

Wirtschaftliche Ausnützung der Eisenbahngüterwagen.

Von Moriz Naghsalusi.

Oberkontrollor der königlich ungarischen Staatsbahnen beim Eisenbahn-Zentral-Abrechnungsbureau.

Szeged, 24. Oktober.

Es braucht nicht eingehender erörtert zu werden, von welcher hochwichtigen Bedeutung und Tragweite es für das wirtschaftliche Leben und die Verproviantierung des Landes ist, daß der Eisenbahngüterverkehr auch unter den heutigen außergewöhnlichen Verhältnissen, die vom stärkeren Herbstverkehr noch beeinflusst werden, eine glatte Abwicklung erfahre. Auch das dürfte offenkundig sein, daß zur Verringerung und teilweisen Beseitigung des auch unter normalen Verhältnissen in der Herbstkampagne auftretenden Eisenbahngüterwagenmangels das transportierende Publikum beträchtlich beitragen kann, wenn es seinerseits alles mögliche anbietet, um bei der Sebarung der Güterwagen wirtschaftliche Vorteile zu bekunden. Vorzüglich nach zwei Richtungen hin ist es dem transportierenden Publikum möglich, eine wirksame und ersprießliche Tätigkeit zu entfalten: einerseits, indem es das Verladen und Ausladen der Güterwagen möglichst rasch bewerkstelligt, andererseits aber, indem es die zu verladenden Güterwagen gut, nach Tunlichkeit bis zum Höchstgrade ausnützt.

Was die erste Frage anlangt, muß nachdrücklich betont werden, daß es nicht genügt, die Ver- und Ausladung binnen der vorgeschriebenen Frist zu bejorgen, die derzeit mit sechs nacheinanderfolgenden, durch die Mittagsruhe nicht unterbrochenen Tagesstunden festgesetzt ist, sondern es muß alles aufgeboten werden, um das Verladen und Ausladen sofort nach Beistellung des betreffenden Güterwagens von seiten der Eisenbahn am schnellsten derart zu vollziehen, daß die vorgeschriebene Frist bedeutend abgekürzt und der betreffende Wagen der Eisenbahn wieder schnell zur Verfügung gestellt werde, um zu weiteren Transporten verwendet werden zu können. Hierbei soll erwähnt werden, daß die Direktion der Staatsbahnen mit Rücksicht auf die großen Interessen, die sich an die rasche Sebarung der Wagen knüpfen, ihren Stationen die strenge Weisung erteilte, den Parteien das Ver- und Ausladen auch über die Amtsstunden hinaus sowie auch an Sonn- und Feiertagen zu ermöglichen und sie von ihren anlangenden Wagenladungsgütern auf das pünktlichste und sorgfältigste zu verständigen.

Mit der zweiten Frage, die ziemlich kompliziert ist, pflegen die Parteien erfahrungsgemäß nicht ganz im reinen zu sein. In erster Reihe muß darauf hingewiesen werden, daß es aus tarifarischem Standpunkte, beziehungsweise aus dem finanziellen Gesichtspunkte der Parteien, hauptsächlich in ihrem Interesse liegt, die Eisenbahngüterwagen wirtschaftlich oder, besser gesagt, bis zur Höchstgrenze auszunützen. Hierbei spielen drei Faktoren eine Rolle, und zwar das zur Auslieferung gelangende Gut, der zu verladende Güterwagen und die zu befahrende Bahnstrecke. Bekanntlich ist nach gewissen Wagenladungsgütern die Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, zumindest aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, zu berechnen. Diese Güter sind im Abschnitt A/III des allgemeinen Tarifs (Oesterreichischer, ungarischer und bosnisch-herzegowinischer Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B) namhaft gemacht. Diese sind: Asphaltstein, roh, Asphaltband und rohe Asphalterde, Bauschutt, Bauxit (Wochemit), Dolomit, Eis und Schnee, Eisen (roh) aller Art, in Massen (Broden) oder Prismen, Ferromangan, Ferrosilizium, Ferromangansilizium, Eisenbahnschwellen aus Eichenholz bis zu 2,7 Meter lang, Erde, Erze, Kartoffelpulpe, Kohlen, mineralische, mit Ausnahme von Koks, Koksstücke, Koksstücke (Zünderkoks) und Koksstückzänder, Magnesit, Rüben, Schlacken, Steine mit Ausnahme von Schiefer, Ziegel, ausgenommen Schamotteziegel, frische Zuckerrüben, Zuckerrübenschnitzel. Ferner ist in den einzelnen Lokaltarifarten der Eisenbahnen, in den Verhandlungstaxen, sowie auch bei den im Verlaubarungswege kundgegebenen Ermäßigungen bezüglich einiger Güter, wie Dünger, Gips, Kartoffeln, Kunstdünger, Kalk usw., ebenfalls die Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des beigestellten Wagens vorbedungen.

Was die Güterwagen betrifft, gibt es hinsichtlich ihres Ladegewichtes beziehungsweise ihrer Tragfähigkeit mehrere Typen, und zwar 10-, 12,5-, 15-, 20- und noch sonstige tonnige Wagen. Es muß bemerkt werden, daß es zulässig ist, die Güterwagen der inländischen Eisenbahnen um 5 Prozent des am betreffenden Wagen ersichtlichen Ladegewichtes zu überladen. Daher kann ein zehntonniiger Wagen mit 10.500 Kilogramm, ein fünfzehntonniiger mit 15.750 Kilogramm usw. verladen werden.

Was nun endlich die Bahnstrecken betrifft, unterscheiden wir aus dem Gesichtspunkte ihrer Belastungsfähigkeit zwei Gruppen, und zwar 1. solche mit schwächerem (beschränkter) und 2. solche mit stärkerem Oberbau (unbeschränkter). Als Bahnstrecken mit schwächerem Oberbau sind aus diesem Gesichtspunkte jene Bahnstrecken zu betrachten, auf denen der höchste zulässige Radbruch 6000 Kilogramm nicht erreicht, das sind daher jene Bahnstrecken bis zu einer Höchstbruttobelastungsfähigkeit von 24 Tonnen, während die Bahnstrecken mit stärkerem Oberbau eine Bruttobelastungsfähigkeit über 24 Tonnen (unbeschränkte) besitzen. Die Eisenbahnen mit schwächerem Oberbau in Oesterreich, Ungarn, Bosnien und der Herzegowina nebst Angabe der auf diesen Bahnen zulässigen höchsten Bruttobelastung der Eisenbahnwagen sind in einem Verzeichnisse namhaft gemacht, das bei den beteiligten Verwaltungen erhältlich ist. Die königlich ungarischen Staatsbahnen aber geben noch ein besonderes Ver-

zeichnis über die Strecken mit schwächerem Oberbau ihrer und der in ihrem Betrieb stehenden Lokal- und Privatbahnen heraus (zuletzt erschien dieses Verzeichnis als Beilage der 104. Nummer der Vasuti és Közlekedési Közlöny vom Jahre 1915); alle im Verzeichnis nicht angeführten übrigen Strecken sind unbeschränkte Bahnstrecken. In jenem Verzeichnis, bei dem lediglich Bahnstrecken mit stärkerem Oberbau — das sind unbeschränkte — in Betracht kommen, können daher die Güterwagen bis zur Höchstgrenze ihrer Tragfähigkeit, das heißt noch fünf Prozent über ihr Ladegewicht verladen werden. Wenn daher in solchen Stationsverbindungen, bei denen es sich um unbeschränkte Bahnstrecken handelt, die obbezeichneten Güter zur Auslieferung gelangen, erheischt es das gemeinsame Interesse, in erster Reihe aber jenes der Partei, daß der betreffende Güterwagen auch bis zur vollen Tragfähigkeit verladen werde, da die Fracht ohnehin zumindest für das Ladegewicht entrichtet werden muß. Wenn die Partei daher in einem fünfzehntonniigen Wagen bloß 11.000 Kilogramm Mineralkohle verladet, zahlt sie nutzlos für 4000 Kilogramm und fügt demzufolge sich selbst Schaden zu.

Komplizierter gestaltet sich die Frage, wenn von solchen Stationsverbindungen die Rede ist, bei welchen auch Bahnstrecken mit schwächerem Oberbau in Betracht kommen. Im Verkehre von Stationen solcher Bahnstrecken mit schwächerem Oberbau nach Stationen solcher Bahnstrecken mit stärkerem Oberbau ist die Fracht, laut der bezüglichen Bestimmungen des allgemeinen Gütertarifs, für jenes Gewicht zu berechnen, das in der betreffenden Verhandlung in den verwendeten Güterwagen verladen werden darf, mindestens jedoch nach 10.000 Kilogramm für den Wagen. Die Direktion der königlich ungarischen Staatsbahnen hat diese Bestimmung im obbezeichneten Verzeichnis im Bereiche ihrer sämtlichen (eigenen und in ihrem Betriebe stehenden) Linien auch im entgegengesetzten Verkehre, das heißt von Bahnstrecken mit stärkerem Oberbau nach Bahnstrecken mit schwächerem Oberbau, sowie in allen Stationsverbindungen, wo auch im Durchzuge ihre Strecken mit schwächerem Oberbau in Betracht kommen, als Begünstigung derart erstreckt, daß zur Grundlage der Frachtzahlung jenes Gewicht genommen werde, das bei Berücksichtigung der Höchstbruttobelastung der Abgabstrecke in den Wagen verladen werden kann.

Es fragt sich nun, wie jenes Höchstgewicht festzustellen ist, das in den verwendeten Wagen verladen werden darf. Dieses Gewicht ist derart festzustellen, daß wir von der im obbezeichneten Verzeichnis bei der bezüglichen Strecke, auf der die betreffende Station liegt, angegebenen Höchstbruttobelastung das am verwendeten Wagen ersichtliche Eigengewicht in Abzug bringen. Beträgt beispielsweise die Höchstbruttobelastung der Station 21 Tonnen, das sind 21.000 Kilogramm, das Eigengewicht des Wagens 7800 Kilogramm, so ist die Fracht für 13.200 Kilogramm zu berechnen, falls ein geringeres Gewicht als dieses in den Wagen verladen ist, und nach dem wirklichen Gewicht, falls es mehr als 13.200 Kilogramm beträgt. Falls aber die laut obiger Berechnungsart in den Wagen verladbare Gewichtsmenge eine höhere Ziffer ergibt als das Ladegewicht des verwendeten Wagens, ist die Frachtzahlung natürlich höchstens für das Ladegewicht des Wagens zu berechnen, insofern die in den Wagen tatsächlich verladene Gewichtsmenge geringer ist als das betreffende Ladegewicht des Wagens. Beträgt beispielsweise die Höchstbruttobelastung der Strecke 24.000 Kilogramm (24 Tonnen), das Eigengewicht eines verwendeten fünfzehntonniigen Wagens 8000 Kilogramm, so wäre die Frachtzahlung für 16.000 Kilogramm zu zahlen (24.000—8000=16.000), jedoch ist bloß für 15.000 Kilogramm zu zahlen, falls im Wagen 15.000 oder unter 15.000 Kilogramm verladen sind; beträgt aber das Ladegewicht des Wagens 20 Tonnen, so ist die Frachtzahlung für 16.000 Kilogramm zu berechnen, falls natürlich 16.000 oder weniger als 16.000 Kilogramm im Wagen verladen sind. Aber auch bezüglich solcher Güter, deren Frachtzahlung an das Ladegewicht des Güterwagens nicht gebunden ist, wie beispielsweise Holz, ist die gehörige Ausnützung der Wagen ebenfalls im Interesse der Parteien angezeigt, denn falls die Partei beispielsweise Holz für Brennzwede oder Getreide alla rinfusa in einer Menge von 8800 Kilogramm in einem zehntonniigen Wagen verladet, muß sie die Frachtzahlung der betreffenden Wagenladungsklasse dennoch nach 10.000 Kilogramm leisten, und sie schädigt sich daher mit der Frachtzahlung nach 1200 Kilogramm.

Obwohl die Eisenbahnverwaltungen, namentlich aber die oberste Leitung der königlich ungarischen Staatsbahnen alles anbietet und weder vor materiellen Opfern, noch vor der Mühe zurückscheut, das erforderliche Ziel bei Vor-Augenhalten sämtlicher Interessen zu erreichen, liegt es doch in erster Reihe an den Parteien, dazu beizutragen, daß das nicht zu unterschätzende Ergebnis auch tatsächlich erlangt werde. Jedenfalls ist es angezeigt, daß sich die Parteien gegebenenfalls behufs entsprechender Aufschlußerteilung an die betreffende Station wenden, in der die Verladung stattfinden soll, denn wie aus dem Dargestellten erhellt und wie bereits eingangs ausgeführt wurde, werden durch das wirtschaftliche Ausnützen der Güterwagen nicht bloß die Gemeininteressen, sondern vor allem die finanziellen Interessen der betreffenden Parteien gefördert.