

Zur Wagennot auf den österreichischen Eisenbahnen.

(Von besonderer sachmännischer Seite.)

Durch die kriegerischen Ereignisse ist aus dem auf den österreichischen Eisenbahnen schon zu normalen Zeiten wiederholt aufgetretenen Mangel an Güterwagen ein schleichendes Uebel geworden, das gerade im jetzigen Zeitpunkt durch die Rübencampagne, den Obst- und Kartoffelverkehr sowie durch den großen Kohlenverbrauch im Zusammenhang mit den Vorgängen auf dem italienischen Kriegs-

schauplatz eine wesentliche Verschärfung erfahren hat, ohne daß man sich der Hoffnung hingeben könnte, bereits am Höhepunkt der Entwicklung dieses Übels angelangt zu sein. Die sonst angewandten landläufigen Abhilfemittel der Ladestrukenförmung, der Zwangsentladung durch die Eisenbahn verfahren zufolge nicht genügend vorhandener und nicht ausreichend genährter Arbeitskräfte sowie zufolge Mangels an Besspannungen zum größten Teil; nicht viel anders steht es mit der Aushilfe mit Militärarbeitern. Eine gründliche Behebung dieser die Volkswirtschaft außerordentlich schädigenden Erscheinung liegt außerhalb des Bereiches der Möglichkeit, und können im nachstehenden daher nur einige Mittel zur teilweisen Vinderung des Übels vorgeschlagen werden.

1. Durch einen peremptorischen, durch keinerlei Ausnahmeverfügungen zu durchbrechenden Auftrag der Eisenbahnaufsichtsbehörde müssen alle jene Güter, deren Beförderung ohne nennenswerte wirtschaftliche Schädigung unterbleiben kann, vom Eisenbahntransport für Kriegsdauer und für die Zeit der Demobilisierung ausgeschlossen werden. Hierzu gehören: Pflanzpflanzen, Obstbaumsehlinge, Obsttreibern und alle Erzeugnisse von Feuerungsmaterial (zum Beispiel Brennholze), letztere schon deshalb, weil der Wagenpark zur Verführung der Kohle und des Brennholzes bei weitem nicht ausreicht. Die Uebertretung dieses Verbotes ist für Verfrächter und Eisenbahnorgane unter empfindliche Strafe zu stellen. Für die Zeit der nächstjährigen Obsterte wäre ein allgemeines Verbot, frische Pflaumen ohne Verpackung (in loser Schüttung) zu versenden, in Aussicht zu nehmen, da dieser Artikel erfahrungsgemäß zum größten Teil im verbrauchsfähigen Zustande am Bestimmungsort einlangt. Ebenso sind auszuschließen: Pflastersteine und Schotter, letzterer nur insoweit, als er nicht für Eisenbahnzwecke erforderlich ist.

2. Seitens der Militärverwaltung dürfen Verpflegsartikel aller Art (lebendes Vieh, Konserven, Futter) erst verladen werden, wenn die Möglichkeit des Abtransportes in unmittelbarer Nähe gerückt ist. Zum Zwecke der Ueberwachung einer ökonomischen Wagengebarung sind bei allen größeren Militärverpflegsmagazinen im Eisenbahntransport- und Wagendienst ausgebildete Eisenbahnbeamte zu exponieren, die angesichts des beschränkten Personalstandes der Bahnverwaltungen durch Rückbeurlaubungen vom Militärdienst zu gewinnen wären. Ihre Funktion wäre bei der derzeitigen Wagennot mindestens ebenso wichtig wie jene der Eisenbahnlinienkommandanten.

3. Einen außerordentlich ungünstigen Einfluß auf den Wagendienst nehmen weiter nachträgliche Verfügungen der Absender oder Dispositionen der Empfänger über das Weiterrollen von Wagenladungen, da hiedurch immer größere oder geringere Wagensteckzeiten erwachsen, was unbedingt vermieden

13./XII. 1918 238
werden muß. Diesfalls ist besonders hervorzuheben, daß Wirtschaftsvereinigungen, auch politische Landes- und Bezirksbehörden für den Kreis der von ihnen zu Versorgenden Nahrungsmittel oder Feuerungsmaterial an ihre Adresse und an den Ort ihres Sitzes kommen lassen und erst auf die Benachrichtigung von dem Einlangen der Sendungen mit einer Neuaufgabe nach dem eigentlichen Bestimmungsort vorgehen, statt schon ab Fabrik oder ab Grube nach dem eigentlichen Bestimmungsort zu disponieren. Die hiedurch hervorgerufenen Wagenstillager betragen in jedem einzelnen Falle mindestens mehrere Stunden, was sich, insbesondere bei schlechter Postverbindung, auf Tage steigern kann.

4. Als eines der größten Hindernisse eines raschen Wagenlaufes stellt sich der Verkehr von und ab Schlepfbahnen (Industriegleisen, Privatanschlüssen) dar. Wenn es im allgemeinen möglich sein wird, einen in einer Station beladen eingelangten Eisenbahngüterwagen nach acht bis zehn Stunden entleert wieder ins Rollen zu bringen, so erleidet jeder solche Wagen im Falle seines Ueberganges auf eine Schlepfbahn, auf die ja nur zu gewissen Zeiten Bedienungsfahrten gemacht werden können, ein weiteres Stillager von mindestens sechs Stunden. Da die wirtschaftliche Zweckmäßigkeit, ja vielleicht sogar Not-

wendigkeit der Privatanschlussgleise außer jedem Zweifel steht, die Eigentümer solcher Gleise die Bahnverwaltungen jedoch nur für die Kosten der Güterbeförderung auf den Gleisen, die Benützung des Bahngrundes und die Erhaltung des Gleises entschädigen, wäre es nach Vorstehendem nur recht und billig, die Eigentümer von Privatanschlussgleisen, die statt eigener Wagen jene der Bahnen benützen, nach Analogie der Lokalbahnunternehmungen zur Beitragsleistung zum Wagenpark des anschließenden Bahnunternehmens heranzuziehen, und dies um so mehr, als die Zahl der Schlepfbahnen in Oesterreich rund 2500 beträgt und von den im Jahre 1913 auf den österreichischen Eisenbahnen beförderten Gütern in einer Menge von 150 Millionen Tonnen rund 60 Millionen Tonnen von Anschlussgleisen herrühren oder auf solche übergegangen sind.

Ein Bild, in welchem Maße die Privatgleisebesitzer zur Wagenbeschaffung herangezogen werden könnten, ergibt nachstehende Proportion: $x:146,000$ (Zahl der offenen und gedeckten Lastwagen der österreichischen Eisenbahnen) = 60 (auf Schlepfbahnen beförderte Güter, in Millionen Tonnen) : 150 (auf den österreichischen Bahnen beförderte Güter, in Millionen Tonnen) = 1489 (Länge der Schlepfbahnen) : $24,489$ (Betriebslänge der österreichischen Bahnen einschließlich Industriegleisen). Der für x ermittelte Wert, rund 3500, stellt die Zahl der offenen und gedeckten Güterwagen dar, welche die Gesamtheit der Privatgleisebesitzer auf ihre Kosten zu beschaffen, zu erhalten und den österreichischen Bahnen zur Verfügung zu stellen hätten. Die Aufbringung der hierfür erforderlichen materiellen Mittel von rund 20 Millionen Kronen wäre aus Vereinfachungsgründen einem ad hoc zu gründenden Verbands der Schleppegleiseinhaber zu überlassen.