

Die Verkehrswege und ihre Betriebsmittel in Gegenwart und Zukunft.

Im Niederösterreichischen Gewerbeverein hielt am letzten Freitag anlässlich der stattgehabten Vollversammlung Regierungsrat Leopold Ritter von Stodert einen Vortrag über das Thema: „Die Verkehrswege und ihre Betriebsmittel in Gegenwart und Zukunft“. Im Rahmen seiner weit ausgreifenden Ausführungen fanden selbstverständlich die modernsten Betriebsmittel, Automobil und Flugzeug, gebührend breiten Raum. Das Kapitel vom Automobilwesen leitete der Vortragende mit einer Erinnerung an den Oesterreicher Siegfried Markus ein, der den Ruhm für sich in Anspruch nehmen darf, den ersten brauchbaren Kraftwagen gebaut zu haben. Schon im Jahre 1861 hat er den ersten, im Jahre 1875 seinen zweiten Kraftwagen konstruiert. Leider sei diese Tatsache im Ausland noch viel zu wenig bekannt. Ritter v. Stodert richtete daher einen Appell an den Niederösterreichischen Gewerbeverein, die Verdienste von Siegfried Markus weiteren Kreisen zu verkünden und damit Oesterreich die Priorität der Erfindung des durch einen Explosionsmotor betriebenen Kraftwagens zu wahren. Einen weiteren entscheidenden Schritt tat dann Gottlieb Daimler, der den leichten Explosionsmotor für Traktionszwecke dienstbar machte. Aber erst im Jahr 1898 wurde auf Anregung des damaligen Hauptmannes (jetzt Obersten) Robert Wolf, des Erfinders der Schwinge, bei der Daimlermotoren-Gesellschaft in Cannstatt der erste für den Transport schwerer Lasten bestimmte Kraftwagen gebaut.

Im weiteren Verlaufe seines Vortrages beleuchtete Ritter v. Stodert die Bedeutung des Kraftfahrwesens für die Gegenwart und eröffnete mannigfache Aussichten für die Zukunft. Auf dem Gebiete regelmäßiger Personen- und Güterbeförderung harren des Automobils noch große wirtschaftliche Aufgaben. Speditoren werden sich in ausgedehntem Maße des Kraftwagens zur Beförderung von Gütern über mäßige Entfernungen bedienen. Auch die Einführung regelmäßiger Kraftwagenbetriebe für Gütertransporte bilde eine der großen Aufgaben nach Friedensschluss. In eingehender Weise beschäftigte sich der Vortragende dann mit dem staatlichen regulären Personenverkehr mittels Kraftwagen. Er gedachte unseres ehemaligen Eisenbahnministers Ludwig Wrbna, der klar erkannt hatte, daß man an Stelle wenig rentabler Lokalbahnlinien mit weit größerem wirtschaftlichem Nutzen Kraftwagenlinien einrichten könnte. Diese Idee wurde dann von Generalpostdirektor Dr. Wagner Ritter v. Jauregg in großem Maße aufgenommen und innerhalb verhältnismäßig kurzer Zeit mit glänzendem Erfolge durchgeführt. Die Einrichtung regelmäßiger Postautomobillinien sowie die Schaffung einer einheitlichen Postautomobiltypen sind das verdienstvolle Werk Wagners v. Jauregg und seines technischen Beraters, des Oberbauates Mntán.

Nach einer kurzen Uebersicht über die Postautomobillinien Bayerns und Preußens erwähnte Ritter v. Stodert auch die gleislosen Bahnen nach dem System Stoll, wie sie in Oesterreich-Ungarn eingeführt sind, die deutschen Systeme von Schiemann und Lloyd, ferner die jetzt im Kriege so vielfältige Verwendung von Automobilen, die durch Auswechseln der Räder für das Befahren von Schienenwegen geeignet gemacht werden. In gleicher Weise wurde der Vortragende der Verdienste gerecht, die Oesterreich auf dem Gebiete der Verbesserung militärischer Zugwagen ge-

bühren. In erster Linie gedachte er des Erzherzogs Leopold Salvator, der von Anbeginn der automobilistischen Bewegung deren Bedeutung für das Heereswesen erkannt und ihre Ausgestaltung gefördert hat. Durch den schon vor Jahren erprobten Vierräderantich hat sich Erzherzog Salvator auch als Erfinder in erfolgreicher Weise betätigt. Hervorragende Verdienste erwarb sich auch Feldzeugmeister Leopold Adler v. Schleyer um das gesamte militärische Kraftfahrwesen, desgleichen auch um die militärische Motorluftschiffahrt. Bei Erörterung der Vorzüge des Vielachsenantriebes kam der Vortragende auf die bewährte Erfindung von Oberst Tlaskal (1905, damals noch Generalstabshauptmann) und von Generalstabsobers Landwehr v. Pragenau zu sprechen, dessen Lastzüge unter der so erfolgreichen Mitwirkung des Herrn Direktors Porsche von der Oesterreichischen Daimlermotoren-A. G. hergestellt wurden.

Eine kurze Erwähnung der Seil- und Schwebelbahnen schuf einen ungefähren Uebergang vom Automobil zur Motorluftschiffahrt. Ritter v. Stodert glaubt, daß die vor dem Kriege gewährte Freizügigkeit der Flugzeuge in Zukunft mancherlei Einschränkungen erfahren dürfte. Man werde zur Verhinderung von Schmuggel und Nichtbeachtung der Landesgrenzen eigene Grenz-, Zoll- und Polizeiwachposten in den Lüften schaffen müssen. Jedenfalls werden wichtige Gesetze zur allgemeinen internationalen Regelung des Luftverkehrs notwendig

werden, ebenso ein Haftpflichtgesetz für Flieger, ferner auch grundlegende Normen für das Luftfliegen und Ausweichen, ähnlich wie man es seinerzeit (und auch jetzt noch) für den Verkehr auf den Landstraßen anstrebte. Im Zivilverkehr sei dem Flugzeug noch eine große Rolle zu spielen bestimmt, zunächst vielleicht bei der Postverwaltung, dann aber auch im regelmäßigen Personentransportdienst. Ritter v. Stodert schloß seinen Vortrag mit dem Hinweis auf die Wichtigkeit der modernen Ausgestaltung aller unserer Verkehrswege und Betriebsmittel. Nur so könnten wir jene Stellung im Weltverkehr gewinnen, die Oesterreich-Ungarn und speziell Wien in früheren Jahrhunderten eingenommen hatte.