

Der Eisenbahnmaterialebedarf im Kriege.
 Aus Sachtreue erhalten wir über den Materialebedarf und Materialersatz im Eisenbahnbetrieb während des Krieges folgende Darstellung: In der großen Deutlichkeit wird zumeist nur dem Investitionsbedarf der Eisenbahnen besondere Beachtung geschenkt. Handelt es sich doch dabei, wie zum Beispiel bei dem vollenden Material, bloß um eine sehr geringe Anzahl von Artikeln, so daß mit Rücksicht auf den großen Umfang der Bestellungen und die Kostspieligkeit der Beschaffung die Aufwendungen für jede einzelne Art von Fahrbetriebsmitteln gewaltige Ziffern darstellen. Im Vergleich mit diesen erscheinen die sonstigen, auf tausenderlei von Sachgütern sich zersplitternden Auslagen sehr geringfügig. Und doch ergeben sie in ihrer Gesamtheit ganz erhebliche Beträge. So werden beispielsweise für das jetzige Verwaltungsjahr die sachlichen Ausgaben der Staatseisenbahnverwaltung bei der Bahnaufsicht und bei der Bahnerhaltung mit rund 66 Millionen Kronen, im Stations- und Fahrdienste mit 18 Millionen Kronen, im Zugförderungsdienste mit 103 Millionen Kronen, im Werkstättendienste mit 43 Millionen Kronen usw. veranschlagt. Nach Hinzurechnung der präliminierten außerordentlichen Aufwendungen für bauliche Herstellung von 50 Millionen Kronen und für Fahrbetriebsmittelbeschaffung von 244 Millionen Kronen zeigt sich die Konsumtionstätigkeit der Staatsbahnen in höchst ansehnlicher Gestalt, wenn auch deren Bedeutung für die Volkswirtschaft erst nach Friedensschluß, nach dem Aufhören der Kriegskonjunktur, in volle Geltung treten kann. Die Lieferungen der Staatsbahnen werden mit ganz vereinzelt nebenfälligen Ausnahmen nur im Inlande vergeben. Trotzdem wurden zur Herstellung der gelieferten Erzeugnisse naturgemäß sehr viel ausländische Stoffe verwendet. Das ist nun während des Krieges anders geworden. Die Absperrung vom Weltmarkte hat auch den Bahnbetrieb zur ausgiebigen Benützung von Ersatzmitteln gezwungen. So werden beispielsweise Feuerbüchsen von Lokomotivkesseln, die bisher fast ausschließlich aus Kupfer angefertigt wurden, aus Flußeisen erzeugt. Viele Bestandteile des Laufwertes, der Hilfsmaschinen, der Brems-, Heiz- und Beleuchtungseinrichtungen an Lokomotiven, Tendern und Wagen, die früher aus Bronze oder Messing bestanden, werden jetzt aus Eisen hergestellt. Eiserner Aufschrifttafeln, Türklinen und Beschläge er-

sehen die bisher aus Bronze oder Messing angefertigten. Auch mit Zinn muß sehr häuslicher gewirtschaftet werden. Deshalb verwendet man bei Herstellung der Lagerachsen, in denen die Radachsen laufen, statt der bisher üblichen Zinnlegierung nur Zink und Blei, ohne daß dadurch die Sicherheit des Betriebes, für die die Beschaffenheit der Achselager von grundlegender Bedeutung ist, auch nur im geringsten gefährdet wäre. Durch derartige Maßnahmen wurde nicht nur der unentbehrliche Metallbedarf der Staatsbahnen gedeckt, sondern es konnten auch große Kupfermengen der Heeresverwaltung zur Verfügung gestellt werden. Der Gebrauch und die Zusammensetzung von Schmiermitteln haben eine außerordentliche Veränderung erfahren. So war es unter andern notwendig, die Temperatur des überhitzten Dampfes bei Heißdampflokomotiven herabzusetzen, da Öle mit einem genügend hohen Entflammungspunkte nicht mehr zu beschaffen sind. Kautschuk bildete bisher das einzige brauchbare Material für die meisten Kupplungen (der Brems- und der Zugbeheizung) sowie für die verschiedenen Spritz- und Füllschläuche. Die in den Werkstätten der Staatsbahnen nach dem Verfahren von Keller aus Papier hergestellten Schläuche bieten hierfür teilweise Ersatz. Im Waggonbau wurden ausländische Hölzer durch einheimische ersetzt; wegen der geringeren Länge des inländischen Hartholzes mußten gewisse Werkstücke aus Einzelteilen zusammengefügt werden. Die Kasten gerippe der gedeckten Güterwagen werden nicht mehr aus Holz, sondern aus Eisen verfertigt; die Untergestelle, Zug- und Stoßvorrichtungen werden verstärkt. Der Leinwandüberzug der Wagendächer, der nur unter Verwendung einwandfreier Deckfarben möglich ist, wurde durch sorgfältig verbundene Blechtafeln ersetzt. Auch die Beleuchtung der Personenwagen konnte nicht mehr in der bisherigen Weise aufrechterhalten werden. Paraffinlampen boten vielfach einen allerdings nicht vollkommenen Ersatz für die hellen Gasflammen. Fast unbeeinflusst blieb die elektrische Waggonbeleuchtung, die sich durch ihre Unabhängigkeit von allen ortsfesten Anlagen bewährt hat, da für jeden Wagen der erforderliche Strom in einer mit der Radachse in Verbindung stehenden Dynamomaschine erzeugt, oder einer mitgeführten, von dieser Maschine gespeisten Speicherbatterie entnommen wird. Für Leder, Textilwaren, Leinwandtapeten usw. werden vielfach minderwertigere Ersatzstoffe (zum Beispiel Papiergewebe) verwendet, die durch entsprechende Anpassung an die Bedürfnisse des Wagenbaues immerhin gebrauchsfähig gestaltet werden. Diese Beispiele ließen sich noch reichlich vermehren. Zwar werden viele Ersatzmittel in späteren Friedensjahren verschwinden. Aber auch diese werden während der Uebergangswirtschaft entsprechende Dienste leisten, viele Importe entbehrlich machen können und dadurch die Wiederherstellung unserer Währung erleichtern. Zahlreiche Ersatzmittel sind aber von bleibendem Wert. Deren Herstellung wird zur besseren Ausnützung inländischer Produkte führen und in Anbetracht des erheblichen Bedarfes der Eisenbahnen der heimischen Volkswirtschaft in hohem Maße zugute kommen.