen die beruflichen Hamsterer)! Heraus mit einer besseren Organisation und Leitung der Nordbahn!

In weiteren Artikeln sollen noch andere Dinge geschildert werden, und zwar solange, bis diese Wiener Verkehrsschande beseitigt ist.

K. S.

Abendblatt
24./XII. 1918

143

Der „Europazug".

Bern, 24. Dezember. (Tel. d. „Fremden-Blatt".) Die Ententeregierungen haben beschlossen, den Europazug zu organisieren, welcher von Paris ausgehend, Mailand, Jugoslawien, Rumänien und die Ukraine berühren würde.

An die Stelle des früheren Orientexpreßzuges, der von Paris über Wien und Budapest nach Konstantinopel verkehrte, soll also von nun an nach dem Willen der Entente eine Verbindung treten, die weitab liegt von dem Wege, der vor dem Kriege vom Westen nach dem Osten führte. Selbstverständlich wären bei Schaffung dieser Reiseroute nicht die Rücksichten auf die Bedürfnisse maßgebend, wie sie sich im Laufe der Jahrzehnte auf der großen Verkehrsstraße nach dem Osten entwickelt haben, sondern ausschließlich politische Gründe. Der Europazug ist eine Verbindung der ententefreundlichen Oststaaten mit dem Westen, die hart an der Grenze der ehemaligen Monarchie geführt wird und dem großen Verkehrszentrum Wien sorgsam aus dem Wege geht. Die vollständige Ausschaltung Wiens aus den Linien des großen internationalen Verkehrs gehört mit zu den Strafen, die die Entente über uns verhängen will. Es ist aber die Frage, ob sich ein derartiges Projekt in der Praxis so durchführen läßt, wie es von engherziger Theorie beschlossen wurde, und ob sich der internationale Reise- und Handelsverkehr von der naturgemäßen breiten und bequemen Hauptstraße auf fernab liegende, versteckte und zeitraubende Nebenwege wird verweisen lassen, ist eine Frage, die die Zukunft hoffentlich zu unseren Gunsten beantworten wird. Vorausgesetzt, daß unsere Verkehrsbehörden bei dieser Konkurrenz mit einigem Geschick zu Werke gehen.

Österr. Volkszeitung

25./XII. 1918

144

Eine französisch-rumänische Militärmission in Wien.

Zur Errichtung der Eisenbahnverbindung Bukarest-Paris.

Gestern traf hier mit einem Separatzug aus Budapest eine französisch-rumänische Militärmission ein. Der Mission gehören an der französische Oberst Landrot, der rumänische Major Dumitrescu, der rumänische Ingenieur Eisenbahninspektor Pop sowie der Vorstand der rumänischen Eisenbahnverkehrsabteilung Soarec. Eine Abordnung des rumänischen Nationalrates in Wien empfing die Mission auf dem Bahnhof.

Der Zweck der Reise gilt, wie wir vernehmen, der Herstellung einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Bukarest und Paris über Budapest und Wien, sowie der Heimbeförderung der auf dem Gebiete der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie befindlichen französischen und rumänischen Staatsangehörigen. Die Mission dürfte ungefähr drei Tage hier bleiben.

Neues Wiener Tagblatt
25./XII. 1918

Eine französisch-rumänische Militärmission in Wien.

Zur Herstellung der Eisenbahnverbindung Bukarest-Paris.

Gestern nachmittag ist hier mit einem Separatzuge aus Budapest eine französisch-rumänische Militärmission eingetroffen. Der Mission gehören an: der französische Oberst Landrot, der rumänische Major Dumitrescu, der rumänische Ingenieur Eisenbahninspektor Octav Pop sowie der Vorstand der rumänischen Eisenbahnverkehrsabteilung Soarec. Eine Abordnung des rumänischen Nationalrates in Wien empfing die Mission am Bahnhofe und geleitete sie in das Absteigquartier im Hotel Bristol.

Der Zweck der Reise der französisch-rumänischen Mission gilt, wie wir vernehmen, der von uns bereits gemeldeten Herstellung einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Bukarest und Paris über Budapest und Wien sowie der Heimbeförderung der auf dem Gebiete der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie befindlichen französischen und rumänischen Staatsangehörigen. Die Mission dürfte ungefähr drei Tage in Wien verweilen.

Neues Wiener Tagblatt
25./XII. 1918
146

Wien und die Donau.

Von Dr. Franz Ritter v. Schonka.
Präsidenten der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Es hat eine Zeit gegeben, in welcher sich Wien mit der Donau vornehmlich in seinen Liedern und Walzern befaßte. Dann ist eine Zeit gekommen, wo Wien entdeckte, daß es nicht an der Donau liege. Es waren dies die Jahre des ersten wirtschaftlichen Aufschwunges, als die Stadt mächtig ihre Schwingen zu regen begann und mit der Vollendung des großen Werkes der Donauregulierung nicht nur die Gefahren des Stromes für die Stadt ihre Schrecken verloren hatten, sondern auch die große wirtschaftliche Bedeutung der Wasserstraße den Wienern erst recht zum Bewußtsein kam. Hatte die Entwicklung der Stadt bis dahin ihre Richtung mehr nach dem Westen und Südwesten genommen, so wandten sich die Augen damals naturgemäß nach den großen, bis dahin ziemlich brach gelegenen Gebieten, die sich zwischen der Stadt und dem neuen Strombett dehnten. Mit stolzer Freude haben wir gesehen, wie in den letzten Jahrzehnten die Pläne zur wirtschaftlichen Besiedelung dieses Gebietes allmählich zur Reife gediehen sind, und heute, da sich die Stadt schon vielfach bis knapp an den Strom hingezogen hat und auch am jenseitigen Ufer in den neu zugewachsenen Bezirken sich in immer wachsender Zahl eine Reihe von Industrie- und Handelsstätten ansiedelt, ist Wien daran, das zu werden, wozu es von jeher berufen war, zu einem der ersten Binnenschiffahrtsplätze Mitteleuropas.

Und nun kommt die neue und — wie sie genannt wird — die große Zeit. Unter den Unkenrufen, die den endgültigen Niedergang Wiens verkünden, hört man selbstverständlich auch die Prophezeiung, daß die Stadt ihre Bedeutung als Donauhafen und Umschlagsplatz vollständig einbüßen werde. Es ist ja kein Zweifel, daß Wien sich in seiner führenden Stellung und in seinen wirtschaftlichen Aufgaben wird neu orientieren müssen. Aber eines ist gewiß: Soviel auch von der Stadt abgefallen ist, die Donau wird ihr treu bleiben. Wien mit seinen strahlenförmig nach allen Richtungen der Windrose ausgehenden Eisenbahnlinien wird immer seine Bedeutung als Stapel- und Umschlagplatz behalten. Dabei soll selbstverständlich nicht geleugnet werden, daß es sich da in der Folge zu wehren gilt und schwierige und energische Arbeit getan werden muß. Heute ein förmliches Programm für diese Arbeit aufzustellen, wäre wohl verfrüht. Niemand weiß heute noch, wie sich die neuen Staaten in das Donaugebiet teilen werden, niemand weiß, wie sie sich zu einem gemeinsamen Regime, zu einheitlichen Bestimmungen über den Verkehr auf dem Strome zusammenfinden und wie die künftigen Donauakte aussehen werden. Die zwischenstaatlichen Verhandlungen hierüber werden von einschneidendster Bedeutung für Deutschösterreich sein. Seiner geographischen Lage nach wird Deutschösterreich der mitteleuropäische Donaustaat im eigentlichen Sinne sein, und sein Wort wird daher, wenn es sich darum handelt, den freien Verkehr auf der Donau in vollem Maße zu sichern und seiner Verkümmerung durch die Vervielfältigung der politischen und wirtschaftlichen Interessen im Stromgebiete vorzubeugen, entscheidend in die Wagschale fallen.

Es ist eine Art politischer Völkerwanderung, die sich da an der Donau vollzieht. Neue Völker und Staatengebilde treten auf den Plan und mit ihnen selbstverständlich auch neue große Programme und Projekte. Es wäre nicht schwer, auch für Deutschösterreich und speziell für Wien heute schon mit großen Projekten zu kommen, aber man weiß ja, was zumeist das Schicksal solcher eine ungewisse Zukunft eskomptierender Pläne ist. Man erinnere sich nur an den Ueberschwang, mit dem auch ernste wirtschaftliche Kreise nach dem deutschen Einmarsch in Rumänien an die Donaufragen herantreten wollten. Davon ist es jetzt recht still geworden, und wenn auch nicht daran zu zweifeln ist, daß unter den neuen Verhältnissen diese Pläne in irgendeiner Form wieder auftauchen werden und daß insbesondere auch fremde Mächte und ausländisches Kapital geneigt sein werden, sich an der Ausgestaltung des Donauverkehres zu beteiligen, so wird es doch gut sein, zunächst noch die Formierung der staatlichen und verkehrspolitischen Interessen an der Donau abzuwarten. Eines von diesen Projekten würde Wien besonders berühren, und das ist jenes, das die Vertiefung der Fahrrinne auf der ganzen unteren und mittleren Donau bis Budapest auf ein derartiges Ausmaß vorsieht, daß auch Seefahrzeuge vom Schwarzen Meer direkt bis ins Herz von Ungarn verkehren könnten. Es wird mit diesem Projekt, das, wie man sagt, „Budapest zum Seehafen machen soll", kaum anders werden als mit so vielen andern. Wir in Wien wissen selbst von über das Ziel hinausschießenden Plänen dieser Art zu erzählen, und der Donauhafen in der Kuchelau, der mit seinem Zyklopenbau heute nur Badeanstalten und Rudersporthäuschen beherbergt, ist ein warnendes Beispiel dafür. Dabei ist aber eines gewiß beruhigend: was unten für den Verkehr bis Budapest geschieht, dient gewiß auch dem Verkehr mit Wien, und man kann dies um so sicherer sagen, als der tschechoslowakische Staat, der ja auch seinen Platz an der Donau einnehmen will, gewiß dafür sorgen wird, daß auch der Verkehr von Budapest aufwärts längs der „neuen böhmischen Küste" bis Wien zu voller Entwicklung gelangt.

Und es wird schließlich auch hier so sein wie überall, wo gemeinsame Interessen zu gemeinsamer Befriedigung drängen, und das Wort, das seinerzeit aus berufenem Munde gerade in Ungarn gesprochen wurde: „Was die Leitha trennt, soll die Donau verbinden," wird in höherer, den ganzen Strom umfassender Bedeutung hoffentlich in dieser neuen Zeit zur Wahrheit werden.

Fremdenblatt

27./XII. 1918

147

Herrn Dr. Isidor Zahradnik,

Eisenbahnminister der tschecho-slowakischen Republik

Prag.

Sehr geehrter Herr Minister!

Sie waren es, als wir noch gemeinsame Abgeordnete im österreichischen Parlament waren, ein eifriges Mitglied des Eisenbahnausschusses, dem Sie Ihr besonderes Interesse widmeten, und haben dortselbst an der österreichischen Eisenbahnverwaltung herbe, scharfe, häufig zweifellos vollauf gerechtfertigte Kritik geübt. Nun sind Sie Eisenbahnminister Ihres neuen Staates und werden ja auch bereits die Erfahrung gemacht haben, daß die oberste Stelle nicht immer Kenntnis von allen Unzukömmlichkeiten hat, welche im Bereiche des Ressorts vorkommen. Gestatten Sie daher, daß ich mir erlaube, Sie auf einen der größten Verkehrsskandale aufmerksam zu machen, den ich gestern auf einer Station der augenblicklich Ihrer Leitung unterstehenden Bahnlinien mitgemacht habe, auf Zustände, wie sie zweifellos noch nirgends vorgekommen sind. Ich fuhr gestern den 22. Dezember mit dem Zuge Nr. 12 von Nordböhmen nach Wien und kam, wie dies unter den jetzigen Umständen begreiflich ist, mit Verspätung um 9 Uhr abends in Znaim an. Dortselbst fand eine Visitation statt, welche zwar mit großen Emotionen und viel Geschrei verbunden, aber immerhin nach zirka einer Stunde beendet war. Der Zug fuhr weiter nach Schattau; hier wurde neuerliche Visitierung vorgenommen, welche — man höre und staune — bis dreiviertel 3 Uhr früh dauerte.

Ich bitte sich zu vergegenwärtigen: Ein Personenzug wird wegen einer Visitierung fast sechs Stunden aufgehalten! Ist dies, verehrter Herr Minister, wie ich früher gesagt habe, nicht ein Verkehrsskandal?

Die Szenen, die sich bei dieser Untersuchung abspielten, möchte ich nicht ausmalen. Lassen Sie sich darüber von Ihrem Personal berichten. Und warum dies alles? Warum wird ein Personenzug durch sechs Stunden in einer Station angehalten? Warum werden die ohnedies übermüdeten, selbstverständlich tschechischen Bahnbediensteten sechs Stunden länger im Dienst behalten? Warum muß eine große Anzahl Waggons und eine Lokomotive überflüssigerweise sechs Stunden zwecklos unter Dampf stehen und während dieser Zeit überflüssigerweise so viel Kohle verbrauchen, daß man damit vielen armen Familien zu Weihnachten ein warmes Zimmer bereiten könnte?

Nur um zu verhindern, daß etwa einige ohnedies weidlich ausgehungerte Deutsche sich einige Kartoffeln oder dergleichen nach Deutschösterreich mitnehmen.

Sie kennen mich, verehrter Herr Minister, und wissen, daß ich nicht übertreibe. Ich habe auch unter der Untersuchung nicht zu leiden gehabt, weil ich zufällig kein Gepäck mit hatte, und die Tatsache, daß mir meine Handschuhe und mein Stock in Znaim aus dem Waggon „requiriert" wurden, regt mich nicht weiter auf. Aber im Namen der vielen übrigen Reisenden muß ich das Wort ergreifen und Sie, verehrter Herr Minister, auf diese Zustände aufmerksam machen.

Ich bin überzeugt davon, daß Sie zu diesem Skandal keinen Auftrag gegeben haben. Ich bin überzeugt, daß Ihnen die fürchterlichen Szenen, die wir in dieser Nacht miterlebt haben, das fürchterliche Fluchen und Schimpfen der zirka 1500 in den Waggons und Gängen eng aneinander gepreßten Reisenden über das Aufhalten eines Personenzuges durch so lange Zeit ebenso unangenehm gewesen wären, wie jedem von uns.

Sie sind aber der Eisenbahnminister der tschecho-slowakischen Republik und die Verantwortung fällt auf Sie. Ich schreibe Ihnen dies, Herr Minister, in der Ueberzeugung, daß Sie diesen, jedem halbwegs modernen Verkehr auch in der jetzigen Zeit hohnsprechenden Zuständen ein Ende bereiten und die Schuldigen zur Verantwortung ziehen lassen werden.

Ich bemerke, daß ich diesen Brief deshalb veröffentliche, damit die vielen Mitreisenden, sowohl Deutsche als Tschechen, die mich um Intervention gebeten haben, wissen, daß ich mein diesbezügliches Versprechen gehalten habe.

Ich verbleibe, verehrter Herr Dr. Zahradnik, Sie bestens begrüßend

Ihr sehr ergebener

Dr. v. Langenhan.

Vossische Zeitung

21/12 918.

31/2

169

Pläne der Eisenbahnverwaltung.

Eine dem Arbeitsministerium nahestehende Nachrichtenstelle teilt folgendes mit:

Schon vor einiger Zeit wurde die Vereinfachung der Wagenklassen auf der Eisenbahn erwogen, die nach Beendigung des Krieges durchgeführt werden sollte. Durch die Abgabe der Fahrzeuge, die Steigerung der Löhne und die Mehraufwendungen in bezug auf die Wiederherstellung des Wagenparkes ist jedoch die Durchführung der Vereinfachung, in absehbarer Zeit nicht möglich. Der angestrebte Zustand des Zweiklassensystems bringt große Ausfälle an Einnahmen mit sich und schädigt den ausländischen Verkehr, der nach Friedensschluß zu erwarten ist, da die aus dem Auslande kommenden Reisenden meist in der dortigen I. Klasse reisen, bei uns aber dann auf die II. Klasse übergehen müßten. Außerdem ist aber das Zweiklassensystem auch technisch undurchführbar. Abgesehen davon, daß die Wagen der 1. Klasse in solche der 2. Klasse umgebaut werden müßten, würden die Wagen 4. Klasse in solche 3. Klasse umgebaut werden müssen, wofür heute weder Geld noch Zeit vorhanden ist.

Durch den neuen Tarif, der wahrscheinlich 1919 eine Erhöhung der Fahrpreise aller Klassen bringen wird, wird die vierte bis zweite Wagenklasse weniger zur Tragung der allgemein gesteigerten Unkosten herangezogen werden, als die erste Klasse und der Güterverkehr. Je einfacher nun die Klassen ausgestaltet werden, um so größer ist die Mindereinnahme der Eisenbahnen. Bei der kommenden Erhöhung wird vorgeschlagen, den Fahrpreis der 1. Klasse um 100 v. H. zu erhöhen. Die im Jahre 1913 in der 1. Wagenklasse beförderten Personen (1,3 Millionen) brachten rund 20 Millionen Mark Einnahme, die sich verdoppeln würden, (Diese Behauptung der Eisenbahnverwaltung trägt alle Kennzeichen einer „Milchmädchenrechnung" an sich. Die Schriftleitung), während die Einnahmen aus dem Güterverkehr (1621 Millionen Mark eine Steigerung um 60 v. H. erfahren würden. Endlich muß noch berücksichtigt werden, daß im kommenden Frieden alle verfügbaren Wagen zur Beseitigung des Wagenmangels ausgenutzt werden müssen, so daß auch von den Personenwagen der Eisenbahnverwaltung keiner als unbrauchbar leer steht, ohne daß er ausgemustert ist.

Dagegen wird die Ausgestaltung des Vorortverkehrs eine Vereinfachung der Wagenklassen bringen. Die durch die Einführung des elektrischen Betriebes im Vorortverkehr bedingten kurzen Haltezeiten erfordern diese Vereinfachung. Aehnlich wie bei der im Bau befindlichen A. E. G.-Schnellbahn, wird es im elektrischen Vorortverkehr nur eine, die 3. Wagenklasse geben, die Polsterklassen werden völlig verschwinden.

Reichspost

Mittagsblatt

31./XII. 1918

150

Drei Schaffner auf der Straßenbahn. Seit einigen Tagen geht man den Schwarzfahrern auf der Wiener Straßenbahn, deren Zahl auf täglich 200.000 geschätzt wird, dadurch zu Leibe, daß man auf stark besetzten Linien den einzelnen Waggons drei Schaffner beigibt. Der eine hat die vordere Plattform, den beliebtesten Aufenthaltsort der „Fahrgeldblitzer", und den Vorderteil des Waggons, der zweite den rückwärtigen Teil und die hintere Plattform mit Karten zu versehen. Hiedurch wird es möglich, daß die jeweils Einsteigenden gleich zum Kartenlösen kommen und nicht erst fünf bis sechs Stationen fahren können, ehe sich der Schaffner bis zu ihnen durchgewunden hat. Trittbrettsteher, die bisher fast nie zahlten, weil sie im Augenblick, wo der Schaffner zu ihnen kam, einfach absprangen, haben es jetzt nicht mehr so leicht wie früher und müssen nun auch in die Tasche greifen, um den Obolus für die Karte zu leisten. Schließlich ist noch ein dritter Schaffner da, der den Wagen abzufertigen hat, für das ordentliche Aus- und Einsteigen sorgt und so wesentlich zur Beschleunigung des Verkehres beiträgt.

Vossische Zeitung
4/1919.
4/
151

Weitere Verdünnung des Stadt- und Vorortverkehrs.

Von der Eisenbahnverwaltung Berlin wird eine abermalige Einschränkung und Verminderung des Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs angekündigt. Schon vonnächster Woche an werden auf allen Strecken von der ohnehin geringen Zahl der noch verkehrenden Züge weitere Züge ausfallen.

In einer Besprechung, die heute vormittag bei der Eisenbahn-Direktion stattfand, erläuterte Präsident Wulff die Ursachen, weshalb im Stadt-, Ring- und Vorortverkehr eine neuerliche Verkürzung nicht vermieden werden könne. Es erübrigt sich, diese Gründe, die im wesentlichen ja sattsam bekannt sind, noch einmal im einzelnen darzulegen. Es ist der Mangel an Maschinen — bis zum 1. Januar wurden aus dem Berliner Bezirk 73 auf Grund der Waffenstillstandsbedingungen abgeliefert, bis zum 15. Januar müssen weitere 30 Maschinen folgen, wahrscheinlich sogar noch etliche mehr, so daß die Eisenbahn-Direktion Berlin in den ihr zur Verfügung stehenden Betriebsmitteln um rund 20 v. H. gekürzt wird. Dazu kommt dann der sehr hohe „Reparaturstand", d. h. der Satz v. H. an Maschinen, der sich ständig in Ausbesserung befindet und der augenblicklich auf etwa 37 v. H. steht. Die Lage ist nach Aussage der Eisenbahnleitung so traurig, daß man sogar erwogen hat, ob nicht der ganze Ringverkehr stillgelegt werden müsse, oder aber ein Teil des Verkehrs zwischen Charlottenburg und Schlesischem Bahnhof. Da eine solche Maßnahme aber für Berlin unerträglich sein würde, so hat man davon Abstand genommen.

Daß die Eisenbahn mit den größten Schwierigkeiten kämpft, läßt sich nicht bezweifeln. Wir wollen deshalb auch an dieser Stelle darauf verzichten, von neuem klagend auszumalen, wie völlig ungenügend und unzuverlässig sich nach und nach der Verkehr der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn gestaltet hat. Wenn jetzt aber die Zugfolge bei einem der wichtigsten Verkehrsmittel abermals verdünnt wird, so muß irgendetwas geschehen, damit das Groß-Berliner Erwerbsleben überhaupt aufrecht erhalten werden kann. Man möge nunmehr erwägen, ob eine Besserung nicht dadurch erzielt werden könnte, daß Vertreter sämtlicher Groß-Berliner Verkehrsmittel — der Eisenbahn, der Straßenbahnen, der Untergrundbahngesellschaften und der Omnibus-Gesellschaften — zu einer gemeinsamen Beratung darüber zusammentreten, wie unter den drückenden Verhältnissen, die jetzt aus fast überall gleichen Ursachen bei allen Verkehrsmitteln herrschen, durch verständigen Ausgleich, durch Einsetzen des einen Verkehrsmittels für das bisher an der betreffenden Stelle wichtigste die Beförderung in Groß-Berlin wenigstens so weit aufrecht erhalten oder gebessert werden kann, wie es nur irgend möglich ist.

Tägliche Rundschau.
7./I. 1919

7./I. 19
152

Die Tariferhöhung der Eisenbahn.

Ueber die neuen Tariferhöhungen im Eisenbahnverkehr können jetzt, nachdem die Verhandlungen mit den übrigen Bundesregierungen stattgefunden haben, genauere Angaben gemacht werden. Danach werden, wie wir von gut unterrichteter Seite erfahren, die Erhöhungen noch größer sein, als bisher geplant.

Im Personenverkehr wird die Verteuerung in der 4. Klasse 25, in der 3. Klasse 30, in der 2. Klasse 40 und der 1. Klasse 100 v. H. betragen. Bis auf den internationalen Reiseverkehr wird die erste Klasse im allgemeinen beseitigt und die Durchführung eines Zweiklassensystems (eine Polster- und eine Holzklasse) angestrebt werden, doch wird die Verwirklichung dieses Planes aus technischen und finanziellen Gründen noch nicht sobald möglich sein.

Aus sozialpolitischen Gründen beabsichtigt die preußische Eisenbahnverwaltung, die Arbeiter-, Schüler- und Zeitkarten, wie auch den Berliner und Hamburger Vorortverkehr, von den Erhöhungen freizuhalten, und zwar zur Schonung des Berufsverkehrs und zur Förderung der weiträumigen Siedlung.

Gleichzeitig mit der Erhöhung der Personentarife wird die Beseitigung der Ergänzungsgebühr im Schnellzugsverkehr vorbereitet unter Neuregelung der Schnellzugszonenzuschläge. Statt bisher vier, werden drei Zonen gebildet, und zwar 1—75 Km., 2. Zone 76—150 Km., und über 150 Km. Die Zuschläge betragen für die erste Zone 3. Kl. 1 M., 1./2. Kl. 2 M., zweite Zone 3. Kl. 2 M., 1./2. Kl. 4 M., dritte Zone 3 Kl. 3 M. und 1./2. Kl. 6 M. Im Gepäckverkehr wird die jetzt bestehende Verdopplung der tarifmäßigen Sätze fortfallen, also eine Ermäßigung um 50 v. H. gegenüber den jetzigen Sätzen eintreten.

Im Güter- und Tierverkehr ist zu den bisherigen Sätzen ein allgemeiner Zuschlag von 60 v. H. vorgeschlagen worden, so daß die Erhöhung gegenüber den Preisen vor dem Kriege 75 v. H. betragen wird. Die Durchführung der Tariferhöhung, zu der die deutschen Bundesregierungen ihre Zustimmung im allgemeinen bereits ausgedrückt haben, ist zum 1. April in Aussicht genommen worden. Die preußische Regierung hat Minister Hoff ermächtigt, die Erhöhung in Preußen durchzuführen, jedoch vorbehaltlich der Zustimmung der kommenden Nationalversammlung.

Frankfurter Zeitung

8/I. 1919

8
153

Die neuen Eisenbahntarife.

N Berlin, 7. Jan. (Priv.-Tel.) Ueber die neuen Tariferhöhungen im Eisenbahnverkehr erfährt die „Tägliche Rundschau" von gut unterrichteter Seite, daß die Erhöhungen noch größer sein werden, als bisher gep.ant war. Im Personenverkehr wird die Verteuerung in der vierten Klasse 25, in der dritten Klasse 30, in der zweiten Klasse 40 und in der ersten Klasse 100 Prozent betragen. Mit Ausnahme des internationalen Reiseverkehrs wird die erste Klasse im allgemeinen beseitigt und die Durchführung eines Zweiklassensystems angestrebt werden. Die Arbeiter-, Schüler- und Zeitkarten sollen von der Erhöhung freibleiben. Gleichzeitig mit der Erhöhung der Personentarife wird die Beseitigung der Ergänzungsgebühr im Schnellzugsverkehr vorbereitet, unter Neuregelung der Schnellzugszuschläge. Statt bisher vier werden drei Zonen gebildet, und zwar die erste Zone bis 75 Klm., die zweite Zone von 76bis 150und die dritte über 150 Klm. Die Zuschläge betragen für die erste Zone: dritter Klasse 1 Mk., 1 und 2. Klasse 2 Mk., zweite Zone 3. Klasse 2 Mk., 1. und 2. Klasse 4 Mk., dritte Zone: 3. Klasse 3 Mk., 1. und 2. Klasse 6 Mk. Im Gepäckverkehr wird die jetzt bestehende Verdoppelung der tarifmäßigen Sätze fortfallen, also eine Ermäßigung von 50 v. H. gegenüber den jetzigen Sätzen eintreten. Im Güterverkehr ist zu den bisherigen Sätzen ein allgemeiner Zuschlag von 60 Prozent vorgeschlagen worden, sodaß die Erhöhung gegenüber den Preisen vor dem Krieg 75 Prozent betragen wird. Die Durchführung der Tariferhöhung, zu der die deutschen Bundesregierungen ihre Zustimmung bereits gegeben haben, ist zum 1. April in Aussicht genommen worden. Die preußische Regierung hat Minister Hoff ermächtigt, die Erhöhung in Preußen durchzuführen, vorbehaltlich der Zustimmung der kommenden Nationalversammlung.

Abendblatt
8. II. 1919

154

Deutschösterreichische Schiffahrtsfragen

Dr. Von Karl Ritter v. Frey.

Es scheint, daß unsere Schiffe uns aus der Hand gespielt werden sollen. Die alte österreichische Seeverkehrspolitik hat es trotz ihrer vielfachen Ueberwachungsstellen und Formeln nicht zu verhindern gewußt, daß in der großen Haussebewegung der Schiffahrtsaktien ein Teil nach Fiume, damals noch Ungarn, abströmte. Jetzt fürchtet sie dafür zur Verantwortung gezogen zu werden und lediglich aus diesem Grunde will sie jetzt Deutschösterreich dazu bestimmen, das gesamte Schiffahrtswesen zu liquidieren. Die alte und die neue Bureaukratie halten sich die Stange; lieber soll alles hin werden, als daß sie einen Fehler eingestehen. Doch wem wird es heute noch einfallen, die Schuldfrage aufzuwerfen, zu was? So viel ist gefehlt worden, so viel wird und muß ungesühnt bleiben, daß es auf einen Fall mehr oder weniger wirklich nicht mehr ankommt. Darum handelt es sich also nicht, hingegen handelt es sich um so mehr darum: Was geschieht mit unseren Schiffen?

Es wird da mancher fragen: Hat denn Deutschösterreich überhaupt Schiffe, kann ein Binnenstaat solche besitzen und Seeverkehrspolitik treiben? Nun, die Antwort darauf ist ziemlich einfach: Deutschösterreich müßte, wenn nicht auch noch andere Versäumnisse vorgekommen sind, Schiffe haben. Als die „Austro-Americana" von der „Hapag" und dem „Norddeutschen Lloyd" losgelöst wurde, übernahm ein Syndikat von Wiener, also deutschösterreichischen Banken, den Aktienbesitz dieser Gruppe und damit die Mehrheit in der Verwaltung. Wenn also die Ueberwachung dieses Syndikates nicht auch vernachlässigt wurde, so sind die restlichen Schiffe der „Austro-Americana", das sind diejenigen, welche dem Verkauf während des Krieges, der Vernichtung usw. entgangen sind, zweifellos heute noch deutschösterreichische Schiffe. Nicht so klar liegt diese Frage hinsichtlich der Schiffe des früheren Oesterreichischen Lloyds. Möglich, daß jene Aktien, welche Ungarn zuliebe nach Fiume abströmen durften, nicht die Majorität ausmachen. In diesem Falle wären auch die erübrigten Schiffe des Lloyds deutschösterreichische Schiffe, und da der Lloyd noch eine ganze Reihe früherer österreichischer Schiffahrtsgesellschaften kontrolliert, überdies aber auch ein Teil der übrigen Aktienreedereien, zwar nicht dem Namen nach, dafür aber um so mehr nach dem Aktienbesitze deutschösterreichischen Charakter haben dürfte, so dürfte nach Abrechnung aller Verluste und Verkäufe das deutschösterreichische Eigentum an Schiffen nicht wesentlich unter 75 % des vorkrieglichen Standes der österreichischen Handelsflotte betragen. Und darauf sollen wir kurzerhand verzichten? Es ist zwar immerhin möglich, daß sich das Eigentum Deutschösterreichs an diesen Schiffen nach der Verteilung des Aktienbesitzes nicht wird so einfach konstruieren lassen, zumal die nationalstaatlichen Aktienbesitzer jedenfalls auf ihre Anteile Anspruch erheben werden wollen; aber wie dem immer sein mag, darüber ist um so mehr nach den Grundsätzen der bisherigen Verwaltung solcher Unternehmungen hinwegzukommen, als mit der Größe unseres Schiffsbesitzes auch unsere wirtschaftliche Bedeutung wächst. Wie die Schweiz sich während des Krieges eine eigene Handelsflotte angeschafft hat, wie die Tschecho-Slovaken sich schon jetzt rühmen, eine Handelsflotte von zehn Schiffen bereits zu besitzen, aus denselben Gründen kann und darf Deutschösterreich nicht auf eine eigene Handelsflotte verzichten. Heute kostet ein Meterzentner an Seefracht genau so viel als vor dem Kriege eine Tonne, die Frachtraten aller Relationen sind demnach zehnmal so hoch als früher. Wir würden also, falls uns die Schiffe tatsächlich aus der Hand gespielt würden, dem Auslande allein in der Fracht zehnfach stärker tributär werden, die Besserung unserer Valuta würde noch viel länger auf sich warten lassen und die Versorgung mit Rohstoffen sowie unser Ueberseexport würden ganz von der Stimmung des Auslandes abhängig sein. Wenn selbst die Entente,

kann in den Stand kommen, seinen wirtschaftlichen Verpflichtungen zu entsprechen und sich wieder finanziell in den Sattel zu heben. Sozialisierungen, im internationalen Verkehr haben sie erst dann Stimme, wenn alle Staaten von ihnen in gleicher Weise gerettet werden. Ebenso wenig wäre es aber auch praktisch, daß die bisherige offizielle Richtung der Seeverkehrspolitik sich hierer wieder voll bemächtige. Wie und wirgends hat sie je mit Erfolg berechtigt, ihre jetzige Haltung in der Staatsdirektionsfrage beweist, daß sie nicht einmal jetzt etwas gelernt hat. Die Hände müssen daher gereinigt werden: auch der Seeverkehr, die Schiffahrtsfragen und die Seeverkehrspolitik muß dem Staatsamte für das Verkehrswesen zugeteilt werden. Handelt es sich doch um eine solche Weltorientierung erfolge, jetzt ist die Gelegenheit da, man verläume sie nicht. Tiefes Staatsamt aber greife schleunigst zu, sonst nützt auch dessen heller Wille und seinen Konnen schon aus dem Grunde nichts, weil hier keine Schiffe mehr hatten.

Neues Wiener Tagblatt

9. II. 1919

155

Straßenbahnfragen.

Der Verkehr an Sonntagen. — Ueberzahl an Fahrpersonal.

Die infolge der Einschränkungen im Straßenbahnbetriebe seit mehreren Wochen bestehenden Schwierigkeiten und Drosselungen im Sonntagsverkehr waren in der gestrigen Sitzung des Stadtrates Gegenstand der Besprechungen. Stadtrat Skaret erklärte, daß die Auflassung vieler Linien an Sonn- und Feiertagen die Bevölkerung weit über Gebühr bedrücke. Eine Erleichterung in dieser Beziehung erweise sich als notwendig.

Der Bürgermeister erwiderte, daß diese Angelegenheit in der nächsten Stadtratssitzung am Freitag zur Beratung kommen werde, zu welcher auch der Direktor der Straßenbahnen Ingenieur Spängler eingeladen wird.

Die Straßenbahnen haben infolge der Einschränkungen und der großen Zahl von Heimkehrern einen Ueberschuß an Fahrmannschaften. Um nun keine Entlassungen im Stande des Personals vornehmen zu müssen, hat die Direktion die Einführung der Doppelbesetzung der Schaffner und Zugsführer angeordnet. Diese Maßnahme hat sich im Interesse der Fahrgäste gleichwie des Personals bisher gut bewährt, denn es ist die Möglichkeit einer rascheren Abfertigung der Züge an den Halte- und Umsteigstellen gegeben. Die Einführung kommt jedoch selbstverständlich nur insolange in Betracht, als die Wagen übermäßig stark von Fahrgästen frequentiert werden.

Die Direktion der Straßenbahnen hat insgesamt 982,058 K. an Neujahrsgeldern aufgeteilt, von denen auf männliche und weibliche Beamte 203,645, auf Unterbeamte 118,299 und auf Bedienstete und sonstige Angestellte 660,112 K. entfielen. Auch allen eingerückt gewesenen Angestellten wurden gemäß den Stadtratsbeschlüssen die Neujahrsgelder zuerkannt.

Neues Wiener Tagblatt

15. II. 1919

156

Zürich-Wien, Westbahnhof-Wien.

Zwei Reisen.

Wir haben erst im gestrigen Morgenblatt über den „Sieg der Fiaker" gesprochen, welche in Hinkunft ohne Taxameter fahren dürfen, wodurch das Publikum der Willkür der Kutscher völlig ausgeliefert ist. Daß die von uns schon so oft betonten Uebelstände in unserm Verkehrswesen auch im Auslande unangenehm auffallen, geht aus einem Bericht hervor, den ein Schweizer in einer Züricher Zeitung veröffentlicht, der in den letzten Wochen in Wien weilte. Er teilt mit, daß er für eine Autofahrt von seinem Absteigquartier in Wien zum Westbahnhof, eine Strecke von zwei Kilometer, 100 K. gezahlt habe, also, wie er hiezu wunderlich bemerkt, genau so viel wie für die Fahrt Wien-Zürich, die über 1000 Kilometer geht.

Allerdings weiß dieser besonders wohlwollende Ausländer Entschuldigungsgründe für die unerhörte Preisbestimmung anzuführen und sagt unter anderm: „Es ist dies begreiflich, wenn man weiß, daß Gummi heute überhaupt nicht zu beschaffen ist, der Liter Benzin aber mit etwa 10 Kronen im Schleichhandel bezahlt wird. Anderseits ist für die Tiere, wenn man wieder an Einspänner und Fiaker denkt, das Futter kaum aufzutreiben, denn für Heu und Futtermittel werden wahnsinnige Preise gezahlt." Alles zugegeben. So sehr können aber die Betriebskosten denn doch nicht in die Höhe gegangen sein, daß man sich anstatt einer 2-Kilometer-Fahrt den Luxus einer Schweizer Reise um denselben Fahrpreis gestatten könnte. Es ist ja richtig, daß man heutzutage von keinem Fuhrwerksbesitzer eine Fahrt zum Friedenspreis verlangen kann, doch darf das Publikum nicht der gewissenlosesten „Wurzerei" ausgeliefert werden, und die Preiserhöhung müßte von den berufenen Stellen wohl genauest berechnet und dann in Würdigung aller Umstände vorgeschrieben werden. Statt dessen haben, wie wir berichteten, die Fiaker die Entfernung des Taxameters durchgesetzt, so daß nun dem Fahrpreiswucher Tür und Tor geöffnet ist. Wenn alle Angelegenheiten in Wien so „geregelt" werden, dann wird wohl so mancher, dem es seine Lebensstellung erlaubt, einen Hundertkronenschein lieber für eine Schweizer Reise verwenden als für eine Fahrt aus der Innern Stadt in Wien zum Westbahnhof.

Die Zeit

16. I. 1919

157

Reisen nach Tschecho-Slowakien derzeit unmöglich.

Aus dem Amte des Bevollmächtigten der tschecho-slowakischen Republik in Wien wird uns mitgeteilt: Da vom Amte des tschecho-slowakischen Bevollmächtigten in Wien einige Tage lang keine Reisedokumente für die tschecho-slowakische Republik ausgestellt werden, empfiehlt es sich, Reisen in das Gebiet der tschecho-slowakischen Republik aufzuschieben. Jede Bemühung zur Erlangung eines Passes wäre erfolglos. Wann Reisedokumente wieder ausgestellt werden können, wird in den Tageszeitungen mitgeteilt werden.

Eine Kundmachung gleichen Inhalts in tschechischer und deutscher Sprache ist seit gestern früh im Hause der tschecho-slowakischen Gesandtschaft (Lobkowitz-Palais) affichiert. Wie wir dort erfahren, wurden noch bis vorgestern abends die eingereichten Reisepässe mit dem Visum der Gesandtschaft, das die Einreisebewilligung bildet, versehen. Es liegt lediglich eine vorübergehende Maßregel vor, durch die auch die kürzlich in unserem Artikel „Die neuen Paßvorschriften" enthaltenen Weisungen nicht berührt werden.

Reichspost

17.I.1919

188

Eine Verkehrskatastrophe.

Drohende Einstellung des Personenzugsverkehrs infolge der Kohlennot.

Die Kohlenzufuhr an die Wiener Eisenbahndirektionen ist andauernd derart schlecht, daß wir unmittelbar vor einer Verkehrskatastrophe stehen. Es sieht fast wie eine gemachte Sache aus, uns die Abhängigkeit von auswärts immer deutlicher in Erinnerung zu bringen. Zuerst die allgemeinen Einschränkungen als Folge der verminderten Kohlenzufuhr und dann einmal eine Krise für den Betrieb der städtischen Unternehmungen und jetzt bei dem Eisenbahnbetrieb der Wiener Direktionen. Bisher ist es noch mit Aushilfen der alpenländischen Bahnzentren gegangen und noch gestern ist die Direktion Linz um Lieferung einer größeren Kohlenmenge von Wien aus gebeten worden. Damit ist eines der letzten Auskunftsmittel selbst zur Aufrechterhaltung des bisherigen beschränkten Betriebes, die aushilfsweise Heranziehung der Bahnvorräte außerhalb Wiens, ziemlich erschöpft, um so mehr, als diese Betriebe, die bisher von Westfalen mit ausreichenden Zuschüben bedacht wurden, in Zukunft auch mit geringeren Zufuhren rechnen müssen. Die Reviere in Westfalen sind nämlich in die Hände des Arbeiter- und Soldatenrates gefallen, und die Aufteilung der geförderten Kohle wird damit selbstverständlich nach den Plänen und dem Belieben der neuen Machthaber erfolgen.

Wie weit in Wien selbst die Vorräte geschwunden sind, beweist, daß z. B. die Ostbahn nur mehr mit einigen Tonnen, die Westbahn für den heutigen Tag und die Südbahn bis 6 Uhr abends mit Kohle versorgt waren. Wenn sich morgen der Betrieb dieser Linien im Bereich der Wiener Direktionen noch klaglos abwickelt, dann ist es dem Verkehrsamte wohl gelungen, ein neue Kohlenquelle im Laufe des heutigen Tages ausfindig zu machen, die aber den Zustand des „Frettens" um nur kurze Zeit verlängern kann. Wahrscheinlich handelt es sich dann um die früher genannte Linzer Kohle. Selbst die paar Waggons Betriebskohle, die mit Müh' und Not für die Wiederaufnahme eines beschränkten Stadtbahnverkehrs gesammelt wurden, mußten schon herhalten. Die inländische Förderung ist derart gering, daß sie nicht in Betracht kommt. Denn sie vermag nur den zehnten Teil des täglichen Bedarfes von 350 Wagen zu decken. Nun vergleiche man mit diesem Tagesbedarf die Menge der inländischen Förderung und die Zufuhren von auswärts, die für die Bahnen bestimmt sind. Sie machen im ganzen kaum 100 Waggons täglich aus. 250 Waggons gehen auf Kosten der Vorräte.

Für die Kohlenversorgung Wiens und Deutschösterreichs ist, wie wir erfahren, die Arbeiterfrage von grundlegender Bedeutung. Wir haben Lokomotiven und Wagen zum Transport und Verträge, die uns eine ausreichende Menge Kohle zusichern; aber es fehlt die Voraussetzung, die Förderung der Kohle. Es ist die Nachricht eingelangt, daß in Oberschlesien neuerlich ein Streik ausgebrochen ist und daß in den böhmischen und mährischen Revieren bolschewistische Umtriebe immer mehr Anhänger gewinnen und die Förderung lahmlegen. Von den Rückwirkungen der Massenarbeitseinstellungen in diesen Kohlenrevieren ist die Stadt Wien in erster Linie betroffen, da deren Bevölkerung nicht nur in bezug auf Lebensmittel, sondern auch hinsichtlich der Kohle — diesbezüglich fast ausschließlich von den Streikgegenden — sozusagen von der Hand in den Mund lebt. Man trägt sich an maßgebender Stelle bereits mit dem Gedanken, den Personenverkehr fallen zu lassen, eine Maßregel, die von der äußersten Not diktiert wird. Wenn es aber noch zur Einstellung des Güterverkehrs kommen würde und infolgedessen die Lieferungen von Lebensmitteln nach Wien selbst nur einige Tage unterbleiben, wären die Folgen einer solchen Katastrophe nicht abzusehen. Das Aergste zu verhüten, wird bei einer weiter andauernd geringen Belieferung nur dadurch möglich sein, daß jene Industrieunternehmungen, die ihre Kohle bisher von den Rutschen bezogen haben, auf den Bezug der Kohle von dieser Seite her zugunsten der Bahnen verzichten werden müssen.

Die gestrige Zufuhr.

Von Mährisch-Ostrau sind gestern für die Bahnen zwei, für die Gaswerke 30, für sonstige Verbraucher 6 Wagen, von Oberschlesien 23 Wagen für die Bahnen, für die Gemeinde Wien 12, für die Gas- und Elektrizitätswerke 4 und für sonstige Verbraucher 1 Waggon, an Braunkohle für die Bahnen 25, für die Gemeinde 67 und 9 Wagen für die Gas- und Elektrizitätswerke eingetroffen.

Neues Wiener Tagblatt Abendz 159
17. I. 1919

Die Kohlennot.

Keine Einstellung des Personenzugsverkehres.

Heute waren Gerüchte verbreitet, daß die Wiener Eisenbahndirektionen infolge der anhaltenden Kohlennot sich zur Einstellung des Personenzugsverkehres (einen Schnellzugsverkehr gibt es ja jetzt nicht) entschließen müßten. Wir haben an den maßgebenden Stellen angefragt und folgende Auskunft erhalten: Die Gerüchte von einer bevorstehenden Einstellung des Personenzugsverkehres sind **unbegründet**. Wohl ist es richtig, daß sich die Eisenbahnen bezüglich der Kohlenversorgung in einer sehr kritischen Lage befinden, doch ist an eine so katastrophale Maßnahme jetzt nicht zu denken. Tatsache ist, daß die Eisenbahnen ihren Verkehr nur von einem Tag zum andern sichern können, weshalb es sich immerhin ereignen könnte, daß der Personenverkehr auf kurze Frist eingestellt wird.

Gestern sind insgesamt 388 Waggons Kohle in den Wiener Bahnhöfen eingelaufen. Aus Ostrau kamen 89 Waggons für die Gas- und Elektrizitätswerke, aus Oberschlesien liefen 74 Waggons für die Gemeinde und 36 für die Staatsbahnen ein, das Brüxer Revier (Braunkohle) beschickte uns mit 99 Waggons für die Gemeinde Wien, 32 Waggons für die Gas- und Elektrizitätswerke und 55 Waggons für die Bahnen.

Reichspost
18. II. 1919

160

Augenblickliche Erleichterung in der Verkehrskrise.

Die Wiener Eisenbahndirektionen haben gestern eine gefahrvolle Krise überstanden. Nachdem der Kohleneinlauf für die Bahnen schon in der letzten Zeit bedenklich gesunken und vorgestern auf ein Mindestmaß zurückgegangen war, konnte der bisherige beschränkte Verkehr im Bereich der Wiener Direktionen nur durch Aushilfen gerettet werden, da die Vorräte gänzlich aufgebraucht sind. Tatsächlich ist in letzter Stunde von Linz eine erkleckliche Kohlenmenge eingetroffen. Auch die Gemeinde Wien, die selbst nichts erübrigt, hat ausgeholfen, um das größere Uebel zu verhüten. Außerdem ist gestern überraschenderweise eine größere Kohlenzufuhr von Oberschlesien für die Bahnen zu verzeichnen, so daß der Verkehr im bisherigen Ausmaß weitergeschleppt werden kann.

Die Tatsache bleibt aber bestehen, daß man über den gestrigen günstigen Kohleneinlauf für die Bahnen nicht zu früh frohlocken darf, daß wir im Gegenteil noch immer mitten in einer Krise stehen, die durch das Ausbleiben der Zufuhren rasch wieder gefährlich werden kann. Es weist uns ein heute ausgegebener amtlicher Bericht darauf hin, daß durch eine größere Störung der Kohleneinlieferung infolge bedeutenderer Arbeiterausstände, durch langandauernde Schneefälle und ähnliches eine gänzliche Stillegung oder zeitweise Einschränkung auch dieses verminderten Verkehres nötig werden könnte.

Die gestrigen Zufuhren.

Von Ostrau sind gestern für die Bahnen keine, für die Gas- und Elektrizitätswerke 82 und für sonstige Verbraucher 12 Wagen, von Oberschlesien 36 für die Staatsbahnen, 17 für die Südbahn, 17 für die Gas- und Elektrizitätswerke und 74 Wagen für Hausbrandzwecke der Gemeinde Wien, an Braunkohle 32 Wagen für die Eisenbahnen eingetroffen. Außer dieser ganz unerwarteten Sendung haben gestern neuerdings 7 Wagen galizischer Kohle den Weg nach Wien gefunden. Diese Freude wird allerdings nicht wenig vergällt durch den hohen Preis der galizischen Sendung, von der die Tonne nicht weniger als 250 Kronen kostet.

Der Bund
21.II.1919

161

Verkleinertes Frachtbriefformat

Der Bundesrat hat zur Durchführung der notwendigen Papierersparnis im Verkehrswesen angeordnet, daß vom 15. Februar 1919 an neue verkleinerte Formulare für die Frachtbriefe der Eisenbahnen und Dampfschiffe zur Einführung gelangen sollen. Von diesem Zeitpunkte an dürfen keine Frachtbriefe mehr nach dem alten Muster gedruckt werden. Die von Buchdruckereien im Auftrage von Privaten vor dem 15. Februar 1919 gedruckten Frachtbriefe, die noch nicht mit dem Kontrollstempel einer Transportanstalt versehen sind, sind bis spätestens am 1. März 1919 zur Anbringung des Stempels einzureichen. Nach diesem Termin ist es den Transportunternehmungen untersagt, auf Frachtbriefen nach altem Muster den Kontrollstempel aufzudrücken. Die alten Frachtbriefe können, sofern sie von einer Bahnverwaltung ausgestellt oder bis spätestens am 1. März 1919 zur Anbringung des Kontrollstempels eingereicht worden sind, bis zum Aufbrauch des Vorrates, unter den bisherigen Bedingungen verwendet werden.

Die neuen Frachtbriefe müssen in Format und in der Anordnung des Druckes genau dem vom Bundesrat genehmigten Muster entsprechen. Sie können wie bisher bei den Bahnverwaltungen zu 5 Rappen das Stück bezogen werden.

Frankfurter Zeitung

21. I. 1919

162

Wirtschafts- und Verkehrsfragen.

Abbau der Einfuhrzentrale.

N Berlin, 20. Jan. (Priv.-Tel.) Nachdem der Kriegszustand tatsächlich beendet ist und in absehbarer Zeit mit der Wiederaufnahme der Handelsbeziehungen zum feindlichen Ausland in gewissem Umfange gerechnet werden kann, hat sich das Reichsernährungsamt auf Vorschlag der Reichsstelle für Gemüse und Obst entschlossen, mit dem Abbau der Einfuhrzentralisation für Gemüse und Obst zu beginnen. Bis auf weiteres muß die Freigabe der Einfuhr an den Handel auf frisches Gemüse und Obst, und zwar nur auf Frühware und auf frische Südfrüchte, namentlich Apfelsinen, Mandarinen, Pomeranzen, Zitronen und Bananen, beschränkt bleiben. Ob auch die Spätgemüse und Spätobstsorten zur Einfuhr freigegeben werden können, kann erst später unter Berücksichtigung der gesamten Wirtschaftslage beurteilt werden. Durch eine Bekanntmachung im Reichsgesetzblatt No. 8 ist daher die Bekanntmachung vom 13. September 1916 über die Einfuhr von Gemüse, Obst und Südfrüchten für frisches Gemüse und Obst, das in der Zeit zwischen dem 1. April und dem 1. September zur Einfuhr gelangt, für die sogenannten Südfrüchte außer Kraft gesetzt. Nach wie vor bedarf es jedoch einer Einfuhrbewilligung des Reichskommissars zur Aus- und Einfuhrbewilligung nach Maßgabe der Bekanntmachung über die Regelung der Einfuhr vom 16. Januar 1917 und, soweit ausländische Zahlungsmittel verwendet werden sollen, der Einkaufsgenehmigung der Reichsbank nach Maßgabe der Bekanntmachung über den Zahlungsverkehr mit dem Ausland vom 8. Februar 1917. Die hiernach angestrebte Kontrolle ist lediglich im Interesse einer geordneten Wirtschaftspolitik, namentlich zur Stärkung der deutschen Valuta, unbedingt erforderlich. Es ist zu hoffen, daß es dem freien Handel gelingt, seine alten Beziehungen mit dem Ausland wieder anzuknüpfen und die im Interesse der heimischen Ernährung erforderlichen Mengen an frischem Gemüse und Obst sowie an Südfrüchten einzuführen.

Neues Wiener Tagblatt
23./I. 1919

Abschrift

a 23 164

Die Wiedereinführung der Schnellzüge

Verschiebung bis zum März.

In der jüngsten Zeit wurden zwischen den in Frage kommenden Eisenbahndirektionen wiederholt Verhandlungen gepflogen über die Möglichkeit der Wiedereinführung von Schnellzügen. Anlaß hiezu bot das Eintreffen einer französisch-rumänischen Militärmission in Wien, über die wir bereits berichteten, und deren Aufgabe es bekanntlich ist, eine Schnellzugsverbindung Paris-Bukarest herzustellen. Durch Verwirklichung dieses Projektes würde sowohl auf der Westbahn ab Wien wie auch auf den ungarischen Staatsbahnen der Schnellzugsverkehr wenigstens teilweise wieder aufleben. Vorläufig haben sich jedoch Hindernisse ergeben, welche seitens der genannten Kommission noch nicht beseitigt werden konnten.

Zunächst müssen Verhandlungen mit Vertretern der französischen und Schweizer Bahnen eingeleitet werden, die längere Zeit in Anspruch nehmen dürften, da es sich darum handelt, den neugeplanten Zug Bukarest-Paris in die französischen und Schweizer Fahrpläne einzuschieben. Man glaubt in unterrichteten Kreisen nicht, daß diese Verhandlungen in kurzer Frist beendigt sein können, vielmehr dürfte noch der ganze Monat Februar vergehen, ohne daß die neue Zugsverbindung Bukarest-Paris eingeführt wird und damit auch die Möglichkeit für Reisende aus Wien, Schnellzüge nach Ungarn, respektive bis nach Buchs zu benützen.

Berner Bund

24.I.1919

24

165

Für Wien

Spt. Unter der gesamten Eisenbahnerschaft der Schweiz wird gegenwärtig eine Geldsammlung veranstaltet zugunsten der notleidenden Eisenbahner in Wien.

Neues Pester Journal

26. Juli 1919

P 26
166

Errichtung eines Budapester Handels- und Industriehafens.

Die Regierung hat in der letzten Ministerratssitzung auf Unterbreitung des Handelsministers Ernst Garami über die seit mehr als zwanzig Jahren sich hinziehende Frage der Errichtung des Budapester Handels- und Industriehafens eine Entscheidung getroffen. Auf Grund der auf Initiative des Staatssekretärs im Handelsministerium Koloman Méhely und nach der erfolgreichen Beendigung von Verhandlungen mit Vertretern der Hauptstadt mit Dr. Franz Déri an der Spitze erfolgten Ministerialunterbreitung hat die Regierung den Bau des Hafens beschlossen, der schleunigst, womöglichst noch im Frühjahr, vor sich gehen soll. Für das erste Halbjahr der Arbeiten wurden bereits 6 Millionen Kronen votiert. An den Vorarbeiten zur Errichtung des Hafens hat der Leiter der Schiffahrtssektion im Handelsministerium Oberinspektor Eduard Egan großen Anteil.

Der Hafen wird vom Staate — bei Tragung der Kosten zum halben Teil — und der Hauptstadt auf dem für diesen Zweck bereits enteigneten, mehrere 100 Joch umfassenden Gebiete auf der oberen Spitze der Insel Csepel erbaut werden. Der Hafen wird als der größte und modernste Donauhafen geplant, bei dessen Anlage die bereits vor fünfzehn Jahren entworfenen Pläne des einstigen hervorragenden Leiters der Schiffahrtssektion des Handelsministeriums Béla Gonda gute Dienste leisten werden.

Es wurde die möglichst rasche Ausführung der Arbeiten ins Auge gefaßt, aber auch so wird der vollständige Ausbau des Hafens mit seinen großen Dimensionen erst nach acht bis zehn Jahren beendet werden. Die Kosten des Baues werden sich bei Inbetrachtnahme der noch längere Zeit herrschenden Teuerung auf mehr als 120 Millionen Kronen belaufen. Die rasche Stellungnahme der staatlichen Faktoren in Angelegenheit der Errichtung des Hafens wurde durch den Umstand bedingt, daß im Frühjahr durch großzügige Erdarbeiten Arbeitsgelegenheit geschaffen werde, bei welchen Arbeiten Kohle nicht nötig ist, die leider gegenwärtig und vielleicht noch längere Zeit fast alle heimischen Betriebe entbehren werden müssen.

Magistratsrat Dr. Emil Vita machte in der gestrigen Magistratssitzung Mitteilung über die Vereinbarung der Hauptstadt mit der Regierung in Angelegenheit des Baues des Budapester Handelshafens. Nach seiner Fertigstellung geht der Hafen in den alleinigen Besitz der Hauptstadt über. Zur Beaufsichtigung und Durchführung des Baues wird eine Kommission entsendet, der dreizehn Vertreter der Regierung, dreizehn Vertreter der Hauptstadt und dreizehn Vertreter der Interessenten angehören werden. Es ist ein großes Verdienst des Handelsministers Ernst Garami, daß er durch seinen raschen Entschluß einen langgehegten Wunsch der Wirtschaftskreise Ungarns erfüllt hat, der sich als ein wirksames Mittel zur Linderung der Arbeitsnot erweisen wird.

Die Zeit 28.I.1919

Die deutschösterreichischen Eisenbahnen.

Ein hervorragender Eisenbahnfachmann 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 ergibt sich für Deutschösterreich folgender Besitzstand: an Eisenbahnen: Deutschösterreich zirka 6075 Kilometer, Deutschböhmen zirka 1899 Kilometer, Sudetenländer zirka 778 Kilometer, zusammen zirka 8742 Kilometer, das ist beiläufig 41 Prozent des vormaligen österreichischen Eisenbahnnetzes, beziehungsweise beiläufig 29 Prozent bei Ausscheidung des deutschböhmischen 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 Staatseisenbahngesellschaft 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 nötigt. Der Personalstand des vormaligen Eisenbahnministeriums und seiner Hilfsämter (Tariferstellungsbureau, Generalinspektion und Zentralwagendirigierungsamt) betrug im Jahre 1917/18 beiläufig 1400 Bedienstete (1060 Beamte, 340 sonstige Angestellte). Auf 100 Kilometer Betriebslänge des Gesamtnetzes 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 Liniennetzes von 6175 Kilometer, 30 Bedienstete unter Zugrundelegung des deutschösterreichischen Staatsbahnnetzes von 4700 Kilometer. Diese Personalstände würden einer 142, beziehungsweise 247, beziehungsweise 366 Prozent betragenden Personalvermehrung entsprechen! Schon diese flüchtige 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 Staatseisenbahngesellschaft eingetretenen Veränderungen einer Betrachtung unterzieht. Das im Zentraldienst dieser Bahnen verwendete Personal kann mit etwa 3800 Bediensteten bei einer Gesamtstreckenlänge 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, wonach 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 wurden, dürfte sich die Anzahl der verfügbar werdenden Bediensteten eher größer als geringer ergeben. Das Staatsamt für Verkehrswesen ist damit vor eine der schwierigsten Aufgaben gestellt, und es wäre wünschenswert, daß die Lösung unter möglichster Schonung der Betroffenen erfolgen würde. Jedenfalls wären Mitteilungen 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 Staatsbahnverwaltung 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 nachmals 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 Verkehrswesen, Tariferstellungsbureau und Zentralwagendirigierungsamt, werden zweckmäßig als Abteilungen in die Generaldirektion einzugliedern sein.

Das Staatsamt für Verkehrswesen selbst wird bei dem verhältnismäßig kleinen Eisenbahnnetz als besondere Stelle nur dann berechtigt sein, wenn es eine Ausgestaltung durch Zuweisung anderer Agenden erfährt. Hierfür könnte allenfalls die Fluß- und Seeschiffahrt in erster Linie in Betracht gezogen werden. Nicht minder aber könnte die Ueberweisung 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.

Neues Wiener Tagblatt
29. II. 1919

Das Schicksal unsrer Schiffahrtsgesellschaften.

Keiner unsrer Wirtschaftszweige sieht so unklar in die Zukunft hinein wie die Schiffahrt. Hier liegt alles im ungewissen: ob es überhaupt möglich sein wird, das Geschäft weiterzubetreiben, die Form und der Ort des Weiterbetriebes, und für den Fall der Liquidation, ob sie mit großem Gewinn oder mit enormen Verlusten verbunden sein wird. Vor einigen Tagen wurde an dieser Stelle von Verhandlungen zwischen dem Lloyd und einer italienischen Interessentengruppe berichtet, die den Uebergang der Verwaltung der Gesellschaft an ein italienisches Konsortium in Triest zum Gegenstande haben. Wie nun verlautet, sind diese Verhandlungen insoweit zu einem Abschluß gelangt, als das Konsortium einen großen Posten Lloydaktien, der bisher dem Unionbanksyndikat gehörte, erworben hat und damit zugleich den dominierenden Einfluß in der Gesellschaft des Lloyd.

Bis vor kurzem lastete auf der Schiffahrt noch die Furcht, daß die Entente sich die Forderung der englischen Reeder zu eigen machen wird: „Tonne um Tonne", daß als Ersatz für die versenkten alliierten Schiffe die Hingabe der ganzen Flotte der Mittelmächte gefordert werden wird. Wir haben diese Furcht immer für unbegründet gehalten. Die feindlichen Mächte können, wenn sie einen Gewaltfrieden schließen wollen, dem Deutschen Reiche, schwerer schon der nicht mehr bestehenden österreichisch-ungarischen Monarchie Kriegsentschädigungen in Geld oder Staatsgütern auferlegen, aber sie können nicht gut Dinge verlangen, die privaten Eignern gehören. Allenfalls mag man sich vorstellen, daß sie von den Staaten die Ablieferung der Schiffe verlangen und es ihnen überlassen, sich mit den privaten Besitzern abzufinden, wie sie können; die Staaten müssen dann den Schiffseignern wohl den Marktpreis bezahlen, der jetzt bekanntlich sehr hoch ist. Ob dies nun völkerrechtlich zulässig ist oder nicht, es wäre faktisch die äußerste Vergewaltigung; die Deutschen brauchen ihre Schiffe fast ebenso nötig zu einem geordneten Wirtschaftsleben wie ihre Eisenbahnen; ein Friede mit solchen Bedingungen wäre nicht die Basis für einen Völkerbund, sondern für einen Revanchekrieg. Gegenüber Oesterreich-Ungarn ist sie aber völlig unmöglich, denn die Monarchie besteht nicht mehr und hat nicht mehr die Macht, die Schiffseigner zu expropriieren. Auch geben schon die Waffenstillstandsbedingungen Anhaltspunkte dafür, daß die Entente einen solchen Gewaltakt nicht beabsichtigt. Jetzt, da Italien die Dampfer der österreichischen Unternehmungen in Triest erworben hat und Vertreter der Entente in Fiume über die Charterung der ungarischen Schiffe verhandeln, darf man wohl mit Sicherheit annehmen, daß die Entente das Eigentum der Reeder respektieren wird.

Viel bedenklicher ist dagegen die Tatsache, daß es infolge des Auseinanderfallens der Monarchie eine österreichische und eine ungarische Schiffahrt nicht mehr geben kann, daß Triest aufgehört hat, ein österreichischer, Fiume ein ungarischer Hafen zu sein. Die schlimmste Eventualität für Triest ist übrigens zweifellos ein italienisches Triest. Die Italiener haben an Triest nur ein negatives kommerzielles Interesse: daß es Genua und Venedig nicht konkurrenziere. Die Italiener brauchen Triest weder als Einfuhr- noch als Ausfuhrhafen, sie haben eher zu viel als zu wenig Häfen für ihren Verkehr, sie konnten ihre Häfen bisher nicht alimentieren, und wenn ihre Schiffahrtsgesellschaften auch während des Krieges ihr Aktienkapital noch so gewaltig vermehrt haben, während ihr Schiffspark zurückgegangen ist, wenn sie auch noch so viel Schiffe kaufen und bauen werden, so werden sie den Verkehr doch nicht aus dem Boden stampfen können. Aber selbst, wenn dies der Fall wäre, Triest ist seiner Lage nach kein Hafen für Italien. Italien kann und wird den Triestiner Verkehr niemals alimentieren. Durch den Anschluß Triests an Italien wird überdies das bisherige Hinterland Triests wesentlich verkleinert werden. Die natürliche Anziehungskraft Triests reicht höchstens bis an die Donau. Wenn bisher die tarifarische Wasserscheide zwischen Triest und Hamburg bis weit nach Nordböhmen hinauf verschoben werden konnte, so war das nur infolge der Zollbegünstigungen möglich, die der Einfuhr zur See eingeräumt wurden, und infolge sehr bedeutender Eisenbahntarifermäßigungen, die den Staatssäckel schwer belasteten. Weder Deutschösterreich noch Südslawien werden zugunsten eines italienischen Triest das geringste Opfer bringen. Die slawischen Schiffahrtsgesellschaften in Triest werden wahrscheinlich nach Dalmatien übersiedeln. Und da solcherart Triest nicht sehr entwicklungsfähig würde, hätte Italien das ausschließliche Interesse daran, auch den noch übrigen Verkehr Triests nach Venedig oder Genua abzuleiten. Dazu kommen noch die politischen Gefahren, welche die Angliederung Triests an Italien mit sich bringen wird. Die Umgebung Triests ist völlig slowenisch, die Stadt selbst slowenisiert sich mehr und mehr von Jahr zu Jahr, und da Italien dies verhindern will, wird die Gefahr eines Krieges immer akuter werden.

Wenn dagegen die Internationalität Triests durch internationale Verträge garantiert würde, so wäre es sehr leicht möglich, daß die Schiffahrt Triests sich in dem bisherigen Maße und darüber hinaus entwickelt. Denn dann könnte es geschehen, daß die Stadt Triest, Deutschösterreich, beziehungsweise das Deutsche Reich, der tschechische und der südslawische Staat gemeinsam die Rolle übernehmen, die bisher Oesterreich ausgefüllt hat. Voraussetzung wäre, daß bei diesem Kondominium alle diese Staaten ihre Export- und Importinteressen wahren und den entsprechenden Einfluß auf die Hafenverwaltung nehmen könnten. Dann könnten die Seezoll- und die Tarifbegünstigungen aufrecht bleiben, alle Staaten zusammen würden für die Hafenbauten, die Reise-, Betriebs- und Bauprämien, eventuell auch für die Subventionen aufkommen. Freilich würde es allemal ziemlich lange dauern, bis ein neues Marineförderungsgesetz in all diesen Staaten perfekt, ein neuer Subventionsvertrag vereinbart würde. Auch wäre das Unglück nicht ganz so groß, wenn das Subventionssystem fortfiele und alle Gesellschaften auf die „freie" Schiffahrt verwiesen würden. Freilich würden dann die meisten regelmäßigen Linien, von denen nur etwa die Route nach Alexandria sich ohne Zuschuß bezahlt macht, wegfallen. Aber mit der Zeit würden die in freier Schiffahrt reichgewordenen Gesellschaften, wie in deutschen und englischen Häfen, in die Lage kommen, aus eigener Kraft, ohne Staatszuschuß, Passagierlinien einzurichten. Wenn es jedoch zu dieser Lösung nicht kommt, wenn Triest italienisch oder slowenisch wird, dann dürften sich die noch erübrigenden österreichischen Schiffahrtsgesellschaften vor die Alternative gestellt sehen, entweder einen andern Ausgangshafen, Rotterdam oder Hamburg, aufzusuchen oder zu liquidieren und ihre Schiffe zu verkaufen.

Dr. Alfred Schwoner.

Die Zeit
Abendbl. 30. X. 1919
169

Die Bewegung unter den Eisenbahnangestellten.

Unter den Eisenbahnangestellten herrscht eine überaus erregte Stimmung. Den hauptsächlichsten Anlaß dazu gab eine Rede, die Unterstaatssekretär v. Enderes vor einiger Zeit über die zukünftige Neuordnung der staatlichen Bahnverwaltung gehalten hat. Er kam dabei auf die — sicherlich ganz unbestreitbare — Tatsache zu sprechen, daß Deutschösterreich im Verhältnis zur Geringfügigkeit seines Netzes über ein viel zu großes Personal verfüge. Deshalb sei es, seiner Ansicht nach, notwendig, daß sowohl jüngere Elemente („die fröhlich zum Wanderstab greifen können") als auch ältere Beamte, zumal solche mit mehr als dreißigjähriger Dienstzeit, den Staatsbahndienst verlassen. Diese Worte faßte die Beamtenschaft als ein Programm auf, und das um so mehr, als sie glaubte, daß mannigfache Pensionierungen verdienstvoller Beamter, die in der letzten Zeit rasch durchgeführt wurden, als der erste Anfang eines großen Planes anzusehen seien. Nun ist es jedem Fachmann klar, daß der Zentralapparat der alten k. k. Staatsbahnen, der im Wesen noch weiter besteht, von Deutschösterreich auf die Dauer nicht erhalten werden kann. Aber ebensowenig unterliegt es einem Zweifel, daß Entlassungen und Pensionierungen und sonstige Zwangsmaßregeln ein (scheinbar) sehr bequemes und einfaches, aber im Grunde genommen doch nicht geeignetes Mittel sind, um der Schwierigkeiten Herr zu werden. Bei dem Worte oder, besser gesagt, bei der Wertlosigkeit der Krone kann man den Beamten nicht zumuten, daß sie sich mit einer erheblichen Kürzung ihres ohnehin ganz unzulänglichen dienstlichen Einkommens zufrieden geben; sie hegen begreiflicherweise nicht das Verlangen, die Folgen des Zusammenbruches Oesterreichs vornehmlich auf ihre Schultern zu nehmen.

Der Lösung der Frage können wir uns nur dann nähern, wenn wir das Muster der preußisch-hessischen Staatsbahnen nachahmen. Die haben, als sich vor etwa zwei Jahrzehnten nach der Neuordnung ihrer Verwaltung ein großer Ueberschuß an Beamten ergab, jeden, der sich aus freien Stücken gemeldet hat, sofort beurlaubt — gleichgültig, ob er pensionsberechtigt war oder nicht — ihm aber durch fünf Jahre die vollen Bezüge ausbezahlt. Würden wir zu demselben Mittel greifen, so dürften wir von vielen Verlegenheiten befreit werden. Die Kosten dafür, müßten allen Nationalstaaten zur Last fallen, da es sich gleichsam um eine auf den alten Staatsbahnen — dem wichtigsten Bestandteil in der Konkursmasse des früheren Staates — ruhende Schuld handelt. Haben doch die Eisenbahnbeamten allen auf dem Boden Oesterreichs entstandenen Staaten, allen Nationalitäten des alten Reichs rechtschaffene Dienste geleistet.

Sollten dann noch weiter Beamte überzählig sein, so muß ihnen die Regierung entsprechende Stellungen zu verschaffen suchen — sei es in Deutschland, wenn der Anschluß mit dem Deutschen Reich zustande kommt, sei es bei den Nationalstaaten, wenn irgendeine Art Konföderation entstehen sollte. Auch das Staatsamt des Aeußern wird sich mit der Frage befassen müssen. Es geht nicht an, daß man brave, tüchtige Beamte ganz einfach ihrem Schicksal überläßt. Die Zeiten sind nicht danach. Nur jene Energie, die aus warmfühlendem Herzen quillt und mit Klugheit und Geschicklichkeit gepaart ist, führt zum Ziele. Diese Eigenschaften kommen sehr wenig zum Vorschein, und die große Erregung der Bahnbeamten ist daher begreiflich.

Die Zeit

2./II. 1919

191

Zwischenstaatliche Bahnen.

Von Dr. Viktor Krakauer.

Die von der Friedenskonferenz zur Beratung der Verkehrsangelegenheiten eingesetzte Kommission wird sich auch, wie aus mancherlei Aeußerungen der englischen Presse geschlossen werden kann, mit dem keineswegs neuen, aber in der Praxis bisher noch niemals verwirklichten Gedanken befassen, ob es zweckmäßig sei, einzelne Bahnen zu internationalisieren. Auf dem Boden der früheren österreichisch-ungarischen Monarchie könnte hierbei aus zahlreichen Gründen in erster Linie die Südbahn in Betracht kommen. Die Südbahn stellt schon gegenwärtig ein Unternehmen dar, an dem internationales und besonders französisches Kapital beteiligt ist, und diese Beteiligung findet auch in der Verwaltung des Unternehmens sichtbaren Ausdruck. Die Internationalisierung der Bahn würde dem auswärtigen Kapital begreiflicherweise höhere Bürgschaften bieten, als sie von den einzelnen, durch den Krieg finanziell hart mitgenommenen Nationalitätenstaaten geleistet werden könnten. Die Bahn würde aber dadurch auch der Gefahr einer verderblichen Konkurrenz entrinnen. Denn es ist von den Tschecho-Slowaken wiederholt angekündigt worden, daß sie über Preßburg eine unmittelbare Verbindung mit dem jugoslawischen Staat, einen sogenannten Korridor zur Adria anstreben. Die Ausführung einer derartigen Bahnverbindung, die den Südbahnverkehr zum großen Teil lahmlegen müßte, wird aber durch die Internationalisierung der Bahn überflüssig. Internationalisierung ist ja im Grunde genommen nichts anderes als Entnationalisierung und wird daher von der völkerrechtlichen Wissenschaft, wenn es sich um Landgebiete oder Wasserstraßen handelt, auch positive Neutralisierung genannt. Die einzelnen Nationalitätenstaaten hätten im gegebenen Falle nicht mehr das Recht der Tarif- und Betriebshoheit; die Bahn würde von einer zwischenstaatlichen Kommission verwaltet werden. Für die Tschechen läge somit nicht die geringste Veranlassung vor, eine neue Bahn zu bauen, deren gewaltiges Anlagekapital eine günstige Tarifierung um so mehr erschweren würde, als der Betrieb der neuen Bahn durch die Notwendigkeit, mit der (im Gelände viel vorteilhafter liegenden) Nordbahn an einzelnen Stellen in Wettbewerb zu treten, höhere Kosten verursachen müßte. Den Tschechen stünde statt dessen — nicht erst nach Ablauf langer Baujahre, sondern sofort — eine Bahn zur Verfügung, die, da sie zwischenstaatlichen Charakter hätte, von ihnen so benützt werden könnte, als ob sie ihr eigenes Unternehmen wäre. Zugleich hätten die Tschechen in Wien einen zum Teil bereits vorhandenen Umschlagplatz mit Einrichtungen, die (zum Beispiel in finanzieller Hinsicht, in Fragen der Belehnung, der Einlagerung usw.) nur eine Großstadt zu bieten vermag, und die anderwärts lediglich mit unverhältnismäßig großen Kosten, erst nach Ablauf eines sehr langen Zeitraumes und dann auch kaum in gleichwertiger Weise zu schaffen wären. Durch die Internationalisierung der Südbahn würden die Tschecho-Slowaken statt eines engen, künstlichen, in staatsrechtlicher Hinsicht sehr komplizierten Korridors einen offenen, freien, für Jedermann zugänglichen Platz gewinnen.

Aehnliche Vorteile hätten die Jugoslawen, die überdies nicht genötigt wären, die auf ihrem eigenen Gebiet gelegenen Südbahnstrecken zur Untätigkeit zu verurteilen und dergestalt über sie die Todesstrafe zu verhängen — eine Aussicht, die naturgemäß auch dem an der Südbahn beteiligten internationalen Kapital nicht sehr lockend erscheinen dürfte. Die Internationalisierung, die sich auch auf das ungarische Südbahnnetz erstrecken und dem Triester Hafen großen Nutzen bringen würde, böte dann nicht nur, wie schon erwähnt, dem bereits angelegten, sondern auch demjenigen Kapital große Sicherheit und günstige Verzinsung, das jedenfalls zu investieren sein wird, wenn die Südbahn zu einem großen und leistungsfähigen zwischenstaatlichen Verkehrsweg werden soll.

Aus vorstehendem geht hervor, daß die Internationalisierung der Bahn für viele Staaten von großem Vorteil wäre. Wie stellt sich aber die Sache für Deutschösterreich? Da muß ich wiederholen, daß Internationalisierung im vorliegenden Falle nichts anderes als Entnationalisierung bedeutet. Der deutschösterreichische Staat würde sich nicht nur aller Macht begeben, die mit der Beherrschung des Bahnbesitzes im eigenen Lande stets verknüpft ist, sondern er müßte sich auch des Vorteils der geographischen Lage entäußern. Er würde nicht mehr befähigt sein, den Tschechen oder den Jugoslawen gegenüber mit Repressivmaßnahmen vorzugehen, die bei Aufstellung von Tarifen und bei Handhabung des Betriebsdienstes unfreundliche Nachbarn zu einer freundlicheren Haltung veranlassen. Das Fehlen derartiger Möglichkeiten würde die ohnehin ungünstige Stellung Deutschösterreichs noch verschlechtern. Mag sein, daß durch den Ausbau des Korridors Deutschösterreich einen Teil dieser natürlichen Vorzüge verlieren wird. Aber das ist lediglich Zukunftsmusik, das könnte erst nach vielen Jahren verwirklicht werden. Die nächste Zeit, die nächsten Jahre sind aber die kostbarsten, denn es handelt sich um den Wiederaufbau der durch den Krieg ganz zerstörten Wirtschaft. Dazu sind ungeheure Beförderungen erforderlich, die sofort, mit der denkbar größten Schnelligkeit, vollzogen werden müssen und nur von bereits vorhandenen Bahnen vollzogen werden können.

So stehen vom Standpunkt Deutschösterreichs den auch für diesen Staat jedenfalls vor-

---

reichischen Journalisten in den Dienst dieser Brüderlichkeit stellen. Sie werden ihre ungarischen Kollegen gewiß in der ersten Reihe der um die hehren Ziele Kämpfenden finden!"

Die Ausführungen des Verkünders der Botschaft wurden wiederholt, besonders bei den Stellen, wo von der Freundschaft zwischen Wien und Budapest die Rede war, durch laute Beifallsrufe unterbrochen, namentlich die Begrüßung des Präsidenten Karolyi fand bei der Zuhörerschaft ein warmes Echo.

Nachdem die Reisegesellschaft im Wartesalon von der Labestation des Roten Kreuzes mit Tee bewirtet worden war, begaben sich die ungarischen Kollegen in bereitgestellten Kraftwagen in ihre Absteigquartiere. Mittags speisten die ungarischen Gäste in der Gemeinschaftsküche der Wiener Journalisten. Den gestrigen Abend und den heutigen Tag verbringen sie als Gäste der Organisation der Wiener Presse im Kreise der Kollegen. Heute abends erfolgt die Rückreise nach Budapest.

Fremdenblatt

6. II. 1919

Einschränkung des Güterverkehres auf der Südbahn wegen Kohlenmangel.

Mit Genehmigung des Staatsamtes für Verkehrswesen vom 5. d. wird mit Giltigkeit vom 6. d. an bis auf weiteres wegen Kohlenmangel der Gesamtgüterverkehr nach und von allen Stationen der Südbahnstrecken Wien—Ehrenhausen einschließlich Wien—Pottendorf—Wr. Neustadt—Gr. Neusiedl, Liesing—Kaltenleutgeben und Bruck a. M.—Leoben H. B.—Vordernberg sowie im Transit über diese Strecken eingestellt.

Zugelassen bleiben: Militärisch instradierte Transporte; über Beförderungsauftrag des deutschösterreichischen Staatsamtes für Verkehr auszuführende Transporte; mit Aus- oder Durchfuhrbewilligungen gedeckte Sendungen; alle in der Einfuhr gestatteten oder mit Einfuhrbewilligungen gedeckten Sendungen; Sendungen, die mit einer vom Staatsamt für Gewerbe, Industrie und Handel ausgestellten Anweisung zur bevorzugten Beförderung von Zeitungsdruckpapier oder zu seiner Erzeugung bestimmten Materials zur Aufgabe gelangen; Getreide- und Mehlsendungen, sowie Sendungen von Säcken, Deckplachen u. dgl. an die und von der Kriegsgetreideverkehrsanstalt; Zeitungen als Eilgut; Eisenmaterialsendungen für Lokomotivfabriken, Waggonfabriken und Reparaturwerkstätten; Sendungen des deutschböhmischen Notstandskomitees; Kleider- und Wäschesendungen der Bekleidungszentrale mit besonderem auf dem Frachtbriefe angebrachten und beglaubigten Vermerk; Sendungen an die und von den Landesbekleidungsstellen in Wien, Linz, Salzburg, Graz, Klagenfurt, Innsbruck, Feldkirch und Troppau; Sendungen der Lederbeschaffungs-Gesellschaft m. b. H., wenn die Frachtbriefe den Stempelaufdruck Lederbeschaffungsgesellschaft m. b. H. „Volksbekleidung" nebst der Unterschrift eines Funktionärs desselben tragen; Sendungen von Eisenplättchen der Firma Krupp in Berndorf an das Hauptmünzamt in Wien; Papiere und Druckereimaterialsendungen an die Staatsdruckerei in Wien; Sendungen von leeren Kisten zwischen den Filialen der Oesterreichisch-ungarischen Bank von Kistenmengen an diese; alle Sendungen an die staatliche Höhlenbauleitung in Peggau; Eilstückgutsendungen; als Frachtstückgut und Wagenladung die Artikel der V. G. V. Punkt 1, 3, 4, 5, 6, 8 b, 17 a, 18, 19, 27, 34, 38.

Rollendes kann auslaufen, vor dem 6. d. erteilte bahnseitige Transportbewilligungen für nicht zur Beförderung zugelassene Artikel treten außer Kraft.

Betreffs der mit Aus- oder Durchfuhrbewilligung gedeckten Sendungen wird bemerkt, daß sich deren Zulassung nicht auf die für den Gesamtverkehr eingestellten von Italien besetzten Südbahnlinien südlich Verd, südlich Gries und westlich Innichen und im Transit darüber bezieht.

In der Strecke Spielfeld—Radkersburg—Luttenberg wurde der Gesamtverkehr bis auf weiteres eingestellt.

Reichspost 6. II. 1919

1193

Ausgestaltung des Schnellzugsverkehres.

Um den Zugsverkehr zwischen Wien und Linz, Salzburg, Innsbruck, Graz und Klagenfurt teilweise zu verbessern, wird bis auf weiteres wöchentlich einmal ein Schnellzug von Wien-Westbahnhof nach Salzburg und Innsbruck und zurück sowie ein Schnellzug von Wien-Südbahnhof nach Graz und anschließend ab Bruck an der Mur über St. Michael nach Klagenfurt und Villach und zurück nach folgendem Fahrplane geführt werden:

Wien—Innsbruck: Wien-Westbahnhof jeden Freitag (erstmals 7. d.) ab 6 Uhr 40 abends, Linz an 10 Uhr 26, ab 10 Uhr 36 abends, Salzburg an 1 Uhr 25, ab 1 Uhr 50 nachts, Innsbruck H. B. an 8 Uhr früh; zurück Innsbruck jeden Montag (erstmals 10. d.) ab 8 Uhr 15 abends, Salzburg an 2 Uhr 40, ab 3 Uhr 5 früh, Linz an 5 Uhr 44, ab 5 Uhr 54 früh, Wien-Westbahnhof an 9 Uhr 40 vorm. Der Zug führt Wien—Innsbruck und umgekehrt durchlaufende Wagen 1., 2., 3. Klasse und einen Schlafwagen 1. und 2. Klasse.

Wien—Graz, Klagenfurt—Villach: Wien-Südbahnhof jeden Samstag (erstmals 8. d.) ab 7 Uhr 45 früh, Bruck a. d. M. an 11 Uhr 26 vorm., Graz H. B. an 12 Uhr 29 nachm.; Bruck a. d. M. ab 11 Uhr 50 vorm. (über Sankt Michael), Klagenfurt H. B. an 5 Uhr 16 nachm., Villach H. B. an 5 Uhr 30 nachm.; zurück Klagenfurt H. B. jeden Montag (erstmals 10. d.) ab 12 Uhr 20 nachm., Villach H. B. Montag ab 11 Uhr 50 vorm., Bruck a. d. M. an 5 Uhr 27 nachm. Anschluß von Graz H. B. Montag ab 4 Uhr 25 nachm., Wien-Südbahnhof an 9 Uhr 40 abends. Durchlaufende Wagen 1., 2., 3. Klasse von Wien Südbahnhof nach Graz, Klagenfurt, Villach und umgekehrt.

Die Benützung dieser Schnellzüge ab Wien-Westbahnhof und Wien-Südbahnhof ist an den Besitz einer besonderen Zählkarte gebunden, die gleichzeitig bei der Ausgabe der Fahrkarten für diese Züge unentgeltlich verabfolgt wird. Fahrbegünstigungsanweisungen berechtigen zur Benützung der Schnellzüge nur in beschränktem Umfange und nur in Verbindung mit je einer Zählkarte für jede Person. Die Ausgabe der Fahrkarten und Zählkarten erfolgt für den Schnellzug Wien-Westbahnhof—Innsbruck in der Zweigstelle des österreichischen Verkehrsbureaus (Wien, I. Stock-im-Eisenplatz 3—4) an den beiden dem Abfahrtstage vorangehenden Tagen und beim Fahrkartenschalter in Wien-Westbahnhof vor Zugabgang, für den Schnellzug Wien-Südbahnhof, Graz, Klagenfurt, Villach in Wien-Südbahnhof an den beiden Tagen vor dem Abgangstage des Zuges bei der Vorverkaufskasse, am Tage der Abfahrt beim Fahrkartenschalter. In Wien-Südbahnhof werden zum Schnellzuge grundsätzlich nur Fahrkarten nach Mürzzuschlag und südlich davon gelegenen Stationen ausgegeben. In Meidling-Südbahn werden Karten zum Schnellzuge nicht ausgegeben, doch steht es den Reisenden, die im Besitze einer in Wien gelösten Fahr- und Zählkarte sind, frei, den Schnellzug ab Meidling zu benützen. In der Richtung nach Wien hält der Schnellzug ab Mürzzuschlag (ausschließlich) bis Wien nur zum Aussteigen.

Tägliche Rundschau

7./II. 1919

Die Beschränkung der Fahrkartenausgabe.

Schon vor längerer Zeit führten die meisten deutschen Eisenbahndirektionen die Prüfung der Notwendigkeit der Reisen ein, um den außerordentlich gesteigerten Ansprüchen gerecht werden zu können. Als letzte der Eisenbahndirektionen, die keine Reiseerlaubnisscheine verlangten, blieb die Eisenbahndirektion Berlin, die bei dem großen Durchgangsverkehr die Prüfungen der Dringlichkeit der Reisen zunächst nicht durchführen konnte. Nun haben aber die großen Einschränkungen der letzten Wochen eine derartige Ueberfüllung der Züge gebracht, daß doch der Verkehr in bezug auf den Verkauf der Fahrkarten noch eingeschränkt werden muß, zumal alle Warnungen, unnötige Reisen zu unterlassen, keinen Erfolg gehabt haben.

Von Montag, den 10. d. M., ab werden also im Bezirk der Eisenbahndirektion Berlin Fahrkarten des Fernverkehrs (auch Monatskarten für Fernzüge) nur auf Grund von Fahrtberechtigungsscheinen ausgegeben. Diese Scheine werden ausgestellt: von der Reiseprüfungsstelle, die im Reisebüro im Potsdamer Bahnhof eingerichtet worden ist, und zwar an Wochentagen in der Zeit von 8 Uhr vormittags bis 10 Uhr abends, an Sonn- und Festtagen von 9 Uhr vormittags bis 1 Uhr nachmittags, ferner von den Polizeibehörden sowie von den Handels-, Landwirtschafts- und Handwerkskammern. Die Notwendigkeit der Reisen wird im allgemeinen anerkannt: bei Reisen im öffentlichen Interesse, insbesondere im Interesse der Volksernährung, bei beruflichen Reisen, bei Todesfällen oder schweren Erkrankungen der nächsten Angehörigen, bei schweren Erkrankungen des Reisenden selbst, die notwendig die Benutzung der Eisenbahn erfordern und in anderen Fällen, wo die dringende Notwendigkeit der Reise völlig glaubhaft nachgewiesen wird. Für Reisende, die mindestens 10 Fahrten im Monat auszuführen haben, können Dauerausweise ausgestellt werden. Diese Dauerausweise müssen schriftlich bei der Reiseprüfungsstelle Berlin, Potsdamer Bahnhof, unter Beibringung von Unterlagen, z. B. Bescheinigung der Handelskammer usw., unter Beifügung einer unaufgezogenen Photographie beantragt werden.

Tägliche Rundschau
8/II 1919

8
135

Der neue Personentarif.

Die neuen Eisenbahnpersonenfahrpreise sollen, vorbehaltlich der Zustimmung der preußischen Landesversammlung, schon am 1. April d. J. in Kraft treten. Gegenüber den bisherigen Preisen weisen besonders die höheren Klassen eine bedeutende Steigerung auf. Dagegen zeigen die Schnellzugsfahrpreise, da die Ergänzungsgebühr mit dem Tage des Inkrafttretens des neuen Tarifes fortfällt, eine Verminderung der Sätze in der 2. und 3. Klasse, während sich der Fahrpreis in der 1. Klasse höher stellt als die jetzigen Sätze einschließlich der Ergänzungsgebühr. Für den Schnellzugsverkehr ist eine der wesentlichen Bestimmungen die Einführung eines Mindestfahrpreises, der in der 1. Klasse 17, in der 2. Klasse 10 und in der 3. Klasse 5 M. beträgt. Diese Fahrpreise entsprechen einer Fahrt von 75 Km. Länge; sie kommen für Berlin für folgende Strecken in Frage: nach Angermünde, Gransee, Neuruppin, Rathenow, Brandenburg, Belzig, Luckenwalde, Jüterbog, Lübben. Für alle Fahrten nach Orten innerhalb der obengenannten Strecken muß, bei Benutzung von Schnellzügen, wenn sie von Berlin ausgehen, der Mindestfahrpreis gezahlt werden. Wir sind in der Lage, schon heute einige Fahrpreise für die wichtigsten Verbindungen von Berlin aus anzugeben. Die erste Zahl hinter den Stadtnamen ist der Fahrpreis in der ersten Klasse, die zweite (eingeklammerte) der Fahrpreis der zweiten Klasse, und die dritte Zahl der Fahrpreis der dritten Klasse, während der Fahrpreis für die vierte Klasse wieder in Klammern gesetzt ist.

Achen 116,40, (51,70), 31,20, (19,50); Augsburg 100,60, (49,00), 29,70, (18,50); Bremen 61,40, (27,30), 16,60, (10,30); Breslau 59,60, (26,50), 16,00, (10 00); Bromberg 61,20, (27,20), 16,40, (10,30); Cassel 66,00, (29,30), 17,70, (11,00); Cöln 104,00, (46,10), 27,90, (17,40); Danzig 84,00, (37,30), 22,50, (14,00); Dresden 32,10, (14,20), 8,80, (5,40); Duisburg 93,60, (41,50), 25,10, (15,70); Düsseldorf 97,80, (43,40), 26,20, (16,40); Frankfurt Oder 16 00, (7,20), 4,30, (2,80); Frankfurt Main 97,20, (43,20), 26,00, (16,30); Hamburg 52,20, (23,30), 14,10, (8,80); Kattowitz 91,80, (40,80), 24,60, (15,40); Kiel 66,60 (29,60), 17,90, (11,20); Königsberg 107,60, (47,80), 28,80, 18,00); Leipzig 31,80, (14,20), 8,60, (5,40); Lübeck 52,20, (23,30), 14,10, (8,80); Mainz 104,00, (46,10), 27,90, (17,40); Mannheim 112,60, (50,00), 30,20, (18,80); Metz 149,60, (66,40), 40,10, (25,00); München 117,80, (53,30), 31,50, (19,70); Oldenburg 69,60, (31,00), 18,60, (11,70); Posen 47,00, (20,90), 12,70, (7,90), Stettin 24,40, (10,80), 6,50, (4,20); Straßburg (Els.) 138,80, (61,60), 37,20, (23,30); Stuttgart 125,00, (55,50), 33,50, (20,90), Thorn 70,40, (31,30), 18,90, (11,80); Würzburg 85,00, (37,80), 22,80, (14,30).

Zu diesen Personenzugfahrpreisen treten bei der Benutzung von Schnellzügen noch folgende Schnellzugszuschläge: Zu dem Fahrpreise für Frankfurt-Oder, Stettin für die 1. und 2. Klasse 4, für die 3. Klasse 2 M., für alle übrigen Entfernungen beträgt der Zuschlag in der 1. und 2. Klasse 6, in der 3. Klasse 3 M.

Die Zeit Abendbl
12. II. 1919

186

Verkehrsfragen.

Einführung eines Schnellzugsverkehrs Wien—Berlin.

Die Wiener Handels- und Gewerbekammer hat das Staatsamt für Verkehrswesen ersucht, im Hinblick auf die wichtigen finanziellen und kommerziellen Interessen, die durch den gänzlichen Mangel einer brauchbaren Zugsverbindung zwischen Wien und Berlin auf das empfindlichste beeinträchtigt werden, die eheste Einführung einer Nachtschnellzugsverbindung in die Wege zu leiten. Bei diesem Zuge wäre ein direkter Schlafwagenverkehr vorzusehen. Die Kammer hat in dieser Angelegenheit auch an den gegenwärtig in Berlin wirkenden Unterstaatssekretär v. Enderes eine dringende drahtliche Vorstellung gerichtet.

Neue Freie Presse 13./II. 1919

Ankunft des ersten Expreßzuges Paris-Bukarest in Wien.

Wien, 13. Februar.

Der erste Expreßzug aus Paris nach Bukarest ist heute mit einstündiger Verspätung auf dem Wiener Westbahnhofe eingetroffen. Fahrplanmäßig sollte der Zug um 9 Uhr 35 Minuten hier eintreffen. Es ergab sich jedoch eine Verspätung, so daß er erst um 10 Uhr 45 Minuten angekommen ist. Der Zug bestand nur aus drei Schlafwagen und zwei Güterwagen. Auf dem Westbahnhofe fand kein Empfang statt. Dem Zuge entstiegen bloß einige französische Soldaten, die zur Besatzung des Zuges gehörten. Nach kurzem Aufenthalte wurde der Zug auf den Nordbahnhof überführt, um nach Bukarest weitergeleitet zu werden. Auf dem Nordbahnhofe traf er um 11 Uhr 30 Minuten ein. Hier hatten sich zum Empfang des Zuges eingefunden: der Präsident des rumänischen Nationalrates Hofrat Hnidey, Legationssekretär Dr. Monteanu, ferner vom rumänischen Nationalrat Hauptmann Luka, dann als Vertreter der rumänischen Regierung Eisenbahninspektor Ingenieur Oktav Pop und namens der czechischen Gesandtschaft in Wien Dr. Havliczek. Der Zug verblieb ungefähr eine halbe Stunde in der Halle. Mit dem Zuge reisten ausschließlich französische Militärpersonen. Auch eine Fürstin Cantacuzene reiste mit. Mehrere Angehörige der Wiener amerikanischen Kommission und zwei amerikanische Journalistinnen wollten den Zug nach Bukarest benützen, doch der Kommandant des Zuges, ein französischer Offizier, erteilte ihnen nicht die Erlaubnis zur Mitreise. Hier wurde dem Zuge ein Schlafwagen direkt nach Belgrad angekoppelt.

Ueber die Möglichkeit der Mitreise von Zivilpersonen mit dem Expreßzug ist zwischen den einzelnen Staaten die Vereinbarung getroffen worden, daß jeder Staat, den der Zug durchläuft, das Recht hat, dem Zuge zwei Personenwagen für den Privatverkehr anzukoppeln, so daß auf diese Weise dieser Zug zwar vornehmlich den militärischen Interessen der Entente dient, aber auch die Möglichkeit gegeben wird, daß Zivilpersonen aus dem betreffenden Staatsgebiete mitreisen.

Reichspost

14. II. 1919

198

Ankunft des ersten Expreßzuges Paris—Bukarest. Heute um $^3/_4$11 Uhr traf auf dem Westbahnhof der erste Expreßzug der Linie Paris—Bukarest ein. Er bestand aus je einem Schlaf- und Speisewagen, die an den Längsseiten die französische Trikolore aufwiesen, und zwei Dienstwagen, und war Dienstag abend von Paris abgefahren. Die Route ging über Basel, Zürich, Buchs, Innsbruck, Salzburg nach Linz, wo zwei Personenwagen abgekoppelt wurden. Einer wurde nach Prag, einer nach Warschau dirigiert. Der Zug beherbergte als Fahrgäste eine aus fünf Personen bestehende französische Delegation und französisches Militär als Begleitmannschaft mit einem Offizier als Kommandanten. Auf dem Bahnsteig herrschte strenge Perronsperre, der Einlaß war nur gegen besondere Legitimationen gestattet. Während des Aufenthaltes von zehn Minuten verließen die in Hechtgrau gekleideten französischen Begleitsoldaten, die Stahlhelme trugen und an der Brust Kriegsauszeichnungen hatten, den Zug, und schritten vor den Waggons auf und ab. Nach dem Maschinenwechsel setzte sich der Zug zum Nordbahnhof in Bewegung, auf dem ein österreichischer Personenwagen mit der Bestimmung nach Belgrad angekoppelt wurde.

18./II. 1919

181

Ankunft des ersten Bukarest-Paris-Zuges in Wien.

Der erste Zug Bukarest-Paris ist heute um 5 Uhr 20 Minuten auf dem Nordbahnhofe eingetroffen. Zu seinem Empfange hatten sich Vertreter der rumänischen und französischen Mission eingefunden. Der Zug bestand aus zwei Güterwagen und zwei Wagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft. Unter den Reisenden befanden sich französche und englische Militärs, Delegierte der Bukowina, Siebenbürgens und Beßarabiens, welche sich zur Friedenskonferenz begeben, und heimkehrende französische Familien. Der Zug war von einem französischen Wachdetachement begleitet. Um 6 Uhr wurde der Zug auf den Westbahnhof überführt, von wo er sodann die Reise über Linz fortsetzte.

Abend
18./II. 1919

Verkehrsfragen.

Zugseinstellungen wegen Kohlenmangels

Die deutschösterreichische Staatsbahndirektion teilt mit:

Wegen unzureichender Kohlenzuschübe wird die mit Schnellzug 207, ab Wien Westbahnhof 6.40 abends, Innsbruck Hauptbahnhof an 8.00 vormittags, und mit dem Schnellzug 208, ab Innsbruck Hauptbahnhof 8.15 abends, an Wien Westbahnhof 9.10 vormittags, einmal wöchentlich hergestellte Schnellzugsverbindung, und zwar in der Richtung von Wien Westbahnhof nach Innsbruck ab Freitag den 21. d., in der Gegenrichtung von Innsbruck nach Wien Westbahnhof ab Montag den 24. d. bis auf weiteres aufgelassen.

Das Fahrgeld für im Vorverkauf gelöste Fahrkarten für den in der Richtung Innsbruck verkehrenden Schnellzug 207 am 21. d. wird vom Verkehrsbureau, Wien, 1. Bezirk, Stock-im-Eisenplatz, beziehungsweise für den Schlafwagen gelöste Karten bei der Mitropa, Wien, 1. Bezirk, Kärntnerring, rückerstattet.

Im Wiener Nahverkehr unterbleiben auch weiterhin bis auf weiteres folgende Züge:

Auf der Franz Josefsbahn der von Wien Franz Josefsbahn um 2.40 nachmittags nach Tulln abgehende und in der Gegenrichtung der von Tulln um 7.20 abends in Wien Franz Josefsbahn eintreffende Personenzug.

Auf der Vorortelinie die von Heiligenstadt um 5 Uhr früh, 6.55, 8.12 vormittags, 12.15, 3.25 und 5.15 nachmittags nach Hütteldorf abgehenden und in der Gegenrichtung die von Hütteldorf um 6.01, 7.03, 9.15 vormittags, 12.38, 3.28 und 6.34 nachmittags nach Heiligenstadt abgehenden Personenzüge.

Freudenblatt
19./V. 1919

183

Errichtung eines Elektrisierungsamtes der deutschösterreichischen Staatsbahnen.

Der Staatsrat hat in seinem Beschlusse vom 3. Jänner 1919, womit die Gründung des dem Staatsrate unmittelbar unterstellten Wasserkraft- und Elektrizitätswirtschaftsamtes (W. E. W. A.) erfolgte, zugleich auch im Staatsamte für Verkehrswesen die Schaffung einer dem Staatssekretär unmittelbar untergeordneten Dienststelle für die Arbeiten zur Einführung des elektrischen Bahnbetriebes einschließlich des Ausbaues der hiezu erforderlichen Wasserkräfte und zur Versorgung der Bahnen mit elektrischer Energie vorgesehen.

Diese Stelle ist nunmehr mit der Errichtung eines Elektrisierungsamtes der deutschösterreichischen Staatsbahnen geschaffen worden.

Laut des im Amtsblatte des Staatsamtes für Verkehrswesen verlautbarten Einführungserlasses obliegen dem Elektrisierungsamte unter grundsätzlicher Einhaltung der von dem Wasserkraft- und Elektrizitätswirtschaftsamte (W. E. W. A) in den allgemeinen Fragen der Wasserkraft- und Elektrizitätswirtschaft gewiesenen Richtlinien alle zur Einführung der elektrischen Zugförderung auf den deutschösterreichischen Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen nötigen Vorarbeiten und Ausführungen einschließlich des Ausbaues der etwa hiefür allein oder auch zu anderen Verbrauchszwecken erforderlichen Wasserkräfte, die dem Staatsamte für Verkehrswesen nach den geltenden Vorschriften und Erlässen zukommende Einflußnahme auf die Erteilung von wasserrechtlichen Konzessionen, die Mitwirkung bei der Aufstellung und Durchführung eines Gesamtplanes für den Ausbau der Wasserkräfte Deutschösterreichs und des Hauptnetzes für die Verteilung der aus diesen Wasserkräften gewonnenen elektrischen Energie.

Nebst den zur Versehung dieses Wirkungskreises naturgemäßzukommenden Geschäften wurde dem neuen Amte eine Reihe von im einzelnen umschriebenen Befugnissen überwiesen, welche vorher vom Eisenbahnministerium und sodann vom Staatsamte für Verkehrswesen, vor allem auch von der Studienabteilung der Eisenbahnbaudirektion ausgeübt worden sind.

Die Eisenbahnbaudirektion selbst, deren Aufgabe hinsichtlich des Neubaues von Bahnen mit der Abwicklung der damit zusammenhängenden Geschäfte beendet ist, wurde aufgelöst.

Das Elektrisierungsamt der deutschösterreichischen Staatsbahnen gliedert sich in zwei technische Abteilungen, u. zw. eine für Wasserkraftangelegenheiten und eine für elektro- und maschinentechnische Angelegenheiten, sowie in eine administrative Abteilung für Allgemeines, Finanzielles und Personalwirtschaft. Dezernate wurden für Rechtsangelegenheiten, für Geologie und besondere Angelegenheiten des Wasserbaues, ferner für die Konstruktion und Beschaffung elektrischer Triebfahrzeuge errichtet.

An die Spitze des Elektrisierungsamte wurde der bisherige Vorstand der früher genannten Studienabteilung Ministerialrat Ing. Paul Dittes als Direktor berufen. Das neue Amt tritt am 1. März l. J. in Wirksamkeit. Seine Amtsräume befinden sich in Wien, 6. Bezirk, Gumpendorferstraße 10.

Österr. Volkszeitung

23./II. 1919

184

Wiens neues Gesicht.

Das erste republikanische Adreßbuch. — „Veränderungen während des Druckes." — Das Ende des „K. k.". — Die drei Präsidenten. — Verschwundener Hofprunk. — Unbesetzte Gesandtschaften. — Das wiedererwachende Wien. — Verlöschte Namen.

Vor einigen Tagen ist die erste „Geschichte" der deutschösterreichischen Republik erschienen. Sie hat zwar nur den bescheidenen Titel eines „Adreßbuches", aber sie besteht nicht nur aus Bänden, sondern spricht auch solche. Der alte, 61jährige „Lehmann" ist nun aufgelegt worden, und die vielen Neuerungen, die er bei flüchtiger Durchsicht bietet, verlohnen die Mühe der Durchforschung. Der „Lehmann", der sich ob des diesmal arg verspäteten Erscheinens entschuldigt, ahnt es in seiner Bescheidenheit gar nicht, welch wertvolles „historisches" Quellenwerk er geworden ist. Mitten in seinen Druck platzte der Sturz einer Monarchie, einer alten Dynastie, eines Militärstaates, dessen Träger früher mit peinlichster Sorglichkeit auf seitenlangen Verzeichnissen aufgezählt werden mußten.

Im „Lehmann" füllte früher all die Jahrzehnte seines Erscheinens her die „Genealogie" des Kaiserhauses stets mindestens ein paar volle Druckseiten. Das Adreßbuch verzeichnete bis zum jüngsten Säugling alle die zahlreichen Namen mit den Abstammungsdaten und den gebührenden Titeln. Jetzt ist — der Wandel der Zeiten — die ganze ausgedehnte Genealogie als „Veränderung während des Druckes" einfach weggelassen worden. An ihre Stelle trat, wie das Vorwort treuherzig angibt, eine „Zusammenstellung der neuen Staats- und Landesverwaltung sowie der Gesetze, die jeder Bürger des jungen Staates nunmehr des öfteren bedürfen" werde. Das ist richtig. Aber wäre es früher weniger richtig gewesen?

Wo einst der „Nachweis" mit dem Namen des Kaisers begann, steht jetzt die „Provisorische Nationalversammlung für Deutschösterreich", ganz obenan die Namen „Dr. Dinghofer, Hauser und Seitz". Die Hofämter sind gleichfalls verschwunden, nur die Hoftheater, die Sammlungen usw. sind geblieben. Das „K. k." ist fort. Die klingenden Titel der verschiedenen Hofämter, der „Hofsilberkämmerer" der „Hofzeremonienmeister" und das ganze Flitterwerk von „Truchsessen", „Pagen", „Leibgarden" usw. hat der rauhe Novembersturm auch im „Lehmann" fortgeweht.

Der „Kämmererschlüssel" ziert noch manchen Namen, der sich förmlich verlegen in die republikanische Umwelt fügt. Die Behörden haben ihre Anschrift modifiziert. Die alte „k. k. niederösterreichische Statthalterei" ist zu einer einfachen „Landesregierung" geworden. Es gibt sozialistische Landesräte. Der Bezirksvorsteher Ottakrings des volkreichsten Wiener Bezirkes, ist der „Eisenbahner Johann Pollitzer".

Die buntfarbige Wappenkarte des „Diplomatischen Korps in Wien" ist erblaßt. Die meisten ausländischen Botschaften sind mit dem Vermerk „Unbesetzt" bezeichnet. Nur Columbia, Bolivia und Chile vertreten noch den fremdartig interessanten Reigen der auswärtigen Würdenträger.

Aber auch das Lokalkolorit hat sich verändert. Die neuen Kriegsschöpfungen treten in stattlicher Menge auf. Es gibt eine lange Liste der Gemeinschaftsküchen. Mutmaßlich damit die Raucher erfahren, wo sie nichts zu rauchen bekommen, ist ein peinlich genaues Verzeichnis der Trafiken eingeschaltet. Im Verzeichnis der „Börsen", das mit der Wiener Börse beginnt, ist auch die — „Volkssängerbörse" eingeschaltet.

Das beginnende Wiederaufleben der Industrie nach Kriegsschluß ist wohl eine erfreuliche Tatsache, aber die deshalb erforderlich gewesene Vermehrung der Einschaltungen gibt doch wohl nur das Bild schüchterner Anfänge. Allerdings kommen auch wieder zahlreiche Heimkehrer und reklamieren ihren alten Platz im Adreßbuch, nachdem sie Jahre hindurch von Schützengraben zu Schützengraben wanderten, in Gegenden, wo nur die „Feldpostadresse" galt.

Dieses dickleibige erste Adreßbuch des neuen Wien hat aber auch einen tragischen Zug. Viele, viele Namen sind verschwunden, weil ihre Träger aus dem Kriege nicht mehr heimkehrten. . . . Ein anderes trauriges Kapitel stellen die zahlreichen Veränderungen dar, die, wie die Vorrede bemerkt, durch die zahlreichen Todesfälle an Grippe im letzten Herbst erforderlich wurden. Und so legt man das erste „Quellenwerk" des republikanischen Wien mit ernsten Gedanken aus der Hand. Möge der Wiener Lehmann 1920 zu freundlicheren Gedanken anregen!

Wiener = Stimmen

24. VII. 1919

185

Einschränkungen im Lokalbahnverkehr.

Die wachsende Kohlennot.

Amtlich wird verlautbart: Die Schwierigkeiten in der Kohlenversorgung zwingen dazu, den Zugsverkehr auf den nachfolgend angeführten Lokalbahnen vom 25. d. an wie folgt einzuschränken:

Lokalbahn Absdorf—Stockerau. Der Verkehr der bisherigen gemischten Züge Nr. 3587 und Nr. 3592, die vormittags zwischen Absdorf und Stockerau verkehrten, entfällt. Dagegen werden wöchentlich am Mittwoch und Samstag die gemischten Züge Nr. 3587 (Absdorf-Hippersdorf ab 8 Uhr 25 Minuten vormittags, Stockerau an 9 Uhr 7 Minuten vormittags) und Nr. 3552 a (Stockerau ab 1 Uhr 55 Minuten nachmittags, Absdorf-Hippersdorf an 2 Uhr 32 Minuten nachmittags) geführt.

Lokalbahn Göpfritz—Raabs. Die gemischten Züge Nr. 3058 und Nr. 3053 werden wöchentlich nur am Mittwoch und Sonntag verkehren.

Lokalbahnen Schwarzenau—Zlabings und Schwarzenau — Martinsberg—Gutenbruun. Die gemischten Züge Nr. 3452 und Nr. 3451 werden wöchentlich nur am Donnerstag und Samstag, die gemischten Züge Nr. 3951 und 3954 wöchentlich nur am Montag, Mittwoch und Samstag geführt.

Lokalbahn Krems a. d. Donau — Grein (Bad Kreuzen) — Mauthausen, bezw. St. Valentin: Der Verkehr der bisher am Montag und Donnerstag zwischen St. Valentin und Grein geführten Personenzüge Nr. 1318 und 1317, sowie der an den gleichen Tagen zwischen Sarmingstein und Grein (Bad Kreuzen) geführten Personenzüge Nr. 1315 und 1316 entfällt. Der Personenzug Nr. 1311 wird künftig wöchentlich nur am Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag, der Personenzug Nr. 1312 Grein (Bad Kreuzen) ab 3 Uhr 40 Minuten vorm., Krems a. d. Donau an 6 Uhr 28 Minuten vorm. wöchentlich nur am Dienstag, Mittwoch, Freitag und Samstag verkehren.

Neues Wiener Tagblatt

24./II. 1919

Wiedereinführung des Schnellzugsverkehrs Wien-Prag-Dresden-Berlin.

Wie man uns aus Prag meldet, hat Eisenbahnminister Dr. Zahradnik Einleitungen getroffen, damit der Schnellzugsverkehr über die Franz Josefs-Bahn zwischen Wien, Prag und Berlin noch diese Woche wieder eingeführt werde. Die tschechoslowakische Regierung hat sich dem deutschösterreichischen Staatsamt für Verkehrswesen gegenüber bereit erklärt, die notwendige Kohle beizustellen. Eisenbahnminister Doktor Zahradnik beabsichtigt, sich nach Triest zu begeben, um den Transport der Lebensmittel zu organisieren, und dürfte bei diesem Anlasse auch in Wien mit den maßgebenden Kreisen in Fühlung treten.

25./II. 1919

190

Einschränkung des Zugsverkehrs auf Lokalbahnen.

Infolge der Schwierigkeiten der Kohlenversorgung.

Die Schwierigkeiten in der Kohlenversorgung zwingen dazu, den Zugsverkehr auf den nachfolgend angeführten Lokalbahnen von Dienstag, den 25. d., an, wie folgt einzuschränken:

a) Lokalbahn Absdorf-Stockerau.

Der Verkehr der bisherigen gemischten Züge Nr. 3587 (Absdorf-Hippersdorf ab 10 Uhr 5 Min. vorm., Stockerau an 10 Uhr 47 Min. vorm.) und Nr. 3592 (Stockerau ab 11 Uhr 36 Min. vorm., Absdorf-Hippersdorf an 12 Uhr 25 Min. nachm.) entfällt. Dagegen werden wöchentlich am Mittwoch und Samstag die gemischten Züge Nr. 358 (Absdorf-Hippersdorf ab 8 Uhr 25 Min. vorm., Stockerau an 9 Uhr 7 Min. vorm.) und Nr. 3552a (Stockerau ab 1 Uhr 55 Min. nachm., Absdorf-Hippersdorf an 2 Uhr 32 Min. nachm.) geführt.

b) Lokalbahn Göpfritz-Raabs.

Die gemischten Züge Nr. 3058 (Raabs ab 6 Uhr 45 Min. vorm., Göpfritz an 8 Uhr 28 Min. vorm.) und Nr. 3053 (Göpfritz ab 12 Uhr 15 Min. nachm., Raabs an 1 Uhr 33 Min. nachm.) werden wöchentlich nur am Mittwoch und Sonntag verkehren.

c) Lokalbahnen Schwarzenau-Zlabings und Schwarzenau-Martinsberg-Guttenbrunn.

Die gemischten Züge Nr. 3452 (Schwarzenau ab 3 Uhr 55 Min. vorm., Zlabings an 5 Uhr 48 Min. vorm.) und Nr. 3451 (Zlabings ab 8 Uhr 41 Min. vorm., Schwarzenau an 10 Uhr 40 Min. vorm.) werden wöchentlich nur am Donnerstag und Samstag, die gemischten Züge Nr. 3951 (Schwarzenau ab 5 Uhr 40 Min. vorm., Martinsberg-Guttenbrunn an 9 Uhr 11 Min. vorm.) und Nr. 3954 (Martinsberg-Guttenbrunn ab 12 Uhr 56 Min. nachm., Schwarzenau an 4 Uhr 8 Min. nachm.) wöchentlich nur am Montag, Mittwoch und Samstag geführt.

d) Lokalbahn Krems a. d. Donau-Grein (Bad Kreuzen)-Mauthausen, beziehungsweise St. Valentin.

Der Verkehr der bisher am Montag und Donnerstag zwischen St. Valentin und Grein geführten Personenzüge Nr. 1318 und 1317 (Sankt Valentin ab 6 Uhr 59 Min. vorm., Grein (Bad Kreuzen) an 8 Uhr 28 Min. vorm., beziehungsweise Grein (Bad Kreuzen) ab 9 Uhr 40 Min. vorm., St. Valentin an 11 Uhr 9 Min. vorm. sowie der an den gleichen Tagen zwischen Sarmingstein und Grein (Bad Kreuzen) geführten Personenzüge Nr. 1315 und 1316 (Sarmingstein ab 4 Uhr vorm., Grein (Bad Kreuzen) an 4 Uhr 17 Min. vorm., beziehungsweise Grein (Bad Kreuzen) ab 9 Uhr 14 Min. nachm., Sarmingstein an 9 Uhr 30 Min. nachm., entfällt.

Der Personenzug Nr. 1311 (Krems a. d. Donau ab 8 Uhr 15 Min. nachm., Grein (Bad Kreuzen) an 11 Uhr 8 Min. nachm.) wird künftig wöchentlich nur am Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag, der Personenzug Nr. 1312 (Grein (Bad Kreuzen) ab 3 Uhr 40 Min. vorm., Krems a. d. Donau an 6 Uhr 28 Min. vorm.) wöchentlich nur am Dienstag, Mittwoch, Freitag und Samstag verkehren.

191

25./II. 1919

* **(Der Markt der Rüben und des Vergnügens.)** Der Bericht über die Zufuhr von Lebensmitteln meldete einen tragischen Triumph der Rübe. Dieses früher so mißachtete Gemüse ist für viele der einzige Retter des Mittagstisches und dabei so selten geworden, daß man sich gestern noch anstellen mußte, wenn man es bekommen wollte. Am Tage zuvor herrschte in einem andern Gedränge von Leuten eine vollkommen entgegengesetzte Stimmung. Da stellte man sich nämlich beim Theater an der Wien an, um Karten für eine Aufführung der „Fledermaus" zu kaufen, in welcher bekannte Bühnengrößen mitwirken werden. Die Wache mußte bei dieser Gelegenheit Verstärkungen heranziehen, damit die Kassen nicht gestürmt würden. Es sieht auf den ersten Blick so aus, als gäben der Marktbericht von der Unterernährung und der Theaterbericht über den Heißhunger nach Vergnügen zusammen den scharfen Mißklang unsrer gesellschaftlichen Zustände. Aus den Erfahrungen der Geschichte und der Kenntnis der Wiener Eigenart darf man jedoch vielleicht entnehmen, daß zwischen beiden Vorfällen ein Zusammenhang besteht. So oft das Leben seine Ruhe verlor, wurde eine wilde Lustigkeit ausgelöst, wurde der Genuß des Augenblicks das Gebot der Stunde. Das sieht man jetzt am stärksten in Deutschland, wo an den Anschlagsäulen neben den Aufruhrakten die Anzeigen der Tanzlokale kleben. Auch bei uns ist die kommende Zeit die große Unbekannte und darum stürzen sich die Lebenskraft und die Lebenslust desto gieriger auf das Heute. Man merkt diese verblüffende Stimmung, diese Sucht, die Nerven zu betäuben, in vielen öffentlichen Lokalen und Ausflugsorten. Man merkt sie aber besonders im Theater, das immer das Mekka der Wiener gewesen ist und jetzt erst recht ihr Ersatz für viele Freuden des Lebens geworden ist. Je weniger sich der Spieß am Herd dreht, um so stürmischer meldet sich das Blut der Phäaken bei andern Anlässen und kehrt sich an keinen Widerspruch. Man kümmert sich nicht um das Geld, dessen Wert man nicht mehr genau abschätzen kann, man sorgt sich nicht um das Morgen, weil man die Zukunft nicht kennt, und geht unbekümmert auf das Vergnügen los, solange es zu haben ist. Ist aber diese leichtbeschwingte Art die beste, um über die bösen Fragen des Tages hinwegzukommen?

nicht durch ängstliche Zurückhaltung im Einkauf abgewartet wird, bis die ersehnte Zeit des Weißmehls wieder in ihrer normalen Ueppigkeit eintrifft. Jener Zeitpunkt, wenn er überhaupt einmal eintrifft, dürfte noch in weiter Ferne liegen. Darum hat auch der Privathandel alle Ursache, sich mit dem Import von Manioca weiter zu befassen.

Bern - Wien

Die Hilfsaktion der Schweiz für die bedrängten Wiener will manchem, der die Hungersnot nur vom Sattsein her kennt, d. h. wenn er Not an Appetit und mithin auch an Hunger leidet, immer noch nicht recht einleuchten. Andere wieder sagen sich: Was schiert uns Hekuba? Den „Dank vom Hause Habsburg" kennt man ja hinlänglich aus Oesterreichs Geschichte. Was hätten wir Schweizer auch den Wienern zu danken! Die, die so denken, wissen wahrscheinlich nicht, daß am Portal des alten Schlosses zu Baden im Aargau die Wappen Oesterreichs und der Schweiz friedlich nebeneinander pragen; es sieht ganz völkerversöhnlich aus, wenn auch die Farben schon recht verblaßt sind. Der kürzlich verstorbene Wiener Dichter Peter Altenberg hat einmal erzählt, was für Schleckereien er von einer französischen Gräfin zu seinem 50. Geburtstag geschenkt erhalten hat. Er machte mit dieser kleinen Erzählung, die eigentlich mehr eine Aufzählung ist, allen Lesern den Mund wässerig. In der heutigen Zeit würde der arme Peter sicherlich wegen Aufhetzung zum Klassenhaß gelyncht worden sein. Denn das gräfliche Geburtstagskistchen „für den edlen Autor des Buches „Prochomos" enthielt u. a. zwei Büchsen Asperges têtes blanches, zwei Büchsen Cailles rôties, zwei Büchsen Thon à la tomate, zwei Büchsen Truites Saumonées tranches en beurre usw. Dabei lag folgende Gebrauchsanweisung: „Mein Herr, ich halte Sie nicht für so sehr sentimental, als Sie es vielen meiner sentimentalitätsbedürftigen Mitschwestern erscheinen. Im Gegenteil, ich bewundere gerade bei Ihrer sonstigen unbedingten Feinfühligkeit Ihre den Dingen des Lebens ungemein hingegebene Natur! Deshalb will ich Ihnen ein Bristol-Essen verschaffen, ohne es Ihnen direkt zu bezahlen oder Sie mit meiner Gesellschaft zu belästigen. Ich meine es gütig und von ganzem Herzen, und Sie werden es sicherlich auch nur so auffassen." — Ja, der Peter! Wenn er nicht so ein gerissenes Kind gewesen wäre! Sonst werden Poeten, leben sie nun in Wien oder in Bern, nicht so verwöhnt, vielleicht weil sie sich beizeiten die den Dingen des Lebens ungemein hingegebene Natur abgewöhnten.

Aber sind wir nicht alle von Wien schon mit so einem Wunderkistchen voll Herrlichkeiten beschenkt worden? Nicht nur zu einem Geburtstag, sondern sozusagen von Kindesbeinen an, ohne daß wir es so recht merkten, weil die Dinge, die es enthielt, nicht zum Essen waren, weil es Truites waren, nicht in Büchsen, sondern in Tönen und Worten, gewachsen im Allerweltsgarten der Kunst!

Was gaben wir den Wienern gleichsam als Kompensation? Arnold Böcklin, Gottfried Keller, C. F. Meyer, J. V. Widmann — schön! Aus Wien aber wurden wir schon lange vorher mit den Werken eines Haydn, Mozart und Beethoven, den Liedern eines Franz Schubert überschüttet! Ein Ferd. Raimund und Grillparzer kamen zu Gast auf unsere Bühnen, wenn auch nicht so oft, wie die Meister der Wiener Operette, Joh. Strauß, Millöcker, Fr. v. Suppé, Zell usw. Unter der zwischen Basel und Bern geteilten Theaterleitung der Aera Ammann-Oberneder oder P. v. Bingos, wenn mich mein Gedächtnis nicht im Stiche läßt, kam Franz v. Suppés, der Fürstin Metternich gewidmete türkisch-russische Operette „Fatinitza" zum erstenmal auf die Berner Bühne und errang sich einen Bombenerfolg. Das mirakelhaft seltene Ereignis trat ein, daß wohl an die zwanzig Aufführungen des Werkes im gleichen Winter dankbare Hörer fanden. Aber freilich: die Tscherpa wonnig-sonnigen Andenkens spielte die Hosenrolle des feschen russischen Leutnants Wladimir und das flotte Marschterzett im letzten Akt („Du bist verrückt, mein Kind, du mußt nach Berlin!"), das eigentlich jetzt erst recht aktuell wäre, mußte immer wieder da capo gesungen werden.

Grillparzer brachte es bei uns allerdings nicht so weit wie die Herren von der Operette. Die damals landfahrenden Tragödinnen großen Stils, wie die Magda Irschik, Klara Ziegler, schleppten zwar gewöhnlich die Pandorakiste der „Medea" mit. Kaum hörte man etwa noch „Sappho", „Des Meeres und der Liebe Wellen", wenn's gut ging noch vielleicht „Die Jüdin von Toledo", aber nur bei uns in der Schweiz einmal „König Ottokars Glück und

Neue Freie Presse

26. II. 1919

193

Sperrung der czecho-slowakischen Grenze für den Bahnverkehr.

Wien, 25. Februar.

Die Wiener Direktionen der Nordbahn und der Staatseisenbahngesellschaft haben heute die Verständigung erhalten, daß der czecho-slowakische Staat anläßlich der bevorstehenden Aufstempelung der Banknoten eine strenge Grenzsperre durchführt und den Personenverkehr über die Grenze der Czecho-Slowakei hinaus nach Deutschösterreich einstellt. Infolge dieser Verfügung der czecho-slowakischen Regierung werden auch in Deutschösterreich die Züge der Staatseisenbahngesellschaft und der Nordbahn nur bis zu den Grenzstationen, das ist auf der nördlichen Linie der Staatseisenbahngesellschaft bis Laa, auf der Marchegger Strecke bloß bis Marchegg und zurück fahren. Gestern verlautete bereits, daß eine solche Sperre in Aussicht genommen sei, es hieß aber, daß mit Bescheinigung und aus besonderen Anlässen im gewissen Umfang der Personenverkehr von Deutschösterreich in die Czecho-Slowakei möglich sein werde. Es dürften nun Besprechungen eingeleitet werden, um wenigstens gewisse Erleichterungen zu ermöglichen. Hiebei wird man auch Kenntnis erlangen, bis zu welchem Termin die Sperre in der Czecho-Slowakei dauern dürfte. Jedenfalls ist mit derselben für eine Reihe von Tagen zu rechnen.

Wenn Deutschösterreich die Notenaufstempelung durchführt, werden Maßregeln in Erwägung gezogen werden, um die Einfuhr ausländischer Noten durch den Reiseverkehr zu verhindern.

Durch diese Sperre ist natürlich jeder geschäftliche Verkehr, soweit er durch Personen vermittelt wird, ausgeschlossen. Wenn die Grenzsperre, wie von tschechischer Seite im Zusammenhange mit der Abstempelung beabsichtigt wird, strenge gehandhabt werden sollte, würde, um einige Beispiele aus dem täglichen Leben anzuführen, der Eigentümer oder Direktor einer czecho-slowakischen Fabrik, der in Wien seinen Wohnsitz hat, die Fabrik nicht aufsuchen können, wenn auch die Anwesenheit einer dieser Personen noch so notwendig sein sollte. Geschäftsleuten, die Einkäufe machen wollen, wird der Weg versperrt sein und selbstverständlich wird auch der unmittelbare persönliche Verkehr zwischen Verwandten abgeschnitten. Es wird jedoch manche Fälle geben müssen, in denen man in die Czecho-Slowakei reisen wird oder umgekehrt. Bei einer strengen Praxis bedeutet die Sperre eine Abschnürung des gesamten Personenverkehres und damit des geschäftlichen Lebens, soweit zu seiner Abwicklung die persönliche Berührung notwendig erscheint.

Neues Wiener Tagblatt
27./II. 1919
185

Schnellzugsverbindung Wien-Salzburg-München-Berlin.

Um dem dringenden Bedürfnisse nach einer raschen und ungestörten Bahnverbindung zwischen Wien-München und Wien-Berlin zu entsprechen, wird vom 28. d. angefangen in der Strecke Wien-Westbahnhof-Salzburg-München ein Tagesschnellzugspaar wöchentlich zweimal, und zwar Dienstag und Freitag, geführt werden. Dieses Schnellzugspaar findet in München unmittelbaren Anschluß an die Nachtschnellzüge München-Berlin, wodurch sich für die Verbindung zwischen Wien und Berlin folgender Fahrplan ergibt:

Wien-Westbahnhof jeden Dienstag und Freitag ab 8 Uhr 40 Min. früh, Salzburg an 3 Uhr 16 Min., ab 3 Uhr 56 Min. nachm., München an 7 Uhr, ab 7 Uhr 25 Min. abends, Berlin-Anhalter Bahnhof Mittwoch und Samstag an 7 Uhr 57 Min. früh. Gegenrichtung: Berlin-Anhalter Bahnhof Montag und Donnerstag ab 9 Uhr 36 Min. abends, München an 10 Uhr 20 Min., ab 11 Uhr 15 Min. vorm., Salzburg an 2 Uhr 5 Min., ab 2 Uhr 45 Min. nachm., Wien-Westbahnhof Dienstag und Freitag an 9 Uhr 10 Min. abends.

Die Benützung dieser Schnellzüge ab Wien-Westbahnhof ist an den Besitz einer besonderen Zählkarte gebunden, die gleichzeitig bei der Ausgabe der Fahrkarten für diese Züge unentgeltlich verabfolgt wird. Die Ausgabe der Fahrkarten und Zählkarten erfolgt in der Zweigstelle des österreichischen Verkehrsbureaus (Wien, 1. Bezirk, Stock-im-Eisen-Platz Nr. 3—4) an den beiden dem Abfahrtstage vorangehenden Tagen und beim Fahrkartenschalter in Wien-Westbahnhof am Tage des Zugsabganges.

Wegen Führung durchgehender Wagen zwischen Wien und München oder Wien und Berlin sind Verhandlungen mit den beteiligten Bahnverwaltungen im Zuge.

Österr. Volkszeitung
28./II. 1919

Der Paßzwang.

Die Errichtung von Grenzkontrollstellen.

Amtlich wird verlautbart: Reisen nach dem gesamten Auslande, zu welchem auch die auf dem Boden des ehemaligen Oesterreich entstandenen Nationalstaaten gehören, sind künftighin nur auf Grund eines den geltenden Bestimmungen entsprechenden Passes gestattet, der — wenn es sich um Ausländer handelt — mit dem Visum der politischen Bezirks-, beziehungsweise staatlichen Polizeibehörde des Wohnsitzes der Partei versehen sein muß. Ebenso ist das Ueberschreiten der Grenzen Deutschösterreichs in der Richtung aus dem gesamten Auslande nur auf Grund eines ordnungsmäßigen, von unseren Vertretungsbehörden im Auslande ausgestellten, beziehungsweise vidierten Passes gestattet.

Zur Durchführung einer wirksameren Grenzkontrolle wurde in Niederösterreich außer einer strengen Ueberwachung der gesamten Landesgrenze die Errichtung eigener Grenzkontrollstellen in Gmünd, Waidhofen an der Thaya, Raabs an der Thaya, Drosendorf, Laa an der Thaya, Hohenau, Marchegg, Hainburg, Bruck an der Leitha und Ebenfurth angeordnet, welche ihre Tätigkeit bereits am 24. d. aufgenommen haben.

Arbeiterzeitung
28. II. 1919

198

Die Forderungen des Zugsbegleitungspersonals der deutschösterreichischen Staatsbahnen. Unter dem Zugsbegleitungspersonal der deutschösterreichischen Staatsbahnen herrscht in der letzten Zeit große Unzufriedenheit wegen der Nichtdurchführung einer Reihe von Forderungen, deren Erfüllung von den kompetenten Stellen wiederholt zugesagt worden ist. Diese Forderungen, die bereits seit Jahren erhoben werden und von den Vertrauensmännern immer wieder vertreten worden sind, beziehen sich auf die Regelung der Fahrgebühren durch eine Pauschalierung, die Gewährung des Achtstundentages unter Zugrundelegung einer Durchschnittsdienstzeit von 180 Stunden im Monat, die zweijährige Vorrückung für die Diener, die Kürzung der provisorischen Dienstzeit der erst angestellten Kondukteure auf höchstens zwei Jahre, die Vorrückung der Kondukteure mit Unterbeamtenprüfung nach dem Unterbeamtenschema und noch einige andere Forderungen dienstlicher Natur. Die starke Erregung, die wegen der Nichtdurchführung dieser wiederholt überreichten Forderungen besteht, kam in einer Mittwoch den 26. d. im Eisenbahnerheim stattgefundenen, massenhaft besuchten Versammlung des Wiener Zugsbegleiterpersonals in sehr stürmischer Weise zum Ausdruck. Die versammelten Zugsbegleiter aller in Wien einmündenden Bahnen erklärten, von weiteren Verhandlungen nichts mehr wissen zu wollen, da sie jedes Vertrauen verloren haben. Das einzige Mittel, das man anwenden könne, sei die Arbeitseinstellung im ganzen Verkehr. Schließlich gelang es den Vertrauensmännern, die Versammelten zu bestimmen, noch einmal zuzuwarten und einen Teil der Vertrauensmänner nochmals mit den Unterhandlungen zu beauftragen. Falls diese fehlschlagen, ist das Personal zum Kampfe entschlossen.

Reichspost

28./II. 1919

199

Der Reiseverkehr von und nach dem Auslande.

Regelung und Ueberwachung durch Grenzkontrollstellen.

Reisen nach dem Auslande, zu dem auch die auf dem Boden des ehemaligen Oesterreich entstandenen Nationalstaaten gehören, sind künftighin nur auf Grund eines den geltenden Bestimmungen entsprechenden Passes gestattet, der, wenn es sich um Ausländer handelt, mit dem Visum der politischen Bezirks-, bezw. staatlichen Polizeibehörde des Wohnsitzes der Partei versehen sein muß. Ebenso ist das Ueberschreiten der Grenzen Deutschösterreichs in der Richtung aus dem gesamten Auslande nur auf Grund eines ordnungsmäßigen, von unseren Vertretungsbehörden im Auslande ausgestellten, bezw. vidierten Passes gestattet.

Zur Durchführung einer wirksameren Grenzkontrolle wurde in Niederösterreich außer einer strengen Ueberwachung der gesamten Landesgrenze die Errichtung eigener Grenzkontrollstellen in Gmünd, Waidhofen a. d. Thaya, Raabs a. d. Thaya, Drosendorf, Laa a. d. Thaya, Hohenau, Marchegg, Hainburg, Bruck a. d. Leitha und Ebenfurth angeordnet, welche ihre Tätigkeit bereits am 24. d. aufgenommen haben.

Neue Freie Presse

28/II. 1919

200

Deutschösterreichisch-czechische Verhandlungen über Verkehrsfragen.

Wien, 27. Februar.

Beim Unterstaatssekretär des Staatsamtes für Verkehrswesen Enderes haben heute Verhandlungen mit den in Wien anwesenden Sektionschefs Basta und Burger stattgefunden. Wie verlautet, ist bei diesen Besprechungen die Frage erörtert worden, auf welchem Wege die Not beider Länder an Fahrbetriebsmitteln gemildert werden könnte. Man einigte sich hiebei dahin, nachhaltig auf die Rückgabe der noch außerhalb Deutschösterreichs und der Czecho-Slowakei befindlichen ehemaligen k. k. österreichischen Fahrbetriebsmittel hinzuwirken. Dann wurden Verabredungen hinsichtlich der beiderseits in Reparatur befindlichen, den Direktionen des anderen Staates zugehörigen Lokomotiven getroffen. Ferner ist die Frage der Kohlenversorgung der deutschösterreichischen Staatsbahnen, soweit sie aus dem czechoslowakischen Gebiete erfolgt, einer Erörterung unterzogen worden. Die czechischen Vertreter erklärten sich bereit, das möglichste Entgegenkommen nach Maßgabe der Förderleistung der Kohlenreviere zu zeigen. Sie versprachen ferner, dafür zu sorgen, daß die für Deutschösterreich bestimmte oberschlesische Kohle möglichst sicher und rasch durchbefördert werde. Dann wurden Fragen besprochen, welche die Sicherung der Lebensmitteltransporte betreffen, die beide Teile für einander zu führen haben.

201

2./III. 1919

Im Stammbeisl.

„Unsere Nachbarsleut', d' Tschecho-Slowaken, spiel'n si mit uns, wie d' Katz' mit der Maus," knurrte Stichler; „heut' haßt 's, sie schicken Kohlen übri, morg'n haßt 's wieder: na, sie lassen nix durch; übermorg'n hört ma: vielleicht kommt do a Patzerl, und überübermorg'n sagt ma uns wieder: Es is ka Drandenken; d' Grenz' is g'spirrt wie a Wirtshaus um Zehne auf d' Nacht! Und unseraner, der si scho vor lauter Sperr- und Sparmaßnahmen nimmermehr auskennt, hat 's Nachschauen und dert si mit sein an'n Kubikmeter Gas weiterfretten."

„Und mit seine zwanz'g Kilo Küchenbrand, die nur auf der Kohlenkarten stehen und die er in Wirkli net kriegt," seufzte Spannagl, „es is scho wirkli a recht's Oelend! Gott sei Lob und Dank, daß wenigstens der heilige Petrus mehr Einsehg'n hat als wie d' Tschecho-Slowaken. Der Winter is heuer gnädi vorübergangen und jetzt'n is 's warme Fruhjahr am Weg. Dös is a wahr's Glück."

„I möcht' nur dös ane wissen," sagte Schwasser, „wann diese berühmten Kohlenverhandlungen, die jetzt scho — g'ring g'messen — ihre drei Monat dauern, endli amol firti sein werd'n. I man, in drei Monat könnten si die Herren do amol ausdischk'riert hab'n, und unserans möcht wissen, wie er dran is. Dös ew'ge Hin und Her — heut' ja, morg'n na — dös macht an'n ja scho ganz nervios."

„G'wöhn' Dir 's beizeiten a, 's Nervossein," ließ sich Oberberger vernehmen, „leg' Deine Nerven aufs Eis und hol's erst wieder auza, bis bessere Tag' kommen . . ."

„. . . Da können s' lang' lieg'n," schaltete Stichler brummend ein.

„Du manst, weil d' besser'n Tag no a wengerl auf sich warten lass'n werd'n?" erwiderte Oberberger. „Kann scho mögli sein, fall's in dera Dick'n weitergeht wie jetzt'n. Aber schließli und endli, amol muß 's do wieder besser werd'n!"

„Das hör' i mannigsmal sag'n," meinte Spannagl, „aber wann i d' Zeitläuft so betracht', nachdern frag' i an: Wo steht denn dös g'schrieb'n, daß 's besser werd'n muß?"

„Wo das g'schrieb'n steht?" sagte Stichler, „in der Weltgeschichte, mei Liaber! Dort drinn' kannst lesen, daß no allemal auf schlechte Zeiten wieder guate kommen san. Ob wir s' daleb'n," — fügte er stirnrunzelnd hinzu — „is freili a andere Frag'."

„Dös is a magerer Trost," meinte Schwasser, „'s Kälberne, das meine Urenkel essen, macht mi net fett, und d' fleischlosen Wochen werd'n ma net sympathischer, wann i ma denk', in hundert Jahr wird si d' Menschheit wieder an bachene Schnitzel delektier'n dersen."

„Richti," sagte Oberberger, „aber wann i von Nervioswerd'n red', denk' i net an d' fleischlosen Wochen und net an d' kohlenlosen Monat', sondern an' die klanen Sekkaturen, die neben d' großen Plackereien a no neb'nherlaufen müssen — damit i' mehr ausgeb'n. I frag' an Menschen: Is 's Einkaufen heutz'tag' net eh scho a Marter? Aber na, es is no net gnua, es muß no der Blödsinn mit den patscheten Geld dazukommen. D' staatlichen Zwahunderter und Fünfundzwanz'ger san auf amal nix wert, 's Stadtgeld will a niemand mehr hab'n, und wann ans mit so an Papierl was kaufen will, kann er von Pontius zum Pilatus renna, bis er 's endli anbringt. Für d' G'schäftsleut', die eh nix liaber tuan als d' Kunden malträtier'n, is dös natürli a g'funden's Fressen. D' War' is scho zug'wog'n und ein-g'wickelt, da kommt 's zum Zahl'n. „Städtisches Geld? Leider — wir bedauern — das können wir nicht nehmen!" Da hilft ka Reden, ka Bitten, ka Schimpfen; 's Packerl verschwind't und Du darfst mit leere Händ' a'ziahg'n. Dös G'spassigste bei der Sach' is aber, daß i dös nämliche Geld, was der G'schäftsmann um kan'n Preis von der Welt hab'n will, daß i 's nehma muß, wann i 's wo auffakriag'. Mach' i Manderln, dann heißt 's glei: „Ja, dann kann ich nicht herausgeben, dann muß der Herr ein anderesmal kommen!" Und i bin erst wieder der blamierte Europäer und muß entweder d' städtischen Noten schlicken oder auf d' War' verzichten. — I' frag': Hätt' denn dös net so g'macht werd'n können, daß ma sagt: So und so lang gült dös Geld und bis dahin derf 's a jeder ausgeb'n und muß 's a jeder nehmen? Aber so weiß ka Mensch, wie er dran is, und d' Streitereien in d' G'schäften nehmen ka' End'."

„Laß gut sein," sagte Schwasser, „dös is no gar nix! Wart' nur, wann erst d' Notenabstempleret angeht, was dös wieder für a Remasuri werd'n wird! In der Weanerstadt is ans eing'spirrt wia der Kanari in Käfig. Außi möcht i und kann net, denn hinter Stockerau fangt scho 's Ausland an und dort lassen i' mi net eini! I find, daß die ganze G'schicht wieder a rechter Unsinn is. Wann i der Staatssekretär für Finanzen wär' . . ."

„Sei froh, daß D' es net bist, und gib an Ruh," sagte Oberberger; „Ziegelschupfen, Stanaklopfen, Kanalrama — alles möcht i tuan, wann 's sein müaßt, aber d' Finanzen von Deutsch-österreich auf gleich bringen — na, dös möcht i net! Um kan Preis! — Leopold, zahl'n!"

Thomas Berger.

Wiener - Stimmen

5./III. 1919

202

Russismus.

Zeichnung von Theo Zasche.



„. . . . Und so frage ich euch, Genossen und Genossinnen, seid ihr dafür, daß alles umgestürzt wird?“

6./III. 1919

203

Einschränkungen des Personenverkehres.

Wien, 5. März.

Die Kohlenzufuhren der Bahnen haben sich in den letzten Tagen außerordentlich verringert und infolgedessen werden auf den Staatsbahnen und der Südbahn weitgehende Einschränkungen des Personenverkehres, auf den ersteren mit Gültigkeit vom 8. März, auf der Südbahn vom 6. März ab eingeführt. Die Staatsbahnen haben nur einen Bruchteil der ohnedies bereits geringfügigen Kohlenmengen bekommen, da die czecho-slowakische Regierung die Zufuhren oberschlesischer Kohle derzeit sperrt. Abgesehen von jenen Einschränkungen, die heute offiziell mitgeteilt werden, ist noch in Aussicht genommen, die Fernzüge der Staatsbahnen nur zweimal in der Woche verkehren zu lassen. Auf der Strecke Wien-St. Pölten wird weiterhin ein Personenzug in jeder Richtung einmal täglich aufrechterhalten und auch der Lokalverkehr zwischen Wien und Neulengbach bleibt im Wesen unberührt. Auf der Franz Josefs-Bahn wird der Personenzug Wien-Gmünd nur zweimal wöchentlich fahren. Im engeren Lokalverkehre der Franz Josefs-Bahn wird ein Mittagszugspaar zwischen Wien und Kritzendorf eingestellt. Auf der Nordbahn sind einige Verschiebungen geplant. Der von Wien abgehende Frühzug wird statt bis Hohenau nur bis Angern gehen, der Zug in der Gegenrichtung statt von Hohenau nur von Gänserndorf. Der Nachmittagszug nach Hohenau und ebenso der Abendzug von dort nach Wien werden entfallen. Ebenso sind in den auswärtigen Direktionsbezirken Linz, Innsbruck und Villach Einschränkungen in Aussicht genommen. Im ganzen dürfte der heutige Personenverkehr, wenn man ihn auf den einzelnen Tag zurückführt, um rund 37 Prozent reduziert werden. Mit dieser Einschränkung ist jedoch noch nicht jene Kohlenersparnis erreicht, die erzielt werden sollte. Es ist ins Auge gefaßt, diese Einschränkungen etwa durch 14 Tage bis 3 Wochen aufrechtzuerhalten.

Die eingestellten Nordwestbahnzüge.

Infolge der weiteren Verschärfung des Kohlenmangels werden folgende Personenzüge bis auf weiteres außer Verkehr gesetzt: vom 8. d. angefangen: in der Strecke Wien-Retz Personenzug Nr. 15/7613 Wien Nordwestbahnhof ab 5 Uhr 28 Minuten nachmittags, in der Strecke Wien-Stockerau Personenzug Nr. 122 Wien Nordwestbahnhof an 8 Uhr 31 Minuten vormittags, Personenzug Nr. 121 Wien Nordwesthof ab 10 Uhr 35 Minuten vormittags, Personenzug Nr. 127 Wien Nordwestbahnhof ab 2 Uhr 20 Minuten nachmittags, Personenzug Nr. 134 Wien Nordwestbahnhof an 5 Uhr 46 Minuten nachmittags; in der Strecke Zellerndorf-Sigmundsherberg: gemischter Zug Nr. 1655 Zellerndorf ab 7 Uhr 55 Minuten nachmittags, gemischter Zug Nr. 1654 Zellerndorf an 8 Uhr 52 Minuten vormittags; vom 9. d. angefangen: in der Strecke Wien Nordwestbahnhof: Personenzug Nr. 24 Wien Nordwestbahnhof an 11 Uhr 48 Minuten vormittags.

Die Verkehrseinschränkung auf der Südbahn.

Wegen Kohlenmangels werden vom 6. März an bis auf weiteres von den in den Fahrplänen verzeichneten Personenzügen nur die nachstehenden verkehren: Nr. 305 mit Aufenthalt in allen Stationen nach Wiener-Neustadt (Ungarn), Nr. 405 nach Leobersdorf (Hainfeld), Nr. 411 bis Leobersdorf, von dort weiter als verspäteter Zug, Nr. 105 bis Payerbach, Nr. 243 nach Leobersdorf, Nr. 253 nach Leobersdorf (Hainfeld, Gutenstein), Nr. 553 nach Wiener-Neustadt, Nr. 157 nach Payerbach mit Aufenthalt in allen Stationen, Nr. 257 nach Wiener-Neustadt, Nr. 35 nach Laibach, Nr. 577 nach Böslau-Gainfahrn; in der Gegenrichtung: Nr. 504 von Böslau-Gainfahrn, Nr. 32 von Laibach (ab Wiener-Neustadt als Zug Nr. 326 über die Hauptlinie), Nr. 252 von Wiener-Neustadt, Nr. 152 von Payerbach, Nr. 518 von Leobersdorf (Hainfeld, Gutenstein), Nr. 106 von Leobersdorf mit Aufenthalt in allen Stationen, Nr. 256 von Leobersdorf, Nr. 253 von Wiener-Neustadt, Nr. 36 von Payerbach mit Aufenthalt in allen Stationen, Nr. 308 von Wiener-Neustadt (Ungarn). Zug Nr. 34 von Laibach verkehrt nur noch am 6. März. Auf der Pottendorfer Linie werden nur die Züge Nr. 1321, 1329, 1322 und 1330, auf der Grammat-Neusiedler Linie die Züge Nr. 1442, 1446, 1441 und 1445 und auf der Linie Liesing-Kaltenleutgeben nur die Züge Nr. 1503, 1505, 1515, 1519, 1525, 1531, 1504, 1506, 1516, 1520, 1526 und 1532 verkehren; der Verkehr auf der Linie Mödling-Laxenburg wird bis auf weiteres gänzlich eingestellt.

Speziell wird noch aufmerksam gemacht, daß bis auf weiteres auch der an Samstagen in Verkehr gestandene Schnellzug Nr. 1 (Wien, Graz, Klagenfurt, Villach) und in der Gegenrichtung der an Montagen in Verkehr gewesene Schnellzug Nr. 2 nicht verkehren werden.

Ostdeutsche Rundschau 204
8/III. 1919

Wiener soziale Logik.

Ein Mann benimmt sich im Straßenbahnwagen tölpelhaft und rücksichtslos, stößt den einen in die Seite, tritt dem anderen auf die Füße, reißt einer Dame den Hut vom Kopf, kümmert sich aber um alle diese Wirkungen seines Betragens nicht, tut vielmehr, als wäre dieses die größte Selbstverständlichkeit. Protestiert jemand gegen dieses Benehmen, dann kann zweierlei geschehen. Zunächst sagt der Mann auf jeden Fall: „Wos? Wos woll'n S'? A da schaufs her! Schaufs den an! Weil i a bissel angstrafft bin, halt er si auf! Dös gibt der gnat! Ja wos glaub'n denn Sö eigentli? Glaub'n S' valeicht, Ihna wird ma a Separatkupee anweisen? Wann Ihna dö Druckerei in der Elektrischen zwider is, nehman S' Ihna halt an Fiaker!" Ist der Angeredete ein wirklich gebildeter — nicht nur ein „gebildeter" — Mensch, dann pflegt er darauf zu schweigen. Denn er weiß, was auf seine Antwort folgen würde. Nach einigen Worten käme unfehlbar von der anderen Seite: „Sö Trottel Sö! Sö Tepp Sö! Sö blödarr Aff Sö!" Wer da nicht mit gleichen „Waffen" zurückschlagen kann oder will, ist verloren. Bald würde ein großer Teil der übrigen Fahrgäste für den Rüpel Partei nehmen: „Jössas naa, weil er a bissel angstrafft is, macht der an Bahöl! Wann er nöt unter die g'wöhnlichen Leut fahr'n will, der seine Herr, so soll er si halt an Fiaker nehma!" Ist der andere dagegen auch ein „Mann aus dem Volke", dann entwickelt sich eine Debatte, in der zunächst das Wort „Bültung" fällt. Der Rüpel weiß, daß es kommen wird, ist von hunderttausend Fällen her schon vorbereitet und platzt sofort mit der Antwort heraus: „Von Ihna wier i a Bültung lerna! Sö blödarr Hund Sö!" Nun geht die Debatte eine Weile über die „Bültung" weiter, aber nach kurzem kommt eine weitere Phase des Kampfes. Der eine versichert: „I hau Ihna a Fogen aber, daß S' den Stephansturm für a Ringelspül anschau'n!" Worauf der andere erklärt: „I reiß Ihna die Darm aus!" So geht die Sache weiter, bis durch irgendeinen Zufall die Streitenden getrennt werden. Aufmerksame Zuhörer merken dabei bald, daß sich nicht nur einzelne Ausdrücke, sondern ganze Wortgruppen immer wiederholen und daß die Beweisführung bei dem „Mann aus dem Volke" vor allem darin besteht, zu *behaupten*, daß der Gegner ein „blödarr Hund" oder eine „teppate Sau" sei. Im übrigen wird mit Handgreiflichkeiten gedroht, die aber fast nie ausgeführt werden, weil der eine gar nie die Absicht hat, sie auszuführen, und weil der andere das ganz genau weiß. Der Nachdruck wird dabei auf die *Folgen* der Behandlung gelegt, die ausnahmslos physikalisch unmöglich sind und auch von der Gegenseite nicht ernst genommen werden. Eine Ohrfeige wird nie angeboten, ohne daß versichert wird, der Empfänger werde sich „neunmal umadum drahn" oder vom Schottenring bis zum „Galiziberg fliagn". Andere Drohungen sind ebenso undurchführbar, wie das schon erwähnte Darmausreißen, oder der Antrag, den Fahrgast zwischen den Fingern zu zerdrücken. Solche „Debatten" können stundenlang dauern, und wenn die Streitenden auseinandergehen, brüstet sich jeder: „Dem hab' i 's aber guat einig'sagt!"

Und worum drehte sich alles? Um eine Sache, die zwar der *Anstoß*, aber nicht der *Gegenstand* des Streites war. Nach der ersten Ermahnung, sich „anständig" zu betragen und nach dem freundlichen Rat, sich einen Fiaker zu nehmen, ist das Thema erledigt. Das ist in Wien für den „Mann aus dem Volke" typisch: Er verliert den Gegenstand, um den es sich ursprünglich gehandelt hatte, nach wenigen Worten vollständig aus den Augen. Der Intellekt des gewöhnlichen Wieners ist nicht imstande, an einer Sache festzuhalten. Er kommt, wie man zu sagen pflegt, aus dem Hundertsten ins Tausendste. In unserem Falle weiß der ganze Straßenbahnwagen nach einer Minute nicht mehr, warum die beiden in Streit gerieten. Es gibt immer „ein Wort das andere". Jede Antwort ist ein weiteres Entfernen vom Ausgangspunkt. Erst hinterher erinnert man sich auf der einen Seite, daß der eine „ang'strafft" ist, und auf der anderen Seite, daß dem anderen „beinah' 's Aug'n außag'haut" oder „'s Baaz außadruckt" worden ist.

Solche Debatten spielen sich täglich hunderttausendfach ab, auf der Straße und innerhalb der vier Wände. Wenn der Wiener zu „streiten" anfängt, schweigt alle Logik. Und da zeigt sich der eigentliche „Gehirncharakter" des Wieners. Vor allem sein Grundgedanke: Man muß immer selbst im Recht sein, auch wenn man tausendmal unrecht hat und sich seines Unrechtes auch vollkommen bewußt ist, der andere muß unbedingt und immer ins Unrecht gesetzt werden. Und: der andere ist weitaus dümmer, selber ist man viel gescheiter, als die ganze übrige Welt zusammen, selber weiß und versteht man alles am besten. Da nun der Intellekt mit dieser Einbildung nicht Schritt halten kann, nicht einmal zu einer sachlichen Auseinandersetzung und Beweisführung im entferntesten hinreicht, schwenkt die Debatte naturgemäß sofort nach ihrer Veranlassung auf einen Boden ab, auf dem der Intellekt nicht mehr nötig ist. Alles, was nun gesagt wird, hat man selbst schon hunderttausendmal gesagt, man braucht es nur abzuwerkeln. Rede und Gegenrede enthalten niemals einen neuen Gedanken. Der ganze Vorrat an Logik ist mit dem ersten Wort erschöpft, und nicht einmal das erste Wort ist eigene Logik, sondern eine viele Jahrzehnte alte, allgemein bekannte und immer angewendete Phrase.

Das „Nehman S' Ihna an Fiaker" ist vielleicht das charakteristischeste Beispiel von dem, wenn man 's so nennen will, Denkgesetz des Wieners. Streng analysiert heißt diese Antwort: Ich habe Sie belästigt oder beschädigt, aber wenn Ihnen das nicht paßt, räumen Sie meiner Rücksichtslosigkeit und Rüpelei das Feld! Der Wiener denkt aber gar nicht so klar. Daß sein Ausspruch eine lächerliche Unlogik enthält, kommt ihm gar nicht zum Bewußtsein. Hauptsache ist ihm, dem anderen überhaupt *etwas* zu sagen, gleichgültig, ob es vernünftig oder borniert ist. Dabei spielt die Einbildung, daß der Gegner durch ein „Sö blödarr Hund Sö!" *logisch widerlegt* sei, die größte Rolle. Man kann aber den Wiener nicht beim Knopf festhalten und ihm auseinandersetzen, daß ein gebildeter Mensch, der er doch sein wolle, nicht einen so haarsträubenden Unsinn reden dürfe, ohne sich in den Augen der Mitmenschen herabzusetzen. Der Wiener würde aus der Rede des anderen sofort irgendein Wort herausgreifen, z. B. das Wort „Unsinn" und sich mit diesem auf ein ganz anderes Geleise der Debatte begeben. „Wos, Unsinn ham S' g'sagt? Sö Trottel Sö, i red' an Unsinn, sag'n Sö? Sö blödarr Kerl Sö, Sö reden an Unsinn daher, Sö teppata Aff Sö! Wer san denn Sö eigentli? Wos glaub'n denn Sö eigentli? Glaub'n S' valeicht, weil Sö an Zwicker auf der Nasen ham, tan S' mir impanier'n? Sö impanier'n ma gar nöt, verstehngan S', Sö Trottel Sö, Sö blödarr!" Und so geht es nun weiter. Es ist alle Mühe umsonst, den Mann bei einem wirklichen Gedanken festzuhalten. Es kommt dabei gar nicht auf den Umgangston an. Nicht nur der Mann aus dem Volke, sondern auch der Mann aus den höheren gesellschaftlichen Schichten, dem das echte Wienertum im Leibe steckt, kann nur sehr schwer in die enge Gasse der Logik gebracht werden. Wo der Wiener nicht abschweifen, nicht aus dem Hundertsten ins Tausendste kommen kann, ist er unglücklich, fühlt er sich schrecklich unbehaglich. Nur in der Unlogik fühlt er sich wohl. Die unmögliche Groteske ist sein Element im Ernst wie im Spaß. „I reiß der Welt a Haxen aus!" und „I hau Ihna ane aber, daß S' Ihnere Baner im Schneuztüachel hamtragen müassen!" Das ist — wienerisch. Das kommt nicht nur von der Unlogik des Wieners, sondern von seinem Bedürfnis, nach bewußt lügenhafter Uebertreibung. Wenn er fünf Minuten auf einem Wagen gewartet hat, erklärt er — je nach seinem Bildungsgrad — er habe eine halbe Stunde, eine Stunde oder drei Stunden warten müssen. Niemals wird der echte Wiener eingestehen, daß er nur fünf Minuten gewartet habe, auch dann nicht, wenn es ihm nachgewiesen wird. Dann erst recht nicht! Und so ist es auch mit der Frau, die ihrem Mann auf die einmalige Vorstellung, daß sie das Dienstmädchen ungerecht beschuldigt habe, zur Antwort gibt: „Natürlich! Du nimmst sie *immer* in Schutz! Du hältst *immer* zu ihr!" Und nicht selten folgt die Aufforderung an den Mann: „Geh' naus und nimm s' auf d' Schoß!" Diese Verbindung von Rechthaberei, Unlogik und Verlogenheit, die Unfähigkeit und Unwilligkeit zum richtigen und sachlichen Denken und Reden ist eines der hervorstechendsten Merkmale des echten Wienertums. Wenn aber der Wiener im sozialen Leben so ist, wie wird er im politischen Leben sein? Auch unlogisch, auch verlogen, auch ganz unsachlich. Und da sind wir bei dem Urgrund der nationalen Gleichgültigkeit des Wieners angelangt. Da erkennen wir, wo wir den Hebel ansetzen müssen, um das Wienertum für das Deutschtum zu retten. Soziale und politische Logik müssen wir dem Wiener beibringen. Eine verflucht schwere Arbeit. Aber vielleicht gelingt sie mit eisernem Willen und eisernem Fleiß.

Karl Paumgartten.

Abschrift
8./III. 1919

a 8 205

Der Volkswirt.

Abschluß der Vereinbarungen der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft mit der tschecho-slowakischen Regierung.

Die von uns vor einigen Tagen angekündigten Verhandlungen der tschecho-slowakischen Regierung mit der Donau-Dampfschifahrtsgesellschaft sind nunmehr zum Abschluß gelangt. Der Administrationsrat der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft hat den getroffenen Vereinbarungen in einer heute abgehaltenen Sitzung zugestimmt.

Nach dem Inhalt dieser Vereinbarungen überläßt die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft bis zum Friedensschluß dem tschecho-slowakischen Staat die Benützung einer Anzahl von Remorqueuren und Schleppern gegen eine ziffernmäßig festgesetzte Entschädigung. Als Grundlage dieser Entschädigung wurden jene Vereinbarungen angenommen, die während der Kriegsdauer bezüglich der Anmietung des gesellschaftlichen Fahrparkes mit dem vormaligen Kriegsministerium in Geltung gestanden sind. Bei den Verhandlungen mit der tschecho-slowakischen Regierung, welche durch den Präsidenten der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft Dr. Ritter v. Schonka geführt wurden, war das Bestreben der Gesellschaft dahin gerichtet, die in Frage kommenden deutschösterreichischen Schiffahrtsinteressen zu wahren, und, wie versichert wird, soll dies auch in weitgehendem Maße gelungen sein. Die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft wird auch während der Uebergangszeit in der Lage sein, ihren Gesellschaftsbetrieb auf der ganzen Donau unverändert weiterzuführen. Nach Friedensschluß wird die tschecho-slowakische Regierung neue Vereinbarungen mit der Gesellschaft treffen müssen, da die Wahrung des internationalen Charakters der Donau im Friedensvertrage keinem Zweifel unterliegen kann und die Schiffahrtsgesellschaften dann die volle Freiheit für ihre Betätigung wieder erlangen werden. Erst dann wird es sich entscheiden, ob der tschecho-slowakische Staat eine eigene Schiffahrtsgesellschaft bilden oder, was nicht ausgeschlossen ist, einen engeren Anschluß an die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft suchen wird.

Unter Berücksichtigung der von der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft gemieteten Schiffe dürfte der tschecho-slowakische Staat vorläufig mit etwa 15 Remorkören und vierzig Schleppern die Schiffahrt auf der Donau aufnehmen und hiebei das Personal der Schiffahrtsgesellschaften verwenden.

Das günstige Wetter ermöglicht es, die Schiffahrt auf der Donau schon in der allernächsten Zeit aufzunehmen. Die Dringlichkeit, mit der die tschecho-slowakische Regierung die Angelegenheit behandelt, und ihr Bestreben, auf gütlichem Wege zu einer Vereinbarung mit der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft zu gelangen, finden offenbar darin ihre Begründung, daß der tschecho-slowakische Staat behufs Verbesserung seine Valuta keine Opfer scheuen will, um den Export verschiedener Artikel — zunächst dürften Zucker, Eisenwaren, Porzellan, Mineralwasser und späterhin Kohle in Betracht kommen — nach den Balkanländern zu fördern.

Die gesamte Dampferflotte der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft setzte sich Ende 1917 zusammen aus 126 Raddampfern und 16 Schraubendampfern; der Schleppark zählte 865 Boote.

Im Stammbeisl.

„Jetzt'n is er wieder gar, der Fasching," sagte Spannagl; „viel hat ma net von eahm g'merkt."

„Du net, i a net — aber andere Leut' schon," erwiderte Stichler.

„Du manst, wegen dem bisserl Tanzen, das um die gleiche Stund' gar war, wo 's früher amal ang'tangt hat?" meinte Schwasser; „geh' zua, dös is ja nix, so was haß i do kan Fasching net. Wann i so denk', zu meiner Zeit — Oberberger, alter Freund, derinnerst Di no an d' schön'n Zeiten, wo ma miteinander am Maskenball 'gangen san?"

Oberberger nickte. „Freili derinner' i mi no, obwohl 's allerdings weit z'ruckliegt. Dös is ja scho fast nimmer wahr, daß unseraner no zu solche Gvatz aufg'legt war. Heutz'tag waß an's vor lauter Sorgen und Verdrießlichkeiten nimmer, wo ein und aus."

Schwasser aber wollte nichts von des Tages Kümmernissen hören, er schwelgte in Erinnerungen. „Oberberger, alter Freund, derinner' Di nur an d' Pupperln, die 's beim Stalöhner draußt geb'n hat — sakrawölt no amal, dös war no was! Dös war'n no g'stöllte Madeln dazumal — was ma heut' sieht, haßt ja nix. Lauter Grispinderln, da is ja ka Bluat und ka Kraft mehr da."

„Woher denn a," seufzte Spannagl, „bei dera fleisch-, fett- und milchlosen Kost?"

„Dös war'n Zeiten — Herrschaft no amal — solche möcht' i no amal derleb'n!" sagte Schwasser. „Manigsmal, wann i so siech, wie a Jahr nach 'n andern vorübergeht, an's immer faber und grauslicher wie 's andere, wird ma ganz melancholisch z'muat... Alt und schäbig wird ma g'word'n sein, eh daß d' g'müatlichen Zeiten von dazumal wiederkommen."

„Wann s' überhaupt kommen," sagte Oberberger, „was no sehr d' Frag' is. Daß 's wieder amal besser wird, dös is ja gor ka Zweifel . . ."

„Dös sagst Du," sagte Spannagl, „i für mei Person zweifel sehr stark d'ran."

„Wann ma ans Besserwerd'n net glaub'n möcht'," erwiderte Oberberger, „dann wär' 's G'scheiteste, ma kaufet si glei auf da Stell' an Meter Papierspogat und hänget si auf. Anderst werd'n muaß's, do gibt's amol nix; daß aber d' Weana G'müatlichkeit von Anno dazumal wiederkommt, meine Herr'n, an dös glaub' i net."

„Wann ma Di so reden hört, so könnt' ma wirkli glaub'n, daß d' Weana in dera Zeit nix anderst machen als Trübsal blasen," sagte Stichler, „o komröhr, im Gegenteil, es geht ganz fidel zu in da Weanastadt, trotz der Spirrstund' um halber neune und d' andern verschärften Sparmaßregeln. G'lumpt wird' was Zeug halt und tanzt a in d' Fastenzeit eina."

Oberberger schüttelte den Kopf. „Dös is net dös Wahre," sagte er, „d' Weana Fidelität von früher is dös net."

„All's ans," sagte Stichler, „g'nüg an dem: Es wird draht, der Welt a Haxen ausg'rissen, tanzt, g'soffen, g'spielt — was D' willst. Hast net' g'lesen, daß s' jeden Tag a andere Spielg'sellschaft ausheb'n, die bis in der Früh beisammasitzt — ha? Geh' nur mal auf d' Gassen so um Dreie, Viere in der Früh. Wannst glaubst, d' Stadt is ausg'storb'n, dann täuschst Di aber sehr; Leut' gnua siehst, wie s' schön langsam hamgeh'n."

Schwasser sah den Sprecher scharf an. „Du, Stichler," bemerkte er, „jetzt sag' amal — aber ehrli — woher waßt denn Du, wie's um Dreie, Viere in der Früh in der Weanerstadt ausschaut? Du — dös is aber verdächti!"

„I waß 's halt," knurrte Stichler, „woher, geht D' an Schmarr'n an. I frag': Woher kommen di Leut'? Von irgend aner Gaudöh selbstverständli, von aner Tanzerei, Sauferei, Spielerei — all's ans. So viel is g'wiß: In der Finster san s' net beisamm g'wesen, sondern in hellicht beleuchtete Räume. So was is a Schkandal! Der ane stellt si mit sein an'n Kubikmeter Gas — der andere derf beleuchten so lang und so viel er will."

„Und so was haßt ma dann a demokratisch's Zeitalter," bemerkte Oberberger. „I find', meine Herren, zur wahren Demokratie is no a weiter Weg. Hoffen ma, daß d' B'hördlichkeiten dösmal a wengerl hinterher san hinter die Herren „Mi geht dös nix an!" und „I tua, was i will!" Somit is d' ganze Sparerei für d' Katz."

„Dös is 's auf alle Fäll'," meinte Spannagl; „ob d' Oelektrische jetzt'n um a Stund' länger oder kürzer fahrt, dös is scho all's ans. Auf die paar Schäuferln Kohl'n kann 's meiner Söl und Gott net ankommen. 'n Fahrgast aber kommt 's auf die Stund' an; die Drängerei in dera Tramway is ja scho das Höhere."

„Mi interessier'n d' Tramwayfachen scho d' längste Zeit nimmer," sagte Schwasser, „weil i a Tramwayabstinenzler bin. Mit 'n Direktor Spängler hab' i scho d' längste Zeit nix mehr z' schaffen, mir zwa san quitt miteinander, seit i sei Kundschaft nimmer bin. D' Oelektrische is ganz lusti, wann ma so nebenhergeht und vom Trottoah g'müatli zuaschaut, wie si d' Fahrgäst dastößen. So ähnli muß im Krieg an Generalfeldmarschaller z' Muat g'west sein, wann er von an sichern Fleckerl aner Schlacht zuag'schaut hat und si denkt hat: Mir kann nix g'schieg'n."

„Wann aner imadinn nix z'tuan hat, wie Du," sagte Oberberger, „dann kann er leicht auf d' Tramway pfeifen; bitter is d' Sach' nur für die, was fahr'n müssen. Aha, da is scho der Leopold und halt d' Hand auf. Neune is meine Herren, d' neuche Spirrstund' is da. Leopold zahl'n!"

Thomas Berger.

9. III. 916

206

9./III. 1919

207

Der Reiseverkehr während der Notenabstemplung.

Strengste Untersuchung der Reisenden und des Gepäcks.

Wie wir an andrer Stelle mitteilen, erfährt der ...isenbahnverkehr während der Notenabstemplung in ...eutschösterreich keine Unterbrechung. Da...gen ist eine überaus strenge Kontrolle ...s reisenden Publikums in Aussicht genommen, die ...benfalls eine Erschwerung des Reiseverkehres ...deutet. Darüber wird nun amtlich mitgeteilt:

Die im Zuge befindliche Notenabstempelung macht ...e Reihe von Einschränkungen im Reise...erkehr über die Grenze Deutschösterreichs not...endig, die trotz ihrer von jedem Einsichtigen er...annten Unvermeidlichkeit von den Betroffenen lästig ...mpfunden werden und vielfach unbegründete ...eklamationen auslösen. Um unliebsame Be...ständungen zu vermeiden, kann daher nicht dringend ...nug davor gewarnt werden, während der Zeit ...er Notenabstempelung, das ist bis zum 24. März 1919, ...eisen in das deutschösterreichische Staatsgebiet zu ...nternehmen, da während dieser Zeit alle Reisenden ausnahmslos ohne Ansehen der Person und ohne Rücksicht auf vorgewiesene Legitimations- und Empfehlungsschreiben der eingehendsten Untersuchung, unter Umständen auch der Leibesvisitation unterzogen werden. Von der Mitnahme von Reisegepäck, insbesondere von aufgegebenem Gepäck ist soweit als irgend möglich abzusehen, da die Revision dieses Gepäcks mit unnachsichtiger Strenge vorgenommen wird, unbekümmert darum, ob die Reisenden infolge der damit verbundenen Verzögerungen Anschlußzüge erreichen oder nicht. Die Reisenden werden daher mit der Zurückbehaltung ihres Gepäcks, und zwar auch des Handgepäcks, wenn dieses in größerem Umfange mitgeführt wird, zu rechnen haben.

Entgegen dem bestehenden Verbote der Kroneneinfuhr mitgeführte Noten werden unbeschadet der gesetzlichen Strafolgen ausnahmslos als verfallen erklärt und ist mit der Rückstellung derselben im Reklamationswege nicht zu rechnen.

10./III. 1919

208

Aufhebung der Grenzsperre gegen die tschecho-slowakische Republik.

Die Grenzsperre gegen die tschecho-slowakische Republik wurde heute um zwölf Uhr nachts aufgehoben.

Heute früh um 7 Uhr ging vom Nordbahnhof ein Zug ab, der bis nach Oderberg verkehrt. Um 10 Uhr 20 Minuten vormittags wurde ein Zug abgelassen, der nach Lundenburg geht.

Die übrigen Verkehrsbeschränkungen bleiben vorläufig aufrecht.

Neue Freie Presse

11./III. 1919

Wiedereröffnung des direkten Zugsverkehres über Lundenburg.

In der Nacht vom 9. zum 10. d. wurde der direkte Zugsverkehr nach Czecho-Slowakien über Lundenburg wieder aufgenommen, und zwar mit folgenden Personenzügen: Nr. 15 S (Wien Nordbahnhof ab 7 Uhr vormittags), Nr. 511/69 (Wien Nordbahnhof ab 10 Uhr 20 Minuten vormittags), Nr. 167 (Floridsdorf ab 10 Uhr 50 Minuten nachmittags), Nr. 5512/512 (Wien Nordbahn an 7 Uhr 18 Minuten vormittags), Nr. 44 M (Wien Nordbahn an 7 Uhr 4 Minuten nachmittags) und Nr. 16 (Wien Nordbahn an 9 Uhr 37 Minuten nachmittags).

Die Personenzüge Nr. 19 (Wien ab 4 Uhr 45 Minuten nachmittags) und Nr. 20 (Wien an 6 Uhr 42 Minuten vormittags) müssen bis auf weiteres wegen Kohlenmangels eingestellt bleiben.

Verbesserung des Zugsverkehres Wien-Krems.

Vom Mittwoch an werden die Personenzüge Nr. 311 und 312 Wien Franz Josefsbahn-Krems an der Donau (Wien Franz Josefsbahn ab 5 Uhr 25 Minuten nachmittags, beziehungsweise Wien Franz Josefsbahn an 8 Uhr 53 Minuten vormittags) auch an jedem Mittwoch verkehren, so daß vorgenannte Züge künftig wöchentlich dreimal, und zwar am Dienstag, Mittwoch und Freitag geführt werden.

Fremdenblatt

11./III. 1919

Der Bahnverkehr und die Notenstempelung.

Am 12. d. wird die Notenstempelung auch offiziell beginnen, aber schon gestern hat die genaueste Ueberwachung des Reisendenverkehrs eingesetzt. Ob eine sohermetische Verkehrssperre eintreten wird, wie sie bis zum 9. d. in Tschecho-Slowakien verfügt und eingehalten worden ist, muß als zweifelhaft angesehen werden. Zumindest wird das nicht von der Kohlenverfrachtung gelten, wie ja übrigens auch von Tschechien aus nur für die Durchfuhr der oberschlesischen Kohle eine Sperre auferlegt worden war. Für den Güterverkehr wird sich, auch wenn er nicht formell eingestellt werden sollte, tatsächlich eine Unterbrechung ergeben, da die von den Rücksichten auf die Notenstempelung auferlegte genaueste Prüfung des Inhaltes jeder Sendung die Abwicklung des Eilgüter- und Frachtenverkehrs wohl schon von selbst ausschließen wird. Auch der Personenverkehr wird wahrscheinlich nicht eingestellt werden. Indes wird die unerläßliche, peinlichst genaue Untersuchung des Gepäcks der Reisenden den Reiseverkehr gewiß auch ohne formelles Reiseverbot gewiß auf das Alleräußerste einschränken.

Neues Wiener Tagblatt Abendblatt
11. III. 1919

a
11
211

Die Uebernahme des Eisenbahnbetriebes in den Nationalstaaten durch die Entente.

Unsre kürzliche Mitteilung, daß die Entente angesichts der jetzigen Regellosigkeit im Eisenbahnverkehr des früheren Oesterreich-Ungarn die oberste Leitung des Verkehrswesens zu übernehmen gedenkt, hat in der im Morgenblatt abgedruckten Pariser Meldung des Ungarischen Telegraphenkorrespondenzbureaus ihre Bestätigung gefunden, in der berichtet wird, daß der Oberste Kriegsrat der Alliierten Hoover mit einer geradezu diktatorischen Macht ausgestattet habe, um über sämtliche Bahnlinien zu verfügen und festzustellen, inwieweit die einzelnen Nationalstaaten, auf dem Gebiete der ehemaligen Monarchie entstanden, die bisher zu diesbezüglichen Vereinbarungen nicht gelangen konnten, Wagen und Lokomotiven zur Verfügung zu stellen haben.

Wie selbstverständlich, befassen sich die kompetenten Stellen in Wien aufs eingehendste mit der durch die Beschlüsse der Entente geschaffenen Sachlage. Ueber den ganzen Komplex der hiemit in Zusammenhang stehenden Fragen fand heute eine Konferenz im Staatsamt für Verkehrswesen statt. Zur Stunde liegen Beschlüsse noch nicht vor, die Beratungen werden fortgesetzt.

Abend
13./III. 1919

23

Der Paßzwang.

Wie wir bereits mitgeteilt haben, ist das Ueberschreiten der Grenzen Deutschösterreichs ohne gültigen Reisepaß verboten. Zur leichteren Beobachtung der Vorschriften sei bemerkt: In Wien ansässige Personen haben sich bei der Polizeidirektion ihren Paß zu versorgen, die in einem andern Orte Wohnenden bei der zuständigen Bezirkshauptmannschaft. Will jemand das Staatsgebiet eines der Nationalstaaten, die auf dem Boden der Monarchie entstanden sind, betreten, so hat er sich auf dem Passe das Paßvisum der betreffenden Gesandtschaft in Wien oder der bezüglichen Paßstelle zu verschaffen. Will zum Beispiel jemand von Wien nach Prag reisen, so muß er sich den Reisepaß bei der Wiener Polizeidirektion lösen und ihn mit dem Visum des tschechischen Gesandten Tusar versehen lassen. Eine Reise von Prag nach Wien erfordert die Beschaffung des Passes bei der Prager Polizei und nachher des Visums beim deutschösterreichischen Gesandten in Prag.

Hält sich ein Reisender, der von Deutschösterreich nach dem Auslande oder von dort nach Deutschösterreich reist, in irgendeinem Orte auf, so muß er den Paß gleich nach seinem Eintreffen dortselbst — in Wien oder Prag bei der Polizei, sonst bei der betreffenden Bezirkshauptmannschaft — neuerlich vidieren lassen. Die Ueberwachung des Reiseverkehres obliegt den alten und neu errichteten Grenzkontrollstellen, den Grenzpolizeikommissariaten und Polizeiexposituren. Die Grenzkontrolle wird an den nachfolgenden Eisenbahnübergangspunkten ausgeübt werden: Feldkirch, Lustenau, Lindau-Reutin, Kufstein, Mitterwalde-Scharnitz, Salzburg, Simbach-Braunau, Passau-Schärding, Freistadt, Gmünd, Waidhofen an der Thaya, Drosendorf, Raabs an der Thaya, Retz, Laa an der Thaya, Hohenau, Marchegg, Hainburg, Bruck an der Leitha, Ebenfurt, Wiener-Neustadt, Fehring, Leibnitz, Wolfsberg, Klagenfurt und Villach. Der Passantenverkehr an den übrigen Grenzen wird durch die Gendarmerie überwacht.

Reichspost

13./III. 1919

214

Strenge Ueberwachung der Reisen nach dem Auslande.

Aus wichtigen wirtschaftlichen, vor allem finanziellen Gründen, werden künftighin Reisen nach dem gesamten Auslande nur auf Grund eines entsprechenden Passes, der, wenn es sich um Ausländer handelt, mit dem Visum der politischen Bezirks-, bezw. der staatlichen Polizeibehörde des Wohnsitzes der Partei versehen sein muß, zulässig sein. Ebenso ist das Ueberschreiten der Grenzen Deutschösterreichs in der Richtung aus dem Auslande nur auf Grund eines ordnungsmäßigen Passes gestattet. Neben der Handhabung der Reisevorschriften obliegt den Grenzkontrollstellen die Ueberwachung der Einhaltung der Devisenvorschriften, der Ein-, Ausfuhr- und Durchfuhrverbote und des Steuerfluchtgesetzes. Außerdem werden die Grenzkontrollstellen dem Auswanderer-, bezw. Rückwandererverkehre ihr besonderes Augenmerk zuwenden. Die Ueberwachung des Reiseverkehres obliegt den bereits früher bestandenen Grenzkontrollstellen und werden an den nachfolgenden Eisenbahnübergangspunkten errichtet: Feldkirch, Lustenau, Lindau-Reutin, Kufstein, Mittenwalde-Scharnitz, Salzburg, Simbach-Braunau, Passau-Schärding, Freistadt, Gmünd, Waidhofen a. d. Thaya, Drosendorf, Raabs a. d. Thaya, Retz, Laa a. d. Thaya, Hohenau, Marchegg, Hainburg, Bruck a. d. Leitha, Ebenfurth, Wiener-Neustadt, Fehring, Leibnitz, Wolfsberg, Klagenfurt und Villach.

Der Reiseverkehr an den übrigen Grenzen, d. h. auf den Straßen und anderen Uebergängen wird durch die Gendarmerie überwacht. In einigen Orten hat übrigens die Finanzverwaltung eigene Grenzüberwachungsstellen eingerichtet.

Österr. Volkszeitung

13./III. 1919

215

Vier Tage von Brünn nach Wien.

Die Fahrt mit dem ersten Zuge nach Aufhebung der Grenzsperre.

Eine Dame, welche mit dem ersten Zuge aus dem tschecho-slowakischen Staate nach Aufhebung der Grenzsperre in Wien eintraf, erzählt folgende Einzelheiten von ihrer Fahrt:

Die Fahrt von Brünn bis Wien dauerte infolge der durch die Paß- und Kontrollvorschriften bedingten, oft stundenlangen Aufenthalte volle vier Tage. Die Kontrolle wird in überaus strenger und umständlicher Weise gehandhabt. In der tschecho-slowakischen Grenzstation Hrnschau müssen sämtliche Reisende den Zug verlassen, die Pässe werden rigoros geprüft und unterdessen durchsuchen tschechische Bahnorgane das Reisegepäck, indem alles rücksichtslos durchgewühlt wird. An Lebensmitteln wird nur die allernotwendigste Wegzehrung gelassen. Die Menge der an der Grenze abgenommenen Lebensmittel soll ungeheuer sein. Die Fahrgäste müssen sich sodann buchstäblich anstellen und solange warten, bis ihr Name verlesen wird. Hiebei spielte sich folgende humoristische Szene ab: Der mit der Paßkontrolle betraute tschechische Beamte rief mit lauter Stimme mehrmals den im Zuge mitreisenden Grafen Franz Schönborn auf, und zwar mit Rücksicht auf die in Böhmen erfolgte Abschaffung aller Adelsprädikate einfach mit „Pane Frantisku Schönborne". Der österreichische Aristokrat war darüber so entrüstet, daß er erst nach mannigfachem Zureden dazu bewogen werden konnte, dem Appell Folge zu leisten.

Nicht weniger peinlich ist die in der deutsch-österreichischen Grenzstation Laa vorgenommene Visitierung. Hier wird nach unabgestempelten Banknoten gefahndet, von welchen bekanntlich jedem Passagier die Mitnahme von bloß 500 K. gestattet ist. Die Durchsuchung ist eine derart strenge, daß selbst die Reiselektüre nicht verschont und durchgeblättert wird. In Laa wurde zwar der Adelstitel des Grafen Schönborn seitens der deutschösterreichischen Behörden respektiert, doch konnte ihn dies nicht dafür entschädigen, daß man ihm ebenso wie vielen anderen Mitreisenden einen namhaften Geldbetrag abnahm, wofür nicht einmal eine Bestätigung ausgefertigt wurde. Ein polnischer Aristokrat mußte trotz lebhaften Protestes an 20.000 Kronen ungestempelter Banknoten abgeben.

Ueber die Zustände im tschecho-slowakischen Staate, und besonders in Prag, berichtet die Dame, daß sie von den Wunderdingen, die man sich in Wien von den dortigen Lebensverhältnissen erzählt, gar nichts bemerkte. Nur wenige vom Glück Begünstigte führen ein auskömmliches Dasein, hingegen leidet die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung bittere Not. Die allgemeine Unzufriedenheit ist soweit gediehen, daß man täglich mit dem Ausbruch ernster Revolten rechnet. Durch die Stadt schwirren die wildesten Gerüchte, besonders oft kehrt die Nachricht von einer angeblichen Ermordung des tschecho-slowakischen Ministerpräsidenten Dr. Kramarz wieder. Infolgedessen hat sich die Prager Polizeidirektion veranlaßt gesehen, die strengste Bewachung aller öffentlichen Gebäude, ferner der Privatwohnungen der angesehensten Politiker zu verfügen. Die Disziplinlosigkeit unter den regulären Truppen kennt keine Grenzen mehr. Die Regierung kann sich nur mehr auf die Legionäre verlassen, doch ist es sehr zweifelhaft, ob diese allein imstande sein würden, einer etwaigen größeren Revolte Herr zu werden.

Lebensmüde Greise.

In den Tagen des Umsturzes, der Drangsal und der Verwirrung haben lebensmüde Greise den Faden der Parzen mit eigener Hand abgeschnitten, um still und stumm in die Arme des Todes zu gleiten, um an seiner Brust die Wonne des Vergessens zu finden.

Der Eine war eine Exzellenz, ein Baron sogar, war Sektionschef in der Kabinettskanzlei des Kaisers Karl. Ein Menschenalter hindurch war ihm der Hof Sinn und Inhalt der Schöpfung gewesen, fühlte er sich im Innersten beglückt, wenn er mit leisen, ehrfürchtigen Schritten über das glatte Parkett der hohen Säle tänzelte, wenn er vor einem Mitglied des Erzhauses zusammenknicken durfte. Vielleicht war er auch einer jener echt österreichischen, allzu österreichischen Geister, die scheinbar über allen Niederungen schweben und über alle Eitelkeiten überlegen spotten, die über jedes Strebertum die Peitsche des Witzes schwingen und doch auf Hintertreppen zu finden sind, ja, die ihre Ränke sogar durch schöne Frauen fördern lassen. Auszeichnungen! Titel! Würden! Das waren die Ideale, die solche Leute in Schwung versetzten. Aber der Glanz der Familie, der der Herr Baron diente, der Prunk dieses Herrschertums, der sich strahlend vor ihm entfaltete, der ihm alles war, verblaßt plötzlich, die schimmernde Pracht um ihn erlosch, und der zweiköpfige Aar, der ihm das höchste Sinnbild irdischer Vollendung gewesen, senkte die Flügel, zuckte in den letzten Krämpfen. Die Orden, um die er gebuhlt hatte, waren jählings wertlos waren, was sie eigentlich von jeher gewesen waren, eitler Tand und nichtiger Zierat. Den alten Freiherrn von Mikes überkam ein Grauen vor dieser Welt, in der es keinen Thron gab und keine Krone, keine Majestät und keine kaiserliche Hoheit. Erst versuchte er sich mittelst eines Rasiermessers den Hals zu durchschneiden und sich so der Republik zu entziehen. Aber böse Menschen retteten ihn und machten ihn wieder gesund. Da ging er denn hin und knüpfte sich auf. Das tat er ganz wie Gevatter Schneider und Schuster, wenn es ihnen hienieden nicht mehr behagt, und sie die kargen Freuden, die ihnen geblüht, satt haben. Er tat's wie ein Spekulant, der in den Irrgängen der Börse niederbricht. Wie ein Spieler, dem der Kartenkönig die Treue nicht gehalten hat. Und er hatte doch gewähnt, der Himmel könnte eher bersten, als daß der Stern der Habsburger unterginge. Hochmütig durchmaß er seinen Weg, wähnte er, seine Stellung, seine Macht, sein Einfluß — das sei unerschütterlich, das müsse dauern in alle Ewigkeit. So lernte der Höfling das einzige, wirklich demokratische Prinzip kennen, die Gleichheit im Leiden, in der Verzweiflung und im Sterben...

Der Nächste war ein deutschnationaler Abgeordneter, Dr. Josef Pommer. Was Baron Mikes der Hof gewesen war, das spanische Zeremoniell, die Rangordnung, die Auszeichnungen, die Titel, das war Pommer das Deutsche Reich, das deutsche Volk. Deutschlands Macht, Deutschlands Größe, Deutschlands Ruhm, das füllte die Seele dieses Mannes aus. Als das siegreiche Banner der Hohenzollern in den Staub stürzte, als der Widerstand eines Heeres, das im Osten und Westen, im Süden und Norden die wunderbarsten Heldentaten vollbracht hatte, gebrochen war, als namenloses wütet. Das Entschlafen des Dritten hat eine stille Würde an sich, die es seltsam ergreifend macht. Mit einer kleinen Dosis von Spott mischt sich das Mitleid, gedenkt man der gewiß vielfach besternten Exzellenz, die Sehnsucht nach dem Nichtsein empfand, weil ihr der Jahrmarkt der Eitelkeiten gesperrt worden war. Die Art, in der der Volksvertreter hinwegging, erweckt eine Teilnahme, die sich mit einem gewissen Widerwillen verquickt. Man muß er kraß, man muß es geschmacklos finden, wenn ein Politiker im Schmerz der Enttäuschung nach dem Küchenmesser greift, um sich abzuschlachten. Wohl, bei den Helden des Altertums war's üblich, daß sie sich in ihr Schwert stürzten, wenn sie den Untergang ihrer Hoffnungen beklagten. Aber das Schwert ist die Waffe des Kriegers und darum würdiger, ins eigene Herz gestoßen zu werden, als ein Werkzeug, das dem häuslichen Betrieb gewidmet ist. Rührend in seiner Schlichtheit ist dagegen das Ende des Mannes, der, solange er geatmet hat, nie die öffentliche Aufmerksamkeit auf sich zog, der sich nie in den Vordergrund drängte und erst durch sein Verzichten und Entsagen für einen Augenblick bekannt wurde. Für die unendliche Liebe, mit der er sein altes Oesterreich umfaßte, hat er nichts haben wollen, keinen Dank, keinen Orden, keine Ehrenstelle, keinen Titel und kein Mandat. Von lauterer Selbstlosigkeit war seine Hingebung, und als sie gegenstandslos geworden, als der Glanz der Vergangenheit zu Nacht und Greuel wurde, da bettete er sich zur Rast, um selbst zu verklingen; um die Atome, aus denen er gebildet war, dem Weltall zurückzuerstatten... Der Friede, der gegen uns ist, er sei mit ihm!...

Julius Ludassy.

M.H.M. 1919

216

16./III. 1919

217

Am Sonntagvormittag.

Schon beim Erwachen ergibt sich das angenehme Gefühl: Heute mußt du nicht stracks aus dem Bett springen, dich eilig anziehen, beim Waschen die Sorgen des Tages überdenken, rasch das Frühstück einnehmen und dich dann in den Kampf um die Elektrische stürzen, diese tägliche Turnei mit vierschrötigen Männern, die dich mit einer Handbewegung vom Trittbrett drängen, oder jener zähen Gattung spitzknochiger Weiblichkeit, die mit Flankenstößen in die Rippen vorgeht, nein, dies alles gibt es heute nicht, du kannst noch ruhig liegen bleiben, und wenn du dich zum Aufstehen entschließest, kannst du es ganz gemächlich unternehmen, dich behutsam ankleiden, sorgfältig rasieren und das Frühstück durch eine, wenn auch kostspielige Zubuße, etwa ein paar Sardinen oder ein Stück Butter, verschönern, denn was liegt daran, heute ist doch Sonntag und unter der Woche gönnt man sich ohnedies nichts...

Bis zum Mittag ist noch eine gute Weile, die für kleinere Unternehmungen ganz hinreichend ist. Wie wäre es etwa mit einem Spaziergang nach Schönbrunn? Jetzt in der herben Frische des Vorfrühlings läßt dieser Park, der trotz Republik und Demokratie noch die gespreizte Haltung des höfischen Regimes zeigt, frei die Phantasie eine heitere Zukunft gestalten, und während noch schüchtern die ersten Blütenkätzchen an den alten Bäumen hervorsprießen, sieht man in Gedanken bereits die durchgreifenden Pläne ausgeführt, wie hier aus dem großen Naturkomplex, der bisher nur den etwas langweiligen Rahmen eines teilnahmlosen Thrones gebildet hat, lebendige Volkswirklichkeit ersteht: In der Menagerie, wo die meisten Käfiggelasse leer oder von melancholischen Raubtierinvaliden beherbergt werden, soll ein moderner Tierpark erstehen, für den die nötigen Raubtierbewohner aus den feindlichen Kolonien hoffentlich die Einreisebewilligung erhalten werden, obzwar wir noch nicht wissen, ob wir mit unserer schwachen Valuta sobald den internationalen Marktpreis für einen Berberlöwen, einen Trupp Kameele, Elefantenbabys oder Krokodilen werden aufbringen und, was noch wichtiger ist, womit wir die ganze gefräßige Gesellschaft werden ernähren können. Wer aber wollte sich an einem Sonntagvormittag mit so nüchternen Wirklichkeitssorgen beschäftigen? In unserer Phantasie ist der volkstümliche Tierpark bereits vorhanden, und wenn wir nur recht aufmerksam in das Rauschen des Märzwindes hineinhorchen, können wir vielleicht auch bereits die Klänge des Lannerschen Schönbrunnerwalzers vernehmen, der auf der Terrasse des reizenden Jausenpavillons, in dem in den letzten Jahren die Papageien untergebracht waren, von einer munteren Kapelle gespielt wird. Für die Eröffnung gäbe es auch kaum eine geeignetere Melodie als die biedermeierlichen Schönbrunner-Weisen Lanners, die zu einer Zeit erstanden, als der finsterste Polizeigeist über diesem Land waltete und man nur als „in Demut ersterbender Untertan" unter der strengen Aufsicht von Leibgendarmen ein wenig in dem allerhöchsten Schloßgarten herumspazieren durfte, sofern dieser nicht gerade für Sommerfeste, Pirutschaden oder andere Amusements des Hofes benötigt und das Volk somit an diesen Tagen ausgesperrt wurde. Wer weiß, ob nicht Lanner, der Vorstadtmusikant und Heurigenspieler, in einer Weinlaune die ganze Gesellschaft von Hofschranzen, hochnasigen Lakaien und Etikettekavalieren hinausgejagt und dem Volk von Wien auf den breiten Rasenflächen dieser wunderschönen Landschaft zum Tanz aufgespielt hat? Noten ließen sich ja nicht durch Zensur unterdrücken, und was Lanner in seinem Walzer erklingen ließ, in keinem Polizeikonzept formulieren...

Doch wo führen uns die Vormittagsgedanken hin? Der Sonntag kann auch trüb mit verhängten Wolken und heftigen Windstößen einsetzen, dann ist es mit dem Spaziergang im Freien nichts. Aber gibt es für zwei bis drei Freistunden nicht in den Museen und Bildergalerien hinreichende Anregung? Freilich darfst du dabei nicht wahllos durch die Säle laufen, aber, wenn du mit dem Vorsatz ausgehst, den Vormittag mit Breughel, Rubens oder Rembrandt zu verbringen oder dir von Waldmüller und Rudolf Alt etwas aus Alt-Wien erzählen lassen willst, dann wirst du in diesem oder jenem Kulturkreis innerlich erhoben und bereichert werden.

Es kann aber auch sein, daß du dich am Sonntagvormittag in den Hausschuhen und der bequemeren Gewandung so wohl fühlst, zumal wenn der Regen an die Fensterscheiben schlägt und das Wasser eintönig über das Gesimse rieselt, daß du am liebsten in der Wohnung bleibst. Dann ergibt sich die beste Gelegenheit, in deinem kleinen Archiv von alten Korrespondenzen, Reiseerinnerungen und Tagebuchaufzeichnungen zu kramen, etwa auch in der bescheidenen Hausbibliothek ein wenig Ordnung zu machen, Bücher aufzuschlagen, die man schon seit langem nicht in der Hand gehabt, oder vielleicht auch die Notenhefte zu revidieren, und bei dieser Gelegenheit halbvergessene Musikstücke wieder mit ein paar Takten erklingen zu lassen.

Freilich, wenn der Himmel blau und unbewölkt ist und die Sonne einladend beim Fenster hereinscheint, dann ist für derlei Reflexionen keine Zeit. Dann nimmst du es trotz der gedrosselten Straßenbahn auf dich, nach St. Veit, in den Prater oder nach Neuwaldegg zu fahren und die ersten Himmelschlüssel und Leberblümchen im hellen Sonnenschein aufzusuchen. So kann der Sonntagvormittag trotz aller Not der Zeiten noch einen freundlichen Schimmer von Lebensbehaglichkeit unserem sonst so eingeschränkten und verarmten Dasein schenken, wenn wir nur die rechte Laune aufbringen, und uns nicht von der Trostlosigkeit des sonstigen Existenzjammers übermannen lassen. Allerdings wäre die Stimmung am Sonntagvormittag erheblich leichter und lustiger, wenn an seinem Ende die wohlbestellte, gutsituierte Mittagstafel gedeckt wäre. Die dünne Schnitte Extremfleisch mit der reichlichen Zutat von Kraut und Graupen sowie der bröselige Kuchen mit dem wässerigen Aufstrich von Gemeindemarmelade sind kein erfreulicher Aspekt, aber die Zeit der Kalbskotelettes, der heurigen Erdäpfel und des Apfelstrudels ist ja nun doch schon in nähere Sicht gerückt, und wenn man den Kommissionsberatungen der Entente und den Verheißungen unserer Regierung vertrauen kann, vielleicht schon näher als man glaubt...

Artur Ernst.

Neues Wiener Tagblatt
16./III. 1919

218

Die elektrische Mitzi.

In den Tagen „gold'ner Rücksichtslosigkeiten", da unbeleuchtete Autos die nachtdunklen Straßen durchrasen, an den Straßenbahnhaltestellen neben dem Boxersport auch die „Magenbeugel"-Industrie erhebliche Leistungen zeigt und in den „Salons" hühnennsider Theaterdamen, die lieber andre für sich „spielen" lassen, außer dem Baccarat, Ecarts usw. auch kartenlosen Genüssen gefrönt wird, kann selbst das Ansehen sonst achtungswerter Zeitgenossen nicht geschont werden. So muß es also gesagt werden, daß Fräulein Mitzi die Valuta, von deren Schlechtigkeit sie schon so oft gehört hatte, für ein Frauenzimmer hielt und, als man im Zusammenhang mit der Aufhebung der Hungerblockade von ihr sprach, zum Gaudium ihrer Zuhörer diese „nixnutzige Fitschen" mit äußerst saftigen Ausdrücken bedachte. Die Berichtigung ihres Irrtums nahm sie gelassen auf. Sie sagte: „Malheur! I bin net dö erste Amtsperson, dö si blamiert hat. D' Hauptsach' is, daß dös G'frett amal gar is. Am 1. April, haßt's, wer'n m'r schon all's ham: Fleisch, Fetten, Kaffee und anstatt 'n Hafer reis an Hoover reis... Juchhu und hurra! Gott schenk' uns dö ewigen Ruah'n! Dös wird a Leb'n wer'n." — „Das Datum ist zwar nicht vertrauenerweckend..." meinte der Professor. — „Ah, dösmal schicken s' uns net in April," beruhigte ihn Mitzi. „Ja, wann's auf dö Schofelnisten in Paris ankumma war' — aber d' Amerikaner ham ja dö „Marianne"... wia s' Frankreich mit'n Spitznam' haßen... recht gern, aber d' „Marie" is ihna do liaber." — Sie mußte ihre Rede abbrechen, denn im Innern des Wagens waren zwei Lehrjungen tätlich aneinander geraten. — „Werd's net glei aufhör'n!" wetterte sie, die beiden trennend. — „Der Schneider hat mi an Spartacisten g'haßen!" schrie der eine. „Weil mi der Tischler an „Burschoah" g'schimpft hat!" rechtfertigte sich der andre und wollte sich neuerlich auf seinen Gegner stürzen. Sie nahm ihn am Kragen und sagte drohend: „Du, Schneider, halt di z'ruck mit'n Gasangriff! Und du Spartakistentischler..." wandte sie sich zu dem andern, „kane so ordinären Ausdrück'! Der Gorillakampf *) zwischen dö Klassen muaß aufhör'n! Was bleibt denn da für'n Master, wanns ös euch selber dö Borsten ausreißts?" — „Der Master darf am gar nimmer beuteln," brummte der Tischler. — „Jessas, richti!" rief Mitzi, „i vergiß ganz... Parlament... Denkschrift... Lehrbuamrat! Oes werd's ja itzt alle kontraktli ang'stellt mit Urlaub, steigender Gage etzetera wia der Slezak. Zwaistundentag, sechs Wochen Lehrzeit und a Villa mit greane Jalousien! 'tschuldigen dö Herrn Räte, daß i g'stört hab'," sagte sie mit einem tiefen Knicks und entfernte sich. — Als sie die Plattform wieder betrat, wollte eben ein Mann von ländlichem Aussehen einsteigen, der ein Schaf an einem Strick nach sich zog. — „Oeha, Herr Vetter!" protestierte sie, den Eingang verstellend, „dös gibt's net." — „Warum denn?" fragte der Landmann verwundert. — „Weil dö Oelektrische a Verkehrsmittel für Menschen is," belehrte sie ihn. — Ein donnerndes Gelächter folgte ihren Worten. — „I waß net, was 's da zum Lachen gibt," sagte sie einigermaßen gereizt. „I kenn' Gott sei Dank mei Vorschrift. Nächstens kummt aner mit an Elefanten daher." — „Der würde die Fahrt nicht aushalten," schmunzelte der Professor, „weil er keine so dicke Haut hat wie der Wiener." — „Wann i's bin, hätten S' mi fahr'n lassen müassen," nahm Wokurka arglistig lächelnd das Wort. Erstaunt und fragend blickte ihn Mitzi an. — „Na ja," antwortete er auf ihre stumme Frage, „zu was haßen S' denn Schaffnerin?" — Allen Anwesenden sträubten sich die Haare auf dem Kopf. Einige sprangen unter heftigen Verwünschungen ab. Mitzi aber ergriff die Hand des entmenschten Witzboldes, sah ihm teilnahmsvoll ins Auge und sagte: „Herr Wokurka, Sö wer'n 's leicht ham, wann S' amal sterb'n... Sö brauchen kan Geist aufz'geb'n. — Endstation!"

Leopold Krenn.

*) Anmerkung des Setzers: Soll wahrscheinlich Guerilla heißen.

Neues Wiener Tagblatt
16./III. 1919

214

Die Reise Brünn-Wien.

Mit Bezug auf die am 13. d. publizierte Darstellung der ersten nach Aufhebung der Grenzsperre von Brünn nach Wien möglich gewordenen Reise erhalten wir vom Grafen Franz Schönborn eine Darstellung, in der es heißt: „Wir fuhren von Brünn nach Wien am 11. d. um 10 Uhr 45 Minuten vormittags mit dem zweiten Zuge, der nach Aufhebung der Grenzsperre von Brünn nach Wien abging. In Hruschan erfolgte von tschechischer Seite die Paß- und Gepäcksrevision. Eine Bestätigung durch Organe der tschechischen Bahnverwaltung, von welcher der Bericht spricht, wurde dabei von keinem Mitglied unsrer Reisegesellschaft wahrgenommen. Die Pässe wurden den im Zuge verbleibenden Reisenden abgenommen, in der Station eingetragen und dann durch Ausrufen ihren Inhabern wieder zurückgestellt. Es entspricht absolut nicht den Tatsachen, daß ich erst bewogen werden mußte, mich zu melden, und ebenso unrichtig ist es, daß die Reisenden von seiten der deutschösterreichischen Grenz- und Bahnorgane in der Station Laa an der Thaya irgendeiner Behelligung ausgesetzt waren. Auch die Behauptung, daß mir ein Mehrbetrag über 500 K. an der Grenze abgenommen wurde, ist unrichtig. Ich kann nur konstatieren, daß sowohl von tschechischer Seite in Hruschan, als auch auf der deutschösterreichischen Seite in Laa an der Thaya die Bahn- und Grenzorgane ihre Pflicht in entgegenkommendster Weise erfüllt haben. Der Zug, mit dem wir die Reise machten, traf am selben Abend um 12 Uhr 15 Minuten in Wien ein. Es entspricht infolgedessen nicht den Tatsachen, daß man zur Reise von Brünn nach Wien vier Tage gebraucht habe. Wenn Reisende in Unkenntnis der behördlichen Bestimmungen ohne Reisepässe oder nur mit mangelhaft ausgestatteten Dokumenten zu reisen versuchen und infolgedessen an der Grenze Schwierigkeiten haben, so trifft das Verschulden hiefür weder die tschechischen, noch die deutschösterreichischen Grenzorgane, sondern nur die Reisenden selbst, und im Interesse derjenigen, die, mit vollgültigen Dokumenten versehen, die Reise machen wollen, ist es wünschenswert, daß nur Reisende mit ordnungsgemäß ausgestellten Pässen die Reise antreten, da sie sonst auch für andre eine Verzögerung der Reise bedeuten.

Franz Schönborn."

* * *

Ferner erhalten wir nachstehende Zuschrift: „In Ihrer Nummer vom 13. d. sowie in verschiedenen andern Wiener Tageszeitungen erschien eine Mitteilung einer Dame über die viertägige Reise Brünn-Wien, welche unrichtige Angaben enthält. Ich bemerke folgendes: Unrichtig ist es, daß eine Reise von Brünn nach Wien vier Tage dauert. Der Gefertigte ist am 10. d. mit dem ersten Zug von Lundenburg über Hohenau in Wien eingetroffen; die Gepäcksrevision in Lundenburg dauerte drei Viertelstunden auf tschechischer Seite, in Deutschösterreich in Hohenau zirka eine Stunde. Der Zug kam statt um 9 Uhr 38 Minuten abends um 11 Uhr 45 Minuten nachts in Wien-Nordbahnhof an. Es ist auch nicht richtig, daß die Tschechen alles wegnehmen. Ich fahre jede Woche (auch während der Grenzsperre) nach Lublin, Radom rc. und bringe jedesmal anstandslos die in Polen eingekauften Lebensmittel durch. Mit der Bitte, diesen Zeilen Raum zu geben, zeichne ich hochachtungsvoll Maximilian Neugebauer, Mauer bei Wien."

Wiener - Stimmen

18./III. 1919

220

Der Zuzug aus dem Osten.

Zeichnung von Fritz Schönpflug.



Wiener: Ist das alles oder kommt noch was nach?"

Neues Wiener Tagblatt

Abschrift
18./III. 1919

221

Wiedereinführung des Schnellzugsverkehres.

Die von uns angekündigte Wiedereinführung des Schnellzugsverkehres zwischen Wien und Prag, ist, wie aus einer Mitteilung unsres Morgenblattes hervorgeht, mit dem heutigen Tage erfolgt. Diese Verfügung berechtigt zu der Annahme, daß der neue Staatssekretär des Verkehrswesens der Verbesserung des vollständig lahmgelegten Personenverkehres seine vollste Aufmerksamkeit zuwenden wird, und daß nunmehr auch in andern Verkehrsrichtungen, vor allem in der Strecke Wien-Krakau, Schnellzüge wieder in Verkehr gesetzt werden. Auch im Verkehr mit Ungarn erscheint eine Verbesserung des Personenverkehres dringlich, zumal da von Prag nach Preßburg schon seit längerer Zeit täglich ein Schnellzug verkehrt.

Neue Freie Presse

18./III. 1919

Schnellzüge auf der Strecke Wien-Prag.

Vom morgigen Tage ab werden Schnellzüge von Wien nach Prag und umgekehrt verkehren. Dieselben sollen am Dienstag, Donnerstag und Samstag von Wien nach Prag, am Montag, Mittwoch und Freitag von Prag nach Wien fahren. Die ersten zwei Touren werden in der Art gemacht, daß morgen ein Zug nach Prag abrollt und schon übermorgen zurückkehrt, Donnerstag der zweite nach Prag geht und Freitag wiederkommt. Die Fortsetzung dieser Aktion ist davon abhängig gemacht worden, daß inzwischen die czechischen Kohlensendungen entsprechend einlaufen. Sollte dies nicht der Fall sein, wird der weitere Schnellzugsverkehr eingestellt. Somit sind nur die ersten zwei Touren fix, die folgenden von dem Kohleneinlauf abhängig.

224

19./III 1919

Der Orientexpreß.

Keine Freigabe für den allgemeinen Verkehr.

Die Schweizer Meldung, daß der „Luxuszug" Paris - Bukarest für den allgemeinen Verkehr freigegeben wurde, ist — wie wir erfahren — unzutreffend. Nach den von uns eingezogenen Erkundigungen ist vielmehr das ursprüngliche Uebereinkommen über den Orientexpreß, wie es nach langwierigen Verhandlungen mit den einzelnen, für die Durchfahrt des Zuges in Betracht kommenden Ländern getroffen wurde, noch unverändert in Kraft. In dieser Vereinbarung ist jedoch von einer unbeschränkten Benützung des Orientexpreß keine Rede; es sind vielmehr für den allgemeinen Personenverkehr und insbesondere für die Mitreise von Nichtangehörigen der Entente starke Einschränkungen vorgesehen, die eine Fahrt im Orientexpreß nur nach Ueberwindung großer Schwierigkeiten möglich machen. Abgesehen von den nur in geringem Ausmaße zur Verfügung stehenden Plätzen im Zuge, sind zum Beispiel für eine Reise nach Paris ganz besondere Voraussetzungen zu erfüllen, so daß der Reiseverkehr auch von diesem Gesichtspunkte aus nichts weniger als „freigegeben" angesehen werden kann. Wem es geglückt sein mag, eine Ausreisebewilligung aus Deutschösterreich durchzusetzen, wird vielleicht bei der Beschaffung der Durchfahrtserlaubnis durch die Schweiz auf unüberwindliche Hindernisse stoßen; und ist man glücklicher Besitzer dieser beiden Dokumente, kann man wohl bis nach Bern gelangen. Hier hat dann der französische Gesandte zu entscheiden, ob man nach Paris einreisen darf oder nicht. Eine Fahrt nach Paris ist also keineswegs so einfach, und die Fahrt im „Luxuszug" ist alles eher als eine Luxusfahrt....

Vorerst ist der Orientexpreß nur wenigen Auserwählten zugänglich, und auch für diese gilt das Grundprinzip: Der Orientexpreß steht nur nach Maßgabe der freien Plätze zur Verfügung, und zwar in erster Reihe für Angehörige der Entente. Das französische Kriegsministerium ist die entscheidende Behörde. Gewöhnlich ist der Orientexpreß schon von Paris aus derart in Anspruch genommen, daß eine weitere Aufnahme von Mitreisenden auf dem Wege nach Bukarest nur in den seltensten Fällen möglich ist. Die Internationale Schlafwagengesellschaft, die als Vermittlungsstelle für den Passagierverkehr in Wien fungiert, ist daher kaum in der Lage, den auf sie einstürmenden Wünschen wegen Benützung des Orientexpreß gerecht zu werden.

Nur innerhalb Deutschösterreichs ist für die Mitreise im Expreßzug eine gewisse Bewegungsfreiheit gegeben. Zwischen Wien und Innsbruck werden nämlich für den von unsrer Bahnverwaltung angekoppelten Klassenwagen Reisende ohne Unterschied der Nationalität aufgenommen. Die Benützung des Expreßzuges auf dieser Strecke wird schon deswegen angestrebt, weil die Fahrtdauer nur etwa 13 Stunden beträgt, während die sonstigen Bahnverbindungen weit mehr Zeit in Anspruch nehmen. Der Expreßzug in der Richtung nach der Schweiz ist jedoch stets vollkommen komplett, so daß es angezeigt ist, sich schon vorher einen Platz im österreichischen Wagen zu sichern.

Im Fahrplan des Orientexpreß ist keinerlei Veränderung eingetreten. Der Zug geht allwöchentlich Dienstag und Freitag von Paris ab, der Gegenzug von Bukarest Sonntag und Mittwoch. Die Abfahrt von Paris erfolgt jedesmal um 7 Uhr 20 Min. abends, von Basel am nächsten Morgen um 9 Uhr, von Zürich um 10 Uhr 55 Min., von Buchs um 2 Uhr 30 Min., von Innsbruck um 8 Uhr 15 Min. abends, von Salzburg um 3 Uhr 5 Min. nachts, von Linz um 5 Uhr 54 Min. morgens. Hier wird ein Wagen nach Prag abgekoppelt. Die Ankunft in Wien (Westbahnhof) erfolgt um 9 Uhr 40 Min. vormittags, die Abfahrt (Nordbahnhof) um 11 Uhr vormittags. In Wien wird der Warschauer Wagen abgekoppelt, ein Wagen Wien-Budapest, ein zweiter Wagen Wien-Bukarest angeschlossen. Die weitere Strecke führt über Marchegg (Abfahrt 12 Uhr 40 Min.), Budapest (Ankunft 6 Uhr 20 Min. abends, Abfahrt 7 Uhr 25 Min. abends), Brassó und Predeal, Ankunft in Bukarest am gleichen Abend 10 Uhr 50 Min. — Der Gegenzug von Bukarest geht jedesmal um 8 Uhr 51 Min. vormittags ab. Er fährt über Predeal (Abfahrt 2 Uhr 51 Min.), Brassó (Abfahrt 4 Uhr 26 Min.), Budapest (Ankunft 9 Uhr 20 Min. vormittags, Abfahrt 10 Uhr 40 Min.), Wien (Ankunft Nordbahnhof 5 Uhr 20 Min. nachmittags, Abfahrt Westbahnhof 6 Uhr 40 Min.), Linz (Abfahrt 10 Uhr 41 Min. abends), Salzburg (Abfahrt 1 Uhr 50 Min. nachts), Innsbruck (Ankunft 8 Uhr früh, Abfahrt 8 Uhr 20 Min.), Zürich (Abfahrt 6 Uhr abends) und Basel (Abfahrt 7 Uhr 55 Min. abends) und kommt in Paris am nächsten Morgen um 7 Uhr 50 Min. an.

Neue Freie Presse

21./III. 1919

Verkehrserweiterung auf der West- und Franz Josefsbahn.

Ab Samstag den 22. d. treten nachstehende Erweiterungen im Zugsverkehr in Kraft: Westbahn: Der um 7 Uhr früh von Wien Wbhf. abgehende Fernpersonenzug Nr. 215 und der um 9 Uhr 45 Minuten abends in Wien Wbhf. eintreffende Fernpersonenzug Nr. 216 werden zwischen Wien Wbhf.-Amstetten sowie der ab Wien Wbhf. 12 Uhr 10 Minuten mittags abgehende Nahpersonenzug Nr. 27 und der um 1 Uhr 55 Minuten nachmittags in Wien Wbhf. eintreffende Nahpersonenzug Nr. 34 in der Strecke Wien Wbhf.-Neulengbach täglich verkehren. Franz Josefsbahn: Der von Wien F. J. B. um 2 Uhr 40 Minuten nachmittags abgehende Nahpersonenzug Nr. 31 und der um 6 Uhr 10 Minuten abends in Wien F. J. B. eintreffende Nahpersonenzug Nr. 38 werden zwischen Wien F. J. B. und Tulln wieder eingeführt und der um 5 Uhr 25 Minuten nachmittags von Wien F. J. B. abgehende Personenzug Nr. 311 und der um 8 Uhr 53 Minuten vormittags in Wien F. J. B. eintreffende Personenzug Nr. 312 werden wieder täglich zwischen Wien F. J. B. und Krems a. d. D. geführt. Im Anschluß an diese beiden Züge werden in der Strecke Krems a. d. D.-Gmünd der von Krems a. d. D. um 8 Uhr 15 Minuten abends abgehende Personenzug Nr. 1311 und der in Krems a. d. D. um 6 Uhr 28 Minuten früh eintreffende Personenzug Nr. 1312 gleichfalls wieder täglich geführt.

21. III. 1919

228

Die Donauschiffahrt und Wiens Zukunft.

Bürgermeister Dr. Weiskirchner über die Verbesserung der Ernährungslage und die kommenden Wahlen.

Der christlichsoziale Bezirkswahlausschuß Wieden veranstaltete am 19. d. in Haindls Saal in der Favoritenstraße unter dem Vorsitz des Bezirksvorstehers Charwat eine zahlreich besuchte Versammlung.

Bürgermeister Abg. Dr. Weiskirchner, mit großem Beifall begrüßt, bespricht zunächst die Gründe und die Notwendigkeit der Teilnahme der christlichsozialen Partei an der Regierung und betont weiters, daß die christlichsoziale Partei mit einer gesunden Sozialisierung als erste begonnen habe. Sie sei es gewesen, die vor einem Vierteljahrhundert den Antrag gestellt hat, Arbeiterkammern und Arbeiterausschüsse zu bilden. Der Gang der Weltgeschichte wäre vielleicht ein anderer gewesen, wenn sich damals die Kreise, die Widerstand leisteten, mit diesem Gedanken befreundet hätten. Redner kommt dann auf den Anschluß an Deutschland zu sprechen, von dem er sagt, daß uns nichts anderes übrig bleibe, als ihn zu vollziehen, weil nur in ihm das Gedeihen unserer jungen Republik erblickt werden könne und fährt dann fort: Was anderes ist die Stellung der Stadt Wien im Falle des Anschlusses. Unsere Partei hat die Pflicht, die Stellung Wiens in der Anschlußfrage mit aller Entschiedenheit zu vertreten. Aus Berlin und Weimar ist uns die Nachricht zugekommen, daß die Stellung Wiens als zweiter Reichshauptstadt die volle Billigung der maßgebenden Faktoren gefunden hat. Wien als zweite Reichshauptstadt hat zur Folge, daß unbedingt der Reichstag eine Tagung in Wien abhalten muß, daß der Reichspräsident eine gewisse Zeit in Wien sich aufhalten muß, daß gewisse Reichsämter für dauernd nach Wien verlegt werden müssen, daß aber auch die große deutsche Republik dann Wien in wirtschaftlicher Beziehung jene Stellung einräumt, welche für unsere Behauptung unbedingt notwendig ist. Es ist unbedingt notwendig, daß der Donauweg eröffnet wird. Wir können als Donauemporium bestehen, wir brauchen Schiffahrtswege, einen Schiffspark und jene Anlagen, die es dem Kaufmann wünschenswert erscheinen lassen, Wien als Hafen- und Umschlagplatz zu benützen. Wir haben die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und den Bayrischen Lloyd, die erste eine österreichische, die zweite eine bayrische Gesellschaft. Ich bin der Meinung, daß es notwendig sein wird, diese beiden Gesellschaften zu vereinigen, um auf der Donau unsere Macht auszunützen, und daß sowohl der Donau—Oder-Kanal und insbesondere auch der Rhein—Main—Donau-Kanal gebaut werden muß, soll Wien seine Bedeutung erhalten. Es ist aber notwendig, daß Wien nicht nur in staatsrechtlicher und wirtschaftlicher, sondern auch in kultureller Beziehung gefestigt wird. Unsere alte deutsche Kulturstätte muß mit jenen Hochschulen ausgestattet werden, die die Bedeutung Wiens in ganz Deutschland festigen. Es muß die Freizügigkeit der Studentenschaft gewährleistet werden; ich möchte bitten, daß außer Heidelberg, Halle usw. auch Wien besucht wird. Ich verlange, daß Wien auch als Musikstadt gewürdigt wird; wir werden uns auch auf diesem Gebiete in unserem großen deutschen Vaterland behaupten. Gegenüber den Anschlußbestrebungen gibt es aber in letzter Zeit auch Trennungsbestrebungen, und zwar geht die Trennung vom Lande aus. Es will das Land Niederösterreich von Wien sich trennen und wenn auch der Trennungsgedanke noch nicht greifbare Formen angenommen hat, so ist doch das sichtliche Bestreben, sich demselben zu nähern. Wenn das zur Tat werden sollte, erhebe ich als Bürgermeister und namens der Gemeindevertretung die Forderung, daß der Stadt Wien das Gebiet erweitert wird, daß wir ein Territorium bekommen zur Hebung unserer Steuerkraft, zur Erweiterung des Baugeländes und zur Erweiterung der Gründe, welche der landwirtschaftlichen Versorgung der Stadt zugute kommen. Wir müssen bei einer Trennung ein Territorium haben, das die volle Entwicklung Wiens für alle Zukunft sichert. Ob die Bauern damit besser fahren, muß ich ihrer Einsicht überlassen. Es wird eine Zeit kommen, wo Wien für die ländlichen Bedürfnisse keine Umlagen mehr zahlt; wir werden unsere Umlagen dann so verwenden, daß sie der Stadt Wien zu Nutz und Frommen gereichen.

Wir haben in der vorigen Woche eine neue Gemeindewahlordnung für Wien geschaffen und morgen wird die neue Wahlordnung für das Land Niederösterreich geschaffen werden. Damit will ich schonend andeuten, daß Sie wieder neuen Wahlen entgegengehen. Es ist nur eine Erleichterung, es wird die Wahl in alle drei Vertretungskörper, Landtag, Gemeinde und Bezirksvertretung, an einem Tage durchgeführt werden. Ich möchte bitten, daß insbesondere auch jene Frauen und Männer, die am 16. Februar zu Hause geblieben sind, diesmal den Weg zur Urne finden möchten. Es kann nicht genug betont werden, welche Bedeutung die kommenden Wahlen haben und wie es Pflicht jedes Staatsbürgers und jeder Staatsbürgerin ist, durch ihre Stimmen maßgebend auf die Zusammensetzung der Vertretungskörper zu wirken. Ich will hier kein Versprechen geben, aber ich hoffe doch, daß in nächster Zeit eine Besserung unserer Ernährungslage eintreten wird. Was wir dafür zahlen müssen, das ist natürlich eine andere Sache. Aber ich gestehe, ich bin im Laufe der Zeit schon so leichtsinnig geworden, daß ich sage: Lebensmittel her, daß unsere Bevölkerung nicht zu hungern braucht, kosten sie, was sie wollen! (Zustimmung.) Die Entente hat einen Kredit von 30 Millionen Dollars eingeräumt. Der Dollar steht zur Krone derart, daß für einen Dollar mindestens 20 Kronen gezahlt werden müssen. Der erste Kredit von 30 Millionen Dollars erfordert daher 600 Millionen Kronen. Wie lange werden wir mit diesem Kredite auskommen? Er läuft nämlich schon vom 15. Jänner, seit der Zeit beziehen wir schon Ententeaushilfen und haben dafür 300 Millionen Kronen beim italienischen Oberkommando deponiert. Mit dem Kredite von 30 Millionen Dollars werden wir bis Mitte Mai auskommen, dann ist der Kredit erschöpft, dann pumpen wir wieder, damit kommen wir vielleicht bis Mitte August aus, dann können wir einige Zeit von unserer Ernte leben und müssen schließlich wieder pumpen. Es werden unsere Enkel und Urenkel noch schwarz vom Zahlen werden, wenn ich daran denke, wie viele Milliarden wir brauchen werden, um wieder in normale Verhältnisse zu kommen. Das ist aber nur der Lebensmittelkredit. Wir brauchen aber auch Rohstoffe, damit die Arbeit wieder einsetzen kann. Da kommt natürlich die Frage: Welche Sicherheiten wird die Entente verlangen? Zuerst pumpen und dann Verpfänden, das ist die Losung der nächsten Jahre. (Bewegung.) Staatskanzler Dr. Renner hat die Worte gesprochen: „Ueber den Toren der Nationalversammlung stehen die Worte Freiheit und Arbeit." Ich stimme diesen Worten zu und füge noch ein drittes hinzu: Freiheit, Arbeit und Gerechtigkeit! (Lebhafter Beifall.) Wir schätzen den Bauer und wir schätzen den Arbeiter. Aber es machen sich Strömungen in unserer Zeit geltend, als ob Bauer und Arbeiter das Um und Auf der menschlichen Gesellschaft wären. Wo bleibt das schaffende und erwerbende Bürgertum? In diesem Sinne habe ich das Wort Gerechtigkeit den zwei anderen Worten beigefügt; wir wollen Gerechtigkeit für alle ehrlich arbeitenden Stände, gewiß für den Bauer, gewiß für den Arbeiter, aber vergeßt nicht, daß auch ein Bürgerstand besteht, der auch das Recht auf Existenz hat! (Stürmischer Beifall.)

Nachdem Dr. Mataja in einer mit stürmischem Beifall aufgenommenen eindrucksvollen Rede die Notwendigkeit der Wiederherstellung der wirtschaftlichen Grundlagen des Staates hervorgehoben und StR. Regierungsrat Schmid die Gemeinde- und Landtagswahlreform besprochen hatte, wurde die Versammlung geschlossen.

Im Stammbeisl.

Schwasser kniff die Aeuglein zusammen, ließ seine Blicke in der Runde umherschweifen, und als sie an Oberberger haften blieben, sagte er:

„Lieber Freund, Du g'fallst ma net! Du gehst z'sammen wia a Hemad in der Wäsch'. Wo i früher 's Bäucherl z' sehg'n g'wohnt war, siech i jetzt'n nix mehr. Vom Stichler red' i gar net, an den war nie was dran, und was 'n Spannagl anlangt . . . ja, um all's in der Welt, wo is er denn?"

„Was willst denn, da bin i ja eh!" ließ sich der Gesuchte vernehmen.

„Ujegerl — jetzt 'n hätt' i Di beinah' net g'sehg'n," sagte Schwasser; „es wird bald soweit kumma, daß ma seine besten Freund' mit frei'n Aug' nimmamehr ausnehma kann, so ausg'runna san s'. Da — schaut 's mi selber an! D' Jacken schwappelt ma um 'n Leib, und in d' Hosen geh' i zwamal eina."

„Sei froh," meinte Oberberger, „da kannst Dir d' Anzüg' in der Mitten auseinanderschneiden lassen und hast statt an zwa; bei die heutigen Kleiderpreis' is dös a großer Vurteil. Uebrigens wann i Di so anschau', mei lieber Schwasser, bist Du sowieso von uns viere no der fetteste. D' Visage is no akkrat so kugelrund wie in die ersten Kriegstag'!"

„Das kommt Dir nur a so vor," verteidigte sich Schwasser. „Vorspiegelung falscher Tatsachen."

„Tu Dir nix an," sagte Oberberger, „i man allerweil, Du laßt Dir a heut' no nix abgeh'n ... i möcht' Dir nit g'raten, daß d' Revision amal über Dei Speiskammerl kommt."

„Und i," erwiderte Schwasser „i möcht's der Revision net raten! Was i hab', dös hab' i, und zum Wegnehma g'hören zwa: Einer, der 's nimmt und der andere, der si 's nehma laßt. Mir derferten s' net kommen, i saget ihnen mei Meinung — aber gründli. Diese Revidiererei raukt ma scho d' längste Zeit in d' Nasen."

„Dös glaub' i Dir gern," knurrte Stichler; „wer was hat, der is d'rüber bös — wer nix hat, so wie unseraner, dem g'freut 's. Und weil so sicher auf an, der was hat, hundert arme Schlicker kommen, bei denen 's Speiskammerl d' galoppierende Schwindsucht hat, so sein d' meisten mit 'n Revidier'n ganz einverstanden. Wann si auer gar a so aufregt" — er sagte dies mit einem Seitenblick auf Schwasser — „dann weiß ma scho, wieviel daß 's g'schlag'n hat."

„I möcht' nur an Vurteil von der ganzen Sach' sehg'n," ereiferte sich Schwasser, „mit 'n Wegnehmen allani is kan Menschen g'holfen, er muß a 's Wegg'nommene krieg'n — und hat bis jetzt'n a nur a anziger Mensch a nur a anzig's Bröserl von die konfiszierten Lebensmittel kriegt? Net aner! Is a anzige Quoten a nur um a halb's Deka erhöht word'n? Ka G'spur von aner Idee. Mannigsmal is die Red' davon, aber dann kommt glei 's Staatsamt für Volksaushungerung daher und erklärt, daß gar kei Drandenken is und daß d' Weaner heilfroh sein müssen, wann s' bei der jetzigen Quoten bleibt. I sag: Ja, guat, revidierts, konfiszierts! Aber schauts dazua, daß 's Volk von die konfiszierten Sachen a an Nutzen hat. So aber hat früher der ane was g'habt und der andere nix, jetzt'n hab'n alle zwa nix, dös is der ganze Unterschied."

Stichler bekam einen roten Kopf. „Und i bleib' dabei," rief er und schlug mit der Faust auf den Tisch, „daß eahner recht g'schiecht, den Herrschaften, die si d' Lebensmittel zentnerweis z'sammg'hamstert hab'n! Soll'n eahner nur all's wegnehma — all's bis aufs letzte Deka, damit d' Großschädleten endli a amal g'spür'n, was Hungerleiden haßt."

„Nur kei Aufregung net," sagte Oberberger begütigend, „mei Meinung is, Ihr habts beide recht, Du a bisserl und der Schwasser a bisserl. Daß der Kampf geg'n d' Großhamsterei und geg'n 'n Schleichhandel was Notwendig's is, dös war die ganzen Jahr' alleweil mei Reden; nur find' i, daß es jetzt'n a bisserl z' spat kommt. Vor drei Jahr hätten s' damit anfangen soll'n, dann hätt' 's an Wert g'habt; heut' is a für d' Katz."

„So schön, Du bist also a so einer, der d' Kapitalisten in Schutz nimmt," knurrte Stichler; „scham Di, dös hätt' i ma net von Dir denkt."

„Red' do kein' Unsinn z'samm'," erwiderte Oberberger, „i — und Kapitalisten in Schutz nehma, daß i net lach'. I man nur: Ma muaß a jede Sach' gerecht beurteil'n. Mi, für mei Person, geht die ganze G'schicht nix an, dös kann i Di versichern. Bei mir daham könntens s' von mir aus revidier'n, so viel als s' woll'n, finden möchten s' nix — außer a paar leere Mehlund Zuckersackln. Mei Frau hebt si d' Sackln immer auf, als „süße Erinnerung" — drinn is scho seit a paar Monat net 's klanste Stäuberl mehr. — Wia i sag', mir für mei Person kann die Revision ganz Wurscht sein, und trotzdem bin i net einverstand'n damit, weil 's so, wie d' Sachen heut' lieg'n und steh'n, kan' Sinn net hat. Wann dös no a Weil' so fortgeht, dann san ma so weit, daß 's net nur keine amtlichen Rationen, sondern a kein Umadumhandel mehr gibt; und weil si heutzutag' d' halberte Weanastadt auf 'n Umadumweg versorgt — net nur d' Kapitalisten, mei lieber Stichler, sondern a ganz klane, anfache Leut' — so kann ma si leicht ausdenken, wohin ma auf die Weis' g'raten.

„Da brauch' i net viel denken — dös sich i ja," sagte Schwasser; „uns Junggesellen geht's am meisten an 'n Kragen. A Wirtshaus nach 'n andern wird zuag'sperrt und i zitt're scho von an'n Tag auf 'n andern, wenn i z' Mittag zum Essen geh', daß i an der Tür vor mein Beisl d' schicksalschwere Ankündigung les': „Wegen Lebensmittelmangel geschlossen!" Und wer is an dem Oelend schuld?" Die vertrakte Revidiererei, sonst gar nix. Wann i a Wirt bin, sperr' i a, bevor daß i mi mit die Herr'n Revisoren in an Dischkurs einlass'. — Apropos, Leopold, was is denn mit Euch? Wie steht 's? Was hört ma? Wollt Oe's s leicht a spirr'n?"

„Wann 's so weitergeht, Herr von Schwasser," erwiderte der Ober, „dann wird wohl nichts anderes übrigbleiben."

„Na, also bitte, da sehgt 's es, da habt 's es!" wendete sich Schwasser an die übrigen. „Auf ans, zwa werd'n ma aus 'n Stammbeisl a no ausg'sperrt sein!"

„Hoffen ma, daß 's so weit net kommt," sagte Oberberger; „i hör' immer von Verhandlungen mit der interalliierten Kommission, von Lebensmittelzügen, die „im Anrollen", die scho so gut wie da sein; vielleicht, daß do endli wos d'raus wird und daß ma über die schauderhafte Zeit no so halbwegs glimpfli wegkommen. Z' wünschen war 's ... Leopold, zahl'n!"

Thomas Berger.

23. III. 1919

229

Der neue Tag
23. III. 1919
231

Klein-Wien und Groß-Stockerau.

Notizen von der Woche.

Nun kommt also, in letzter Weltgeschichtsstunde, Wien doch noch zu seiner Ehre. Was im Zeitenschoße vorbestimmt war, erfüllt sich: Wien wird reichs- und weltunmittelbar, ein eigener geographisch-politischer Begriff, eine Insel im Staatenmeere. Herzogtum Wien unter der Enns.

Was war es auch bisher? Eine Weltstadt, die keine Hauptstadt, eine Hauptstadt, die keine Großstadt war. Ein Schild über dem Geschäfte uneiniger, raufender Kompagnons, willkürlich befestigter Kopf auf zehn Rümpfen. Eine brave Alpenstadt, in die ein Mischmasch fremder Völker einfloß, mit der Zeit in die Breite gebläht und in die Höhe getrieben, um Lustbarkeit fröhlich gesellt, ein Teil deutsch, ein Teil slavisch, ein Teil anders, nichts als rumorender Selbstzweck — die größte, imposanteste Kleinstadt der Welt.

Dies sonderbare Schicksal, außerhalb des Staates zu liegen, dessen Haupt sie war, ergab ein Zweites: auch außerhalb der Zeit zu liegen. Die Verzehrungssteuergrenze zog einen Strich zwischen Wien und der jeweiligen Jahreszahl. Und das von 180 n. Chr. (Marc Aurel) bis 1919. Bis zum Schluß hob und senkte der Chinese im Prater, unberührt vom Weltgeschehen, seinen segnenden Finger — ein Denkmal, das sich die Stadt einst im tiefsten Selbsterkennen setzte. Und gerade da erklärten sich manche Rätsel und Wunder der Stadt. Kein Zweifel: mit ihr war von Gott etwas Metaphysisches gemeint. Er gedachte in ihr der Welt den Geist der Unveränderlichkeit auf ewig zur Schau zu stellen.

Kann sich die Bestimmung schöner versinnbildlichen, als in der geplanten Arealvergrößerung Wiens zu einem regelrechten Land gleichen Namens, in seiner Umwandlung zum selbständigen, eigenberechtigten Staate? Nach Rathauswünschen soll auch Stockerau dazu gehören, Tulln, Korneuburg, Liesing und Fischamend, auf daß die Stadt in Hinkunft ihr eigenes Warenmagazin um sich habe und sich aus eigenem Boden speisen könne. Wien wird ein Staat im Staate. (In welchem, ist noch zweifelhaft.) Damit geschieht dem Sinne nach freilich nichts Neues. Längst, ehe an Deutschösterreich der Neutralisierungsvorschlag erging, war Wien neutralisiert. Es sah unbeteiligt und gleichgiltig auf das Spiel der Nationen, die ihm im Guten und Schlechten als Fremde galten, schaltete sich gern von allem aus, was sie entzweite und einte.

Und da nun auch Stockerau Wien geworden, braucht sich Wien nicht mehr zu schämen, im Lästerermund „Stockerau" zu heißen.

★

In der Stadt, die selbst ein wirklichkeitsüberlebendes Symbol war, überlebten die Symbole bisher die Wirklichkeit.

Es gab kein Leben mehr, aber es gab einen Korso.

Es gab keine Monarchie, aber es gab monarchische Kreise.

Es gab keinen Adel, aber es gab feudale Zirkel.

Es gab nichts zu essen — aber es gab einen Sacher.

Das war ja das Idyllische und Eigentümliche, was wie ein unterirdisches Fortleben von „Kultur" wirkte, daß Begriffe auf eigene Faust ihr Leben fortfristeten, die offiziell und von Rechts wegen gestorben waren; daß die in der Luft hängende Symbole der Vergangenheit Kulissen der Gegenwart blieben. Das war ihre muntere, halb windige, halb kultivolle Eigenart.

Der Begriff „Sacher" war am 8. November 1918 offiziell tot erklärt worden.

Noch offizieller am 16. Februar 1919.

Und doch gab es einen Sacher, ein Bristol, ein Mozart-Restaurant. Lebensart läßt sich schwerer verabschieden als Verfassung und Dynastie.

Darum ist die Schließung jener Gaststätten wesentlicher, umstürzender als alles, was ihr vorausging. Sie bedeutet die Absperrung des Terrains, auf das sich die frühere Gesellschaft und frühere Zeit zurückzog. Sie ist die radikalste Aeußerung unseres „Bolschewismus".

Aber da sich auch der Bolschewismus in Wien zum „Leben und Lebenlassen" bekennt, wird der Sacher wohl nicht für immer geschlossen bleiben.

★

Doch hängt das vorderhand noch von der Volkswehr ab.

Sie ist bis jetzt eine strenge Gleichheitspolizei, achtet mit Sorgfalt auf die Unterbindung des repräsentativen Lebens, duldet nicht, daß das Auge der Not durch das Ueberleben des Luxus gereizt werde.

Bis auch der Luxus in Not ist, wird ihr Regime milder sein.

Anton.

24./III. 1919.

232

Der Paris-Bukarester Expreßzug.

Keine Fahrt über Budapest.

Der gestern fällig gewesene Paris-Bukarester Expreßzug ist fahrplanmäßig vormittags auf dem hiesigen Nordbahnhof eingetroffen. Bei seiner Abfahrt aus Paris war der Umsturz in Budapest noch nicht bekannt. Infolge der Zustände in Ungarn ist eine Weiterfahrt des Zuges über Budapest nicht möglich. Der Zug blieb bis 7 Uhr abends in Wien und fuhr um diese Zeit nach Agram weiter, von wo er wahrscheinlich über Belgrad und das Banat nach Bukarest weitergeleitet werden wird.

Die französische Begleitung des Zuges hat sich mit Paris in radiographische Verbindung gesetzt, um Verhaltungsmaßregeln zu erbitten.

Der Gegenzug aus Bukarest, der gestern eintreffen sollte, ist bisher nicht angekommen und über sein Schicksal ist nichts bekannt.

25. III. 1919

234

Angenehme Mitbürger.

Fahrgäste der Straßenbahn.

Der Musikalische: Er steht neben mir auf der Plattform und pfeift. Er denkt weder an das Plakat: „Das Singen und Musizieren ist verboten", noch an den Zusammenbruch sämtlicher Nerven. Die Anwesenden hoffen, daß er beim Schottentor aussteigen wird. Bei der Haltestelle Oper schaut man mit schmerzverzerrten Mienen auf seine gerundeten Lippen. Er hält das für eine Aufforderung und beginnt mit der zweiten Arie, weil er mit der ersten schon fertig ist. Eine Ohrfeige wird irgendwo im Hintergrund vom Geist der guten Erziehung zurückgehalten. Der Musikalische verläßt den Wagen an der Endstation, nachdem er die dritte Arie beendet hat.

Der Mann mit dem Rechtsstandpunkt: Er hält es für sein Recht, in der Mitte des Wagens stehen zu bleiben und nicht vorwärts zu gehen. Seinetwegen entsteht ein fürchterliches Gedränge beim Aussteigen und Einsteigen. Der Schaffner ist bereits heiser vom Schreien des Rufes: „Vorgehen!" Das Publikum versucht es mit Rempeln und Drängen. Der Mann opfert lieber seine Rippen und Füße als seinen Rechtsstandpunkt. Er steht da wie ein Monument der unzerstörbaren Dummheit und verläßt den Schauplatz zerschlagen und zerquetscht, aber als Sieger.

Die Beleidigte: Sie ist meist bereits im ungefährlichen Alter, besitzt geringe Reste einstiger Schönheit und größere Reste von Friedensschminke. Ist in ihrer Jugend vermutlich galanter behandelt worden. Jetzt wurde sie einfach von der Welle der Andrängenden in den Wagen geworfen. Kocht vor Empörung über die Roheit der Leute, die doch einfach einen späteren Wagen abwarten sollten. Sie wirft Blicke um sich, die einen Unterernährten töten könnten, wenn er Ehre im Leibe hätte. Besonders entsetzlich findet sie einen Herrn, der ruhig auf seiner Bank die Zeitung liest, statt ihr Platz zu machen. Bei einer Umsteigstelle kommt sie zu einem Sitzplatz und zieht mit den Fingerspitzen die Kleider an sich, um mit „diesen Leuten" nicht in Berührung zu kommen.

Die Mitteilsame: Besitzt eine sehr ausgebreitete Verwandtschaft und gibt ihrer Nachbarin mit schallender Stimme genaue Rechenschaft über das Tun jedes einzelnen Mitgliedes der Familie. Interessenten können genau erfahren, wo sich Grete am letzten Sonntag aufgehalten hat und daß Fritz wegen der Grenzsperre vierzehn Tage überhaupt nicht schreiben konnte, aus welchem traurigen Anlasse seine Mama leider in höchster Sorge war. Einem Zweig der Familie geht es anscheinend ganz gut, während zwei andre mit Sorgen zu kämpfen haben, aber es geht jetzt wieder vorwärts. Zwischen der achtzehnten und neunzehnten Nichte steigt die Dame aus und weithin hört man sie im Abgehen sagen: „Klara? Von der könnte ich dir viel erzählen!"

Der Mann mit dem Rucksack: Er könnte so freundlich sein, das Gepäck in die Hand zu nehmen oder unter der Bank zu stecken, wo es weniger im Wege wäre. Aber wir haben jetzt die Freiheit, und er behält den mächtig aufgebauschten Rucksack an den Schultern. Das hat den Vorteil, daß man ihn an den Winterröcken in der Umgebung schön sauber abwischen kann. In dem Sack befindet sich immer etwas Herbes. Man spürt es genau an den Biegungen, wo sein Träger nach rückwärts umfällt und Anlehnung an den Rippenkörben nimmt. Wenn der Mann aussteigt, dreht er sich rasch noch ein bißchen um, damit er sich sicher orientiert, und fegt mit dem Rucksack noch ein- oder zweimal über die Gesichter der kleineren Leute.

Der dritte Mann auf dem Trittbrett: Er hat eine bescheidene Natur und nimmt vom Wagen nicht mehr in Anspruch als den Raum unter seinen Fußspitzen und zwei Klettergriffe an den Messingstangen des Einganges. Das übrige hängt in der Luft. Er hätte unterwegs wiederholt Gelegenheit, eine bequemere Stellung einzunehmen. Aber er ist ein Sonderkünstler und macht auf sich selbst einen fescheren Eindruck, wenn er als Akrobat mitfährt. Ein bißchen hofft er auch, das Fahrgeld zu ersparen. Aus diesem Grunde läßt er alle Leute geduldig aus- und einsteigen und nimmt erst ganz zum Schlusse seine Stellung wieder ein wie ein Pfropfen auf einer vollen Flasche.

Der Mann, der etwas vergessen hat: Das ist der Unangenehmste. Er kann vielerlei vergessen haben. Zum Beispiel, zu Hause zu essen. Das holt er auf der Straßenbahn nach, und man hört ihm deutlich an, daß es ihm schmeckt. Oder er hat vergessen, seine Taschentücher von der Wäscherin zu holen, trotzdem den Armen ein arger Katarrh belästigt. Oder er hat vergessen, vorher die Nagelfeile zu benützen und muß das jetzt unbedingt nachtragen, weil er nachher eine Broschüre lesen muß mit dem Titel „Ueber den Wert der Schönheit". Neben ihm sitzt ein Mann, der vergessen hat, rechtzeitig zu hamstern und nun die feste Ansicht äußert, alle Reichen seien ohne Rücksicht auf die Haltbarkeit des Papiergeldes zu hängen. Am nettesten aber ist der Mann, der vergessen hat, an der vorigen Haltestelle auszusteigen. Er kämpft sich stürmisch durch die ganze Länge des Wagens hinaus und alle Hühneraugen werfen diesem edlen Mitbürger Blicke des schmerzlichen Mitgefühls nach.

Amtsblatt der Stadt Wien

25./III. 1919

236

Donauregulierungs-Kommission.

Die Donauregulierungs-Kommission trat am 12. Dezember 1918 unter dem Vorsitze des Staats-Sekretärs für öffentliche Arbeiten, Johann Zerdik, zur 32. Vollversammlung zusammen.

Der Vorsitzende besprach in eingehender Weise das Projekt der weiteren Ausgestaltung der Donau als Großschiffahrtsweg. Hierin sei ein hervorragendes wirtschaftliches Bindemittel mit dem Deutschen Reich, dem westdeutschen Fluß- und Wasserstraßengebiete, endlich der Ost- und Nordsee zu erblicken. In der baldigen Ausgestaltung dieser großen Handelsstraßen sieht der Redner eines der vornehmsten Werkzeuge für den wirtschaftlichen Wiederaufbau Deutschösterreichs. Er betonte deshalb die Notwendigkeit der ehesten Sicherstellung der technischen und finanziellen Voraussetzungen für diese weitreichenden Arbeiten, insbesondere aber auch für die Verbesserung der Hochwasserverhältnisse bei Wien.

Der Staats-Sekretär gedachte sodann der in Bälde vollendeten 50-jährigen Tätigkeit der Kommission, welche nicht nur der Flußregulierung an sich, sondern auch dem Schutze der Landeskulturen gegen Hochwasser und Eisgänge gewidmet war und deren schöne Erfolge nicht zuletzt der bewährten, auf dem Prinzipe der Autonomie begründeten Organisation der Kommission zu danken seien.

Unter lebhaftem Beifalle richtete der Staats-Sekretär an die Kommission einen Appell zur weiteren intensiven Arbeit zum Wohle Deutschösterreichs und der Stadt Wien, an welcher Arbeit er gerne nach allen Kräften teilnehmen wolle.

Sonach wurde eine Reihe von Veränderungen im Vorsitze und unter den Mitgliedern der Kommission bekanntgegeben. An Stelle des vormaligen Statthalters in Niederösterreich Freiherrn v. Bleyleben, wurde der Landeshauptmann v. Steiner zum ersten und an Stelle des in den Ruhestand getretenen Sektionschefs Siedek, der Sektionschef im Staatsamte für öffentliche Arbeiten, Ing. Rudolf Reich, zum zweiten Stellvertreter im Vorsitze der Kommission ernannt.

Für den ausgeschiedenen Landes-Ausschußbeisitzer Grafen Colloredo-Mannsfeld wurde der Landesrat Josef Zwetzbacher als beratendes Mitglied in die Kommission delegiert. Das beratende Mitglied Sektionschef Herbst wurde seiner Funktion enthoben. Mit der Leitung der Geschäfte der Bau-Direktion wurde der Baurat Ing. Ludwig Brandl betraut.

Infolge des immer mehr fühlbar gewordenen Mangels an Landungs- und Ladeplätzen im Durchstiche erwies sich die Auflassung der am rechten Ufer unterhalb der Stadlauerbrücke befindlichen Schiffmühlenkolonie als notwendig und wurden die Modalitäten dieser Auflassung endgiltig bestimmt. Sodann wurde beschlossen der Bau-Direktion für den Ankauf von freigewordenen der Heeresverwaltung eigentümlichen Materialien behufs Ergänzung des Inventars der Kommission einen entsprechenden Kredit zur Verfügung zu stellen.

Dem Lande Niederösterreich wurde für die Rekonstruktionsarbeiten an der Mündung des Perschlingbaches eine Subvention bewilligt. Weiters wurde beschlossen, an der deutschösterreichischen Staatsanleihe sich mit einem größeren Betrage zu beteiligen.

Ueber Anregung des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner wurde sodann beschlossen, das zur Beratung der Wiener Angelegenheiten eingesetzte Spezial-Komitee ehestens einzuberufen und wird dieses Komitee auch die mit der Ausgestaltung des Donaustromes zusammenhängenden zwischenstaatlichen Fragen in den Rahmen seiner Erörterung vorberatend einzubeziehen haben. Nachdem noch eine Reihe kleinerer und Personal-Angelegenheiten erledigt worden war, wurde die Sitzung geschlossen.

Neue Freie Presse
14./VIII. 1918

23

Der Economist.

Die Tariferhöhungen in Oesterreich und Ungarn.

Von Alexander Freud.

Wien, 13. August.

Am 1. September treten auf allen Eisenbahnen Oesterreichs und Ungarns, gleichviel ob im staatlichen oder privaten Betriebe, neuerlich Tariferhöhungen in Kraft. Es ist bereits mitgeteilt worden, welches Ausmaß diese Erhöhungen haben. Die zurzeit bestehenden Frachtsätze für Kohle werden um 40 Prozent, die Frachtsätze aller übrigen Güter, gleichviel, ob bei eilgutmäßiger oder frachtgutmäßiger Beförderung, um 70 Prozent erhöht; überdies tritt gleichzeitig eine durchaus nicht unbedeutende Steigerung der Manipulationsgebühr ein, das ist jener Gebühr, welche unabhängig von der Länge des Transportweges jedem auf Grund der Einheitssätze gebildeten Frachtsätze hinzugeschlagen wird. Diese Gebühr wird erhöht bei Eilgütern um 25, bei Frachtstückgütern um 15, bei Wagenladungsgütern um 8 H. für 100 Kilogramm. Hingegen wird der am 1. Januar 1918 eingeführte Betriebskostenzuschlag fallen gelassen. Dadurch vermindert sich die Tariferhöhung im Nahverkehr auf etwa 47 Prozent, im Fernverkehr auf etwa 67 Prozent.

Diese im Einvernehmen mit Ungarn durchgeführte Tariferhöhung ist das — vorläufig — letzte Glied einer Kette ähnlicher Maßnahmen, die zu Beginn des Jahres 1917 einander folgend und überholend, begonnen haben. Tariferhöhungen sind während der Kriegszeit in allen kriegführenden und neutralen Staaten Europas in großem Maßstabe eingeführt worden. (Schweden hat erst im Juni dieses Jahres seine Friedenstarife — auch diejenigen für Lebensmittel — um 200 Prozent erhöht.) Auch Deutschland ist von dieser Erscheinung nicht verschont geblieben, wenn sich dort auch die Bewegung, vorsichtig tastend, den Ereignissen folgend, vollzieht. Man hat in Deutschland eine größere Anzahl von Ausnahmetarifen aufgehoben und die Tarife vorerst um 7 Prozent und vom 1. April 1918 angefangen um weitere 15 Prozent hinaufgesetzt. Es verlautet, daß auch in Deutschland neuerliche Tariferhöhungen bevorstehen. Aber der preußische Staatsminister Herr v. Breitenbach hat bei der Beratung des Budgets eine radikale Aenderung der Tarife abgelehnt und ihre überragende Bedeutung für die Volkswirtschaft weit vor die fiskalischen Interessen gesetzt. In keinem der europäischen Staaten sind Tariferhöhungen so häufig und so groß wie in Oesterreich. Man darf nicht vergessen, daß die jetzt eintretende Erhöhung von 40, beziehungsweise 70 Prozent als Plus zu jenen Tarifen hinzukommt, die im Kriege schon mehrmals erhöht worden sind.

Im Januar 1917 begann die Serie der Tariferhöhungen durch Auflassung zahlreicher Ausnahmetarife für den Binnen- und Exportverkehr, dann folgte am 1. Februar 1917 die Einführung der 30prozentigen Verkehrsabgaben, darauf am 1. Januar 1918 die Aufklassifikation, daneben eine 50prozentige Erhöhung der Stückgut- und Eilgutfrachtsätze, darüber hinaus die Einführung des Betriebskostenzuschlages und eine vielfache, zum Teile 100prozentige Erhöhung der Nebengebühren, schließlich Anfang 1918 die vollständige Aufhebung der restlichen Exporttarife. Besonders die Einführung der Aufklassifikation hat die Systematik unseres Tarifwesens gestört. Die Zusammenlegung der heterogensten Güterarten in die gleiche Klasse, die Tatsache, daß, von Ausnahmen abgesehen, die meisten Artikel in Stückgutmengen in die allerhöchste Klasse I versetzt und daß — wieder von Ausnahmen abgesehen — die meisten Güter der Wagenladungsklasse A in die Klasse der Stückgüter verwiesen wurden, hat jede feinere Unterscheidung nach dem Werte und der handelspolitischen Bedeutung der einzelnen Güterarten aufgehoben. Man kann heute in Oesterreich und Ungarn nicht mehr von einem wirtschafts- und handelspolitischen Tarifsystem sprechen. Im Wesen der Tarifpolitik lag es, durch eine möglichst scharfsinnige Unterscheidung in der Anlage und Höhe der einzelnen Tarifsätze die Erzeugung zu fördern und die Preisbildung zu beeinflussen. Daher waren die Güter nach ihrer Tragfähigkeit mit Fracht belastet; daher gab es ein System von Ausnahmetarifen, welches den Bezug von Rohzucker den Zuckerfabriken, von Rohöl den Petroleumraffinerien, von Rohspiritus den Spiritusraffinerien für den Fall erleichterte, als die Endprodukte zum Export gelangten; daher gab es Ausnahmetarife für Gerste an Malzfabriken, für Rohholz an Sägewerke, für Sensenstahl an Sensenfabriken, für Schleifholz an Zellulosefabriken, wenn die Verarbeitung dieser Produkte im Inlande vor sich ging. Die Tarifpolitik war darauf bedacht, unerwünschten Import durch kluge Tarifmaßregeln hintanzuhalten, den Export von Endprodukten nach allen Richtungen zu fördern und im Inlande ungünstig situierte Industrieunternehmungen durch Sondermaßnahmen in ihrer Existenz zu stärken. Gewiß sind alle diese Ideale auch im Frieden nicht erfüllt worden, aber man kann heute rückschauend sagen, daß der österreichische Lokalgütertarif vom 1. Januar 1910 die Voraussetzungen geboten hatte, in seiner Fortbildung den so vielfach differenzierten Ansprüchen der Handelspolitik möglichst gerecht zu werden.

Von alledem sind heute kaum mehr Reste vorhanden. Der Tarif besteht aus einer stumpfen, jede feinere Unterscheidung vermeidenden Güterklassifikation, die Zahl der Ausnahmetarife ist stark reduziert, die Sondermaßregeln sind erloschen. Freilich sind alle Kriegstarifmaßnahmen mehr oder weniger gegen die bessere Einsicht der Regierung von den Verhältnissen erzwungen worden. Auch die neueste Tariferhöhung lag nicht in der Absicht des Eisenbahnministeriums. Eine gleichmäßige, „lineare" Tariferhöhung, wie sie nun wieder eingeführt wird, muß jedem Fachmann ein Greuel sein. Daß Zuckerrübenschnitzel und Raffinadezucker, Eisenerze und Stahlwaren, Bruchsteine und Seidenwaren perzentuell gleichmäßig erhöht werden, ist weder das Ideal der kommerziellen Sektion des Eisenbahnministeriums noch des Tariferstellungsbureaus, welches die Sisyphusarbeit der Tarifbildung nach fortgesetzt sich erneuernden Grundlagen besorgt.

Das Streben nach Schaffung von Mehreinnahmen könnte bessere Erfüllung finden durch Wiedererrichtung eines individualisierenden Tarifes. Dieser Weg ist auch im Februar dieses Jahres von dem Leiter der kommerziellen Sektion des Eisenbahnministeriums als der allein richtige bezeichnet worden. Die mühsamen und schwierigen Vorarbeiten zur Ausgabe eines individualisierenden Tarifes sollen auch in Angriff genommen und so weit gediehen sein, daß es möglich schien, den neuen Tarif mit Beginn des kommenden Jahres herauszubringen. Man kennt die Ursachen, die die Vollendung dieses Planes verhinderten. Die sprunghafte Steigerung der sachlichen Auslagen, vor allen Dingen aber die nicht weiter hinauszuschiebende Regelung der persönlichen Auslagen und die parallel laufenden Absichten der ungarischen Regierung nötigten zu einer Maßregel, die die Eignung besitzt, rasch, man könnte sagen mühelos, ungeheure Mehreinnahmen zu bringen.

An einigen Beispielen soll die Bewegung der Gütertarife im Kriege und das ziffermäßige Ausmaß der Tariferhöhungen gezeigt werden.

Die Frachtsätze sind in Heller für je 100 Kilogramm angegeben.

Steinkohle, 10.000 Kilogramm, Ostrauer Revier-Wien Nordbahnhof:

Januar 1917 83·6, dann 109, dann 125, dann 132, ab 1. September 1918 **161**.

Oberschlesische Steinkohle, 10.000 Kilogramm, nach Wien Nordbahnhof:

1. Januar 1917 104·4, dann 136·4, dann 152·4, dann 156·9, dann 173·8, 1. September 1918 voraussichtlich **217**.

Braunkohle, 10.000 Kilogramm, Brüx A. T. E.-Prag Franz Josefsbahnhof:

1. Januar 1917 54, dann 71, dann 75, dann 80, dann 96, ab 1. September 1918 **120**.

Butter, Margarine, Eier, Käse, Fleisch, Würste als Eilstückgut:

Auf einer Strecke von Kilometern	Ab 1. Januar 1917	Dann	Dann	Ab 1. September 1918	Erhöhung in Prozenten
100	150	195	769	**1248**	732
200	276	359	1412	**2341**	748
300	390	507	2005	**3349**	759

Kartoffeln, frische, bei 10.000 Kilogramm:

100	49	64	80	117	139
200	73	95	111	170	133
300	90	117	153	207	130

Zeitungsdruckpapier, nicht satiniert, in Rollen, 10.000 Kilogramm:

100	66	86	139	218	230
200	113	147	260	372	229
300	153	199	306	501	227

Schnittholz, 10.000 Kilogramm:

100	59	77	113	173	193
200	86	112	180	287	234
300	107	140	232	376	251

Ordinäre Eisenware, 10.000 Kilogramm:

100	92	120	185	296	222
200	160	208	323	530	231
300	215	280	441	736	242

Gerberlohe, 10.000 Kilogramm:

Auf einer Strecke von Kilometern	Ab Dezember 1916	Dann	Dann	Dann	Ab 1. September 1918	Erhöhung in Prozenten
100	45	55	72	113	173	284
200	61	81	106	180	287	349
300	79	102	133	232	376	376

Wenn nun auch eine lineare Tariferhöhung als handelspolitisch verfehlt bezeichnet werden muß, so wird man — leider — die Anschauung teilen müssen, daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen eine Erschütterung des Güterverkehres nicht zu besorgen ist. Die Tarifpolitik, deren Aufgaben oben in kurzen Umrissen gezeigt wurden, findet in der Gegenwart kein Feld für ihre Betätigung. In einer Zeit, in welcher der Wert der Waren fast täglich steigt, in welcher von einer regelmäßigen Gütererzeugung kaum mehr die Rede sein kann, in welcher die Transportmöglichkeiten alles und die Höhe der Transportkosten beinahe nichts sind, in welcher Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrverbote, Rayonierung und zentrale Bewirtschaftung jeden freien Güterverkehr behindern, können auch die neuesten Tarife kaum für die Güterbewegung von großem Nachteil sein.

Was das Ausmaß der Tariferhöhung betrifft, so ist die Richtigkeit des Arguments unbestritten, daß das Verhältnis zwischen Warenpreis und Frachtpreis trotz dessen Erhöhung noch immer günstiger ist, als es im Frieden war. Die neuen Tarife mögen verdoppelt, verdreifacht, ja selbst verfünffacht sein — nur bei gewissen Eilgütern gehen die Erhöhungen noch darüber — der Preis der verfrachteten Güter hat sich durchschnittlich verzehnfacht, wo nicht verhundertfacht. Freilich ein gewichtiges Bedenken kann auch bei dieser nihilistischen Anschauung über die Bedeutung von Transportpreisen nicht unterdrückt werden. Die Tariferhöhungen sind notwendig geworden, insbesondere weil die Löhne der Eisenbahnbediensteten erhöht werden mußten, und ein großer Teil des Mehrertrages wird diesem Zwecke zugeführt werden. Allein die Produzenten und Händler von Lebensmitteln und sonstigen Bedarfsartikeln sind nicht gehindert, die Tariferhöhungen zu überwälzen, und so werden die Millionen, welche durch die Tariferhöhung hereingebracht werden, in den Preisen alles zum gemeinen Leben Notwendigen zum Ausdrucke kommen. So erscheint es nicht ausgeschlossen, daß der Kreislauf sich fortsetzt und die Serie der Tariferhöhungen Wiederholungen erfährt.

Zur Berechnung des finanziellen Effekts der neuesten Tariferhöhungen fehlen dem Außenstehenden die Grundlagen. 500 Millionen sind genannt worden. Aber in diesem Betrage ist das Erträgnis der Verkehrsabgaben, die in die Tarife eingerechnet und gleichfalls von den Frachtzahlern zu tragen sind, nicht einbezogen. Mit den Verkehrsabgaben wird man den Effekt der Tariferhöhungen — auf Grund des heutigen Verkehrs — für die Staatsbahnen allein mit 600 Millionen Kronen annehmen dürfen. Die Lage der staatlichen und privaten Bahnen Oesterreichs und in Ungarn hätte nicht so drastischer Mittel zu ihrer Besserung bedurft, wenn der Militärtarif rechtzeitig auf ein den Kosten des Betriebes entsprechendes Niveau gebracht worden wäre. Von Erhöhungen ist der Militärtarif verschont geblieben, nur die 30prozentigen Verkehrsabgaben haben auch ihn betroffen. Schon im November 1917 wurde versichert, daß die Verhandlungen wegen Erhöhung des Militärtarifs im Zuge seien. Jetzt endlich stehen sie vor ihrem Abschlusse. Die Erhöhungen sollen sich zwischen 50 und 70 Prozent der heutigen Taxen bewegen. Die Mehreinnahmen werden für die Staatsbahnen auf 100 Millionen Kronen per Jahr geschätzt.

Die neuen Tarifmaßnahmen werden wahrscheinlich, wie dies auch mit den Verkehrsabgaben und mit der Aufklassifikation der Fall war, mit Gültigkeit bis zu einem bestimmten Termin kundgemacht werden. Das kann nicht hindern, daß neue lineare Erhöhungen kommen könnten oder daß das Provisorium verlängert wird. In das durch den Krieg hereingebrochene Chaos unserer Volkswirtschaft, das in der Geldentwertung seinen schmerzlichsten Ausdruck findet, sind eben auch die Eisenbahntarife mit hineingerissen worden.

Pester Lloyd
16./VIII. 1918

Ein Großschiffahrtweg von der norddeutschen Küste nach dem Schwarzen Meer.

Von Dipl.-Ingenieur J. Jaßniger.

Budapest, 15. August.

I.

Die Frage der Herstellung eines Großschiffahrtweges von der norddeutschen Küste nach dem Schwarzen Meer hat durch den gegenwärtigen Weltkrieg und durch die nach dem Friedensschlusse zu beginnende wirtschaftliche Regeneration der mitteleuropäischen Staaten schwerwiegende Bedeutung erlangt. Es ist daher erklärlich, daß diese Frage die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich lenkt. In Anbetracht der Wichtigkeit der Sache und der Größe der Verantwortung, mit der ein positives Urteil in dieser Angelegenheit verbunden ist, sehen wir uns veranlaßt, die Frage einer der Großschiffahrt im weitesten Umfange dienenden Wasserstraßenverbindung von der norddeutschen Küste nach dem Schwarzen Meer einem eingehenden Studium zu unterziehen. Aus diesem Studium und den hieraus gezogenen Schlußfolgerungen wird sich nicht nur die Dringlichkeit dieser Wasserstraße, sondern auch deren zweckmäßigste geographische Lage und die Wahl der hiezu in Anspruch zu nehmenden fließenden Gewässer klar ergeben.

Im gegenwärtigen Weltkriege haben die Ententemächte nicht nur den Seeverkehr der mitteleuropäischen Staaten gänzlich ausgeschaltet, sondern auch durch rücksichtslose Beseitigung des internationalen Seerechts dieser Staatengruppe einen Fingerzeig gegeben, wessen sie sich in einem künftigen Kriege von seiten der Ententemächte zu versehen haben wird. Außerdem ist der größte Teil des Atlantischen Ozeans an der europäischen Westküste, speziell entlang der französischen Küste, des Canal de la Manche, der Nordsee, ebenso der größte Teil des Mittelländischen Meeres durch schwimmende Minen verseucht, die Jahre hindurch die Seeschiffahrt gefährden werden. Hiezu tritt noch der Umstand, daß in den Ententestaaten, in der nordamerikanischen Union ein Haß gegen Deutschland sich geltend macht, der die künftigen Handelsverbindungen Mitteleuropas mit diesen feindlichen Mächten wenn auch nicht unmöglich machen, doch jedenfalls so erschweren wird, daß erst nach geraumer Zeit ein normaler Zustand wieder eintreten kann.

Angesichts dieser Tatsachen sind die mitteleuropäischen Staaten bemüßigt, sich um neue Bezugsquellen für die zur heimischen Industrie notwendigen Rohprodukte sowie Lebensmittel und um neue Absatzgebiete für ihre Industrieerzeugnisse zu kümmern. Diese Bezugsquellen und Absatzgebiete sind der Orient, die asiatische Türkei und Persien. Sowohl die geographische Lage als auch das wohlverstandene Eigeninteresse wird auch Rußland veranlassen, den wirtschaftlichen Anschluß an die Mittelstaaten zu suchen. Die reelle Handlungsweise der Regierungen Oesterreich-Ungarns und Deutschlands, das humane Vorgehen, das sie in den von ihnen besetzten Gebieten beobachten, die Korrektheit ihrer Verwaltung haben ihnen bei der Bevölkerung, speziell in Bulgarien und der Türkei, ganz besonders bei der mohammedanischen Welt, große Sympathie erworben. Diese Sympathie wird noch dadurch erhöht, daß eine bedeutende Anzahl deutscher und österreichisch-ungarischer Fachmänner ihre Fachwissenschaft in den Dienst dieser Länder gestellt haben, wodurch diese Staaten in wirtschaftlicher Beziehung erst jetzt der Kultur erschlossen wurden.

Nach dem Friedensschlusse werden die Resultate dieser Kulturarbeit sichtbar zutage treten. Die natürlichen Schätze des Mineralreiches, der Pflanzen- und Tierwelt, an denen namentlich die asiatische Türkei so reich ist, werden gehoben werden; eine vielseitige und gründliche Bodenkultur wird Platz greifen; Bergbau und Hüttenwesen werden erstehen. Günstige klimatische Verhältnisse, verbunden mit kulturtechnischen Arbeiten, wie Entwässerungen, Berieselungsanlagen, werden die Kultur von Baumwolle und Reis vorteilhaft beeinflussen. Auf diese Art wird die asiatische Türkei Rohprodukte liefern, die die Industrie Deutschlands und Oesterreich-Ungarns versorgen und diese Staaten von den überseeischen Bezugsquellen, namentlich von der nordamerikanischen Union, unabhängig machen. Deutschland und Oesterreich-Ungarn hingegen werden ihre Industrieerzeugnisse, sowie Kohle, Bauhölzer nach dem Orient befördern. Hiezu tritt noch das beträchtliche Quantum an Petroleum von Rumänien und der Ostküste des Schwarzen Meeres, das in Mitteleuropa Verwendung findet.

Ueber den Umfang des zu erwartenden Verkehrs liegen noch keine Daten vor; man kann sich aber eine Vorstellung hievon machen, wenn man die künftige Produktionsfähigkeit der asiatischen Türkei in Rechnung zieht, die eine natürliche Ausdehnung von 1,400.000 Quadratkilometern besitzt, somit ein Areal, das jenem von Oesterreich-Ungarn und Deutschland zusammengenommen gleich ist. All dies vereint wird eine Tätigkeit im Verkehrswesen hervorrufen, zu deren Bewältigung die nach dem Orient führende Bahnlinie, die in Bagdad mündet, selbst bei doppelgeleisiger Anlage nicht genügt. Nur eine für den Großschiffahrtbetrieb eingerichtete Wasserstraße ist zur Lösung dieser Aufgabe berufen. Nach dieser Darlegung der Verhältnisse, die mit zwingender Notwendigkeit auf die Herstellung eines Wasserweges hinweisen, gehen wir zu seiner geo- und hydrographischen Erörterung über.

Die hervorragendsten Hydrographen Europas sind übereingekommen, sämtliche fließenden Wässer unseres Kontinents in folgendes System einzureihen. An der Südspitze Spaniens, bei Gibraltar, beginnt jene große europäische Hauptwasserscheide, die, die Pyrenäische Halbinsel, Frankreich, die Schweiz, Süddeutschland, Oesterreich-Ungarn, Polen durchziehend und im großen sarmatischen Tieflande verlaufend, den europäischen Kontinent in hydrographischer Beziehung in zwei große Gebiete teilt, von deren einem sämtliche Gewässer dem Becken des Mittelmeeres und seinem Nebenmeere, dem Schwarzen Meere, zufließen, während die Wässer des anderen Gebietes in das nördliche Polarmeer und den Atlantischen Ozean, samt dessen Nebenmeeren, der Nord- und Ostsee, einmünden. Von den Flüssen Mitteleuropas können wir nur jene in Betracht ziehen, die durch ihre Schiffbarkeit zur Herstellung der geplanten Wasserstraße herangezogen werden können. Es sind dies die Donau, die dem ersteren Gebiete, nämlich dem Schwarzen Meere, angehört, während der Rhein und die Elbe der Nordsee, die Oder der Ostsee, somit dem letzteren Gebiete tributär sind. Da die Donau der einzige schiffbare Strom Mitteleuropas ist, der zum Schwarzen Meere führt, so folgt daraus, daß jeder der übrigen drei genannten Flüsse durch einen Schiffahrtkanal mit diesem Strome verbunden werden muß, um eine Wasserstraße von der deutschen Nordküste nach dem Schwarzen Meer zu bilden. Auf diese Art entstehen drei Varianten: Rhein—Donau, Elbe—Donau und Oder—Donau. Alle diese Wasserstraßen sind gewiß sehr nützlich, da sie aber nicht gleichzeitig zur Ausführung gelangen können, so handelt es sich vorerst, zu konstatieren, welcher von ihnen die Priorität der Ausführung zukommt. Heute sind zwei Gesichtspunkte zu berücksichtigen: zuerst der wirtschaftliche und dann der technische.

Was den wirtschaftlichen Gesichtspunkt anbelangt, so kann man das Deutsche Reich in drei Gebiete teilen: das erste erstreckt sich von der deutschen Westgrenze über den Rhein bis zur Elbe und ist dadurch charakterisiert, daß es die dichteste Bevölkerung besitzt, daß daselbst Bergbau, Hüttenwesen, Textil-, Maschinen- und chemische Industrie einen solchen Umfang erreicht haben, daß die Agrikultur volkswirtschaftlich dagegen zurücktritt. Man bedenke nur, daß im Anfange dieses Jahrhunderts die Kohlenförderung im Ruhrgebiet 45,000.000 Tonnen oder 4,500.000 Waggonladungen umfaßte, nahezu fünf Prozent der gesamten jährlichen Weltproduktion, um sich einen Begriff von dem Umfange der nur auf diesem Gebiete herrschenden Tätigkeit zu bilden. Das zweite Gebiet umfaßt den Landesteil zwischen Elbe und Oder; hier ist die industrielle Tätigkeit wohl noch sehr bedeutend, allein der Ackerbau macht sich schon stark geltend. Das dritte Gebiet reicht von der Oder bis zur Ostgrenze Deutschlands. Hier tritt die Industrie in den Hintergrund und die Bodenkultur überwiegt. Diese kurze Andeutung genügt, der Rhein-Donau-Wasserstraße die Priorität einzuräumen, da ja das zugehörige Gebiet die größte Alimentationsfähigkeit einem Wasserwege bietet.

Spricht schon der volkswirtschaftliche Gesichtspunkt zugunsten der Rhein-Donau-Wasserstraße, so begegnen wir in der folgenden Darlegung der hydrographischen und hydrotechnischen Momente die Hauptmotivierung für die einzig richtige Wahl dieses Wasserweges. Wir halten diese Motivierung für viel zu wichtig, als daß wir mit Stillschweigen darüber hinweggehen sollten. Die Verbindung zweier Flüsse behufs Herstellung eines kontinuierlichen Wasserweges hat zur Voraussetzung, daß die zu verbindenden Wasserläufe schiffbar sind; diese Verbindung kann nur mittels eines Schiffahrtkanals erfolgen. Von allen deutschen Flüssen haben die Donau und der Rhein die Kriterien der Schiffbarkeit in ausreichendem Maße, was hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben ist, daß beide Ströme aus dem reichhaltigsten Quellengebiet Europas, den Alpen, die für die Schiffbarkeit notwendigen Wassermengen schöpfen. Namentlich sind es die Alpengletscher, die durch ihre erst im Hochsommer beginnende Schneeschmelze beiden Strömen gerade um diese Jahreszeit ihre Schiffbarkeit sichern, wo auf den anderen Flüssen Deutschlands, die an und für sich nicht reichlich genug Wasser führen, die Schiffahrt mit Schwierigkeiten zu kämpfen hat. Dieses Moment ist um so wichtiger, als ja gerade im Sommer und Herbst die Schiffahrt sich am lebhaftesten gestaltet.

(Ein zweiter Artikel folgt.)

Die Zeit
19./VIII. 1918

Erscheint in jeder zweiten Montag-Ausgabe der „ZEIT".

Fahrplan-Auszug der „ZEIT"

Richtiggestellt bis zum 18. August 1918.
Alle früheren Ausgaben sind ungiltig.

Abfahrtzeiten der Fernzüge von Wien

Wien-Nord-Bahnhof

2.00 früh Gem. Zg. nach Lundenburg, Brünn, Ung.-Hradisch, Vlarapass, Hullein, Kremsier, Friedek-Mistek, Prerau, Olmütz, Neutitschein, Schönbrunn-W., Oderberg, Teschen, Krakau, Przemysl, Lemberg

7.20 früh Perszg. nach Lundenburg, Ung.-Hradisch, Vlarapass, Hullein, Kremsier, Friedek-Mistek, Prerau, Olmütz, Sternberg, M.-Schönberg, Jägerndorf, Neutitschein, Schönbrunn-W., Troppau, Jägerndorf, Ziegenhals, Oderberg, Teschen, Bielitz, Krakau, Przemysl, Lemberg, Tarnopol, Podwoloczyska, Brody, Stanislau, Czernowitz

7.30 früh Perszg. nach Lundenburg, Brünn

8.12 vorm Balkzg. (nur Mittw. u. Samst.) nach Marchegg, Budapest, Belgrad, Nisch, Sofia, Konstantinopel

12.20 nchm. Perszg. nach Lundenburg, Brünn, Ung.-Hradisch, Kunowitz, Hullein, Kremsier, Friedek-Mistek, Prerau, Olmütz, Sternberg, M.-Schönberg, Neutitschein, Schönbrunn-W., Troppau, Oderberg

2.20 nchm. Schnzg. nach Lundenburg, Hullein, Kremsier, Friedek-Mistek, Prerau, Olmütz, Sternberg, Mähr.-Schönberg, Neutitschein, Schönbrunn-W., Bielitz, Teschen, Breslau, Berlin, Trzebinia, Kowel, Krakau, Przemysl, Lemberg, Stanislau, Czernowitz

2.40 nchm. Perszg. (nur für Militärpers.) nach Lundenburg, Prerau, Schönbrunn-W., Oderberg, Krakau, Przemysl, Lemberg

4.45 nchm. Perszg. nach Lundenburg, Brünn, Prerau, Schönbrunn-W., Troppau, Jägerndorf, Ziegenhals, Oderberg, Warschau, Krakau, Rzeszow

6.20 abds. Schnzg. nach Lundenburg, Brünn

7.10 abds. Perszg. (ab Lundenburg nur für Militärpers.) nach Lundenburg, Prerau, Schönbrunn-W., Oderberg, Kowel, Krakau, Przemysl, Lemberg

8.30 abds. Schnzg. nach Lundenburg, Prerau, Schönbrunn-W., Troppau, Jägerndorf, Ziegenhals, Oderberg, Teschen, Breslau, Berlin, Bielitz, Trzebinia, Kowel, Krakau, Przemysl, Lemberg, Tarnopol, Podwoloczyska, Odessa, Brody, Kiew, Stanislau, Czernowitz

8.48 abds. Perszg. nach Lundenburg, Hullein, Kremsier, Friedek-Mistek, Prerau, Olmütz, Sternberg, M.-Schönberg, Jägerndorf, Neutitschein, Schönbrunn-W., Troppau, Jägerndorf, Ziegenhals, Oderberg, Teschen, Breslau, Berlin, Bielitz, Trzebinia, Kowel, Warschau, Krakau, Przemysl, Lemberg, Tarnopol, Brody, Stanislau, Czernowitz

9.26 abds. Balkzg. (nur Mont. u. Donnst.) nach Znaim, Iglau, Gr.-Wosek, Leitmeritz, Schreckenstein, Tetschen, Dresden, Berlin

Wien-Süd-Bahnhof

5.05 früh Perszg. nach Payerbach-Reichenau

6.10 früh Perszg. nach Oedenburg, Nagykanizsa, Barcs [über Wr.-Neustadt]

7.45 vorm. Schnzg. nach Leoben, Villach, Tarvis, Udine, Conegliano, Klagenfurt, Görz

7.55 vorm. Schnzg. nach Graz, Marburg [Klagenfurt, Villach, Trient und Udine, Conegliano, Motta di Livenza, über Marburg], Laibach, Fiume, Pola, Triest, Cervignano, S. Stino di Livenza

8.10 vorm. Perszg. nach Leoben, Villach, Klagenfurt, Graz-Marburg, Agram, Steinbrück, Laibach, Fiume, Triest, Pola, Görz, Cormons, Udine, Conegliano, Motta di Livenza

10.10 vorm. U.-Pz. (nur für Militärpers.) nach Leoben, Klagenfurt, Villach, Tarvis, Udine, Conegliano, Motta di Livenza

10.50 vorm. Perszg. nach Payerbach-Reichenau

4.20 nachm. U-Perszg. (nur für Militärpers.; für Zivilreisende nur von Wien bis Bruck a. d. M. mit Fahrkarten über Payerbach-R.) nach Bruck a. d. M., Leoben, Villach, Tarvis, Conegliano

4.25 nachm. Perszg. nach Payerbach-Reichenau

5.40 nachm. Perszg. nach Wr.-Neustadt

7.00 abds. Perszg. nach Payerbach-Reichenau

7.20 abds. Perszg. nach Oedenburg, Nagykanizsa, Barcs, Agram [über Wr.-Neustadt]

8.30 abds. Schnzg. nach Graz, Marburg [Klagenfurt, Villach, Trient über Marburg], Agram [über Steinbrück], Laibach, Fiume, Pola, Triest, Görz, Cormons, Udine, Conegliano, Motta d. L.

8.40 abds. Perszg. nach Wr.-Neustadt

9.40 abds. U.-Perszg. nach S. Stino di Livenza [über Laibach], Cervignano

9.50 abds. Perszg. nach Leoben, Villach, Udine, Conegliano, Motta d. L. Graz, Marburg [Klagenfurt, Triest, über Marburg], Laibach, Fiume, Pola, Triest

Wien-Franz Josef-Bahnhof

6.15 früh Perszg. nach Eggenburg, Schwarzenau, Zwettl, Waidhofen a. d. Th., Zlabings, Gmünd

6.55 früh Perszg. nach Absdorf-H., Krems a. d. D., Gars, Horn, Spitz a. d. D., Grein (Bad Kreuzen)

8.00 vorm. Schnzg. nach Budweis, Pilsen, Marienbad, Karlsbad, Eger, Franzensbad, Joachimsthal

8.20 vorm. Perszg. nach Eggenburg, Sigmundsherberg, Horn, Göpfritz, Raabs, Gmünd, Gr.-Gerungs, Heidenreichstein, Wesely-M., Tabor, Neuhaus, Prag, Budweis, Kruman, Salnau, Kaplitz, Wodnan-C., Moldautein, Prachatitz, Wallern i. B., Protiwin, Pisek, Pribram, Zditz, Strakonitz, Winterberg, Horazdovic-B., Klattau, Pilsen, Eisenstein, Taus, Furth i. W., Pladen, Saaz, Tachau, Marienbad, Karlsbad, Eger

11.05 vorm. Perszg. nach Absdorf-H., Krems a. d. D., Gars, Horn (an Sonn- u. Feiert. auch nach Spitz a. d. D., Marbach, Maria-Taferl)

12.20 nachm. Perszg. nach Absdorf-H., Krems a. d. D., Gars, Horn, Eggenburg, Sigmundsherberg, Horn, Pulkau, Göpfritz, Raabs, Schwarzenau, Zwettl, Waidhofen a. d. Th., Gmünd, Gr.-Gerungs, Heidenreichstein, Wesely-M., Tabor, Neuhaus, Prag, Budweis, Kruman, Gojau, Protiwin, Pisek, Pilsen, Pladen, Saaz, Marienbad, Eger, Falkenau, Elbogen, Karlsbad, Johanngeorgenstadt, Joachimsthal, Asch, Hof

3.30 nachm. Schnzg. nach Eggenburg, Göpfritz, Raabs, Schwarzenau, Zwettl, Waidhofen a. d. Th., Gmünd, Gr.-Gerungs, Heidenreichstein, Wesely-M., Neuhaus, Prag, Budweis u. s. w. wie bei Perszg. ab 12.20 nachm.

5.25 nachm. Perszg. nach Absdorf-H., Krems a. d. D., Gars, Horn, Spitz a. d. D., Grein (Bad Kreuzen)

5.35 nachm. Perszg. nach Absdorf-Hippersdorf

7.10 abds. Perszg. nach Eggenburg, Gmünd, Budweis, Kaplitz, Protiwin, Pisek, Pribram, Zditz, Horazdovic-B., Klattau, Pilsen, Staab, Mlatz, Chrast, Tachau, Haid, Marienbad, Elbogen, Karlsbad, Johanngeorgenstadt, Eger, Falkenau, Karlsbad, Joachimsthal, Asch, Hof, Franzensbad

7.25 abds. Perszg. nach Eggenburg, Gmünd, Wesely-M., Neuhaus, Tabor, Prag, Tetschen u. s. w. (mit Umsteig. in Gmünd auch nach Budweis u. s. w. wie bei Zug ab 7.10 abds.)

8.00 abds. Perszg. nach Eggenburg, Schwarzenau, Waidhofen a. d. Th., Zlabings, Gmünd, Heidenreichstein, Suchenthal, Budweis, Krumau, Salnau, Kaplitz, Wodnan-C., Moldautein, Prachatitz, Wallern i. B., Protiwin, Pisek, Pribram, Zditz, Strakonitz, Winterberg, Horazdovic-B., Schüttenhofen, Pilsen, Klattau, Eisenstein, Taus, Furth i. W., Pladen, Saaz, Chrast, Tachau, Haid, Marienbad, Elbogen, Karlsbad, Eger, Falkenau, Karlsbad, Johanngeorgenstadt, Asch, Hof, Franzensbad

Wien-Ost-Bahnhof

5.40 früh Schnzg. (nur für Militärpers.) nach Bruck-Kiralyhida, Raab, Budapest Ostbf. [an 12.40 nchm.], Belgrad

6.20 früh Perszg. nach Stadlau

6.40 früh Perszg. nach Brünn, B.-Trübau, Landskron, Hohenstadt, Wildenschwert, Geiersberg, Mittelwalde, Chotzen, Leitomischl, Pardubitz, Königgrätz, Kolin, Prag, Kralup, Aussig, Bodenbach, Dresden, Berlin

7.16 früh Perszg. nach Bruck a. d. L., Hainburg

8.10 vorm. Perszg. nach Marchegg, Pressburg, Sillein, Budapest Westbf. [an 6.20 abds.]

8.35 vorm. Schnzg. nach Bruck-K., Raab, Budapest Ostbf. [an 1.40 nchm.]

9.00 vorm. Schnzg. nach Marchegg, Pressburg, Sillein, Budapest Westbf. [an 2.00 nchm.]

11.45 vorm. Perszg. nach Bruck-Kiralyhida, Raab, Budapest Ostbf. [an 8.55 abds.]

12.05 nchm. Perszg. nach Brünn

2.50 nchm. Perszg. nach Bruck a. d. L.

2.55 nchm. Perszg. n. Marchegg, Dévényújfalu, Szakolcza, Pressburg, Sillein, Galanta

3.12 nchm. Perszg. nach Mistelbach

3.30 nchm. Schnzg. nach Marchegg, Pressburg, Sillein, Budapest Westbf. [an 8.50 abds.]

3.55 nchm. Perszg. nach Brünn, B.-Trübau, Wildenschwert, Geiersberg, Chotzen, Halbstadt, Pardubitz, Kolin, Prag

4.25 nchm. Perszg. nach Bruck-Kiralyhida, Raab

5.40 nchm. Gem. Zg. nach Mistelbach

7.01 abds. Perszg. nach Bruck a. d. L., Hainburg

7.25 abds. Perszg. nach Marchegg

8.50 abds. Perszg. nach Brünn, B.-Trübau, Landskron, Hohenstadt, Wildenschwert, Geiersberg, Mittelwalde, Breslau, Chotzen, Leitomischl, Halbstadt, Pardubitz, Königgrätz, Kolin, Chlumetz, Prag, Kralup, Aussig, Bodenbach, Dresden, Berlin

9.10 abds. Perszg. n. Bruck-Kiralyhida, Raab, Budapest O. [an 6.10 früh]

10.00 abds. Perszg. (nur für Militärpers.) nach Bruck-Kiralyhida, Raab, Budapest O. [an 6.25 früh]

10.29 abds. Schnzg. (nur für Militärpers.) nach Gänserndorf, Laudenburg, Brünn, B.-Trübau, Pardubitz, Kolin, Gr.-Wosek, Melnik, Leitmeritz Schreckenstein, Tetschen, Dresden, Berlin

11.10 abds. Perszg. n. Marchegg, Dévényújfalu, Szakolcza, Pressburg, Budapest W. [an 8.00 früh]

Wien-West-Bahnhof

5.00 früh Perszg. nach Amstetten

7.00 früh Perszg. nach St. Valentin, Steyr, Linz, Bad Hall, Passau, Simbach, Bad Aussee, Salzburg, Innsbruck, Landeck, Waidhofen a. d. Ybbs, Unzmarkt [über Amstetten]

8.00 vorm. Schnzg. nach Linz, Attnang-P., Bad Aussee, Salzburg, Badgastein, Böckstein

8.40 vorm. Schnzg. nach St. Valentin, Steyr, Linz, Bad Hall, Passau, Simbach, Bad Aussee, Salzburg, München, Bad Reichenhall, Badgastein, Villach, Waidhofen a. d. Ybbs, Unzmarkt [über Amstetten]

1.30 nchm. Perszg. nach St. Valentin, Steyr, Grein-Bad Kreuzen, Bad Hall, Salzburg, München, Badgastein, Villach, Innsbruck, Meran, Trient, Bregenz, Lindau, Waidhofen a. d. Ybbs, Villach, Klagenfurt [über Amstetten]

6.00 abds. Perszg. nach Linz, Bad Aussee, Salzburg, München

7.25 abds. Perszg. nach St. Pölten

9.40 abds. Schnzg. nach Linz, Passau, Simbach, Regensburg, Bad Aussee, Salzburg, München, Badgastein, Villach, Innsbruck, Meran, Trient, Bregenz, Lindau

10.15 abds. Balkzg. (nur Mont. u. Donnst.) nach Linz, Passau, Würzburg, Salzburg, München

10.20 abds. U-Pz. (nur für Militärpers.) nach Linz, Salzburg, Innsbruck, Meran, Trient

11.35 abds. Perszg. nach St. Valentin, Steyr, Grein-Bad Kreuzen, Bad Hall, Passau, Simbach, Frankfurt a. M., Bad Aussee, Salzburg, München, Bad Reichenhall, Badgastein, Villach, Innsbruck, Meran, Trient, Waidhofen a. d. Ybbs, Villach, Klagenfurt [über Amstetten]

Wien-Nordwest-Bahnhof

7.20 früh Schnzg. nach Znaim, Iglau, Kolin, Prag, Gr.-Wosek, Königgrätz, Trautenau, Nimburg, B.-Leipa, Reichenberg, Seidenberg, Anscha, Leitmeritz, Aussig, Teplitz-Sch., Tetschen, Dresden, Berlin

8.02 vorm. Perszg. nach Znaim, Iglau, Kolin, Prag, Gr.-Wosek, Königgrätz, Altpaka, Nimburg, Turnau, Reichenberg, Lissa, Prag, Aussig, Teplitz-Sch., Tetschen, Berlin

11.40 vorm. Perszg. nach Znaim (Iglau)

3.10 nchm. Gem. Zg. (nur für Militärpers.; für Zivilreisende nur nach Massgabe vorhandener Plätze) nach Znaim, Iglau, Gr.-Wosek, Königgrätz, Nimburg, B.-Leipa, Reichenberg, Seidenberg, Lissa, Prag, Anscha, B.-Leipa, Aussig, Teplitz-Sch., Tetschen

5.?8 nchm. Perszg. nach Oberhollabrunn

7.55 abds. Perszg. nach Znaim, Iglau, Kolin, Prag, Gr.-Wosek, Königgrätz, Trautenau, Nimburg, B.-Leipa, Reichenberg, Lissa, Prag, Aussig, Tetschen, Bodenbach, Dresden, Berlin

8.05 abds. Schnzg. nach Znaim, Iglau, Gr.-Wosek, Königgrätz, Trautenau, Auscha, B.-Leipa, Aussig, Teplitz-Sch., Tetschen, Dresden, Berlin

10.17 abds. Perszg. nach Znaim, Iglau, Kolin, Prag, Nimburg, Jungbunzlau

Wien-Aspang-Bahnhof

6.15 früh Perszg. nach Traiskirchen, Sollenau, Ebenfurth, Vukapordany, Oedenburg, Wittmannsdorf, Wöllersdorf, Gutenstein, Weissenbach-Neuhaus, Hainfeld, Fischau-Bad, Puchberg a. S., Hochschneeberg, Wr.-Neustadt, Pitten, Aspang

6.50 früh Perszg. (nur Sonn- u. Feiert.) nach Traiskirchen, Sollenau, Wittmannsdorf, Wöllersdorf, Gutenstein, Fischau-Bad, Puchberg a. S., Hochschneeberg, Wr.-Neustadt, Pitten, Aspang

8.30 vorm. Perszg. (nur an Sonn- u. Feiert.) nach Sollenau

10.00 vorm. Perszg. nach Traiskirchen, Sollenau, Fischau-Bad, Puchberg a. S., Wr.-Neustadt, Pitten, Aspang, Friedberg, Hartberg, Fehring, Graz (an Sonn- u. Feiertg. auch nach Hochschneeb.)

2.15 nchm. Perszg. (nur an Sonn- u. Feiert.) nach Sollenau

3.10 nchm. Perszg. nach Traiskirchen, Sollenau, Ebenfurth, Vukapordany, Oedenburg, Raab, Wöllersdorf, Gutenstein, Fischau-Bad, Puchberg a. S., Wr.-Neustadt, Pitten, Aspang, Friedberg, Hartberg (a. Werkt. v. Sonn- u. Ftg. auch n. Hochschbg.)

7.15 abds. Perszg. nach Traiskirchen, Sollenau (Ebenfurth, Oedenburg), Wr.-Neustadt, Pitten, Aspang, Friedberg, Hartberg (an Sonn- und Feiert. u. Werkt. vor Sonnt. u. Feiert. auch nach Fischau-Bad und Puchberg a. Schneeb.)

9.20 abds. Perszg. (nur an Sonntagen) nach Sollenau (Ebenfurth, Oedenburg)

Ankunftzeiten der Fernzüge in Wien

Wien-Süd-Bahnhof

5.10 früh U.-Pzg. (nur für Militärpers.) von Conegliano, Pontafel, Tarvis, Villach, Leoben, Bruck a. d. M.

7.00 vorm. Perszg. von Cormons, Görz, Cervignano, Triest, Pola, Fiume, Assling, Bubnjarci, Gottschee, Laibach, Wöllan, Cilli, Csaktornya, Pettau, Pragerhof, Trient, Bozen, Meran, Franzensfeste, Villach, Klagenfurt, Murau, Leoben, Bruck a. d. M.

9.50 vorm. Perszg. von Agram, Barcs, Nagykanizsa, Oedenburg [über Wr.-Neustadt]

10.20 vorm. Schnzg. v. Motta di Livenza, Conegliano, Udine, Cormons, Görz, Monfalcone, Triest, Pola, Fiume, Assling, Bubnjarci, Gottschee, Laibach, Agram, Steinbrück, Cilli, Csaktornya, Pettau, Pragerhof, Trient, Bozen, Meran, Franzensfeste, Villach, Klagenfurt, Marburg, Graz

3.35 nachm. Perszg. von Cormons, Görz, Monfalcone, Triest, Pola, Fiume, Assling, Bubnjarci, Gottschee, Laibach, Steinbrück, Agram, Wollan, Cilli, Radkersburg, Köflach, Fehring, Graz, Unzmarkt, Leoben, Bruck a. d. M.

5.30 nachm. U.-Pzg. (nur für Militärpers.) von S. Stino di Livenza, Cervignano, Monfalcone, Nabresina, Laibach, Cilli, Marburg, Graz

7.50 abds. U.-Pzg. (nur für Militärpers.) von Motta di Livenza, Conegliano, Udine, Pontafel, Tarvis, Villach, Klagenfurt, Leoben, Bruck a. d. M.

9.40 abds. Schnzg. von Vittorio, Conegliano, Udine, Pontafel, Tarvis, Villach, Görz, Veldes, Klagenfurt, Murau, Unzmarkt, Leoben, Bruck a. d. M.

9.50 abds. Schnzg. von S. Stino di Livenza, Cervignano, Monfalcone, Triest, Pola, Fiume, Bubnjarci, Gottschee, Wöllan, Cilli, Csaktornya, Pettau, Pragerhof, Trient, Bozen, Franzensfeste, Villach, Klagenfurt, Marburg, Luttenberg, Köflach, Fehring, Graz

11.40 abds. Perszg. von Agram, Barcs, Nagykanizsa, Oedenburg

Wien-Franz-Josef-Bahnhof

3.30 früh Gem. Zug von Budweis, Neubistritz, Neuhaus, Wesely-M., Gr.-Gerungs, Heidenreichstein, Gmünd, Waidhofen a. d. Th., Schwarzenau, Horn, Sigmundsherberg, Eggenburg

6.55 früh Perszg. von Asch, Franzensbad, Karlsbad, Falkenau, Eger, Elbogen, Karlsbad, Marienbad, Haid, Tachau, Plan, Chrast, Pladen, Mlatz, Furth i. W., Taus, Stankau, Eisenstein, Pilsen, Klattau Schüttenhofen, Horazdovic-B., Wallern i. B., Winterberg, Strakonitz, Zditz, Pribram, Pisek, Protiwin, Prachatitz, Wodnan-C., Salnau, Kruman, Budweis (mit Umsteigen in Gmünd auch von Prag u. s. w. wie bei Zug an 9.05 vorm.)

8.40 vorm. Perszg. von Absdorf-Hippersdorf

8.53 vorm. Perszg. von Grein (Bad Kreuzen), Spitz a. d. D., Krems a. d. D., Horn, Gars, Absdorf-H.

9.05 vorm. Perszg. von Tetschen, Prag, Wobratein, Tabor, Neuhaus, Wesely-M., Gmünd, Eggenburg

9.16 vorm. Perszg. von Asch, Franzensbad, Eger Johanngeorgenstadt, Elbogen, Karlsbad, Marienbad, Tachau, Plan, Haid, Pilsen, Budweis, Gmünd, Raabs, Göpfritz, Eggenburg

3.53 nchm. Perszg. (nur an Werktagen) von Krems a. d. D., Horn, Gars, Absdorf-H.

4.55 nchm. Schnzg. von Asch, Karlsbad, Franzensbad, Falkenau, Eger, Marienbad, Chrast, Saaz, Pladen, Mlatz, Pilsen, Pribram, Pisek, Protiwin, Prachatitz, Moldautein, Wodnan, Kaplitz, Salnau, Krumau, Budweis, Brüx, Laun, Prag, Neuhaus, Wesely-M., Gmünd, Gr.-Gerungs, Heidenreichstein, Zlabings, Waidhofen a. d. Th., Zwettl, Eggenburg

7.50 abds. Perszg. von Karlsbad, Falkenau, Eger, Joachimsthal, Karlsbad, Marienbad, Tachau, Plan, Haid, Chrast, Saaz, Pladen, Mlatz, Furth i. W., Taus, Stankau, Eisenstein, Pilsen, Klattau, Schüttenhofen, Horazdovic-B., Zditz, Pribram, Pisek, Protiwin, Wallern i. B., Prachatitz, Moldautein, Wodnan-C., Kaplitz, Gojau, Krumau, Budweis, Prag, Wobratein, Tabor, Neuhaus, Wesely-M., Gr.-Gerungs, Heidenreichstein, Gmünd, Zwettl, Raabs, Göpfritz, Horn, Eggenburg

8.22 abds. Perszg. von Grein (Bad Kreuzen), Spitz a. d. D., Krems a. d. D., Horn, Gars, Absdorf-H.

8.35 abds. Schzg. von Joachimsthal, Franzensbad Eger, Karlsbad, Marienbad, Pilsen, Budweis

9.28 abds. Schnzg. (nur Sonntags und Feiertags) von Marbach-Maria-Taferl, Spitz a. d. D., Krems a. d. D., Absdorf-H.

10.32 abds. Perszg. von Gmünd, Zlabings, Waidhofen a. d. Th., Schwarzenau, Göpfritz, Eggenburg

Wien-Ost-Bahnhof.

5.06 früh Schnzg. (nur für Militärpers.) von Dresden-Tetschen, Schreckenstein, Leitmeritz, Melnik, Gr.-Wosek, Kolin, Pardubitz, B.-Trübau, Brünn.

6.35 früh Persz. (nur für Militärpers.) von Budapest Ostbf. [ab 10.45 abds.], Raab, Bruck-K.

6.50 früh Perszg von Budapest Westbf. [ab 9.30 abds.], Pressburg, Marchegg

7.15 früh Perszg. von Bruck a. d. Leitha

7.20 früh Gem. Zg. von Mistelbach

7.35 früh Perszg. von Budapest Ostbf. [ab 11.00 abds.], Raab, Bruck-K.

7.44 früh Perszg. von Berlin, Dresden, Bodenbach, Teplitz-Sch., Aussig, Prag, Kolin, Königgrätz, Pardubitz, Halbstadt, Chotzen, Wildenschwert, B.-Trübau, Brünn, Mistelbach

8.28 vorm. Gem. Zg. von Marchegg

8.50 vorm. Perszg. von Pressburg, Marchegg, Szakolcza, Dévényújfalu

9.15 vorm. Perszg. von Raab, Bruck, Hainburg

12.04 nachm. Perszg. von Kralup, Prag, Chlumetz Kolin, Pardubitz, Halbstadt, Chotzen, Breslau, Mittelwalde, Geiersberg, Wildenschwert, Hohenstadt, Landskron, B.-Trübau, Brünn, Mistelbach

1.34 nachm. Perszg. von Bruck a. d. Leitha

1.40 nachm. Schnzg. von Budapest Wstbf. [ab 8.20 vorm.], Pressburg, Marchegg

2.46 nachm. Gem. Zg. von Marchegg

4.00 nachm. Perszg. von Budapest Ostbf. [ab 6.10 früh], Raab, Bruck-K.

5.25 nachm. Perszg. von B.-Trübau, Brünn, Mistelbach

5.45 nachm. Perszg. von Sillein, Budapest Westbf. [ab 8.35 vorm.], Pressburg, Marchegg, Szakolcza, Dévényújfalu

7.00 abds. Schnzg. von Budapest Ostbf. [ab 2.05 nchm.], Raab, Bruck-K.

8.15 abds. Perzg. von Mistelbach

8.25 abds. Schnzg. von Budapest Wstbf. [ab 3.10 nchm.], Pressburg, Marchegg

9.30 abds. Gem. Zg. von Hainburg, Bruck a. d. Leitha

9.59 abds. Schnzg. (nur für Militärpers.) von Budapest Ostbf. [ab 3.05 nchm.], Raab, Bruck-K.

10.08 abds. Prszg. von Kralup, Prag, Chlumetz, Kolin, Königgrätz, Halbstadt, Leitomischl, Chotzen, Mittelwalde, Geiersberg, Wildenschwert, Hohenstadt, B.-Trübau, Brünn, Mistelbach

Wien-Nord-Bahnhof

6.42 früh Perszg. von Rzeszow, Krakau, Warschau, Bielitz, Teschen, Berlin, Breslau, Oderberg, Ziegenhals, Jägerndorf, Troppau, Schönbrunn-W., Neutitschein, M.-Schönberg, Sternberg, Olmütz, Prerau, Friedek-M., Kremsier, Vlarapass, Kunowitz, Ung.-Hradisch, Lundenburg

7.32 früh Perszg. von Czernowitz, Kolomea, Stanislau, Lemberg, Przemysl, Krakau, Kowel, Granica, Bielitz, Teschen, Oderberg, Ziegenhals, Jägerndorf, Troppau, Neutitschein, Prerau, Brünn, Lundenburg

7.48 früh Schnzg. von Czernowitz, Stanislau, Kolomea, Brody, Podwoloczyska, Odessa, Kiew, Tarnopol, Lemberg, Przemysl, Krakau, Bielitz, Dzieditz, Berlin, Breslau, Teschen, Oderberg, Ziegenhals, Jägerndorf, Troppau, Schönbrunn-W., Prerau, Lundenburg

7.58 früh Balkzg. (nur Mittw. u. Samst.) von Berlin, Dresden, Tetschen, Schreckenstein, Gr.-Wosek, Iglau, Znaim

9.59 vorm. Schnzg. von Brünn, Lundenburg

12.00 mittg. Perszg. (nur für Militärpers.) von Brody, Tarnopol, Lemberg, Przemysl, Krakau, Bielitz, Oderberg, Ziegenhals, Jägerndorf, Troppau, Schönbrunn-W., Prerau, Kremsier, Brünn, Lundenburg

1.26 nchm. Perszg. von Berlin, Breslau, Teschen, Oderberg, Schönbrunn-W., Olmütz, Prerau, Kremsier, Hullein, Vlarapass, Kunowitz, Ung.-Hradisch, Brünn, Lundenburg

4.07 nchm. Schnzg. von Lemberg, Przemysl, Krakau, Warschau, Kowel, Trzebinia, Bielitz, Dzieditz, Berlin, Breslau, Teschen, Oderberg, Ziegenhals, Jägerndorf, Troppau, Schönbrunn-W., Neutitschein, M.-Schönberg, Sternberg, Olmütz, Prerau, Friedek-M., Kremsier, Lundenburg

7.04 abds. Perszg. (nur für Militärpers.) von Rzeszow, Tarnow, Krakau, Kowel, Granica, Bielitz, Dzieditz, Teschen, Oderberg, Troppau, Schönbrunn-W., Neutitschein, M.-Schönberg, Sternberg, Olmütz, Prerau, Friedek-M., Kremsier, Kunowitz, Ung.-Hradisch, Brünn, Lundenburg

9.03 abds. Balkzg. (nur Mont. u. Donnst.) von Konstantinopel, Sofia, Nisch, Belgrad, Budapest, Marchegg

9.37 abds. Perszg. von Czernowitz, Kolomea, Stanislau, Brody, Podwoloczyska, Tarnopol, Lemberg, Przemysl, Krakau, Bielitz, Teschen, Oderberg, Ziegenhals, Jägerndorf, Troppau, Schönbrunn-W., Neutitschein, Olmütz, Prerau, Kremsier, Kunowitz, Ung.-Hradisch, Brünn, Lundenburg

10.14 abds. Gem. Zg. von Krakau, Bielitz, Dzieditz, Teschen, Oderberg, Troppau, Schönbrunn-W., Neutitschein, Olmütz, Prerau, Kremsier, Kunowitz, Ung.-Hradisch, Brünn, Lundenburg

10.38 abds. Gem. Zg. von Brünn-Lundenburg

Wien-West-Bahnhof

6.10 früh U.-Perszg. (nur für Militärpers.) von Trient, Bozen, Innsbruck, Salzburg, Linz

6.40 früh Perszg. von Landeck, Trient, Meran, Bozen, Innsbruck, Wörgl, Villach, Badgastein, München, Bad Reichenhall, Salzburg, Simbach, Bad Aussee, Passau, Wels, Linz, Steyr, Pontafel, Tarvis, Villach, Görz, Klagenfurt, Murau, Eisenerz, Hieflau, Amstetten

7.02 früh Balkzg. (n. Mittw. u. Samst.) von München, Salzburg, Frankfurt a. M., Würzburg, Passau, Linz

8.10 vorm. Schnzg. von Lindau, Buchs, Bregenz, Feldkirch, Landeck, Trient, Meran, Bozen, Innsbruck, Wörgl, Zell a. S., Villach, Badgastein, Bad Reichenhall, Salzburg, Wels, Linz

8.50 vorm. Perszg. von St. Pölten

10.50 vorm. Perszg. von Amstetten, St. Pölten

12.45 nchm. Perszg. von Salzburg, Wels, Linz, Grein, Steyr, Waidhofen a. d. Ybbs, Amstetten

3.40 nchm. Perszg. von Lindau, Buchs, Feldkirch, Landeck, Trient, Meran, Bozen, Innsbruck, Wörgl, Villach, Badgastein, Salzburg, Simbach, Bad Aussee, Passau, Wels, Bad Hall, Linz, Steyr, Klagenfurt, Villach, Mauterndorf, Unzmarkt, Eisenerz, Amstetten

7.05 abds. Schnzg. von Böckstein, Badgastein, Salzburg, Bad Aussee, Attnang-P., Linz, Amstetten

9.10 abds. Schnzg. von Villach, Badgastein, München, Bad Reichenhall, Salzburg, Bad Aussee, Passau, Simbach, Wels, Linz, Bad Hall, Grein-Bad Kreuzen, Steyr, Unzmarkt, St. Michael, Eisenerz, Waidhofen a. d. Ybbs, Amstetten

9.45 abds. Perszg. von Innsbr., Wörgl, Salzburg, Passau, Simbach, Wels, Bad Hall, Linz, Steyr, Unzmkt., St. Michael, Eisenerz, Waidhof. a. d. Y., Amstett.

Wien-Nordwest-Bahnhof

7.40 vorm. Perszg. von Tetschen, Aussig, Leitmeritz, Melnik, Prag, Lissa, Seidenberg, Reichenberg, Turnau, B.-Leipa, Bakov, Jungbunzlau, Nimburg, Königgrätz, Trautenau, Alt-Paka, Chlumetz, Gr.-Wosek, Prag, Kolin, Saar i. M., Deutschbrod, Iglau, Znaim

10.09 vorm. Schnzg. von Berlin, Dresden, Tetschen, Aussig, Gr.-Wosek, Deutschbrod, Iglau, Znaim

11.48 vorm. Perszg. von Deutschbrod, Iglau, Znaim

2.31 nchm. Gem. Zg. (für Militärpers., für Zivilpers. nur nach Massgabe vorhand. Plätze) von Tetschen, Leitmeritz, Melnik, Lissa, Nimburg, Kolin, Deutschbrod, Iglau, Znaim

10.14 abds. Gem. Zg. von Znaim

10.23 abds. Perszg. von Dresden, Tetschen, Aussig, Leitmeritz, Melnik, Prag, Lissa, Reichenberg, Turnau, B.-Leipa, Bakov, Jungbunzlau, Nimburg, Königgrätz, Trautenau, Alt-Paka, Chlumetz, Gr.-Wosek, Prag, Kolin, Caslau, Saar i. M., Deutschbrod, Iglau, Znaim

11.13 abds. Schnzg. von Berlin, Dresden, Tetschen, Teplitz-Sch., Aussig, Schreckenstein, Leitmeritz, Seidenberg, Reichenberg, Turnau, Bakov, Jungbunzlau, Nimburg, Königgrätz, Trautenau, Alt-Paka, Chlumetz, Gr.-Wosek, Prag, Kolin, Caslau, Deutschbrod, Iglau, Znaim

Wien-Aspang-Bahnhof

8.40 vorm. Perszg. von Aspang, Pitten, Wr.-Neustadt, Sollenau, Puchb. a. S., Fischau Bad, Traiskirchen

9.24 vorm. Perszg. von Gutenstein, Wöllersdorf, Hainfeld, Weissenbach-N., Oedenburg, Ebenfurth, Sollenau, Traiskirchen

12.51 nchm. Perszg. (nur Sonn- u. Feiert.) von Sollenau

1.13 nchm. Perszg. von Hartberg, Friedberg, Aspang, Pitten, Wr.-Neustadt, Puchberg a. S., Fischau Bad, Steinabrückl, Sollenau, Traiskirchen (an Sonn- u. Feiertg. auch von Hochschneeberg)

6.15 abds. Perszg. von Graz, Feldbach, Fehring, Fürstenfeld, Hartberg, Friedberg, Aspang, Pitten, Wr.-Neustadt, Raab, Oedenburg, Ebenfurth, Sollenau, Traiskirchen

9.07 abds. Perszg. (nur Sonn- u. Feiert.) von Sollenau

10.08 abds. Perszg. (nur Sonn- u. Feiert.) von Aspang, Pitten, Wr.-Neustadt, Puchberg a. S., Hochschneeberg, Fischau Bad, Gutenstein, Wöllersdorf, Steinabrückl, Sollenau, Traiskirchen

10.53 abds. Perszg. von Aspang, Pitten, Wr.-Neustadt, Wöllersdorf, Steinabrückl (Oedenburg, Ebenfurth), Sollenau, Traiskirchen (an Werktagen auch von Puchberg a. S., Hochschneeberg, Fischau Bad)

Im vorstehenden Fahrplanauszug sind ausser den direkten und bequemsten Anschlüssen auch die mit einem Zuge frühest erreichbaren Reiseziele angegeben.

Beachten Sie den Täglichen Bericht der „ZEIT" über Fahrplanänderungen.

Neues Wiener Tagblatt
24./VIII. 1918

Tariferhöhungen und Notenpresse.

In wenigen Tagen wird die angekündigte Erhöhung der Eisenbahngütertarife in Geltung gesetzt werden, eine Maßnahme, die von einschneidender Bedeutung für unsre heimische Volkswirtschaft sich erweist, welche einer neuen empfindlichen Belastung ausgesetzt wird. Die Tariferhöhungen treten auf den Linien der Staats- und Privatbahnen für den inneren Verkehr Oesterreichs und für den inneren Verkehr Ungarns sowie für den Verkehr zwischen Oesterreich und Ungarn am 1. September in Kraft. Im Verkehr mit dem Auslande sollen sie ab 1. Oktober Wirksamkeit erlangen. Das Wesen der Tariferhöhungen besteht darin, daß die Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter um 70 Prozent, jene für Kohle uns Koks um 40 Prozent hinaufgesetzt werden. Weiter erfolgt eine Steigerung der Manipulationsgebühr, und zwar jener für Eilgüter um 25 H., für Frachtstückgüter um 15 H. und für Wagenladungsgüter um 8 H. für je 100 Kilogramm. Anderseits wird der Betriebskostenzuschlag aufgehoben und dafür eine Erhöhung der Manipulationsgebühren (das sind die fixen Zuschläge zu den Einheitssätzen) eingeführt. Die Wirkungen des Betriebskostenzuschlages erwiesen sich als eine Belastung des Nahverkehres, der nunmehr gegenüber dem Fernverkehr erleichtert werden soll. Die Berechnung der neuen Frachtgebühren erfolgt für den Lokalverkehr der k. k. Staatsbahnen und für die österreichischen und österreichisch-ungarischen Verbandstarife mit Zuhilfenahme von Umrechnungstabellen, welche für alle um 70 Prozent gesteigerten Güter und für die um 40 Prozent gesteigerte Kohle den bisherigen und den neuen Frachtsatz enthalten.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die neuerlichen Frachterhöhungen geeignet sind, Produktion und Handel stark zu belasten. Anderseits bezeichnete die Staatseisenbahnverwaltung diese Maßnahmen als den wenn auch mit abermaligen Verteuerungen des Verkehres verbundenen, so doch raschesten Weg, um den ins Ungemessene steigenden finanziellen Bedürfnissen des Staates im allgemeinen und dem der Eisenbahnen im besonderen rasch und in nennenswertem Umfang gerecht werden zu können. Obwohl sich die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen während des Krieges infolge der bisherigen Maßnahmen verdoppelt haben, würde der Staatszuschuß für die Staatsbahnen für das Verwaltungsjahr 1918/19 infolge der Steigerung der Personalausgaben und der Materialkosten auf etwa eine halbe Milliarde anwachsen, wenn, wie es in der Verlautbarung hieß, nicht neuerliche Tarifmaßnahmen in Geltung gesetzt würden. Nach dem Staatsvoranschlag für das Jahr 1918/19 weisen die Einnahmen der k. k. Staatsbahnen während des Krieges eine Steigerung von 715 auf 1493 Millionen Kronen auf. Durch die jetzigen neuen Tarifmaßnahmen soll eine Mehreinnahme von rund 500 Millionen geschaffen werden. Wenn noch berücksichtigt wird, daß außerdem während des Krieges Verkehrssteuern eingeführt wurden, deren Erträgnis mit der Steigerung der Tarife wächst und gegenwärtig bereits mit wenigstens 300 Millionen jährlich veranschlagt werden kann, so resultiert als Ziffer der neuen Einnahmen, welche die Regierung während des Krieges aus dem Eisenbahnverkehr geschöpft hat, der außerordentlich hohe Betrag von 1½ Milliarden. Die Bedachtnahme auf die staatsfinanzielle Lage, somit ein Faktor, der außerhalb der tarifpolitischen Erwägungen gelegen ist, war es demnach, der zu neuen einschneidenden Maßnahmen drängte. Die Tarifpolitik hätte die Schaffung eines neuen individualisierenden Lokalgütertarifs gefordert, der den einzelnen Zweigen der Volkswirtschaft mehr Rechnung getragen hätte. Aber die Zwangslage, in welcher sich die Staatseisenbahnverwaltung befindet, eine Zwangslage, die in der finanziellen Situation ihre eigentliche Ursache hat, nötigte zu sofortigen Maßnahmen und ließ es nicht mehr möglich erscheinen, die Erlassung eines neuen Lokaltarifs, der mit Rücksicht auf die erforderlichen Vorarbeiten und Durchrechnungen im heurigen Jahre nicht mehr hätte erstellt werden können, abzuwarten, zumal die auf den neuen Lokaltarif aufzubauende Neuregelung der Verbandstarife wohl eine noch weitere Zeitspanne erfordert haben würde.

Die Erhöhungen der Bahntarife ebenso wie der Post- und Telegraphengebühren sind eben eine Folge des Umstandes, daß es an einer energischen und planmäßigen Steuergesetzgebung zur Deckung der staatlichen Erfordernisse gefehlt hat. Hätte dieselbe rechtzeitig eingegriffen, so wären derart einschneidende Maßnahmen auf administrativem Wege überflüssig erschienen. So aber griff man auf dem tarifarischen Gebiete zu dem Auskunftsmittel einer rein linearen Tariferhöhung, in deren rein mechanischem Wesen es liegt, daß sie volkswirtschaftlichen Erwägungen Rechnung zu tragen nicht geeignet ist. So begründet aber die Kritik der neuen Tariferhöhungen, insbesondere der mechanischen, rein linearen Steigerungen ist, welche, wie auseinandergesetzt, vom nationalökonomischen Standpunkt nicht zu rechtfertigen sind, so schwer fallen anderseits die staatsfinanziellen Erwägungen in die Wagschale. Wie soll der stets drohenden Notwendigkeit, den Staatszuschuß für die Staatsbahnen erhöhen zu müssen, begegnet werden, wenn auf der andern Seite die Material- und Personalauslagen der Bahnen kontinuierlich und rapid ansteigen, und wie sollen die Erhöhungen der Personallasten vermieden werden, wenn die allgemeine Teuerung aller Waren so unheimliche Fortschritte macht und, als einer ihrer wesentlichen Ursachen, der andauernden Inflation, nicht radikal entgegengewirkt wird! Wenn die Notenpresse unausgesetzt arbeitet, kommt in weiterer mittelbarer Folge auch die Tarifschraube nicht zur Ruhe, ein Circulus vitiosus, der sich immer weiter fortsetzt und verzweigt und dessen letztes Opfer immer wieder der wehrlose Verbraucher, insbesondere der städtische Konsument, ist.

Fremdenblatt
20/IX. 1918

Selbstverständlich verhindert dies nicht, daß Graf Burián für die von ihm im Einvernehmen mit der österreichischen und ungarischen Regierung und in ihrer beiderseitigen Uebereinstimmung mit zahlreichen maßgebenden polnischen Faktoren für alle Beteiligten als die beste angesehene austro-polnische Lösung mit Nachdruck eintritt.

Auf die Frage, was diese austro-polnische Lösung für die Polen bedeutet und worin sie besteht, genügt es derzeit mit einigen Worten zu antworten: Die austro-polnische Lösung bedeutet die Verbindung des selbständigen Polens mit Oesterreich-Ungarn durch die Person des Herrschers und die Vereinigung des Königreiches mit Galizien. Selbstverständlich läßt sich die Verbindung verschiedener Länder allein durch die Person des Souveräns in den heutigen Zeiten kaum durchführen, beziehungsweise lebensfähig erhalten. Die Geschichte weist zwar einige Beispiele solcher reiner Personalunionen auf, sie lehrt aber auch, daß selbe mit großen Schwierigkeiten und Nachteilen verbunden waren und daß keines der auf diese Weise verknüpften Länder eine entsprechende Geltendmachung seiner Interessen darin finden konnte. Eine reine Personalunion ist praktisch undurchführbar und existiert heutzutage nur mehr als ein Begriff in den Lehrbüchern des internationalen Rechtes. Zumal bei Ländern, die wie Oesterreich-Ungarn und Polen eng aneinander grenzen, müßten im Falle einer Verbindung durch die Person des Herrschers auch noch die aus dieser Gemeinschaft fließenden, im gemeinsamen Interesse gelegenen und einvernehmlich zu regelnden politischen Institutionen ins Auge gefaßt werden.

Also kurz gefaßt: Personalunion, ergänzt durch gewisse, im Einvernehmen zu regelnde gemeinsame Einrichtungen. Zur Ausarbeitung einer derartigen Union würden die maßgebenden Faktoren Oesterreich-Ungarns und Polens berufen sein.

Die Verkehrskrise.*)

Vom Reichsrats-Abgeordneten Oberbaurat Ing. Rudolf Heine.

Die stetig wachsenden Schwierigkeiten, mit denen die gesamte Kriegswirtschaft infolge des Mangels an Arbeitskräften, Rohmaterialien, Kohle und Lebensmitteln zu kämpfen hat, machen sich naturgemäß am empfindlichsten auf dem weiten Gebiete des Transportwesens fühlbar. Die Eisenbahnen können nur mit größter Mühe auf jener Leistungsfähigkeit erhalten werden, welche die dringlichsten Bedürfnisse von Kriegsführung und Volkswirtschaft notdürftig zu decken vermag. Deshalb müssen den Bahnen auch alle erforderlichen Hilfsmittel vorzugsberechtigt bereitgestellt werden.

Leider ist man nur bisher mit dieser unerläßlichen Bevorzugung des Transportwesens auf dem halben Wege stehen geblieben. Die zweite Hälfte des Weges ist in der Güterbewegung den Transportmitteln niederer Ordnung zugewiesen; d. i. also die Verführung der Güter an die letzten Verteilstellen und an die Konsumenten mittelst Fuhrwerken und Kraftlastwagen. Es steht außer jedem Zweifel, daß diesem Teile der Güterbewegung seitens des Staates nicht die erforderliche Beachtung geschenkt und daher auch nicht jener Schutz und jene Schonung zugestanden wurde, die im Interesse der gesamten Volkswirtschaft geboten erscheinen. Während die Bahnen als einheitliche staatliche Organisation ihre Lebensbedürfnisse durchzusetzen vermochten, ging das Fuhrwesen — soweit es nicht rein militärischen Zwecken diente — im Laufe des Krieges schutz- und hilflos immer mehr der Auflösung entgegen. Die Folgen dieses Niederganges der Transportmittel niederer Ordnung werden sich im fünften Kriegswinter zu einer der gefährlichsten Wirtschaftskrisen auswachsen. Es ist daher unbedingt notwendig, in letzter Stunde durch staatliche Maßnahmen vorzubeugen und die Bevölkerung vor den katastrophalen Folgeerscheinungen einer Fuhrwerkskrise zu bewahren.

Zum vollen Verständnisse der Sachlage seien einige Ziffern angeführt:

Der gesamte Pferdestand der Monarchie betrug im Jahre 1914 vor Ausbruch des Krieges 4½ Millionen Stück
davon entfielen auf Ungarn . . . . 53 Prozent,
auf Oesterreich . . . . . 42 Prozent,
und auf Bosnien-Herzegowina . 5 Prozent.

Oesterreich verfügte also über rund 1.9 Millionen Pferde. Bis zum Juli 1918 hat die Heeresverwaltung aus ganz Oesterreich rund 521.000 Pferde entnommen. Weiters wurden aus Galizien und der Bukowina im Laufe des Krieges von unseren Armeen und von den Russen rund 600.000 Pferde requiriert. Unserer österreichischen Volkswirtschaft sind also während des Krieges bisher rund 1.12 Millionen Pferde entzogen worden. Die übrig gebliebenen Bestände samt dem Nachwuchse belaufen sich auf rund 900.000 Pferde. Diese sind zum großen Teile minderwertig und besitzen auch wegen des herrschenden Futtermangels eine stark verminderte Leistungsfähigkeit. Noch ungünstiger liegen die Verhältnisse beim Motorlastfuhrwerk. Vor Beginn des Krieges beliefen sich in der Monarchie die im Privatbesitze befindlichen Motorlastwagen von 1 bis 5 Tonnen Nutzlast, zum Teile in Verbindung mit Anhängewagen bis 10 Tonnen Nutzlast einschließlich der Auto-Omnibusse auf rund 1000 Stück. Hievon entfielen auf Oesterreich 800 Stück. Diese Ziffern sind niedrig angesetzt und entsprechen der damaligen Periode der wirtschaftlichen Stagnation. Bei Beginn des Krieges wurden fast alle Kraftlastwagen von der Heeresverwaltung mit Beschlag belegt und im Laufe des Krieges nur wenige Kraftfuhrwerke für dringlichste Bedürfnisse an das Wirtschaftsleben im Hinterlande zurückgegeben. Die Zahl dieser Motorlastwagen mit verminderter Leistung beläuft sich für Oesterreich auf kaum mehr als 100 Stück. Die

*) Der Kriegswirtschaftliche Ausschuß des Abgeordnetenhauses wird demnächst einen Bericht des Reichsrats-Abgeordneten Heine über diesen Gegenstand behandeln.

Die Zeit 6./X. 1918

Die Eröffnung eines neuen Weges zur See für Oesterreich.

Von **Dr. Friedrich Hertz.**

In der Diskussion über die Kriegsziele wird die „Freiheit der Meere" als ein besonders wichtiger Punkt stark betont. Staaten aber, die nicht oder nur mit einer kleinen Küste an der See gelegen sind, müssen trachten, sich vor allem den freien Zugang zum Meere zu sichern. In dieser Lage ist die Schweiz der einzige große Industriestaat ohne jede eigene Küste, aber auch Oesterreich-Ungarn muß die Nachteile seiner Kontinentallage möglichst zu verbessern suchen. Deshalb verdienen die Schweizer Bestrebungen alle Aufmerksamkeit, den Bodensee, an den ja auch wir angrenzen, durch Schiffbarmachung des oberen Rhein und Erbauung eines Kanals zur Rhone mit den großen Welthäfen der Nordsee und des Mittelmeeres in direkte Verbindung zu setzen. Gerade nach dem Kriege wird die Notwendigkeit, die ganze Wirtschaft möglichst ökonomisch zu gestalten und der Preissteigerung entgegenzuwirken, der Binnenschiffahrt eine große Rolle zuweisen. Schon vor dem Kriege war die Eisenbahnfracht durchschnittlich fünfmal teurer als der Wassertransport, und die enormen Tarifsteigerungen im Kriege haben diese Spannung natürlich noch bedeutend erhöht.

Schon seit Jahren bemüht man sich in der Schweiz, ein Wasserstraßennetz auszubauen, und hat hierfür teilweise bereits die gründlichsten technischen Vorarbeiten durchgeführt, die die Möglichkeit und Wirtschaftlichkeit beweisen. Das uns nächstliegende Projekt ist die Schiffbarmachung, beziehungsweise Regulierung des Oberrheins zwischen Straßburg und Bodensee. Schon jetzt verkehren Schiffe bis Basel, aber die Strecke Straßburg—Basel ist mangels jeder Regulierung, veralteter Brücken usw. häufig gar nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten befahrbar. Diesem Uebelstand ließe sich aber rasch und mit relativ geringen Kosten durch eine einfache Niederwasserregulierung und Beseitigung der Schiffahrthindernisse abhelfen. Die Regulierung würde bloß in einer Zusammenfassung der Wassermenge durch parallel dem Fluß geführte Bauten bestehen.

Schwieriger ist die Schiffbarmachung oberhalb Basels, denn hier hat der Rhein ein viel stärkeres Gefälle. Hier muß statt Regulierung die Kanalisierung angewendet werden, nämlich die Umformung des Flußlaufes in eine Treppe, wobei die Schiffe die eingebauten Staustufen mit Hilfe von Schleusen zu überwinden hätten. Diese Verwandlung des Flusses in eine Treppe hat sich nun in den letzten Jahren zu einem großen Teil schon vollzogen, nämlich durch den Ausbau einer Anzahl großer Wasserkraftwerke oberhalb Basels. Diese Werke machen den Strom zwischen zwei Stufen zu einer glatten, seeartigen Fläche, und auch für die Schiffahrt wurde bereits durch Einbau von Schleusen vorgesorgt. Bis jetzt wurden oberhalb Basels 183.000 H. P. ausgebaut, noch aber schlummern mehrere hunderttausend H. P. im Rheinstrom. Die Schiffbarmachung ist also hier eine Nebenfrucht der Wasserkraftgewinnung: beide setzen eben die Konzentrierung des Gefälles in Staustufen voraus.

Neben der Schiffbarmachung des Oberrheins wird nun in der Schweiz auch die Verbindung des Rheins mit der Rhone unter Benützung der Aare und der Seen von Neufchâtel, Biel und Genf sehr ernsthaft betrieben. Beide Projekte sind sowohl für die Schweiz als auch für Oesterreich-Ungarn von hoher Bedeutung. Der Bodensee würde ein großer zentraleuropäischer Hafen werden, der direkte Wasserverbindung nach Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, vielen deutschen Rheinstädten, aber auch nach Rouen, Havre, Paris, Nantes, Lyon, Cette, Marseille und nach Ausbau des deutschen Mittellandkanals auch nach Bremen und Hamburg hätte. Die Strecke Konstanz—Rotterdam (via Rhein) betrüge 995 Kilometer, die Entfernung Konstanz—Marseille (über Aare-Rhone) nur 905 Kilometer. Doch wäre die Rheinroute dadurch überlegen, daß auf ihr bis in den Bodensee Schiffe von 1200 Tonnen verkehren können, auf der Rhone aber nur solche von 600 Tonnen. Die Versorgung Vorarlbergs und Tirols mit Kohle und anderen schweren Massengütern würde wesentlich verbilligt werden. Auf der Strecke Straßburg—Konstanz würde die Frachtersparnis für Kohle etwa 10 Mark pro Waggon, für Getreide etwa 25 bis 30 Mark betragen.

Besondere Bedeutung würde aber der Rhein-Bodensee-Verkehr für Oesterreich-Ungarn dann gewinnen, wenn das Projekt einer Schweizer Adriabahn (oberes Rhein—oberes Etschtal) zur Ausführung gelangen würde. Hierdurch würden unsere südlichen Alpenländer, aber auch Kroatien, Südungarn usw. einen günstigen Exportweg erhalten, und umgekehrt die Schweizer Industrie einen bedeutenden Teil ihrer Rohstoffe über Triest beziehen können. Allerdings sind die technisch-wirtschaftlichen Schwierigkeiten dieser Strecke (98 Kilometer) nicht zu unterschätzen.

In jüngster Zeit ist nun auch Deutschland an die Schiffbarmachung des Rheins zwischen Straßburg und Basel herangetreten, will diese aber nicht durch einfache Regulierung, sondern durch die vielmal kostspieligere Kanalisierung unter Gewinnung der Wasserkräfte erzielen. Es ist ja ganz begreiflich, daß Baden auf die reichen Wasserkräfte des Rheins nicht verzichten will. Aber diese Lösung des Problems hat auch eine Kehrseite. Es ist nämlich sehr möglich, daß hierdurch der Ausbau oberhalb Basels ganz unterbrochen wird, so daß Oesterreich auch weiterhin vom Rheinverkehr ausgeschlossen bliebe. Ja, es wird vielfach und wohl nicht mit Unrecht behauptet, daß der Hauptzweck des deutschen Projekts eben darin liege, die Ausdehnung und Freiheit der Rheinschiffahrt hintanzuhalten, einerseits den Interessen der bisherigen Umschlagplätze Mannheim, Straßburg, Kehl zuliebe, andererseits, um eine Konkurrenzierung der Staatsbahnen durch die billige Rheinroute zu verhüten, schließlich aber, um auf dem künstlich kanalisierten Rhein Schiffahrtabgaben erheben zu können, was auf dem natürlichen, bloß regulierten Strom völkerrechtlich nicht zulässig ist.

Es bedarf kaum des Hinweises, daß diese fiskalischen, beziehungsweise lokalen Motive den großen ökonomischen Vorteilen der Verkehrssteigerung gegenüber gar nicht in die Wagschale fallen können, um so mehr, als die Erfahrung bisher immer wieder gezeigt hat, daß der Ausbau von Wasserstraßen den Eisenbahnen und sonstigen Interessenten auf die Dauer keineswegs geschadet, sondern sogar genützt hat. Basel steht daher auch auf einem weitsichtigeren Standpunkt als Mannheim, indem es die Fortführung der Schiffahrt über Basel hinaus geradezu fordert, schon der Vermehrung der Rückfracht halber.

Von Schweizer Seite wird ferner darauf hingewiesen, daß der Ausbau von Wasserkräften unterhalb Basels so lange unrationell sei, als oberhalb noch hunderttausende Pferdekräfte viel billiger gewonnen werden können. Wenn aber Baden enorme Wasserkräfte mit hohen Anlagekosten ausbauen würde, so wäre der Bedarf hierdurch auf unabsehbare Zeit derart überdeckt, daß die Wasserkraftverwertung oberhalb Basels, die eben eine unbedingte Voraussetzung der Schiffbarmachung ist, ganz unterbunden wäre. Dies ist eben das Stück, an dessen Ueberwindung Oesterreich am meisten gelegen sein muß. So lange diese Strecke nicht schiffbar ist, bleibt Vorarlberg vom Rheinverkehr ausgeschlossen. Aber auch sonst würde die Kanalisierung der Strecke Straßburg—Basel große Nachteile für die Oberlieger mit sich bringen, nämlich eine Erschwerung des Betriebes, weil auf der kanalisierten Strecke nur viel kleinere Schiffe verkehren könnten, bedeutend höhere Kosten (225 Millionen Franken gegen 28 Millionen Franken bei Regulierung), daher Verteuerung des Betriebes, Belastung mit Schiffahrtabgaben, die auch protektionistisch ausgenützt werden können usw.

Daher wird von Schweizer Seite vorgeschlagen, Baden solle sich mit einer Regulierung begnügen, wofür im Kompensationswege die billige Wasserkraft, die oberhalb Basel gewinnbar ist, zu günstigsten Bedingungen zur Verfügung gestellt würde. Zweifellos wäre ein Kompromiß am zweckmäßigsten. Nur bemerkt sei noch, daß die Regulierung die spätere Kanalisierung ja keineswegs ausschließt, sondern sogar fördern würde. Deutschland braucht also auf die Ausnützung seiner Wasserkräfte keineswegs verzichten, sondern kann sie bei eventueller großer Bedarfssteigerung später immer noch heranziehen.

Wie verlautet, stehen Verhandlungen zwischen Deutschland und der Schweiz unmittelbar bevor, bei denen hoffentlich ein befriedigender Ausgleich aller Interessen gefunden werden wird. Sehr zu wünschen wäre aber, daß auch Oesterreich-Ungarn sich an solchen Verhandlungen beteiligt und überhaupt an der künftigen völkerrechtlichen Regelung des Rheinverkehrs teilnimmt, also auch in die Zentralkommission für Rheinschiffahrt Aufnahme findet. Dasselbe gilt für Bayern, Württemberg und die Schweiz. Es würde um so mehr im Interesse der Unterlieger sein, auch die Oberlieger gleichberechtigt zur Schiffahrt zuzulassen, als andererseits die Oberlieger es in der Hand haben, durch die Art der Regulierung des Bodensees die Schiffahrtinteressen überhaupt, also auch jene der Unterlieger ganz bedeutend zu fördern, nämlich durch eine Regelung des Seeabflusses die Wasserstände und Schiffahrtperiode günstig zu beeinflussen.

Schließlich sei erwähnt, daß mit dieser Frage auch ein großes politisches Interesse verknüpft ist. Frankreich tut alles, um die Verwirklichung des Weges Rhone—Aare zu fördern und hierdurch die Schweiz in bezug auf Rohstoffe und Export nach den französischen Häfen hin zu orientieren. Tatsächlich sind die Pläne für die Schiffbarmachung der Rhone bis in den Genfersee baureif ausgearbeitet, während sie für die Strecke Straßburg—Basel infolge der deutschen Haltung noch gar nicht in Angriff genommen werden konnten.

Berliner Lokalanzeiger 14./X. 1918.

3

Fahrt durch Böhmen.

Von uns. ständigen Korrespondenten.

Wien, im Oktober. Fordere niemand mein Schicksal zu hören! Angesichts der sich prügelnden Menschenhaufen vor den Fahrkartenschaltern der Schnellzüge ward beschlossen, mit dem Personenzuge von Prag nach Wien zu fahren. Man fährt statt zweiter erster Klasse, setzt sich abends in den Zug und landet früh, ausgeschlafen, in der Stadt, die einstmals vor sagenhafter Zeit die Stadt der Pfäaken hieß. Kindliches Vertrauen, wie schnell bist du getäuscht worden. Als der kluge Reisende vor dem einfahrenden Zuge stand, hatte dieser erstens keine erste, zweitens hatte er auch keine richtiggehende zweite Klasse, sondern nur einen Zweiten-Klasse-Ersatzwagen; nämlich einen solchen dritter Klasse, auf dessen Außenwand ein findiger ärarischer Kopf die römische Drei mit Kreide ausgestrichen und dafür eine kunstvolle arabische Zwei daneben gemalt hatte. Trotz alledem — Sturm auf den Wagen-Ersatz und Sieg nach erbittertem Boxkampf zwischen einem Kartoffelrucksack, dazu gehöriger Dame, drei Handlungsreisenden-Koffern und einem jungen netten Fräulein, dem das Hütchen reizend stand, das ihr von dem handlungsbeflissenen bei dem Kampfe aufs rechte rote Ohrläppchen getrieben wurde. „Träger, wann kommen wir nach Wien?" Grinsend seitens des numerierten Mannes. „Nach Wien? Fahrplanmäßig 8 Uhr 48 Minuten, aber bitte, bloß fahrplanmäßig." Na schön, auf zwei Stunden Verspätung macht man sich gefaßt. Noch immer wollte das ahnungslose Kindergemüt an Personenzüge mit mehr als zweistündiger Verspätung nicht glauben. Es sollte ganz anders kommen. Ich habe mich noch in Bodenbach gewundert, warum man mir bei der Zollrevision die neueste Dresdener Zeitung aus der Tasche nahm, angeblich, weil nichts Gedrucktes über die Grenze dürfe, denn dieselbe Zeitung habe ich fünf Minuten später im Wartesaal zu kaufen gekriegt. Wie gesagt, ich habe mich da noch gewundert. Nach der Fahrt Prag—Wien im Personenzuge wundere ich mich über nichts mehr. Wunderlos liegt mein künftiger Lebensweg in Oesterreich vor mir.

Die geräumige Dame hat mittlerweile ihren umfangreichen Kartoffelsack in das Gepäcknetz verstaut, allwo er herabdrohte wie der tarpejische Fels, nein, wie die Klippe über Szylla und Charybdis; denn unter dem Kartoffelfels beginnt es plötzlich unendlich mit wilder Gewalt zu zischen, zu wallen und zu sieden. Wie man dazu komme, zweiter Klasse zu bezahlen, wenn man in einen schäbigen Wagen dritter gesteckt wird. Doch endlich legt sich die wilde Gewalt, und ein Herr, der anscheinend Eisenbahnbeamter ist, beweist der Hitzigen und uns allen zum Trost, daß die Bahnverwaltung laut Paragraph soundso viel des Betriebsreglements vom Jahre soundso viel, Nummer soundso viel, keine Garantie für den Zustand der Inneneinrichtung der Wagen leiste. Triumphierend und Beifall heischend sieht er sich nach seiner Rede im Kreise um. Aber siehe da, die junge Dame mit dem reizenden Hütchen entpuppt sich als Hörerin der Prager Universität und beweist dem Herrn Eisenbahnbeamten haarscharf, daß das Gegenteil richtig sei. Ja, sie erklärt sich bereit, sofort jeden Prozeß gegen diese Vergewaltigung des Publikums zu gewinnen. Der Eisenbahnbeamte ist empört, hüllt sich in seine Beamtenweisheit und schläft ein. Die dicke Dame streichelt noch mehrmals ihren Kartoffelsack, dann schließt sie das Gehege ihrer Zähne und schläft ebenfalls ein. Ein wundervoller, runder Mond, blank gescheuert wie ein silberner Teller, beleuchtet die Türme von Prag, aus dessen Vorstädten wir jetzt hinausfahren ins blanke, abgeerntete Land. Im Halbtraum höre ich noch die Namen Dostojewski, Turgenjew, dann ein Ruck — Schreien, Rufen auf dem Gleis — ein Wagen ist in Brand geraten. Ein endloses Pfeifen und Verschieben beginnt. Wir fahren ein paarmal vorwärts, genau so oft wieder rückwärts, und ich blicke auf meine Uhr. Eine Stunde von den zwei bewilligter Verspätung ist vorüber. Zum ersten Male ergreift mich eine dunkle Ahnung.

Endlich ist der Zug in Ordnung, und mein Gegenüber, die junge Dame, setzt ihr Gespräch mit dem neben ihr sitzenden Bauern fort. Sie erklärt ihm Turgenjews und Dostojewskis Einfluß auf die heutige Entwicklung Rußlands. Vielleicht gibt sie nur ein gestern gehörtes Kolleg wieder, vielleicht ist das junge Persönchen wirklich so klug, wie es tut. Mich interessiert nur die Gier, mit der der Bauer ihren Erläuterungen zuhört. Er hat Turgenjew sicher gelesen; man hört es aus den schüchternen Einwürfen, die er macht. Wenn ich diesen tschechischen Bauer mit dem intelligenten Gesicht nehmen



Neuerungen und

Fahrplan-Aenderungen

im Zugsverkehr ab Wien.

Täglicher Bericht

mit Wiederholung der einzelnen Positionen durch 14 Tage.

Süd-Bahnhof

Bis auf weiteres unterbleiben:

Nach und von Triest

Schnzg. ab Wien 7.55 und Perszg. ab 9.50 abds., in der Gegenrichtung Schnzg. an Wien 9.50 abds., und Perszg. an Wien 7.00 früh.

Nach und von Vöslau

Die Perszg. ab Wien 8.30 früh und 5.30 nachm., in der Gegenrichtung Perszg. an Wien 12.38 nachm.

Nach und von Laxenburg

Die Perszg. ab Wien 3.00 nachm. und 4.50 nachm., in der Gegenrichtung die Perszg. an Wien 4.00 nachm. und 7.00 abds.

Nach und von Mödling

Die Perszg. ab Wien 6.00 früh und 10.35 abds., in der Gegenrichtung die Perszg. an Wien 6.50 früh und 8.37 abds.

Von Vöslau

Perszg. an Wien 11.24 vorm. hält bis auf weiteres ab Vöslau in allen Stationen. Perszg. an Wien 1.50 nachm. hält auch in Guntramsdorf.

West-Bahnhof

Nach und von Innsbruck

Perszg. ab Wien 1.30 nchm. hat keinen Aufenthalt in der Station Hütteldorf-Hacking.

Ab 17. Oktober unterbleiben die Schnzg. ab Wien 8.40 vorm. und an Wien 9.10 abds.

Nach und von München

Balknzg. ab Wien 10.15 abds.; in der Gegenrichtung an 7.02 früh.

Ost-Bahnhof

Nach und von Mistelbach u. Marchegg

Für einige Tage ist der Verkehr folgender Personenzüge eingestellt:

Nach und von Marchegg: Perszg. ab Wien 7.25 abds., bezw. Wien an 8.28 vorm.

Nach und von Mistelbach: Perszg. ab Wien 3.12 nchm., bezw. an Wien 8.15 abds.

Perszg. ab Wien 7.16 früh hat keinen Anschluss nach Mannersdorf.

Nord-Bahnhof

Bis auf weiteres unterbleiben:

Nach und von Lemberg

Schnzg. ab Wien 2.20 nchm., in der Gegenrichtung an Wien 4.07 nchm.

Nach und von Oderberg

Perszg. ab Wien 5.45 abds.; in der Gegenrichtung Perszg. an Wien 7.33 früh.

Nach und von Konstantinopel

Balknzg. ab 8.12 vorm.; in der Gegenrichtung an 9.03 abds.

Nach und von Berlin

Balknzg. ab 9.26 abds.; in der Gegenrichtung Balknzg. an 7.56 früh.

Nordwest-Bahnhof

Bis auf weiteres unterbleiben

Nach und von Znaim

Die Perszg. ab Wien 11.40 vorm., in der Gegenrichtung an Wien 10.14 abds.

Nach Oberhollabrunn

Perszg. ab Wien 5.28 nachm.

Nach Iglau

Perszg. ab Wien 10.17 abds.

Von Deutschbrod

Perszg. an Wien 7.40 früh.

Aspang-Bahnhof

Nach und von Sollenau

Die Perszg. ab Wien Asphhf. 8.30 vorm. und 2.15 nachm. und an Wien Asphhf. 12.51 nachm. und 9.07 abds. verkehren an Sonn- und Feiertagen nur nach Zulässigkeit der Betriebsverhältnisse.

Nach und von Hochschneeberg

Der Verkehr auf der Zahnradbahnstrecke Puchberg a. Schnbg.—Hochschneeberg ist eingestellt.

Wien (Grossmarkthalle)-Pressburg

Bis auf weiteres unterbleiben:

Perszg. ab Wien 10.37 abds. in der Strecke Gr.-Schwechat—Pressburg.

Perszg. ab Wien 1.40 nachts in der Strecke Wien—Gross-Schwechat.

Die Gem. Zg. ab Gr.-Schwechat 5.11 früh und ab Köpcseny 4.30 nchm. in der Strecke Gr.-Schwechat—Köpcseny.

Perszg. ab Pressburg 10.45 abds. in der Strecke Pressburg—Wien.

Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft

Nach und von Pressburg

Bis längstens 31. Oktober wird der Personenschiffverkehr zwischen Wien und Pressburg wie folgt abgewickelt: Wien (Weissgerber) 12.00 mittags nur jeden Sonntag, Dienstag und Freitag; zurück ab Pressburg 9.00 vorm. nur jeden Montag, Mittwoch und Samstag.

Lokalfahrten im Donaukanal zu den Rennen in der Freudenau

Anlässlich der Pferderennen geht ab Wien (Weissgerber) am 17., 19., 20., 22., 24., 26., 27., 29. und 31. Oktober das Lokalschiff zwischen 12.15 und 12.45 nchm. ab; die Rückfahrt von der Freudenau erfolgt spätestens eine halbe Stunde nach Schluss der Rennen. Fahrpreis per Person für Hin- und Rückfahrt: an Werktagen K 6.—, an Sonntagen K 10.—.

Erscheint täglich.

Reichspost
17.1

30 Jahre Kriegsdienst.

Aus der Geschichte des Eisenbahnbureaus des Generalstabes.

Der Krieg ist für die ganze Wehrmacht, ja für den ganzen Staat ein Prüfstein für die im Frieden geleistete Arbeit, aber diese Friedensarbeit vollzieht sich doch in den meisten Fällen nur in Form einer Vorbereitung für die wirkliche Kriegsleistung, und nur wenige Teile der Wehrmacht müssen schon im Frieden unter dem gleichen Hochdruck arbeiten wie im Kriege. Zu diesen letzteren gehört nun eine jener Stellen, von deren Tätigkeit die Allgemeinheit in der Regel sehr wenig weiß, trotzdem ihr die größte Wichtigkeit zukommt; es ist dies das Eisenbahnbureau des Generalstabes, dessen Hauptarbeit im Frieden neben der Wahrnehmung der militärischen Interessen bei der Ausgestaltung der Eisenbahnen die Ausarbeitung der Kriegsfahrordnung, der Mobilisierungs- und Aufmarschinstradierungen ist. Die Ausarbeitung dieser Elaborate muß für die verschiedenen Kriegsmöglichkeiten getrennt erfolgen und infolge der wechselnden Dislokation der Truppen und der stetigen Entwicklung der Wehrmacht und des Eisenbahnnetzes alljährlich neu verfaßt, beziehungsweise umgearbeitet werden. Es handelt sich dabei nicht nur um eine Arbeit auf dem Papier, wie dies so manche Friedensarbeit ist, sondern sozusagen um den konstruktiven Entwurf einer Präzisionsmaschine, die durch das Stichwort der allgemeinen oder teilweisen Mobilisierung in Gang gesetzt, sogleich derart klaglos arbeiten muß, daß die dem jeweiligen Kriegsfall gemäß aufgebotenen Streitkräfte ohne die geringste Stockung auf Kriegsfuß gesetzt und in die Aufmarschräume befördert werden können. Wenn man erwägt, was die Mobilisierung und der Aufmarsch eines modernen Millionenheeres bedeuten und daß diese ungeheueren Massenbewegungen sich innerhalb weniger Tage abspielen müssen, Erprobungen aber vor einem Kriege in der Regel nur in ganz bescheidenem Umfang möglich sind, so erkennt man, welche verantwortungsschwere Riesenleistung das Eisenbahnbureau des Generalstabes alljährlich zu bewältigen hat. Im jetzigen Kriege ist deren Ergebnis zunächst vor allem in der großen Aufmarschbewegung unserer Armeen an der russischen Front in Erscheinung getreten. Die Vorarbeiten für diesen Aufmarsch reichen bis in die zweite Hälfte der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, die Zeit des Beginnes jener politischen Spannung zwischen Oesterreich-Ungarn und Rußland, die schließlich im Weltkrieg zu furchtbarer Entladung gekommen ist.*) Schon nach dem serbisch-bulgarischen Kriege 1885, besonders aber nach der gewaltsamen von Rußland inszenierten Entthronung des Bulgarenfürsten Prinz Battenberg begann sich die politische Spannung zu verschärfen und wurde 1887 derart ernst, daß ein sofortiger kriegerischer Zusammenstoß unvermeidlich erschien. Natürlich war das Eisenbahnbureau des Generalstabes die erste Dienststelle, wo diese Wendung sofort in konkreter Gestalt zum Ausdruck kam. Es erhielt im Herbste 1887 vom Chef des Generalstabes FZM. Frhn. v. Beck den Befehl, die Aufmarschinstradierung binnen kürzester Zeit auszuarbeiten und den Aufmarschplan bau- und betriebstechnisch vorzubereiten und sicherzustellen. Der damalige Leiter des Eisenbahnbureaus Oberst v. Guttenberg — der spätere erste Eisenbahnminister — machte den Chef des Generalstabes sogleich auf die Unzulänglichkeit der für einen Aufmarsch im Nordosten zur Verfügung stehenden Eisenbahnlinien aufmerksam. Es bestanden damals nur drei eingeleisige Bahnen nach Galizien und die im Jahre 1885 eingeleitete Ausgestaltung dieser Linien sowie die begonnenen Neubauten waren noch bei weitem nicht vollendet. Weiters mangelte es dem Eisenbahnbureau auch an geschultem Personal für die Instradierung. Nichtdestoweniger mußte im Hinblick auf die politische Lage das Elaborat ausgearbeitet und dafür Sorge getragen werden, daß dieses trotz der entgegenstehenden großen Schwierigkeiten auch sofort in die Wirklichkeit umgesetzt werden könne. Dieser für das militärische Eisenbahnwesen geschichtlich bedeutungsvolle Moment ist als der Beginn der eigentlichen konkreten Aufmarscharbeiten des Eisenbahnbureaus zu betrachten. Seit jener Zeit bis zum Kriegsausbruch arbeitete das Bureau mit fieberhafter Hast an den Vorbereitungen für den bevorstehenden Verteidigungskrieg gegen den immer drohender auftretenden Gegner im Nordosten. Von Jahr zu Jahr gewann das Elaborat an Reife und Vollkommenheit, bis es schließlich die Probe auf seine Lebensfähigkeit glänzend bestand. Seit jenen denkwürdigen Tagen in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre verrichtete das Eisenbahnbureau des Generalstabes schwerste, verantwortungsvollste und wichtigste Kriegsarbeit. In jedem Jahre erneuerte es die Aufmarsch-

*) „Geschichte des Eisenbahnbureaus des Generalstabes seit seiner Errichtung bis zur Mobilisierung 1914". („Mitteilungen aus dem Eisenbahn- und Schiffahrtswesen im Weltkriege, herausgegeben auf Befehl des k. u. k. Armeeoberkommandos von der historischen Gruppe, für das Eisenbahn- und Schiffahrtswesen. 1. Heft, September 1918).

Neues Wiener Tagblatt
31./X. 1918

Die Zukunft der österreichischen Staatsbahnen.

Wir wissen nicht, ob aus dem Liquidationsprozeß, welchen das alte Oesterreich mitmacht, ein bundesstaatähnliches Gebilde entsteht, durch das die Souveränität der Einzelstaaten eine Selbstbeschränkung erfahren wird, ob es in der Zukunft noch staatsvertraglich festgelegte gemeinsame Rechts- und Wirtschaftsgebiete zwischen den einzelnen Nationalstaaten geben wird, aber eines steht fest: soll nicht zum Schaden aller ein wirtschaftliches Chaos entstehen, dann können nicht alle bisher gemeinsamen wirtschaftlichen Gebilde der Staatssouveränität zuliebe auseinandergerissen werden, und es darf nicht der Prozeß der möglichsten Konzentration der wirtschaftlichen Betriebe, der noch vor kurzem als ein wirtschaftliches Axiom betrachtet wurde, in das Gegenteil, den der Atomisierung der Wirtschaft, umschlagen.

Zu den Wirtschaftskörpern, deren Auseinanderreißung für alle Beteiligten zu den größten Nachteilen führen würde, gehört unzweifelhaft das staatliche Eisenbahnnetz, das, in mehr als dreißigjähriger mühevoller und kostspieliger Arbeit zusammengeschweißt, durch die neuen Nationalstaaten in eine große Zahl territorialer Staatsbahnnetze zerlegt wird, bei deren Entstehung lediglich das nationale und nicht das wirtschaftliche und Verkehrsmoment ausschlaggebend ist. Soll die den Bedürfnissen des praktischen Lebens angepaßte Einheitlichkeit im Verkehrswesen, die Sicherung einer einheitlichen Tarifpolitik gerade in jenem Moment aufgegeben werden, in welchem bei der Demobilisierung und dem Wiederaufbau des Wirtschaftslebens an das Verkehrswesen die größten Anforderungen gestellt werden? Das geht alle Staaten an. Denn ebenso wie dem künftigen Deutschösterreich der ungehemmte Weg nach Norden und nach dem Meere vonnöten ist, bedarf der tschechische und südslawische Staat den Weg durch Deutschösterreich. Leichter ist ein wirtschaftliches Auseinandergehen beschlossen, als ohne unheilvolle Folgen für die ganze Volkswirtschaft durchgeführt. War ja auch bei der Verstaatlichung der Privatbahnen nicht so sehr der Gedanke der vollen Ausübung der Souveränität über die Bahnen, als das Bedürfnis der Zusammenfassung der einzelnen Privatbahnen in ein einheitliches Netz maßgebend, und hat man daher die großen Verkehrslinien in Würdigung der sachlichen Richtigkeit beisammengelassen und sie nicht nach Kronländern getrennt. Darauf ist es auch zurückzuführen, daß dort, wo zusammenhängende Bahnnetze unter verschiedene staatliche Souveränitätsrechte fallen, das Bedürfnis nach Vereinigung in Bundesbahnen eingetreten ist, wie das zum Beispiel bei den Schweizer Bundesbahnen und den mitteldeutschen Bahnen der Fall war.

Anderseits ist es klar, daß gerade das Eisenbahnwesen mit seinen in das Wirtschaftsleben der Nationen tief eingreifenden Beziehungen ein Gebiet ist, von dem die jungen Nationalstaaten am wenigsten leicht von ihrer Souveränität, wenn auch im Wege der Selbstbeschränkung, werden etwas aufgeben wollen. Das Problem ist daher, *wie kann der Wunsch nach möglichster Souveränität über die Bahnen mit der Notwendigkeit, aus wirtschaftlichen und finanziellen Gründen eine gewisse Einheitlichkeit* der verkehrstechnischen und kommerziellen Betriebführung zu erzielen, und *geschlossene Verkehrslinien zu erhalten, vereinbart werden?*

Daß, um den Verkehr nicht ins Stocken zu bringen, für die nächste Zeit unbedingt eine *Uebergangsvereinbarung* getroffen werden muß, bei der im wesentlichen die alten Einrichtungen fortbestehen werden, ist selbstverständlich. Aber ebenso gewiß ist es, daß man sich möglichst bald auf die neuen Formen wird einigen müssen. Die Form wird sich danach richten, ob der Zusammenhang zwischen den einzelnen Nationalbahnen mehr oder weniger eng sein soll.

Den Verkehrs- und Wirtschaftsbedürfnissen am entsprechendsten erschiene es, daß wenigstens die Hauptlinien des gegenwärtigen Staats- und Privatbahnnetzes unter einem Hut vereint würden, ohne daß dadurch die Souveränität der Nationalstaaten und der Betrieb durch die Nationalbahnen tangiert würde. Es würde sich eine *Bahngemeinschaft* bilden, die in kommerzieller und finanzieller Beziehung, in der Vertretung ausländischen Bahnen gegenüber einheitlich organisiert wäre. Der Betrieb der in der Gemeinschaft vereinten Bahnen würde aber in den einzelnen Ländern von den Nationalbahnen geführt werden, wobei aus betriebstechnischen Gründen ein Uebergreifen einer Bahnverwaltung in das Gebiet eines andern Staates möglich wäre, wie dies auch heute vielfach vorkommt. Die Nationalstaaten brächten gleichsam gewisse Bahnen als Apports in die neue Bahngemeinschaft ein, das Gemeinschaftsorgan wäre ein von den Nationalstaaten beschickter, mit den notwendigen Hilfsorganen ausgestatteter Verwaltungsort, an dessen Spitze ein möglichst unabhängiger Präsident stünde.

Welchen Vorteil eine solche Form böte, ist einleuchtend. Ohne der Souveränität der Nationalstaaten über ihr Bahnwesen Abbruch zu tun, gäbe es in allen den Verkehr der Einzelstaaten berührenden gemeinsamen Angelegenheiten, namentlich in den Tarifangelegenheiten, aber auch in jenen Verkehrsangelegenheiten, in denen ein Ineinandergreifen der einzelnen Bahnnetze stattfindet, eine gemeinsame Instanz, die komplizierten Verrechnungen zwischen den einzelnen Nationalbahnen würden wesentlich vereinfacht, Tarifherstellungen und Tarifermäßigungen, die sich über mehrere Staatsgebiete erstrecken sollen, werden von einer Stelle besorgt, Konkurrenztarife gegenüber dem Ausland könnten im Interesse aller beteiligten Nationalbahnen von einer Stelle aus beschlossen werden.

Die Auswahl der in Betracht kommenden Bahnen wäre nicht schwierig. Hauptsächlich kämen die großen, an die bisherigen Staatsgrenzen führenden Bahnlinien in Betracht: die Hauptlinien der verstaatlichten und bestehenden großen Privatbahnen und die Alpenbahnen. Das Netz würde ungefähr 7000 Kilometer betragen, wovon 3000 Kilometer auf Deutschösterreich, 2000 Kilometer auf den tschechischen Staat und je 1000 Kilometer auf die Linien in Galizien nebst der Bukowina und des südslawischen Staates entfielen. Von dem Gesamtnetze der österreichischen Bahnen im Umfange von 23,000 Kilometer käme etwa ein Drittteil in die Gemeinschaft.

Auch die finanzielle Konstruktion würde sich einfach gestalten: der Anlagewert der in die Bahngemeinschaft eingebrachten Bahnen bildet den aliquoten Anteil der Nationalstaaten an der Gemeinschaft, nach dem die Verteilung des nach Abzug der Betriebskosten und der Verwaltungsauslagen der Gemeinschaft verbleibenden jährlichen Reinerträgnisses stattfinden würde. Die Betriebsvergütung an die Nationalbahnen hätte in einem vom Verwaltungsrate einverständlich festgesetzten Prozentualanteil an den Betriebseinnahmen stattzufinden, wodurch die Gemeinschaft vor einer largen Ausgabengebarung der Nationalbahnen geschützt, die Verwaltung dieser hingegen zu Ersparungen angespornt würde. Investitionsauslagen, Fahrparkanschaffungen für die Gemeinschaftsbahnen wären von den Nationalbahnen gegen Zurechnung zu ihrem Geschäftsanteil zu bestreiten.

Eine *andre* Form könnte in Analogie jener Vereinbarungen gefunden werden, die auf Grund des Berliner Vertrages zwischen Oesterreich-Ungarn und den Balkanstaaten in der Eisenbahnkonvention vom Jahre 1883 hauptsächlich zum Zwecke der Erstellung einheitlicher Tarifnormen und dauernder Bindungen begünstigter Tarife getroffen worden sind. Das Wesentliche einer derartigen Vereinbarung bestünde darin, daß, abgesehen von den selbstverständlichen Bestimmungen über gleichartige Behandlung für Durchzugsverkehre, ermäßigte Tarife gegenseitig zugestanden würden. Angesichts der wechselnden wirtschaftlichen Verhältnisse würden diese Vereinbarungen wohl nur für eine bestimmte Zeit Geltung haben können. Eine ständige gemeinsame Einrichtung für diese Formen der Wahrnehmung gemeinsamer Interessen gäbe es hiebei wohl nicht, abgesehen von jenen Einrichtungen, welche seit Jahrzehnten zwischen Bahnen verschiedener Staaten bestehen und in gewissen, jederzeit kündbaren Zweckverbänden für administrative und technische oder kommerzielle Angelegenheiten ihren Ausdruck finden und wohl unter allen Umständen auch die neuen Nationalbahnen einbegreifen würden.

Mögen diejenigen, die an Stelle des zusammenstürzenden historischen Oesterreich die neuen Staatsgebilde aufzubauen berufen sind, sich vor Augen halten, daß gerade die Zeit nach dem Kriege der Anspannung der wirtschaftlichen Kräfte aller Staaten zur Heilung der Schäden des Weltkrieges dringendst bedarf und daß diese unmöglich ist, wenn die Zusammenhänge, die ein bisher einheitlich verwaltetes Eisenbahnnetz geschaffen hat, mit rauher Hand zerrissen werden.

Volkswirtschaft.

Der Einfluß der Trennung von Oesterreich auf das Eisenbahnwesen und speziell auf die Tarifverhältnisse.

Von Hofrat Koloman v. Szajbély,
Staatsbahndirektor a. D.

Budapest, 31. Oktober.

Die ungarische Regierung übt das Hoheitsrecht über das Tarifwesen der ungarischen Bahnen auch gegenwärtig schon unbeschränkt aus. Im Verkehr mit Oesterreich war der Eisenbahnverkehr durch das österreichisch-ungarische Betriebsreglement, im Verkehr mit dem übrigen Auslande durch das internationale Uebereinkommen vereinbarungsgemäß geregelt.

An diesen Verhältnissen wird die vollständige Trennung Ungarns von Oesterreich nicht viel ändern, denn ob anstatt des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements das internationale oder ein anderes, erst zu vereinbarendes Abkommen Anwendung finden wird, ist nicht von einschneidender Bedeutung; daran würde selbst der Umstand nichts ändern, wenn Ungarn eine andere Warenklassifikation einführt als die gegenwärtige mit Oesterreich gemeinschaftliche Klassifikation; das ist eine reine Frage der Nützlichkeit, die nur auf dem Wege von Verhandlungen und Vereinbarungen zu regeln wäre.

Selbst wenn Oesterreich in drei selbständige Staaten zerfallen würde und mit allen drei Staaten Vereinbarungen getroffen werden müssen, ist es nicht ein ausschließliches Interesse Ungarns, daß der Eisenbahnverkehr mit allen Nachbarstaaten auf einer rechtskräftigen Basis sich abwickle, sondern das gleiche Interesse haben auch die anderen Staaten; denn unter den jetzigen Verhältnissen gibt es keinen Staat, der für sich allein ein abgeschlossenes Verkehrsgebiet bilden könnte.

Das in den gegenwärtigen Handelsverträgen mit Deutschland festgelegte Prinzip, demzufolge der eine Vertragsstaat die Güter des anderen Vertragsstaates auf seinen Eisenbahnen nicht ungünstiger behandeln darf als die Güter des eigenen Staates, muß in die neuen Vereinbarungen mit Oesterreich und allen anschließenden Staaten übernommen und loyal durchgeführt werden. Es bedingt dies wohl eine gewisse Einschränkung des Tarifhoheitsrechtes, allein diese Beschränkung ist keine einseitige, und nur die Konsequenz einer Vereinbarung, die allen Beteiligten gleiche Pflichten auferlegt und gleiche Rechte sichert.

Ob bei strikter Einhaltung dieses Prinzips der ungarische Staat in der Lage sein wird, seine bisherige Industrieförderungspolitik durch Tarifbegünstigungen fortzusetzen, ist kaum anzunehmen. Wenn jedoch Ungarn ein eigenes Zollgebiet bilden wird, und dahin muß es nunmehr wohl kommen, dann sind Industrie und Landwirtschaft nur durch eine entsprechende Zollpolitik, nicht aber durch separate tarifarische Zugeständnisse zu schützen.

Eine bei der Trennung von Oesterreich schwierig zu lösende Angelegenheit bildet die Frage der zwei heute noch bestehenden gemeinsamen, d. i. teils auf ungarischem, teils auf österreichischem Gebiete liegenden und je einer Eisenbahngesellschaft gehörenden Linien der Südbahn und der Kassa-Oderberger Bahn. Für die Südbahn könnte auch ohne Verstaatlichung das Beispiel der seinerzeitigen Trennung der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft in eine ungarische Direktion mit einem ungarischen Verwaltungsrate und in eine österreichische Direktion mit einem österreichischen Verwaltungsrate angewendet werden unter der Voraussetzung, daß die in Oesterreich liegenden Linien künftig nur einem Staatsgebiete angehören werden. Aber selbst die Verstaatlichung ist nicht von so weittragender Bedeutung, wie vielfach angenommen wird. Im Verkehr mit Fiume ist die Tarifpolitik der ungarischen Staatsbahnen maßgebend, im Verkehr mit Triest jene der österreichischen Staatsbahnen. Im Verkehr zwischen den ungarischen und den österreichischen Linien kann das Tariswesen vereinbarungsgemäß so geregelt werden, wie dies vorher bereits angegeben wurde, nämlich daß der eine Staat die Güter des anderen Staates nicht ungünstiger behandeln darf als jene des eigenen Staatsgebietes.

Diese Ausführungen haben zur Voraussetzung, daß die Linien der königlich ungarischen Staatsbahnen auch auf dem kroatischen Territorium von allen politischen Konstellationen unberührt bleiben. Im Gegenfalle müßten besondere Vereinbarungen für den Durchzugsverkehr mit Fiume getroffen werden, die Ungarn eine selbstständige Tarifpolitik im Verkehr mit Fiume sichern.

Die Kassa-Oderberger Bahn besitzt auf österreichischem Gebiete nur 65 Kilometer, für die eine eigene Direktion und ein eigener Verwaltungsrat zu errichten eine zu kostspielige Sache wäre. Auch hat die Durchrechnung eines einheitlichen Tarifbaremes bis Oderberg für Ungarn eine große Bedeutung, weshalb die Verstaatlichung dieser Bahn nur dann in Angriff zu nehmen, beziehungsweise von seiten Ungarns zuzugestehen wäre, wenn Vereinbarungen über die anzuwendenden Tarife im Verkehr mit dem Ostrau-Dombrau-Karwiner Kohlengebiete sowie für den Transitverkehr mit Deutschland zu erzielen sind.

Es ist keine leichte Arbeit für die Leitung der ungarischen Staatsbahnen, den geänderten Verhältnissen gemäß, also mit mehreren österreichischen Staatsgebilden, mit dem selbständigen Polen, mit Rumänien und Serbien zu entsprechenden Vereinbarungen zu gelangen; aber solche Vereinbarungen müssen getroffen werden und es ist die Hauptaufgabe der ungarischen Staatsbahnen, solche Vereinbarungen unter möglichster Berücksichtigung der ungarischen Interessen zu erzielen. Auch bisher waren die Verhandlungen mit Oesterreich nicht leicht; sie werden sich auch in der Zukunft nicht leichter gestalten.

Neues Wiener Tagblatt
5./XI. 1918

100

Der Volkswirt.

Das Ende unsres Seeverkehrs.

Die Adriahäfen in den Waffenstillstandsbedingungen.

Die drückenden Waffenstillstandsbedingungen, welche Italien uns auferlegt, enthalten in einem besonderen Abschnitt die „Seebedingungen", und unter diesen in mehreren Punkten Forderungen, welche die Frage nach der Bedeutung unsrer Adriahäfen unter wirtschaftlichem Gesichtspunkt der Erwägung näherbringen. Vorweg ist festzustellen, daß Oesterreich, und zwar sowohl dem alten als auch dem neuen, nunmehr vollständig der direkte Weg zum Meere versperrt ist. Zunächst ist es nunmehr am Platze, daß man die wirtschaftliche Wichtigkeit unsres Seeverkehrs in der Vergangenheit ins Auge faßt, zumal die Entwicklung und Entwicklungsmöglichkeiten der Zukunft durchaus ungewiß sind und im Dunkeln liegen. Die augenblickliche Sachlage bedeutet das Ende unsres Seeverkehrs. Von belangreicher Tragweite war der österreichische Seeverkehr freilich zu keiner Zeit, und demgemäß blieben auch die Seehäfen der einstigen Monarchie in ihrer Ausgestaltung zurück. Man sprach eigentlich nur von Triest, aber auch dieser allein wichtige Hafenplatz Oesterreichs konnte trotz vielfacher Bemühungen, die allerdings häufig mehr durch parteipolitische Erwägungen als durch sachlich-ökonomische Beweggründe bestimmt wurden, nicht recht zur Entfaltung kommen. Und was den ungarischen „Konkurrenzhafen" — denn als solcher sollte Fiume nach den Absichten der ungarischen Regierung allezeit angesehen werden — anlangt, so versagten alle Bestrebungen, denn angesichts der mangelnden natürlichen Voraussetzungen kann Fiume nie ein Hafen von irgendwie belangreicher Bedeutung werden. Längs der dalmatinischen Küste dagegen sind wohl, so insbesondere wenn an Spalato gedacht wird, mancherlei Vorbedingungen für die Herstellung eines ausgedehnten Hafenplatzes in der natürlichen Küstengestaltung gegeben, allein hier bildete immer wieder die politische Befehdung zwischen Italienern und Kroaten ein unüberwindliches Hindernis, als daß dem Ausbau der geeigneten Stellen an der dalmatinischen Küste für Hafenzwecke das richtige Interesse zugewendet werden konnte. Wir waren nicht imstande, im Orient- und Ostasienverkehr den Vorteil eines um 2000 Seemeilen kürzeren Seeweges gegenüber den Häfen der Nord- und Ostsee voll auszunützen, Einfuhr und Ausfuhr nahmen vielfach über Hamburg, Rotterdam und Antwerpen, selbst über Genua ihren Weg. Nun beginnt unverkennbar eine neue Aera für die früher österreichischen Adriahäfen, ohne daß sich aber behaupten ließe, daß diese auch eine günstigere sein werde.

Ueber den Umfang des Seeverkehres in den Adriahäfen liegen amtliche Daten aus dem Jahre 1913 vor, die aus der nachstehenden Gegenüberstellung ersichtlich sind.

Triest, der größte Seehandelsplatz Oesterreichs, rangierte, was die eingelaufene Tonnage anlangt, an zwölfter Stelle unter den europäischen Seehäfen vor Piräus-Athen, nach Neapel, Genua und Havre. Die eingelaufene Tonnage belief sich nämlich auf etwas mehr als 4 Millionen Tonnen gegen 14 Millionen beispielsweise in Hamburg. Ungarns bedeutendster Hafen Fiume kam sogar erst nach Barcelona an neunzehnter Stelle. Triests Handel hatte in den letzten Jahren vor Kriegsausbruch folgenden Umfang:

	Einfuhr in Millionen Meterz.	Kronen	Ausfuhr in Millionen q (u. Stück)	Kronen
1909 . .	14·3	398·7	6·1 (5·8)	252·1
1910 . .	13·8	447·1	6·4 (7·7)	284·0
1911 . .	15·4	511·9	6·1 (7·6)	285·2
1912 . .	13·7	535·1	6·4 (6·8)	312·5
1913 . .	14·9	545·4	8·1 (5·9)	365·6

In allen übrigen Häfen des österreichisch-illyrischen Küstenlandes ist der Handelsverkehr kaum bemerkenswert. In allen diesen Häfen zusammen erreichte der Wert der Einfuhr im Durchschnitt des Jahrfünfts 1909 bis 1913 8 Millionen Kronen, die Ausfuhr 3·5 Millionen Kronen. Unter den dalmatinischen Hafenplätzen haben Ragusa und Metkovic als Umschlagplätze für den Verkehr Bosniens und der Herzegowina in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. In Gravosa-Ragusa erreichte der Export in den letzten Jahren vor dem Kriege einen Wert von 10 Millionen Kronen und darüber, während der Import in den meisten Jahren unter 1 Million dem Werte nach blieb. In Metkovic belief sich der Gesamthandel auf 3·5 bis 4·5 Millionen Kronen, wovon nur ein ganz geringfügiger Bruchteil auf die Einfuhr entfiel. Im Hafen von Cattaro bewertete sich die Ausfuhr durchschnittlich auf 1 bis 1·5 Millionen Kronen im Jahre, die Einfuhr dagegen erreichte

meint eine Frau unter den Umstehenden. „Färb'n muaß ma f' halt z'erst lass'n! I' hab's auch so g'macht!"

Bei einer anderen Gruppe geht es um ein Paar „Kommißbröd". Ein Kauflustiger dreht sie prüfend in den Händen. Die Stiefel sind gut, sie bilden nur ein ungleiches Paar, der eine ist viel größer als der andere.

„Was geb'n S'?" fragt der Verkäufer, ein Heimkehrer.

„Zehn Kranln!"

„Von mir aus — geb'n S' her!"

Inmitten einer anderen Gruppe wird ein Rucksack veräußert. Rasch ist er weg. Um sieben Kronen. Bei vier, fünf anderen Gruppen wird mit Zigaretten gehandelt. Sie sind mit rabenschwarzem, grobem Tabak gefüllt. Das Stück kostet vierzehn Heller. Sie gehen reißend ab. In einer Bahnhofnische bringt eben ein Soldat ein Paar dicke Fäustlinge los. Drei Kronen.

„Hab'n S' vielleicht a Mehl?" fragt der Käufer und deutet auf das Köfferchen des Soldaten.

„Gar ka Idee! Und wann i an's hätt', tät' i's z' Haus trag'n, net verschachern!"

Fünf, sechs Frauen kommen von der Ankunftshalle her. Aus ihrem Gespräch ist zu entnehmen, daß sie die Absicht hatten, einen Soldatenzug abzuwarten, um „Einkäufe" zu machen. Alle sind mit großen Taschen versorgt. Nun haben sie aber erfahren müssen, daß der nächste Militärtransport erst um zehn Uhr abends ankommt. Vielleicht auch später.

„Gehn m'r zur „Abfahrt". Dort is allerweil irgend was zu kriag'n!" schlägt eine der Frauen vor. „Vom Herd bin i wegg'rennt, damit i vielleicht bei die Soldaten a Bröd'l Margarin' auftreib'!"

Die Abfahrtshalle ist voll von Soldaten, die weiterreisen wollen. Ein Gemisch verschiedener Uniformen, der Grundton ist schmutziggrau. Dort und da tauchen in der Menge reichsdeutsche und auch gelbliche Wollmützen auf. Viele Soldaten drängen sich auf den Bänken, rauchend, essend oder schlafend. Alle scheinen sie entsetzlich müde. Das gedämpfte Licht, das durch die buntgestreifte Glasdecke dringt, bescheint viele von Strapazen, Krankheit und Reiseschmutz fahl gewordene Gesichter. In allen Ecken, an den Wänden, vor den Türen, die zum Bahnsteig führen, unter den Bänken, überall sieht man Zusammengekauerte oder lang hingestreckte Schläfer. Ihre Köpfe ruhen auf der bloßen Erde, auf dem Leib eines Kameraden oder auf einem schmierigen Bündel. Das Gewirr in der Halle nimmt stetig zu. Manchmal stößt ein Unvorsichtiger an die Beine eines Schläfers, der dann mit einem unverständlichen Laut in die Höhe schreckt oder von so bleiernem Schlaf umfangen ist, daß er gar nichts gespürt hat. Die Zivilisten, die sich zwischen den Soldaten drängen, sind in der Minderzahl. Reisende und Leute, die „kaufen" wollen. Das Wirtshaus, zu dem der Eingang von der Halle aus führt, ist übervoll und durch die Rauchschwaden, die dick wie Wattebündel über den Tischen liegen, dringen immerzu die wienerisch-sentimentalen Töne einer Ziehharmonika, einer Violine und einer Gitarre, mit denen sich fortgesetzt das singende Knarren der ungeölten Spieltüren vermengt.

Auch in diesem Gedränge blüht der neue Handel.

Dort in einer Ecke verkauft eben ein Soldat ein langhaariges, großes, allerdings reichlich schmutziges Fell. Er meint, es anpreisen zu müssen, aber schon hat ihm einer aus der Menge das Fell aus der Hand gerissen und die verlangten fünfzehn Kronen dafür gereicht.

Ein Fünfzehnjähriger tupft einem Soldaten auf die Achsel.

„Mir scheint, Sie hab'n Pfeifentabak?"

„Ja. Ung'schnitt'n! Zwa Kilo! Achtz'g Kronen!" E. kramt die nur lose mit Spagat umwickelten schwarzen Blätter aus dem Rucksack.

Der Bursch zwinkert mit den Augen: „I waß Ihna an' Käufer! Für alle zwa Kilo. Verlang'n S' um a drei Kronen mehr! Für mi!"

„Kann ma mach'n!"

Das Tabakgeschäft kommt zustande, dicht daneben ei zweites. Mitten in dem Geschiebe ein unbeweglicher Menschenknäuel. Ein Mann, ganz in Zivil, nur mit einer Soldatenmütze tief im Genick, reicht einer Frau, während fünf Personen aufmerksam mitzählen, fünfzehn kleine Päckchen Pfeifentabak in die Einkaufstasche. „Stimmt schon!" Fortwährend hin und her gestoßen zählt sie ihm fünfzehn jämmerlich zerknitterte Kronenscheine auf die Hand.

„Himmel, wird mei Mann a Freud' hab'n!" lächelt sie, während sie in dem Trubel verschwinden will. Aber da stockt ihr Fuß. An der Wand, an einem zerfetzten Fahrplan, lehnt ein Soldat, der mit dem Federmesser aus einer kleinen Büchse Schmalz herausstochert und schmatzend zwischen die Lippen streicht.

„Hab'n Sie vielleicht Schmalz?" fragt sie und ihre Augen blicken voll Verlangen.

„Schmalz schon, aber kein Brot!" antwortet der Soldat und schleckt säuberlich das Messer ab. „Geb'n S' mir Brot, dann krieg'n S' das halbe Büchsel!"

Die Frau schüttelt resigniert den Kopf und geht.

An verschiedenen Stellen werden Schuhe verkauft. Derb genagelte Schuhe, viel gebraucht, aber unverwüstlich scheinend.

Da gibt einer der Heimkehrer eben ein solches Paar um zwölf Kronen hin. An den Füßen hat er bedeutend schlechtere. Der Käufer nimmt die Stiefel freudig unter den Arm:

„Für d' Werkstatt! Die halt'n a paar Jahr' aus!"

Eine Frau streicht durch die Menge, die sich dort und da mit einer gewissen Scheu an die Gruppen heranmacht und ihnen den Inhalt ihrer Tasche bietet. Buchteln. Buchteln aus weißem Mehl. Von der Größe eines Baunzerls langverflossener Jahre. Zwei Kronen das Stück, zwei Kronen!

Aber nicht wenige von den Soldaten kaufen und die Tasche der Händlerin wird zusehends leerer. Zwei Bissen und die Leckerei ist weg. Viele jedoch wenden sich ab, wenn sie den Preis hören.

„Du lieber Gott!" flüstert zutulich die Frau. „I verdien' nur a paar Kreuzer! Das Mehl im Schleichhandel is ja so teuer!"

Bahnhofbild.

Was mag denn dort drüben vor dem Bahnhof nur schon wieder los sein? Gruppe neben Gruppe. Und alle haben ein besonderes Gepräge. Die gestreckten Hälse, die Zehensteher an den äußeren Kreisen der verschieden großen Ansammlungen lassen erkennen, daß es sich da drüben weniger ums Horchen als ums Sehen handelt.

„Was gibt's denn da?"

Eine Antwort ist nicht notwendig. Der Augenschein gibt Aufklärung. Einer der Zehensteher reicht von rückwärts zwischen den Köpfen seiner Vordermänner hindurch eine Zwanzigkronennote und empfängt dafür aus der Hand eines Soldaten ein Schächtelchen Sacharin. Der Käufer will das Schächtelchen schon in der Winterrocktasche verschwinden lassen, da veranlaßt ihn der warnende Ruf eines Nachbarn zu einem Akte der Vorsicht.

„Wer waß 's, ob was drinn' is!"

Der Käufer öffnet umständlich mit einem Federmesser die Schachtel. Sie ist bis zum Rande mit den bekannten zarten Tabletten gefüllt. Der Käufer ist zufrieden.

„Dreihundert Stück müss'n's sein!" ruft der Soldat, der eben wieder eine Schachtel an den Mann bringt. „Zähl'n S' nach!" Er holt aus der Manteltasche, die ihrer Ausbauchung nach zu schließen einen stattlichen Sacharinvorrat zu verhüllen scheint, eine dritte Schachtel hervor. „Zwanzig Kronen, bitte!"

„Achtzehn Kronen!" tönt's aus dem Kreise.

„Ausg'schloss'n!"

„Geb'n S' her! . . . Da is mei Geld!"

Zur nächsten Gruppe. Auch hier ein Soldat, der mit Sacharin Handel treibt. Nur daß er das Schächtelchen um zweiundzwanzig Kronen verkauft. Der militärische Verkäufer inmitten einer dritten Gruppe gibt es um achtzehn Kronen.

Die vierte Gruppe löst sich eben. Eine Frau entfaltet eine große Wolldecke, die ihr ein bayrischer Soldat verkauft hat.

„Dreißig Kronen ist nicht zu viel gezahlt dafür," sagt sie. „Obwohl ich gestern eine um zwölf Kronen erwischt hab'!"

„Zwa so Decken reich'n ganz gnat auf an' Mantel!"

Kölnische Zeitung
29./11.1918.

29/11
122

Transportschwierigkeiten und Zusammenbruch der Nationalwirtschaft.

Von G. Oetelshofen.

Über die außerordentliche Bedeutung der Transportmittel für die Aufrechterhaltung der Nationalwirtschaft vermag sich der dem Wirtschaftsleben Fernstehende auch nicht annähernd eine zutreffende Vorstellung zu machen. In einem modernen Staate werden die erzeugten Güter nur zum Teil, vielfach sogar nur zum geringsten Teil, an der Erzeugungsstelle dem endgültigen Verbrauch zugeführt. Viele Endprodukte, Fabrikate jeder Art durchlaufen eine Reihe von Produktionsprozessen, die sich an örtlich vielfach weit auseinanderliegenden Produktionsstellen abspielen. Große Massentransporte müssen daher unausgesetzt zur Fortführung der Produktion und der Versorgung stattfinden. So wurden auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1912 rund 480 Millionen Tonnen Güter aller Art befördert und dabei rund 59 Milliarden Tonnenkilometer geleistet. Eine Stockung in diesem gewaltigen Güterverkehr erzeugt mit Notwendigkeit Aufstauung von Gütern an den Produktionsstellen und Mangel an den Verbrauchsstellen. Es ist nicht zuviel gesagt, daß man eine moderne Nationalwirtschaft allein schon durch Entziehung der Transportmittel, also des rollenden Eisenbahnmaterials, zum Zusammenbruch bringen kann. Die Entziehung dieses Materials wirkt auf den Wirtschaftskörper ähnlich wie die Blutentziehung auf den lebenden Organismus, und es ist im einzelnen Falle nur eine Teilfrage, eine wie große Entziehung erforderlich ist, um einen völligen Zusammenbruch herbeizuführen.

Deutschland befindet sich in dieser Hinsicht jetzt in einem sehr kritischen Zustande. Durch die Waffenstillstandsbedingungen ist Deutschland die Verpflichtung auferlegt worden, 5000 Lokomotiven und 150 000 Eisenbahnwagen auszuliefern. Bei einem Bestande von rund 26 000 Lokomotiven und 700 000 Eisenbahnwagen bedeutet dies einen so gewaltigen Aderlaß, daß die Aufrechterhaltung eines großen Teiles der Industrie Deutschlands gefährdet wird. Auch für die Nahrungsmittelversorgung Deutschlands bildet eine derartige Verringerung des Wagenparks, wie ich in Nr. 863 der Kölnischen Zeitung bereits betont habe, einen dunkeln Punkt, wobei im allgemeinen noch zu berücksichtigen ist, daß das vorhandene Eisenbahnmaterial während des Krieges stark abgenutzt und in seiner Leistungsfähigkeit erheblich herabgesetzt worden ist. Was nützen Deutschland seine Kohlen, wenn es unmöglich ist, sie zu den Verbrauchsstellen zu befördern? Was nützen den Großstädten und dichtbevölkerten Industriegegenden die in rein ländlichen Bezirken vorhandenen Nahrungsmittel, wenn es an Eisenbahnmaterial fehlt, um sie heranzubringen? Diese bedrohliche Lage ist neuerdings dadurch außerordentlich verschärft worden, daß durch die Wirren in Polen für Deutschland etwa 113 000 Eisenbahnwagen und 1500 Lokomotiven, die dort vorübergehend waren, verlorengegangen sind. Ferner befinden sich noch große Mengen rollendes Material in der Ukraine und in Ungarn, auf deren Zurückschaffung Deutschland für lange Zeit nicht rechnen kann. All dies zusammen führt dahin, daß Deutschland jetzt mit jedem Tage immer mehr einer wirtschaftlichen Katastrophe zutreibt. An vielen Stellen haben Fabriken aus Kohlenmangel bereits stillgelegt werden müssen, andre haben aus demselben Grunde ihren Betrieb um die Hälfte und mehr eingeschränkt. In den Großstädten und dichtbevölkerten Industriegegenden wird trotz aller Anstrengungen der Behörden infolge der schlechten Transportverhältnisse die Nahrungsmittelversorgung mit jedem Tage schwieriger, so daß wider Erwarten in diesen Bezirken die Gefahr einer Hungersnot jetzt tatsächlich größer ist als zu irgendeiner Zeit während des Krieges. Helfen kann nunmehr nur eine Milderung der Ablieferungsbedingungen für rollendes Eisenbahnmaterial und die Aufhebung der Seeblockade. Deutschland ist, wie wohl alle Welt überzeugt ist, jetzt nicht mehr in der Lage, den Krieg fortzusetzen und denkt auch nicht daran, die Feindseligkeiten in irgendeiner Form wieder aufzunehmen, will sich vielmehr so bald wie möglich ausschließlich der friedlichen Gütererzeugung widmen.

Der wirtschaftliche Zusammenbruch Deutschlands wäre für unsre Gegner kein Vorteil. Der von Anhängern des Merkantilsystems hin und wieder vertretene Satz, daß der wirtschaftliche Rückgang eines Volkes für andre Völker ein Vorteil sein müsse, ist nicht zutreffend. In meiner 1907 erschienenen Schrift Das Schutzzoll- und Prämienproblem (Paul Neubner, Köln) habe ich in dieser Hinsicht darauf hingewiesen, daß die wesentlichste Grundlage des Nationalwohlstandes die Eigenproduktion eines Volkes ist. Wenn ein Volk, das Sachgüter im Werte von 30 Milliarden Mark hervorbringt, seine Erzeugung auf 10 Milliarden steigert und damit seine durchschnittliche Lebenshaltung erhöht, so geschieht dies nicht auf Kosten des Auslandes. Hieran wird auch dadurch nichts geändert, daß es von dieser Produktion 10 Milliarden ausführt und hierfür ausländische Erzeugnisse im Werte von 10 Milliarden einführt. Es wird in der Regel vielmehr so sein, daß ein solcher Austausch für die Steigerung der Nationalproduktion aller Länder, mit denen der Warenaustausch stattfindet, von Vorteil ist. Im letzten Grunde verbraucht es doch nur seine Eigenproduktion von 40 Milliarden. Sinkt umgekehrt die Nationalproduktion eines Volkes, so verringert sich bei diesem Volk die Kaufkraft und hiermit die Möglichkeit des internationalen Güteraustausches in bisheriger Höhe. Auf dem Gebiete der Privatwirtschaft hat man längst eingesehen, daß es ein schlechtes Geschäftsprinzip ist, vom Schaden oder Ruin seiner Kunden oder Geschäftsfreunde leben zu wollen. Dasselbe gilt im Völkerleben von der Weltwirtschaft. Im Jahre 1890 betrug die Ein- und Ausfuhr Deutschlands zusammen nur 7,7 Milliarden Mark, im Jahre 1913 infolge der starken Steigerung seiner gesamten Nationalproduktion dagegen 22,5 Milliarden Mark, wovon 11,6 Milliarden auf die Einfuhr und 10,9 Milliarden auf die Ausfuhr entfielen. Würde die deutsche Nationalwirtschaft zusammenbrechen und die Nationalproduktion auf den Stand etwa des Jahres 1890 zurückgehen, so müßte der Güteraustausch Deutschlands entsprechend fallen und die Lieferungen des Auslandes nach Deutschland würden von 11 bis 12 Milliarden Mark jährlich auf etwa 4 bis 5 Milliarden jährlich zurückgehen müssen. Das gemeinschaftliche weltwirtschaftliche Interesse aller Völker verlangt schnellsten Wiederaufbau der durch den Weltkrieg in ihren Grundlagen erschütterten Friedenswirtschaft und zur Erreichung dieses Zieles lebhaften, dem individuellen Bedarf der Völker entsprechenden gegenseitigen Güteraustausch. Die Erhaltung oder gar Erzeugung von großen Krankheitsherden an dieser oder jener Stelle der Weltwirtschaft wäre kein Vorteil, sondern ein Hindernis für die Erreichung dieses allen Völkern vorschwebenden großen Zieles.

Reichspost 8/XII. 1918

100 Kilometer von Wien nach Norden und zurück.

Reise- und andere Schilderungen aus dem tschecho-slovakischen Staate.

Als ich Ende Oktober, also zur Zeit des Umsturzes, meine allwöchentliche Reise nach einem Ort in der Nähe von Brünn antrat, hatte ich das Gefühl einer gewissen Beklemmung. Die abenteuerlichsten Gerüchte gingen um, man sprach vom Aufhalten der Züge, Ausplündern der Reisenden und anderen wenig einladenden Dingen. Aber es mußte sein. Also auf zum Nordbahnhof. Damals begann erst ein schwacher Andrang tschechischer Heimkehrer. Mit Hilfe der gewohnten Listen gelang es mir, meinen alten Platz im gewohnten Waggon auch diesmal zu finden. Daß ich den Waggon 2. Klasse so gut kenne und ihn nie verfehle, ist auf zweierlei Dinge zurückzuführen: erstens gibt es überhaupt seit Wochen nur mehr einen solchen Waggon in diesem Zuge und zweitens ist er an gewissen, allerdings sehr unangenehmen Merkmalen leicht wieder zu erkennen. Am Gange läßt sich kein einziges Fenster ganz schließen und bis auf ein Abteil sind in jedem Coupé die Fenster gleichfalls nicht ganz, ein Merkmal, das sie übrigens schon vor der „Revolution" an sich trugen und wahrscheinlich noch längere Zeit behalten dürften. „Mein" Coupé war aber diesmal schon „adaptiert". Eine Frau, die, wie ich, allwöchentlich im besagten Waggon reisen muß, hatte in Kenntnis der Verhältnisse bereits das zerbrochene Waggonfenster unseres Abteils mit einem eigens zu diesem Zwecke mitgenommenen Tuchentüberzug vermacht. Ich selbst hatte einen schon vorher abgepaßten Pappendeckel samt den nötigen Reißnägeln für den gleichen Zweck mit, kam also diesmal um meinen Triumph. Als man aber im Nebencoupé von meiner modernen Reisevorbereitung erfuhr, wurde mein Fensterverschluß stürmisch begehrt und fand bald unter großem Hallo seine Verwendung.

Mit einer bloß halbstündigen Verspätung fuhr der Zug aus der Halle. Nun ging's programmäßig, das heißt mit der bei der Nordbahn üblichen weiteren Verspätung, der bangen Zukunft entgegen. Zur Stärkung der Nerven begann bald ein Erzählen von allerlei gruseligen Geschichten über Eisenbahnerlebnisse der letzten Tage. Den mitreisenden Frauen sah man die Aengstlichkeit immer mehr an, nur ein sehr junges Fräulein fand die Schilderung, daß jetzt jeder Zug vor Lundenburg von Bewaffneten angehalten wird und die Fahrgäste gezwungen werden, auszusteigen und eine Viertelstunde zwecks Visitierung zu Fuß zu gehen, furchtbar romantisch. Nebenbei bemerkt, war alles arg übertrieben. Schließlich legte sich auch das Gespräch, es war nur mehr die Unterhaltung dreier sehr ernst dreinblickender Männer vernehmbar, Volksräte aus Schlesien, die hochpolitische Gespräche unter sich führten. Endlich rumpelte der Zug in die Station Lundenburg, die jetzt „Breslava" heißt. Alles streckte den Kopf zum Fenster hinaus, sogar die Tuchent und mein Pappendeckel mußten für kurze Zeit weichen. Am Bahnhof ging's sehr lebendig zu. Männer in Zivil und Uniform, Burschen, bei denen das Militärische bloß durch eine Militärkappe repräsentiert wurde, liefen auf und ab. Jeder hatte zumindestens eine farbige Armbinde und eine Riesenkokarde. Manche hatten tellergroße Kokarden auf der Brust und auf der Kappe, wobei man es mit der Farbenreihe noch nicht so genau nahm. Besonderen Eindruck machten die Zivilisten mit geschulterten Gewehren, auf denen riesige Bajonette steckten. Auch bei uns im Waggon wurde es lebhaft. Jeder zeigte, frug, erklärte und trachtete, so viel als möglich zu sehen. Das eigenartige Bewußtsein, auf einmal im „Auslande" zu sein, erweckte unter den meisten der Mitfahrenden ein prickelndes Gefühl. Als ein kleiner Junge vorlaut seinen Vater frug: „Wo hat denn der Herr mit dem Gewehr die Patronen?" bekam er auch die unwirsche Antwort: „Wahrscheinlich im Westentaschel, dummer Bub." Auf einmal gab's Musik am Perron, „Na-Zdar"-Rufe und plötzlich war unser Waggon voll Militär, durchaus tschechische Heimkehrer. Das war für uns eine neue Sensation, denn in Wien sah man damals ihrer noch wenig. „Für die ist der Krieg schon aus," sagte eine alte Frau und wischte sich eine Träne aus dem Auge. Die nächste Station war das ehemalige Kostel, jetzt „Podjevin". Alles Deutsche ist schon entfernt, sogar die deutsche Bezeichnung eines stillen Ortes ist ausgekratzt. Das nennt man Gründlichkeit! Am Bahnhof wieder Musik, Rufe, Fahnen, Standarten. Die ersten Heimkehrer steigen aus, sie sind daheim. Wie so ganz anders wurden unsere braven Soldaten bei uns empfangen! In jeder Station das gleiche Bild. Nun stieg auch die Frau mit der Tuchent aus und in dem zugigen Waggon erstarrten mit den Menschen auch die Gespräche. Bald war auch ich am Ziel in dem damals noch deutschen Städtchen H. — Ich sage „damals", denn eine Woche später war's leider schon anders.

*

Heimreise nach Wien vier Wochen später! Ueberall bedrückte Gemüter. Ist doch seither die ganze Gegend, die zum größten Teil deutsch war, in tschechische Hände übergegangen. Die Ortschaften wurden nacheinander militärisch besetzt und wo nur ein leiser Protest laut wurde, waren schon tags darauf Maschinengewehre da, nebst bedeutender Verstärkung der Mannschaft. Da und dort ging es dabei nicht so glatt ab. Es gab Verhaftungen, Hausdurchsuchungen, affichierte tschechische Proklamationen (meist mit der Schreibmaschine hergestellt), das Ganze sah sehr bös aus. Die Stimmung in den besetzten deutschen Gebieten läßt sich am besten durch das Bild von der „Faust im Sack" ausdrücken. Verschlechtert wurde die Sache noch durch Uebergriffe und Handlungen, die Bosheiten oft sehr ähnlich sahen. Da haben zum Beispiel in einem Städtchen die Tschechen ihr „Narodni Dum" und die Deutschen ihr „Deutsches Haus". Solche Zusammenkunftsorte haben gewöhnlich größere Säle. Wenn nun die Tschechen für ihre Besatzungsmannschaft sich gerade das „Deutsche Haus" aussuchen, so empfinden dies die deutschen Städter als Schmach, um so mehr, wenn sie dagegen unter dem Hinweis, daß im „Narodni Dum" ohnehin Platz genug wäre, protestieren und dann zur Antwort erhalten: „Das brauchen wir für bessere Zwecke." Die tschechische Dorfkamarilla macht sich überall breit, aber man kann nicht gerade sagen, daß in den kleinen Orten, wo Deutsche und Tschechen jahrhundertelang ruhig zusammen wohnten und wo sich oft sehr enge Beziehungen mit der Zeit herausgebildet haben, sich die ansässigen Tschechen als Sieger sehr wohl fühlen. Bloß die tschechische Jugend ist manchmal übermütig. Das Ganze ist ein sehr ungesunder Zustand. Wenn die Tschechen klug sind, müssen sie bald eine andere Politik einschlagen. Gegenwärtig ist die Sache so, wie wenn ein Stärkerer einem Schwächeren, der vor Schmerz aufschreien will, den Mund zuhält. Mit dem Mundzuhalten wird es aber nicht ewig gehen und an Bajonette kann man sich vielleicht eine Zeitlang anlehnen, aber sitzen kann man nicht darauf!

Eine große Gefahr bildet der Umstand, daß die Miß- und Uebergriffe der Besetzungsmannschaften immer häufiger werden. Es hat den Anschein, als ob die Kommandanten mancherorts schon die Herrschaft über ihre Soldaten verlören. Wenigstens ist es kaum glaublich, daß folgende Vorfälle auf den Bahnhöfen von oben gutgeheißen werden dürften: Vor den Reisenden, die aus den vorwiegend von Deutschen besetzten Gebieten nach Wien wollen, tauchen auf den Stationen beim Scheine einer Handlampe gewöhnlich junge Soldaten mit aufgepflanztem Bajonett auf und verlangen ziemlich brüsk das Oeffnen des Gepäcks, obwohl in den Grenzstationen ohnehin genaue Revision gehalten wird. Ist der Reisende ein Tscheche, so geht es meist glimpflich ab. Wehe aber, wenn es ein Deutscher ist! Da wird alles durchwühlt und alle Lebensmitteln werden ihm abgenommen. Dabei gibt es in dem kleinsten Bahnhof gleich mehrere solche Patrouillen. Oft kommt es vor, daß die eine Patrouille, besonders wenn sie aus älteren Männern besteht, jemand laufen läßt und eine kurz darauf erscheinende zweite Mannschaftsgruppe denselben Reisenden, der sich schon sicher wähnt, aufs Wachzimmer zerrt und ihm alles beschlagnahmt. Da gibt es ungefähr die gleichen Bilder. wie seinerzeit an der ungarischen Grenze: Weinende Frauen, heulende Kinder, finster dreinblickende oder schimpfende Männer. Nur ist es hier viel ärger, denn es sind ja meist bodenständige Menschen, denen dies zustößt. Sie sind in dem kleinen mährischen Orte geboren und aufgewachsen, befinden sich also auf ihrem Heimatboden und werden trotzdem derart behandelt! An der ungarischen Grenze waren es gewöhnlich Landfremde, denen etwas abgenommen wurde. Dort konnte man auch nach Herzenslust schimpfen. Hier aber, in dem neuen Freistaat heißt es ruhig sein, sonst . . . . . Haben doch die Tschechen schon einen neuen Hochverratsparagraphen mit Strafbestimmungen überall plakatiert! Die Deutschen empfinden dies natürlich als die Freiheit, die die anderen meinen . . . . Strenge Weisungen und genau umschriebene Vorschriften an die Wachmannschaften werden unerläßlich sein. Es darf nicht mehr vorkommen, daß z. B. Reisende aufgefordert werden, ihren Zigarrenvorrat herzuzeigen, worauf ihnen dann von vorhandenen fünf Zigarren vier „beschlagnahmt" werden.

Endlich ist der Wiener Zug da. Richtig auch wieder der so vertraute Waggon. Die Stimmung im Waggon ist eine ganz andere geworden als bei der Herfahrt. Jetzt scheint sich alles den Leibspruch aus dem Bädecker zu eigen gemacht zu haben:

Wer reisen will,
Der schweig' fein still
Geh' steten Schritt,
Nehm' nicht viel mit . . .

*

Im finsteren Gange gibt es vorläufig nur leise Zwiegespräche. Die Schaffnerin erscheint und verlangt tschechisch die Fahrkarte. Ich weiß, daß sie prachtvoll deutsch kann. In einer der nächsten Stationen kommt auf einmal Leben in den Waggon. Eine größere Gesellschaft, Damen und Herren, hat sich hereingedrängt und beginnt laut lärmend in tschechischer Sprache sich zu unterhalten. Nun werden die Deutschen auch etwas lebhafter. Neben mir murrt ein Oberleutnant. Ein Zivilist stimmt ihm zu und bald ist ungeachtet des Umstandes, daß wir ja noch immer in Tschechien sind, eine lebhafte deutsche Protestdebatte im Gange. Viele Klagen hört man. Ein Reisender erzählt, daß man ihm kurz vorher auf dem Bahnhofe buchstäblich in die Taschen gegriffen habe. Ein Herr aus der tschechischen Gesellschaft beginnt sich in tschechischer Sprache vernehmlich zu machen. Da wir nur deutsch antworten, spricht er auch deutsch. Er will uns beschwichtigen und aussöhnen. Lebhaft bietet er dem Mann, dem man kurz vorher seine letzten Zigarren beschlagnahmt hat, Ersatz hiefür aus seinen eigenen Vorräten an. Er möchte am liebsten alle Uebergriffe der Soldateska nach Möglichkeit gutmachen, bittet und beschwört uns und tröstet, daß es bald besser werden wird, und daß alle Brüder sein werden. Wenn er doch recht behielte!

Endlich ist die Grenzstation Lundenburg wieder da. Alles wartet gespannt auf die berüchtigte Revisionskommission. Bald erscheint sie und waltet ihres Amtes. Gepäck ist wenig vorhanden, nur ein großer Koffer, der aber nicht geöffnet wird, weil sich sein Besitzer mit einem Ausfuhrschein vom Narodni Vybor ausweisen kann. Vor vier Wochen war's noch anders. Da stürmten fünf-, sechsmal nacheinander Sokoln und Militär in die Waggons, barsch rufend: „Gepäck aufmachen!" Jetzt ist schon mehr Ordnung, aber nicht mehr Nachsicht vorhanden. Gar manches Kilo Mehl und mancher Apfel, die bei der Einsteigstation dem dort herumstreifenden Soldaten entgangen sind, werden jetzt entdeckt und unbarmherzig weggenommen. Ein Mitglied der Kommission legt sich sogar platt am Boden und sucht genau unter den Sitzen nach. Was dort vorhanden ist, gilt als unbedingt verdächtig und wird weggenommen. Allerdings wird auch da mit zweierlei Maß gemessen. Wer tschechisch spricht, findet gewöhnlich Gnade, ein Deutscher nur selten. Im allgemeinen sind aber die Revisoren ziemlich höflich. Als sich der Herr wegen der Zigarren beschwert, erwidert der Führer der Kontrollkommission sehr freundlich, daß dies ein Mißbrauch war und daß der Soldat, wenn er erwischt werden möchte, strenge bestraft würde. Ja, wenn... Eine Dame fragt später, wieviel man eigentlich an Lebensmitteln mitnehmen dürfte. Ein Eingeweihter sagt ihr: „Wenn Sie ein Deutscher sind, höchstens ein Kilo, wenn Sie aber tschechisch sprechen, 15 Kilo." Der Mann scheint recht zu haben.

Endlich fahren wir von Lundenburg weg und gelangen bald auf deutschösterreichischen Boden. Im Waggon ist's als ob plötzlich ein böser Alp gewichen wäre. Alles wird lebendig, alles fängt an zu politisieren. Jeder spricht auf einmal deutsch und jeder klagt über die Tschechen. Viele kluge Rede hört man, aber auch viel verhaltene Wut spricht aus den Leuten. Nur selten gelingt es einem gewohnheitsmäßigen Oppositionsmeier, sich mit einem Lobe zu behaupten. Die strenge Revision an der Grenze scheint den Tschechen den letzten Rest von Sympathie genommen zu haben. Es zeigt sich hier so recht, wie politisch unklug die Absperrmaßregel der Tschechen gegen ihre am meisten davon betroffenen neuen deutschen Landeskinder ist. Jeder einzelne, der da nach Deutschösterreich kommt, ist ein Hasser der Tschechen geworden, jeder wird in seinem Umkreis über die im tschecho-slovakischen Staat erfahrene Behandlung klagen. Der tschechische Außenminister sollte einmal diese Reise mitmachen! Er könnte vieles hören und lernen.

„Es renkt sich manches schweigend wieder ein
Und kommt allmählich in den alten Gang.
Doch um ein tiefes Bündnis neu zu weih'n,
Braucht's der Versöhnung reinen Doppelklang."

Karl Sch.

22./XII. 1918

141

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 Elektrisierung 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 Dreiinstanzensystem (Direktion—Generaldirektion—Handelsministerium) fallen gelassen, und ebenso wie die preußische, bis heute ziemlich mustergiltige Staatsbahnverwaltung das Zweiinstanzensystem angenommen, und zwar: Staatsbahndirektionen und Eisenbahnministerium. Zur Behandlung gewisser gemeinsamen Angelegenheiten die bestehenden Hilfsstellen des Eisenbahnministeriums, das Tarif-Erstellungs- und Abrechnungsbureau, das Zentralwagendirigierungsamt und seit dem Jahre 1900 auch die Eisenbahnbaudirektion. Außerdem auf Grundlage des Gesetzes vom Jahre gemacht hat, und bemerkt hier u. a., daß den Militäreisenbahnbehörden, insbesondere der Zentraltransportleitung in der Oeffentlichkeit 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 Parlaments 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 erschwerten 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 Sudetenland 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 Reibungen in der Verwaltung erscheinen ausgeschlossen. Wir wissen auch noch gar nicht, wie sich die außenpolitischen Verhältnisse anlassen werden, ob der



NISSEL & SIK
WIEN, I., KÄRNTNERSTR.
ECKE KRUGERSTRASSE

ECHTE BRONZEN — FEINE LE
SPEZIALITÄT: DAMENTASCHEN IN SCHILDKROT

Arbeiterzeitung
27./XII. 1918

148

Fesseln wir die Wasserkräfte!

Von Ingenieur Hugo Koditschek, Wien.

Der neue deutschösterreichische Staat hat in anerkennenswerter Weise eine großzügige Aktion zur materiellen Unterstützung der heimgekehrten Soldaten für die Zeit der Arbeitslosigkeit in die Wege geleitet, Arbeitsvermittlungsstellen für die Unterbringung der Heimkehrer in private Unternehmungen geschaffen, aber die Industrie vermag nicht zu folgen. Die Lage ist unsicher, der Wechsel zu jäh. Demnach ist es wichtiger, Arbeit zu schaffen, als Arbeitslose zu unterstützen. Die Unterstützungen belasten das Steuererträgnis sehr ungünstig, auch die ungeheure Kriegsschuld abzubauen müssen wir bald beginnen. Das können wir nicht mit noch so hohen Steuern. Es muß ein anderer Weg beschritten werden. Der Staat muß selbst in großzügiger Weise gewinnbringende Unternehmungen ins Leben rufen oder sich an solchen von der Privatindustrie zu schaffenden, unter Wahrung besonderer Rechte, beteiligen. Das Erträgnis dieser Unternehmungen dient dann zur Tilgung der Schuldenlast. Erst solche Unternehmungen werden genug Arbeitsmöglichkeiten schaffen.

Deutschösterreich verliert durch die Teilung des vormaligen Oesterreich-Ungarn in einzelne voneinander unabhängige Nationalstaaten viele Erzeugnisse von nun im Ausland gelegenen Industrien, aber auch Bodenprodukte, insbesondere die Steinkohle, die nun vom Ausland mit hohen Kosten beschafft werden muß.

Mit Ausnahme geringer Kohlenfelder in der Nähe von Graz und in Niederösterreich, Oberösterreich und Salzburg hat Deutschösterreich keine Kohlengebiete und die derzeit infolge von Verkehrsschwierigkeiten entstandene Kohlennot kann daher auch in Zukunft eben infolge der Abhängigkeit vom Ausland kaum ständig behoben werden. Zieht man aber noch in Rücksicht, daß für den Betrieb des städtischen Elektrizitäts- sowie des Gaswerkes allein zusammen derzeit täglich 3500 Tonnen Kohle, das sind 350 Bahnwagen, benötigt werden, berücksichtigt man ferner, daß für den ganzen Kohlenbedarf des Wiener Industriegebietes, einschließlich der Elektrizitäts- und Gaswerke, die Zahl von täglich tausend Bahnwagen sicher noch zu niedrig angenommen ist, so faßt man erst, welche ungeheuren Kohlenmengen fast ausschließlich vom Ausland dauernd bezogen werden müßten. Dagegen besitzt gerade Deutschösterreich in den Alpen ungeheure Mengen von Wasserkräften, die bis jetzt nur zum verschwindend kleinen Teile für die Elektrizitätserzeugung ausgenützt wurden. Nach der in der Zeitschrift für das gesamte Turbinenwesen (Jahrgang 1913, Heft 26) erfolgten Veröffentlichung sind in Oesterreich-Ungarn nach vorgenommenen Untersuchungen 6,460.000 Wasserpferdekräfte verfügbar, wovon bis 1913 nur 515.000 Pferdekräfte industriell ausgenützt wurden, was einem Ausnützungsverhältnis von nur acht Prozent entspricht, gegen 31·2 Prozent im Deutschen Reiche und gegen 25 Prozent in der Schweiz. Was die verfügbaren Wasserkräfte anlangt, stand Oesterreich-Ungarn unter allen europäischen Ländern an zweiter Stelle und wurde nur durch Schweden und Norwegen an Wasserreichtum übertroffen; was aber das Ausnützungsverhältnis anlangt, so stand es mit seinen acht Prozent fast an letzter Stelle.

Ungeheure Mengen von Wasserkräften könnten daher in Deutschösterreich zur industriellen Ausnützung gelangen. Daraus folgt, daß sie ausgenützt werden müssen. Will man Arbeitsmöglichkeiten schaffen und die Industrie heben, dann müssen diese brachliegenden Energiequellen schnellstens in großzügiger Weise für die Allgemeinheit nutzbar gemacht werden. Und der Staat muß das machen. Hunderttausende manueller und Tausende geistiger Arbeitskräfte fänden hiebei Beschäftigung und der drohenden Arbeitslosigkeit würde dadurch wirksam begegnet. Durch Schaffung großer Elektrizitätszentralen an verschiedenen Punkten in den Alpen, welche Zentralen in mehreren Bauperioden zu bauen wären, könnte der dort in großen Turbinenanlagen erzeugte elektrische Strom durch Freileitungen in erster Linie bis Wien geführt werden. Durch Abzweigungen könnten aber auch alle anderen in der Nähe der Hauptleitungen gelegenen Städte, wie Salzburg, Linz, Amstetten, St. Pölten u. s. w. mit elektrischem Strom und elektrischer Kraft ausreichend versorgt werden.

Für Wien kämen hauptsächlich folgende Vorteile in Betracht, die den Ausschlag geben: 1. Endgültige Behebung der bisher nötigen Sparmaßnahmen im Verbrauch elektrischer Energie. 2. Großzügiger Ausbau der Leitungsanlagen für die öffentliche Beleuchtung, insbesondere für die Straßen und öffentlichen Gebäude. 3. Wegfall der alten, unwirtschaftlichen Gasbeleuchtung, wobei das bestehende Gaswerk als Reserve verbleiben kann. 4. Einbau von elektrischen Leitungsanlagen in sämtliche bisher noch nicht für elektrische Beleuchtung eingerichteten öffentlichen Gebäude und Privathäuser. 5. Weitestgehende Ausgestaltung der elektrischen Straßenbahn. 6. Elektrifizierung der veralteten Stadtbahn und Schaffung der Untergrundbahn. 7. Umbau sämtlicher derzeit mit Dampfkraft oder durch andere Kraftquellen betriebenen Industrien in elektromotorischen Betrieb und 8. leichte Erweiterungsmöglichkeit der derzeit ohne Kraftanlagen arbeitenden Kleinbetriebe durch Aufstellung von kleinen Elektromotoranlagen.

Gleichzeitig mit diesen umfangreichen Arbeiten könnte dann nach und nach an das riesige Gebiet der Elektrifizierung der ganzen Vollbahnen, durch Errichtung eigener Bahnstromwerke, geschritten werden, wodurch die derzeitigen Dampflokomotiven in Wegfall kämen und wobei auf Jahre hinaus in allen Industrien neue und reiche Arbeitsmöglichkeiten geschaffen würden. Zu diesen großen Arbeiten, die schon in kürzester Zeit Hunderttausende Menschen ausreichend beschäftigen können, kommt dann noch die vermehrte Arbeitsaussicht und der daraus sich ergebende bedeutende Aufschwung der kleineren Industrien. Die Glühlampen-, Luster- sowie die gesamte elektrische Installationsmaterialerzeugung, die Elektromotoren- sowie Kleinmotorenindustrie, die Erzeugung von elektrischen Koch- und Heizapparaten, die Kleingewerbeindustrie, alle diese Industriezweige würden durch die Ausgestaltung der Wasserkräfte neu belebt und gestärkt werden, und endlich könnte auch die elektrochemische und elektrometallurgische Industrie einer gedeihlichen Entwicklung zugeführt werden. In die verschiedenartigsten Zweige der Industrie und des Gewerbes käme Unternehmungsgeist und Schaffensfreude, das Kleingewerbe würde rasch von der derzeitigen Handerzeugung zu der mehr gewinnbringenden maschinellen Erzeugung schreiten und viel mehr Arbeiter als früher beschäftigen können. Durch Vermietung vollständig eingerichteter elektrischer Betriebswerkstätten an Kleingewerbetreibende zu niederen Preisen könnte dieser Stand wirtschaftlich in die Höhe gebracht werden.

Von außerordentlichem Vorteil ist aber der billigere Preis der Einheit der Wasserkraft gegenüber der der Dampfkraft. Da die Wasserkraft kostenlos zur Verfügung steht und nur die einmaligen Anschaffungskosten sowie die geringen Erhaltungskosten der Wasserkraftanlagen in Rechnung kommen, so kann der elektrische Strom für die Einheit, das ist für die Kilowatt- oder für die Hektowattstunde, wesentlich billiger abgegeben werden als derzeit bei Verwendung von Kohle als Betriebsmittel. Diese an und für sich billigeren Strompreise können bei fortgesetzter Erweiterung der Anlagen sowie durch Abgabe von vielen Tausenden Pferdestärken in Zukunft immer mehr und mehr verbilligt werden. Endlich ist der nicht zu unterschätzende Vorteil zu beachten, daß durch den Wegfall der Rauch- und Rußplage die Städte in gesundheitlicher Hinsicht bedeutend verbessert werden.

Die finanzielle Lösung des Projekts ließe sich derart durchführen, daß der Staat selbst die Gründung einer „Gesellschaft für die Nutzbarmachung der Alpenwasserkräfte" in die Hand nimmt oder, was vielleicht besser wäre, der Staat überläßt die Bildung dieser Gesellschaft der Privatindustrie in Gemeinschaft mit den Banken, behält sich aber bei der Geschäftsgebarung eine besondere Einflußnahme und Ueberwachung vor. Das für den Beginn der Arbeiten notwendige Kapital, über dessen Höhe noch genaue Detailkostenberechnungen anzustellen sind, könnte zur Hälfte vom Staate, zur anderen von der Privatindustrie, den Banken ꝛc. aufgebracht werden. Da für den Gesamtbetrag des erforderlichen Kapitals Aktien auszugeben sind, kann die eine Hälfte, die der Staat beizutragen hat, dadurch zur vorläufigen Deckung kommen, daß die alten Kriegsanleihen auf diese neuen Industrieaktien umzuschreiben sind. Dies könnte günstig dadurch geschehen, daß zum Beispiel die fünfeinhalbprozentigen Kriegsanleihen auf dreiprozentige Industrieanleihen umgestempelt werden. Hiedurch wird auch erreicht, daß die Besitzer der Kriegsanleihen, deren volle Sicherheit heute schon eine ungünstige Beurteilung erfährt, Gelegenheit haben, sich an einem Industrieunternehmen zu beteiligen, dessen Ertragsicherheit von vornherein gegeben ist. Die andere Hälfte des aufzuwendenden Kapitals wird aber ohneweiters von all denen geleistet werden, die über Kapital verfügen und es gesichert verwerten wollen. Hiedurch wird auch ein Abwandern der Kriegsgewinne ins Ausland vermieden.

Wie früher schon erwähnt, muß sich der Staat auf das zu gründende Unternehmen eine ausreichende Kontrolle sichern, damit der zu erwartende Reingewinn in erster Reihe für die Allgemeinheit ausgenützt werden kann. Da die wasserrechtlichen Fragen durch eine Monopolisierung der auszunützenden Wasserkräfte in Wegfall kommen, kann der Staat diesen Einfluß ausüben, indem er den Elektrizitätspreis sowie die Stromabgabe genau festsetzt und durch eigene Organe überwacht. Weiter müßte auch festgelegt werden, daß der erzielte Reingewinn nur bis zu einer bestimmten Höhe den an dem Unternehmen beteiligten privaten Interessenten zur Verfügung steht, daß aber, was sich darüber hinaus an Reingewinn ergibt, zu Gunsten des Staates verfällt. Diese und noch andere Maßnahmen werden verhindern, daß das private Kapital aus diesem gemeinnützigen Unternehmen für sich Vorteile herausschlagen könnte.

Selbstverständlich konnte hier nur in großen Umrissen die finanzielle sowie technische Lösung der ganzen Sache dargestellt werden. Alles weitere müßte der fachmännischen Detailbearbeitung überlassen werden. Zusammenfassend kann nur nochmals gesagt werden, daß durch den Ausbau der Wasserkräfte dem Staate nur Vorteile erwachsen, die derart ins Gewicht fallen, daß an ein ernstes Studium dieser Angelegenheit ehestens geschritten werden muß. Hunderttausende könnten in kürzester Zeit, und zwar nach raschester Beendigung der Vorarbeiten, bereits im kommenden Frühjahr Beschäftigung finden, Industrie und Gewerbe würden gehoben, in wenigen Jahren wären die Verkehrs-, Wohnungs- und Lebensverhältnisse der Bevölkerung wesentlich verbessert und der Abbau der Kriegsschulden wäre günstig in die Wege geleitet. Vorteile genug, um daran Mühe zu wenden

Der Economist.

Die Internationalisierung der Südbahn.

Wien, 21. Januar.

Der Zerfall der früheren Monarchie in Teilstaaten hat auch die größte Bedeutung für die künftige Verkehrspolitik. Es ist sicherlich von Interesse, daß Deutschösterreich der Weg zur Adria erhalten bleibe und daß Wien nicht durch die Führung von Linien, die das polnische und czecho-slowakische Gebiet durch Korridore östlich von Deutschösterreich mit der Adria verbinden, gehindert werde, seine auch für die anderen Teilstaaten wichtigen kommerziellen Funktionen im nord-südlichen Verkehr auszuüben, ganz abgesehen davon, daß dieses Korridorgebiet, das die Grenze zwischen Deutschösterreich und Ungarn bilden würde, handels- und verkehrspolitisch einen schwer zu veranschlagenden Gebietsstreifen darstellen müßte. Die Aufrechterhaltung des west-östlichen Verkehres für Deutschösterreich und Wien ist von Maßregeln abhängig, die durch Ereignisse bestimmt werden, welche heute nicht überblickt werden können. Von um so größerer Wichtigkeit ist es, Wien wenigstens den nord-südlichen Verkehr, die ungestörte Verbindung mit der Adria, zu erhalten. Da dieser Verkehr durch die Südbahn vermittelt wird, ist es angesichts der finanzpolitischen Beziehungen, die seit altersher zwischen den Ländern der Entente und der Südbahn bestehen, gewiß im Interesse auch der genannten Mächtegruppe, daß die Südbahn auf eine allen Fährlichkeiten entrückte Verkehrsgrundlage gestellt wird, und diesem Gesichtspunkte ist der Gedanke einer Internationalisierung der Südbahn entsprungen. Professor Landesberger hat vor längerer Zeit diesen Plan im Verwaltungsrat der Südbahn und auch sonst an zuständiger Stelle in Vorschlag gebracht. Auch in den Kreisen der Entente dürfte man sich nicht der Ansicht verschließen, daß die Südbahn, wenn sie in Teilstrecken zerfallen würde, die in das Hoheitsgebiet der einzelnen Teilstaaten übergehen, beziehungsweise ihnen unterstellt werden, als großes und leistungsfähiges Bahnunternehmen kaum aufrechterhalten werden könnte. Sie würde dann in Strecken zerfallen, die teils dem deutschösterreichischen, teils dem ungarischen, teils dem jugoslawischen Staate und teils Italien zufallen würden. Jede tarifarische und überhaupt jede rationelle kommerzielle Politik, aber auch eine rationelle Betriebsführung wäre dann sehr schwierig und der Südbahn würde auch die Erfüllung der von ihr übernommenen finanziellen Verpflichtungen außerordentlich erschwert werden. Das Internationalisierungsprojekt geht davon aus, daß dadurch die finanzielle und betriebstechnische Leistungsfähigkeit aufrechterhalten werde, der Volkswirtschaft der Teilstaaten, insbesondere auch Deutschösterreich und Wien, ein außerordentlicher Dienst geleistet, gewiß aber kein Staat, der sich längs der heutigen Südbahn befindet, in seinen Interessen benachteiligt werden würde.

Die Grundzüge der Internationalisierung, die den guten Willen der übrigen Teilstaaten zur Voraussetzung hätte, wären demnach die folgenden:

1. Das heutige Südbahnnetz würde in dem Sinne als neutrales Gebiet erklärt werden, daß die Bahnlinie, die festen Bahnanlagen, Gebäude usw., endlich der Wagenpark unter den Schutz und die Bürgschaft sämtlicher Teilstaaten gestellt würden, welche durch die heutigen Linien der Südbahn durchzogen werden.

2. Für die Südbahn würde eine Kommission gebildet werden, die aus Vertretern jener Teilstaaten besteht, welche die Südbahn durchzieht. Dieser gemischten Kommission würde nach einem womöglich im vorhinein die wichtigsten Fragen regelnden Statut die Innehabung und Ausübung aller jener Hoheitsrechte übertragen werden, die sonst an einer Eisenbahnlinie demjenigen Staat zufallen, durch dessen Gebiet sie geht. Diese Hoheitsrechte würden vor allem die Tarifhoheit, die Bahnpolizei und die sonstigen durch die Hoheitsrechte der Territorialstaaten zu regelnden Fragen umfassen.

3. Die Verwaltung der Südbahn selbst würde eine privatwirtschaftliche bleiben, aber der Verwaltungsrat wird durch Vertreter der Teilstaaten zu verstärken sein. Selbstverständlich wird die Einflußnahme des französischen Komitees als Vertreter der bereits bestehenden großen französischen Interessen aufrechtbleiben.

4. Durch internationale Garantien und Bürgschaften würde festgestellt werden, daß nach allen Richtungen, nach Nord-Süd, Süd-Nord, Ost-West und West-Ost der Transitverkehr gesperrter Güter vollständig frei von Zollbelastung und anderen handelspolitischen Schutzmaßregeln der Einzelstaaten abgewickelt werden könne. Insbesondere hätten unter den Schutz der vorhin erwähnten Staaten sämtliche Anlagen gestellt zu werden und würden demnach internationalisiert werden, die der Südbahn in Triest und Fiume in Verbindung mit dem Hafen und Schiffsverkehr gehören. Das Interesse der anderen Staaten außer Deutschösterreich würde durch diese Internationalisierung gleichfalls gewahrt, und insbesondere wäre es möglich, die Verbindung, welche die Czecho-Slowakei und der südslawische Staat anstreben und die nur durch langwierige und kostspielige Herstellung neuer Bahnen bewirkt werden könnte, auf eine einfache und sofort wirksame Weise zu erzielen. Der volle Erfolg wäre dadurch zu erreichen, wenn eine an Wien im Norden anschließende Linie gleichfalls unter die Internationalisierung gestellt werden würde. Für die einzelnen, an der Südbahn liegenden Teilstaaten wäre eine einheitliche Betriebs- und Tarifpolitik auf einer großen Linie statt der überaus komplizierten Betriebs- und Tarifpolitik auf kleinere Teilstrecken ein besonderer Vorteil. Denn selbstverständlich müßte der Grundsatz bei allen für die Internationalisierung geschaffenen organischen Institutionen festgehalten werden, daß kein Staat vor dem anderen begünstigt werden darf und die Interessen aller gleichmäßig gewahrt werden müssen.

1919 163

Berner Bund

1. II. 1919

Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten

Vorteile des Entwurfes vom 23. Dez. 1918 gegenüber dem bisherigen Gesetze

* Wenn hier von „Vorteilen" gesprochen wird, so geschieht dies vom Standpunkte der Arbeitnehmer aus. Jedem solchen Vorteil entspricht auf Seite der Arbeitgeber ein Nachteil, der seinen Ausdruck zunächst in einer Vermehrung der Betriebsausgaben findet. Die wichtigsten dieser Vorteile sollen im Nachstehenden kurz erörtert werden:

1. Geltungsbereich. Der Entwurf ist so abgefaßt, daß er — einem Begehren des Föderativverbandes eidg. Beamter, Angestellter und Arbeiter entsprechend — den Erlaß einer besondern Vollziehungsverordnung für die Nebenbahnen unnötig macht. Wo gemäß Art. 3 des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen für letztere Erleichterungen vorgesehen sind, werden diese im Gesetze selbst genannt und, soweit erforderlich, in der einen zugehörigen Vollziehungsverordnung näher umschrieben werden.

2. Arbeitszeit. Das bisherige Gesetz erlaubt für alle Dienste eine tägliche wirkliche Arbeitszeit von elf Stunden, die allerdings vom Bundesrate gekürzt werden kann, wenn besondere Verhältnisse es notwendig erscheinen lassen. Der Entwurf zum neuen Gesetz stuft die durchschnittliche tägliche Dauer der Arbeitszeit ab von 8—10 Stunden. Die kürzeste Arbeitszeit von acht Stunden soll überall da zur Anwendung kommen, wo es sich um ununterbrochene, verantwortungsvolle Arbeit handelt, die einen hohen Grad körperlicher und geistiger Beanspruchung erfordert, wie sie im Betriebe der Verkehrsanstalten eben vielfach vorkommt.

Eine allgemeine Einführung der durchschnittlichen Arbeitszeit von acht Stunden im Tag oder der 48-Stundenwoche und einer Höchstdauer der Dienstschicht, früher Dienstbereitschaft oder Präsenzzeit genannt, von 12 Stunden, wie es der Föderativverband begehrt, kann für den Betrieb der Verkehrsanstalten einstweilen nicht in Frage kommen. Einmal liegt es im Wesen des Verkehrsdienstes, daß hier bezüglich der Beanspruchung der einzelnen Personalkategorien eine viel größere Mannigfaltigkeit besteht als bei der Industrie, so daß dort eine auch nur annähernde Vereinheitlichung der täglichen Arbeitszeit materiell die größte Unbilligkeit bedeuten würde, sodann müßte das ganze bürgerliche Leben unter der dadurch bedingten Einschränkung des Fahrplans und aller mit diesem zusammenhängenden öffentlichen Dienste zu leiden haben. Denn die Opfer, die eine mindestens zweifache Besetzung sämtlicher Stellen erheischen würde, könnten wohl die wenigsten Verkehrsanstalten aufbringen, selbst wenn eine weitere ganz bedeutende Steigerung aller Tarife zu Hilfe genommen würde. Eine Kürzung des Tagesdienstes müßte also die unvermeidliche Folge sein. Dazu sind die Zeiten des Entwurfes Höchstansätze; die Verwaltungen sind nicht gehindert, da, wo es sich machen läßt, bei Durchführung des Gesetzes vorübergehend oder bleibend kürzere Arbeitszeiten und Dienstschichten einzuführen.

3. Die Dienstpflicht — im bisherigen Gesetze „Dienstbereitschaft" genannt —, das ist der Zeitraum zwischen zwei Ruheschichten, soll im neuen Gesetze, je nach der Art des Dienstes, um 1—3 Stunden gekürzt werden; dementsprechend erfährt die Ruheschicht, heute noch die „ununterbrochene Ruhezeit" genannt, eine Verlängerung von 1—3 Stunden.

4. Die Höchstdauer der Arbeitszeit und der Dienstschichten ist durch die Vollziehungsverordnung vom 9. Oktober 1903 für die Nebenbahnen um je eine Stunde verlängert worden, und die Nebenbahnverwaltungen haben zum Teil von diesen Bestimmungen Gebrauch gemacht. Eine solche Ausnahme ist im neuen Gesetze nicht mehr vorgesehen. Den Verhältnissen der vielfach notleidenden Nebenbahnen muß und kann innerhalb der Klasseneinteilung der Dienste Rechnung getragen werden.

5. Im Nachtdienst ist gegenwärtig die höchste Beanspruchung des Personals durch Berechnung eines Zuschlages von 25 Proz. für die fünf Stunden von 11 Uhr abends bis 4 Uhr morgens eingeschränkt. Die höchste wirkliche Arbeitszeit bei durchgehendem, d. h. die Zeit von 11 Uhr abends bis 4 Uhr morgens umfassendem Nachtdienst beträgt also heute bei einer zulässigen Arbeitszeit von 11 Stunden 9¾ Stunden; ragt die Arbeitszeit mit nur drei Stunden in die Nachtzeit von 11—4 Uhr hinein, so darf sie 10¼ Stunden betragen. In beiden Fällen soll künftig die Arbeitszeit 8½ Stunden nicht übersteigen. Es tritt also eine ganz erhebliche Kürzung des Nachtdienstes ein.

6. Für weibliche Personen sind über die bisherigen Bestimmungen hinausgehende Schutzmaßnahmen vorgesehen.

7. Der Ruhetag ist in seiner Dauer um 1 Stunde verlängert, indem die dem 24-stündigen Ruhetag vorangehende Ruhepause, statt bisher 8 Stunden, künftig 9 Stunden betragen soll. Wer also z. B. Samstag nachts um 12 Uhr dienstfrei wird, muß nach dem Ruhesonntag erst am Montag, 9 Uhr vormittags, wieder antreten.

Der ausnahmsweise bis auf 28 Stunden gekürzte Ruhetag soll insbesondere den Uebergang vom Spätdienst auf Mittel- oder Frühdienst erleichtern. Diese Anordnung ist jedoch nur gestattet, wenn dafür der nächstfolgende Ruhetag entsprechend, d. h. auf mindestens 38 Stunden, verlängert wird.

8. Ferien. Heute kommen dem Personal der Hauptbahnen vom abgelaufenen neunten Dienstjahre an oder nach zurückgelegtem 33. Altersjahre 60 Ruhetage, davon acht als zusammenhängender Erholungsurlaub, zu. Für je drei weitere Dienstjahre wird dieser um einen Tag verlängert. Mit vollendeten 42 Dienstjahren oder 66 Altersjahren tritt also ein Angestellter einer Hauptbahn in den Genuß von 71 Ruhetagen, wovon ihm 19 als zusammenhängender Erholungsurlaub zugeteilt werden sollen. Bis zum Beginn des 10. Dienstjahres wird ihm der Erholungsurlaub aus den ihm jährlich zustehenden 52 Ruhetagen zugeschieden. Das Personal aller übrigen Verkehrsanstalten, wie Nebenbahnen, Dampfschiffe, Post und Telegraph, hat erst vom abgelaufenen 10. Dienstjahre an einen gesetzlichen Anspruch auf einen ihm neben den 52 Ruhetagen zu gewährenden achttägigen Erholungsurlaub.

Hier soll das neue Gesetz dem Personal eine ganz wesentliche, dem Begehren des Föderativverbandes in weitgehendem Maße entgegenkommende Verbesserung bringen. Schon vom ersten Dienstjahr an sollen dem gesamten Personal, soweit es als ständig und vorwiegend im Betriebsdienste beschäftigt dem Gesetze unterstellt ist, sieben Tage Ferien gewährt werden. Vom 10. Dienstjahr oder 30. Altersjahre an steigt die Dauer der Ferien auf 14 Tage und erreicht mit dem 20. Dienst- oder 40. Altersjahre das Maximum mit 21 Tagen. Da durchschnittlich auf je sieben Tage einer der 52 Ruhetage fällt, ist es selbstverständlich, daß auf jede Ferienwoche einer dieser Tage angerechnet wird. Wenn damit die gesetzliche Zahl der jährlichen Ruhe- und Ferientage auf 70 begrenzt ist, so soll in der Vollziehungsverordnung vorgesehen werden, daß den wenigen Leuten mit 42 oder mehr Dienstjahren oder 66 oder mehr Altersjahren die ihnen beim Inkrafttreten des neuen Gesetzes nach den gegenwärtig bestehenden Vorschriften zukommende Zahl von 71 oder mehr Ruhetagen auch fernerhin gewährt werden soll.

Nach den neuen Bestimmungen wird z. B. ein Nebenbahner, der bis jetzt während den ersten 20 Dienstjahren über die 52 jährlichen Ruhetage hinaus im ganzen 80 Urlaubstage zu beziehen hat, künftig in der selben Zeitspanne, unter Abzug eines Ruhetages auf je eine Ferienwoche, im ganzen 192 Ferientage zu genießen haben.

9. Die Arbeitsräume sollen künftig auch dem Schutze des Gesetzes unterstellt sein, ein Begehren, auf das die Eingabe des Föderativverbandes ganz besondern Nachdruck gelegt hat.

10. Kommission. Der Föderativverband hat ein Mitspracherecht des Personals bei der Vollziehung des Gesetzes verlangt. Auch diesem Begehren wird entsprochen, und zwar durch die Schaffung einer Kommission, in der die Verwaltungen und das Personal zu gleichen Teilen vertreten sein sollen und der die Begutachtung von Beschlüssen und Entscheiden zuhanden des Bundesrates obliegen wird.

Die im vorstehenden angeführten, jedem unbefangenen Beurteiler in die Augen springenden Vorteile des Entwurfes werden bei ruhiger Prüfung gewiß auch vom Personal anerkannt werden müssen. Was die Verwaltungen der betroffenen Verkehrsanstalten nach Zusammenstellung der ihnen erwachsenden, zum Teil wohl recht erheblichen Mehrausgaben dazu sagen werden, bleibt abzuwarten. Immerhin darf angenommen werden, daß die Verwaltungen auch ihrerseits die Verbesserungen, die das neue Gesetz dem Personal bringen soll, als zeitgemäß anerkennen und sich mit den von ihnen zu bringenden Opfern abfinden werden, in der Hoffnung, daß die baldige Rückkehr normaler Zeiten ihnen ermöglichen werde, die vermehrten Lasten zu tragen.

Neues Wiener Tagblatt

24

Die deutschösterreichische Vollzugsanweisung vom 15. d. ist weitaus genauer, obwohl auch sie noch verschiedene Unklarheiten enthält. Das Verbot der Einfuhr von Banknoten wird zunächst im § 1 ganz ausdrücklich neben das Verbot der „Ueberweisung" von Kronenbeträgen gestellt. Ob der Ausdruck „Ueberweisung" umfassend genug ist und alle Zweifelsfragen löst, bleibt dahingestellt.

§ 1 wird durch § 4 insofern ergänzt, als außer der Einfuhr von Banknoten auch die Einfuhr von Coupons, allerdings nur soweit die letztere aus den neuen Nationalstaaten erfolgt, zwar nicht direkt verboten, aber an die Genehmigung des Staatsamtes der Finanzen geknüpft wird. Auch dieser Punkt ist nicht zweifelsfrei, da die Einfuhr von solchen Coupons, die noch an den Wertpapieren haften, nicht verhindert werden kann und der Effektenimport nicht verhindert werden soll. Gemeint sind wohl nur fällige Zins- und Dividendenscheine. Die jüngsten Vereinbarungen mit Ungarn lösen die Frage im gleichen Sinne.

Während für den Reisenden- und Grenzpassantenverkehr die Einfuhr von Banknoten bis zum Betrage von 500 K. gestattet ist, fehlt es an einer Bestimmung über einen unbeschadet der Vollzugsanweisung auch im Ueberweisungsverkehr einführbaren Höchstbetrag. Eine zweite gleichzeitig erschienene Vollzugsanweisung, welche die Ueberweisung von höchstens 100 K. mittels Postanweisung gestattet, vermag sicherlich nicht zu entsprechen, wenn etwa zu Unterhaltszwecken regelmäßig wiederkehrende Zahlungen zu leisten sind. Ueber die Behandlung solcher Banknoten- und Couponsendungen, welche ungeachtet des Einfuhrverbotes aus den Nationalstaaten oder dem alten Auslande im Inlande einlangen, müßte jeweils das Staatsamt der Finanzen Entscheidung treffen. Die Entgegennahme solcher Sendungen, welche nachweisbar vor Inkrafttreten der Vollzugsanweisung im Auslande abgefertigt wurden und vor einem bestimmten Stichtage im Inlande eintreffen, dürfte voraussichtlich genehmigt werden. Wenn in einem solchen Falle der Absender in einem der Nationalstaaten domiziliert, wird ihm mitzuteilen sein, daß die eingelangten Banknoten und Coupons ins Verwahrungsdepot hinterlegt wurden und er hierüber, aber nur zur Absendung in seinen Wohnort oder in das Gebiet eines andern Nationalstaates, verfügen könne. Steht dem ein Einfuhrverbot eines der Nationalstaaten entgegen, so müssen die Werte im Verwahrungsdepot bleiben und dürfen keinesfalls einem Deutschösterreicher ausgefolgt werden.

Der Personenkreis, auf welchen sich die Vollzugsanweisung bezieht, ist in seinen einzelnen Bestimmungen ein verschiedener. Während § 1 ein ganz absolutes Einfuhr- und Ueberweisungsverbot für Kronenbanknoten und -beträge ausspricht, enthalten die §§ 2 bis 5 lediglich Beschränkungen der Verfügungsfähigkeit von Personen und Firmen, welche außerhalb Deutschösterreichs in einem der neuen Nationalstaaten domizilieren. Nur diese Berechtigten, nicht also solche, welche außerhalb der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie wohnhaft sind, sind in ihren Dispositionen über ihre bestehenden oder später entstehenden Kronenguthaben in Deutschösterreich zu Zahlungen an das alte Ausland oder zu Zahlungen innerhalb Deutschösterreichs an die Genehmigung des Staatsamtes der Finanzen gebunden. Diese Bestimmung dient einerseits dem Schutze der Krone im Auslande, und sie ist notwendig, weil die Bestimmungen der schon bestehenden Devisenverordnung in diesem Punkte nicht ausreichen würden. Anderseits soll verhütet werden, daß sich der Kronenbestand eines Inländers zugunsten eines Ausländers erhöht. Der gegenwärtige Status soll fixiert und nicht zu Lasten Deutschösterreichs verschlechtert werden. Diesem letzteren Zwecke dient auch die Bestimmung des § 3, die vorschreibt, daß in Deutschösterreich bereits bestehende Kronenguthaben sowie Kronenforderungen von Personen, die den neuen Nationalstaaten angehören, kenntlich gemacht und gesondert geführt werden müssen. Damit soll festgehalten werden, daß eine Konfundierung dieser Kronenguthaben mit dem deutschösterreichischen Kronenbesitz vermieden werden muß. Die Anordnung ist eine vorbereitende Maßnahme, deren weitere Entwicklung von den Schritten abhängt, die in der Frage einer etwaigen Notenabstempelung noch unternommen werden. Vorläufig erfolgt lediglich eine besondere Bezeichnung der betreffenden Konti zur Unterscheidung von den Kronenkonti deutschösterreichischer Kontoinhaber.

Die Beschränkung der Dispositionsfähigkeit der in den Nationalstaaten ansässigen Besitzer von in Deutschösterreich befindlichen Kronenguthaben hat für diese Personen folgende praktische Konsequenzen: Gestattet ist ihnen die Verfügung über diese Guthaben zu dem Zwecke, um sie in jene Gebiete zu dirigieren, in welchen sie ihren Wohnsitz oder ihren dauernden Aufenthalt haben, gestattet ist ihnen ferner jede Disposition, deren Zielpunkt das Gebiet eines andern auf dem Boden der Monarchie entstandenen Nationalstaates ist. Gestattet sind ferner Gutschriften auf hier geführte Konti solcher Personen, mögen sie aus Erlägen, Barsendungen, Coupons, aus dem Inkasso von Schecks, Wechseln und Anweisungen, die auf deutschösterreichische Verpflichtete gezogen wurden, oder Kontoübertragen zu Lasten eines Deutschösterreichers oder aus detachierten Coupons und einkassierten verlosten Titres herrühren, sofern es sich um bereits hier erliegende Depoteffekten handelt. Gestattet ist endlich die Gutschrift aus dem Erlös von für Rechnung solcher Kunden hier verkauften Effekten. Dagegen bedürfen jene Verfügungen solcher Personen der Genehmigung des Staatsamtes der Finanzen, denen zufolge diese Kronenguthaben entweder zu Zahlungen innerhalb Deutschösterreichs oder zu Zahlungen nach dem alten Auslande verwendet werden sollen. Die Worte „Zahlungen innerhalb Deutschösterreichs" werden, wie wenigstens zunächst angenommen wird, wohl in dem Sinne von „Zahlungen innerhalb Deutschösterreichs und zugunsten eines Deutschösterreichers" zu verstehen sein, während Zahlungen zugunsten einer in den Nationalstaaten domizilierenden Person, auch wenn diese Zahlungen innerhalb Deutschösterreichs erfolgen, nach dem Sinne der Vollzugsanweisung der Genehmigung nicht bedürfen werden. Hier ist allerdings eine Klarstellung erwünscht. Der Interpretation bedarf ferner das Wort „Kronenguthaben" im Paragraph 2. Wenn beispielsweise eine Prager Firma Außenstände in Wien einzukassieren und mit dem Erlös Geschäftsschulden in Deutschösterreich zu bezahlen hat, so wird durch eine solche Kronenverschiebung von einem Deutschösterreicher auf einen andern der deutschösterreichische Kronenbestand nicht vergrößert, und man darf daher annehmen, daß das Staatsamt der Finanzen in solchen Fällen ohne weiteres die Genehmigung erteilen wird.

Die Zernierung des Verkehres durch die verschiedenartigen Vorschriften der früheren und der jüngsten Zeit ist nunmehr eine so umfassende geworden, daß ein Bestehenbleiben dieser neuesten Verkehrsbeschränkungen durch eine längere Zeit gemeinsam mit den Bestimmungen der Devisenverordnung und des Steuerfluchtgesetzes eine vollständige Lähmung der Wirtschaft bedeuten würde.

Die Verkehrserschwerungen durch die neue Kronensperre.

Von Dr. **Max Sokal**,
Direktor des Wiener Giro- und Kassenvereines.

Durch die Vollzugsanweisung des Staatsamtes der Finanzen vom 15. d. betreffend zeitweilige Beschränkungen des Zahlungsverkehres ist der um den Verkehr zwischen Deutschösterreich und den Nationalstaaten gelegte Sperrgürtel, der durch die Verfügungen der jugoslawischen und der tschechoslowakischen Regierung angelegt worden war, vervollständigt worden. Die Verkehrsmöglichkeiten sind damit allerdings auf ein Minimum herabgesunken, das nicht mehr gut überboten werden kann.

Den Anstoß zu der Vollzugsanweisung haben bekanntlich die währungspolitischen Maßnahmen des Finanzministers Rasin gegeben, der die von ihm vorbereitete Abstemplung mit verschiedenen Verfügungen einleitete, welche die Absperrung des tschechischen Geldverkehres von Deutschösterreich bezweckten. Die hier hauptsächlich in Betracht kommende Verfügung ist die Verordnung der tschecho-slowakischen Regierung vom 6. Februar, mit welcher verboten wurde, private Kronenforderungen und Vergütungen in das Gebiet des tschecho-slowakischen Staates zu überführen. Der Wortlaut dieser Verordnung ist nicht ganz klar. In allen vorliegenden Uebersetzungen fehlt es an einer unzweideutigen Erklärung darüber, daß auch die Verbringung von effektiven Kronen in das tschecho-slowakische Gebiet verboten sei. Eine solche Lücke würde natürlich dem Sinne der Verordnung derart widersprechen, daß eine solche Auslegung, soweit bekannt, nicht einmal versucht worden ist.

25./II. 1919

188

Unsre Eisenbahnen.

Ihr Verfall im Kriege und die Frage des Neuaufbaues.

Wenn jemand behaupten wollte, Oesterreich sei mitschuldig an dem Ausbruch des Krieges gewesen, so könnte dieser Vorwurf nicht besser entkräftet werden als durch den Hinweis auf den Zustand seiner Eisenbahnen vor dem Kriege: Die österreichischen Eisenbahnen, und vor allem die Staatsbahnen, hat der Krieg gänzlich unvorbereitet getroffen, was sowohl für die Anlagen als auch für den Fahrpark gilt. Nicht einmal die Kriegsfahrordnung war einer Revision unterzogen worden, so daß nach der Ende Juli 1914 angeordneten allgemeinen Mobilisierung die Züge mit einer Fahrgeschwindigkeit von 15 bis 20 Kilometer verkehrten, ein Tempo, das mit der erhöhten Leistungsfähigkeit der Lokomotiven längst nicht mehr in Einklang stand. Die Nordbahn, die im Frieden täglich mehr als sechzig Züge beförderte, wurde auf vierzig Züge eingeschränkt. Erst als mit der Beförderung deutscher Militärtransporte nach Galizien begonnen wurde, wurde auf Andrängen der deutschen Heeresleitung die Kriegsfahrordnung umgestaltet und die Fahrgeschwindigkeit verdoppelt. Während in Russisch-Polen eine großangelegte Eisenbahnbautätigkeit dem Kriege voranging, hatte der seit einem Dezennium auf der Tagesordnung stehende Bau des dritten und vierten Geleises der für den Aufmarsch der Armee besonders wichtigen Nordbahnlinie keinen Schritt nach vorwärts getan. Die Rangieranlagen und der Fahrpark hatten schon für normale Verhältnisse nicht ausgereicht. Anstatt die Leistungsfähigkeit der wichtigsten Verkehrslinien zu verbessern, hat man die Zeit mit Lokalbahnprogrammen verzettelt, politische Gefälligkeitsakzepte gegeben, weil damit manche schwierige Abstimmung im Parlament beeinflußt werden konnte. Dazu kam, daß die Eisenbahnverwaltung an eine kurze Dauer des Krieges glauben konnte, und dieser Annahme entsprangen eigentlich die folgenschwersten Fehler.

Der erste schwere Fehler war, daß nicht sofort alle Privatbahnen in den Staatsbetrieb übernommen wurden, wie dies in Frankreich, England und auch in Amerika der Fall war. Wenn man bedenkt, welche Bedeutung die Südbahn im Laufe der Ereignisse namentlich in dem Kriege mit Italien erlangte, daß sie als wichtigste Zufahrtstraße zu und von der Front außerordentlich stark in Anspruch genommen wurde und wie die Verkehrsschwierigkeiten der Südbahn, die automatisch auf den Betrieb der Staatsbahnen zurückwirkten, lediglich dem Umstand zuzuschreiben waren, daß es an einer einheitlichen Führung des Betriebes mangelte, so wird man die Tragweite des Mangels an Voraussicht erkennen. Mit einem Federstrich hat der Präsident der Vereinigten Staaten alle die verschiedenen miteinander in Wettbewerb stehenden Eisenbahnnetze Amerikas in ein großes einheitliches Transportsystem umgewandelt und seinen Schwiegersohn Mac Adoo zum unbesoldeten Generaldirektor ernannt. In einer Ansprache, die letzterer an die Eisenbahnarbeiter hielt, sprach er folgende bemerkenswerte Worte: „Es darf kein amerikanischer Soldat in Europa sein, der etwas entbehrt, weil die Eisenbahnen nicht ihre volle Pflicht getan haben."

Der zweite Fehler lag darin, daß zahlreiche Eisenbahner zum eigentlichen Kriegsdienst herangezogen wurden, infolgedessen kaum 75 Prozent des alten Personals für den Eisenbahnbetrieb zur Verfügung standen. Es sind fast 25,000 Bedienstete der Eisenbahnen im Militärdienst, und zwar in nichteisenbahndienstlicher Verwendung, gestanden. Wohl wurde schon im Jahre 1915 die Forderung der Rückgabe aller in militärischer Dienstleistung befindlichen Berufseisenbahner an den Bahndienst erhoben, aber alle Bemühungen waren vergebens angesichts des begreiflichen Bestrebens der Heeresleitung, die Front nicht zu schwächen.

Der dritte Fehler war, daß wir mit unzureichenden Fahrbetriebsmitteln in den Krieg eingetreten sind, ein Umstand, der die schwerstwiegenden Folgen nach sich zog. In der Annahme einer kurzen Dauer des Krieges wurde auch zu spät mit der Nachschaffung von Fahrbetriebsmitteln begonnen. Nach einer Publikation des früheren Eisenbahnministers Freiherrn von Forster über die während des Krieges erfolgten Nachschaffungen haben die Staatsbahnen während des Krieges über 600 Millionen Kronen für Fahrparknachschaffungen ausgegeben, das ist ebensoviel als die Beschaffungskosten der gesamten Wagen vor Kriegsbeginn betragen haben. Diese Ziffern zeigen wohl deutlich, wie unzureichend der Fahrpark war, mit dem wir in den Krieg eingetreten sind. Den größten Einfluß auf den Zusammenbruch des Eisenbahnbetriebes, dessen Konturen bereits mehrere Monate vor dem Waffenstillstand deutlich sichtbar wurden, hatte aber der Lokomotivmangel. Dieses Moment gehört zu den wichtigsten und interessantesten des Krieges, das übrigens noch nicht hinreichend geklärt ist, um darüber ein abschließendes Urteil fällen zu können. Der gesamte Stand an Lokomotiven der österreichischen Staatsbahnen betrug vor dem Kriege 6000, eine verschwindend kleine Ziffer, wenn berücksichtigt wird, daß zum Beispiel die Deutschen nach den Bedingungen des Waffenstillstandes allein 5000 Lokomotiven an die Entente abzuliefern haben. Wie unzureichend der Lokomotivstand war, geht auch daraus hervor, daß die österreichischen Staatsbahnen allein während des Krieges jährlich ungefähr 300 Lokomotiven bestellt haben, während sie vor dem Kriege jährlich 180 bis 200 in Auftrag gegeben hatten. Die Nachschaffungen waren aber nicht imstande, den Lokomotivpark ausreichend zu gestalten, da eine immer größere Zahl von Maschinen betriebsunfähig wurde, zumal der zunehmende Mangel an hochwertigen Rohmaterialien und die Heranziehung von Ersatzmaterialien eine geringere Widerstandsfähigkeit und größere Abnützung der Lokomotiven zur Folge hatte. Schließlich präsentierte sich das Bild so, daß 25 bis 40 Prozent der Lokomotiven überhaupt nicht mehr imstande waren, den Betrieb zu versehen. Dieser Umstand äußerte um so stärkere Wirkungen, als die Anforderungen des Krieges weit über das Friedensbedürfnis gestiegen waren und der Verkehr gegenüber dem Jahre 1914 eine Steigerung bis zu 50 Prozent in den Gütertransporten und bis zu 40 Prozent in den Personentransporten aufwies. Verschärft wurde diese Situation aber dadurch, daß die Südbahn infolge ihrer mißlichen finanziellen Lage aus eigenen Mitteln Ergänzungen des Fahrparkes und insbesondere der Lokomotiven nicht zu besorgen vermochte, ja einen großen Teil derselben außer Betrieb setzen mußte, so daß die Staatsbahnen bemüßigt waren, aus ihren Beständen der Südbahn mit 200 bis 250 Lokomotiven, also den Neuanschaffungen eines ganzen Jahres, auszuhelfen. Diese Aushilfen trafen die Staatsbahnen um so härter, als sie seinerzeit bei ihren Nachschaffungen auf die Südbahn keine Rücksicht genommen hatten. Hier zeigt sich der Fehler, daß die Südbahn nicht sofort in den Staatsbetrieb übernommen wurde, besonders sinnfällig, weil die Voraussetzungen für eine einheitliche Disposition bei getrennter Führung nicht vorhanden sein konnten. Wenn dann der Kohlenmangel hinzutrat, so war er eben nur eine Folge des Lokomotivmangels. Viele tausende Waggons konnten aus Ostrau und Oberschlesien nicht befördert werden, weil es an Lokomotiven fehlte. In Ostrau war zeitweise so viel Kohle angehäuft, daß durch Selbstentzündung große Mengen der Vernichtung preisgegeben wurden. Wiederholt mußten die preußischen Staatsbahnen die Aufgabe der Kohle sistieren, weil der Oberberger Bahnhof verstopft war; oder es mußte die für Wien bestimmte Kohle ostmals nach Ungarn rollen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß, wenn nicht der empfindliche Lokomotivmangel zu beklagen gewesen wäre, bedeutende Kohlenvorräte in Wien hätten aufgestapelt werden können, da wir damals noch die volle Disposition hatten. Wien hätte unter andern Umständen für mehrere Monate nach dem Waffenstillstand mit Kohle noch ausreichend versorgt werden können. Selbstverständlich wirkten diese Verhältnisse auch auf das Hinterland zurück. Die zu verfrachtenden Zivilgüter mußten auf ein Mindestmaß beschränkt werden, und es konnte kaum den allernotwendigsten Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung getragen werden.

In dieser schwierigen Situation hat die deutschösterreichische Regierung die Eisenbahnen übernommen, vor allem einen gänzlich unzulänglichen Fahrpark vorgefunden, der um so unzureichender wurde, als durch die Bildung der Nationalstaaten die Wagendirigierung nunmehr von jedem einzelnen Staat besorgt wurde und die Ausnützung der Fahrbetriebsmittel, wie naheliegend, noch hinter den früheren Verhältnissen zurückblieb. Der gesamte Lokomotivstand der ehemaligen österreichischen Staatsbahnen hat sich auf 7200 Lokomotiven erhöht, und zwar für ein Netz von 20,000 Kilometer, während die preußischen Staatsbahnen bei einem Netz von 36,000 Kilometer inklusive der im Krieg angeschafften über etwa 27,000 Lokomotiven verfügen. Für Deutschösterreich blieb von dem zum großen Teil unbrauchbar gewordenen Fahrpark vielleicht ein Drittel zurück, so daß selbst bei dem gegenwärtig so außerordentlich eingeschränkten Verkehr schon die Beförderung der Lebensmittel auf Schwierigkeiten stößt und es wie ein Hohn klingt, wenn Italien von uns noch die Auslieferung von Fahrbetriebsmitteln verlangt. Es fragt sich nun, was von seiten der deutschösterreichischen Regierung vorgekehrt wurde, um in diese unhaltbaren Verhältnisse Ordnung zu bringen. Der Kohlenmangel kann ihr nicht angelastet werden; aber es ist auch sonst nichts geschehen, was auf eine zielbewußte Führung der Verwaltung schließen lassen könnte. Vor allem drängt sich die Frage auf, warum unbeschadet der künftigen definitiven Neuorganisation noch immer keine Zusammenfassung des Betriebes der Staatsbahndirektionen erfolgt ist, warum in Wien noch immer vier Direktionen bestehen, obwohl das frühere Netz von 5770 auf 1800 Kilometer reduziert wurde. Der Fahrpark ist gänzlich unzureichend, und Neuanschaffungen sind dringender denn je. Unter solchen Umständen will es wenig glaubwürdig erscheinen, daß die deutschösterreichische Eisenbahnverwaltung alle Lokomotiv- und Waggonlieferungen storniert haben soll.

Auch das Problem der Neuordnung der Dienstorganisation muß ernstlich in Angriff genommen werden. Die Reform ist schon unter dem alten Regime unausweichlich gewesen, durch die tiefgreifenden politischen Veränderungen aber, die naturgemäß auch im Verkehrswesen von einschneidenden Folgen begleitet sind, ein Gebot der Stunde geworden. Der gesamte Verwaltungsapparat muß, wie dies in einem kürzlich vom Unterstaatssekretär von Enderes gehaltenen Vortrage in außerordentlich zutreffender Weise dargelegt wurde, eine zeitgemäße, den neuen Verhältnissen entsprechende Umbildung erfahren, die Diensteinteilung und die Anpassung der Personalbestände an die neue Gestaltung der Dinge schleunigst vollzogen werden. In erster Linie sollte auf eine Verbilligung und Vereinfachung des Geschäftsganges hingearbeitet und eine Beschleunigung der Erledigungen angestrebt werden. Die Verwaltung darf nie aus dem Auge verlieren, daß ihre oberste Aufgabe in der tunlichsten Förderung der heimischen Güterproduktion und der Hebung der Leistungs- und Absatzfähigkeit unsrer so verarmten Volkswirtschaft bestehen muß, zumal in der jetzigen Zeit, da im Zusammenhang mit den Sozialisierungstendenzen auf die notwendige Rationalisierung und Oekonomisierung hingewiesen wird. Gerade angesichts der erhöhten Anforderungen, die an die Eisenbahnverwaltung gestellt werden, darf man übrigens nicht an Erscheinungen vorübergehen, die eine beklagenswerte Lockerung der Ordnung im Betriebe ersehen lassen. So hat die Organisation der deutschösterreichischen Eisenbahnbeamten kürzlich den Beschluß gefaßt, daß eine Reihe von der Vereinsleitung namhaft zu machender Beamten in leitender Stellung einfach zu entfernen sei.

Wie immer man sich zu diesen Vorgängen stellen mag, es war ein Fehler, daß in so schwierigen Zeitläuften wie im Uebergang von Krieg zu Frieden an die Spitze des Verkehrsamtes ein zwar vom besten Willen beseelter Staatssekretär, aber kein Fachmann berufen wurde. Die obersten Interessen des Gemeinwesens hätten erfordert, daß in einer revolutionären Periode, in der sich die originäre Ent-

Neue Freie Presse

25./II. 1919.

189

Die Internationalisierung von Eisenbahnen.

Von einem hervorragenden Eisenbahnpolitiker.

Wien, 24. Februar.

Die Frage der Internationalisierung von Eisenbahnen gewinnt in der öffentlichen Erörterung immer mehr an Raum. Neben der Internationalisierung der Südbahn, die bereits in Nr. 19544 der „Neuen Freien Presse" vom 22. Januar 1919 besprochen wurde, ist jetzt auch von einem Internationalisierungsplan die Rede, der im Zusammenhang mit dem Preßburger Korridor steht. Ursprünglich hat man beim Preßburger Korridor daran gedacht, eine Verbindung zwischen Jugoslawien und der Czecho-Slowakei in der Weise zu schaffen, daß ein entsprechend breiter Gebietsstreifen in der Richtung von Preßburg nach Süden vollständig der Gebietshoheit des ungarischen Staates entzogen und damit eine territoriale Verbindung zwischen der Czecho-Slowakei und Jugoslawien geschaffen werden soll. Die Realisierung dieses Projektes, dem insbesondere infolge der dadurch herbeigeführten vollständigen Abschnürung Ungarns von Deutschösterreich schwerwiegende völkerrechtliche Bedenken entgegenstehen und zu dem die Zustimmung der Friedenskonferenz kaum zu erlangen sein wird, wenn die Wilsonschen Ideen über den Aufbau des künftigen Völkerbundes nur irgendwie zur Geltung kommen werden, scheint — wie aus den Stimmen der auswärtigen Presse hervorgeht — selbst von den Interessenten dieses Projekts nicht mehr erhofft zu werden und diese scheinen sich nunmehr mit der Internationalisierung der über Preßburg nach Jugoslawien führenden Eisenbahnen begnügen zu wollen.

Begreiflicherweise werden bei der weittragenden Bedeutung, welche die Internationalisierung von Eisenbahnen für das ganze Wirtschaftsleben der betroffenen Gebiete hat, den Vorteilen, die mit der Internationalisierung verbunden sind, auch Bedenken, insbesondere verkehrspolitischer Natur, gegenüber gehalten und je nach dem Gesichtspunkte aus, von dem die Beurteilung erfolgt, findet die Internationalisierung Beifall oder Mißbilligung.

In betriebs*technischer* Beziehung lassen sich gegen die Internationalisierung der Eisenbahnen keine Bedenken geltend machen. Wenn wir zum Beispiel die Südbahn ins Auge fassen, so ist es jedenfalls unanfechtbar, daß eine Verwaltung, welche nach wie vor das ganze Südbahnnetz einheitlich verwalten würde, die Verkehrsaufgaben besser erfüllen könnte als eine Reihe von Teilverwaltungen, in welche das Netz zerfallen würde. Wenn eine Verwaltung über die gesamten Fahrbetriebsmittel und über das gesamte Betriebspersonal einheitlich verfügen kann, wird sie sich den Verkehrsverhältnissen besser anzupassen vermögen als kleinere Betriebsleitungen, die für ein beschränktes Gebiet auch nur über beschränkte Mittel verfügen. Der Eisenbahnverkehr ist vielfach ein Saisonverkehr. Die Kampagne in den einzelnen Produktionszweigen fällt nicht zeitlich zusammen. Der für gewisse Verkehrbeziehungen maßgebende Getreideverkehr, der Zuckerrübenverkehr, der Obstverkehr, der Weinverkehr, die Versorgung der Industrien mit Kohle usw., der Hauptversand gewisser Fabrikate, wie Zucker, Malz, Ziegel, fällt nicht in die gleiche Jahreszeit. Ein großes Verkehrsnetz, welches die Bedürfnisse verschiedener dieser Wirtschaftszweige zu befriedigen hat, wird sein Betriebsmaterial der Reihe nach allen diesen Wirtschaftszweigen widmen können und besser in der Lage sein, allen diesen Bedürfnissen Rechnung zu tragen. Ein auf ein kleines Gebiet beschränkter Bahnbetrieb, in dem nur der eine oder der andere von den vorgenannten Produktionszweigen gepflegt wird, wird bald in den Betriebsmitteln zur Bewältigung des Verkehres beengt sein, bald einen Teil der Betriebsmittel unbenützt haben. Die Erstellung der Zugstrassen, die Ausgestaltung der Stationsanlagen und ähnliche betriebliche Vorkehrungen werden von einer Verwaltung, die ein großes Gebiet einheitlich bedient, zweckmäßiger durchgeführt werden können, als wenn sich in die Bedienung des Verkehres eine Anzahl kleiner Verwaltungen teilt. Die Eisenbahnen haben nicht ohne Erfolg versucht, durch Schaffung von „Gemeinschaften" verschiedener kleiner Verwaltungen jene Vorteile zu erreichen, welche die einheitliche Betriebführung größerer Netze mit sich bringt. Es sei hier nur an die großzügig angelegte Wagengemeinschaft der deutschen Bahnen gedacht, welche der Gesamtheit der deutschen Bahnen die einheitliche Disposition über ihren Wagenpark so gewährleisten soll, als ob die deutschen Bahnen hinsichtlich des Wagendienstes eine Einheit wären. Abgesehen davon, daß eine solche Gemeinschaft doch nur ein Surrogat für eine wirkliche Einheit in dem betreffenden Dienstzweig ist und infolge von Interessengegensätzen immerhin zu Reibungen führt, gibt es Zweige des Betriebsdienstes, wo sich bisher eine solche Gemeinschaft nicht schaffen ließ. So war es trotz aller Bemühungen auch in Deutschland nicht möglich, hinsichtlich der Lokomotivbenützung eine Gemeinschaft zu begründen und auf diesem Gebiete die betrieblichen und ökonomischen Vorteile einer einheitlichen Benützung der Betriebsmittel zu erzielen. Was vorstehend für die Bewältigung des Güterverkehres gesagt ist, gilt auch für die Abwicklung des Personenverkehres über größere Strecken, wo eine zusammenfassende Betriebführung ganz andere Leistungen erzielen kann als Teilverwaltungen, die ihr Augenmerk zunächst nur auf ihr beschränktes Gebiet richten. Nach allem können die in der Internationalisierung und in der damit verbundenen Aufrechthaltung oder Begründung einer einheitlichen Betriebführung rücksichtlich der in verschiedenen Staatsgebieten gelegenen Teile eines Bahnnetzes gelegenen Vorteile vom verkehrs*technischen* Standpunkt aus nicht bestritten werden.

Anders liegt die Frage, wenn sie vom Standpunkte der Verkehrs*politik* aus beurteilt wird. Die unbeschränkte Ausübung der Gebietshoheit über die Eisenbahnen gibt der Staatsgewalt die Handhabe, durch verkehrspolitische, insbesondere tarifpolitische Maßnahmen die wirtschaftlichen Interessen des eigenen Landes zu fördern und der Expansion der Volkswirtschaft des Auslandes entgegenzuwirken. Durch Tarifmaßnahmen kann die Versorgung der eigenen Industrie mit Rohstoffen kräftigst unterstützt, dem Export der eigenen Erzeugnisse zweckdienlichst Vorschub geleistet und die Deckung des eigenen Konsums durch die eigene Produktion nachdrücklichst gesichert werden. Selbstverständlich stellt jede derartige, die eigene Volkswirtschaft bevorzugende Maßnahme ein prohibitives Verhalten gegenüber der fremden Volkswirtschaft dar. Von dem Gesichtspunkte aus, daß die Verkehrspolitik demnach eine wirksame Waffe im Wirtschaftskampfe bilden kann, ist es für den Staat von Wert, über diese Waffe unbeschränkt und durch keine Bindung gehindert, verfügen zu können. Durch die Internationalisierung eines Bahnnetzes, welche dieses den wirtschaftlichen Interessen aller Staaten seines Bereiches dienstbar machen soll, verlieren die in den einzelnen Territorien gelegenen Teile des Netzes für diese Territorien die Eigenschaft einer Waffe im wirtschaftlichen Kampfe. Wer sich von der rücksichtslosen Handhabung der Verkehrspolitik im Wettbewerb der einzelnen Staaten untereinander für sein eigenes Gebiet Vorteile verspricht, wird die Internationalisierung der Bahnen für schädlich halten. Es ist jedoch sehr zweifelhaft, ob die rücksichtslose Handhabung der Verkehrspolitik zu protektionistischen Zwecken wirklich Vorteile bietet. Eine solche Verkehrspolitik ruft den Gegendruck des anderen Teiles hervor. Jener Staat, der durch verkehrs*politische* Maßnahmen in der Versorgung seiner Produktion mit Rohstoffen gehemmt und in seinem Export beeinträchtigt wird, ist bestrebt, durch entsprechende Gegenmaßnahmen den gleichen oder größeren Nachteil dem Wettbewerbstaate zuzufügen, und er wird mit den gleichen Mitteln den gleichen Zweck erreichen. Je nach den natürlichen Vorbedingungen der Volkswirtschaft eines Staates werden die Nachteile und Vorteile, die sich schließlich im verkehrspolitischen Kampf ergeben, größer oder kleiner sein. Bei der immer enger werdenden gegenseitigen Verknüpfung der wirtschaftlichen Interessen der einzelnen Staaten wird die Einwirkung der verkehrspolitischen Maßnahmen immer ausgedehnter werden, und bei dem Versuche, den schließlichen Effekt der Vorteile und Nachteile des Wirtschaftskampfes abzuwiegen, wird es sich vielfach ergeben, daß am Ende den errungenen Vorteilen die gleichen Nachteile entgegenstehen oder daß sogar für beide Teile die Nachteile größer sind als die Vorteile. Zu dieser Erkenntnis ist die Verkehrspolitik schon lange gelangt. Enthalten doch nahezu alle Handelsverträge Bestimmungen, welche eigentlich die rücksichtslose Handhabung der Eisenbahnpolitik im Wirtschaftskampfe ausschließen. Nach den meisten Handelsverträgen soll hinsichtlich der Beförderungspreise und nach der Zeit und Art der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragschließenden Teile gemacht werden. Die Waren des einen Vertragsteiles sollen weder in bezug auf die Abfertigung noch hinsichtlich der Beförderungspreise ungünstiger als die Sendungen des anderen Vertragsteiles behandelt werden. Grundsätzlich ist damit eigentlich die Verkehrspolitik als Kampfmittel aus dem Wirtschaftskampfe ausgeschaltet worden. Nichtsdestoweniger haben es bisher die Staaten unter Wahrung des Wortlautes der getroffenen Vereinbarungen durch mehr oder weniger spitzfindige und schikanöse Maßnahmen verstanden, gegen den Geist der betreffenden Verträge, speziell durch tarifarische Maßnahmen, die Volkswirtschaft des anderen Teiles nachteilig zu beeinflussen. Aus verkehrspolitischen Gründen wurden vielfach gekünstelte Tarife geschaffen, die den betreffenden Bahnen große materielle Ausfälle verursachten, welche zum Teil Verfrachtern oder gar ganzen Produktionszweigen zugute kamen, die eine derartige Unterstützung gar nicht benötigten. Die Internationalisierung der Eisenbahnen würde in verkehrspolitischer Hinsicht nur eine Ausgestaltung der in den Handelsverträgen bereits enthaltenen Gedanken sein. Wenn im Geiste der Handelsverträge die Eisenbahn eines Staates nicht das Werkzeug der Prohibitivpolitik eines anderen Staates abgeben, sondern dessen Produ[illegible] gemacht werden Handel des anderen Staates mit di[illegible] soll, so wird dieses Ziel um so b[illegible]er und sicherer erreicht werden, wenn eine über das Wirtsch[illegible]tsgebiet mehrerer Staaten sich erstreckende Bahnunterne[illegible]mung durch internationale Bindungen vorweg dazu bestimmt ist, die Verkehrsinteressen aller Staaten ihres B[illegible]reiches in gleicher Weise zu pflegen und für die allenfalls widerstreitenden Interessen einen billigen Ausgleich zu [illegible]uchen. Von allergrößter Bedeutung ist dieser Gesichtspunkt für die Frage der Internationalisierung der Südbahn. Die in den einzelnen Territorien der neuen Nationalstaaten an[illegible]ässigen Wirtschaftssubjekte standen bisher in den engsten gegenseitigen Beziehungen. Die Unternehmungen des einen Teiles bezogen ihre Rohstoffe und Halbfabrikate aus einem anderen Nationalstaat, die ganze ehemalige Monarchie war ein einheitlicher Markt für alle Produktionszweige ihres Bereiches. Die Adriahäfen waren auch für die entfernt gelegenen Produktionsgebiete das Zugangstor zum Weltmeer und dem Welthandel. Wenn nun auch die politischen Grenzen zwischen den einzelnen Staatsterritorien gezogen sein werden, so ist zu wünschen und zu hoffen, daß die wirtschaftlichen Fäden, welche bisher die einzelnen Unternehmungen miteinander verbunden haben, doch nicht völlig zerrissen werden. Für die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen ist es gewiß von großer Bedeutung, daß eine tunlichst einheitliche, den Fortbestand der alten Beziehungen anstrebende Verkehrspolitik — insbesondere Tarifpolitik — weiter gepflegt wird. Prohibitive Verkehrspolitik kann allenfalls ein starkes Wirtschaftsgebiet treiben, welches hinsichtlich des Bezuges der Rohstoffe und hinsichtlich des Absatzes seiner Erzeugnisse im ganzen und großen von fremden Märkten unabhängig ist. Dies trifft wohl bei keinem der neuen Nationalstaaten zu. Deutschösterreich wird sowohl hinsichtlich seiner Rohstoffe als auch hinsichtlich des Absatzes seiner Erzeugnisse auf den Verkehr mit fremden Wirtschaftsgebieten angewiesen sein. Die Zukunft Wiens im besonderen wird davon abhängen, ob es seine günstige geographische Lage dazu wird ausnützen können, ein Handelsemporium — insbesondere zwischen dem Osten und Westen — zu werden. Die Czecho-Slowakei, umfaßt im weiten Bogen von deutschem Gebiet und getrennt vom Osten durch Ungarn, wird ein großes Bedürfnis nach einem regen Wirtschaftsverkehr mit und über das Gebiet seiner Nachbarn haben. Jugoslawien ist hinsichtlich des Absatzes seiner reichen Naturprodukte nach dem Westen gewiesen. Für Ungarn gilt im ganzen und großen dasselbe. Die Adriahäfen können nur durch Heranziehung des Verkehres der weiteren Staatsgebiete alimentiert werden. All dies setzt weiteste Verkehrsfreiheit auf dem Gebiete der anderen Nationalstaaten voraus. Die Internationalisierung der Südbahn würde für einen großen Teil des früheren einheitlichen Wirtschaftsgebietes in diesen Belangen günstige Voraussetzungen schaffen. Wenn durch die Internationalisierung der Südbahn auch nur für ein Teilgebiet des Eisenbahnnetzes die Eisenbahnpolitik aus dem Wirtschaftskampf

ministerium und der czechische Finanzminister und der deutschösterreichische soll die Zinsen für die Schulden zahlen. Diese Teilung der Arbeit ist zu gemütlich und die deutschösterreichische Regierung muß der Gefahr, mit der dieser Plan die Zukunft des Volkes bedroht, entgegentreten.

Der Minister des Aeußern Baron Sidney Sonnino war einer der tüchtigsten Finanzminister von Italien. Er rettete das zerrüttete Budget durch eine strenge Maßregel, die gegen die Entwertung des Geldes und gegen den Abgang im Staatshaushalte gerichtet war. Die Zinsscheine der italienischen Rente wurden nur dann in Gold eingelöst, wenn der Inhaber durch Urkunde und Eid, durch ein Affidavit beweisen konnte, daß er Ausländer sei. Maßgebend für die Goldzahlung war nicht der Ort, wo die Rente hinterlegt worden ist, sondern die Staatsbürgerschaft.

Entente zu beschäftigen. Schon ergeht sich dort ein Gebälke und Schlossen fallen auf die Nationalstaaten nieder. Deutschösterreich wird immer bereit sein, zu verhandeln, und verwirft jede Willkür. Aber der Plan des Finanzministers Doktor Raschin will uns Gewalt antun. Die Pflicht der Selbsterhaltung fordert, daß wir uns verteidigen. Wir können nicht die Mittel für czechische Kriegsanleihen aufbringen, sondern nur für deutschösterreichische. Italien hat durch das von Sidney Sonnino gegebene Beispiel den richtigen Weg gewiesen. Die Pflicht gegen unsere wirklichen Gläubiger soll gewissenhaft erfüllt werden. Aber für falsche haben wir kein Geld. Die Entente will die Nationalstaaten zur Anerkennung der Kriegsanleihen bewegen. Wir müssen uns auf diese Verhandlung vorbereiten. Der Kataster aller Kriegsanleihen, die im Eigentum von deutschösterreichischen Staatsbürgern sind, muß auch für Paris angelegt werden.

Feuilleton.

Der Lainzer Tiergarten.

Es war an einem jener strahlenden, sonnegesättigten Hochsommertage, wo die von keinem Windhauch bewegte Luft in der Fülle von Licht und Wärme aufgeregt zu zittern scheint, und die Sonne, die reiche, beglückende, das dunkle Grün der Wälder, das aus sich selbst heraus schon etwas matt und müde wäre, mit einem warmen Goldton schmeichelnd überflutet, als wollte sie der Natur den Heiligenschein wundersamer Verklärung schenken. Damals, es war etliche Jährlein vor Ausbruch des Weltkrieges, wurde mir besondere Gunst zuteil. Ich durfte eine Fahrt durch den k. k. Tiergarten machen. Freunde hatten mich dazu eingeladen, denen wiederum Freundschaft das so streng verschlossene Tor des mauerumfriedeten Waldparadieses öffnete. Wagen und Pferde gehörten dem Kaiser, ein kaiserlicher Rosselenker saß auf dem Kutschbocke. Wir hatten sozusagen „gebundene Marschroute". Die Erlaubnis beschränkte sich auf eine Fahrt auf vorbezeichnetem Wege, ein Verlassen des Wagens innerhalb des kaiserlichen Reviers war nicht gestattet. Dennoch, welch reiche, herrliche Bilder zogen an unserem Auge vorüber!

Wir waren beim Lainzer Tore eingefahren, auf schnurgerader Fahrbahn in die grüne Welt eingedrungen. Die kaiserliche Villa, nicht eben das Meisterwerk Hasenauers und für die Baukunst des neunzehnten Jahrhunderts kein sonderlich ehrendes Beispiel, durften wir nur von ferne grüßen. Die alte „Penzingerwiese" zu ihren Füßen, der Hornauskogel und seine Brüder im Hintergrund boten uns auch viel lieblichere Augenweide. Ich entsinne mich nun nicht mehr, welchen Weg und Umweg wir genommen. Ich weiß nur, daß ich voll freudigen Staunens Eichenbestände sah, wie sie für uns spätgeborne Großstädter nur noch in der Legende und in Schilderungen vergangener Zeiten grünen, Waldpartien von Ruisdaelscher Stimmung und Pracht, mit uralten, ehrwürdigen Baumriesen, hundertjährig und zweihundertjährig und darüber, deren Geäst sich wie kunstvollste Architektur, geistvoll und natürlich zugleich, gegen den tiefblauen Himmel streckte. Dann wieder Wiesen und Alleen und jüngerer Wald in gefälligem Wechsel und ein gar lieblich Hügelan und Hügelab. Immer aber sehe ich, wenn ich der Fahrt mich entsinne, zunächst die alten Eichen als das Bild eines ehrfurchtgebietenden Götterhaines vor mir. Belebt war das ganze schöne, grüne Reich, in dem unsichtbare Hände im Rahmen der Natur und des Natürlichen sinnvolle Ordnung zu halten schienen, von den Lieblingen

20. September, beim Tag des Gottesdienst früher der Allhofes, gab den Zugang zu der dem Waldparadies selber frei, rt übte dann unvermerkt auch sanfte Gewalt und holdseligsten Heiligtum aufs neue jäh auf- Opfer gefallen. Seine Türe Bewegliche daraus geraubt ergessenes Büschel vorjähriger ten Fensterscheibe. Das Altar- m Kupelwieser, mußte entfernt vor etwaiger Zerstörung zu ie beiden in Stein gehauenen " im Auhof Posten stehen, den Lauscher und Bürzel sind abstachlichte Mähne auf ihren tück, Oktavio, möchte man denn er einen kaum verstünde, zu-

tüchtigen Amerika wurde im eschluß der Jellowstone Park ügen und zur Wohltat des met" und damit ein Stück t der eingeborten Tierwelt erkleinerem Maßstab ein Stück und alle Späteren in unverganzen Mannigfaltigkeit seiner ollen. Aber Abholzen und aller Weisheit letzter Schluß ein Unternehmen, das nicht in da hinaus versetzt werde spekulationsgeist und Gewinn grünen, grünen sollte in all en ist leicht. Dazu bedarf es uen ist schwer. Dazu bedarf es er, führender Geister. We

Hermine Cloeter.

Neue Freie Presse
22. IV. 1919

Neues Wiener Tagblatt
27./II. 1919

196

Der Preßburger Korridor und die Internationalisierung der Südbahn.

Zu der kürzlich an dieser Stelle behandelten Frage der Internationalisierung der Südbahn geht uns von fachlicher Seite eine Darstellung zu, die zu andern Ergebnissen gelangt als der frühere Artikel, die wir aber als beachtenswerten Beitrag zur Erörterung dieser wichtigen Angelegenheit gern zur Kenntnis unsrer Leser bringen.

Zu den Wirtschaftsfragen, mit denen sich die Friedenskonferenz zu befassen haben wird, gehört jedenfalls auch das Problem der Schaffung internationaler Eisenbahnen, das heißt, das Gebiet mehrerer Staaten durchziehender, einheitlich betriebener Eisenbahnen, die durch Vereinbarungen der Signatarmächte der schrankenlosen Ausübung der Hoheitsrechte der einzelnen Staaten des Bahnbereiches entzogen und durch entsprechende Bindungen den Verkehrsinteressen der Gesamtheit der Staaten ihres Bereiches dienstbar gemacht werden sollen. Zu den Problemen dieser Art gehören auch die Internationalisierung der Südbahn und die mit der Schaffung des sogenannten Preßburger Korridors im Zusammenhang stehenden Eisenbahnfragen.

Unter der Internationalisierung der Südbahn ist dem Wesen nach die Schaffung einer internationalen Vereinbarung gedacht, durch welche die Aufrechterhaltung des einheitlichen Betriebes der Südbahnlinien gewährleistet und durch welche hintangehalten werden soll, daß die einzelnen Staaten, die sich in Hinkunft in die Gebietshoheit der Südbahnlinien teilen werden, das ihnen zustehende Hoheitsrecht dazu ausnützen, um durch tarifpolitische und betriebstechnische Maßnahmen den in ihrem Bereich liegenden Teil der Südbahn als Waffe im Wirtschaftskampfe gegen andre Staaten heranzuziehen.

Die Südbahn hat in der Vorkriegszeit als wichtige Verkehrsader nicht nur für den engeren Bereich des von ihr durchzogenen Gebietes, sondern weiter hinaus, insbesondere als Zu- und Abfuhrbahn zu den Adriahäfen, dem nördlichen Teil der Monarchie gedient. Die einheitlich geführte Verkehrspolitik der österreichischen Staatsverwaltung, der sich die Südbahnverwaltung für das österreichische Wirtschaftsgebiet im wesentlichen anpaßte, hat dafür gesorgt, daß durch entsprechend konstruierte Tarife, durch Schaffung günstiger Beförderungsgelegenheiten, insbesondere in dem wichtigen Verkehr mit den adriatischen Häfen, den Bedürfnissen des österreichischen Exports und Imports Rechnung getragen wurde. In gleicher Weise wurde den Bedürfnissen des gesamten ungarischen Verkehres entsprochen, und auf Grund der im österreichisch-ungarischen Ausgleich vorgesehenen Behandlung der Eisenbahnfragen nach gleichen Grundsätzen wurde auch ein Ausgleich der österreichisch-ungarischen Interessen angestrebt. Die politischen Voraussetzungen für die einheitliche Wahrnehmung der Verkehrsinteressen, beziehungsweise für deren Verwaltung nach gleichen Grundsätzen sind nunmehr weggefallen, das Bedürfnis aber, das Südbahnnetz weiterhin als Zu- und Abfuhrader, und zwar ungehemmt durch prohibitive Maßnahmen aller Nationalstaaten, zu erhalten, ist geblieben.

Während das Projekt der Internationalisierung der Südbahn an die bestehende Verwaltungseinheit des Südbahnnetzes anknüpft und diese für das gesamte Verkehrsgebiet der Südbahn ungeachtet der politischen Trennung der neuen Nationalstaaten aufrechtzuerhalten sucht, soll mit dem Projekt des Preßburger Korridors anscheinend nur eine der Einwirkung einer dritten Staatshoheit entzogene Verkehrs- und Eisenbahnverbindung zwischen dem tschecho-slowakischen Staate und Jugoslawien geschaffen werden. Nach den ersten Nachrichten über die den Preßburger Korridor betreffenden Aspirationen hätte ein Gebietsstreifen, der von Preßburg südlich bis in das jugoslawische Territorium gedacht war, aus dem Gebiet des ungarischen Nationalstaates durch den tschecho-slowakischen, beziehungsweise südslawischen Staat behufs Verbindung dieser beiden Staaten erworben werden sollen. Diese territoriale Lösung der Preßburger Korridorfrage scheint aber fallen gelassen und nur an die Internationalisierung einer über Preßburg führenden Eisenbahnverbindung zur Adria im Wege eines Staatsvertrages gedacht zu sein.

Bei der Heranziehung der Südbahn zum zwischenstaatlich gesicherten internationalen Verkehr handelt es sich nicht um eine neue Schöpfung, sondern um die Erhaltung eines bereits bestehenden Verkehrsweges und um dessen Anpassung an die neuen Verhältnisse. Die Südbahn hat als Hauptbahn ersten Ranges in der Vorkriegszeit den Bedürfnissen ihres engeren und weiteren Attraktionsgebietes im großen und ganzen gewiß Genüge geleistet. Die Südbahnlinien haben überdies während der Kriegszeit zur Abwicklung des von der Südbahn zu bewältigenden, die Friedensleistungen vielfach übersteigenden Kriegsverkehres wesentliche betriebstechnische Ausgestaltungen, insbesondere durch Anlage von Vorfahr- und Ausweichgeleisen, von Aufstell- und Rangierbahnhöfen usw., erfahren, so daß sie noch mehr als zuvor auch zur Abwicklung vorübergehend besonders gesteigerter Verkehrskampagnen, zur Bewältigung besonderer Spitzenleistungen befähigt ist. Sollte, was allerdings kaum anzunehmen ist, bei Internationalisierung des Nord-Süd-Verkehres über Preßburg daran gedacht werden, die Hauptlinie der Südbahn auszuschalten und etwa an deren Stelle die kombinierte Linie von Lundenburg über Jokut-Preßburg-Zalaszentivan-Zakany-Zagreb-Fiume zu setzen, so würden — abgesehen von der kilometrischen Mehrentfernung auf dieser Linie — dabei hunderte Kilometer lange Strecken herangezogen werden, die derzeit nur Bahnen zweiten Ranges, und in ihrer heutigen Verfassung zur Abwicklung eines Massenverkehres gar nicht geeignet sind. Sollte Preßburg, wie dies beabsichtigt ist, zu einem hervorragenden Donau-Umschlagplatz für den tschecho-slowakischen Staat ausgestaltet werden, so wird der Umbau der Bahn zwischen Lundenburg und Preßburg zu einer leistungsfähigen Hauptbahn unter allen Umständen erfolgen müssen. Die Ausgestaltung der Verbindung südlich Preßburgs zur Abwicklung des internationalen Verkehres, insbesondere des Verkehres mit den Seehäfen, würde mit Rücksicht auf die erforderlich werdende vollständige Verbesserung des Unterbaues, des Oberbaues, der Brücken, Stationsanlagen usw. mit einem ungeheuren Aufwand verbunden sein.

Es wäre nun insbesondere in der Gegenwart, wo jeder Nationalstaat unvermeidliche, dringliche, mit hohem Kostenaufwand verbundene Investitionen vornehmen muß, um das soziale und wirtschaftliche Leben wieder in Gang zu bringen, kaum zu rechtfertigen, daß eine nicht geeignete Bahnlinie mit einem ungeheuren Aufwand für den gedachten Zweck erst ausgestaltet werden soll, während eine hervorragend leistungsfähige Bahn, wie dies die Südbahn ist, durch Abschluß internationaler Verträge — allenfalls unter Einbeziehung eines kleinen Verbindungsstückes zwischen Wien und der tschecho-slowakischen Grenze in die Internationalisierung — zur Erreichung des gleichen Zieles sofort bereitgestellt werden kann. Vor allem aber ist wohl nicht außer acht zu lassen, daß die internationalisierte Südbahn dem nach Friedensschluß zu erhoffenden lebhaften Güteraustausch sofort zur Verfügung stünde, während die Ausgestaltung jeder andern Bahnverbindung zwischen Preßburg und dem Meere zu einem leistungsfähigen Verkehrswege jedenfalls Jahre in Anspruch nehmen würde und überdies nur dem Verkehr zwischen den Seehäfen und Jugoslawien einerseits und anderseits einem Teile der Tschecho-Slowakei und darüber hinaus dienen könnte; selbst für das westliche Gebiet der Tschecho-Slowakei käme die Preßburger Route gegenüber den westlicher gelegenen Nord-Süd-Routen betriebsökonomisch nicht in Betracht. Die Internationalisierung der Südbahn hingegen würde nicht allein für den Nord-Süd-Verkehr von Bedeutung sein, sondern auch andern Verkehren dienen, die schon bisher von hervorragender Bedeutung waren und in Hinkunft noch an Wichtigkeit gewinnen werden. Es handelt sich dabei unter anderm auch um den Verkehr zwischen Jugoslawien (und dem an-

212

12. III. 1919

Die Internationalisierung von Eisenbahnen.

Von einem Eisenbahnpolitiker.

Wien, 11. März.

Die neuerdings wieder vielfach erörterte Frage der Internationalisierung von Eisenbahnen hat kürzlich in einem ausgezeichneten Artikel der „Neuen Freien Presse" (Nr. 19578 vom 25. Februar) eine eingehende und übersichtliche Darstellung erfahren, die unter besonderer Bedachtnahme auf die Gestaltung des Problems bei der Südbahn das Für und Wider durchaus unvoreingenommen klarlegt. Die sehr interessanten Ausführungen kommen zu dem Ergebnis, daß die verkehrstechnischen Vorteile der Internationalisierung und der damit ermöglichten einheitlichen Betriebsführung zwischenstaatlicher Bahnlinien unbestreitbar sind, und daß auch vom Standpunkte der Verkehrspolitik die Vorteile, oder besser gesagt, die guten Seiten überwiegen. Insbesondere redet der Artikel der Anwendung des Internationalisierungsprinzips auf die Südbahn das Wort, indem er hervorhebt, daß die Internationalisierung der Südbahnlinien für einen großen Teil des früheren einheitlichen Wirtschaftsgebietes die Verkehrsfreiheit sicherstellen und die Eisenbahnpolitik aus dem wirtschaftlichen Kampfe ausschalten würde, ein Ergebnis, welches für alle Nationalstaaten der ehemaligen Monarchie von größter Bedeutung wäre.

Die ganze Betrachtungsweise des Artikels ist eine solche, die von dem Fortbestand gemeinsamer Wirtschaftsinteressen einer heute nicht mehr vorhandenen staatlichen Gemeinschaft ausgeht; der Aufsatz ist gewissermaßen auf einer höheren Warte geschrieben, die einen weiteren Horizont gewährt, einen zusammenfassenden Ueberblick über ein größeres Gebiet, welches einmal einheitlich gewesen ist und von dem viele glauben, daß sein politischer Zerfall nicht auch die Trennung der wirtschaftlichen Bande im Gefolge haben wird. Mit gleicher Objektivität prüft der Artikel die aufgeworfene Frage vom Standpunkte Deutschösterreichs, Ungarns, des czecho-slowakischen und des südslawischen Staates, immer ausgehend allerdings von der Voraussetzung einer Gemeinsamkeit des Wirtschaftsgebietes aller dieser Staaten. Und so ist es vollkommen begreiflich, wenn der Artikel, jede prohibitive Verkehrspolitik ablehnend, es willkommen heißt, „wenn eine über das Wirtschaftsgebiet mehrerer Staaten sich erstreckende Bahnunternehmung durch internationale Bindungen vorweg dazu bestimmt ist, die Verkehrsinteressen aller Staaten ihres Bereiches in gleicher Weise zu pflegen und für die allenfalls widerstreitenden Interessen einen billigen Ausgleich zu suchen".

Wenn dieser Betrachtungsweise im folgenden eine andere entgegengehalten wird, die — freiwillig sich auf einen engeren Gesichtskreis beschränkend — das aufgeworfene Verkehrsproblem namentlich in Hinsicht auf die Südbahn vom Standpunkte des deutschösterreichischen Eigeninteresses untersuchen möchte, so geschieht dies nicht, um die vortrefflichen Argumente des mehrerwähnten Artikels zu bestreiten, sondern nur um auch die Kehrseite der ganzen Sache in ein klares Licht zu rücken und um aus der Betrachtung der Kehrseite gewisse Folgerungen abzuleiten.

Wenn die Südbahn internationalisiert wird, so bedeutet das für Deutschösterreich die Abdikation seiner Staatshoheit gegenüber der Gesellschaft, namentlich aber praktisch den Verzicht darauf, jemals durch Verstaatlichung der deutschösterreichischen Südbahnlinien den deutschösterreichischen Staatsbahnbesitz abrunden und konsolidieren zu können. Freilich müssen auch die beiden anderen in Betracht kommenden Staaten, Ungarn und der südslawische Staat, auf die Verstaatlichung ihrer Südbahnstrecken verzichten, und auch sie verlieren damit die Möglichkeit, aus ihren Südbahnlinien ein verkehrspolitisches Macht- und, wenn nötig, Kampfmittel zu machen. Allein dieser Verzicht fällt den beiden Staaten ungleich leichter als dem deutschösterreichischen Staate, denn gerade auf die deutschösterreichischen Südbahnlinien, auf die Tiroler Linien und auf die Semmeringstrecke kommt es an, wenn die Südbahn als verkehrspolitisches Machtmittel gewertet werden soll. Die Tiroler Linien vermitteln den Verkehr aus dem südslawischen Staate nach dem Westen, und würde der deutschösterreichische Staat neben der Tauernbahn über die Semmeringstrecke verfügen, so wäre er unbestrittener Herr über die Hauptwege aus den Gebieten nördlich der Donau nach der Adria und nach den westlichen Teilen des südslawischen Staates. Dabei soll gar nicht daran gedacht sein, daß der deutschösterreichische Staat diese seine Stellung zu prohibitiver Verkehrspolitik ausnützen würde, denn es ist ohne Zweifel richtig, daß prohibitive Verkehrspolitik dem Geiste aller neueren Wirtschaftsverträge widerspricht, daß prohibitive Verkehrspolitik eine Waffe ist, die sich sehr leicht gegen den kehren kann, der sie gebraucht, und vor allem, daß nur ein wirtschaftlich starker Staat eine solche Politik mit Aussicht auf Erfolg überhaupt treiben kann. Allein auf der anderen Seite muß man sagen, daß gerade ein wirtschaftlich und politisch schwacher Staat wie Deutschösterreich, behindert schon in seinen Uranfängen durch die Abneigung unfreundlicher Nachbarn, alles, was ihm ein ohnehin karges Geschick an natürlichen Waffen für den Kampf ums Dasein zugewiesen hat, doppelt sorgsam wahren muß und von den wenigen Machtmitteln, über die er verfügt, ohne zwingende Not keines preisgeben darf. So zeigt sich die Kehrseite der Internationalisierung der Südbahn vom Standpunkte deutschösterreichischen Eigeninteresses aus betrachtet in weit weniger erfreulichem Lichte als die Vorderansicht, die in dem schon oft erwähnten Artikel ihre Beleuchtung vom Standpunkte der gemeinsamen Wirtschaftsinteressen Deutschösterreichs, Ungarns, des czecho-slowakischen und des südslawischen Staates erhalten hat.

Dabei soll nicht in Abrede gestellt werden, daß die Aufrechterhaltung der einheitlichen Südbahn im Wege ihrer Internationalisierung (ein anderer Weg dürfte kaum gangbar sein) auch für Deutschösterreich gewisse Vorteile bietet, die freilich zum Teile wieder aufgehoben werden durch den Umstand, daß der deutschösterreichische Staat durch die Tauernbahn ein Konkurrent der Südbahn ist. Allein auch wenn man unsere Interessen an der Adria hoch einschätzt und wenn man die Konkurrenzrücksichten gering bewertet, wird man doch zu dem Schlusse kommen, daß das Projekt der Internationalisierung der Südbahn, wenn es verwirklicht werden sollte, dem deutschösterreichischen Staate eine empfindliche Einbuße an wirtschaftlicher Macht bringen würde, die um so härter fühlbar wäre, als ihr positiver Effekt ganz von selbst zu einem großen Teile dem czecho-slowakischen Staate zugute kommen würde, von dem Deutschösterreich wenigstens derzeit noch wirtschaftlich in vielen Beziehungen abhängt.

So betrachtet erscheint daher die Internationalisierung der Südbahn als eine Aktion im Interesse der französischen Gläubiger des Unternehmens, im Interesse des südslawischen Staates, vielleicht auch im Interesse Ungarns, gewiß im hervorragenden Interesse des czecho-slowakischen Staates, keineswegs aber im Interesse Deutschösterreichs. Daß Deutschösterreich die Internationalisierung der Südbahn, wenn sie von den anderen beteiligten Faktoren gewünscht wird, nicht hindern kann, ist klar. Wir müssen uns dann eben damit abfinden, wie mit so vielem, und es wird Aufgabe der Regierung sein, bei den Verhandlungen dahin zu wirken, daß wenigstens unsere legitimen Verkehrsinteressen keine unnötigen Beeinträchtigungen erleiden.

Abgesehen davon aber sollte es sich die deutschösterreichische Regierung angelegen sein lassen, die Aufmerksamkeit der an der Südbahn interessierten Ententekreise auch noch auf ein zweites Eisenbahnproblem, gleichfalls zwischenstaatlicher Art, zu lenken, dessen befriedigende Lösung es dem deutschösterreichischen Staate erleichtern würde, sich mit der ihm durch die Internationalisierung der Südbahn drohenden Machteinbuße abzufinden. Es ist dies das Nordbahnproblem. Etwas davon ist schon in dem mehrerwähnten Artikel angedeutet, indem dort darauf hingewiesen ist, daß es von größter Bedeutung wäre, ein Anschlußstück nördlich von Wien bis in das Gebiet des czecho-slowakischen Staates in die Internationalisierung einzubeziehen.

Auch dieser Vorschlag beruht auf dem Gedanken des gemeinsamen Wirtschaftsgebietes; ja er ist so sehr durch die Bedachtnahme auf die vorausgesetzte, von den anderen Nationalstaaten freilich in keiner Weise betätigte wirtschaftliche Gemeinschaft diktiert, daß dabei das deutschösterreichische Eigeninteresse völlig außer Betracht gelassen wird. Die Einbeziehung etwa des deutschösterreichischen Teiles der Nordbahn in die Internationalisierung würde ganz gewiß die Vorteile der letzteren für den czecho-slowakischen Staat noch wesentlich erhöhen, gleichzeitig aber für den deutschösterreichischen Staat die ihm aus der Internationalisierung der Südbahn erwachsenden Nachteile vervielfachen, indem diesem Staate nicht nur der Verzicht auf die Staatshoheit gegenüber der Südbahn, sondern darüber hinaus auch noch der Verzicht auf die Hoheit über eine Strecke seiner eigenen Staatsbahnen ohne jede Gegenleistung zugemutet würde. Gegen eine solche die czecho-slowakischen Verkehrsinteressen einseitig auf Kosten Deutschösterreichs begünstigende Ausdehnung des Internationalisierungsgedankens müßte sich der deutschösterreichische Staat mit allen Kräften wehren.

Dagegen lägen die Dinge für den deutschösterreichischen Staat wesentlich anders, wenn ein, wie es heißt, in Polen angelegentlich verfolgter Plan Verwirklichung fände, nämlich der Plan, die Nordbahn einem zwischenstaatlichen Regime zu unterstellen. So sehr Polen nach der Ostsee gravitieren mag, erscheint es doch vollkommen begreiflich, daß die polnischen Wirtschaftskreise bestrebt sind, die Beziehungen nach Wien, an die Donau und darüber hinaus nicht zu vernachlässigen. Dies um so mehr, als die ehemals österreichischen Teile des polnischen Staates noch durch zahlreiche Wirtschaftsfäden mit Wien und Deutschösterreich verknüpft sind. Auch ist es für Polen auf alle Fälle nützlich, neben dem Korridor nach der Ostsee, den es anstrebt, auch noch über einen durch fremdstaatliche Tarifmaßnahmen unbehinderten Weg an die Donau zu verfügen.

Die Unterstellung der Nordbahn unter ein zwischenstaatliches Regime — es brauchte nicht eine völlige Internationalisierung zu sein — würde für den deutschösterreichischen Staat von entschiedenem Nutzen sein. Insbesondere

Das unterirdische Wien.

Von Paul Zifferer.

In einer Reihe von Werken hat Emile Zola das unterirdische Paris dargestellt: wie neben einer Stadt des Glanzes und der Freude eine andere geheimnisvolle und drohende Welt lebendig ist, eine Welt, ungeahnt von den Satten und Glücklichen, in Kellern begraben, unter den Brücken der Seine, die nächtliche Welt des Hallenviertels und der Faubourgs, eine finstere Welt des Hungers und der Gewalttat, namenlosen Leides und wildester Empörung. . . . Diese unterirdische Welt, die es auch in Wien gegeben hat, wie in allen großen Städten, ist hier nicht gemeint. Die hat sich längst aus ihren armseligen Schlupfwinkeln befreit — wie einst der Haß aus der furchtbaren Kellerwohnung Marats zischte — die Kriegsfurie hat all die verborgene Not gräßlich ans Licht gezerrt; durch die Straßen der einst so prunkvollen Reichshaupt- und Residenzstadt Wien wälzt sich eine dunkle Flut des Elends, die alles zu erfassen scheint, Ertrinkende strecken ihre dürren Arme empor. Wie wenig gilt noch ein Menschenleben. Irgendwo wird geschossen, einer schlägt die Arme vor die Brust und fällt tot nieder; irgendwo wird geraubt, irgendwo wird ein Eisenbahnzug angefallen, Hungernde ziehen durch die Straßen, die doppelt traurig aussehen, weil eine breiige Schmutzschicht das Pflaster überzieht. Vorstadtstraßen, Elendstraßen. Tauender Schnee tropft müde von den Dächern. Das ist jetzt die sichtbare Welt, die wirkliche und nahe, eine Welt der Arbeitslosen, die so ganz anders aussieht, als jene andere, versunkene Welt, in der Müßiggang noch Uebermut und Lebensfreude bedeutete, Vorrecht der Wohlhabenden und Genießenden. Müßiggang ist jetzt ein Fluch geworden, ein Zwang, schlimmer als die qualvollste Arbeit der Sträflinge. Müßiggang ist jetzt die sichtbare Not der Vielen, ein schmerzliches Hinwelken. Und auch der Trotz und die Empörung sind nicht mehr klein und geduckt, im Hinterhalt verborgen, wie eine Faust, die sich in der Tasche ballt, sondern wandeln flammrot durch die Straßen, weithin sichtbar wie ein Fanal.

Das unterirdische Wien ist jetzt das Wien des Reichtums und des Glanzes. Die „oberen Zehntausend", wie sie sich vor kurzem noch nannten, die haben sich jetzt verkrochen. Man bedenke, vor kurzem besaß Wien noch ein Kaiserhaus, mit einer so weitverzweigten Familie, daß die Namen allein in jedem genealogischen Handbuch mehrere Seiten füllten und jeder dieser Erzherzoge und dieser Erzherzoginnen besaß seine besonderen Paläste und seinen besonderen Hofstaat, und jedes Mitglied dieses Hofstaates — adelige Domestiken im Grunde — führte wieder ein Herrenleben für sich, mit Domestiken und Schranzen aller Art. Nun ist dies wie weggeblasen; all die vielen betreßten Menschen, all die vielen Ordensgeschmückten, die innerlich, wenn nicht äußerlich eine Livree trugen. Denn auch die Uniform war hier eine Livree und hieß der „Rock des Kaisers". Wo sind alle diese Menschen hingeraten? Die Erzherzoge, die Oberstthofmeister und die Generäle. Man weiß, der Kaiser sitzt in Eckartsau, und es ist nicht verborgen geblieben, daß jener Leopold Salvator, König aller Kriegsgewinner, dessen Dörrgemüse beinahe ebensoviel Entsetzen an der Front verbreitete, wie Gasbomben und Flammenwerfer, mit seiner Familie und seinem Gewinn, der in mehrere Viehwagen verstaut wurde, wie vorher die Kampftruppe, sich nach Spanien begeben hat. Aber die meisten dieser Fürstlichkeiten sind doch in Wien geblieben, leben mitten unter uns, wenn auch die Tore ihrer Paläste verriegelt, die Schildwachen entfernt und die Fensterladen geschlossen sind. Geduckt und klein leben sie, ein unendlich gedemütigtes, angstvolles Dasein.

Und wo ist das viele Geld, die Milliarden, die aus dem riesenhaften Geschäftsunternehmen, das sich „Kriegsministerium" nannte, in so viele gierig ausgestreckten Hände flossen, kleine Leute, verachtete, ausgestoßene, verfluchte Existenzen mit einem Ruck zu einer Macht emporhoben, die schwindeln macht? Naive Gemüter hatten sich vorgestellt, daß es vielleicht möglich gewesen wäre, sich die Arbeitskraft des Hinterlandes nur annähernd mit solcher Entschiedenheit zu sichern, wie man sich das Leben der Unglücklichen sicherte, die man vor die Kanonen warf. Das Kriegsleistungsgesetz wurde allgemein so gedeutet, daß es der Staat war, der zu leisten hatte. Man schleuderte zuerst ganze Wagenfrachten von Banknoten den Händlern, Zwischenhändlern und Kettenhändlern in die Arme, und erst, als alles vertan war, dachte man wieder daran, den also Beschenkten die Beute in Form von Steuern abzulisten. Mit einem Male aber sind nun all die Milliarden verschwunden. Niemand will sie besitzen, niemand will für reich, niemand will als Kriegsgewinner gelten. Eine wilde Hast begann, um sich nur des Geldes zu entledigen, oder besser: um es zu verbergen. Das Geld verkroch sich in Juwelen und Antiquitäten und Spitzen und nutzlosen Tand. Da gab es Leute, die kaum je eine Schule besucht, der Kunst fremd, wenn nicht gar feindlich, und die plötzlich Bilder einkauften, die ihnen gar nicht gefielen. Die Hauptsache schien, daß die Meister tot und begraben waren und ihre Werke fest im Kurse standen. Da fanden sich Leute, die sinnlose Unternehmungen begründeten, gleichsam Häuser bauten, um nur ein Dach für ihr Geld zu gewinnen. Aber es gibt viel zu viel Geld und viel zu wenig Werte. Die Sintflut des Papieres, die über uns hereingebrochen ist, hat etwas Grandioses. Es ist so, als stünde Mephistopheles, der einst das Papiergeld erfand, nun leibhaftig an der Notenpresse und druckte immer neue Berge von Scheinen, um das ganze System zu kompromittieren, um das Geld für alle Zeit widersinnig und lächerlich zu machen. Und die Leute wollen doch noch immer von diesem Gelde haben, das gar kein Geld ist, tauschen es freiwillig gegen Waren, du Narren, hamstern wahrhaftig dieses bedruckte Papier, und jede einzelne Nation, die auf dem Boden der alten Monarchie entstanden ist, läuft wieder diesem so töricht bedruckten Papier mit neuen Stempeln nach, will noch etwas hinzudrucken. Und alle Besitzenden werden ängstlich, fürchten für ihren Reichtum, dem man mit soviel verschiedenen Stempeln und Steuern an den Leib rückt und der doch gar kein Reichtum ist, sondern eben nur Papier, schlechtes Papier, für das eine Welt des Irrsinnblühende Menschenleben geopfert hat, Papier, das in Spinden und Kellern verborgen wird. Ein Luftstoß genügt — es flattert davon. Die Flamme reckt sich und zehrt es auf.

Wenn es Abend wird, dann erwacht das heimliche, unterirdische Wien zu seinem Leben. Durch die dunkeln Straßen hallen nur wenige Schritte, kein Wagen rollt, ausgestorben, gespenstig leer scheint die Stadt. Doch wenn man zu den Häusern vornehmer Straßenzüge emporblickt, erkennt man hinter den dicht verhängten Fenstern verräterischen Lichtschimmer; zwischen den Stäben der Jalousien glitzert das Licht hervor, dessen man jetzt so schwer entraten muß. Da oben aber flammen Kronleuchter und wenn man den Atem anhält und lauscht, hört man eine leise Musik, die bis auf die Straße herabdringt, diese leere, dunkle, so trostlos einsame Straße. Es hat in Wien diesen ganzen Winter lang keine öffentliche Lustbarkeit gegeben, keine Tanzerei und dergleichen, womit man früher den Wiener Fasching beging, den übermütigsten Fasching der Welt, der des Morgens noch geputzte Menschen aus Ballsälen und Kaffeehäusern strömen ließ. Das äußere Gehaben Wiens war die ganze Zeit das einer ernsten und würdigen Trauer. Aber die unterirdische Stadt — die Stadt der Sorglosen, die jetzt am sorgenvollsten sind, hat ihre Not in Tanz und Wirbel vergessen wollen. Das elektrische Licht war gesperrt — da strahlten Kerzen auf Armleuchtern, gaben mit ihrem zitternden Licht all diesen Gesellschaften etwas Unwirkliches, Entrücktes. Man konnte an das achtzehnte Jahrhundert denken — es hieß das „galante" und tanzte zur Guillotine empor. — Es gab damals Bälle, an denen nur Damen und Herren der vornehmen Gesellschaft teilnehmen durften, die wenigstens ein Mitglied ihrer Familie auf dem Schaffot verloren hatten. Die Frauen trugen ein rotes Bändchen um den Hals geschlungen — einen Blutstreif als Mode. Sind nicht diese Leichtfertigen von einst, diese Genießenden inmitten eines Zusammenbruches, aus ihren Gräbern gestiegen? Schreibt man wirklich neunzehnhundertneunzehn, Jahr des Unheils zwischen Krieg und Frieden? . . . Ein greiser Diener in Kniehosen schreitet zwischen den Tanzenden umher. Der dünne, weiße Seitenbart wird von der zitternden Luft bewegt. Mit einer alten Lichtputzschere schneuzt er die Kerzen, so selbstverständlich, als wäre er noch vor kurzem bei der Herzogin von Montmorency in Dienst gestanden und habe sein Leben lang nichts anderes getan, als mit dieser unnachahmlichen Würde über solch einer milden, rosenrot schimmernden Beleuchtung gewaltet.

Es ist auch niemals soviel in Wien gespielt worden, wie eben jetzt. Ganz insgeheim, versteht sich. Beinahe jede Nacht wird eine „Spielhölle" ausgehoben. Am nächsten Tage schon wieder eine neue begründet. Eine Schauspielerin vermietet ihre Wohnung an eine Gesellschaft; man zahlt Preise bis zu zwanzigtausend Kronen für einen Abend, die Regie ist nicht groß: ein grünes Tuch und ein Baccaratschlitten. Die zahlreichen Erfrischungen werden be-

225

20./III. 1919

Die internationale Bedeutung des deutsch-österreichischen Bahnnetzes.

Eine amerikanische Kommission ist mit der Aufgabe betraut worden, die klaglose Durchführung der Lebensmittel- und Kohlentransporte auf den Eisenbahnen der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie zu überwachen und ein amerikanischer Wirtschaftskommissär sitzt bereits im deutsch-österreichischen Verkehrsamte, um der Aufgabe nachzukommen. Diese Tatsache ist der Ausfluß der bei der Entente herrschenden Tendenz, auf den Eisenbahnverkehr des früheren Oesterreich-Ungarn bestimmenden Einfluß zu gewinnen, einer Tendenz, die durch die Einsetzung eines eigenen Komitees der Pariser Friedenskonferenz zur Vorbereitung von Anträgen für die Internationalisierung gewisser Eisenbahnwege und des Projektes einer unter französischer Patronanz stehenden Betriebsgesellschaft für die jugoslawischen Eisenbahnen bereits ihren sinnfälligen Ausdruck gefunden hat.

Aus diesen Absichten spricht die Erkenntnis, daß das nach geographischen, historischen und politischen Gesichtspunkten entstandene Verkehrsnetz Oesterreich-Ungarns nicht ohne Schädigung aller Beteiligten — und dazu gehören nicht nur die neuen Nationalstaaten, sondern in hervorragendem Maße auch die Ententestaaten — zerrissen und einer willkürlichen, nach rein nationalen Gesichtspunkten orientierten Eisenbahnpolitik überantwortet werden dürfe, daß vielmehr ein allen Beteiligten gleich günstiger Verkehr, sei es durch gewisse staatsrechtlich festgelegte Garantien, sei es durch eine äußere direkte Einflußnahme, gewährleistet werde.

Dieser Wunsch nach derartigen Sicherungen ist um so verständlicher, wenn wir uns vergegenwärtigen, daß das Verkehrsnetz der ehemaligen Donaumonarchie die Durchgangsverkehre zwischen Ost- und West- und Süd- und Nordeuropa beherrschte und so den Kern des ganzen mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes bildete, eine Eigenschaft, die ganz besonders während des Krieges deutlich wurde. In verkleinertem Ausmaße gilt dies für das nunmehr deutschösterreichische Bahnnetz: in seiner Längsrichtung Wien—Salzburg (Passau)—Buchs (Bregenz) — zirka 800 Kilometer — bildet es den natürlichen Verbindungsweg zwischen Westeuropa und dem Balkan, und seine Querlinien, die bis zu 400 Kilometer reichen, vermitteln den Verkehr zwischen Norden und Süden und verbinden Tschechoslawien mit Jugoslawien, Italien und der Adria. Von verhältnismäßig geringem Umfange ist das deutschösterreichische Bahnnetz infolge seiner Lage der wertvollste Teil des ehemaligen österreichisch-ungarischen Bahnnetzes und ein wichtiger Block im mitteleuropäischen Verkehrswesen. Diese Bedeutung bildet ein starkes Aktivum unserer wirtschaftlichen Stellung, namentlich auch im Verhältnis zu Deutschland, wenn einmal die Anschlußfrage aus dem Stadium politischer Erwägungen in die Praxis übergeleitet werden wird.

Trotzdem dürfen wir keine einseitige nationale Verkehrspolitik treiben, denn so wie die anderen Nationalstaaten unsere Bahnwege brauchen, geht unser Weg zur Adria durch Jugoslawien und der Weg nach Norden durch Tschechoslawien. Da bedarf es gegenseitiger Kompromisse und Auseinandersetzungen mit den Nachbarstaaten, und gerade wir — die relativ Stärksten — können die Hand zu Vereinbarungen bieten, damit keine einseitige nationale Eisenbahnpolitik getrieben und der Betrieb nicht schikanös ausgeübt werde.

Das Wesentliche dieser Vereinbarungen bestünde darin, daß bei den in Frage kommenden Bahnen — es würde sich hauptsächlich um die großen Durchzugslinien handeln — die rein nationalen Gesichtspunkte in der Tarifbildung und in der Verkehrsabwicklung durch eine staatsrechtlich zu treffende Bindung ausgeschaltet und die Beobachtung dieser Vereinbarung unter eine zwischenstaatliche Kontrolle gestellt würde. Am leichtesten kann dieser Forderung dort Rechnung getragen werden, wo eine bestehende Privatbahn die nunmehr getrennten Staatsteile durchzieht, wo mithin der Bahn an sich schon ein internationaler Charakter innewohnt, wie dies bei der Südbahn der Fall ist. Hier bedarf es tatsächlich nur der satzungsmäßigen, von den einzelnen Nationalstaaten zu genehmigenden Bestimmung des Eintrittes von Vertretern der Nationalstaaten in die Verwaltung und der Zuerkennung gewisser Rechte an diese Vertreter. Dazu kämen internationale Bindungen hinsichtlich der Tariferstellung und der Sicherstellung eines alle Interessenten gleichmäßig berücksichtigenden Verkehres. Von einer weitergehenden Internationalisierung etwa in dem Sinne, daß die staatshoheitlichen Rechte der einzelnen Staaten ausgeschaltet würden, wird man wohl absehen müssen; sie würde zu stark das Selbstgefühl der einzelnen Staaten verletzen und ist letzten Endes doch ohne Belang; denn für friedliche Zeiten genügt die vorgeschlagene Konstruktion und im Falle kriegerischer Verwicklung helfen auch die stärksten Bindungen wenig.

Anders müßte sich das Verhältnis gestalten, wo es sich darum handelt, Bahnlinien, die durch die staatliche Umwälzung in verschiedene Staatsbahnlinien zerrissen wurden, in tarifarischer und verkehrstechnischer Beziehung wieder zusammenzuführen; zu denken wäre hiebei an die großen Durchzugslinien, also hauptsächlich an die Linie Buchs—Wien—Budapest—Semlin—Orsova, dann Wien—Tetschen und Wien—Oderberg—Krakau— (Warschau) —Lemberg—Czernowitz. Die einheitliche Tariferstellung und die Sicherstellung eines alle Interessenten gleichmäßig berücksichtigenden Durchzugs- und zwischenstaatlichen Verkehres könnte durch zwischenstaatliche Vereinbarungen gewährleistet und unter die mit Vollzugskraft ausgestattete Kontrolle eines internationalen Organes, einer Art internationaler Generalinspektion gestellt werden. Die Eigentums- und finanziellen Verhältnisse der einzelnen Staatsbahnlinien blieben in diesem Fall unberührt. Man könnte aber noch einen Schritt weiter gehen und die genannten Durchzugslinien in eine Bahngemeinschaft einbringen und durch ein von den beteiligten Nationalstaaten bestelltes Gemeinschaftsorgan, einen internationalen Verwaltungsrat verwalten lassen. Die Gemeinschaft brauchte sich hiebei lediglich auf die finanziellen und kommerziellen Angelegenheiten der Bahnen und die Wahrnehmung einer einheitlichen Betriebsführung zu beschränken, während der Betrieb der Linien selbst den einzelnen staatlichen Bahnverwaltungen, die auch das übrige von der Gemeinschaft nicht berührte Staatsbahnnetz zu betreiben haben, gegen eine vereinbarte Vergütung zu überlassen wäre. Bei der Schaffung einer derartigen Bahngemeinschaft könnte noch ein weiterer Zweck, als der der Sicherung eines ungestörten internationalen Verkehres erreicht werden: wir werden für die Wiederherstellung und Ausgestaltung unserer durch den Krieg in ärgster Weise hergenommenen Bahnanlagen, sowie für die Erneuerung des Fahrparkes ganz enorme Summen benötigen, die wir im eigenen Lande nicht aufbringen können. Das gilt nicht allein für die deutschösterreichischen Bahnen, es gilt in gleicher Weise für die der übrigen Nationalstaaten. Wir brauchen mithin fremdes Geld im Lande, aber nicht in der Form einer weiteren Verschuldung, sondern in der Form einer Beteiligung an unseren, dem internationalen Verkehr dienenden Unternehmungen. Diese Beteiligung werden wir aber nur erhalten, wenn wir unseren Geldgebern wohl oder übel einen gewissen Einfluß auf die Verwaltung dieser Unternehmungen gewähren. Dieser Einfluß kann in loyaler und die einzelnen Staaten in ihren Hoheitsrechten nicht kränkenden Weise durch Entsendung von Vertretern der geldgebenden Staaten in den Verwaltungsrat der Gemeinschaftsbahnen ausgeübt werden. Wir müssen uns mit diesen notwendigen Konsequenzen unserer finanziellen Lage befreunden, wenn wir wollen, daß unsere Bahnen in absehbarer Zeit wieder auf ihren früheren Stand gebracht, wenn sie künftig im Interesse unserer Volkswirtschaft nicht mittelst der Kohle, sondern durch Wasserkraft betrieben werden sollen. Es wäre von großem Vorteile, wenn es uns auf diese Weise gelänge, das Interesse, das sowohl die neuen Nationalstaaten, als die uns bisher feindlichen Staaten an einem ungehinderten und gesicherten Durchzug durch unsere Bahnen haben, mit unseren eigenen Interessen zu verknüpfen. Daß sich die Erkenntnis von der Bedeutung des deutschösterreichischen Bahnnetzes für den internationalen Verkehr und von der Notwendigkeit der Aufrechterhaltung eines Zusammenhanges des Bahnnetzes der Donaumonarchie immer mehr ausbreitet, zeigen die einleitend angeführten Tatsachen. Unsere Aufgabe muß es sein, diese Erkenntnis ehestens in der unseren Interessen am besten entsprechenden Weise zu benützen und mit Vorschlägen an die Nachbarstaaten heranzutreten, bevor wir von Vorschlägen von auswärts überrascht werden. Trotz der wenig entgegenkommenden Haltung, welche die neuen Nationalstaaten in gemeinsamen wirtschaftlichen Beziehungen bekunden — in den letzten Tagen erst haben die Tschechen die gemeinsamen Eisenbahntarife gekündigt — wird auch hier die wirtschaftliche Not stärker sein als der nationale Haß!

Dr. R. G.

Eckartsau.

Seit vielen Jahren schon ruht er unter dem kühlen Rasen, der alte, schlichte Weidmann, dem ich es zu danken habe, das Eckartsauer Schloß und das es umgebende Jagdgebiet kennen zu lernen, ein Revier, dem in bezug auf die Mannigfaltigkeit der Wildarten, die es beherbergt, sich nur wenige andre zur Seite stellen können oder konnten. Unfern der Großstadt und doch so weltabgeschieden liegt das Schloß am Nordrande der Donauauen, der an die fruchtbaren Ebenen des Marchfeldes grenzt, jetzt von hübschen Parkanlagen umgeben, vor nicht vielen Jahren noch kaum dem Namen nach bekannt und keinem andern Zwecke dienend, als dem Forstamt und dessen jeweiligem Leiter Unterkunft zu bieten.

Die Lobau sowie die Orth-Eckartsauer Reviere waren seit Kronprinz Rudolfs Lebzeiten dem Thronfolger aus dem österreichischen Kaiserhause zur persönlichen Benützung zugewiesen, und Rudolf jagte gerne in diesen Revieren, wie ihm überhaupt die Donauauen unterhalb Wiens besonders ans Herz gewachsen waren. Aber selten nur, und dann meist nur für wenige Stunden, weilte er in Eckartsau; ihn litt es nicht lange an einer Stelle, und das buchstäblich der Verwahrlosung entgegengehende Schloß bot keineswegs Annehmlichkeiten solcher Art, die geeignet erschienen, selbst einen wenig verwöhnten Menschen dauernd zu fesseln. Die in den Aurevieren stehenden kapitalen Hirsche übten auf den Weidmann wohl große Anziehungskraft aus, doch konnte man sie mit guten Pferden in kaum zweistündiger Wagenfahrt bequem erreichen, hatte es daher gar nicht notwendig, sich lange in ihrer unmittelbaren Nähe aufzuhalten; dazu genügten wenige Stunden, die der Kronprinz dann beim Oberförster Freiherrn v. Neuenstein zubrachte, einem biederen Badenser von urwüchsigem, etwas derb-drastischem Wesen, der in eine altösterreichische Adelsfamilie hineingeheiratet und nach kurzer Dienstzeit im damaligen „k. k." Heer den bunten Offiziersrock der Alexanderinfanterie mit dem schlichten Jagdkittel vertauscht hatte.

Zu jenen Zeiten schon, da Kronprinz Rudolf dort unten jagte und ornithologische Studien trieb, war Eckartsau im Stadium der Verwahrlosung angelangt. Und so blieb es auch nach Rudolfs Tode viele, viele Jahre lang, nachdem bereits Franz Ferdinand als Thronfolger in die Rechte des Jagdherrn getreten war. Der südliche und der östliche Flügel des Schlosses waren nach dem furchtbaren Hochwasser im Jahre 1830 bis zum Erdgeschoß herunter abgetragen, da irgendein besorgter Baumeister die Entdeckung gemacht haben wollte, die Fundamente dieser beiden Trakte hätten sich gesenkt und könnten eine weitere Belastung durch die Stockwerke ohne Gefahr deren Einsturzes nicht mehr ertragen. Man wurde später — aber sehr viel später erst — andrer Meinung, was am besten daraus hervorgeht, daß man auf den alten Unterbau — jedenfalls nach gründlichster Untersuchung — die abgetragenen Stockwerke wieder aufsetzte und das Schloß in seiner einstigen Gesamtheit wieder erstehen ließ.

Die Veranlassung zur vollständigen Restaurierung des Schlosses hat eigentlich einen rein jagdlichen Hintergrund. Franz Ferdinand gehörte als Jäger zu jener Kategorie der Grünen, die im Erzielen persönlicher Massenstrecken ihre Befriedigung findet. In der Lobau, in Orth-Eckartsau, wo die Möglichkeit sich bot, hunderte Stücke von Wild in wenigen Stunden zu erlegen, durfte außer ihm niemand etwas schießen. Es dürfte im Jahre 1913 gewesen sein; da hatte der Erzherzog-Thronfolger eine Jagd auf Hochwild anbefohlen. Die Anlage solcher Treiben, bei der große Mengen von Hochwild nach bestimmten Ständen gebracht werden müssen, erfordert außerordentlich viele Mühe, und der Jagdherr geriet in schlechte Laune, wenn eine derartige Massenstrecke nicht das angehoffte Ergebnis brachte. Der Hofjäger Stumvoll, der seither auch schon in die besseren Jagdgründe hinübergewechselt ist, war der Unglückliche, dessen Schutzbezirk für die große Treibjagd, bei der Franz Ferdinand als einziger Schütze anwesend war, ausersehen wurde. Der arme Hofjäger sah mit Zittern und Bangen dem Jagdtage entgegen, dessen Ausfall für ihn von ausschlaggebender Bedeutung war: seine Stellung stand auf dem Spiele. Glücklicherweise fiel die Geschichte gut aus, denn der Erzherzog hatte das — „Weidmannsheil", in drei Trieben sage und schreibe einhundertunddreißig Stück Hochwild zu schießen.

Der große Wildreichtum der Donauauen bot Franz Ferdinand den Anlaß, sich in unmittelbarer Nähe der Stätte, wo er der Jagd in üppigster Weise frönen konnte, eine hübsche Unterkunft zu schaffen. Außerdem war geplant, den deutschen Kaiser — auch dieser war ein Freund der Massenstrecke — zu Gast zu laden, und zu dessen Beherbergung in dem Revier mußte ein feudales Jagdschloß vorhanden sein. Zu diesem Zwecke wurde Eckartsau von Grund aus erneuert und hergerichtet. Bei dieser Gelegenheit ist auch die nette Schloßkapelle neuerlich instand gesetzt worden, die viele Jahrzehnte lang dadurch entweiht war, daß man in ihr ohne Rücksicht auf den künstlerischen Wert ganz einfach allerlei Gerümpel, Jagdzeug, Stellnetze und Tücher, Lappen, Leinen, Haftel — wer zählt alle die Kram her, die zu den großen eingestellten Jagden notwendig ist — am besten verwahren zu können meinte. Eckartsau war aus seinem Dornröschenschlaf erweckt.

n Fluten fortgeschwemmt. So mancher arke Hirsch wurde auf die geschilderte Weise ewildert, und die schlechtesten Geweihträger nd es sicher nicht gewesen, die solcherart der agdnützung entzogen wurden.

Neben dem Hochwild gab es selbstverändlich auch einen guten Rehstand, Fasanen n Hülle und Fülle, wenn die Hochwässer nicht erade zur Brutzeit des schönen Wildvogels insetzten, durch ihr Ungestüm die Gelege zerstörend. Auf den toten Armen und Altwässern, en schilf- und rohrbestandenen Ausständen es Stromes lagen Tausende und aber Tausende on Wildenten, Rohrhühnern und anderm Wasserwild; Reiher, Rohrdommel, Kormoran trugen dazu bei, das bunte Bild noch mehr zu beleben. Das Wildkaninchen hatte sich vor etwa zwanzig Jahren in solchem Maße vermehrt, daß energische Maßregeln Platz greifen mußten, seinem Ueberhandnehmen eine Schranke zu setzen. Der hochweise Gemeinderat einer hinter dem Inundationsdamm marchfeldwärts gelegenen Ortschaft bekam es sogar mit der großen Angst zu tun und richtete an die politische Behörde zweiter Instanz die Bitte, die Hofjagdleitung damit zu beauftragen, den Abschuß und die Vernichtung der Kaninchen auf das allerenergischeste zu betreiben, da die Gefahr bestände, daß „die Kaninchen den Damm auffräßen"!

Es kommt manchmal vor, daß in einer bestimmten Gegend irgendeine Wildart besondere Neigung zu Melanismus (Schwarzsucht) zeigt, eine Naturerscheinung, bei der sich die normale Farbe der betreffenden Art außerordentlich verdunkelt und ins Schwärzliche übergeht. Ob es sich auf dem Eckartsauer Revier bei den Kaninchen um Melanismus handelte oder ob etwa schwarze Hauskaninchen mit den wilden eine Mischehe eingegangen waren, darüber hat man nie sicheres erfahren. Tatsache blieb, daß es da unten mit

21. III. 1919

reiche Ungarn in der Landwirtschaft tätig. Die Anflüge des agrarischen Sozialismus haben nicht gefehlt; der Bauernstand sowie der mittlere Grundbesitz, die zusammen etwa die Hälfte des Bodens hatten, sind jedoch schwer beweglich und dem Herkommen ergeben. Der Landhunger, der in jedem Magyaren steckt, sollte durch Teilung der Latifundien, des gebundenen Grundbesitzes, der beiläufig ein Drittel der Fläche von Ungarn umfaßt, befriedigt werden. Ungarn ist ein reiches Land. Millionen von Menschen wächst ins Haus, was sie brauchen, Getreide, Mehl, Mais, Fleisch, Fett und Wein. Von der Kriegsnot haben die Magyaren bis zur Losreißung ihrer fruchtbarsten Gegenden wenig gespürt. Die Wohlhabenheit ist rasch gestiegen und in der Landwirtschaft vielleicht noch mehr als in der Industrie. Der Gewinn an Maschinenkraft sicherte Ungarn die Möglichkeit der raschen Anpassung an die Friedensarbeit. Wie sollte unter diesen wirtschaftlichen Voraussetzungen der Bolschewismus sich einnisten und zur Herrschaft kommen? Die Entente hat den

[illegible] entschließen. Die telegraphischen Berichte schildern den starken Eindruck der Umwälzung in Budapest auf die Entente. Das würde nur ein Vorspiel sein, wenn die Stimmung in Deutschland nicht berücksichtigt wird, wie auch Napoleon nach Jena nicht verstanden hat, was sich vorbereite. Der Friede muß schnell kommen, denn mit jedem Tage wächst die Gefahr, daß sich ein neuer Weltbrand entwickle. Durch einen Frieden der Vernunft wird Frankreich im deutschen Volke einen guten, verläßlichen Nachbar haben. Dieser grauenhafte Völkerstreit, der seit Jahrhunderten immer wieder aufflammt, muß ein Ende nehmen. Als der Friedenskonferenz in Paris gemeldet wurde, daß der Bolschewismus in Ungarn sich mit Rußland verbündet habe, mag die Wirkung ähnlich gewesen sein wie in jener Ballnacht, als auf dem Kongresse zu Wien geflüstert wurde, Napoleon habe Elba verlassen. Für Reizzustände gibt es jedoch kein Waterloo. Nur ein Friede, der nicht den Untergang ganzer Völker will, kann mildern und helfen.

Feuilleton.

Heimlicher Fasching.

Wer die schmerzlichen Antithesen und elegischen Rückblicke liebt, der findet in der gegenwärtigen Sezessionsausstellung die beste Gelegenheit, in derartigen Empfindungen zu schwelgen. Da hängt, gleich im ersten Saal, ein Wiener Ballbild aus halbvergangener Zeit und schräg gegenüber ein Wiener Elendsbild aus dem Jahre 1918. Das Ballbild heißt „Blick in den Sophiensaal" und wird durch zwei üppige Wienerinnen beherrscht, die, in einer an Rubens erinnernden Fülle des Fleisches prangend, sich über eine rotsamtene Logenbrüstung neigen und tief in den von drehenden Paaren erfüllten ungeheueren Tanzsaal hinunterblicken. Im Mittelgrunde des Elendsbildes, das den Andrang vor einer Kriegsküche im letzten Kriegsjahr malerisch verewigt, steht ein jämmerlich gekleideter, schlotteriger, alter Mann, der einen himmelblauen Eisentopf in der Hand hält und mit einem Eßwerkzeug zitterig darin herumkratzt, während alle Umstehenden ihm neidisch auf die Finger und auf den offenbar noch ein Restchen von Nahrung enthaltenden himmelblauen Topf blicken. Es ist eine Art Totentanz des einst wegen seiner Fröhlichkeit verrufenen Wienertums, den Meister Engelhart als malerischer Chroniqueur des Wiener Lebens in Lust und Leid da auf die Leinwand gebannt hat, und so mögen es auch zwei junge Mädchen empfinden, die eben vor dem todernsten Bilde stehen geblieben sind. „Schrecklich!" sagt die eine, „Grauenhaft!" die andere, worauf sie, rasch getröstet, wie junge Mädchen sind, vor das danebenhängende, das Faschingbild von anno Schnee, hintreten. „Blick in den Sophiensaal!" liest nun die eine gewissenhaft aus dem Katalog, was die andere, die, schlank, wie sie ist, die aufreizend dicken Weiber im Vordergrund mit tiefer Mißbilligung durch die Lorgnette betrachtet, zu dem Ausruf veranlaßt: „Sophiensaal — was ist das eigentlich?" Aber auch die Freundin kann es ihr nicht erklären, und ein etwas abseits stehender Herr, der es allenfalls könnte, unterläßt es lieber, obwohl er die unschuldige Frage gehört und daran mit Bedauern festgestellt hat, daß er nicht mehr jung ist.

Dennoch würde man diesen beiden Wiener Mädchen bitter unrecht tun, wenn man annähme, daß sie, weil sie nicht mehr wissen, was der Sophiensaal ist, deswegen auch

ie essen ihre Mütter nicht auf, sie geben ihnen nur nichts
essen. . . .

Wenn man will, kann man finden — und die Jugend
det es entschieden — daß die Tanzunterhaltungen von heute
durch nur poetischer geworden sind. Das junge Mädchen
t den Ton an, die Jugend regiert sich selbst; auch die
ille sind republikanisch geworden. Der frühere, der
phiensaalball, der durchaus der Vergangenheit angehört,
r seinem Wesen nach monarchisch. An der Spitze des
ternehmens stand ein erlauchter Protektor und ein hohes
troneffenkomitee, von dem alle Gnaden ausgingen. Auch
rden Jahr für Jahr, seit unvordenklichen Zeiten, immer
selben Tänze aufgeführt, die der Ballarrangeur als eine
t Ministerpräsident mit liebenswürdiger Despotie regierte.
in schönster Augenblick war es, wenn er beim Kotillon, nach
dritten Quadrille, die Paare derart durcheinander zu
eben vermochte, daß daraus die Kaiserkrone oder die Ini-
en des Herrscherhauses entstanden. . . . Nun diese liebens-
rdigen Kotillonscherze sind verweht und vergessen, wie
Kotillon, wie die Quadrille und die ganze traditionelle
nzkarte von einst. Jetzt werden neuere, ungezügeltere
nze getanzt, der fox-trott, der one-step, und kaum noch hin
wieder, zwischendurch, ein Walzer. Und doch war, was
denken gibt, auch der Walzer einmal ein revolutionärer
nz. Zur Zeit der französischen Revolution verdrängte er
alten höfischen Tanzformen, das Menuett, die Gavotte
wie die zierlichen Tänze alle hießen. Damals kamen
h die öffentlichen Bälle zuerst auf, die sich bei uns bis in
Vorkriegszeit erhalten haben und erst jetzt von den häus-
en Veranstaltungen wieder verdrängt werden. Soll man
bedauern? Soll man den Wiener Leichtsinn in Anklage-
and versetzen, der Jugend den Prozeß machen? Tausende,
tausende vielleicht, und bis zu den Bedürftigsten her-
er, haben in diesen letzten Monaten nächtelang bei Musik-
ngen den Jammer der Gegenwart vergessen. Aber das ist
t nur wienerisch, sondern menschlich. Denn, wie viel auch
Einzelne leiden mag, die Menschheit lebt weiter. Daß sie
und leben will, beweist auch der unter der Oberfläche
Wiener Lebens hintobende, unterdrückte und doch nicht
unterdrückende heimliche Fasching.

Raoul Auernheimer.

Neue Freie Presse
25. III. 1919
233

Österr. Volkszeitung

25./III. 1919

235

Neue Geselligkeit.

Die wiedererstandenen Vereine. — Tischgesellschaften und humanitäre Vergnügungsklubs. — Harmlose Sonntag-Nachmittage. — Fleischlose Wochen und Musikproben. — Massenwahlen.

Trotz allem Pessimismus, der in dem Zustande des „Halbfriedens" noch immer das eigentliche Wiener Großstadtleben niederhält, wagen sich die ersten schüchternen Ansätze des einst so üppig gewesenen Gesellschaftsverkehrs hervor. Die „Kriegshandvorführungen", die spielzeugähnlichen Puppen-„Schützengräben" haben an Interesse rasch in dem Maße verloren, als sie gegenstandslos wurden. Man drängt sich in telepathische Seancen und nur die „sensationellen" Sänger fehlen noch, damit sich wieder lange Anstellreihen vor den einstigen Hoftheater-, jetzt Nationaltheaterkassen bilden.

Ganz unbeachtet, unvermittelt ist auch das alte Wiener — Vereinsleben wieder erwacht. Längst verschollen gewesene humanitäre Geselligkeitsvereine, diese Gesellschaftszirkel der Bezirke und Vorstädte, erheben sich aus der durch die Kriegssorgen verursachten Erstarrung und üben wieder lebhafte Werbetätigkeit aus. Die Vereinsredouten und Kaudmaskenbälle vermehren sich auffallend. Die alpinen Klubs, die Los- und Sparvereine besetzen wieder die „Extrazimmer", die Jahre hindurch, in traurigem Halbdunkel versunken, von besseren Tagen träumten.

Man beginnt sich wieder jener Spezies von Unterhaltungen zu erinnern, die einst den Sonntagnachmittag ausfüllten. Der Flor junger, „trotzalledem" heiterer Mädchen, die Schar der jugendlichen Tänzer, die aus dem Bekleidungselend noch ein schöngebügeltes Beinkleid, ja einen „Smoking" gerettet haben, der hektische Klavierspieler, die besorgte Mama mit dem Schal als Allheilmittel gegen Erkältungen — das ganze harmlose Getümmel aus vergangenen Friedenszeiten füllt wieder Souterrains, Kegelbahnen und parkettierte Vorstadtsäle. Es läßt sich nichts dagegen einwenden: Auch der ärgste Griesgram kann nicht leugnen, daß die Jugend der Kriegszeit von ihrer Jugend eigentlich fünf Jahre lang „nichts gehabt hat". Es herrschte Tanzverbot — für die Bevölkerung, was nicht hinderte, daß es in gewissen, weit vom Schuß gelegenen Stationen recht lebenslustig zuging. Und das bescheidene Vereinsfest belastet die Oeffentlichkeit in keiner Weise. Bei sparsamster Beleuchtung — Viertelbeginn — bei Sodawasser mit Himbeer, Tee und Ersatzbäckerei vergnügen sich die jungen Leute ebensogut, wie dies die Aelteren früher einmal mit dem ganzen Aufgebot der „Restaurationsküchen" des Friedens, die bekanntlich für fünf Gulden auch den verwöhntesten Geschmack reich befriedigten.

Die in die Rumpelkammer geworfenen Glasschilder der „Klublokale" werden sorgsam geputzt und prangen neuerdings mit „Wappen" und mehr oder weniger gemütvollem „Titel" in den Gastlokalen. Nach fünf Jahren bilden sich wieder „Damenkomitees". Man hält sogar Sitzungen und Tanzproben ab. Die musikalischen Heimkehrer holen die noch zu Friedenspreisen gekauften Geigen, Cellos und Flöten hervor. Nicht, als ob es den jungen Menschen so gut ginge. Aber sie lassen sich durch die winzigen Brot-, Mehl- und Fettrationen, durch fleischlose Wochen nicht niederdrücken, sie üben das schöne Vorrecht der Jugend, nicht mit Leichtsinn, aber mit Verachtung der Kopfhängerei die grauen Tage der Hungerzeit durch Heiterkeit zu vergolden.

Die Spesen sind nicht groß. Mäßige Gebühren für die ohnedies unverwendbar gestandenen Säle, äußerstenfalls eine kleine „Deckung" für ein Defizit, ein paar „Drucksorten" und etwas unentbehrliche „Tanzmusik". Die Vatäter- und -mütter sind nicht mehr gezwungen, verschlafen bis zum Morgen auszuharren. Das Vereinsfest schont ebenso die Zeit wie die schmal gewordene Börse. Man kann trotz der Einschränkung der Betriebszeit nach Schluß einer Unterhaltung noch die Elektrische erreichen, man kann sich „ausschlafen" und schon früh wieder die Arbeit und die aufreibende und so oft nutzlose Jagd nach Lebensmitteln beginnen. Und die jetzt massenhaft vorgenommenen „Wahlen" zu „Obmännern" der neubelebten Vereine, diese Auferstehung von „Schriftführern", „Säckelwarten" und „Hornwarten" ist gewiß nichts, was die Oeffentlichkeit aufregen könnte.

Alle diese Vorgänge beweisen — wie das ganze neuerstandene Kleinleben geselliger Art überhaupt — nur, daß ein starker Drang zur Wiederherbeiführung normaler Verhältnisse auf allen Seiten mit der finsteren Melancholie aufräumen will, die alle Gemüter verdüsterte. Das ist nur erfreulich. Und wenn — hoffentlich bald — auch die Trostlosigkeit der öden Lebensmittelläden durch neue über offene Grenzen rollende Nahrungshilfe gemildert wird, dann werden auch die bedächtigen „reiferen" Jahrgänge nichts mehr an den Unterhaltungen der Wiener Jugend auszusetzen haben.

„Auf der Gass'n."

Friede in der Vorstadt.

In feuchten Schwaden wogte vor kurzem noch der Nebel durch die Gassen oder stand unbeweglich über den Häusern. Vernäßt waren die Mauern, angelaufen die Fensterscheiben und mit dickflüssigem Brei bedeckt das Pflaster. Jeden Lärm, jedes Geräusch sog er auf und erstickte es. Ein grauer Himmel ohne Wolken, geräuschlos herabrieselnder, spinnfädenfeiner Regen, naßkalte Luft, die die Leute bis ins Innere frösteln machte, in diesem Zeichen standen die verflossenen Tage. Aber da kam ein Morgen, der brachte den Märzwind mit. Und der verrichtete gute Arbeit. Voll Ausdauer blies er durch die Gassen, vertrieb den drückenden Nebel, nahm alle Feuchtigkeit mit sich, trocknete die nassen Schindeldächer und die Oberfläche des Erdbodens. Durch die engen, muffig riechenden Höfe fauchte er und durchlüftete sie bis in die versteckteften Winkeln. Dann fegte er den grauen Himmel blank, und als dies geschehen war, kam die Sonne.

Zuerst beleuchtete sie wie zur Probe die zwei roten Kuppeln der alten Pfarrkirche. Dann stieg sie bedächtig über die schwarzen Dächer in die Gasse herab. Wo ihre Strahlen hinfielen, da verbreiteten sie eine angenehme Wärme. Wie flogen da alle Fenster auf! Hier wurde ein bleiches Kinderantlitz sichtbar, dort setzte eine alte Frau ihre Lieblinge, einige Blattpflanzen, den warmen Strahlen aus, anderswo schmetterte ein Kanarienvogel langgezogene, helle Triller durch die Gitterstäbe seines Käfigs. Einige der jetzt selten gewordenen Tauben zogen ihre Kreise um die Kirchenkuppeln, und die wahrscheinlich allerletzte Katze der Gasse ließ sich neben dem Schornstein eines niederen Hauses nieder, und die Sonne beschien ihren von den Kriegsjahren arg mitgenommenen Katzenleib. Die vom Stadtruß patinierten Zweige einer „Hollerstaud'n", die in einem einzigen Gärtlein ein zähes Leben verbringt, zeigt sich überall mit kleinen, grüngelben Knöspleln besetzt, und auf dem Bauplatze nebenan, der seit vier Jahren verödet liegt, sprossen neben den dürren Unkrautbüscheln des Vorjahres die winzigen Blüten des Huflattichs. Ein magerer Hahn mit vier auch nicht fetten Hennen sucht die Schutthaufen des Bauplatzes nach irgendetwas Eßbarem ab. Alle Augenblicke hält er mit dem Scharren inne, wendet sich nach der Sonne und kräht ihr ins goldene Antlitz. Im Hofe nebenan, der mittels einer schadhaften Bretterplanke vom Bauplatze getrennt ist, steht die Eigentümerin der kostbaren Eierleger und verfolgt voll Stolz das Gebaren derselben.

Je höher die Sonne steigt und je mehr sie an Wärme in die Gasse sendet, desto lebhafter wird es hier. Das Winters über in die Stuben gebannte Leben quillt durch die offenen Türen hinaus ins Freie. „Auf der Gass'n!" Das wird nun wieder zum Losungswort der Kinder der Stadt, denen zur Ausübung ihrer Spiele eben nichts anderes zu Gebote steht als nur die Gasse. Und da sind sie auch schon und geben sich unter möglichst vielem Geschrei ihren Spielen hin. Jenen alten Spielen, die zu Urgroßvaters Zeit schon gespielt worden sein mögen. Die ganz Kleinen erfreuen sich an farbigen Windradln, die im vorgerückten Alter treiben das „Wolferl", auch „Drah di Waberl" genannt, über die glatten Gehwege, wodurch diese für den Verkehr außer Betracht kommen, was die Fußgänger auch einsehen und ohne zu murren den Fahrdamm benützen.

Eines der ältesten Spiele aber, das gleich den Schneeglöckchen und Haselkätzchen zu den Frühlingsverkündern gehört, ist wohl das Kugelscheiben. Es wird mit Vorliebe, um nicht zu sagen mit Leidenschaft von der gesetzteren Jugend betrieben und das wohl aus dem Grunde, weil es hier einen Einsatz gibt und weil dabei durch Geschicklichkeit nicht bloß Ruhm und Ehre, sondern auch materieller Vorteil zu erreichen ist. Man kann sein Vermögen an Kugeln verdoppeln, verdreifachen, wenn einem das Glück hold ist, daher auch die Ausdauer der sich die Spieler dabei befleißen.

Andere Vergnügungen, wie „Tempelhupf'n" oder „Bärntreib'n", „Huatreiß'n" und „Bakerln" (Haschen), werden von den vermögenden Kugelbesitzern in der Regel mit großer Gebärde abgetan. „A narndtlicher Bua spielt so was nöt", ist mitunter die abweisende Antwort auf ein in dieser Richtung gestelltes Ansinnen. Oder der „narndtliche Bua" spielt nur dann mit, wenn er bei dem Kugelspiele vollständig ausgeplündert worden ist und nun, um all seine bewegliche Habe gebracht, in den Spielen Vergessen sucht, die er kurz zuvor, als nur „für d' Mad'ln guat gnua" bezeichnete.

Die paar Sonnentage haben genügt, eine völlige Umwandlung in der kleinen Vorstadtgasse hervorzubringen. Wohl durchleben deren Bewohner gegenwärtig eine unendlich harte Zeit, und es ist nur ein kleiner Trost, „daß endli amal schö' wird". Aber es ist immerhin ein Trost. Der Kampf des Frühlings mit dem Winter hat eingesetzt. Und wenngleich dieser noch ein oder das anderemal zu Worte kommen wird, seine Tage sind gezählt und er wird in kürzester Zeit vollständig dem Frühling weichen müssen. J. V.

Alte Volksgartenerinnerungen.

Von Anna v. Newald-Grasse.

Es war in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre. Das von dem biederen Günstling Kaiser Franz I., Peter Corti, 1823 eröffnete neue Volksgartenkaffeehaus war inzwischen auf seine Kinder und Kindeskinder übergegangen. Noch bei Lebzeiten übergab der alte, zum Wiener gewordene Lombarde (Peter Corti war am 9. Februar 1781 in Bergamo geboren und starb am 4. August 1833 in Wien) das Geschäft seinem Sohne August. Dieser ließ es bei seinem Tode in Glanz und völliger Ordnung zurück. Peter Cortis zweiter Sohn beeilte sich, als fescher Wiener, so viel wie möglich aus dem auf ihn übergegangenen Geschäfte zu ziehen und zu verputzen. Nach dem Urteil seiner Stammgäste „fing er mit Silber an und hörte mit Packfong auf". Er war wenigstens so einsichtspoll „ehe das ganze Gersil hin war", zu sterben und dem dritten Kinde des Peter Corti, der energischen Luise, verehelichte v. Szabo, Platz in der Regierung zu machen. Diese kluge Frau brachte das Kaffeehaus bald wieder auf die alte, strahlende Höhe, was eigentlich nicht schwer war, denn die Wiener hatten nach der verschwundenen „Ochsenmühle" vollwertigen Ersatz im Volksgartenkaffeehaus gefunden. Und man lebte in der Glanzzeit der Brüder Strauß.

Täglich gab sich die vornehme Welt, aber auch die reichen Bürgerkreise, Rendezvous in dem immer schöner „verwachsenden" Volksgarten. Luise v. Szabo übergab 1864 ihrem Sohne August und dessen Gattin Emma die Pacht über das Kaffeehaus und behielt bis zu ihrem Tode (im Cholerajahr 1866) nur noch die Leitung des „Paradeisgartels". Aus dieser Zeit seien einige unbekannte Episoden, die mit der Erinnerung an Kaiserin Elisabeth, an Johann, Eduard und Josef Strauß und an die schöne, alte Volksgartenzeit verknüpft sind, wiedergegeben. Sie entstammen derselben authentischen Quelle, wie alle früher hier erzählten Volksgartenerinnerungen.

Kaiserin Elisabeth liebte es in den sechziger Jahren, sehr früh im Volksgarten spazieren zu gehen. Sie war gewöhnlich die allererste Besucherin des Parkes und erschien meist ohne jede andere Begleitung, als mit einigen schönen, reinrassigen Hunden. Sie ging mit Vorliebe rund um den Volksgarten, in den äußersten Alleen am Gitter entlang und hinter dem Kaffeehaus vorbei. Wenn sich ihr jemand nahte, ohne sie zu beachten oder zu erkennen, ging sie ruhig an ihm vorbei. Sah sie aber jemand an, so nahm sie sofort den Fächer und einen dickgefütterten Schirm vor beide Seiten des Gesichtes. Die Familie Szabo und ihr Personal achteten stets streng das Inkognito der scheuen Frau. Nur die Französin der Szaboschen Kinder konnte ihre angeborne Neugierde nicht bezähmen und versuchte hie und da, der Kaiserin zu begegnen. Elisabeth muß ein gutes Personengedächtnis gehabt haben, denn so oft sie die scheinbar in die Lektüre eines Buches Versunkene nur von weitem auftauchen sah, nahm sie sofort Schirm und Fächer vor, wenn sie nicht gar sich direkt umwendete und den eben zurückgelegten Weg wieder zurückwandelte. Die indiskrete Französin begnügte sich schließlich damit, die Kaiserin durch die Spalettläden ihres Zimmers zu beobachten.

Die Szabos hatten nämlich später an das Kaffeehaus eine Wohnung anbauen dürfen, und dadurch entfiel endlich das lästige Hin- und Hergelaufe zwischen Wohnung und Geschäft. Es war damals gewiß kein Vergnügen, durch das Burgtor, über die noch nicht regulierte Ringstraße und die Wiesengründe, die sich an Stelle der heutigen Museen ausdehnten, in die wenn auch nahe gelegene Wohnung in die Babenbergerstraße zu gehen. Zumal bei Regen, Schnee oder Wind. Gewöhnlich brachte da der große, allgemein bekannte Volksgartenhund „Nero" (der seinerzeit so sehr das Wohlgefallen Johann Strauß' erregte, daß der Hund geschenkweise auf wenn auch nur ganz kurze Zeit in des Meisters Besitz kam) die Szaboschen Söhnlein, eines nach dem anderen auf seinem starken Rücken, sicher und stolz einherschreitend, aus der Babenbergerstraße in das Volksgartenkaffeehaus. Durch den Anbau einer Pächterswohnung an den schönen Nobileschen Kolonnadenbau des Cafés entstand nun ein Höfchen, in dessen Mitte sich lange Zeit ein Schotterhaufen befand.

Kroatische Arbeiter, die am Bau und auch noch später in der Nähe beschäftigt waren, hatten hier ihre Krampen und Schaufeln eingelagert. Es waren unsaubere Patrone, ungeniert und lümmelhaft, die in ihrer freien Zeit nicht aus dem Höfchen hinaus zu bringen waren. Sie aßen dort, schliefen wohl auch in höchst malerischen Stellungen und benützten den ewigen Schotterhaufen in subjektiver Weise. Ungehört verhallten die Beschwerden der Pächtersleute beim Obersthofmeisteramt, und ihre Bitten, das Höfchen absperren zu dürfen, fanden nur Ablehnungen. Doch plötzlich kam Hilfe. Die Kaiserin ging einstmals sehr zeitig mit ihren Hunden durch den kleinen Hof, und die Tiere vergnügten sich nach ihrer Weise damit, auf dem Schotterhaufen Kletterübungen zu veranstalten und sich dabei ausgiebig zu wälzen. In der Hofburg verbreiteten sie dann in den geschlossenen Räumen einen so penetranten Geruch, daß alle, die in ihre Nähe kamen, entsetzt waren. Die Kaiserin besonders. Alsbald erschienen drei Hofbeamte im Volksgartenkaffeehaus und wollten eine „Nase" austeilen. Man verwies sie aber auf die wiederholt umsonst eingebrachten Bitten um Entfernung der Slowaken und Schotterhaufen. In Bälde verschwanden sie nun, und der Pächter durfte den Hof absperren, das Höfchen in ein Ziergärtchen verwandeln.

Bei irgendeinem in Aussicht genommenen Nachmittagsfest war der Kaffeehausgarten wegen Vorbereitungen schon zeitig früh abgesperrt worden, und ein Mann hatte schon das „Kassahüttel", nahe dem Eingang vom Heldenplatz, bezogen und ordnete dort verschiedenes für den Nachmittag. Die Kaiserin kam ganz allein, sogar ohne ihre treuen Vierfüßler, und wollte, wie gewohnt, durch den Kaffeehausgarten gehen, wurde aber von dem Billeteur nicht eingelassen. „Außer Sie zahlen 's Entree", sagte er gemütlich zu der Dame, die er gar nicht anschaute, so vertieft war er in das Ordnen seiner Programme und Billette. Die Kaiserin sagte: „O, ich habe gar kein Geld bei mir", worauf der Pflichtgetreue gleichgültig die Achseln „schupfte". In diesem Moment kam schon der Pächter aufgeregt dahergerannt, dem Billeteur verstohlen Zeichen gebend, um ihm begreiflich zu machen, wem er den Eintritt verweigert habe. Die Kaiserin, die sich erkannt sah, wartete das Resultat der Szaboschen Arm- und Gesichtstelegraphie nicht ab, nahm Schirm und Fächer von ihr Gesicht und wendete sich zur Burg zurück.

Es war dies alles in den Jahren, wo Johann Strauß seinen Brüdern Josef und Eduard schon die Hauptarbeit des Dirigierens in Wien überließ und viel auf Reisen, vom 15. April bis 15. September (später bis Oktober), immer in Rußland, war. „Befreit von der Last des Handwerks", nahm er seinen kühnen Höhenflug ins Reich des eigenen Schaffens. Josef krän-