

## Die Friedensvorbereitungen der Bahnen

Bei den mit der längeren Dauer des Krieges immer umfangreicheren Friedensrüstungen der Industrie handelt es sich häufig darum, rechtzeitig dafür Vorkehrung zu treffen, daß die gegenwärtig der Herstellung von Heeresbedarfsartikeln gewidmeten Anlagen bei Beendigung der Feindseligkeiten durch neuerliche rasche Umschaltung wieder ihren früheren Betrieb, womöglich in erweitertem Umfang aufnehmen können. Bei den Bahnen ist eine derartige Umschaltung nicht erforderlich. Sie haben nach wie vor der Beförderung von Personen und Gütern zu dienen. Ihre Friedensvorbereitungen könnten sich daher nur darauf beschränken, mit Rücksicht auf die nach Beendigung des Krieges zu erwartende Verkehrszunahme die Leistungsfähigkeit des Verkehrs so viel als möglich zu steigern. Solche Vorkehrungen können aber bei den jetzigen Verhältnissen von den Bahnen im allgemeinen nicht getroffen werden. Zwar sind sie, was das rollende Material betrifft, bemüht, ihren Fahrplan zu erweitern und große Lieferungen zu vergeben, wobei auch auf die Beschaffung einer größeren Anzahl schwerer Lokomotiven, die eine Beförderung längerer Züge ermöglichen, Gewicht gelegt wird. Aber der Krieg setzt auch der Leistungsfähigkeit der Wagen- und Lokomotivfabriken verhältnismäßig enge Grenzen. Noch größere Schwierigkeiten stehen einer Ausgestaltung der Bahnanlagen entgegen. Allerdings sind auch während des Krieges aus strategischen Rücksichten neue Linien gebaut, Stationen erweitert, wichtige Anschlüsse berrnittelst und sonstige Bahninstitutionen (über die derzeit begreiflicherweise noch nicht berichtet werden darf) vorgenommen worden, woraus teilweise auch die Friedenswirtschaft mannigfache Vorteile zu gewärtigen hat. Im großen und ganzen müssen jedoch die Bahndirektionen zufrieden sein, wenn es ihnen gelingt, angesichts der ungeheuren Inanspruchnahme der Bahnen durch den Krieg, der auch Industrie und Arbeitskräfte in seinen Wann zieht, der außerordentlichen Anmühtung des Bahnbestandes entgegenzuwirken. Auf die Erreichung dieses Zieles, was die Durchführung vielfacher Erneuerungs- und Verbesserungsarbeiten voraussetzt, müssen im allgemeinen die Friedensvorbereitungen der Bahnen — die zugleich mit dem Streben auf Aufrechterhaltung der gegenwärtigen Betriebsmöglichkeiten zusammenfallen — beschränkt bleiben.

Dennoch lassen sich bei einzelnen, in der Regel kleineren Regesteilen, wenn dies besonders wichtige Umstände heißen, auch weitergehende Pläne verfolgen. Das wichtigste Beispiel hierfür bietet ein wichtiger Streckenteil der Nordbahn. Diese Bahn wird an den Mehrleistungen, die alle Transportunternehmungen zu erwarten haben, vollen Anteil nehmen. Liegt es doch in der Natur der Sache, daß nach Friedensschluß für Jahre hinaus gegenüber dem früheren Friedenszustand mit weitaus erhöhten Transportbedürfnissen der Heeresverwaltung gerechnet werden muß. Denn der Gefangenenaustausch, die Rückdirigierung der Frontsoldaten sowie die Rückdirigierung des an der Front befindlichen Kriegsmaterials wird die Bahnen noch lange stark in Anspruch nehmen. Hierzu kommt, daß die Heeresverwaltung nach Friedensschluß sofort daran gehen wird, den Ersatz des vernichteten Materials und sonstige notwendige Bedarfsartikel raschestens zu beschaffen. Es muß weiter in Betracht gezogen werden, daß der Transport von Rohmaterial und Fabrikaten aller Art größer sein wird als in normalen Zeiten. Darüber hinaus wird besonders die Nordbahn dadurch belastet werden, daß die Wiederherstellung der durch den Krieg zerstörten Gebiete in Galizien, in der Bukowina und im Königreich Polen den Transport vieler Baumaterialien, Brücken usw. über ihre Strecke erforderlich machen wird. Demzufolge wird auch die an der Nordbahn befind-

liche Eisenindustrie beschäftigt sein und der Bahn erhebliche Mehrtransporte zuführen. Viele in diesen Gebieten gelegene Gervertschaften glauben daher den zukünftigen Mehrleistungen schon jetzt durch Vergrößerung der Anlagen Rechnung tragen zu müssen. So errichtet beispielsweise ein größeres Eisenwerk eine neue Hochofenanlage, nach deren Inbetriebsetzung der überwiegende Teil der zu verarbeitenden Rohstoffe auf der Nordbahn geführt werden wird. Das Frachtquantum dürfte nach vorsichtiger Berechnung anfänglich auf achtzig Wagen im Tag geschätzt und soll in nicht zu ferner Zeit nicht weniger als 300 Wagenladungen im Tag betragen. Auch die für den Nordbahnverkehr ausschlaggebende Kohlenindustrie, die mit dem Wachsen der übrigen Industrie gleichen Schritt halten muß, hat zum Teil schon vor dem Kriege neue Anlagen erschlossen, da sie mit einer starken Steigerung des Kohlenumsatzes rechnet, die bloß für einen Teil der Schächte mit zusammen 1.400.000 bis 1.600.000 Tonnen höher als vor dem Kriege angenommen wird.

Solche Leistungen würden bloß bei Aufrechterhaltung der gegenwärtigen Leistungsfähigkeit, deren Höchstgrenze auch in normalen Zeiten durch die ständige Verkehrszunahme in Wäld erreicht worden wäre, unmöglich bewältigt werden können. Ganz abgesehen davon, daß eine geordnete Betriebsführung es bis zur rechnerischen Erschöpfung einer Strecke schon aus Rücksichten auf die Sicherheit des Verkehrs nicht ankommen lassen darf, zumal gewöhnlich schon lange vorher die Unregelmäßigkeiten im Betriebe so zunehmen, daß eine baldige Abhilfe geboten ist. War somit auf diesem Linienteile die Notwendigkeit zu einer umfangreicheren Friedensrüstung gegeben, so können andererseits durch eine Ausgestaltung aerobe hier auch ungeheure Erfolge erzielt werden, indem bloß durch

Legung eines dritten Gleises auf der Strecke Wien (Neu-Süßenbrunn) — Oberberg die Leistungsfähigkeit von 18 auf 28 Millionen und durch ein viertes Gleis sogar auf 49 Millionen Tonnen erhöht, also beinahe verdreifacht werden wird. Das sind ganz gewichtige Gründe zu einer Investitionstätigkeit auch während der Kriegszeit.

Dennoch wird es vielleicht nicht ganz ohne Verkehrsschwierigkeiten abgehen können, da auf die angestrebte rechtzeitige Fertigstellung dieser wie jeder anderen Ausführung nicht mit Sicherheit gerechnet werden kann. Die Bauarbeiten der Bahnen begehen nämlich, gleichgültig, ob sie von größerem oder geringerem Umfange sind, gegenwärtig Schwierigkeiten, von denen sich ein Außenstehender kaum eine richtige Vorstellung zu machen vermag. Es fehlt überall an Baumaterialien, an Ziegeln, Schotter, Zement, Holz usw., nicht etwa weil es an Rohstoffen, sondern weil es an den erforderlichen Arbeitskräften mangelt. Und wenn es gelingt, den einen Artikel aufzutreiben, so ist es oft unmöglich, rechtzeitig den anderen herbeizuschaffen. Aber auch die Ausbringung notwendiger Gerätschaften und maschineller Vorrichtungen stößt auf unüberwindbare Hindernisse. So wollte beispielsweise eine Bahndirektion aus Deutschland eine mechanische Rippvorrichtung beziehen. Das Geschäft kam aber nicht zustande, weil die Fabrik außerstande war, für die Ablieferung überhaupt irgendeinen Termin zu nennen. Nur nebenbei soll — um ein Bild für die gewaltige Preissteigerung zu geben — bemerkt werden, daß die Kosten der Rippvorrichtung mit nicht weniger als dem dreifachen Betrage des Friedenspreises veranschlagt waren (mit 300.000 Mark gegenüber dem Normalpreise von 100.000 Mark). Bei diesem Stande der Dinge können die Bauarbeiten bei den Bahnen, welchen Zweck sie immer verfolgen, nur langsam, sehr langsam vorstatten gehen. Es geschieht, was nur geschehen kann, aber dies ist, mit dem Friedensmaßstab gemessen, nicht besonders viel.