

Kriegszentralen und Transporte.

Ein Vorschlag.

Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel wird in der jetzigen Phase des Krieges naturgemäß immer geringer. In keinem der kriegsführenden Staaten können infolge der Inanspruchnahme der Industrie für Seereschwede und aus zahlreichen sonstigen Gründen durch Verbesserungs-, Erneuerungs- und Ergänzungsarbeiten die durch die überaus starke Inanspruchnahme der Verkehrsmittel verursachten Schäden wieder ausgeglichen werden. Da aber der Militärverkehr in vollem Maße bewältigt werden muß, so bleibt naturgemäß für den Zivilpersonen- und, was viel wichtiger ist, für den Zivilgüterverkehr immer weniger übrig. Wir müssen uns daher in der kommenden Herbst- und Winterperiode, gleichgültig, ob der Krieg noch andauern oder der Friedenszustand bereits hergestellt sein wird, auf viel weitergehende Beschränkungen gefaßt machen, als sie in dem abgelaufenen gleichartigen Zeitraum vor sich gegangen sind. Um den vielleicht sehr ernststen Gefährdungen, die daraus dem auch in Kriegzeiten auf dem Verkehrsweesen aufgebauten Wirtschaftsleben erwachsen könnten, rechtzeitig zu begegnen, müssen die Güterversendungen planmäßig verringert werden, und zwar:

1. durch Vermeidung aller überflüssigen Transporte und

2. durch Zurückstellung der weniger dringlichen vor den dringlicheren Beförderungen.

Die Durchführung einer solchen Maßnahme ist und kann — dies möge zur Behebung eines weitverbreiteten Irrtums besonders betont werden — keineswegs die Aufgabe der Transportunternehmungen sein, als die bei den Mittelmächten jetzt hauptsächlich die Bahnen in Betracht kommen. Die Bahn kann nicht beurteilen, ob, um nur irgendein Beispiel anzuführen, eine weithin zu befördernde größere Sendung irgendeines kostspieligeren Dachbedmaterials, die überdies auf einer mit Güterladungen überfüllten Strecke zu laufen hätte, im Grunde genommen unterbleiben könnte, weil vorderhand gewöhnliche Dachpappe, die aus einem der Baustelle weit näherliegenden Ort auf einer wenig benützten Seitenstrecke leicht zu beschaffen wäre, den gleichen Dienst leisten würde. Die Bahn kann auch nicht wissen, ob etwa eine Bierlieferung dringlicher ist als die gleichzeitig aufzugebende Spiritus- oder Rohölforderung. Ihre Aufgabe ist die Bewältigung des vorhandenen Verkehrs nach Maßgabe der vorhandenen Verkehrsmittel, wobei in der Regel (im Seilaut- sowie im Nachtgutverkehr) der Zeitpunkt der Aufgabe für die Reihenfolge der Beförderung ausschlaggebend ist. Genau so, wie die Bahn nicht prüfen kann, ob das Reisemotiv dieser oder jener Person eine größere oder geringere Berechtigung hat; sie befördert bei einer beschränkten Passagieranzahl grundsätzlich den, der sich zuerst seinen Wagenplatz gesichert hat. Von dieser Regel wird in Kriegzeiten allerdings eine Ausnahme gemacht: die Notwendigkeit, die Kohlentransporte für die Zivilbevölkerung im allgemeinen zu vermindern, damit der unbedingt notwendige Kohlenbedarf gedeckt werden könne, führte dazu, daß von einer besonderen Stelle, der Kohlenversorgungs-kommission, bei der auch die Kohleninteressen und die Bahnen vertreten sind, auf den Grund der Versendung eingegangen wird. Kohle, die zum Beispiel für Verpflegsanstalten oder für Spitäler erforderlich ist, wird früher befördert als die für andere Zwecke erforderliche Kohle. Eine derartige Stelle wäre aber auch im Hinblick auf die anderen Gütertransporte erforderlich. Dies um so mehr, als durch die Errichtung von zahlreichen „Kriegszentralen“ das sichere, auf Mischlichkeitsgründen aufgebaute Zueinandergehen der einzelnen Wirtschaftssubjekte naturgemäß aufgehoben ist. In der Transportfrage arbeiten die einzelnen Zentralen ganz unabhängig voneinander; die eine weiß in der Regel nicht, was die andere zur Versendung bringt, welche Mengen von ihr jeweils abgeschickt werden, woher sie kommen, wohin sie gehen. Diese Unvertrautheit erstreckt sich auch auf verwandte Zentralen, mit welchem Ausdruck wir die bezeichnen wollen, deren Tätigkeit sich auf gleichartige Gegenstände oder einen gewissen Geschäftszweig erstreckt. Der Kriegsverband der Baumwollindustrie weiß nichts von den einzelnen Transporten des Kriegsverbandes der Wollindustrie oder der Wollzentrale oder des Kriegsverbandes der Leinenindustrie oder jenes der Hans- und Rute-Industrie oder der Flachszentrale. Dem Kriegswirtschaftsverband der Kartoffelstärke-Industrie sind die Sendungen des Kriegswirtschaftsverbandes der Kartoffelrodungsindustrie oder der Kriegsgetreideverkehrsanstalt, die sich ebenfalls mit Kartoffelversendungen befaßt, wohl wenig bekannt. Die Malzzentrale ist mit den einzelnen Versendungen der Brauerzentrale oder der Melassezentrale nicht vertraut. Die Altpapierkommission, die Saderkommission und die Saderzentrale oder die Lederbeschaffungsgesellschaft, die Stappenhäutezentrale sowie die Häute- und Lederzentrale usw., sie wissen in dieser Hinsicht nichts voneinander. Und da den Zentralen wiederholt, in Deutschland und bei uns, der Vorwurf gemacht wurde, daß sie die „Güter überflüssigerweise herumwandern lassen“, um wie viel leichter kann es vorkommen, daß eine der Zentralen von weither etwas bezieht, worüber die verwandte Zentrale in der gleichen Ware oder in einem entsprechenden Ersatzstoff am erforderlichen Orte reichlich verfügen könnte. Ueber die Transporthandlungen der Zentralen sollte daher an einer, wir wiederholen es, be-

sonders zu schaffenden Stelle ein Überblick gewonnen werden; hier müßten die bei den Mittelmächten nicht mehr durch Preis und Tarife regulierten, durch die Kriegszentralen auseinandergezogenen Fäden des Verkehrs wieder zusammenlaufen.

Also eine neue „Zentrale“?

Durchaus nicht. Diese Stelle hätte keineswegs etwa die Rolle einer Zentralgüter-dirigierung zu übernehmen, sondern sie würde eher einem Clearing-Hause zu vergleichen sein. Sie hätte auch keine weit-ausgreifenden Pläne zu fassen, die in Kriegzeiten durch unvorhergesehene Verkehrsereignisse leicht umgestoßen werden können. Ihre Aufgabe stellen wir uns vielmehr folgendermaßen dar: Die Zentralen und vielleicht auch die größeren, nicht in Zentralen vereinigten Produzenten hätten periodisch ihre voraussichtlichen Transporte im nächsten Monat der in Rede stehenden Stelle, die aus Vertretern der Kriegszentralen und der Bahndirektionen zu bestehen hätte, zu übermitteln. Nach Sichtung des Materials wäre dann über eine Verringerung der Beförderungsarten, die sich aus Kompensationen und Verkürzung der zu durchfahrenden Wegstrecken ergeben könnten, zu beraten. Der Effekt wäre für die Allgemeinheit gleichsam eine Rayonierung Oesterreichs für die wichtigsten Bedarfsartikel. Der Verbraucher würde das Gut von der ihm am nächsten liegenden Produktionsstätte beziehen. Die Bahnen hätten wieder folgende Vorteile zu gewärtigen:

1. daß auf den wichtigsten Strecken überflüssige Fahrten vermieden werden. Dadurch würde

2. der Wagenumsatz wesentlich beschleunigt,

3. der Wagenmangel erheblich gemildert werden, was

4. eine günstige Rückwirkung auf die Inanspruchnahme von Lokomotiven und Personal ausüben müßte.

Die neu zu schaffende Stelle hätte aber auch dafür zu sorgen, daß — ebenso wie dies schon jetzt bei der Kohlenbeförderung geschieht — dringliche Transporte von weniger dringlichen bevorzugt werden, damit nicht etwa irgendeine Stadt an einem wichtigen Bedarfsgegenstand deshalb Mangel leide, weil auf einer zu ihr führenden Zufahrtsstrecke für den Augenblick entbehrliche Waren befördert werden. Zur Behebung dieses Uebelstandes sind allerdings schon Versuche unternommen worden. Im Deutschen Reich wurden „Dringlichkeitslisten“ für militärische und für Zivilgüter herausgegeben, die fallweise modifiziert werden. Aber eine solche generelle, ganz allgemeine Regelung kann nicht die speziellen Verhältnisse berücksichtigen. So ist es beispielsweise wohl anzunehmen, daß jetzt im allgemeinen die Beförderung von Zuckern dringlicher ist als die von Ziegeln und Zement. Und doch kann auch ein großer Ziegel- und Zementtransport in einem bestimmten Falle zu bevorzugen sein, wenn es sich etwa um den dringlichen Bau irgendeiner Fabrik der Nahrungsmittelbranche handelt. Durch jenseitige gütliche Vereinbarung zwischen den Interessenten und zwischen diesen sowie den Bahnen würde sich am leichtesten ein billiger, der Allgemeinheit nützlicher Ausgleich erzielen lassen. Den hätte die mehrerwähnte Stelle — über deren innere Organisation jetzt noch nicht gesprochen werden soll — herbeizuführen; ihre Aufgabe wäre aber nicht, Transporte aufzuhalten, so daß aus unserem Vorschlag nur Vorteile, aber keine wie immer gearteten Nachteile entspringen können.

Dr. Viktor Krausner.