

**Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

**Denkschrift über das Oldenburgische Eisenbahnwesen**

**Eisenbahn-Direktion Oldenburg**

**Oldenburg, [1892?]**

Der äußere Betrieb.

**urn:nbn:de:gbv:45:1-20742**

### Der äußere Betrieb.

Am Tage der Betriebseröffnung verkehrten auf der Strecke Oldenburg=Bremen drei, auf der Strecke Oldenburg=Wilhelmshaven zwei gemischte Züge täglich in jeder Richtung.

Die gemischten Züge der Bremer Strecke erwiesen sich für die Bewältigung des Güterverkehrs bereits im ersten Betriebsjahre als unzureichend. Man schritt zur Einlage von Bedarfsgüterzügen, um indessen auch diese schon sehr bald durch täglich verkehrende Güterzüge zu ersetzen. Dagegen konnte den Bedürfnissen des Güterverkehrs auf der Strecke Oldenburg=Wilhelmshaven durch die Einlage eines dritten gemischten Zuges (8. April 1868) vorerst noch entsprochen werden und reichten die gleichen Maßnahmen, drei gemischte Züge in jeder Richtung, auch für die am 15. Juni 1869 eröffnete Strecke Oldenburg=Leer aus. Erst vom Jahre 1871 an verkehrten auf allen Strecken regelmäßige Güterzüge. Die Lage derselben ergab sich damals aus der rein praktischen Erwägung der möglichsten Ersparung an Maschinen und Personal, die der Personenzüge bei feststehender Anzahl derselben aus der möglichst weitgehenden Berücksichtigung der Bedürfnisse des Lokalverkehrs innerhalb eines Spielraumes, welchem die zu gewinnenden Anschlüsse der Nachbarbahnen kaum Grenzen auferlegten. Hatte man doch bei der Betriebseröffnung der beiden ersten Oldenburgischen Linien lediglich mit den Anschlußzügen der Strecke Geestemünde=Wunstorf zu rechnen und war der Personenübergang bei unentwickeltem Verkehre ein so geringfügiger, daß man selbst um Uebergangszeiten bis zu zwei Stunden sonderlich Sorge sich nicht zu machen brauchte. Maßgebend waren mehr oder weniger nur die Anschlüsse von und nach Hannover und diese wurden mit den für den Lokalverkehr günstig gelegten Zügen erreicht.

Mit Eröffnung der Strecken Hude-Brake (1873) und Brake-Nordenham (1875) d. h. mit dem durch sie eröffneten Anschluß an den Seeverkehr und mit dem Hinzutritt der Anschlüsse in Osnabrück und Neuschanz (1876) mußte zwar die Regelung des Güterverkehrs eine schwierige werden und der gesammte Betrieb ein verändertes Bild annehmen, aber das Maximum aller regelmäßigen Züge täglich betrug im Jahre 1878 auf der Strecke Oldenburg-Bremen immer erst sieben in jeder Richtung und abgesehen von vereinzelt eingelegten Sondergüterzügen und den allerdings damals schon für den Viehverkehr im Herbst zu leistenden Sonderzügen in nicht unerheblicher Anzahl, ergab sich für das genannte Jahr nur folgende täglich regelmäßig wiederkehrende Gesamtleistung:

Es verkehrten täglich 1878 in jeder Richtung auf der Strecke	Anzahl der			Zusammen
	Per- sonen= Züge	ge- mischten Züge	Güter= Züge	
Oldenburg-Bremen . . . . .	4	—	3	7
Oldenburg-Leer . . . . .	4	—	2	6
Oldenburg-Wilhelmshaven . . . . .	3	1	2	6
Oldenburg-Quakenbrück . . . . .	1	1	2	4
Quakenbrück-Osnabrück . . . . .	2	1	2	5
Hude-Nordenham . . . . .	2	1	1	4
Sever-Wilhelmshaven . . . . .	—	3	—	3
Leer-Neuschanz . . . . .	3	1	—	4
Zusammen	19	8	12	39

Das obige Beispiel entspricht dem Betriebsjahre der über die Entwicklung der Oldenburgischen Eisenbahnen ausgearbeiteten Denkschrift anläßlich des fünfundsanzwanzigjährigen Regierungsjubiläums Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs. Stellen wir diesen Daten die des Vorjahres der in Veranlassung der fünfundsanzwanzigsten Zusammenkunft der Freien Vereinigung verfaßten Denkschrift und die des laufenden Sommerfahrplanes gegenüber, so ergibt sich für das Jahr 1888:

Es verkehrten täglich 1888 in jeder Richtung auf der Strecke	Anzahl der			Zusammen
	Per- sonen= Züge	ge- mischten Züge	Güter= Züge	
Oldenburg=Bremen . . . . .	6	—	3	9
Oldenburg=Leer . . . . .	5	—	1	6
Oldenburg=Wilhelmshaven . . . . .	4	—	2	6
Oldenburg=Quakenbrück . . . . .	4	—	2	6
Quakenbrück=Osnabrück . . . . .	4	—	1	5
Hude=Nordenham . . . . .	3	1	1	5
Fever=Wilhelmshaven . . . . .	—	6	—	6
Leer=Neuschanz . . . . .	3	2	—	5
Zusammen	29	9	10	48

Außer diesen regelmäßigen Zügen enthält der Fahrplan täglich 38 Bedarfszüge zusammen in beiden Richtungen und sind denselben mit Eröffnung der Vollspurnebenhahnen hinzugetreten in jeder Richtung:

Althorn=Lohne . täglich 3 gemischte Züge

Essen=Löningen . " 2 " "

Fever=Carolinensiel " 3 " "

Dagegen beziffert sich die gleiche Leistung im fünfundzwanzigsten Jahre nach der Betriebseröffnung der ersten Oldenburgischen Eisenbahn auf denselben Strecken wie folgt:

Es verkehrten täglich 1892 in jeder Richtung auf der Strecke	Anzahl der			Zusammen
	Per- sonen= Züge	ge- mischten Züge	Güter= Züge	
Oldenburg=Bremen . . . . .	9	—	4	13
Oldenburg=Leer . . . . .	6	—	2	8
Oldenburg=Wilhelmshaven . . . . .	6	—	3	9
Oldenburg=Quakenbrück . . . . .	5	—	3	8
Quakenbrück=Osnabrück . . . . .	5	—	2	7
Hude=Nordenham . . . . .	6	—	8*)	14
Fever=Wilhelmshaven . . . . .	1	6	1	8
Leer=Neuschanz . . . . .	3	2	1	6
Zusammen	41	8	24	73

\*) Von den 8 Güterzügen verkehrt ein Zug nur auf der Strecke Hude-Brake und dienen drei Züge dem regelmäßigen Kleintransport zwischen Kleinenfiel und Neuenwege, sowie ein Zug dem gleichen Transporte zwischen Hammelwarden und Südende; der letztere ist unter Oldenburg-Wilhelmshaven in den dafür aufgeführten drei Güterzügen abermals mitgezählt worden. Die zur Vergleichung zu ziehende Anzahl Züge ermäßigt sich demgemäß unter Abrechnung der auch für die Jahre 1878 und 1888 nicht eingerechneten Materialzüge auf 68.

Daneben werden täglich in jeder Richtung auf den Strecken:

Uhlhorn-Bohne	.	4	gemischte Züge
Essen-Löningen	.	4	" "
Sever-Carolinensiel	.	5	" "

gefahren und enthält der Fahrplan außer diesen regelmäßigen Zügen noch 62 Bedarfszüge, von welchen jedoch an einem und demselben Tage immer nur einige wenige und überschläglich vereinzelt höchstens etwa 16 Züge (3 Lloydzüge und 2 Sonderviehzüge mit den entsprechenden Leerzügen) gefahren werden. Von vorgenannten regelmäßigen und Bedarfszügen beginnen, endigen oder passiren auf der Station Oldenburg 105, auf der Station Hude 90 Züge in beiden Richtungen. Innerhalb des eigenen Bahnnetzes werden 64 Personenanschlüsse erreicht bezw. aufgenommen, der Personenzugfahrplan enthält über 150 Anschlüsse der Nachbarbahnen.

Die Zusammenstellungen ergeben also eine Steigerung der Anzahl der regelmäßig täglich verkehrenden Züge im Zeitraume der letzten dreizehn Jahre um fast das Doppelte. Legt man dem Vergleich indessen nicht den Fahrplan des Jahres 1878, sondern die nach eingetretenem Rückgang des Verkehrs eingeschränkten, hier nicht erörterten Fahrpläne der folgenden Jahre zu Grunde, so übersteigt die Anzahl der regelmäßigen Züge des laufenden Fahrplanes die der Fahrpläne der Jahre 1879, 1880 u. um mehr als das Doppelte.

Es kann nicht die Absicht sein, die gleichen Daten für sämtliche Betriebsjahre hier wiederzugeben, dieselben sind zum größten Theile der Festschrift anlässlich der fünfundsamzigsten Zusammenkunft der Freien Vereinigung in bildlicher Darstellung angehängt

und in ihrer Fortsetzung bis auf den heutigen Tag der vorliegenden Schrift in gleicher Ausfertigung angefügt worden. Ebenso darf auf die Aufzählung der Leistungen des Betriebes für besondere Zwecke, für Bade-, Lloyd-, Vergnügungsverkehr und Kleinmeliorationen verzichtet werden. Die Ausführungen mögen vielmehr hier auf eine Erörterung derjenigen allgemeinen Gesichtspunkte und Umstände beschränkt bleiben, welche die Veranlassung des Inhalts des heutigen Fahrplanes gewesen sind. Der Schluß, daß die doppelte Anzahl Züge ohne Weiteres die Bewältigung doppelt größeren Verkehrs zur Voraussetzung habe, ist fehlsam. Nicht minder unberechtigt wäre die Forderung, daß das Verhältniß der Betriebskosten zur Gesamteinnahme ein bestimmter, im wirthschaftlich günstigsten Jahre ermittelter Quotient zu bleiben habe, und diesen der Bemessung der Anzahl der Züge zu Grunde zu legen. Denn abgesehen davon, daß die Betriebskosten durch Zufälligkeiten beeinflusst werden, deren Aufwand, wie beispielsweise durch Verschiebung von Unterhaltungsarbeiten von einem zum anderen Jahre und die Erfüllung gesetzlicher Vorschriften über die Führung kostspieliger Einrichtungen in späteren Jahren größer, als in den Vorjahren werden können, hängt das Verhältniß im Wesentlichen einerseits von dem Grade der Ausnutzung von Personal und Betriebsmaterial, andererseits von dem Umfange der unaufschiebbaren größeren Unterhaltungsarbeiten des Schienengestänges ab. Der erste Summand dieses Verhältnisses wird so lange abnehmen, als Verkehrssteigerungen durch vorhandene Kräfte noch bewältigt werden können, aber steigen, sobald neuer Verkehr neues Personal und Material kostet, der zweite Summand ist naturgemäß in den ersten Jahren des Betriebes ein geringerer, als zu Zeiten, in welchen zuerst die Nothwendigkeit größerer Auswechselungen von Schienen und Schwellen sich geltend macht und muß in den Jahren, in welchen unter der berechtigten Voraussetzung mehr oder weniger gleich guter Qualität und gleichmäßiger Abnutzung dieser Materialien der größte Theil derselben gleichzeitig zur Auswechslung gelangen wird, eine außerordentliche Höhe selbst erreichen. In diesem Stadium befindet sich seit einigen Jahren die Mehrzahl der Oldenburgischen Vollbahnen. Immerhin aber wird die Anzahl der Züge zu dem Bruttogewinn des Verkehrs in einem angemessenen Verhältnisse stehen müssen,

und das ist für die Oldenburgischen Bahnen insofern der Fall, als die Einnahmen eines sparsamen Betriebes im Jahre 1878 mit 3 652 835 *M.* im vorigen Jahre auf etwa 6 274 000 *M.*, also thatsächlich etwa im Verhältniß der Anzahl der auf den gedachten Hauptstrecken beförderten Züge von 39:68 gestiegen sind. Die Anzahl der regelmäßig verkehrenden Züge des vorigen Jahres und dieses Jahres ist fast genau dieselbe.

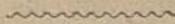
In die Höhe der Bruttoeinnahmen des vorigen Jahres sind zwar sowohl die Bruttoerträgnisse der 1878 noch nicht betriebenen Nebenbahnlinien, als auch die zum Theil durch besondere Züge für besonderen Verkehr, so namentlich den Lloydverkehr, erzielten Einnahmen eingerechnet, während die Anzahl der 1878 noch geführten Züge angesichts der ungünstigen Betriebsergebnisse in den folgenden Jahren eine noch größere Einschränkung erfuhr. Aber ein Reisender, welcher vordem in gemischtem Zuge auf sechszig Kilometer Wegeslänge 3 Stunden zu verbringen hatte und auf seine Erkundigungen dahin aufgeklärt wurde, daß der nächste, etwas beschleunigte Zug derselben Richtung schon in reichlich 9 Stunden abgehe, und solche Einrichtungen ertrug, hält heute schon die Reise in einem vereinigten Personen- und Güterzuge für eine unverantwortliche Zumuthung der Eisenbahnen. Die Züge müssen getheilt werden und an Stelle eines einzigen, beiden Zwecken dienenden Zuges der früheren Fahrpläne weist der heutige Fahrplan deren zwei getrennte Züge auf. Die Meinung, daß man dem Bedürfnisse des Personenverkehrs gegenwärtig noch mit nur drei Zügen in jeder Richtung gerecht werden und daß mit der Verweigerung eines vierten Zuges erheblich gespart werden könnte, ist kaum noch zu vertreten; man hält dafür, daß es mindestens vier Züge in jeder Richtung sein müssen. Der zunehmende Verkehr und die Forderung raschmöglicher Abfertigung desselben auf den Uebergangsstationen erheischt Trennung von Lokal- und Durchgangs-Personenverkehr, also abermalige Theilung des vormals beiden Verkehren dienenden einen Zuges in zwei Züge. Die größeren Geschwindigkeiten bei festliegenden knappen Anschlüssen der Hauptzüge der Anschlußbahnen und deren Fortsetzungen im internationalen Verkehr setzen der Belastung der Personenzüge durch Vieh und Eilgut solch enge Grenzen, daß neben diesen Personenzügen und an Stelle von Bedarfszügen, regelmäßige Eilgut-

züge gefahren werden müssen. Die Maßnahmen zur Beschleunigung des Wagenumlaufs im Interesse der Beseitigung zeitweiligen Wagenmangels und für die Bewältigung des immer eiliger und gesteigerten Verkehrs von Land zu Wasser und umgekehrt, sie können gleicherweise und naturgemäß nur in einer Vermehrung der früher für den Güterverkehr gefahrenen regelmäßigen Züge ihren Ausdruck finden. Während das Verkehrsbedürfnis bei Eröffnung des Betriebes der ersten Oldenburgischen Bahnen und erst recht zur Zeit des vorübergehenden Niederganges der Betriebseinnahmen ein so geringes war, daß die Rangirgeschäfte auf das Eintreffen der Güterzüge oder der im vereinzelt Bedarfsfälle abzufahrenden Maschinen warten konnten, ist heute pünktlichste Erledigung dieser Arbeiten die Vorbedingung des Gelingens überhaupt, da verzögerte Abhilfe unmittelbaren Schaden und Nachtheil der davon betroffenen Interessenten und Unregelmäßigkeiten zur Folge haben müßte, welche als solche nicht nur unliebsam empfunden, sondern auch die Sicherheit des Betriebsdienstes in Frage stellen würden. Die dafür erforderlichen und für die Personenbeförderung ausgenutzten Fahrten haben im Besonderen die Möglichkeit der erheblichen Steigerung der Anzahl der Züge auf der Bremer Strecke gewährt.

Zwar stellt ein Theil der vorhandenen Personenzüge einen Versuch dar, den Verkehr zu beleben und neuen Verkehr entstehen zu lassen, einen Versuch, welcher selbstverständlich in Bezug auf seinen Erfolg sorgsam zu beobachten und ev. einzustellen ist, während Bade- und Kleizüge einem vorübergehenden Bedürfnisse Rechnung tragen und von der Bildfläche des Fahrplans mit dem im Voraus zu übersehenden Aufhören dieses Bedürfnisses wieder verschwinden werden. Die größere Mehrzahl der Züge entspricht aber den gesteigerten Anforderungen, bezw. sind es Züge, die ihre Entstehung Umständen verdanken, welche auf gewissen Stationen aus vorerwähnten Gründen die Anwesenheit von Betriebs-Material und Personal zu bestimmter Stunde erfordern und deren Absendung von der Centralstation dorthin bedingen, weil der Aufwand des Vorhaltens von besonderen Betriebsmitteln am Orte selbst ein ungleich größerer sein würde.

Die Summe des zu verantwortenden Aufwandes des Betriebes an Zugkilometern ergab sich bei Eröffnung der Olden-

burgischen Bahnen als eine einfache Funktion des Verkehrsbedürfnisses allein, aber heute und seit längerer Zeit bereits ergibt sich dieser Aufwand als die Summe aus den für das gesteigerte Verkehrsbedürfniß an sich erforderlichen Leistungen und denjenigen besonderen Veranstaltungen, welche die Voraussetzung der möglichst geordneten und gesicherten Durchführung der ersteren sind. Wie weit man mit letzteren zu gehen hat, in welchem Maße hier mit besonderen Zügen nachgeholfen werden muß, um des Erfolges sicher zu sein, dafür giebt es eine mathematische Formel nicht. Das Maß derselben ist ein wechselndes, wächst aber mit dem Verkehr in ungleich größerem Verhältniß und ist unter sonst gleichen Umständen auf eingleisiger Bahn naturgemäß größer, als auf zweigleisiger. — Die Eisenbahn-Direktion ist bestrebt gewesen, solchen Anforderungen durch Mittel gerecht zu werden, welche den Zweck so ökonomisch wie möglich erfüllen und während der fünfundzwanzig Jahre des Bestehens ihrem Grundsatz treu geblieben: Nicht luxuriös ausgestattete Züge, nicht übertriebene Geschwindigkeiten, aber vermehrte Fahrgelegenheiten für billiges Geld sind die geeignetsten Mittel zur Hebung des Verkehrs und damit der Rentabilität der Bahn.



## Betriebsmittel.

(Lokomotiven und Wagen.)

Bei Ausrüstung der ersten Oldenburgischen Bahnen mit Betriebsmitteln wurde, wie beim Bau der Bahnen selbst, der Grundsatz befolgt, selbst erhebliche Abweichungen von dem Hergebrachten und derzeit Ueblichen nicht zu scheuen. wenn eine gewissenhafte Prüfung annehmen ließ, daß sie den vorliegenden Verhältnissen und im Besonderen den Anforderungen eines möglichst sparsamen Betriebes bei übrigens voller Zweckmäßigkeit entsprechen würden. Auf diese Weise ist in der Bauart der Lokomotiven und Wagen, besonders der ersteren, manches Eigenartige und Neue entstanden, von dem bei dem gegenwärtigen Rückblick auf die vergangenen 25 Jahre sich wohl behaupten läßt, daß es im Wesentlichen sich gut bewährt habe. Man wird hinzufügen müssen: glücklicher Weise; denn für die Technik vornehmlich liegt erst in der Erfahrung die letzte Instanz, welche über die wirkliche Zweckmäßigkeit entscheidet.

Das Wesen dieser Schrift und die Beschränktheit des Raumes gestatten es nicht, auf bezügliche Einzelheiten des Näheren einzugehen; es mögen deshalb nur einige Hauptpunkte hier kurze Erwähnung finden.

### 1. Lokomotiven.

Bei dem Entwurf der Lokomotiven mit Tender wurde zunächst das Ziel verfolgt, mit nur einer Hauptgattung derselben auszukommen und mit dieser sowohl Personenzüge, wie auch Güterzüge zu befördern. Der zu erwartende mäßige Verkehr und die günstigen Bahnverhältnisse erleichterten die Lösung dieser Aufgabe. Die Vortheile der einheitlichen Bauart bestanden in der dadurch