

## Der Wagenmangel.

\* Köln, 25. Nov. Die Königliche Eisenbahn-Direktion teilt folgendes mit:

Die außerordentliche Inanspruchnahme der Güterwagen für unmittelbare oder mittelbare Zwecke der Heeresverwaltung macht es gegenwärtig der Eisenbahn unmöglich, den Bedarf an bedeckten und auch offenen Wagen für andere Güter vollständig zu befriedigen. Da es nun von höchster Wichtigkeit ist, die rechtzeitige Heranschaffung der Lebensmittel, insbesondere für die großen Städte und Industriegebiete, unbedingt sicherzustellen, wird es Pflicht der Verkehrtreibenden, alle Kräfte aufzubieten, um durch schnelle Entladung den Wagenumlauf und dadurch die Wagengestellung zu verbessern. Leider muß immer wieder festgestellt werden, daß die Empfänger nicht innerhalb der festgesetzten Fristen für Entladung sorgen. Die Verzögerungen sind oftmals ganz erheblich. Zum Teil bleiben auch die Wagen längere Zeit stehen, bevor mit der Entladung begonnen oder ihre Weiterbeförderung nach andern Bahnhöfen verfügt wird. Dadurch wird die baldige Wiederverwendung der Wagen für neue Sendungen verhindert, mithin die Allgemeinheit geschädigt. Die Verzögerungen wirken aber auch nachteilig auf die gesamte Güterbewegung und Betriebsführung der Eisenbahnen. Wir verkennen nicht, daß die Entladung und Abfuhr der Güter mit der erwünschten Schnelligkeit nicht immer leicht ist, weil es vielfach an Arbeitskräften und Zugtieren mangelt. Es ist aber Vorsorge getroffen, daß militärische Hilfe durch Bestellung von Leuten und Gespannen geleistet wird. Die Vorsteher der Güterabfertigungen werden diese im Benehmen mit den Empfängern auch an den Orten, wo keine Garnison ist, vermitteln. Ebenso können zur Überwindung der gegenwärtigen Entladeschwierig-

keiten Schüler herangezogen werden. Die rechtzeitige Entladung wird vielfach auch durch zu starken Zulauf von Gütern für denselben Empfänger, namentlich die Gemeindeverwaltungen und industriellen Werke, behindert. Hier könnten die Empfänger durch bessere Anpassung der Zufuhr den Entladeschwierigkeiten vorbeugen oder wenigstens die weitere Zufuhr rechtzeitig einschränken. Es bedarf hierzu nur einer Benachrichtigung an die Eisenbahndirektion, damit die betr. Bahnhöfe telegraphisch angewiesen werden, vorläufig keine weiteren Ladungen zur Beförderung anzunehmen. Unter den jetzigen Verhältnissen kann auf Erstattung von Wagenstandgeld nicht gerechnet werden. Sollte eine Besserung nicht eintreten, so muß auch eine Erhöhung der Standgelder in Erwägung gezogen werden. Insbesondere müßte dies für die Bahnhöfe geschehen, auf denen Ladefristüberschreitungen häufiger vorkommen, und neben der Schädigung des Wagenumlaufs betriebliche Nachteile (Überfüllung der Gleise, Erschwerung des Verschiebedienstes usw.) entstehen. Wir geben uns der Erwartung hin, daß die Verkehrtreibenden angesichts der vorhandenen Schwierigkeiten und der Wichtigkeit der Sache alles tun werden, um durch schnelle Be- oder Entladung der Wagen zur baldigen Beseitigung des jetzt herrschenden Wagenmangels beizutragen.

WTB Berlin, 24. Nov. Die Bezugsvereinigung der deutschen Landwirte in Berlin weist aus Anlaß wiederholter Zuwiderhandlungen darauf hin, daß Ackerbohnen und Pelusken, auch zu Speisezwecken, gemäß der Verordnung vom 5. Oktober 1916 nur an sie bzw. ihre Kommissionäre und deren Ankäufer abgesetzt werden dürfen, und daß jeder anderweitige Verkauf unter Strafe gestellt ist.

WTB Berlin, 25. Nov. (Telegr.) Die Trockenkartoffel-Verwertungsgesellschaft m. b. H. (Teka) teilt mit, daß die Versorgung mit Dextrin in Zukunft folgendermaßen geregelt wird: Der Verbraucher hat sich unmittelbar — oder soweit er bisher die Lieferung mit Kartoffelstärkemehl durch Vermittlung einer besondern Stelle (Verteilungsstelle, Berufsorganisation) beantragt hat, durch diese von der Teka Bezugschein zu beschaffen. Aus Grund derselben kann er die zugeteilte Menge Dextrin entweder unmittelbar von einer Verteilungsstelle oder durch Vermittlung eines Händlers beziehen. Eine Verantwortung für den Verbraucher tritt beim Bezug durch Händler nicht ein.