

Bericht über die 26. Fachtagung der Betriebsleiter-Vereinigung Deutscher Privateisenbahnen und Kleinbahnen am 11. und 12. November 1932 in Hannover (Auszug)

TOP 3 c) Betriebskosten des Eva-Schienenomnibusses

Herr Wehrspan (Vorsitzender der Betriebsleiter-Vereinigung und Direktor der Hafenbetriebsges. Wanne-Herne mbH):

„(...) Dann bitte ich, jetzt die Ausführungen über die Betriebskosten des Eva-Schienenomnibusses vorzubringen.“

Herr Kohlmeyer (Kleinbahnamt der Provinz Hannover):

„Meine Herren! (...) Dann will ich Ihnen etwas über den Schienenomnibus der Waggon-Fabrik Wismar sagen, der jetzt seit Anfang Juni also bis Ende Oktober fünf Monate, in Betrieb ist. Abschließend kann man ja noch nicht sehr viel sagen, aber man hat doch schon ein Bild über die allgemeine Bewährung. Es werden monatlich 5.000 km von dem Wagen zurückgelegt. Bis jetzt sind 25 000 km geleistet. Hierbei haben sich Reparaturkosten – es handelt sich ja um ein neues Fahrzeug – eigentlich noch nicht eingestellt. Es ist nur einmal die Kupplung nachgesehen, und es sind sonstige verhältnismäßig kleine Arbeiten ausgeführt, die ungefähr 150,- Rmk. gekostet haben. Die Betriebskosten für den Schienenomnibus stellen sich – man muß ja im wesentlichen noch auf die theoretische Berechnung zurückgreifen – bei 60.000 km Benutzung im Jahr auf rd. 23 Pfg. pro km, mit Kapitaldienst, Abschreibung usw., also unter Berücksichtigung aller Unkosten. Dazu kommt noch die wesentliche Schonung des Oberbaus, durch die geringe Abnutzung des nur rd. 6 t schweren Wagens.

Man muß bei Einsetzung eines solchen Wagens natürlich den Fahrplan entsprechend der Eigenart des Fahrzeugs einrichten. Es wird z. B. sehr häufig der Einwand erhoben, man habe auf einer bestimmten Teilstrecke eine größere Anzahl Leute zu befördern, die der Schienenomnibus nicht fasse. Das läßt sich durch Änderung des Fahrplanes m. E. wohl in den meisten Fällen regeln, indem man den Fahrplan an den Stellen verdichtet, wo der Verkehr es erfordert. Bei der geringen Zahl der Betriebsausgaben pro km ist so etwas ohne weiteres zu machen. Die Einsetzung dieses Wagens stößt eventuell anfangs auf Schwierigkeiten, und zwar wegen der Mitnahme von größeren Stückgütern oder Vieh. Das Personal muß sich jedoch daran gewöhnen, daß man Schweine und Rindvieh, da sie im Schienenomnibus nicht zu befördern sind, den Güterzügen bzw. gemischten Zügen mitgeben muß. Das heißt also, daß das Personal etwas mehr überlegen muß.

Interessant dürfte es sein, daß die Eisenbahndirektion Saarbrücken, die den 2. und 3. bisher bestellten Wagen in etwa 6 – 8 Wochen bekommt, wie ich hörte, den Betrieb einer Nebenbahnstrecke

unter Benutzung des Schienenomnibusses mehr dem Straßenbahnbetrieb anpassen will, indem ohne Signale auf Sicht gefahren wird. Man sieht also, daß die Art des Fahrzeugs geistig eine gewaltige Umstellung bei unseren Eisenbahn- und Kleinbahnbetrieben ergibt.

Zusammenfassend kann ich sagen, daß sich der Wagen durchaus bewährt hat. Wie sich die Sache im Winter macht, wird man noch abwarten müssen, aber wenn man, darüber sind wir uns klar, bei starkem Schneefall, Schwierigkeiten bekommt, dann setzt man eben einen Dampfzug ein. Das kann man in Kauf nehmen, wenn man berücksichtigt, daß man das ganze Jahr über billig fährt und die wenigen Kilometer, die da voraussichtlich in Frage kommen, können ruhig etwas teurer sein. Der Wagen kostet je nach Ausführung 22 – 25.000,- Rmk. Wir fahren nur 3. Klasse, die 3. Klasse ist aber gepolstert. Man muß heute den Fahrgästen schon etwas anbieten.“

(...)

Herrn Wehrspan:

„Ich (...) stelle jetzt alles zur Aussprache.“

Herr Witthöft (Vereinigung Vorpommersche Kleinbahnen und Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn):

„Kollege Kohlmeyer (...) ist offenbar jetzt zu dem neuen Wagen übergegangen, der zweifellos große Vorzüge hat, billig zu beschaffen und billig im Betrieb ist. Aber es ist bei den meisten Kleinbahnen nicht möglich, den Personenverkehr vom Güterverkehr in vollem Umfang zu trennen. Wir müssen in der Lage sein, Stückgüter, Milch und auch Fahrräder mitbefördern zu können; das ist mit diesem Wagen nicht möglich. Ich habe mich mit Wismar in Verbindung gesetzt und die Frage aufgeworfen, ob man nicht einen kleinen Anhänger mitgeben könne. Die Antwort war, ‚das ist nicht möglich‘. Ich befürchte, daß aus diesem Grunde die allgemeine Einführung scheitert. Ich möchte gerade an die Maschinenkollegen die Bitte richten, sich dieser Frage besonders zu widmen. Es ist für die meisten Kleinbahnen notwendig, daß sie mit dem Wagen Milch und Stückgut mitbefördern müssen.“

(...)

Herr Mumme (Westfälische Landes-Eisenbahn):

„Meine Herren, es ist zweifellos für die Privateisenbahnen und Kleinbahnen bei der ungünstigen Wirtschaftslage von größter Bedeutung für die Personenbeförderung ein billiges Verkehrsmittel im Betriebe zu haben. Wir sind daher mit Interesse dem Vortrag des Kleinbahnamtes Hannover über die Betriebskosten des auf der Strecke Lüneburg-Soltau eingestellten Schienen-Omnibusses gefolgt. Bei der kurzen Betriebsdauer ist natürlich ein Urteil über die Bewährung nicht möglich.

Ich kenne die Bauart des Wagens nicht, meine Ausführungen sind daher ganz allgemeiner Art.

Wie Sie soeben vom Kollegen Witthöft hörten, kommen für seinen Betrieb Wagen in Betracht,

mit denen es möglich ist, auch die Milchbeförderung mit zu übernehmen, d. h. mit kleinen Anhängern zu fahren.

Nach meinen langjährigen Erfahrungen darf nicht wieder der große Fehler in der Bauart gemacht werden, der den ersten Triebwagen anhaftete, dieselben waren zu leicht gebaut, den Anforderungen des Betriebes nicht gewachsen.

Die Kräfte, welchen Schienenfahrzeuge ausgesetzt sind, lassen sich nicht mit denen der Landstraße vergleichen, sie sind erheblich größer, der Schienen-Omnibus muß sich daher auch in der Bauart den Eisenbahnbetriebsmitteln anpassen, um doch mindestens eine Lebensdauer von 10 Jahren zu haben.

Ich kann nur wiederholen, was ich immer vertreten habe, jedes Schienenfahrzeug muß kräftig gebaut und mit einer den Betriebsverhältnissen angepaßten Maschinenleistung ausgerüstet sein. Die Erfahrungen mit den Triebwagen haben mir Recht gegeben.“

Herr Oppermann (Bentheimer Eisenbahn und Kleinbahn Lingen-Berge-Quakenbrück):

„Ich stimme dem, was Herr Kollege Witthöft ausgeführt hat, insofern zu, daß der Wismarsche Schienenomnibus, wie er jetzt in Lüneburg läuft, nur geeignet ist für Betriebe, die einen so schwachen Personenverkehr haben, daß sie entweder in dem Wagen ein besonders abzutrennendes Abteil oder die jeweils hintere Plattform dazu benutzen können, in geringem Umfang auch Güter, Fahrräder und dergleichen mitzunehmen. Für Bahnen, die einen stärkeren Personenverkehr haben, so daß sie das gesamte Fassungsvermögen des Wagens nur für den Personenverkehr benötigen und infolgedessen nicht gleichzeitig Güter usw. mehr mitnehmen können, ist der Wagen, wie er jetzt besteht, nicht ohne weiteres geeignet.

Für meinen Betriebe habe ich mich sehr eingehend mit dieser Sache beschäftigt. Dabei ergab sich, daß bei den Streckenteilen, für die ich den Wagen einsetzen wollte, auch gelegentlich Spitzenleistungen im Personenverkehr vorhanden sind, die an bestimmten Tagen dazu zwingen würden, anstelle des Schienenomnibusses einen leichten Dampfzug laufen zu lassen. Damit ist die Rentabilität des Schienenomnibusses in Frage gestellt. Die Waggonfabrik Wismar hat sich daraufhin eingehend mit der Prüfung beschäftigt, ob der Wagen für die Mitnahme eines ganz leichten Anhängers noch vervollständigt werden kann. Das setzt voraus, daß die Motorleistung etwas erhöht wird, was, soweit ich unterrichtet bin, die Firma Ford glaubt machen zu können. Die Anhängerfrage selbst wird, wenn die jetzt im Gange befindlichen praktischen Versuche die theoretischen Ermittlungen bestätigen, wohl gelöst werden können. Die Waggonfabrik Wismar ist zur Zeit dabei, einen leichten Anhänger von nur 2,5 – 3 Tonnen Eigengewicht zu konstruieren, der für 25 bis 28 Personen Platz bietet. Wenn dieser Anhänger bei voller Besetzung, allerdings bei Bahnen, die nicht stärkere Steigungen als 1 : 40 haben, von dem Schienenomnibus mitgeführt werden kann, dann ist meines Erachtens die ganze Frage für einen großen Teil unserer Privat- und Kleinbahnen gelöst.

Es muß nicht hinzugefügt werden, daß manche Verwaltungen nicht nur auf die Mitnahme von Fahrrädern, Gütern, Milch usw. sondern auch auf die Postbeförderung Rücksicht nehmen müssen. Wenn diese Bahnen den leichten Anhänger bekommen, dann sind sie in der Lage, entweder in dem Anhänger auch ein Abteil für die Postbeförderung einzurichten, und können den Wagen bei den Fahrten, die nur geringen Personenverkehr haben, ohne Anhänger laufen lassen.

Ich denke, daß bis zu unserer nächsten Tagung die Versuche mit den Anhängern so weit gediehen sind, daß Ihnen endgültige Ergebnisse mitgeteilt werden können.

Dann noch etwas zu den Ausführungen von Herrn Kollegen Meyer über die Frage der Beheizung von Schienenomnibussen. Da habe ich einige Bedenken, daß die Fahrzeuge allein mit der von ihm erwähnten Frischluftheizung an kalten Tagen genügend geheizt werden können. Die Anwendung dieser Heizung allein muß dazu führen, daß im Winter bei den ersten Fahrten morgens oder nach längeren Betriebspausen der Wagen fast eiskalt dem Publikum vorgesetzt wird. Auch bei Strecken mit einer geringen Maschinenleistung also im Gefälle, kann bei gewissen Kältegraden die nötige Erwärmung allein kaum genügend erreicht werden, man kommt daher meines Erachtens nicht daran vorbei, außerdem noch eine weitere Heizung, wie sie jetzt verschiedentlich für Autobusse angeboten wird, vorzusehen."

(...)

Herr Uflacker (Anhaltische Landeseisenbahngemeinschaft):

„Der Omnibusbetrieb auf einer Schienenbahn läßt sich nicht immer ohne weiteres zur Bedienung des Personenverkehrs einführen, um einen ähnlichen Betrieb wie bei einem Omnibusbetrieb auf der Landstraße zu erreichen. Bei den Schienenbahnen kann die Zugzahl nicht sehr groß sein, meistens wird eine Zugzahl von 10 – 12 Zügen dem Verkehrsbedürfnis genügen müssen. Wir müssen bei den Schienenbahnen damit rechnen, daß bei einer Anzahl von Zügen Gepäckstücke, Expreßgut, Milchkannen, Fahrräder usw. befördert werden können. Morgens, mittags und abends muß bei den Zügen eine derartige Beförderungsmöglichkeit bestehen. Den Zwischenverkehr könnte ein Schienenomnibus bewältigen, bei dem die Mitnahme von Gepäck nur in beschränktem Umfang möglich ist. Wir können auch nicht den Betrieb so führen wie den Omnibus auf der Landstraße, der vielleicht 30 oder 40 Personen befördern kann. Wollen mehr Reisende mitfahren, werden sie bis zum äußersten hineingepfercht, und das Publikum läßt sich das auch meistens gefallen.

Die Schienenbahnen müssen für den Spitzenbetrieb frühmorgens und abends genügend Plätze bereithalten, sie müssen für ausreichende Beleuchtung und Beheizung sorgen. Was würden für Beschwerden und Klagen in den Zeitungen erscheinen, wenn das nicht geschieht? Wie würden sich die Aufsichtsbehörden dazu stellen? Also so allgemein kann man den Schienenomnibus nicht

als Allheilmittel betrachten. Zur Bedienung eines Anschluß- und Zwischenverkehrs wird er aber sicher gute Dienste leisten.

Will man den ganzen Betrieb auf Triebwagenverkehr umstellen, so sind dafür erst mal erhebliche Geldmittel erforderlich, deren Verzinsung und Tilgung mit 10 Prozent anzusetzen sind. Hinzu kommen noch die Rücklagen in den Erneuerungsfonds, die etwa 6 Prozent des Anlagekapitals betragen. Im ganzen sind für 50.000 RMk. Anlagekapital jährlich 8.000 RMk. aufzubringen. Für diesen Betrag können schon eine Menge Kohlen und Personalkosten bestritten werden, zumal die Dampfzugbetriebsmittel meistens abgeschrieben sind. Man hat also vor Beschaffung von Triebwagen oder Schienenomnibussen genau zu untersuchen, welche Ersparnisse anzunehmen sind und ob die Neuinvestierung des Kapitals dazu führt, den an die Landstraßen abgegebenen Verkehr wieder der Schienenbahn zuzuführen. Die Verhältnisse werden bei den einzelnen Bahnen sehr verschieden liegen, was für den einen zweckmäßig ist, kann für den andern gefährlich sein. Mein Standpunkt, den ich in dieser Frage immer vertreten habe, ist der: Der verantwortliche Betriebsleiter hat alle Fragen des Betriebs, des Verkehrs, der Streckenverhältnisse, die Unterhaltungsmöglichkeiten in der Werkstatt genau zu untersuchen und demnach seine Entscheidung zu treffen. Die Betriebskosten für den Schienenomnibus der Soltauer Kleinbahn werden mit 23 Pfg. angegeben. Mangels Unterteilung dieser Ausgaben kann man dazu keine abschließende Stellung nehmen. Das Landeskleinbahnamt in Hannover wird gebeten, darüber nähere Angaben zu machen."

(...)

Herr Kohlmeyer:

„Ich wollte nur auf die Anfrage von Herrn Uflacker antworten, daß bei der Betriebskostenberechnung die Verzinsung, Amortisation, Unterhalt des Fahrzeuges, Brennstoffverbrauch, also alles, was zum Betrieb gehört, berücksichtigt ist. Natürlich liegen die Erfahrungen noch nicht so genau vor, aber man weiß doch, was die Unterhaltung eines Ford-Motors kostet, und die Brennstoff- und Bedienungskosten liegen auch fest. Man kann daher wohl erwarten, daß diese Zahlen zutreffen werden.“

(...)

Herr Hahne (Landeskleinbahnamt Hannover):

„Zum Schienenomnibus Wismar möchte ich folgendes sagen: Die von Herrn Witthöft angeschnittene Frage der Mitnahme eines Anhängers ist bereits von Herrn Oppermann ausführlich beantwortet. Die Mitnahme eines Anhängers und zwar eines leichten einachsigen Anhängers ist bereits heute möglich. Ich möchte alle die Herren, die noch keine Gelegenheit hatten, den Schienenomnibus von Wismar zu besichtigen, einladen, ihn anzusehen. Heute wird vielleicht keine Zeit mehr dafür sein. Aber vom Landeskleinbahnamt wird sich dies vielleicht morgen ermöglichen lassen. Ich bitte die Herren, die Interesse haben, sich an mich zu wenden.“

(...)

Herr Höflein (Humboldt-Deutzmotoren AG):

„(...) Dem Dieselmotorbauer fällt es auf, daß die bisher beschafften Schienen-Omnibusse in Deutschland offenbar ausschließlich mit Benzinmotoren ausgerüstet sind. Es ist nicht einzusehen, warum man sich die außerordentlich wirtschaftlichen Vorteile des Dieselmotors nicht zu eigen machen will.

Ein Ford-Benzinmotor kostet etwa RMk. 750,-, ein gleich starker Dieselmotor wird etwa RMk. 5.000,- kosten. Der Mehrpreis von RMk. 4.250,- dürfte jedoch schon bei etwa 30.000 km Fahrstrecke amortisiert sein, so daß also auch wenn der Benzinmotor kostenlos geliefert würde, dem Dieselmotor der Vorzug zu geben wäre.

Auf keinen Fall ist jedoch einzusehen, warum ausgerechnet Ford-Motoren für die in Deutschland entwickelten Schienen-Omnibusse Verwendung finden sollen. Es wäre z. B. für deutsche Fabrikanten völlig unmöglich, einer amerikanischen Eisenbahnverwaltung deutsche Motoren zu verkaufen.“

(...)

Herr Wehrspan:

„Wir haben jetzt eine eingehende Aussprache gehabt und werden demnächst noch darauf zurückkommen. Wir schließen diese Erörterungen.“

(Die nachträglich mitgeteilte Wirtschaftlichkeitsberechnung wird hier eingefügt.)

Wirtschaftlichkeitsberechnung für den Schienen-Leichtbau-Omnibus Wismar mit 2 40-PS-Motoren für eine jährliche Fahrstrecke von 60.000 km.

Anschaffungspreis ca. RM 25.000,-
Verzinsung: 7 % von RM 25.000 = RM 1.750,-
Abschreibung

1. Maschinenanlage
20 % vom RM 6.000 = RM 1.200,-

2. Wagenteil
5 % vom RM 19.000 = RM 950,-

Unterhaltung (erfahrungsgemäß im Mittel)
5 % von RM 25.000 = RM 1.250,-

Betriebsstoff

1. Brennstoff: 20 Ltr./100 km
(1 Ltr. = 0,30 RM) = RM 3.600,-

2. Schmieröl: ca. 6 Ltr./100 km
(1 Ltr. = 0,8 RM) = RM 290,-

Bedienung: Führer einschl. sozialer Lasten und für Reinigung des Wagens = RM 4.800,-
RM 13.840,-

Daraus kosten: 13.840/60.000 = rd. 0,23 RM/km

In der vorstehenden Rechnung sind die allgemeinen Betriebskosten wie Gleis- und Bahnhofunterhaltung, Personalkosten für Strecken und Bahnhofsbeförderung, allgemeine Verwaltungskosten, nicht enthalten. Nicht berücksichtigt sind ferner der Altwert der Wagen und der Maschinenanlage.