

25.11.1919

188

## Unsre Eisenbahnen.

### Ihr Verfall im Kriege und die Frage des Neuaufbaues.

Wenn jemand behaupten wollte, Oesterreich sei mitschuldig an dem Ausbruch des Krieges gewesen, so könnte dieser Vorwurf nicht besser entkräftet werden als durch den Hinweis auf den Zustand seiner Eisenbahnen vor dem Kriege: Die österreichischen Eisenbahnen, und vor allem die Staatsbahnen, hat der Krieg gänzlich unvorbereitet getroffen, was sowohl für die Anlagen als auch für den Fahrpark gilt. Nicht einmal die Kriegsfahrordnung war einer Revision unterzogen worden, so daß nach der Ende Juli 1914 angeordneten allgemeinen Mobilisierung die Züge mit einer Fahrgeschwindigkeit von 15 bis 20 Kilometer verkehrten, ein Tempo, das mit der erhöhten Leistungsfähigkeit der Lokomotiven längst nicht mehr in Einklang stand. Die Nordbahn, die im Frieden täglich mehr als sechzig Züge beförderte, wurde auf vierzig Züge eingeschränkt. Erst als mit der Beförderung deutscher Militärtransporte nach Galizien begonnen wurde, wurde auf Andrängen der deutschen Heeresleitung die Kriegsfahrordnung umgestaltet und die Fahrgeschwindigkeit verdoppelt. Während in Rußisch-Polen eine großangelegte Eisenbahnbautätigkeit dem Kriege voranging, hatte der seit einem Dezennium auf der Tagesordnung stehende Bau des dritten und vierten Geleises der für den Aufmarsch der Armee besonders wichtigen Nordbahnlinie keinen Schritt nach vorwärts getan. Die Rangieranlagen und der Fahrpark hatten schon für normale Verhältnisse nicht ausgereicht. Anstatt die Leistungsfähigkeit der wichtigsten Verkehrslinien zu verbessern, hat man die Zeit mit Lokalbahnprogrammen verzettelt, politische Gefälligkeitssätze gegeben, weil damit manche schwierige Abstimmung im Parlament beeinflusst werden konnte. Dazu kam, daß die Eisenbahnverwaltung an eine kurze Dauer des Krieges glauben konnte, und dieser Annahme entsprangen eigentlich die folgenschwersten Fehler.

Der erste schwere Fehler war, daß nicht sofort alle Privatbahnen in den Staatsbetrieb übernommen wurden, wie dies in Frankreich, England und auch in Amerika der Fall war. Wenn man bedenkt, welche Bedeutung die Südbahn im Laufe der Ereignisse namentlich in dem Kriege mit Italien erlangte, daß sie als wichtigste Zufahrtsstraße zu und von der Front außerordentlich stark in Anspruch genommen wurde und wie die Verkehrsschwierigkeiten der Südbahn, die automatisch auf den Betrieb der Staatsbahnen zurückwirkten, lediglich dem Umstand zuzuschreiben waren, daß es an einer einheitlichen Führung des Betriebes mangelte, so wird man die Tragweite des Mangels an Voraussicht erkennen. Mit einem Federstrich hat der Präsident der Vereinigten Staaten alle die verschiedenen miteinander in Wettbewerb stehenden Eisenbahnnetze Amerikas in ein großes einheitliches Transportsystem umgewandelt und seinen Schwiegerjohn Mac Aldoo zum unbesoldeten Generaldirektor ernannt. In einer Ansprache, die letzterer an die Eisenbahnarbeiter hielt, sprach er folgende bemerkenswerte Worte: „Es darf kein amerikanischer Soldat in Europa sein, der etwas entbehrt, weil die Eisenbahnen nicht ihre volle Pflicht getan haben.“

Der zweite Fehler lag darin, daß zahlreiche Eisenbahner zum eigentlichen Kriegsdienst herangezogen wurden, infolgedessen kaum 75 Prozent des alten Personals für den Eisenbahnbetrieb zur Verfügung standen. Es sind fast 25.000 Bedienstete der Eisenbahnen im Militärdienst, und zwar in nichteisenbahnbienflicher Verwendung, gestanden. Wohl wurde schon im Jahre 1915 die Forderung der Rückgabe aller in militärischer Dienstleistung befindlichen Berufs-eisenbahner an den Bahndienst erhoben, aber alle Bemühungen waren vergebens angesichts des begreiflichen Bestrebens der Heeresleitung, die Front nicht zu schwächen.

Der dritte Fehler war, daß wir mit unzureichenden Fahrtriebmitteln in den Krieg eingetreten sind, ein Umstand, der die schwerwiegenden Folgen nach sich zog. In der Annahme einer

kurzen Dauer des Krieges wurde auch zu spät mit der Nachschaffung von Fahrtriebmitteln begonnen. Nach einer Publikation des früheren Eisenbahnministers Freiherrn von Forster über die während des Krieges erfolgten Nachschaffungen haben die Staatsbahnen während des Krieges über 600 Millionen Kronen für Fahrparknachschaffungen ausgegeben, das ist ebensoviel als die Beschaffungskosten der gesamten Wagen vor Kriegsbeginn betragen haben. Diese Ziffern zeigen wohl deutlich, wie unzureichend der Fahrpark war, mit dem wir in den Krieg eingetreten sind. Den größten Einfluß auf den Zusammenbruch des Eisenbahnbetriebes, dessen Konturen bereits mehrere Monate vor dem Waffenstillstand deutlich sichtbar wurden, hatte aber der Lokomotivmangel. Dieses Moment gehört zu den wichtigsten und interessantesten des Krieges, das übrigens noch nicht hinreichend geklärt ist, um darüber ein abschließendes Urteil fällen zu können. Der gesamte Stand an Lokomotiven der österreichischen Staatsbahnen betrug vor dem Kriege 6000, eine verschwindend kleine Ziffer, wenn berücksichtigt wird, daß zum Beispiel die Deutschen nach den Bedingungen des Waffenstillstandes allein 5000 Lokomotiven an die Entente abzuliefern haben. Wie unzureichend der Lokomotivstand war, geht auch daraus hervor, daß die österreichischen Staatsbahnen allein während des Krieges jährlich ungefähr 300 Lokomotiven bestellt haben, während sie vor dem Kriege jährlich 180 bis 200 in Auftrag gegeben hatten. Die Nachschaffungen waren aber nicht imstande, den Lokomotivpark ausreichend zu gestalten, da eine immer größere Zahl von Maschinen betriebsunfähig wurde, zumal der zunehmende Mangel an hochwertigen Rohmaterialien und die Heranziehung von Ersatzmaterialien eine geringere Widerstandsfähigkeit und größere Abnutzung der Lokomotiven zur Folge hatte. Schließlich präsentierte sich das Bild so, daß 25 bis 40 Prozent der Lokomotiven überhaupt nicht mehr imstande waren, den Betrieb zu versehen. Dieser Umstand äußerte um so stärkere Wirkungen, als die Anforderungen des Krieges weit über das Friedensbedürfnis gestiegen waren und der Verkehr gegenüber dem Jahre 1914 eine Steigerung bis zu 50 Prozent in den Gütertransporten und bis zu 40 Prozent in den Personentransporten aufwies. Verschärft wurde diese Situation aber dadurch, daß die Südbahn infolge ihrer mizlichen finanziellen Lage aus eigenen Mitteln Ergänzungen des Fahrparkes und insbesondere der Lokomotiven nicht zu besorgen vermochte, ja einen großen Teil derselben außer Betrieb setzen mußte, so daß die Staatsbahnen bemüht waren, aus ihren Beständen der Südbahn mit 200 bis 250 Lokomotiven, also den Neuananschaffungen eines ganzen Jahres, auszuweichen. Diese Ausweichten trafen die Staatsbahnen um so härter, als sie seinerzeit bei ihren Nachschaffungen auf die Südbahn keine Rücksicht genommen hatten. Hier zeigt sich der Fehler, daß die Südbahn nicht sofort in den Staatsbetrieb übernommen wurde, besonders sinnfällige, weil die Voraussetzungen für eine einheitliche Disposition bei getrennter Führung nicht vorhanden sein konnten. Wenn dann der Kohlenmangel hinzutrat, so war er eben nur eine Folge des Lokomotivmangels. Viele tausende Waggons konnten aus Ostrau und Oberösterreich nicht befördert werden, weil es an Lokomotiven fehlte. In Ostrau war zeitweise so viel Kohle angehäuft, daß durch Selbstentzündung große Mengen der Vernichtung preisgegeben wurden. Wiederholt mußten die preussischen Staatsbahnen die Aufgabe der Kohle sistieren, weil der Oberberger Bahnhof verstopft war; oder es mußte die für Wien bestimmte Kohle ostwärts nach Ungarn rollen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß, wenn nicht der empfindliche Lokomotivmangel zu beklagen gewesen wäre, bedeutende Kohlenvorräte in Wien hätten aufgestapelt werden können, da wir damals noch die volle Disposition hatten. Wien hätte unter andern Umständen für mehrere Monate nach dem Waffenstillstand mit Kohle noch ausreichend versorgt werden können. Selbstverständlich wirkten diese Verhältnisse auch auf das Hinterland zurück. Die zu verfrachtenden Zivilgüter mußten auf ein Mindestmaß beschränkt werden, und es konnte

kaum den allernotwendigsten Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung getragen werden.

In dieser schwierigen Situation hat die deutschösterreichische Regierung die Eisenbahnen übernommen, vor allem einen gänzlich unzulänglichen Fahrpark vorgefunden, der um so unzureichender wurde, als durch die Bildung der Nationalstaaten die Wagen- und Lokomotivverwaltung nunmehr von jedem einzelnen Staat besorgt wurde und die Ausnutzung der Fahrtriebmittel, wie naheliegender, noch hinter den früheren Verhältnissen zurückblieb. Der gesamte Lokomotivstand der ehemaligen österreichischen Staatsbahnen hat sich auf 7200 Lokomotiven erhöht, und zwar für ein Netz von 20.000 Kilometer, während die preussischen Staatsbahnen bei einem Netz von 36.000 Kilometer infolge der im Krieg angeschafften über etwa 27.000 Lokomotiven verfügen. Für Deutschösterreich blieb von dem zum großen Teil unbrauchbar gewordenen Fahrpark vielleicht ein Drittel zurück, so daß selbst bei dem gegenwärtig so außerordentlich eingeschränkten Verkehr schon die Beförderung der Lebensmittel auf Schwierigkeiten stößt und es wie ein Scherz klingt, wenn Italien von uns noch die Auslieferung von Fahrtriebmitteln verlangt. Es fragt sich nun, was von seiten der deutschösterreichischen Regierung vorgekehrt wurde, um in diese unhaltbaren Verhältnisse Ordnung zu bringen. Der Kohlenmangel kann ihr nicht angelastet werden; aber es ist auch sonst nichts geschehen, was auf eine zielbewusste Führung der Verwaltung schließen lassen könnte. Vor allem drängt sich die Frage auf, warum unbeschadet der künftigen definitiven Neuorganisation noch immer keine Zusammenfassung des Betriebes der Staatsbahndirektionen erfolgt ist, warum in Wien noch immer vier Direktionen bestehen, obwohl das frühere Netz von 5770 auf 1800 Kilometer reduziert wurde. Der Fahrpark ist gänzlich unzureichend, und Neuananschaffungen sind dringender denn je. Unter solchen Umständen will es wenig glaubwürdig erscheinen, daß die deutschösterreichische Eisenbahnverwaltung alle Lokomotiv- und Waggonlieferungen storniert haben soll.

Auch das Problem der Neuordnung der Dienstorganisation muß ernstlich in Angriff genommen werden. Die Reform ist schon unter dem alten Regime unausweichlich gewesen, durch die tiefgreifenden politischen Veränderungen aber, die naturgemäß auch im Verkehrswesen von einschneidenden Folgen begleitet sind, ein Gebot der Stunde geworden. Der gesamte Verwaltungsapparat muß, wie dies in einem kürzlich vom Unterstaatssekretär von Enderes gehaltenen Vortrage in außerordentlich zutreffender Weise dargelegt wurde, eine zeitgemäße, den neuen Verhältnissen entsprechende Umbildung erfahren, die Dienst-einteilung und die Anpassung der Personalbestände an die neue Gestaltung der Dinge schleunigst vollzogen werden. In erster Linie sollte auf eine Vereinfachung und Vereinfachung des Geschäftsganges hingearbeitet und eine Beschleunigung der Erledigungen angestrebt werden. Die Verwaltung darf nie aus dem Auge verlieren, daß ihre oberste Aufgabe in der tüchtigsten Förderung der heimischen Güterproduktion und der Hebung der Leistungs- und Absatzfähigkeit unsrer so verarmten Volkswirtschaft besteht, zumal in der jetzigen Zeit, da im Zusammenhang mit den Sozialisierungstendenzen auf die notwendige Rationalisierung und Oekonomisierung hingewiesen wird. Gerade angesichts der erhöhten Anforderungen, die an die Eisenbahnverwaltung gestellt werden, darf man übrigens nicht an Erscheinungen vorübergehen, die eine beklagenswerte Loderung der Ordnung im Betriebe ersehen lassen. So hat die Organisation der deutschösterreichischen Eisenbahnbeamten kürzlich den Beschluß gefaßt, daß eine Reihe von der Vereinsleitung namhaft zu machender Beamten in leitender Stellung einfach zu entfernen sei.

Wie immer man sich zu diesen Vorgängen stellen mag, es war ein Fehler, daß in so schwierigen Zeitläuften wie im Uebergang von Krieg zu Frieden an die Spitze des Verkehrsantes ein zwar vom besten Willen besetzter Staatssekretär, aber kein Fachmann berufen wurde. Die obersten Interessen des Gemeinwens hätten erfordert, daß in einer revolutionären Periode, in der sich die originäre Ent-