

ÜBERSICHT ÜBER DIE GESCHICHTE DER ÖSTERREICHISCHEN EISENBAHNEN IM KRIEGE.

Umstellung, Beharrung, Verfall.

Die Geschichte der österreichischen Eisenbahnen während des Krieges läßt sich ziemlich deutlich in drei Perioden scheiden:

Die erste umfaßt die Zeit der Umstellung des Betriebes von den Friedens- zu den Kriegszuständen von Kriegsbeginn bis etwa Mitte 1915. Das auffallendste Kennzeichen dieser Periode ist der vollständige, zum Teil bei Kriegsbeginn plötzlich, zum Teil nachher langsam einsetzende Wechsel in den Anforderungen an den Betrieb, in Art, Richtung und Dichte des Verkehrs, sowie in den Hilfsquellen der Eisenbahnen in bezug auf die Versorgung mit Arbeitskräften, Baus und Betriebsstoffen. Diese Periode ist reich an glänzenden Beispielen menschlicher Erfindungsgabe und Anpassungsfähigkeit; in ihr wurden die meisten der zahllosen Ersatzmittel und Ersatzmethoden erdacht, mit denen man die schädlichen Wirkungen zu mildern suchte, die der Mangel an den bisher üblichen Stoffen und die Unmöglichkeit, manche seit Jahrzehnten eingeführte Methoden weiter anzuwenden, mit sich brachten.

Die zweite Periode der Beharrung von Mitte 1915 bis etwa Mitte 1917 ist gekennzeichnet durch einen verhältnismäßig stetigen Zustand. In dieser Periode brachten die militärischen Siege der Mittelmächte eine gewisse Erleichterung; die Kriegshandlungen entsprangen zum größten Teil dem Willen der Mittelmächte und die militärische Lage besserte sich, abgesehen von gewissen Rückschlägen, anscheinend fortwährend. In dieser Periode hatte man bezüglich des Ersatzes für knapp oder ganz unerreichbar gewordene Stoffe bereits reiche Erfahrungen, viele neue Methoden hatten sich eingelebt. Die Kriegsleitung berücksichtigte schon mehr die Bedürfnisse des Hinterlandes und die Fachleute der Eisenbahnen kamen mehr zur Geltung. In dieser Zeit sind sogar gewisse Fortschritte zu verzeichnen. Es sei z. B. nur an die vorzügliche Verbindung der Westfront und des deutschen Nordens mit Konstantinopel durch den Balkanzug erinnert. Gegen Ende dieser Zeit, anfangs 1917, zeigte sich auch vorübergehend eine Besserung der Waggonbeistellung für den Zivilverkehr. Der militärische und politische Zusammenbruch Rußlands, der Friedensschluß mit Rußland und mit Rumänien brachten einen Lichtblick und die letzte Zeit der Hoffnung und Zuversicht der großen Massen.

Die dritte Periode kann man als die des Verfalls bezeichnen. Die militärische und wirtschaftliche Lage der Mittelmächte verschlechterte sich zusehends, die politische Lage im Innern wurde immer schwieriger und die Erkenntnis der außenpolitischen Lage immer deutlicher. In dieser Zeit fingen alle Hilfsmittel zu versagen an und es entstand die Gefahr, daß die Eisenbahnen zusammenbrechen. Immerhin ist es dazu nicht gekommen. Mit bewunderungswürdiger Lebenskraft haben die österreichischen Eisenbahnen den militärischen und politischen Zusammenbruch überlebt, ja, als schließlich die Monarchie in die Knie brach, haben sie noch eine Glanzleistung vollführt: den Rücktransport der aufgelösten Armee in weniger als einem Monat.

Unmittelbar daran schließt sich eine weitere rühmenswerte Erscheinung: die Raschheit und Entschlossenheit, mit der sich die ehemaligen österreichischen, nunmehr nationalstaatlichen Eisenbahnen den durch den Zusammenbruch der Monarchie geschaffenen Verhältnissen anpaßten. Nicht nur im heutigen Österreich, auch in allen Nachfolgestaaten ist diese Erscheinung zu beobachten gewesen; sie machte einerseits den Eisenbahnern aller dieser Staaten Ehre, sie ist andererseits aber auch ein Beweis für die Festigkeit der Organisation und der Betriebsführung der alten österreichischen Staatsbahnen und ihrer Verwaltung. Aber auch diese Erscheinung gehört schon in die Nachkriegsgeschichte.

Kriegsbeginn.

Die letzten Jahre vor dem Weltkrieg, insbesondere die Zeit seit der Einverleibung Bosniens in die Monarchie 1908, waren für Österreich gewitterschwül. Der politischen und militärischen Kreise und der Bevölkerung hatte sich eine gewisse Nervosität bemächtigt. Infolgedessen waren auch im Eisenbahnwesen die Vorbereitungen für einen möglichen Krieg mit erhöhtem Eifer und Ernst fortgesetzt worden. Alle Behelfe und Drucksachen für den Fall eines Krieges lagen bei den betreffenden Stellen bereit. Bei diesen Vorbereitungen haben sich die Offiziere des Generalstabes durch Jahrzehnte eifrig und gewissenhaft bemüht, alle Erfahrungen früherer Kriege, insbesondere des deutschs-französischen 1870/71 und des russischs-türkischen 1877/78, auszunützen. Man muß anerkennen, daß sie bei dieser Arbeit zielbewußt vorgegangen sind. Aber leider sind dabei doch Fehler unterlaufen: man hat die Fortschritte des Eisenbahnwesens in der langen Friedenszeit, die seither vergangen war, nicht genügend berücksichtigt; man veraltete also. Außerdem umgab man diese Vorarbeiten allzu sehr mit dem Schleier des Geheimnisses und hielt die wertvollsten Fachkräfte von der Mitarbeit ab. Schließlich rechnete man nicht mit der langen Dauer des Krieges.

Erst wenige Tage vor dem wirklichen Ausbruch des Krieges spitzte sich die Lage so zu, daß man die zahlreichen Beamten, die ihre Sommerurlaube angetreten hatten, telegraphisch zum Dienst zurückberief. Die Nachricht vom Abbruch der Beziehungen der österreichisch-ungarischen Monarchie zu Serbien am 25. Juli und die sonstigen wohl widerspruchsvollen, aber immer ernster werdenden Zeitungsnachrichten der nächsten Tage und schließlich die Kriegserklärung am 28. Juli trieben fast alle, die fern von der Heimat weilten, nach Hause zurück. Der Personenverkehr, den die österreichischen Eisenbahnen in diesen Tagen höchster Aufregung bis zum 29. Juli 1914 zu bewältigen hatten, und der alles bis dahin Dagewesene weitaus übertraf, hat sich verhältnismäßig klaglos abgewickelt und nur wenige Leute sind — meist durch eigene Nachlässigkeit — an ihrem augenblicklichen Aufenthaltsort zurückgeblieben.

Vom 30. Juli an dienten, gemäß den für den Kriegsfall bestehenden Vorschriften, die für den Aufmarsch nach Serbien in Betracht kommenden, vom 6. August an alle wichtigen österreichischen Eisenbahnen eine Zeitlang fast nur mehr als Kriegswerkzeug und waren für den bürgerlichen Personen- und Güterverkehr so gut wie vollkommen gesperrt. In der Nacht vom 29. zum 30. Juli wurde auf vielen, am 5. und 6. August auf allen übrigen wichtigen Eisenbahnen die «Kriegsfahrordnung» eingeführt. Diese hat sich, wie später dargelegt wird, vom allgemein wirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet, durchaus nicht bewährt.

Die Unmöglichkeit, den Verkehrsbedürfnissen des Hinterlandes, die nach der anfänglich vollkommenen Lähmung von Handel, Gewerbe und Industrie sehr bald wieder anwuchsen, mit der Kriegsfahrordnung Rechnung zu tragen, hat dazu geführt, daß man sehr bald wieder einen anfänglich bescheidenen Zivilverkehr einrichtete, der dann allmählich ausgebaut wurde.

Übergewicht Ungarns.

Ein für Österreich ungünstiger Umstand ergab sich aus dem politischen und wirtschaftlichen Verhältnis der beiden «Reichshälften».

Schon im Frieden hatte Ungarn aus vielerlei Gründen, deren Erörterung hier viel zu weit führen würde, innerhalb der Monarchie eine günstigere Stellung gehabt, als sie — rein zahlenmäßig genommen — dem wirtschaftlichen Kräfteverhältnis und der Bevölkerungszahl der beiden Reichshälften entsprochen hätte. Im Krieg verschob sich dieses Verhältnis noch mehr zugunsten Ungarns. In Österreich berief man in den ersten Kriegsjahren das Parlament nicht ein, Österreich verlor wenige Wochen nach dem Ausbruch des Krieges Galizien, eine sehr wichtige Versorgungsquelle für Nahrungsmittel und geriet damit hinsichtlich seiner Ernährung in Abhängigkeit von dem an Nahrungsmitteln reicheren Ungarn; dieses verfügte über stärkere Individualitäten unter seinen führenden Männern.

Infolgedessen hatte Ungarn bei den leitenden militärischen Kreisen, trotz deren

unzweifelhafter Absicht, möglichst gerecht und unparteiisch zu sein, mehr Einfluß als Österreich. Während des ganzen Krieges haben sich diese Verhältnisse auf allen Gebieten des Wirtschaftslebens, insbesondere auch im Eisenbahnwesen fühlbar gemacht.

Schwächung der Betriebsmittel im Hinterland.

Bei Beginn der Mobilisierung hatten die Eisenbahnen je nach ihrer Bedeutung für die Truppentransporte nach voraus aufgestellten Plänen Lokomotiven und Wagen mit den nötigen Mannschaften an andere Eisenbahnen abzugeben oder von diesen zu empfangen. Eine große Zahl von Eisenbahnbediensteten, und zwar meist die geistig und körperlich tüchtigsten, mußte für die Dienstleistung bei militärischen Eisenbahnstellen abgegeben werden.

Ferner hatte ein Teil der waffenfähigen Eisenbahnbediensteten zum Kriegsdienst einzurücken, so daß das Personal der Hinterlandsbahnen, soweit sie nicht durch den Kriegsverkehr besonders stark belastet waren, empfindlich geschwächt wurde. Diese Abziehung von Leuten wurde später ganz unerträglich. Die übermenschlichen Anstrengungen der Monarchie für den Krieg erschöpften immer mehr und mehr das verfügbare Menschenmaterial und die Ausfüllung der Lücken im Heer wurde immer schwieriger. Es kam zur Aufstellung des «Chefs für das gesamte Ersatzwesen»; dabei wurden auch «Normierungs- und Musterungskommissionen» geschaffen, die sich bemühten, auch aus dem Eisenbahndienst alles noch Entbehrliche für die Truppe herauszuholen. Diese Musterungskommissionen hatten begreiflicherweise nur das Bestreben, möglichst viele Soldaten freizumachen. Besonders in den Werkstätten wurde unter den handwerksmäßig ausgebildeten Arbeitern derart aufgeräumt, daß die Ausbesserungsarbeiten ernstlich gefährdet wurden. Die Einsprache der Eisenbahndienststellen hatte wenig Erfolg. Die als Ersatz von der Truppe zur Eisenbahn zugewiesenen Leute waren oft krank, nicht fachkundig, unzuverlässig, ja es waren Schwerverbrecher darunter, so daß diese «Ersätze» fast mehr schadeten als nützten.

Anspannung aller Kräfte.

Die Verhältnisse, die sich bei den Eisenbahnen des Hinterlandes in den ersten Kriegswochen entwickelten, haben einen tiefgehenden Einfluß auf das ganze Personal ausgeübt. Es unterliegt keinem Zweifel, daß mindestens in den ersten Kriegsjahren alle Eisenbahngestellten, mit wenigen Ausnahmen, bis zum Äußersten ihre Pflicht taten, ja viele bedeutend mehr. Die Arbeit wickelte sich unter viel schwierigeren Verhältnissen ab. Sobald das Verkehrsbedürfnis des Hinterlandes wieder zu wachsen begann, bekamen die Zurückgebliebenen den Abgang vieler Tausende von Arbeitsgenossen zur Kriegsdienstleistung und zur Dienstleistung bei militärischen Eisenbahnstellen und bei den stärker belasteten Bahnen an und nahe den Fronten zu spüren, da man den Eisenbahndienst im Hinterland mit stark verminderten Kräften bewältigen mußte. Bald machte sich erst leise, dann aber immer deutlicher der Mangel an Nahrungsmitteln und sonstigen Lebensnotwendigkeiten geltend. All dies konnte den Arbeitseifer und die Manneszucht der Zurückgebliebenen nicht schädigen.

Diejenigen Eisenbahnbediensteten aber, die zum Eisenbahndienst an den Fronten und in den Etappenräumen abgegangen waren, leisteten häufig wahrhaft Übermenschliches. Von einer geordneten Dienstenteilung im Sinne des Hinterlandes konnte dort aus naheliegenden Gründen keine Rede sein. So kam es, daß z. B. ein Fahrdienstleiter in Russisch-Polen 72 Stunden lang ohne Unterbrechung Dienst tat, wobei 80 bis 100 Züge täglich abzufertigen waren. Wenn der Verkehr im Kriegsgebiet, wie es häufig vorkam, plötzlich außerordentlich anstieg und durch Truppenverschiebungen, den Nachschub, den Abschub von Verwundeten, Beute und Flüchtlingen die höchsten Anforderungen an die Leute stellte, dann kam es vor, daß sie dort wochenlang sich mit 4 bis 6 Stunden Schlaf begnügen und die ganze übrige Zeit im Dienste verbringen mußten.

Die Eisenbahner an den Fronten hatten häufig Gelegenheit sich auszuzeichnen, und die Armeeführung geizte nicht mit Auszeichnungen für solche Dienstleistungen. Mit der Zeit erstreckte sich der Ordensregen auch auf das Hinterland, und zwar zunächst auf jene Eisenbahner, die bei

militärischen Eisenbahnbehörden Dienst taten oder sonst enger mit dem Kriegsverkehr verknüpft waren. Für den Dienst war dies zunächst von großem Vorteil. Aber es hatte auch seine Kehrseite. Bald entwickelte sich nämlich eine förmliche Jagd nach Auszeichnungen. Manchmal war es, nicht so sehr wegen des Widerstandes der Militärbehörden als vielmehr wegen des persönlichen Widerstandes der Betreffenden, nicht möglich, Bedienstete, die man dringend in der Heimat brauchte, vom Militäreisenbahndienst loszulösen, da sie aus Eitelkeit diesem Streben selbst Hindernisse bereiteten. Einen großen Einfluß übten in dieser Beziehung allerdings auch die hohen Zulagen aus, die die Eisenbahnbediensteten im Kriegsgebiet und bei den Militäreisenbahnbehörden bezogen und die ebenso wie ihre Bevorzugung bei Verleihung von Auszeichnungen für die übrigen Kameraden mit der Zeit ein Gegenstand des Neides wurden.

Die überwiegende Mehrzahl der Eisenbahnbediensteten jedes Ranges und jeder Stellung hat aber mindestens bis zum Ende des Jahres 1916 sowohl im Kriegsgebiet als auch im Hinterland hauptsächlich aus ethischen Gründen ihren Dienst in einer über jedes Lob erhabenen Weise ausgeübt. An diesem Urteil kann auch die Tatsache nichts ändern, daß in jener Zeit zahlreiche Eisenbahner, besonders im Etappenbereich, wegen «Verrates» angeklagt und zum Teil bestraft wurden. Wahrscheinlich findet ein großer Teil dieser sogenannten Verratsfälle seine richtige Erklärung in ganz anderer Weise. Den Anforderungen des Kriegsverkehrs, besonders in der Nähe der Fronten, konnte nur schwer Genüge geschehen und dies stellte an die Eisenbahner die größten Anforderungen in bezug auf Dienstwilligkeit, Sachkenntnis und Entschlußfähigkeit. Sicherlich waren die Eisenbahn-Vorschriften aus der Friedenszeit für diese Verhältnisse teilweise ungenügend; geradezu zweckwidrig aber waren manche der Vorschriften für den Kriegsverkehr. Demnach erklärt sich ein erheblicher Teil der Fälle, in denen Eisenbahner ihre Pflicht scheinbar versäumt haben, aus zwei Ursachen: entweder haben die Leute angesichts der ihre Fähigkeiten überschreitenden Verkehrsschwierigkeiten den Kopf verloren, Anordnungen getroffen und Handlungen begangen, die beim Zusammentreffen ungünstiger Umstände zu Unfällen, mindestens aber zu Konflikten mit Militärstellen führten, oder sie haben ganz vernünftige, aber gegen den Wortlaut bestehender Vorschriften verstoßende Anordnungen getroffen, und sind dadurch mit Kommandanten in Widerspruch geraten, die vom Eisenbahndienst keine Kenntnis hatten und nur auf gewisse, ihnen bekannte Vorschriften pochten. Trotzdem steht fest, daß sich auch unter den Eisenbahnern, insbesondere unter denjenigen nichtdeutscher und nichtmagyarischer Nationalität, solche befanden, denen der Krieg von ihrem nationalen Standpunkt aus ein Greuel war und die sich unter geeigneten Umständen wirklich zu verräterischen Handlungen hinreißen ließen. Sicher aber war das die Minderzahl, und gewiß haben auch viele der nichtdeutschen und nichtmagyarischen Eisenbahner, die wegen derartiger Verfehlungen bestraft worden sind, ihr Verschulden nicht so sehr aus böser Absicht, vielleicht sogar überhaupt nicht bewußt begangen, sondern wurden Opfer ihrer Gewohnheiten; sie, die in manchen Direktionsbezirken schon im Frieden eine mindereifrigere Dienstleistung gewohnt waren, haben sich nun auch im Krieg nicht den Verhältnissen anpassen können und sich durch Nachlässigkeit und Langsamkeit den Vorwurf beabsichtigter Schädigung des Kriegszweckes zugezogen.

Erst in der zweiten Hälfte der Kriegsdauer begann die Moral der Eisenbahnbediensteten zu erlahmen, was sich unter anderem in den immer häufiger werdenden Diebstählen und Beraubungen der Frachten und der Vorräte der Bahnen zeigte.

Mangel an Baus und Betriebsstoffen.

In bezug auf die sachlichen Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebes stand es von Anfang an schlimmer.

Bald nach Ausbruch des Krieges begann fast jede Einfuhr unmöglich zu werden. Infolgedessen waren die Eisenbahnen des fortlaufenden Bezuges der für ihren Betrieb erforderlichen Rohstoffe und Industrieerzeugnisse beraubt und gezwungen, sich für die damals noch gar nicht absehbare Dauer des Krieges auf die im Inland befindlichen und aus dem neutralen Ausland nur ungenügend erhältlichen Einfuhrgüter zu beschränken. Bei Kupfer, Zinn, Kautschuk, Wolle und

vielen anderen für den großen Bedarf nur als Einfuhrgüter in Betracht kommenden Rohstoffen mußten die Eisenbahnen sich auf den Ersatz durch minderwertige inländische Erzeugnisse einrichten, ihren Verbrauch nach Möglichkeit drosseln oder ganz aufgeben. 1915 begann man statt der bis dahin allgemein üblichen kupfernen Feuerbüchsen in die ausbesserungsbedürftigen Lokomotiven flußeiserne Feuerbüchsen einzubauen, was die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven erheblich vermindert hat. Ebenso verschlechterten sich die Lagermetalle, bei denen man einem hohen Zinngehalt weit mehr Bedeutung beimaß, als sich nach den seitherigen eingehenden Versuchen, besonders der Deutschen Reichsbahnen, als richtig erwiesen hat. Man wußte damals noch nicht, in welchem weitem Maß man ihn durch Sorgfalt und Verbesserung der Gießereitechnik ersetzen kann.

Mit der Zeit gesellte sich zu dem Mangel an Einfuhrgütern auch ein solcher an inländischen Erzeugnissen. Einige davon wurden für bürgerliche Verbraucher, also auch für die Eisenbahnen dadurch knapper, daß selbst eine gesteigerte Erzeugung dem im Augenblick allerwichtigsten großen Bedarf der Kriegsindustrie nur genügen konnte, wenn alle anderen Bedarfe nach Möglichkeit beschnitten wurden. Dies gilt vor allem von der Kohle, infolge des Wegfalles der englischen und Verminderung der deutschen Einfuhr. Die Wirkung dieser Knappheit an Kohle wurde aber dadurch noch wesentlich verschärft, daß sich ihr durchschnittlicher Brennwert bedeutend verminderte. Mangel an Leuten, Sprengstoffen und Grubenholz drängte die Bergbau-Unternehmungen zu Raubbau. Sie mußten trachten, ohne viel Rücksicht auf die fernere Zukunft, die Kohle so rasch als möglich zu gewinnen. Dabei nahm man auch minderwertige Flözteile mit. Man sortierte die Kohle immer nachlässiger und teilweise gar nicht mehr.

Die Verminderung des Brennwertes führte natürlich zu einer entsprechenden Steigerung des Verbrauches. Dieser Mehrverbrauch wurde aber noch dadurch gesteigert, daß die minder sorgfältig erhaltene Fahrbahn den Fahrzeugen einen stärkeren Widerstand entgegensetzte und die schlechten Schmiermittel die Lauffähigkeit der Wagen und Lokomotiven beeinträchtigten. Diese Häufung verschiedener, den Kohlenverbrauch steigernder Umstände brachte es mit sich, daß man am Schluß des Krieges nach dem Gewicht um ein Drittel mehr Kohle als im Frieden für dieselbe Leistung verbrauchte. Da nun dieser Mehrverbrauch auch noch bei stark gesteigerten Preisen eintrat, so stieg der Anteil der Kohle an den sachlichen Ausgaben, der im Frieden nur ungefähr 20% betragen hatte, zum Schluß des Krieges auf ungefähr 40%.

Der Kohlenmangel zog Eisenmangel nach sich, der den Neubau und die Erhaltung der Fahrzeuge und Bahnanlagen schwer beeinträchtigte.

Bei Beginn des Krieges mußten Lokomotiven und Wagen aus dem Hinterland ins Kriegsgebiet geschickt und der Verkehr im Hinterland mit verringertem Fahrpark aufrechterhalten werden. Dem trachtete man durch Neubeschaffung von Lokomotiven und Wagen und durch möglichst beschleunigte Ausbesserung beschädigter Fahrzeuge entgegenzuarbeiten.

Bei der Fahrzeugbeschaffung haben die österreichischen Fabriken während des Krieges ihre Leistung außerordentlich gesteigert. Dies hörte aber auf, als der Arbeitermangel stieg, die Leistungsfähigkeit der Leute sank und die Fabriken nicht mehr genug Kohle, Eisen usw. erhalten konnten. So haben die österreichischen Lokomotivfabriken

1913	253 Lokomotiven
1914	273 »
1916	395 »
1917	398 »

Waggonfabriken

1914	3.500 Wagen
1916	18.000 »
1917	14.000 »

geliefert.

Um die Fahrzeuge so rasch als möglich auszubessern, vergrößerte man die Werkstätten. Auch diesem Streben erwuchsen nach den ersten zwei Kriegsjahren unüberwindliche Hindernisse.

Immer mehr machte sich der Mangel an Rohstoffen und Halberzeugnissen, besonders an Kohle und Eisen sowie an geschulten Arbeitern geltend. Die Arbeitsfähigkeit auch des alten Stockes der Werkstättenarbeiter begann zu leiden, als ihre Ernährung für die schwere Arbeit ungenügend und die Sorgen um Beleuchtung, Beheizung und Kleidung immer drückender wurden. Ungefähr Ende 1916, als in Österreich nach Einberufung des Parlaments wieder politisches Leben zu pulsieren begann, fing unter den Eisenbahnern, zuerst unter den Werkstättenarbeitern, politische Unruhe um sich zu greifen an. Im Frühsommer 1917 drohten zum ersten Male Streikbewegungen bei den Eisenbahnen, und zwar aus naheliegenden Gründen gerade unter den Werkstättenarbeitern. Es ist bis zum Ende des Krieges zu keinem großen Streik gekommen. Dies ist um so bemerkenswerter, als einerseits eine gewaltsame Unterdrückung eines Eisenbahnerstreiks in den letzten Kriegsmonaten mangels verlässlicher Truppen im Hinterland wohl kaum gelungen wäre und als andererseits das vom österreichischen Eisenbahnministerium immer wieder befürwortete Mittel, die Eisenbahner, ebenso wie die Bergarbeiter durch bevorzugte Lieferung von Lebensmitteln usw. der drückendsten Sorgen zu entheben, bei dem steigenden Mangel dieser Güter nur in ganz unzulänglicher Weise angewendet werden konnte.

Die fortschreitende Behinderung der Ausbesserungstätigkeit in den Werkstätten wurde um so fühlbarer, je mehr die Beschädigungen der Fahrzeuge Zunahmen. Soweit diese ihren Grund in unabänderlichen Verhältnissen des Kriegsverkehrs hatten, muß man sich damit abfinden. Eine beschämende Tatsache aber ist, daß die Wagen häufig ohne vernünftigen Grund vandalisch verwüstet ins Hinterland zurückkamen. Personenwagen I. und II. Klasse waren oft in einem geradezu grauenhaften Zustand, die Sitzpolster durch Sporen zerrissen, ja sogar mit Messern oder Säbeln zerschnitten, Fenster und Spiegel zertrümmert oder entwendet, der Fußboden durch offenes Feuer beschädigt, die Aborte und Wascheinrichtungen unsagbar verschmutzt.

Der Mangel an Eisen hat auch den Zustand der Bahnanlagen geschädigt. Die Bedürfnisse des Kriegsverkehrs nach zweiten Gleisen, Verbindungskurven, Stationserweiterungen usw. und die Wiederherstellung der Eisenbahnanlagen in dem zeitweise vom Feind besetzten Galizien erforderten außerordentlich große Eisens mengen, die nur beschafft werden konnten, indem man die Bahnerhaltung hintansetzte.

Ähnlich wie mit der Kohle ging es mit den Mineralölen, ja zeitweise sogar noch viel schlimmer. Von den kaukasischen und amerikanischen Bezugsquellen war Österreich, abgesehen von kleinen, über Holland und Skandinavien beschaffbaren Ölmengen, abgeschnitten und daher in den ersten zwei Kriegsjahren nur auf rumänische und galizische Erzeugnisse angewiesen. Während der Besetzung Galiziens durch Rußland kam nur mehr Rumänien in Betracht. Als dieses selbst in den Krieg trat, lieferte nur das inzwischen zurückeroberte Galizien die Mineralöle.

Unter dem Druck der Not mußte die Ölerzeugung ganz andere Wege wandeln als im Frieden. Man mußte vor allem die großen Benzinbedürfnisse der Armee und der Kriegsindustrie befriedigen; eine Sonderung der übrigen Ölerzeugnisse wie im Frieden konnte nicht mehr stattfinden. Die Schmiermittel verschlechterten sich erheblich. Heißlaufen der Fahrzeuge und Ausschmelzen der minderwertigen Lagers und Schiebermetalle kamen immer häufiger vor.

Viele Bahnhöfe besaßen Petroleumstarklicht, das an die Beschaffenheit des Leuchtöles hohe Anforderungen stellt. Der Mangel an Leuchtöl machte erhebliche Einschränkungen der Beleuchtung notwendig. Monatelang ließ man Personenwagen auf kurzen Strecken unbeleuchtet, auf langen behalf man sich mit Paraffinpatronen. Sie wurden bei der allgemeinen Not an Beleuchtungsstoffen häufig gestohlen. Das Anzünden war schwierig; durch Erhitzen eines darin steckenden Kupferdrahtes mußte das Paraffin verflüssigt werden, ehe es Feuer fing. Die Leuchtwirkung dieser Paraffinpatronen war kläglich; wenn sie offen brannten, verbreiteten sie noch dazu einen widerwärtig stinkenden Qualm.

Die Knappheit an Farben, Lacken und Firnissen führte dazu, daß Holz, Eisen usw. nicht die üblichen Schutzanstriche erhalten konnten und daher dem Verderben weit mehr als im Frieden ausgesetzt waren.

Auch an Holz zeigte sich immer größerer Mangel, da es an Forstarbeitern und Beförderungsmitteln fehlte. Infolgedessen konnten nicht soviel Schwellen alljährlich

ausgewechselt werden

als nach Friedensbegriffen nötig gewesen wäre. Dadurch verschlechterten sich die Gleise merkbar und man mußte die Fahrgeschwindigkeiten herabsetzen.

Verfall 1917/18.

Von Mitte 1917 an machte der Verfall der Eisenbahnen rasche Fortschritte. Seit dem Winter 1916/17 wurden Verkehrsstockungen immer häufiger und schärfer. Auf der Nordbahn, die den stärksten Verkehr hatte, standen z. B. am 5. Februar 1917 30, am nächsten Tag schon 40 Kohlenzüge. Da diese die Arbeit in den Stationen behinderten, mußte man sie von der Hauptlinie auf minder wichtige Seitenlinien abschieben, wo sie oft tage-, ja wochenlang warteten. Ähnliches ereignete sich auch 1918 wiederholt.

Die Zahl der Wagen, die auf solche Art lange Zeit standen, wuchs fast ständig an. So meldete z. B. die Südbahn am 24. September 1917 24, am 27. September schon 55 Züge, die nicht weitergebracht werden konnten. Durch Drosselung des Zulaufes und der Verladung für verstopfte Strecken, Beschlagnahme von Kohle, Hinterstellung minder dringender Sendungen auf Seitenlinien, durch Aushilfen mit Lokomotiven, Personal und Kohle behob man für den Augenblick an einer Stelle die Schwierigkeiten; bald aber zeigten sie sich an anderer oder gleicher Stelle wieder.

Von Mitte 1917 an wurde dieses Übel chronisch. Manchmal blieb sogar die Dienstkohle der Eisenbahnen stecken. Am 23. Januar 1918 standen auf der Nordbahn 822 Wagen, am 18. Februar 4000, die man durch Beschlagnahme der Kohle für Bahnzwecke frei machte. Am 19. Mai standen wieder 916 Wagen Südbahndienstkohle auf der Nordbahn angestaut.

Und gerade um diese Zeit begann sich die «spanische Grippe» als verheerende Seuche auszubreiten; am 11. Juli 1918 waren fast 15% der Schaffner der Nordbahn krank, am 15. Oktober erkrankten — an einem Tage — 60 Stationsleiter und Verkehrsbeamte des Bezirkes Krakau. Noch ärger wütete die Seuche im Süden, wo z. B. am 13. Oktober 65% des Personals mancher Heizhäuser des Laibacher Bereiches krank gemeldet waren. Um den 20. Oktober waren fast 14% des gesamten Verkehrspersonales krank.

So wuchs die Zahl der angestauten Wagen allein auf der Nordbahn von 3556 (27. August) auf 4974 (5. September) und 8294 (4. Oktober 1918). Auch in allen übrigen Direktionsbereichen zeigten sich ähnliche Stockungen, so daß gegen Kriegsende ein Zehntel der Güterwagen stillstanden. Hätte der Krieg noch länger gedauert, so würden sich diese Verhältnisse zweifellos rasch verschärft haben.

Am 20. Oktober 1918 begannen die Meldungen über den Zusammenbruch aller Fronten.

Seuchengefahr.

Schwere Sorgen bereitete anfangs den Eisenbahnen die Gefahr ansteckender Krankheiten. Als 1914 Galizien geräumt und große Massen armer Flüchtlinge ins Hinterland befördert wurden, mußte man die größte Vorsicht walten lassen, um zu verhindern, daß sich Cholera und Flecktyphus ins Hinterland verbreiteten. Die Tatkraft, mit der man an den Fronten diese Seuchen bekämpfte, und die Sorgfalt, die man diesem Gegenstand auch im Hinterland zuwendete, haben es verhütet, daß dort Massenerkrankungen vorkamen. Und doch war man im Anfang auf recht notdürftige Aushilfsmittel angewiesen.

Einnahmen.

Wie alle Regierungen hat sich auch die österreichische bemüht, während des Krieges und nachher das Umsichgreifen der Teuerung zu verhüten oder wenigstens zu verlangsamen. Das kam insofern auch den Eisenbahnen zugute, als ihre Ausgaben infolgedessen teilweise nicht so rasch

anstiegen, als dies sonst der Fall gewesen wäre. Immerhin sind die Preise der Bau- und Betriebsstoffe im Krieg doch sehr erheblich gestiegen. Das verhältnismäßig langsame Ansteigen der Preise für Lebensmittel u. dgl. hat aber den Eisenbahnen den Vorteil gebracht, daß es die Steigerung der Gehalte und Löhne verzögerte.

Auf der anderen Seite aber hat die Politik der Erhaltung der Kaufkraft der Krone den Eisenbahnen während des Krieges und insbesondere nachher eine sehr große Belastung gebracht. Die Eisenbahntarife wurden nämlich nie rechtzeitig und meistens bei weitem nicht in dem Maße erhöht, das die Steigerung der Ausgaben erfordert hätte.

Eine insbesondere für Privatbahnen auf die Dauer unerträgliche Belastung entstand durch die Erhöhung und Ausdehnung der Eisenbahnverkehrssteuern. Nach dem Gesetz vom 19. Juli 1902 hatte eine Steuer für die Personenbeförderung bestanden, die auf Hauptbahnen 12%, auf Lokalbahnen 6% und auf Kleinbahnen 3% des Fahrpreises betrug. Die kaiserliche Verordnung vom 10. Januar 1917 erhöhte diese Sätze auf 20, 10 und 5% und führte eine ebenso hohe Gepäcksteuer (für Gepäck, Hunde und Expreßgut) sowie eine Frachtsteuer von 15% des Beförderungspreises einschließlich gewisser Nebengebühren ein. Gleichzeitig wurde ein zeitlich bis zum 31. Jänner 1920 beschränkter «Kriegszuschlag» in solcher Höhe eingeführt, daß Kriegszuschlag und Frachtsteuer zusammen höchstens 30% des Beförderungspreises ausmachten. Somit verblieben den Staatsbahnen von ihren Roheinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr hundert Hundertzwanzigstel, aus dem Güterverkehr hundert Hundertdreißigstel als eigene Einnahmen. Diese Verkehrsabgabe war in Wirklichkeit eine Besteuerung der Eisenbahnen zugunsten der Finanzverwaltung. Denn, wenn auch diese Abgaben durch die Erhöhung der Tarife im Jahre 1917 scheinbar auf die Benützer der Bahn überwälzt wurden, so nahmen sie doch den Eisenbahnen die Möglichkeit, die Zahlkraft der Bahnbenützer in einem der Steigerung der Ausgaben entsprechenden Maß für die Bahnen selbst auszunützen. Die Nettoeinnahme mußte also zu knapp werden. Unter den außergewöhnlichen Verhältnissen des Krieges und in der Hoffnung auf mindestens teilweisen Entfall dieser neuen Lasten nach seiner glücklichen Beendigung in absehbarer Zeit mußte man diese Steuern hinnehmen, nach dem unglücklichen Ausgang des Krieges aber sind sie nicht nur geblieben, sondern noch erhöht worden. Dem ist zum Teil die verzweifelte wirtschaftliche Lage der Bahnen, insbesondere der Privatbahnen, nach dem Kriege zuzuschreiben. Denn wenn man nicht zu unerträglichen, den Verkehr erwürgenden Fahrpreisen und Frachtsätzen kommen wollte, so mußten die eigenen Einnahmen der Eisenbahnen 30% unter der Höhe bleiben, die im Vergleich mit den übrigen Marktpreisen gerechtfertigt gewesen wäre. Buchmäßig macht sich die Abfuhr von dreißig Hundertdreißigstel der Roheinnahmen an die allgemeine Staatskasse auch bei den Staatsbahnen als Erhöhung ihres Betriebsabganges geltend.

Während also anfänglich die Einnahmen der Eisenbahnen durch den starken Verkehrsabfall und durch die Billigkeit des für einen großen Teil des Verkehrs anwendbaren Militärtarifs, durch die kostenlose Beförderung der Militärpersonen auf Grund ihrer Militärpapiere usw. eingeschränkt wurden, konnten sie späterhin bei wachsendem Verkehr nicht im notwendigen Ausmaß gesteigert werden und blieben weit hinter den gesteigerten Ausgaben zurück.

Ausgaben.

Die Ausgaben erlitten im ersten Kriegsjahr eine Herabsetzung infolge der Verminderung des Verbrauches an Materialien. Die Personalkosten aber stiegen schon im ersten Kriegsjahre über das Friedensausmaß, trotzdem ein Teil der Leute dem Dienst durch Kriegsdienst entzogen war und ein anderer seine Bezahlung von den Militäreisenbahnbehörden erhielt. Im zweiten Kriegsjahre zeigte sich schon eine Steigerung aller Ausgaben.

Persönliche Ausgaben.

Schon nach einigen Wochen fing die Teuerung an, sich bemerkbar zu machen und infolgedessen mußten die Bezüge der Angestellten steigen. In der Hoffnung auf eine Rückkehr zu

den alten Gehalts- und Lohnverhältnissen nach dem Krieg erhöhte man die Bezüge des Personals durch Zulagen unter verschiedenen Namen, wobei sich immer mehr das Alimentsprinzip geltend machte; Zulagen an Verheiratete und Kinderzulagen sollten vor allem die wirtschaftliche Lage der größten Familien erleichtern.

Zu dieser unmittelbaren Steigerung der persönlichen Ausgaben kamen noch allerlei mittelbare. Als die Preise zu steigen begannen und die Knappheit an Lebensmitteln, Heiz- und Leuchtstoffen und sonstigen Waren deren staatliche Bewirtschaftung und Rationierung nötig machte, mußten die Eisenbahnen bedeutende Auslagen auf sich nehmen, um ihren Leuten die Waren zu erträglichem Preis zugänglich zu machen.

Die mit der staatlichen Bewirtschaftung der Lebensmittel notwendigerweise verbundenen Erschwerungen für die Verpflegung außer Haus und das Versagen der Bahnhofswirtschaften aus der gleichen Ursache machten es nötig, für die im Dienst fern von ihrer Wohnung befindlichen Leute, die sich sonst nach Belieben verpflegt hatten, besonders zu sorgen. Über diese Vorsorgen der Eisenbahnen im Rahmen der staatlichen Lebensmittelwirtschaft, über die Personalküchen, das Kleintierzucht- und Kleingartenwesen und ähnliche Vorsorgen wird später berichtet werden. Die Kriegshilfsmaßnahmen haben schließlich die gesamten Personalkosten um mehr als 50% der ordentlichen Personalauslagen gesteigert.

Eine Steigerung der ordentlichen persönlichen Ausgaben erwuchs mittelbar aus dem Umstande, daß man, als der Verkehr wieder stieg, mit den zurückgebliebenen Bediensteten nicht mehr das Auslangen finden konnte und zu Neueinstellungen schreiten mußte. Diese neu eingestellten Leute aber entsprachen geistig und körperlich meist nicht den Anforderungen, die man im Frieden zu stellen gewohnt war. Teilweise waren es ganz junge, noch nicht kriegsdienstpflichtige Leute, denen der Ernst für einen so verantwortungsvollen Beruf fehlte, teilweise waren es Leute, die in kriegsdienstpflichtigem Alter standen, aber dienstuntauglich waren, oder, die das kriegsdienstpflichtige Alter schon überschritten hatten. Als auch solche minderwertige Arbeitskräfte nicht mehr in genügender Zahl zur Verfügung standen, begann man Frauen im Eisenbahndienst zu verwenden. Da diese sämtlichen unter der Not der Zeit angeworbenen Menschen den Dienst nicht so gut zu versehen vermochten, wie dies in Friedenszeiten gefordert wurde, ergab sich eine Verschlechterung und Verringerung der durchschnittlichen Leistung und hieraus wieder die Notwendigkeit, für die gleiche Arbeitsleistung mehr Leute einzustellen als im Frieden.

Sachliche Ausgaben.

Die Steigerung der sachlichen Ausgaben begann später und schritt langsamer vor. Am raschesten fand dieses Steigen natürlich bei Einfuhrgütern statt, die sich infolge der Schwierigkeit der Beschaffung auf gefährlichen Wegen und fortschreitender Wertverminderung der österreichischen Krone empfindlich verteuerten. Nicht ganz so schnell stiegen die Preise inländischer Industrieerzeugnisse. Unter ihnen stiegen wieder jene am raschesten, bei denen der Krieg die Friedensnachfrage gesteigert hatte sowie solche, bei deren Herstellung Einfuhrgüter oder viel Kohle erforderlich waren. In vielen Fällen vereinigten sich aber Preissteigerungen, Güteverminderung und Erhöhung des Verbrauches derart, daß die Ausgaben ganz unverhältnismäßig anwuchsen. Dies trifft am schärfsten bei der Kohle zu.

Diebstähle und Beraubungen.

Endlich muß hier auch noch eine betrübliche Erscheinung sittlichen Verfalls besprochen werden, die den Eisenbahnen während des Krieges in steigendem Maße Sorgen bereitet und Kosten verursachte. Als im Jahre 1915 und 1916 die allgemeine Not immer höher stieg, begann die Achtung vor dem Eigentum besonders dann zu schwinden, wenn es sich um unmittelbar verwendbare oder leicht verkäufliche Gegenstände handelte, wie Lebensmittel u. dgl. Seit dieser Zeit kamen auch bei den Eisenbahnen häufig Diebstähle vor. Die Sache begann hauptsächlich mit

der Beraubung von Lebensmittelsendungen und mit Verschleppung der Kohle. Die Eisenbahnbediensteten, die, von dem täglichen Jammer in ihren Familien und vom Hunger im wahrsten Sinne des Wortes, getrieben, sich Verfehlungen zuschulden kommen ließen, indem sie sich von Eier-, Obst-, Fleisch- und anderen Lebensmittelsendungen anfangs nur geringe Mengen für den eigenen Bedarf aneigneten, sind aber nicht nur nach dem alten Sprichwort durch die Gelegenheit zu Dieben geworden, sondern sie wurden es hauptsächlich durch das böse Beispiel anderer; insbesondere die vielen Sendungen zur Überwachung beigegebenen militärischen Begleiter befaßten sich mit Eisenbahnraub, indem sie die ihrem Schutze anvertrauten Güter angriffen und verkauften. Immer häufiger wurden dann nachts, ja sogar am Tage, auf Stationen stehende, nicht genügend bewachte Wagen und Magazine erbrochen und beraubt. Diese Diebstähle nahmen sehr rasch an Umfang und Zahl zu, und in den letzten Kriegsjahren haben in dieser Beziehung grauenhafte Zustände geherrscht. In einzelnen Fällen organisierten sich in der Umgebung großer Städte ganze Räuberbanden, die langsam fahrende oder vor Signalen aufgehaltene Kohlenzüge plünderten, ja bei Prag hat sich mehrmals der Fall ereignet, daß Signale von den Räubern selbst auf «Halt» gestellt und die so zum Stillstand gebrachten Züge beraubt wurden.

Diese Unsicherheit bei der Beförderung und Lagerung von Gepäck und Frachtgütern wurde schließlich nach dem Kriege sogar bis zu einem gewissen Grade sanktioniert, indem den Bahnen die Haftung erleichtert wurde. Die Folge dieser Unsicherheit war teilweise wieder ein Ansteigen des Personenverkehrs, da viele Leute, die ein Anrecht auf irgendeine Fahrpreisbegünstigung hatten, oder wie die Eisenbahner, gebührenfrei reisen konnten, oder über die nötigen Mittel und die nötige Zeit verfügten, es vorzogen, selbst ganz kleine Mengen Lebensmittel persönlich zu holen oder zu überbringen, anstatt sie der Post oder der Eisenbahn anzuvertrauen. Auch die «Hamsterfahrten» vermehrten sich dadurch außerordentlich und die Überfüllung der Personenzüge wurde erheblich dadurch gesteigert, daß die Reisenden alles Gepäck mit sich ins Abteil zu nehmen trachteten.

Zustand bei Kriegsende.

Der Krieg ließ die Eisenbahnen Altösterreichs in einem Zustande zurück, der sich etwa folgendermaßen kurz kennzeichnen läßt:

Die Verwaltung selbst war so ziemlich unberührt geblieben, so daß die Nachfolgestaaten den Betrieb der ihnen zufallenden Anteile an den alten österreichischen Staatsbahnen ohneweiters fortführen konnten; auch die Moral des Personals war noch so kräftig, daß es trotz des Zerfalles der Monarchie noch die Glanzleistung der Rückbeförderung der aufgelösten Armeen vollbringen konnte. In diesen Beziehungen hat der Krieg erst in der Nachkriegszeit mittelbar, hauptsächlich durch seine politischen, wirtschaftlichen und sozialen Folgen höchst verderbliche Wirkungen gezeitigt. Technisch waren die Eisenbahnen sehr schwer geschädigt; doch sie konnten, anfangs zwar nur mühselig, nach wenigen Jahren aber schon fast vollständig das Verkehrsbedürfnis befriedigen.

Wirtschaftlich waren sie so sehr zerrüttet, daß in einigen Nachfolgestaaten die Möglichkeit der Beibehaltung der Staatlichen Betriebsführung fraglich war.

Die österreichischen Staatsbahnen, die 1913 einen Betriebsüberschuß von 196 Millionen Kronen abgeworfen hatten, schlossen das Betriebsjahr Mitte 1917 bis Mitte 1918 mit einem Betriebsabgang von 120 Millionen ab, der 1913 zur Ergänzung der Tilgung und Verzinsung des Anlagekapitals nötige Staatszuschuß von 50,9 Millionen stieg 1917/18 auf 3481 Millionen, die Betriebszahl (Betriebsausgaben in Hundertteilen der Gesamteinnahmen) von 77,9 auf 108,5.

Alles was hier über die wirtschaftliche Lage der Bahnen gesagt worden ist, hat seine volle Entwicklung erst in der Nachkriegszeit erfahren. Es wäre daher ganz falsch, wollte man die furchtbaren Folgen des Weltkrieges für die altösterreichischen Eisenbahnen nach dem Zustand im Augenblick des Zusammenbruches beurteilen. Diese Wirkungen werden erst klar, wenn man in einer Nachkriegsgeschichte auch die ersten Jahre nach dem Krieg in die Betrachtung einbezieht.