

# Deutschösterreich ohne Schnellzüge.

## Die Verlangsamung des Bahnverkehrs.

Die über das gesamte Bahnnetz Deutschösterreichs verhängte Sperre der Schnellzüge macht das Reisen mit der Eisenbahn vollends zur Folter. Das Verkehrsweisen scheint sich infolge der katastrophalen Zeitumstände um Jahrzehnte zurückzuentwickeln. Im nachfolgenden sei ein Bild dieser durchgreifenden Verschlechterung und Rückentwicklung des Bahnverkehrs entworfen.

Welche Züge verkehren derzeit noch auf der Westbahn? Zwischen Wien und Innsbruck verkehrt an vier Tagen der Woche nur je ein Personenzug, den man schon um halb 3 Uhr nachmittags im Wiener Westbahnhof besteigen muß, um gegen halb 5 Uhr nachmittags abzureisen und tags darauf, wenn keine Verspätung eingerechnet wird, um 7 Uhr abends, also bestenfalls nach ungefähr dreißigstündiger Fahrt, in Innsbruck einzutreffen; früher legte man diese Strecke in 13 Stunden zurück. Eine günstigere Fahrt ist nur dreimal wöchentlich (Donnerstag, Samstag und Montag) möglich: Wien ab 1 Uhr 30 Min. nachmittags, Innsbruck an zirka 7 Uhr früh. Das bildet auch die einzige Verbindung über Innsbruck hinaus nach Bregenz und in die Schweiz. Man erreicht am Freitag, Sonntag oder Dienstag in Innsbruck den von dort um 11 Uhr vormittags abgehenden Personenzug, der in Feldkirch um 6 Uhr abends, in Bregenz um 3/8 Uhr abends eintrifft. Die Weiterfahrt in die Schweiz kann erst tags darauf um 7 Uhr früh von Feldkirch aus angetreten werden. Die Fahrt von Wien nach Bregenz (dreimal wöchentlich) dauert demnach heute 32, gegen frühere 20 Stunden; die Fahrt bis Zürich (Mehrnachtzug in Feldkirch und weitere zehnstündige Fahrt) insgesamt 54, gegen frühere 28 Stunden. Dasselbe gilt für die Gegenrichtung.

Auf der Südbahn besteht nach Marburg und Laibach sowie nach Villach über Leoben nur eine Verbindung (Abfahrt von Wien um 9 Uhr 40 Min. abends).

Auf der Franz-Josefs-Bahn ist der Südbahverkehr, wie schon berichtet, vollständig lahmgelegt. Man kann den Franken nicht ohne weiteres zumuten, für die Fahrt nach Karlsbad oder Marienbad folgende, derzeit allein mögliche Bahnverbindung zu benutzen: Wien ab 8 Uhr abends, Gmünd an 2 Uhr 10 Min. nachts, hier Aufenthalt bis 5 Uhr früh, dann Weiterfahrt und Eintreffen in Karlsbad erst um Mitternacht (der Schnellzug ab Budweis wird wegen der Zoll- und Gepäckrevision in Grasn fast jedesmal verjäumt). So bleibt denn auch für die Tagesfahrt ab Wien-Franz-Josefs-Bahnhof nur der um 8 Uhr 5 Min. früh abgehende Personenzug übrig, der uns erst um Mitternacht nach Pilsen bringt, von wo ein gemischter Zug um halb 3 Uhr früh uns weiterbefördert, wenn wir es nicht vorziehen, den um 10 Uhr 53 Min. vormittags abgehenden Schnellzug zu benutzen. Vor wenigen Tagen konnte man noch, um 7 Uhr früh hier abreisend, um 7 Uhr abends nach Karlsbad gelangen. Jetzt verläßt man Wien um 8 Uhr früh und trifft erst tags darauf spät abends in Karlsbad ein.

Jedes Epithetons spottet der Zugverkehr

im Gefäße. Eine Entfernung, die ungefähr 200 Kilometer beträgt und die früher binnen acht Stunden zurückzulegen war, kann jetzt nur in der Weise überwunden werden, daß man von Wien um 5 Uhr 30 Min. abfährt, in Amstetten übernachtet, tags darauf weiterfährt und erst abends in Diefenau eintrifft, so daß für die kurze Strecke eine 24stündige Reisezeit vonnöten ist. Auf der Strecke Amstetten—Selzthal verkehrt derzeit überhaupt kein Personenzug mehr, sondern es verkehren nur zwei Güterzüge mit Personenzugwagen (ab Amstetten 5 Uhr 30 Min. früh und 8 Uhr 40 Min. vormittags).

### Die Einstellung von Dauer?

Geradezu trostlos klingen die Ausschüsse, die man an sachkundiger Stelle über den Stand der Kohlenversorgung unserer Bahnen erhält. Es war wohl seinerzeit ein übereiltes Entgegenkommen gegenüber der Kommune, dem städtischen Elektrizitätswerk Kohlen aus den knappen Reserven der Eisenbahnen vorzutreten, obgleich man mutmaßen konnte, daß dieses nicht so bald in die Lage kommen wird, die Kohle aus seinen Vorräten zurückzuerstatten. Die Bahnen werden sowohl aus den nordwestböhmisches und Ostrauer Revieren wie aus Oberschlesien mit Kohle (Steinkohle) versorgt. Die Anlieferungen waren in den letzten Tagen allenthalben unzulänglich. Die Zuschübe aus Westfalen, die früher einmal bis Salzburg gelangten und dort für unsere Staatsbahnen übernommen wurden, bleiben seit geraumer Zeit gänzlich aus, da Deutschland die Kohle aus diesen Revieren für sich beansprucht und teilweise an die Entente abliefern muß. Da die Gesamtkohlenlage nach wie vor bedrohlich ist, besteht leider wenig Hoffnung, daß die Einstellung des Schnellzugverkehrs in Bälde wieder aufgehoben wird. In informierter Stelle neigt man vielmehr der Annahme zu, daß die Einstellung sämtlicher Schnellzüge Deutschösterreichs von heute an eine Maßregel von längerer Dauer bedeute.

\*

### Die Rückwirkung in der Tschecho-Slowakei.

Aus Prag 18. d., wird uns telegraphiert: Aus dem Eisenbahnministerium wird mitgeteilt, das Staatsamt für Verkehrsweisen in Wien gibt bekannt, daß es wegen absoluten Steinkohlenmanuels den Schnellzugsverkehr ab Dienstag den 19. d. einstellen müsse. Der Schnellzug von Maribau nach Paris wird auf der Strecke Lundenburg—Buchs Dienstag den 19. d. zum letztenmal verkehren. Daher muß der Schnellzugsverkehr Prag—Wien, Prag—Paris und Prag—Italien auch auf unserem Gebiet am 19. d. eingestellt werden. Der Zug Prag—Paris wird analog wie in Deutschösterreich am 19. d. noch abgefertigt. Das Eisenbahnministerium teilt bei dieser Gelegenheit mit, daß 89,6 Prozent der Kohlenlieferung für Deutschösterreich von uns vom 1. Juli bis 10. August gedeckt wurden, während der Kohlenbedarf für unsere Bahnen in derselben Zeit mit bloß 70 Prozent gedeckt war.