

(Die geplante Einschränkung des Eisenbahnverkehrs.) Zur Frage der Einschränkung des Zugverkehrs der österreichischen Eisenbahnen wird uns von sachlicher Seite mitgeteilt: Die geplante Einschränkung des Eisenbahnverkehrs im kommenden Wintertermin bildet derzeit den Gegenstand eingehender Erörterungen der Bahnverwaltungen in fast allen Staaten Europas. Die Eisenbahnen sind nächst der Eisenindustrie die größten Kohlenkonsumenten, und ist die Frage der Einschränkung des Zugverkehrs vorwiegend eine Frage des Kohlenverbrauches. Von den 720 Millionen Tonnen des europäischen Kohlenkonsums im Jahre 1913 haben die Eisenbahnen ungefähr 70 Millionen Tonnen Kohle verbraucht. Die Eisenbahnen der kriegsführenden Staaten haben derzeit einen um zirka 40 Prozent erhöhten Verbrauch an Kohle gegenüber der verfloffenen Friedenszeit aufzuweisen, während die Förderung Europas im heurigen Jahr voraussichtlich auf ungefähr 600 Millionen Tonnen sinken wird. Laut seinerzeitiger Mitteilung des Leiters des k. k. Ministeriums für öffentliche Arbeiten ist der Kohlenbedarf der k. k. österreichischen Staatsbahnen allein von 5-23 Millionen Tonnen des Jahres 1913 auf annähernd 7 Millionen im heurigen Jahre gestiegen. In diesen Zahlen sind die Verbrauchsziffern der österreichischen Privatbahnen und der ungarischen Bahnunternehmungen nicht berücksichtigt. Darauf ist es zurückzuführen, daß die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns sich, wie mitgeteilt, mit der Frage der weiteren Einschränkung des Personenverkehrs sehr eingehend befassen, und es ist mit Sicherheit zu erwarten, daß die heurige Winterfahrordnung einen Ausfall von Personen befördernden Zügen aufweisen wird. Außer der Auflassung von Schnell- und Personenzügen dürfte durch die Verminderung der Zuggeschwindigkeiten beider Zugskategorien eine Ersparnis von Kohle erreicht werden, die, wie gemeldet, mit 200,000 Meterzentner pro Monat veranschlagt wird. Die Frage der Aufrecht-

erhaltung des Eisenbahnbetriebes im heurigen Winter wird übrigens unsern Feinden wohl noch bedeutend mehr Sorge machen. Schon im Vorjahre haben Frankreich und Italien wiederholt die vollständige Einstellung des Zugverkehrs veranlassen müssen, weil die englischen Kohlenlieferungen ausgeblieben sind. Aber auch die neutralen Staaten, welche auf die Einfuhr von Kohle angewiesen sind, werden im heurigen Winter mit großen Schwierigkeiten im Eisenbahnverkehr zu kämpfen haben. Im schwedischen und norwegischen Eisenbahnbetrieb bereitet man sich gegenwärtig auf umfassende Holzfeuerung vor, die übrigens schon in Finnland mit gutem Ergebnis angewendet wird. In Waldungen, die längs der schwedischen Bahnen liegen, sollen zirka drei Millionen Kubikmeter Holz für den künftigen Winterbedarf der Eisenbahnen gewonnen werden. Wie mit Torf wurden in Schweden auch mit Holz Feuerungsversuche angestellt, wobei sich ergeben hat, daß alle Arten Lokomotiven ohne weiteres für Holzfeuerung benützt werden können, doch läßt sich der Dampfdruck dabei nicht auf die gleiche Höhe bringen wie bei der Kohlenfeuerung. Deshalb muß entweder die Zuggeschwindigkeit oder die Wagenzahl der Züge verringert werden. Den Berechnungen nach sollen 3 Millionen Kubikmeter Holz eine Kohlenersparnis von 500,000 Tonnen Steinkohlen ermöglichen. Diese Feuerungsart bietet jedoch außer der derzeitigen schweren Beschaffung des Holzmaterials noch verschiedene technische Nachteile.