

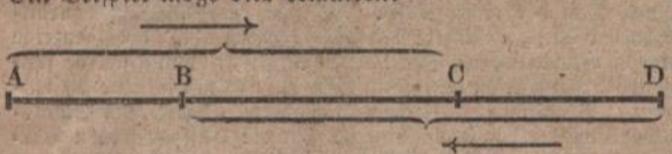
Beförderungersparnisse.

Von Dr. Viktor Krafauer.

Wien, 20. Juni.

In unserer Monarchie sind vier Gruppen von Bahnen zu unterscheiden: ungarische Bahnen, österreichische Bahnen, gemeinsame (ungarische und österreichische) und schließlich bosnisch-herzegowinische Eisenbahnen. Die Wagen aller dieser Bahnen bilden bekanntlich seit dem Augenblicke der Mobilmachung einen einzigen Wagenpark, über den ausschließlich die Militärverwaltung verfügt. Ihr untersteht auch der Lokomotivpark und dessen Mannschaft. Das hat den großen Vorteil, daß ein solches Verkehrshindernis leichter bewältigt, die etwa bloß auf ein Gebiet beschränkte Wagenknappheit leichter behoben werden kann, da über die Anwendung tauglicher Mittel nicht viele Interessenten, sondern eine einzige Stelle entscheidungsberechtigt ist. Daraus ergibt sich aber auch weiter, daß ernsthafte Verkehrserschwerisse, wie wir sie im abgelaufenen Winter erlebt haben, nicht etwa den Bahnverwaltungen — die während des Krieges auch in unserer Monarchie ganz Hervorragendes geleistet haben — zugeschrieben werden dürfen, sondern daß sie auf tiefere Ursachen zurückzuführen sind, und zwar, um es kurz auszudrücken, auf das Mißverhältnis zwischen Abnutzung und Nachschaffung des Bahninventars. Da dieses Mißverhältnis mit der Dauer des Krieges immer größer wird, da es sich immer schwieriger gestaltet, Fahrpark und Oberbau in einer der gewaltigen Verkehrsbewegung entsprechenden Weise zu verbessern und zu ergänzen, wird die Verkehrsbewältigung in der kommenden Herbst- und Winterkampagne zu einem überaus komplizierten Problem werden. Dies ohne Rücksicht darauf, ob der Krieg noch weiterdauert, oder ob uns schon, wie wir hoffen wollen, der Friede beschieden sein wird, da sogar der letztere Fall mit den großen Anforderungen der Demobilisierung in dieser Zeitperiode eher ein Ersparnis als eine Erleichterung bedeuten würde. Wollen wir aus allen diesen Tatsachen die entsprechenden Folgerungen ziehen, so müssen wir, um drohenden Gefährdungen der Volkswirtschaft vorzubeugen, einen ganz anderen Weg als in Friedenszeiten einschlagen: wir müssen, da eine Anpassung der Bahn an die Verkehrsbedürfnisse unmöglich ist, umgekehrt die Verkehrsbedürfnisse der Leistungsfähigkeit der Bahn anpassen. Wir müssen an Beförderungsakten sparen.

Ein solches Ziel kann jetzt hauptsächlich durch eine Rationierung des Verkehrs erreicht werden. Es darf nicht vorkommen, daß Güter von weither bezogen werden, die aus einer dem Verbrauchsorte viel näher liegenden Bezugsquelle erhältlich wären. Daher hat auch, nebenbei bemerkt, der Staffeltarif, der in Friedenszeiten die Zurücklegung weiter Wegstrecken auf den Bahnen erleichtert, im Kriege seine Daseinsberechtigung verloren. Denn die Frachtkostenfrage rückt derzeit in die zweite Linie; in erster Linie handelt es sich darum, auch im Verkehrsweisen selbst bei größerer Kostenentfaltung, alles vorzulehen, damit das unbedingt Erforderliche erlangt werden kann. Des weiteren muß es auch vermieden werden, daß Waren gleicher Art, wie dies in normalen Wirtschaftszeiten oft vorzukommen pflegt, nebeneinander hin- und herfahren. Ein Beispiel möge dies erläutern:



So bezieht eine in B domizilierende Firma Schnittholz aus einem befreundeten Sägewerke in D, obwohl sie trotz des Staffeltarifs dafür mehr Fracht zahlen muß, als wenn sie die Ware aus der viel näher liegenden Holzlage in A beziehen würde; letztere ist wieder in der Lage, auf Grund günstiger Vertragsabschlüsse, bis nach C zu liefern. So kommt es, daß auf der Strecke B—C Güter gleicher Art stets nebeneinander rollen. Würde aber B, wie es der geographischen Lage entspricht, die Bretter von A und der Kaufmann in C die Bretter von D beziehen, so würde die sonst stets doppelbefahrene Strecke B—C von diesen Transporten überhaupt gar nicht befahren werden. Woraus sich eine erhebliche Transportersparnis ergäbe. Mag sein, daß dadurch die Ware sich etwas teurer stellt, mag sein, daß in der Qualität gewisse Unterschiede bestehen, — aber trotzdem ist dieser Zustand für alle Beteiligten der Eventualität bei weitem vorzuziehen, daß infolge von Verkehrsstockungen nichts bezogen und nichts geliefert werden könnte. Man kann auch einwenden, daß, wenn man den Käufer wie den Lieferer an einen anderen, wenn auch ihm örtlich näher liegenden Kontrahenten weist, dies einen Eingriff in den freien Handel bedeutet. Aber ganz abgesehen davon, daß sich der „freie Handel“ in Kriegszeitern ganz andere Eingriffe gefallen lassen muß, stellen wir uns die hier vorgeschlagene Rationierung im Wesen nicht als ein Ergebnis des Zwanges, sondern freier Ueberkunft vor. Die kann jetzt um so leichter erzielt werden, als gegenwärtig einzelne Verkehre, wie die von Getreiden, Metallen, Papier usw., durch das Vorhandensein von Kriegszentralen einer straffen Zentralisierung unterliegen. Hierbei vollziehen sich die Verkehrsakte ganz unabhängig voneinander; die eine Kriegszentrale weiß nichts von den einzelnen Beförderungen der anderen, wodurch die Systemlosigkeit im Verkehrsweisen bedeutend vergrößert wird, da der den Verkehrsakten sonst zugrunde liegende rein privatwirtschaftliche Kausalzusammenhang im Kriege nicht vorhanden ist.

Wenn nun die Vertreter der Kriegszentralen zusammen mit anderen größeren Verfrächtern und im Einvernehmen mit den Bahnverwaltungen diesen Kausalzusammenhang wenigstens auf formalem Wege wieder herstellen, so

bilden sie zugleich eine Stelle, die über die (vorwiegend freiwillige) Rationierung des Verkehrs schlüssig werden kann. Die Bildung einer solchen Stelle halten wir, in Budapest ebenso wie in Wien, als eine nicht zu vermeidende Notwendigkeit. Es ist besser, wenn sich schon jetzt alle Verfrächter darauf gefaßt machen, daß in der kommenden Herbst- und Winterperiode nicht alle Transporte bewältigt werden können. Auf Grund eines von Monat zu Monat von jeder Zentrale und jedem Großverfrächter im voraus zu erstellenden und entsprechend zu bearbeitenden Ausweises über die nächsten Beförderungen soll dann gemeinsam darüber beraten werden: a) welche Transporte überhaupt entfallen müßten; b) bei welchen Transporten durch Rationierung (darunter auch durch gegenseitige Anshilfen der Zentralen) Beförderungersparnisse erzielt werden könnten und c) welche Transporte vor den anderen zu bevorzugen wären. Dieser letztere Vorgang ist gegenüber generellen, schon jetzt üblichen Verfügungen bei weitem vorzuziehen; er wird auch bei der Kohlenversorgung der Monarchie gehandhabt. Daß sich bei Vorhandensein einer Stelle, deren Bildung wir im Vorstehenden anregen, auch noch andere Ersparnismöglichkeiten ergeben, ist klar. So wurde beispielsweise kürzlich auch im Deutschen Reich von dem derzeit in Brüssel weilenden Regierungsbaumeister Falk angeregt, die zeitliche Zusammenlegung gleichgerichteter Wagenladungsendungen auf eine größere Zahl von Verfrächtern innerhalb eines gewissen Gebietes auszudehnen. Dem Verfrächter komme es in vielen Fällen gar nicht darauf an, sein Gut an einem bestimmten Tage zu versenden; er wird häufig eine Zeitlang warten können, bis die Eisenbahnverwaltung über eine besonders günstige Beförderungsgelegenheit verfügt, oder sie unter Umständen für einen Kreis von Verfrächtern eigens verschafft.

Es könnte daher in unser bestehendes Verkehrssystem eine neue Art von Sammelverkehr eingegliedert werden, die durch folgendes gekennzeichnet ist: 1. Der Versender meldet seine Fracht durch die Wagenbestellung nach Menge und Ziel gleichsam nur an und begibt sich seines Anspruches auf sofortige Beförderung, soweit er zurzeit besteht; 2. die Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, die leeren Wagen erst dann zuzuwenden, wenn Zahl und Ziel der aus einem Verkehrsgebiete vorliegenden Bestellungen die Möglichkeit zur beschleunigten Bildung geschlossener Wagengruppen oder ganzer Züge nach einer Richtung bieten. Naturgemäß muß die Frist, innerhalb welcher derartige „Sammelbestellungen“ spätestens auszuführen sind, in einer beiden Teilen gerecht werdenden Weise festgelegt werden. Diese gerechte Festlegung ist nur in einer von den Beteiligten gebildeten Stelle möglich, die ohne Einfluß auf die bereits aufgegebenen Verkehre nur Gutes schaffen könnte. Denn neuerdings möchten wir betonen: Lieber einen kleinen, geordneten und sicheren Verkehr, als Verkehrsstockungen und Verkehrsstörungen bei zwangsloser Massenaufgabe von Gütern.