

[Der Verkehr und die Fahrbetriebsmittelindustrie.] In Friedensjahren haben sonst zu diesem Termine die Bahnverwaltungen besondere Vorbereitungen zur Sicherstellung des Waggonbedarfes für die kommende Rübenkampagne und die Zeit der Kohlentransporte getroffen. Es ließ sich bereits ermessen, welche Anforderungen an den Fahrpark gestellt würden, und ob es notwendig sein würde, ihn durch Anmietung von Waggonen bei den Wagenleihgesellschaften zu vermehren. Neuer sind derartige Erwägungen aus dem Grunde nicht erforderlich, weil die Staatsbahnen die Verfügung über das ganze rollende Material besitzen, die Waggonleihanstalten ihre normalen Typen bereits zur Gänze vermietet haben und überdies der Fahrpark der Staatsbahnen durch die fortlaufende Fertigstellung neuer Waggonen auf Grund früherer Bestellungen eine Vermehrung erfährt. Eine Zeit haben einzelne Wagenleihanstalten daran gedacht, ihren Fahrpark auch während der Kriegszeit in größerem Maßstabe zu vermehren. Sie sind aber ebenso wie verschiedene Private von diesem Plane wohl aus dem Grunde abgekommen, weil die Waggonfabriken mit der Durchführung der staatlichen Bestellungen bis tief in das nächste Jahr hinein beschäftigt sind und private Aufträge nur in zweiter Linie berücksichtigen. Außerdem sind während der Kriegszeit die Preise für Waggonen namhaft gestiegen und die Erhöhung der Eisenpreise, die sich in den letzten Monaten vollzog, hat eine weitere Verteuerung in den Kosten der Herstellung von Wagen für private Rechnung gebracht.