

Kursbuch 1916.

Weltkrieg und Fahrplan.

Am 1. Mai wird das österreichische Kursbuch wieder um eine interessante Kolumne reicher werden: der Expresszug Wien-Warschau wird darin vermerkt sein. Aber auch heute schon ist es fesselnd, sich in die Lektüre dieses Buches zu versetzen. Freilich, dünn und schwächig ist das „Kriegskursbuch“ nach wie vor, woran einerseits die Verkehrseinschränkungen auf vielen Linien, andererseits das Fehlen der Rubrik „Auslandsbahnen“ schuld ist. Was das Kursbuch 1916 interessant macht, ist auch nicht seine Reichhaltigkeit, sondern der letzte Abschnitt: Eisenbahnen im Okkupationsgebiet.

Eine Retourkarte, die eine Uebersicht über das besetzte russische Gebiet gibt, ist diesem Kapitel vorangeschickt, im Anschlusse daran findet man die einzelnen Strecken genau vermerkt. Die Hauptlinie führt von Szejakowa über Kielce-Radom nach Zwangorod. Und nun begegnet man lauter bekannten, durch die jüngste Geschichte in den Vordergrund des Interesses gerückten Namen: Cholmekowel, Lublin-Cholm, Rozwadom-Lublin, Kielce-Czeszochowa (Tschenschochau), Kowel-Lucz usw. Der Zugverkehr ist ein ganz normaler und ziemlich ansehnlich; im Durchschnitt verkehren in jeder Richtung je drei bis vier Züge, und zwar dienen fast alle dem Zivilverkehr.

Man kann daraus wohl mit Recht schließen, daß ebenso wie diese Eisenbahnzüge auch das bürgerliche Leben in den vor gar nicht allzuerneer Zeit

noch kampfdurchtobten Gebieten wieder glatt und im gewohnten Geleise dahinkrollt. Alle Bahnen stehen unter militärischer Verwaltung, wie man aus dem Vermerk „L. u. L. Heeresbahnen, Kommando in Radom“, der an der Spitze der einzelnen Rubriken steht, entnehmen kann, aber nur einige Linien, so Cholmekowel, Kowel-Sokal, dienen lediglich militärischen Zwecken; „Nur für Militär, für Zivilpersonen dormalen nicht eröffnet“, teilt das Kursbuch mit. Die Fahrpreise sind nach dem Kilometerarif der österreichischen Staatsbahnen bemessen und in österreichischer Währung berechnet; nur beschleunigte Züge sind wesentlich teurer, denn wer sie benützt, muß den doppelten Personenzugstarif bezahlen. Auch sonst finden sich noch einige ungewöhnliche Bemerkungen, zum Beispiel: „Beförderungspflicht der Eisenbahnen besteht nicht; ebenso keine Lieferfrist und keine Haftung für Reisegepäck.“ „Fahrunterbrechung nicht gestattet.“

An Bequemlichkeit dürfte es den Reisenden nicht fehlen; der Schnellzug Szejakowa-Zwangorod führte Speise- und Schlafwagen, auch auf der Fahrt von Rozwadom nach Lublin kann man im Speisewagen zu Mittag essen. Nur — eilig darf es der Reisende in Russisch-Polen nicht haben, da der flinkste Schnellzug in 10 Stunden nur 303 Kilometer zurücklegt, ein beschleunigter Personenzug sechs Stunden braucht, um 105 Kilometer zu erledigen und der gewöhnliche „Bummeler“ für dieselbe Strecke sogar 8½ Stunden benötigt, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 30, beziehungsweise 17 und 12 Kilometern in der Stunde entspricht; selbst uns Oesterreichern, die wir durch Rekordleistungen in Bezug auf Fahrtragschwindigkeit nicht gerade verwöhnt werden, kommt das etwas wenig vor. So gibt uns das Kursbuch von 1916 lehrreiche Aufschlüsse; es ist ein wunderliches Gefühl, das einen beschleicht, wenn man sich vorstellt: alle diese Gebiete, die jetzt von österreichischen Zügen durchquert werden, während österreichische Beamte auf den Bahnhöfen ihren Dienst versehen, waren vor weniger als einem Jahre noch fest in russischer Hand.

Die Wirkungen und Folgen großer, weltgeschichtlicher Ereignisse sind im Kursbuch in Form von schlichten Zahlenreihen und nüchternen Tabellen festgehalten, deren Bedeutung aber über das, was sie tatsächlich mitteilen, weit hinausragt; darum verdient das Buch gelesen zu werden, wenn es sich auch nur um ein platonisches Vergnügen dabei handelt, da Reisen in diese Gebiete infolge der Paßschwierigkeiten wohl noch für einige Zeit nur ein frommer Wunsch des großen Reiseverwunders sein werden. Wie lange? . . .