

Staatseisenbahnrat.

Der Eisenbahnminister über die Staatsbahnen im Kriege.

Im Staatseisenbahnrate hat Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Banhaus gestern ausführliche Mitteilungen über die Entwicklung der Staatsbahnen im Kriege gemacht. Die Ausführungen des Eisenbahnministers gewähren tiefsten Einblick in die gewaltigen Leistungen, welche unsere Staatsbahnen im Weltkriege vollbracht haben. In Fortsetzung des schon im Abendblatt begonnenen Berichtes teilen wir hier aus den weiteren Ausführungen des Eisenbahnministers das Nachstehende mit:

Die Erklärungen des Eisenbahnministers.

Und nun gestatten Sie, meine sehr geehrten Herren, Ihnen, wenn auch nur in gedrängter Kürze, einiges über die Bestrebungen und Arbeiten meines Ressorts während des Krieges mitzuteilen und nach Möglichkeit unsere Absichten für die nächste Zukunft anzudeuten. Sie werden dann vielleicht in manchen Belangen zu einem etwas günstigeren Urteil über die Erfolge unserer Bemühungen gelangen, als sich bei der Betrachtung der Vorgänge vom Standpunkt des außenstehenden Beobachters bisweilen ergeben haben mag.

Die Mobilmachung.

Am 26. Juli 1914 wurde die teilweise, am 31. Juli 1914, wie bekannt, die allgemeine Mobilisierung angeordnet. Schon einige Tage früher setzte infolge der bedenklichen Spannung zwischen den europäischen Großmächten ein sehr starker Personenverkehr ein, der sich nach der Mobilisierung durch die große Zahl der Eintreffenden sowie der aus den Bädern, Sommerfrischen und von Vergnügungsfahrten fluchtartig heimkehrenden Reisenden berart steigerte, daß Schnellzüge bis zu vier Teilen und Personenzüge bis zu acht Teilen gefahren werden mußten. In der Nacht vom 5. auf den 6. August 1914 erfolgte der Uebergang von der Friedens- zur Kriegsfahrordnung auf allen Linien, für die eine solche vorgesehen war. Mit der Einführung des Kriegsverkehrs mußten die in der vollen Durchführung begriffenen umfangreichen Friedensarbeiten eingestellt und an deren Stelle die für den Kriegsverkehr vorgesehenen Vorrichtungen, wie Verköstigungs- und Krankenhaltstationen, zahlreiche Unterkünfte usw., raschest in Angriff genommen werden. Auch viele und einschneidende bauliche Änderungen am Bahnbestand wurden erforderlich. Insbesondere mußten im Stappenbereich streckenweise zweite Gleise zugelegt, Stations-, Zugspörderungs- und Werkstättenanlagen ausgestaltet und erweitert und besondere, ausschließlich den Kriegszwecken dienende Anlagen errichtet werden. Zur Veranschaulichung der Leistungen an 888 Eisenbahninvestitionsbauten während des Krieges möchte ich nur erwähnen, daß sich die Kosten der in dieser Zeit durchgeführten und in Angriff genommenen Bauten — ausschließlich der Kosten der Wiederinstandsetzungsarbeiten und der für Zwecke der Heeresverwaltung ausgeführten Herstellungen — auf 188,8 Millionen Kronen belaufen, wozu allein auf das Verwaltungsjahr 1916/17 ein Betrag von mehr als 57 Millionen entfällt.

Während der feindlichen Besetzung Galiziens waren umfangreiche Vorkehrungen zu treffen, um das Material und Personal für die Wiederinstandsetzung und Wiederbesetzung der in Feindeshand befindlichen Bahnlagen und nebstdem auch die von der Heeresverwaltung noch für sonstige Zwecke benötigten Eisenbahnmaterialien bereitzustellen. Um welche gewaltigen Mengen es sich dabei handelte, mögen die Herren daraus entnehmen, daß zum Beispiel bis anfangs 1917 1.200.000 Schwellen und 16.000 Extrahölzer mit einem Gesamtkosten betrag von rund 8 Millionen Kronen, ungefähr 108.000 Tonnen Schienen, Weichen und Kleinmaterialien mit einem Kostenbetrag von 42 Millionen Kronen, rund 1000 Waggonladungen Telegraphen, Telephone, Signale und Sicherungseinrichtungen im Werte von 8 Millionen Kronen und vieles andere beschafft werden mußte.

Wieviel hierbei zu leisten war, wollen die Herren daraus entnehmen, daß eine große Zahl von Aufnahmegebäuden, Amtsräumen, Magazinen, Wasserstationen, Heizhäusern und Werkstätten instand gesetzt, zahlreiche von der Heeresverwaltung nur ganz flüchtig hergestellte Brückenprovisorien gegen Eisgänge und Hochwässer gesichert, und behufs Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecken verstärkt und ausgestaltet, die zerstörten Verständigungsmittel (Telegraphen und Telephone) und zahlreiche Signal- und Sicherungsanlagen wiederhergestellt werden mußten.