

Die Mißstände im Eisenbahnverkehr.

Dringend notwendige Erweiterung des Lokalverkehrs.

Man schreibt uns:

Bevor noch die zahlreichen Erkrankungen unter dem Eisenbahnpersonal und die unvermeidliche Steigerung der Kohlen- und Lebensmitteltransporte die neueste — vorübergehende — Verminderung der Personen- und Schnellzüge notwendig machten, hatte die Anhaltbarkeit der Verkehrszustände auf unseren Bahnen die Behörden bereits veranlaßt, vorerst auf den Wiener Bahnhöfen kommissionelle Erhebungen einzuleiten. Vielleicht sind hiedurch die berufenen Stellen endlich zur amtlichen Kenntnis der skandalösen Szenen gelangt, die jedem Mann, der heute gezwungen ist, eine Reise zu unternehmen, längst als ein trauriges Wahrzeichen unserer Verkehrsverhältnisse kennt. Hoffentlich werden aber diese kommissionellen Feststellungen auch unverzüglich von energischen und zweckmäßigen Taten gefolgt sein und die Behörden nicht nur genügende Entschlußfähigkeit, sondern auch das entsprechende und selbstverständliche Entgegenkommen gegenüber dem reisenden Publikum aufbringen um endlich einmal Ordnung zu machen. Mit den Erhebungen sollte allerdings bei der Tätigkeit der leitenden Behörden begonnen werden, woselbst sich, wie Wissende betonen, keineswegs durchaus die richtigen Persönlichkeiten an den entscheidenden Stellen befinden. Im übrigen sollten alle im Eisenbahnverkehr maßgebenden Persönlichkeiten samt den Mitgliedern der kürzlich zusammengetretenen Kommissionen veranlaßt werden, auf allen von und nach Wien führenden Bahnen mit Schnell- und Personenzügen je eine mindestens sechsstündige Fahrt sowohl bei Tag wie bei Nacht zu unternehmen und zwar nicht mit einer Freikarte erster Klasse, sondern als gewöhnliche Passagiere zweiter oder dritter Klasse, die sich um ihre Karte zwei Stunden früher anstellen müssen, weil von fünf oder mehr Klassen nur eine einzige geöffnet ist, und die dann um einen Stehplatz auf dem Gange kämpfen müssen, weil nicht einmal halb so viel Sitzplätze vorhanden sind, als Reisende einsteigen. Nach der zweiten oder dritten Nachtstunde, die so ein Herr auf dem Gange oder auf der Plattform eines Waggons zugebracht haben wird, dürfte er über unsere Verkehrszustände dasselbe Urteil haben, wie es heute die ganze nichtamtliche Welt besitzt, und nach Hause zurückgekehrt, würde er dann vielleicht das Seinige tun, um diesen endlosen Skandal aus der Welt schaffen zu helfen. Bei entsprechenden Maßnahmen wäre es ohne weiteres möglich, für das reisende Publikum — Zivil wie Militär — wenigstens halbwegs erträgliche Verhältnisse zu schaffen. Warum müssen z. B. deutsche Soldaten, die über Wien fahren, die Reise nicht auf den Plattformen und Waggondächern machen? Weil für sie jedesmal die den Stand des Transportes entsprechende Zahl von Waggons angefordert und von uns auch beigelegt wird. Warum kann man aber eine ähnliche Ordnung, die in Deutschland im gesamten Reiseverkehr besteht — wo Ueberfüllungen nur ausnahmsweise das auch in Friedenszeiten zeitweilig unvermeidliche Maß übersteigen — nicht auch bei uns für das reisende Publikum durchsetzen? Soweit die „Hamsterfahrten“ zu der Ueberfüllung der Züge beitragen, möge man den professionellen „Hamstern“ die nur zu Geschäftszwecken fahren und zu den schlimmsten Preistreibern gehören, das allwöchentliche oder gar alltägliche Hin- und Herfahren unmöglich machen, was

durch drakonischen Legitimationszwang und Beschränkung der Reiseerlaubnis ohneweiters möglich wäre. Allerdings wurde letzteres amtlicherseits als undurchführbar erklärt, aber vielleicht hat bei dieser Erklärung die Erwägung mitgewirkt, daß dann auch den heutigen Freifahrten der Angehörigen der Eisenbahner, die einen Hauptteil der berufsmäßigen „Hamster“ bilden, ein Riegel vorgeschoben wäre. Abgesehen von der sicherlich möglichen Beschränkung der Zahl der Reisenden ließe sich auch die Beistellung ausreichender Zugsgarnituren zur besseren Beförderung des reisenden Publikums ermöglichen. Insbesondere die derzeitigen unhaltbaren Zustände auf den Wiener Bahnhöfen und im Verkehr von und nach Wien ließen sich schon durch eine Erweiterung des Lokalverkehrs erheblich bessern. Nehmen wir beispielsweise die Westbahn. Hier würde die Ausdehnung des Lokalverkehrs bis St. Pölten oder womöglich bis Amstetten sogleich eine weitgehende Entlastung der Fernzüge bewirken. Der Einwand, daß die Steigung bei Melawinkel, deren Ueberwindung eine stärkere Lokomotivkraft erfordert, die Weiterführung der Lokalzüge unmöglich macht, ist nicht stichhältig, da die zur Ueberwindung dieser Steigung erforderlichen schwächeren Vorspannlokomotiven vorhanden sind, weil wir nur an schweren Lokomotiven Mangel leiden. Die Ausdehnung der Lokalfrecke bis St. Pölten würde die Fernzüge ganz von dem starken Mariazeller Verkehr und einem Teil des anderen Nahverkehrs entlasten, wodurch sehr viel gewonnen wäre. Weiters könnten an Tagen beson-

ders starken Andranges, (an Samstagen usw.) bei einzelnen Zügen (z. B. Nr. 111 und 213) Vortrains eingeschaltet werden. Ähnlich liegen die Verhältnisse auch bei den anderen Bahnen und im Zusammenhang mit energischen Maßnahmen zur Einschränkung des unnötigen Reisens ließen sich auf diese Weise sehr bald die ärgsten Mißstände beseitigen. Für die nächste Zeit muß allerdings noch mit einer vorübergehenden Einschränkung des Verkehrs der Personen- und Schnellzüge und daher noch mit einer weiteren Verschlechterung der jetzigen Verhältnisse gerechnet werden. Aber mit um so größerem Nachdruck muß man dafür fordern, daß unterdessen alles vorgekehrt wird, um nach erfolgtem Abflauen der Grippeerkrankungen unter dem Eisenbahnpersonal und nach Bewältigung der dringenden Kohlen- und Lebensmitteltransporte endlich im allgemeinen Reiseverkehr wenigstens halbwegs Ordnung zu schaffen.