

## Eisenbahn und Eisenbahner im Kriege

Von Geheimen Rat Dr. Ideno Freiherrn  
v. Forster, I. L. Eisenbahnminister a. D.  
(Aus der „Oesterreichisch-ungarischen Kriegs-  
korrespondenz“.)

Die Ende Juli 1914 angeordnete allgemeine Mobilisierung der österreichisch-ungarischen Wehrmacht traf die Eisenbahnen mitten in der Hochkonjunktur des sommerlichen Friedensverkehrs, der gerade im Jahre 1914 infolge eines außerordentlich günstigen Sommerwetters sehr stark war. Tausende erholungsbedürftige Städter aus allen Teilen des Inlandes und viele Ausländer weilten in den Sommerfrischen und Badeorten fern von ihrem ständigen Wohnsitz, an den vor allem die wehrpflichtigen Männer in größter Eile zurückkehren mußten, um dem Rufe ihres Kaisers folgend, zu den Waffen zu greifen. Andre mußten aus geschäftlichen Gründen heimkehren, die übrigen litt es in diesen so ernsten Zeiten überhaupt nicht mehr am Lande, und ihnen allen schlossen sich fast ausnahmslos ihre Familien an, so daß die im Laufe von Wochen Tag für Tag allmählich abgeförderte Menschenmenge nimmehr mit dem Schläge den Rückweg antrat.

Für die Bewältigung dieses Massenverkehrs, der sich noch im Rahmen des normalen Zivilverkehrs abspielte, standen nach den Mobilisierungsbestimmungen insgesamt drei Tage zur Verfügung, wobei in diesem Zeitraum auch schon Truppenbewegungen nach den vom Feinde bedrohten Grenzgebieten stattfanden, also Militärzüge dringender Art neben den Zügen der Friedensfahrordnung in Verkehr gesetzt werden mußten. Trotz dieser beispiellosen Belastung des Verkehrs ist es den Eisenbahnen gelungen, den weitens größten Teil der Sommerfrischer, Touristen, Urlaubser usw. zeitgerecht an ihren Bestimmungs-ort zu bringen.

Am Mitternacht des dritten Mobilisierungstages, um welche Zeit der gesamte Zivilverkehr zur Einstellung gelangte und die Kriegsfahrordnung einsetzte, trat an Stelle dieses buntbewegten gemischten Verkehrs die Regelmäßigkeit des seit Jahren bis ins kleinste vorbereiteten reinen Kriegsverkehrs mit der den Daten vielleicht nicht ohne weiteres verständlichen, für Sicherheit und Pünktlichkeit des Verkehrs aber unerläßlichen Fahrzeiterstreckung der Züge. Dieser Zustand des Verkehrs blieb unverändert während des Aufmarsches der Armeen.

Aber schon nach etwa sechs Wochen ward im Hinterlande das Bedürfnis nach Wiederbelebung des fast völlig lahmgelegten Zivilverkehrs, und zwar sowohl des Personen- als auch des Güter- (insbesondere des vermehrten Lebensmittel-) Verkehrs rege, welchem Erfordernisse nun in der Weise Rechnung getragen wurde, daß auf den wichtigsten Linien einzelne Züge der Kriegsfahrordnung dem Zivilverkehr zur Verfügung gestellt wurden. Damit konnten fürs erste natürlich nur die dringendsten Bedürfnisse befriedigt werden, wogegen dem auf allen Gebieten teils wieder, teils neu erwachten wirtschaftlichen Leben mit diesem Notbehelf auf die Dauer nicht genügt werden konnte. So erfolgte gewissermaßen als Uebergang zu einer weiteren Ausgestaltung des Zivilverkehrs die Einlegung schneller fahrender Personenzüge in die Kriegsfahrordnung.

Das stetig anschwellende Wirtschaftsleben und ein erhöhtes Verkehrsbedürfnis führten im weiteren Verlauf dazu, daß auch an dieser schon modifizierten Kriegsfahrordnung nur auf den wichtigsten Armeezufuhrlinien festgehalten wurde, während ansonsten wieder die Friedensfahrordnung in Geltung trat. Im Laufe der Zeit erfuhr diese Fahrordnung unter möglichster Wahrung der Betriebsökonomie eine entsprechende Ausgestaltung und Regelung, die schließlich zu den heute bestehenden, als gefestigt zu bezeichnenden und voraussichtlich bis zum Kriegsende in Kraft bleibenden Verkehrsverhältnissen führte.

Während der geschilderten Zeitläufte war das Verkehrsbild ein außerordentlich wechselvolles, bedingt durch die in ständiger Bewegung und Veränderung begriffenen militärischen Bedürfnisse und die ebenso schwanken-

den wirtschaftlichen Erfordernisse. Gegenüber den Friedensverhältnissen trat eine völlige Verschiebung der kommerziellen und wirtschaftlichen Beziehungen dadurch ein, daß neue Erzeugungs- und neue Verbrauchszentren an Orten entstanden, die früher verkehrspolitisch keine Rolle spielten, während manche im Frieden mit den besten Hilfsmitteln des Verkehrs bedachte Orte, wenn auch nur vorübergehend, zu völliger Bedeutungslosigkeit im Verkehre herabsanken. Diesen Umschwung in einer den tatsächlichen Bedürfnissen entsprechenden Weise zu erfassen und ihm nach Kräften Rechnung zu tragen, mußte vor allem Sorge der Eisenbahnbehörden sein. In Anpassung an die militärische Lage war es notwendig, den Zivilverkehr bald zu drosseln, bald aber wieder alle jene Zeiträume, in denen die militärischen Anforderungen nachließen, voll auszunützen.

Noch fehlen uns abschließende statistische Daten über die gesamten Leistungen der Eisenbahnen seit Kriegsbeginn; wir wissen wohl von vordem nie erlebten Ziffern über die Beförderung von Menschen und Gütern, von gigantischen Zahlen der geleisteten Wagen- und Zugkilometer und sonstigen Neußerungen eines Friedensverkehrs. Dermalen mag es genügen, die Voraussetzungen näher zu betrachten, die diesen ungeheuren Verkehr ermöglichten.

Es ist klar, daß das rollende Material — Lokomotiven und Wagen — die denkbar strengste Probe auf ihren Wert auszuhalten hatten. Einer um ein vielfaches der Friedensausnützung gesteigerten Inanspruchnahme ausgesetzt, ist Lokomotiven und Wagen im Kriege nicht immer jenes Stillager gegönnt, um währenddessen die laufenden Ausbesserungsarbeiten, Revisionen und sonstigen Herstellungsarbeiten nach dem Friedensmaßstab zu besorgen. Und doch mußten die beiden unerläßlichen Gebote, das sind Regelmäßigkeit und Sicherheit des Verkehrs, durch eine von Verantwortlichkeitsgefühl geleitete Verwaltung gewissenhaft gehalten werden. Die größten Erschwernisse ergaben sich aus dem zunehmenden Mangel an geeignetem Rohmaterial, aus der Inanspruchnahme der Fabriken und Werkstätten für unmittelbaren Kriegsbedarf und nicht zuletzt aus der Knappheit geschulter Arbeitskräfte.

Die österreichische Staatseisenbahnverwaltung hat es an rechtzeitigiger Einleitung einer umfangreichen Investitionstätigkeit nicht fehlen lassen. Sie begann bereits im zweiten Halbjahr 1914 mit Nachschaffungen von Fahrzeugmitteln, bei deren Herstellung sich die Leistungsfähigkeit der österreichischen Lokomotiv- und Wagenschlösser auf voller Höhe erwies. Diese Neubestellungen, die sich naturgemäß vorwiegend auf solche Lokomotiv- und Wagentypen bezogen, die für die Abwicklung des Militärverkehrs in Betracht kamen, weisen sehr ansehnliche Ziffern auf; ihr Verhältnis zu dem Friedensstand an Lokomotiven und Wagen kommt in der Feststellung zu überzeugendem Ausdruck, daß die Zahl der Lokomotiven um fast ein Viertel (22,9 Prozent) und jene der Wagen um mehr als ein Drittel (33,6 Prozent) vermehrt worden ist. Wenn ungeachtet dessen ein Mangel an Fahrzeugmitteln bestehen bleibt, so liegt die Ursache hierfür eben in den unermesslichen Ansprüchen dieses Krieges an Kriegsgeräten, die hierzulande wie anderwärts dem ungeheuren Völkerringen sein nie vordem erlebtes Gebräuge geben. Weiter aber auch in der im Kriegsverlaufe auftretenden starken Abnützung und den natürlichen Abgängen an Fahrzeugmitteln, die wenigstens teilweise dem Zuwachs an solchen wieder einschränken.

Zimmerhin entrollen die bisherigen Fahrzeuganschaffungen, deren Kosten den Betrag von 600 Millionen Kronen übersteigen, ein anschauliches Bild von dem Umfang nur eines Teiles des sachlichen Kriegsaufwandes der Eisenbahnen und bilden wohl mit einer Erklärung für die während des Krieges durchgeführte Erhöhung der Tarife.

Zur möglichsten Schonung der Fahrzeugmittel wurde die Geschwindigkeit der Züge um ein geringes herabgesetzt, für nicht genug vorhandenes oder fehlendes Material wurde auf Ersatz gesonnen. Die Erziehung hat im Eisenbahnbetrieb eine Ausdehnung und Vollendung erreicht, die der heimischen Industrie zur hohen Ehre gereicht.