

Der Herbstverkehr auf den Eisenbahnen.

Vom Geheimen Rat Dr. Karl Freiherrn v. Vanhaus,
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 Kohle in den Sudetenländern, deren Ernteergebnis im Vergleiche zum Vorjahre 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 jüdischen Ländern zu befördern sein werden. Ebenso wird auch der Kohleverkehr stärker sein, weil die Belieferung der Zuckerraffinerien mit Kohle heuer zum größten Teil erst im Herbst vor sich gehen und daher gerade in die Zeit des lebhaftesten Rübenverkehrs fallen wird. Dazu kommt noch, daß die Gesamtzugsleistungen bereits im Juni 1918 auf der gleichen Höhe standen wie nach Einsetzen des Herbstverkehrs im September 1917.

Die Staatseisenbahnverwaltung sieht also im Herbst 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 fort dauern. Die Staatseisenbahnverwaltung war im Bewußtsein der schweren und verantwortungsvollen Aufgabe, die ihr unter solchen Umständen zufällt, beizeiten darauf bedacht, alle nur möglichen Maßnahmen vorzunehmen, 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 anderem für den Rüben- und den Erdäpfelverkehr ein besonderer Verkehrsplan aufgestellt worden, der die beste Ausnutzung der Fahrtragsmittel und die Vermeidung aller unweckmäßigen Beförderungen, zu denen auch die oft belagerten und die Wirtschaftlichkeit sehr schädigenden Kreuzfahrten zu zählen sind, sichern soll. Hieher gehören auch die unentwegt fortgesetzten Bemühungen der Staatseisenbahnverwaltung, durch großzügige Zusammenfassung gleichzeitiger 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 Fahrtragsmittel hinderlich und nachteilig ist, in die Abwicklung des Güterzugsverkehrs durch das sogenannte Vorsprungfahren mehr Beweglichkeit gebracht. Diese Neuordnung 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 Fahrdauer der Güterzüge wird hiedurch oft um Stunden gekürzt, was der Betriebswirtschaftlichkeit ganz außerordentlich zugunsten 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 Zugverkehrs 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 Besorgungen auf dem Gebiete der Ernährung so weit als möglich zu mildern.

Da die Fahrtragsmittel, 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 Fahrtragsmitteln vermag aber doch nicht die Mängelheiten, 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 Fahrtragsmittel während des Krieges nicht nur ganz außerordentlich in Anspruch genommen und ganz außerordentlich abgenutzt 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 Fahrtragsmittel 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 Höchstmäß spannen zu können. Die Staatseisenbahnverwaltung hat sich aber damit nicht begnügt, sondern auch die Privatindustrie für Zwecke der Wiederinstandsetzung der Fahrtragsmittel 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 Herbstverkehre erwachsenden allerdings nicht geringen Aufgaben gerecht zu werden.