

29./7. 1914.

**Beschränkung des Zivilreiseverkehrs.****Eine amtliche Kundmachung des Eisenbahnministeriums.**

Zur Orientierung des reisenden Publikums über die durch den Kriegszustand bedingten Beschränkungen in der Benützbarkeit der Eisenbahnlinien der österreichischen Reichshälfte für den Zivilpersonen- und Gepäckverkehr wird folgendes mitgeteilt:

In der Nacht vom Mittwoch den 29. auf Donnerstag den 30. Juli wird auf den nachstehend angeführten Eisenbahnlinien der Zivilpersonen- und Gepäckverkehr eingestellt:

Wien K. S. B. - Gmünd - Pilsen,

Gmünd - Prag K. S. B.,

Pilsen - Prag K. S. B.,

Wien Ostbahnhof - Brünn - Prag

Bodenbach,

Wien Ostbahnhof - Marchegg.

Auf den übrigen Linien tritt eine Beschränkung des Zivilpersonen- und Gepäckverkehrs bis auf weiteres nicht ein. Es werden nur auf den unmittelbaren Anschlußstrecken der obbezeichneten Linien einzelne nach der gegenwärtigen Verkehrssituation für das Reisepublikum nicht mehr in Betracht kommende Anschlußzüge entfallen.

Im besonderen wird darauf aufmerksam gemacht, daß der Verkehr von den an der Adria gelegenen Seebädern, ferner von den Sommerfrischen und Touristenstationen der Alpenländer nach Wien keine Einschränkung erfährt und sämtliche im Fahrplane enthaltenen Schnell- und Personenzüge im Verkehr bleiben.

Im Verkehre von den westböhmisches Kurorten Karlsbad, Franzensbad und Marienbad nach Wien können die Routen Karlsbad - Komotau - Aussig - Schreckenstein - Lissa - Iglau oder Karlsbad - Komotau - Prag Staatsbahnhof - Prag Nordwestbahnhof - Lissa - Iglau nach Wien Nordwestbahnhof benützt werden, wobei bemerkt wird, daß auf dem erstgenannten Wege durchlaufende Wagen erster, zweiter und dritter Klasse zwischen Eger-Karlsbad und Wien in den Nachschnellzügen Wien Nordwestbahnhof an 7 Uhr 22 Minuten rüh, Wien Nordwestbahnhof ab 9 Uhr 40 Minuten abends, geführt werden.

Der Verkehr zwischen Wien und Budapest wird auf der Linie Wien Ostbahnhof - Bruck - Kiralyhida - Raab - Budapest Ostbahnhof, über welche derzeit auch die Orientexpresszüge geleitet werden, uneingeschränkt aufrechterhalten.

2./8. 1914.

**Teilweise Aufrechterhaltung des Personenverkehrs auf den Wiener Lokalstrecken der k. k. Staatsbahnen.**

**Ämtliche Mitteilung des k. k. Ministerratpräsidiums.**

Infolge der angeordneten allgemeinen Mobilisierung wird von Donnerstag den 6. d. der Fernverkehr für Zivilreisende auf den in Wien einmündenden Staatsbahnlinien eingestellt.

Der Lokalverkehr wird von demselben Tage an folgendermaßen bedient:

Wien Westbahnhof-Neulengbach: Wien Westbahnhof ab 5 Uhr 30 Minuten nachmittags und 7 Uhr 30 Minuten abends; Wien Westbahnhof an 6 Uhr 46 Minuten früh und 7 Uhr 46 Minuten früh.

Wien Nordwestbahnhof-Stoderau: Wien Nordwestbahnhof ab 6 Uhr 27 Minuten früh und 6 Uhr 10 Minuten abends; Wien Nordwestbahnhof an 7 Uhr 31 Minuten früh und 7 Uhr 26 Minuten abends.

Wien Nordbahnhof-Lundenburg: Wien Nordbahnhof ab 5 Uhr 22 Minuten früh und 5 Uhr 22 Minuten nachmittags;

Wien Nordbahnhof an 8 Uhr 32 Minuten früh und 8 Uhr 32 Minuten abends.

Auf den Linien Wien Franz Josefsbahnhof-Lulln werden die mit 30. Juli in Verkehr gesetzten Lokalpersonenzüge: Wien Franz Josefsbahnhof ab 6 Uhr 15 Minuten abends und 8 Uhr 40 Minuten abends; Wien Franz Josefsbahnhof an 6 Uhr 18 Minuten früh und 7 Uhr 43 Minuten früh auch weiterhin täglich verkehren.

Alle näheren Angaben über den Verkehr der vorbezeichneten Züge sind aus den in sämtlichen Bahnhöfen affigierten besondern Kundmachungen zu entnehmen.

**Einschränkung und Einstellung des Schlaf- und Speisewagenverkehrs.**

Infolge der angeordneten allgemeinen Mobilisierung wird Sonntag den 2. d. der Verkehr der Schlaf- und Speisewagen auf den in Wien einmündenden Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen auf folgende Kurse eingeschränkt, und zwar:

im Schlafwagenverkehr auf die Strecken:

Wien (Westbahnhof)-Salzburg (Wien ab 10 Uhr 20 Minuten abends, Wien an 6 Uhr 10 Minuten früh).

Wien (Westbahnhof)-Zamsbruck (Wien ab 7 Uhr 50 Minuten abends, Wien an 7 Uhr 20 Minuten früh).

Wien (Nordbahnhof)-Demberg (Wien ab 7 Uhr 58 Minuten abends, Wien an 8 Uhr 4 Minuten früh).

Wien (Nordbahnhof)-Podwoloczyska (Wien ab 10 Uhr 25 Minuten abends, Wien an 6 Uhr früh).

Wien (Ostbahnhof)-Budapest (Ostbahnhof) (Wien ab 10 Uhr 20 Minuten abends, Wien an 6 Uhr 45 Minuten früh).

Im Speisewagenverkehr bleiben nur die Inlandskurse aufrecht, beziehungsweise verkehren die Speisewagen der Auslandskurse nur zwischen Wien und der Reichsgrenze.

Mit 5. August wird der Schlaf- und Speisewagenverkehr auf allen Linien vollständig eingestellt und verkehren demgemäß die Schlafwagen letztmals in der Nacht vom 4. zum 5. d., die Speisewagen zum letztenmale am 5. August.

6/8 914

\* \* \*

**Die Einschränkung des Güterverkehrs.**

Wir erhalten vom Gremium der Wiener Kaufmannschaft nachstehende Anregung: Infolge der am 5. d. erfolgten Einstellung des Gesamtverkehrs auf sämtlichen Linien der österreichischen Bahnen werden alle Zivilgüter, welche unterwegs angehalten werden, dem Absender sofort schriftlich zur Verfügung gestellt und findet eine Rück- oder Weiterendung von Gütern nicht statt. Sofern die bahnamtlichen Lagerräume nicht ausreichen, werden die nicht abgeführten Güter anderweitig auf Lager gegeben oder bahnsseits im Freien gelagert oder eventuell bahnamtlich verkauft. Um die Kaufmannschaft vor diesen Gefahren möglichst zu schützen, empfiehlt das Gremium der Wiener Kaufmannschaft, sofort nach erfolgter bahnamtlicher Verständigung von der Anhaltung des Gutes Vorkehrungen zu treffen, daß Geschäftsfreunde oder Spediteure am Orte der Anhaltung bei der Station Erkundigungen einholen, ob das Gut bahnsseits auf Lager genommen wurde; anderenfalls wären diese Personen zu ersuchen, das Gut abzuführen und in Privatlagerräumen unterzubringen. Unter Hinweis auf die Bereitwilligkeit zu Gegenleistungen gleicher Art dürfte diesem Ersuchen entsprochen und durch derartige gegenseitige Unterstützung die Kaufmannschaft vor größerem Schaden bewahrt werden. Die neuerrichtete Verkehrsstelle des Gremiums (IV, Schwarzenbergplatz Nr. 16, Telephon 11939) erteilt den Kaufleuten diesbezüglich und in allen anderen Verkehrsfragen bereitwillig in der Zeit von 1/9 bis 3 Uhr jede Auskunft und übernimmt alle erforderlichen Reklamationen.

8. VIII. 14.

**Die Eisenbahner und die Truppentransporte.**

Furchtbar hart ist in diesen Tagen der Dienst der Eisenbahner. Anstatt der Friedensordnung: zwölf Stunden Dienst, vierundzwanzig Stunden frei, heißt es jetzt achtzehn Stunden Dienst und achtzehn Stunden frei, und dazu bedeutet der Dienst nun etwas ganz anderes als in ruhigen Zeiten. Besonders die Abfertigung der Truppenzüge bringt nicht nur ungeheure Arbeit, sie bringt auch riesige Verantwortung — jedem einzelnen, auf welchem Posten immer er stehen mag. Die Bahnhöfe und Züge müssen gesichert sein. Dennoch wollen die Angehörigen ihren abreisenden wehrfähigen Familienmitgliedern und Freunden noch ein Lebenswohl sagen und da gibt es nun oft Szenen, die die Eisenbahner in härtesten Pflichtenwiderspruch bringen. Dienstplicht und Menschenpflicht widersprechen sich da, aber sie alle wissen, daß die Dienstplicht siegen muß. Aber viele — in der Regel nicht Angehörige, sondern solche, die ihre Neugierde befriedigen wollen — sehen das nicht ein und erschweren den Eisenbahnern noch den Dienst durch Grobheit und manchmal sogar durch Gewalttätigkeit, wie es dieser Tage in Stadlau vorgekommen ist, wo ein als Patriot bekannter Mann einem Eisenbahner die Werkzeugtasche vor die Augen schlug, weil dieser ihm, wie es seine Pflicht war, den Zutritt zu einem abgehenden Zuge wehrte. Derartige Roheiten verdienen strengste Ahndung. Kein Einsichtiger wird sich ihrer schuldig machen.

8. VIII. 17.

**Gebührenfreie Beförderung von Erntearbeitern auf den Staatsbahnen.**

In Ausführung der Verordnung des Ackerbauministeriums vom 5. d. über die Sicherstellung der Ernte- und Feldbestellungsarbeiten hat das Eisenbahnministerium solchen Arbeitern, die zur Verwendung bei diesen Arbeiten bestimmt sind, bei gruppenweiser Beförderung bis auf Widerruf die einmalige freie Fahrt von ihrem Aufenthaltsort in die betreffende Bestimmungsstation auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen und auf jenen im Betrieb der Staatsbahnverwaltung stehenden Privatbahnen zugestanden, hinsichtlich deren die Staatsbahnverwaltung das freie Tarifierungsrecht hat.

Die gebührenfreie Beförderung erfolgt gegen Vorweis bahnamtlicher Arbeitsvermittlungsausweise, die von den Eisenbahnstationen an Arbeitsvermittlungsstellen, Fürsorgekommissionen für die erwerbende Jugend, Horteleitungen oder Vorstehungen von Gewerbevereinigungen sowie an die politischen Behörden zur Ausfüllung abgegeben werden. Die Ausweise müssen kumulativ für mindestens fünf Personen ausgestellt werden. Die ausstellenden Körperschaften haben die Ausweise am oberen Rande augenfällig mit der Bezeichnung „Erntearbeiter“ zu versehen. Die für die Beförderung der Erntearbeiter zur Verfügung stehenden Züge sind bei den Stationen zu erfragen.

12/8 914

**Die Sicherung der Bahnen.****Mitwirkung des Publikums.**

Die Heeresleitung hat mit besonderer Befriedigung wahrgenommen, daß das Publikum in der ganzen Monarchie bei der Durchführung militärisch notwendiger Maßnahmen in jeder Hinsicht tatkräftig und erfolgreich mitwirkt. Diese erfreuliche Stimmung des allgemeinen Patriotismus veranlaßt die Heeresleitung, an das große Publikum mit dem Ersuchen heranzutreten, es möge zur Hintanhaltung von Anschlägen gegen Eisenbahnen längs der Bahnstrecken auch weiterhin die Passanten und Mitreisenden auf Bahnhöfen und bei Eisenbahnfahrten beobachten und die Aufmerksamkeit der Behörden oder des Zugpersonals auf verdächtige Individuen lenken.

Insbefondere handelt es sich um Personen, die sich während der Fahrt in der Nähe von Tunnels, Brücken, Viadukten und andern Kunstbauten, bei den Wagenfenstern oder auf der Strecke selbst auffallend zu schaffen machen, um eventuell Zerstörungen durch Bombenwürfe zu erzielen.

13. VII. 14.

**Der Zugsverkehr.**

Am 14. d. wird auf der Linie Wien-Triest eine Vermehrung der Personenzüge eintreten, und zwar wird je ein durchfahrender Personenzug Wien-Triest und Wien-Graz nach folgender Fahrordnung neu eingeführt: Nach Triest, Abfahrt von Wien-Südbahnhof um 9 Uhr 40 Min. abends; von Triest, Ankunft in Wien-Südbahnhof um 6 Uhr 30 Min. früh. Diese beiden Züge verkehren von Wien-Südbahnhof, beziehungsweise von Triest bereits am 13. d. Nach Graz (Hauptbahnhof), Abfahrt von Wien-Südbahnhof um 7 Uhr 40 Min. früh; von Graz (Hauptbahnhof), Ankunft in Wien-Südbahnhof um 8 Uhr 6 Min. abends.

Im Lokalverkehr werden bis auf weiteres folgende Personenzüge verkehren: Nach März-  
zuschlag, Wien-Südbahnhof ab 11 Uhr 40 Min.

vormittags; nach Wiener-Neustadt (Hauptbahnhof), Wien-Südbahnhof ab 6 Uhr 4 Min. früh, 2 Uhr 4 Min. nachmittags und 6 Uhr 52 Min. abends; nach Böslau-Gainfarn, Wien-Südbahnhof ab 10 Uhr 4 Min. vormittags, 4 Uhr 4 Min. nachmittags, 5 Uhr 40 Min. nachmittags und 6 Uhr 28 Min. abends; nach Mödling, Wien-Südbahnhof ab 5 Uhr 16 Min. nachmittags und 8 Uhr 4 Min. abends.

Von Märzzuschlag, Wien-Südbahnhof an 12 Uhr 6 Min. nachmittags; von Wiener-Neustadt (Hauptbahnhof), Wien-Südbahnhof an 8 Uhr 30 Min. früh, 5 Uhr 42 Min. nachmittags und 8 Uhr 54 Min. abends; von Böslau-Gainfarn, Wien-Südbahnhof an 7 Uhr 18 Min. früh, 8 Uhr 6 Min. früh, 2 Uhr 6 Min. nachmittags und 7 Uhr 42 Min. abends; von Mödling, Wien-Südbahnhof an 6 Uhr 54 Min. früh und 7 Uhr 18 Min. abends.

Sämtliche Züge verkehren nur bedingungsweise, sofern die militärische Inanspruchnahme der Linie deren Verkehr zuläßt.

Die Führung von Wagen erster und zweiter Klasse ist beschränkt, worüber nähere Auskünfte die Personenklassen der Stationen erteilen.

**Aufnahme des Frachtgutverkehrs auf der Südbahn.**

Gestern wurde auf den nachstehenden Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft und auf den nachbenannten, von ihr betriebenen Lokal- und Nachtbahnen der Frachtgutverkehr in Wagenladungen unter folgenden Beschränkungen aufgenommen:

1. Die Annahme und Beförderung von Frachtgütern in Wagenladungen erfolgt nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel und Züge.
2. Die Annahme erfolgt, sofern Wagen überhaupt beigestellt werden können, erst vom Zeitpunkte der erfolgten Bereitstellung derselben.
3. Auf Beistellung der Wagen bestimmter Bauart oder von gedeckten Wagen kann ein Anspruch nicht erhoben werden.
4. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Güter, insofern sie tarifgemäß in bedeckten Wagen zu befördern sind, in solche zu verladen.

Abendblatt 13/8 1914

## Der Schiffsverkehr auf der Donau.

### Vorschriften für die Fahrzeuge.

Die k. k. niederösterreichische Statthalterei hat eine Kundmachung erlassen, die für den Schiffsverkehr auf der Donau folgende Vorschriften enthält:

Die Führer der Fahrzeuge haben auf jeden Anruf seitens der am Ufer, auf den Brücken oder mittels Booten patrouillierenden Wachorgane zu achten. Alle Fahrzeuge haben ihre Nationalflagge zu führen. Jene österreichisch-ungarischen Fahrzeuge, welche über keine Nationalflagge verfügen, haben in Fahrt eine von beiden Ufern deutlich sichtbare schwarz-gelbe Fahne zu führen. Dampfschiffe sowie alle größeren Fahrzeuge (auch Flöße) dürfen die Donaubrücken nur in den vorschriftsmäßigen Donaubrückenöffnungen, und zwar: in der Mitte des Fahrwassers zwischen den Brückenpfeilern, keinesfalls aber in der Nähe der Pfeiler passieren. Während der Brückenpassage darf die Fahrt nicht verlangsamt, dürfen Anker nicht geworfen werden. Nach Anruf eines Ruderschiffes oder Flosses durch einen Wachposten oder ein patrouillierendes Fahrzeug hat der Kauführer sofort zu antworten, den Namen des Besitzers des Schiffes oder Flosses sowie den Bestimmungsort des Fahrzeuges anzugeben. Patrouillierende Fahrzeuge haben das Recht, Revision vorzunehmen. Die Aufschriften (Bezeichnung) der Schiffe und Flöße müssen mit weithin leserlichen Buchstaben und Ziffern geschrieben sein. Das Mitführen von Passagieren (Handwerksburschen) auf Ruderschiffen und Flößen ist verboten. Ruken und Waidzillen haben über Aufforderung der Militär- und Polizeiposten sowie der patrouillierenden Fahrzeuge zuzufahren und dürfen erst nach erhaltener Erlaubnis ihre Fahrt fortsetzen. Allen Fahrzeugen mit Ausnahme der Dampfschiffe ist die Fahrt in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang verboten. Alle Waidzillen sind am Ufer unter verlässlichem Verschluss zu halten, so daß sie von Unberufenen nicht benützt werden können. Der Schiffführer muß auf Mannschaft und Passagiere ein wachsames Auge haben, verdächtige Personen sind zur Ausweisleistung zu verhalten und gegebenen Falles der Ortspolizei zu übergeben. Fahrzeuge, welche den Vorschriften nicht gehorchen, laufen Gefahr, von den Wachposten beschossen zu werden. Das Stehenbleiben auf Brücken oder in unmittelbarer Nähe militärisch bewachter Objekte ist allen Personen, auch Militärpersonen, welche sich nicht mit einer Legitimation auszuweisen vermögen, verboten. Alle Passanten haben schon der ersten Aufforderung der militärischen Organe und Posten unverweigerlich Folge zu leisten, widrigenfalls von der Waffe Gebrauch gemacht würde.



14/8. 1914

### Der Personen- und Güterverkehr auf der Südbahn.

Nach den Hemmungen, die der gesamte Südbahnverkehr in den letzten zwei Wochen erfahren hatte, wird es in den weitesten Kreisen als große Erleichterung empfunden, daß schon jetzt eine beträchtliche Erweiterung sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs ermöglicht werden konnte. Was den Personenverkehr betrifft, so umfaßt der Fahrplan für die Wiener Lokallinie bereits zehn Züge in jeder der beiden Richtungen. Einer von diesen Zügen verkehrt bis Mürzzuschlag und zurück. Für den Fernverkehr sind bereits jetzt zwei durchfahrende Züge eingeführt worden, die die Verbindung zwischen Wien und Graz, beziehungsweise zwischen Wien und Triest herstellen. Hierdurch wird auch die Möglichkeit geboten, die Eisenbahn bis Abbazia, beziehungsweise Fiume zu benützen. Bei allen Personenzügen ist auch die Aufgabe von Reisegepäck unter den in der bezüglichen Kundmachung der Südbahn enthaltenen Voraussetzungen gestattet. Unter den obwaltenden Umständen ist es ein selbstverständliches Gebot der Vorsicht, wenn die Bahnverwaltung in der betreffenden Kundmachung ausdrücklich erklärt, daß die Züge nur bedingungsweise verkehren. Die Fahrzeiten der Personenzüge, von denen jeder in allen Stationen halten muß, sind natürlich ganz andere, als das Publikum bisher gewöhnt war. Nähere Daten enthält der affichierte Fahrplan.

Wohl noch viel wichtiger für die großen wirtschaftlichen Interessen des Verkehrsgebietes der Südbahn ist die wesentliche Erweiterung des Güterverkehrs. Wie den bezüglichen Verlautbarungen zu entnehmen ist, wurde neben dem Approvisionierungsverkehr, der niemals ganz unterbrochen war, und dem Eilgutverkehr, die beide nun noch eine wesentliche Ausgestaltung erfahren, überdies der Wagenverladungsverkehr wieder aufgenommen. Es können also auch Frachtgüter in Wagenladungen nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel und Züge zunächst in der Hauptstrecke der Südbahn Wien-Triest samt den meisten (in der Kundmachung angeführten) Nebenlinien zur Beförderung gelangen. Hierdurch wird ein großer Teil des wirtschaftlichen Lebens eine wesentliche Kräftigung erfahren.

Abendblatt vom 14/ VIII 1914.

### Erweiterung des Zivilpersonenverkehrs auf den Linien der k. k. Nordbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 14. August 1914 werden außer bei den Lokalzügen der Strecke Wien—Lundenburg auch in den Strecken Gänserndorf—Marchegg, Lundenburg—Zellerndorf, Neusiedel—Dürnholz—Grusbach—Schönau, Lundenburg—Brünn, Brünn—Prerau, Nežamislitz—Olmütz, Sternberg im Anschluß an die Linien der k. k. Staatsbahndirektion Olmütz, Troppau—Schönbrunn—Witkowitz, ferner in den Strecken Mährisch-Ostau—Oberfurt—Friedel—Mistek, Mährisch-Ostau—Oberfurt—Kunzendorf a. d. N., und Dzierżitz—Bielitz—Zywiec Zivilreisende ohne besondere behördliche Legitimation gegen Lösung tarifmäßiger Fahrkarten mit den Post- und Approvisionierungszügen der Kriegsfahrordnung befördert.

Dieses Zugeständnis wird jedoch an die Bedingung geknüpft, daß die Züge nicht durch Militärtransporte oder durch Transporte von Zivilreisenden mit behördlichen Legitimationen in Anspruch genommen sind. In diesen Fällen werden Zivilreisende ohne Legitimation nicht zugelassen.

Die Führung von Wagen erster und zweiter Klasse ist beschränkt.

Nähere Auskünfte über die Verkehrszeiten der Züge geben die Personentafeln der Stationen.

## Erweiterung des Personen- und Güterverkehrs auf der Südbahn.

Inmitten der einschneidenden Beschränkungen, die das ganze Verkehrsleben der Monarchie erfährt hat, wird es in weiten Kreisen lebhaft begrüßt werden, daß die Südbahn bereits in der Lage ist, ihren Personen- und Güterverkehr beträchtlich zu erweitern und sohin dem schwergedrückten wirtschaftlichen Leben in ihrem Verkehrsgebiet neue wertvolle Impulse zu geben.

Das Verkehrsbild, das die Südbahn nach ihren jüngsten Verlautbarungen augenblicklich bietet, ist kurz das folgende:

### I. Personenverkehr.

#### a) Auf der Wiener Lokalfrede.

Der seit heute affizierte Fahrplan umfaßt für die Wiener Lokalfrede bereits zehn Personenzüge in jeder der beiden Richtungen, worunter einer bis Märzuzuschlag und zurück, verkehrt.

#### b) Personenfernverkehr.

Die direkte Verbindung zwischen Wien und Graz, beziehungsweise zwischen Wien und Triest durch zwei Züge in jeder Richtung wieder hergestellt. Siedurch wird auch die Möglichkeit geboten, die Eisenbahn bis Abbazia, beziehungsweise Fiume zu benutzen.

#### c) Allgemeine Bemerkungen.

Bei allen Personenzügen ist die Aufgabe von Reisegepäck unter den in der bezüglichen Kundmachung der Südbahn enthaltenen Voraussetzungen gestattet. Bei den gegebenen Verhältnissen ist es gewiß nur ein Gebot der Vorsicht, wenn die Bahnverwaltung in der betreffenden Kundmachung ausdrücklich erklärt, daß die Züge nur beziehungsweise verkehren. Die Fahrzeiten der Personenzüge, vor denen jeder in allen Stationen halten muß, sind natürlich ganz andre, als das Publikum bisher gewöhnt war. Nähere Daten enthalten die affizierte Fahrpläne. Dabei darf wohl der Hoffnung Ausdruck gegeben werden, daß bald auch die Ausdehnung des Personenverkehrs auf die Kärntner und Tiroler Strecke wird erfolgen können.

### II. Güterverkehr.

Zweifellos noch viel bedeutsamer für die großen wirtschaftlichen Interessen des Verkehrsgebietes der Südbahn ist die wesentliche Erweiterung des Güterverkehrs. Wie den bezüglichen Verlautbarungen zu entnehmen ist, wurde neben dem Approbitionierungsverkehr, der niemals ganz unterbrochen war, und dem Eilgutverkehr — die beiden noch eine wesentliche Ausgestaltung erfahren — überdies der Wagenladungsverkehr wieder aufgenommen. Es können also auch Frachtgüter in Wagenladungen nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel und Züge zunächst in der Hauptstrecke der Südbahn Wien-Triest samt den meisten — in der Kundmachung angeführten — Nebenlinien zur Beförderung gelangen.

19./8. 1914.

### Wiener Angelegenheiten.

(Intervention des Bürgermeisters zur Aufnahme des lokalen Eisenbahnverkehrs.) Ueber Intervention des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner wurde gestern der Lokalzugverkehr auf der Westbahn bis St. Pölten mit drei Zugsparen aufgenommen und wird auch der Verkehr auf der Linie Stammersdorf-Muerstal der niederösterreichischen Landesbahnen

wieder nach dem alten Fahrplan bewerkstelligt werden.

B. Z. 391/3.

## Kundmachung.

(Schiffsverkehr auf der Donau.)

1. Die Führer der auf der Donau verkehrenden Fahrzeuge haben aufmerksam auf jeden Anruf seitens der am Ufer, auf den Brücken oder mittels Booten patrouillierenden Wachorgane zu achten.

2. Alle Fahrzeuge haben ihre Nationalflagge zu führen. Sene österreichisch-ungarischen Fahrzeuge, welche über keine Nationalflagge verfügen, haben in Fahrt eine von beiden Ufern aus deutlich sichtbare schwarz-gelbe Fahne zu führen.

3. Dampfschiffe, sowie alle größeren Fahrzeuge (auch Flöße) dürfen die Donaubrücke nur in den vorschriftsmäßigen Donaubrückenöffnungen, und zwar: In der Mitte des Fahrwassers zwischen den Brückenpfeilern, keinesfalls aber in unmittelbarer Nähe der Pfeiler passieren. Während der Brückenpassage darf die Fahrt nicht verlangsamt, Anker dürfen nicht geworfen werden.

4. Nach Anruf eines Ruderschiffes oder Floßes durch einen Wachposten oder ein patrouillierendes Fahrzeug hat der Kauführer sofort zu antworten, den Namen des Besitzers des Schiffes oder Floßes, sowie den Bestimmungsort des Fahrzeuges anzugeben. Patrouillierende Fahrzeuge haben das Recht, Revisionen vorzunehmen.

5. Die Bestimmung des § 17 der Schifffahrts- und Strompolizeiordnung für die oberösterreichische und niederösterreichische Strecke der Donau, betreffend die Bezeichnung der Schiffe und Flöße, ist genauestens einzuhalten und müssen die Aufschriften mit weithin leserlichen Buchstaben und Ziffern geschrieben sein.

6. Das Mitführen von Passagieren (Handwerksburschen) auf Ruderschiffen und Flößen ist verboten.

7. Mützen und Weidzillen haben über Aufforderung der Militär- oder Polizeiposten, sowie der patrouillierenden Fahrzeuge zuzufahren und dürfen erst nach erhaltener Erlaubnis ihre Fahrt fortsetzen.

8. Allen Fahrzeugen, mit Ausnahme der Dampfschiffe, ist die Fahrt in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang verboten.

9. Alle Weidzillen sind am Ufer unter verlässlichem Verschlusse zu halten, so daß sie von Unberufenen nicht benützt werden können.

10. Der Schiffsführer muß auf Mannschaft und Passagiere ein wachjames Auge haben. Verdächtige Personen sind zu beobachten, allenfalls zur Ausweisleistung zu verhalten und gegebenen Falles beim Anlanden der Ortspolizei zu übergeben.

11. Alle Fahrzeuge, welche den vorstehenden Vorschriften nicht gehorchen, laufen Gefahr, von den Wachposten beschossen zu werden.

Das Stehenbleiben auf den Brücken oder in unmittelbarer Nähe militärisch bewachter Objekte ist allen Personen, auch Militärpersonen, welche sich nicht mit einer Legitimation auszuweisen vermögen, verboten. Alle Passanten haben schon der ersten Aufforderung der militärischen Organe und Posten unweigerlich Folge zu leisten, widrigenfalls von der Waffe Gebrauch gemacht würde.

Von der k. k. u.-ö. Statthalterei.

Wien, am 11. August 1914.

**Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.  
Güterverkehr.**

Von der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, ist ungeachtet der Schwierigkeiten und Mehrkosten, mit welchen zur Zeit die Aufrechterhaltung des Schiffsahrtsdienstes verbunden ist, in den für den Güterverkehr offenen Verkehrsbeziehungen weder eine Erhöhung der tarifmäßigen Frachtsätze noch eine Erhöhung der auf Grund besonderer Vereinbarung bewilligten ermäßigten Frachtsätze vorgenommen worden.

Es werden daher in den vorbezeichneten Verkehrsbeziehungen, in welchen eine den Verhältnissen angemessene prompte und geregelte Abwicklung des Verkehrs stattfindet, bis auf weiteres durchwegs die auf Grund besonderer Vereinbarung gewährten Frachtermäßigungen, beziehungsweise soweit solche nicht fallweise vereinbart sind, die normalen tarifmäßigen Sätze ohne jede Erhöhung angewendet.

Eine Ausnahme besteht lediglich hinsichtlich des Eilgutverkehrs, für welchen mit Rücksicht auf die Raumverhältnisse der Personendampfer und namentlich auch auf die Erfordernisse des Passagierverkehrs die gewährten Frachtbegünstigungen bis auf weiteres außer Kraft gesetzt wurden und die — nicht erhöhten — tarifmäßigen Eilgutfrachtsätze zur Berechnung gelangen.

Wien, am 21. August 1914.

**Wiedereröffnung der Postschiffahrten  
auf der unteren Donau.**

Die Postschiffahrten auf der unteren Donau werden vorerst auf der Strecke zwischen Calafat und Galatz mit zweimal wöchentlichen Fahrten und Berührung aller Zwischenstationen wie folgt wieder aufgenommen:

von Calafat nach Galatz jeden Dienstag und  
Donnerstag,  
von Galatz nach Calafat jeden Sonntag und  
Donnerstag.

Erste Fahrt ab Galatz am 23. d., ab  
Calafat am 25. d.

Fahrpläne sind bei der Direktion in Wien und  
den beteiligten gesellschaftlichen Stationen erhältlich.

23./8. 1914.

**Der Krieg und der Gütertransport.**

Da der Zivilgüterverkehr eine fortschreitende Ausgestaltung erfährt, wird bekannt gemacht, daß die Bestellung von Wagen für die zur Auslieferung gelangenden Zivilgüter wie zur Zeit des Friedensverkehrs wieder an den Vorstand jener Stationen zu richten ist, auf welcher verladen werden soll.

Sonstige Gesuche, Zuschriften oder Beschwerden betreffend den Wagen- und Transportdienst sind ausschließlich an die zuständigen l. l. Direktionen, beziehungsweise Bahnverwaltungen zu richten.

Derlei Eingaben an das Kriegsministerium, an die Zentraltransportleitung und an die Eisenbahnlinienkommandos werden künftighin keine Beantwortung finden.



23./8. 1914.

**Wagenbeistellung für Zivilgütertransporte.** Da der Zivilgüterverkehr eine fortschreitende Ausgestaltung erfährt, wird bekanntgemacht, daß die Bestellung von Wagen für die zur Auslieferung gelangenden Zivilgüter wie zur Zeit des Friedensverkehrs wieder an den Vorstand der Stationen zu richten ist, in welchen verladen werden soll. Sonstige Gesuche, Zuschriften oder Beschwerden betreffend den Wagen- und Transportdienst sind **ausschließlich** an die zuständigen Direktionen oder Bahnverwaltungen zu richten.

24./8. 1914.

\* (Wagenbeistellung für Zivilgütertransporte.) Da der Zivilgüterverkehr eine fortschreitende Ausgestaltung erfährt, wird bekannt gemacht, daß die Bestellung von Wagen für die zur Auslieferung gelangenden Zivilgüter wie zur Zeit des Friedensverkehrs wieder an den Vorstand jener Stationen zu richten ist, auf welcher verladen werden soll. Sonstige Gesuche, Zuschriften oder Beschwerden betreffend den Wagen- und Transportdienst sind ausschließlich an die zuständigen k. k. Direktionen, beziehungsweise Bahnverwaltungen zu richten. Derlei Eingaben an das Kriegsministerium, an die Zentral-Transportleitung und an die Eisenbahnlinienkommandos werden künftighin keine Beantwortung finden.

**Vorkehrungen für die Durchführung von  
Kohletransporten.**

Aus dem Ostrauer Reviere wird uns berichtet, daß die dortigen Gruben, nachdem sie bis Ende voriger Woche in der Lage waren, den Betrieb aufrechtzuerhalten, nunmehr durch mangelnden Abtransport der Kohlen seitens der Bahnen alle Lagerplätze überfüllt haben und vor der Eventualität stehen, ihren Betrieb einstellen zu müssen. Tatsächlich mußten am letzten Samstag auf mehreren Schächten wegen Raummangels Feierschichten eingelegt werden. Nachdem gegenwärtig der entsprechende Absatz vorhanden ist, um die den Gruben verbliebenen Belegschaften voll zu beschäftigen, erscheint die Beistellung von Wagoons und deren Abtransport seitens der Bahnen dringlich geboten, sowohl um die Anzahl der Arbeitslosen nicht zu vermehren, als auch um Industrie und Bevölkerung zu verproviantieren.

Insofern sich heute die Verhältnisse überblicken ließen, wäre für den Fall, als den Gruben der Abtransport der Förderung ermöglicht würde, keinerlei Kohlenmangel zu besorgen.

26./8. 1914.

**Der Verkehr auf den Staatsbahnen.**

In jüngster Zeit wurden auf einzelnen in Wien einmündenden Linien durchgehende Zugverbindungen für den Zivilverkehr auf den Strecken der k. k. österreichischen Staatsbahnen hergestellt, deren Fahrtdauer mit Rücksicht auf die in erster Linie zu wahrenen militärischen Interessen zwar noch eine größere ist, die aber eine ununterbrochene Reise über größere Strecken ermöglichen. Solche durchgehende Zugverbindungen bestehen derzeit in beiden Fahrtrichtungen in den nachstehend angeführten Relationen:

Wien - Westbahnhof - Linz - Salzburg  
(Wien ab 6 Uhr 30 Min. früh, 2 Uhr 40 Min. nachm.;  
Linz an 7 Uhr 38 Min. früh, 2 Uhr 38 Min. nachm.  
und 8 Uhr 38 Min. abends).

Wien (Franz-Josefs-Bahn) - Gmünd. Wien ab  
7 Uhr 18 Min. früh, 8 Uhr 53 Min. und 11 Uhr  
18 Min. vormittags und 8 Uhr 54 Min. abends;  
Wien an 5 Uhr 56 Min. früh, 9 Uhr 56 Min. vor-  
mittags, 12 Uhr 20 Min. nachmittags und 8 Uhr  
20 Min. abends.

Wien (Franz-Josefs-Bahn) - Gmünd -  
Pilsen. Wien ab 11 Uhr 18 Min. vormittags,  
8 Uhr 54 Min. abends, Wien an 5 Uhr 56 Min.  
früh, 12 Uhr 20 Min. nachmittags. Wien (Franz-  
Josefs-Bahn) - Gmünd - Pilsen - Eger, Wien ab 11 Uhr  
18 Min. vormittags, Wien an 12 Uhr 20 Min.  
nachmittags.

Wien (Franz-Josefs-Bahn) - Gmünd -  
Prag. Wien ab 8 Uhr 53 Min. vormittags, 8 Uhr  
54 Min. abends, Wien an 5 Uhr 56 Min. früh,  
9 Uhr 56 Min. vormittags.

Wien (Nordwestbahnhof) - Igau - Kolin - Břas-  
Tetschen. Wien ab 4 Uhr 59 Min. nachmittags,  
11 Uhr 23 Min. nachts, 12 Uhr 59 Min. nachts,  
Wien an 10 Uhr 24 Min. vormittags, 5 Uhr  
36 Min. nachmittags, 12 Uhr 48 Min. nachts.

Wien (Nordwestbahnhof) - Tetschen - Berlin  
(Anhalter Bahnhof) Schnellzugsverbindung Wien  
ab 8 Uhr 27 Min. abends, Wien an 8 Uhr  
54 Min. vormittags.

Wien (Ostbahnhof) - Grubbach - Schönau-  
Brunn. (Wien ab 9 Uhr 40 Minuten vormittags,  
8 Uhr 12 Minuten abends, Wien an 7 Uhr  
8 Minuten früh, 5 Uhr 45 Minuten nachmittags und

Wien - Ostbahnhof - Brud.-Kiralyhida - Budape-  
pest - Wien ab 4 Uhr 20 Min. nachm., Wien an  
3 Uhr 45 Min. vorm., beschleunigte Verbindung  
Wien ab 11 Uhr 10 Min. nachts, Wien an 6 Uhr  
32 Min. früh.

Wien - Ostbahnhof - Marchegg - Budapest  
(Wien ab 7 Uhr 7 Min. früh, Wien an 9 Uhr  
20 Min. abends).

Wien - Südbahnhof - Leoben - Klagenfurt - Trieste  
k. k. St.-B. (Wien ab 7 Uhr 40 Min. vorm., Wien  
an 8 Uhr 6 abends).

Auf den von den Hauptstrecken abzweigenden  
Seitenlinien werden Anschlusszüge von und zu den  
Fernzügen in entsprechender Anzahl geführt.

Außerdem verkehren auf allen in Wien ein-  
mündenden Linien der k. k. Staatsbahnen noch be-  
sondere Lokalzüge zur Bedienung des Nah-  
verkehrs.

Sämtliche im Vorstehenden angeführte Züge  
können ohne die für die Postzüge der Kriegsfahr-  
ordnung vorgeschriebenen Legitimationen benutzt  
werden.

26/8. 1914.

**Freie Fahrt für Arbeiter.**

Die österreichischen Staatsbahnen gewähren solchen Arbeitern und ihren Familienangehörigen, die an eine bestimmte außerhalb ihres Aufenthaltsortes gelegene Arbeitsstelle zum eventuellen Abschluß des Arbeitsvertrages oder zum Antritt der Arbeitsstelle entsendet werden, auf ihren in Niederösterreich gelegenen Linien und auf den im Staatsbetrieb stehenden Privatbahnen die einmalige freie Fahrt. Eine gleiche Begünstigung haben auch die Landesbahnen zugesagt. Voraussetzung für die Gewährung der freien Fahrt ist, daß die Arbeiter von solchen Vermittlungsstellen und Korporationen vermittelt werden, die der vom Ministerium des Innern geschaffenen einheitlichen Arbeitsvermittlungsorganisation (Zentrale: Bureau der Kommission für soziale Fürsorge, 1. Bezirk, Stock-im-Eisen-Platz) beigetreten sind.

**Frachtberechnung für Gütertransporte über Hilfsrouten.**

Im Reichsgesetzblatt vom 27. d. wird eine Ergänzung der Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 10. Februar 1905, über die Veröffentlichung der Tarife für die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern auf Eisenbahnen verlautbart, wodurch die im § 2 dieser Verordnung enthaltene Vorschrift über die Leitung der Güter eine Ergänzung dahin erfährt, daß das Publikum nunmehr bei den Direktionen der an den Tarifen beteiligten Verwaltungen sowie bei den in den Tarifen angeführten Stationen Einsicht in die Leitungsvorschriften sich verschaffen oder Auskunft erlangen kann. Gleichzeitig hat das Eisenbahnministerium die Verfügung getroffen, daß im Lokalverkehre der österreichischen Staatsbahnen für Transporte, die infolge der gegenwärtigen Einstellung einzelner Eisenbahnlinien für den Zivilverkehr über Umwegrouten gefahren werden müssen, nicht diesen Transportwegen entsprechende Frachtgebühren eingehoben werden, sondern daß ungeachtet der Umwegrouta die normale Frachtberechnung Maß zu greifen hat.

**Wiederaufnahme des Zivilgüterverkehrs.**

Nach einer heute erfolgten Verlautbarung ergibt gegenwärtig die Verkehrssituation folgendes Bild:

Eil- und Frachtgüter aller Art (Stückgut und Wagenladungen) werden im Verkehr zwischen Stationen, die einer und derselben der nachfolgend genannten sieben Gruppen angehören, zur Beförderung zugelassen: 1. Alle Linien der Staatsbahndirektion Olmütz und folgende Linien der Nordbahndirektion: Kofel-Brünn, Brünn-Chropin, Mezamisch-Sternberg, Freiheitsau-Troppau. 2. Alle Linien der Staatsbahndirektionen Linz, Pilsen, der Direktion für die Böhmisches Nordbahn, der austr. priv. Buschtiehrader Eisenbahn, der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und die Strecken: Eger-Msch, Eger-Schloppenhof der königlich bayerischen Staatsbahnen. 3. Sämtliche Linien der Staatsbahndirektion Innsbruck. 4. Folgende Linien der Nordbahndirektion: Feldsberg-Zellerndorf, Ostrau-Montanbahn-Friedel-Mistel, Gschowitz-Pywiec. 5. Folgende Linien der Staatsbahndirektion Lemberg: Pzenworsk-Dynow und Lemberg-Zaworow. 6. Die Linie Monfalcone-Cervignano der Staatsbahndirektion Triest. 7. Sämtliche Linien der Eisenbahn Wien-Uspang, der Schneebergbahn, folgende Linien der Staatsbahndirektion Wien: Wittmannsdorf-Gutenstein, Scheibmühl-Kernhof, Freiland-Türnik und die Linie Graz-Uspang (mit Ausschluß der Station Graz) der Staatsbahndirektion Villach.

Wagenladungsgüter werden im Verkehre zwischen Stationen, die einer und derselben der nachfolgend genannten zwei Verkehrsgruppen angehören, zur Beförderung zugelassen: 1. Alle Linien der k. k. Nordbahndirektion (mit Ausnahme der Strecke Chelmei-Krakau, Trzebinia-Szczakowa-Mysslowitz und Wadowice-Kalwaryja) und der k. k. Staatsbahndirektion Olmütz; 2. alle Linien der k. k. Staatsbahndirektion Olmütz und der k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft (mit Ausnahme der Strecken Olmütz Hauptbahnhof-Böhmisch-Trübau und Stadlau-Marchegg).

Eilstückgüter und Frachtgüter in Wagenladungen, ferner alle Approvionierungsgüter, die in der sogenannten Approvionierungskundmachung aufgezählt sind, werden im Verkehre zwischen Stationen, die einer und derselben der nachfolgend genannten vier Gruppen angehören, zur Beförderung zugelassen: 1. Nachfolgende Linien der Staatsbahndirektion Wien: Wien Franz Josefsbahnhof-Gmünd Staatsbahnhof, Tulln-Herzogenburg, Sigmundsherberg-Hadersdorf L. B.-Krems a. d. Donau-Herzogenburg, Herzogenburg-St. Pölten, St. Pölten-Wilhelmsburg-Wittmannsdorf-Ebenfurth, Wittmannsdorf-Gutenstein, Scheibmühl-Kernhof, Freiland-Türnik, Stöckerau-Abzdorf-Hippersdorf-Hadersdorf L. B., Krems a. d. Donau-Grein und die Stationen Hernalz, Gersthofer, Ottakring und Michelbeuern sowie sämtliche Linien der k. k. Staatsbahndirektionen Linz, Innsbruck, Villach, Pilsen, Prag, der k. k. Nordwestbahndirektion, der k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft (mit Ausnahme der Strecken: Olmütz Hauptbahnhof-Böhmisch-Trübau und Stadlau-Marchegg), der Direktion für die Böhmisches Nordbahn, der Buschtiehrader Eisenbahn und der Aussyg-Teplitzer Eisenbahn; 2. sämtliche Linien der Staatsbahndirektion Olmütz, der Nordwestbahndirektion, der Direktion für die Böhmisches Nordbahn, der Staatsbahndirektionen Pilsen und Prag, der Buschtiehrader Eisenbahn, der Aussyg-Teplitzer Eisenbahn und die unter 1. genannten Strecken der Staatsbahndirektion Wien; 3. Die Linien der Staatsbahndirektion Triest, ausgenommen die Strecken: Divaca-Pola, Serpelje-Rozina-Triest k. k. St. Canfanaro-Rovigno, Triest-

Parenzo; 4. alle österreichischen Linien der Südbahngesellschaft, der von ihr betriebenen österreichischen Lokal- und Pachtbahnen und folgende Staatsbahnlinien (Staatsbahndirektion Wien): Ebenfurth-Wittmannsdorf, Wittmannsdorf-Gutenstein, Leobersdorf-Wilhelmsburg, Scheibmühl-Kernhof, Freiland-Türnik. Außerdem besteht ein beschränkter lokaler Verkehr mit Approvionierungsgütern auf folgenden Linien der Staatsbahndirektion Krakau: Larnow-Szczecin, Zaworzno-Chrganow, Zaworzno-Bolecin, Zagorzany-Gorlice, Stawce-Trzebinia-Siersza-Wodna, Podgorze-Plaszow-Stawina-Spytkowice-Bolecin. Auf jenen Linien, die nach dem Vorstehenden für den Zivilgüterverkehr noch nicht eröffnet sind, werden nur die in der Approvionierungskundmachung angeführten Artikel, und zwar nur nach den in der Kundmachung genannten Orten, befördert.

Die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft übernimmt die Beförderung von Frachtgütern von und nach sämtlichen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen der Strecke Raasdorf-Bemun (Semlin), einschließlich der Stationen des Franzenskanals, des Begatanales, der Theiß und der Station Ofjet (Eszet).

Die Uebernahme von Sendungen nach und von Bahnumschlagstationen erfolgt nur insoweit, als die betreffenden Bahnverkehre offen sind.

Die Entscheidung über die Zulässigkeit von Transporten auf den Linien der ungarischen Staats- und Privatbahnen trifft die Landwirtschaftskommission im ungarischen Ackerbauministerium in Budapest.

27/8. 1914

**Wiederaufnahme des Zivilgüterverkehrs.**

Der mit Verlautbarung der allgemeinen Mobilisierung eingestellte Zivilgüterverkehr wurde zum größten Teil, allerdings unter gewissen, durch die Rücksicht auf die militärische Inanspruchnahme der einzelnen Linien bedingten Beschränkungen allmählich wieder aufgenommen. Die Annahme und Beförderung der Güter erfolgt jedoch nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel und Züge, und zwar bei Wagenladungen erst im Zeitpunkte der Bereitstellung der Wagen. Zur Verladung können nur für Militärtransporte nicht geeignete Wagen beigelegt werden. Die Eisenbahnen sind nicht verpflichtet, Güter, die tarifgemäß in bedeckten Wagen zu befördern sind, in solche zu verladen; bei Verwendung offener oder nach Dunkelheit mit Decken versehener Wagen haften sie nicht für Schäden, die aus dieser Beförderungsart für das Gut entstehen.

Zu den reglementarischen Lieferfristen wurde für Eilgüter und lebende Tiere eine Zuschlagsfrist von acht Tagen für je angefangene 200 Kilometer und für Frachtgüter eine Zuschlagsfrist von 14 Tagen für je angefangene 200 Kilometer festgesetzt. Sollte die Notwendigkeit eintreten, diesen Zivilverkehr wieder einzustellen, so müßte mit dem in den Versandstationen noch lagernden oder unterwegs angehaltenen Gütern ebenso verfahren werden, wie dies bei Verlautbarung der allgemeinen Mobilisierung der Fall war. Weitere Verkehrsbeschränkungen bestehen darin, daß die österreichischen Bahnen in einzelne Verkehrsgruppen zusammengefaßt werden und der Verkehr nur zwischen Stationen, die einer und derselben Gruppe angehören, freigegeben wurde. Endlich sind einzelne Linien für den Gesamtgüterverkehr, andre Linien für den Wagenladungsverkehr und wieder andre Linien für den Eilfracht- und Frachtgutwagenladungsverkehr offen. Gegenwärtig ergibt die Verkehrssituation folgendes Bild:

Eil- und Frachtgüter aller Art (Stückgut und Wagenladungen) werden im Verkehr zwischen Stationen, die einer und derselben der nachfolgend genannten sieben Gruppen angehören, zur Beförderung zugelassen:

1. alle Linien der Staatsbahndirektion Olmütz und folgende Linien der Nordbahndirektion: Kofel - Brünn, Brünn - Chropin, Regamtsch - Sternberg, Freiheitsau - Troppau;

2. alle Linien der Staatsbahndirektionen Linz, Pilsen, der Direktion für die Böhmisches Nordbahn, der Buschtiehrader Eisenbahn, der Auffig-Teplitzer Eisenbahn und die Strecken: Eger-Asch, Eger-Schloppenhof der bayerischen Staatsbahnen;

3. sämtliche Linien der Staatsbahndirektion Innsbruck;

4. folgende Linien der Nordbahndirektion: Feldsberg-Bellerndorf, Ostrau-Montaubahn-Friedel-Mistel, Tschowitz-Bywic;

5. folgende Linien der Staatsbahndirektion Lemberg: Przeworsk-Dynow und Lemberg-Zaworow;

6. die Linie Monfalcone-Cervignano der Staatsbahndirektion Triest;

7. sämtliche Linien der Eisenbahn Wien-Aspang, der Schneebergbahn, folgende Linien der Staatsbahndirektion Wien: Wittmannsdorf-Gutenstein, Scheibmühl-Kernhof, Freiland-Türnitz und die Linie Graz-Aspang (mit Ausschluß der Station Graz) der Staatsbahndirektion Villach.

Wagenladungsgüter werden im Verkehr zwischen Stationen, die einer und derselben der nachfolgend genannten zwei Verkehrsgruppen angehören, zur Beförderung zugelassen:

1. alle Linien der Nordbahndirektion (mit Ausnahme der Strecken Chelmel-Kralau, Trzebinia-Szczalowa-Myslowitz und Wadowice-Kalwarja) und der k. k. Staatsbahndirektion Olmütz;

2. alle Linien der Staatsbahndirektion Olmütz und der Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft (mit Ausnahme der Strecken Olmütz-Hauptbahnhof-Böhmisch-Trübau und Stadlau-Marchegg).

Eilfrachtgüter und Frachtgüter in Wagenladungen, ferner alle Approvisionierungsgüter, die in der sogenannten Approvisionierungskundmachung aufgezählt sind, werden im Verkehr zwischen Stationen, die einer und derselben der nachfolgend genannten vier Gruppen angehören, zur Beförderung zugelassen.

1. Nachfolgende Linien der Staatsbahndirektion Wien: Wien-Franz Josefs-Bahnhof-Gmünd, Staatsbahnhof, Tulln-Herzogenburg, Sigmundsherberg-Hadersdorf, L. B.-Krems an der Donau-Herzogenburg, Herzogenburg-St. Pölten, St. Pölten-Wilhelmsburg-Wittmannsdorf-Ebenfurt, Wittmannsdorf-Gutenstein, Scheibmühl-Kernhof, Freiland-Türnitz, Stoderau-Abtsdorf-Hippersdorf-Hadersdorf L. B., Krems a. d. Donau-Grein und die Stationen Hernalz, Gersthof, Ottakring und Michelbeuern sowie sämtliche Linien der k. k. Staatsbahndirektionen Linz, Innsbruck, Villach, Pilsen, Prag, der k. k. Nordwestbahndirektion, der k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft (mit Ausnahme der Strecken Olmütz-Hauptbahnhof-Böhmisch-Trübau und Stadlau-Marchegg), der Direktion für die Böhmisches Nordbahn, der Buschtiehrader Eisenbahn und der Auffig-Teplitzer Eisenbahn.

2. sämtliche Linien der Staatsbahndirektion Olmütz, der Nordwestbahndirektion, der Direktion für die Böhmisches Nordbahn, der Staatsbahndirektionen Pilsen und Prag, der Buschtiehrader Eisenbahn, der Auffig-Teplitzer Eisenbahn und die unten genannten Strecken der Staatsbahndirektion Wien:

3. die Linien der Staatsbahndirektion Triest, ausgenommen die Strecken: Divaca-Pola, Savelje-Kozina-Triest (k. k. Staatsbahn), Canfanaro-Rovigno, Triest-Parenzo;

4. alle österreichischen Linien der Südbahngesellschaft, der von ihr betriebenen österreichischen Lokal- und Nachtbahnen und folgende Staatsbahnlinsen (Staatsbahndirektion Wien): Ebenfurt-Wittmannsdorf, Wittmannsdorf-Gutenstein, Leobersdorf-Wilhelmsburg, Scheibmühl-Kernhof, Freiland-Türnitz.

Außerdem besteht ein beschränkter lokaler Verkehr mit Approvisionierungsgütern auf folgenden Linien der Staatsbahndirektion Pragau: Tarnow-Suczucin, Jaworzno-Chrzanow, Jaworzno-Bolecin, Zagorzany-Gorlice, Stawce-Trzebinia-Sierza, Wodna, Roggorze-Plaszow-Stawina-Spytkowice-Bolecin.

Auf den Linien der privateigenen Lokalbahnen ist mit geringen Ausnahmen der Zivilgüterverkehr aufrecht, worüber nähere Auskünfte von den beteiligten Verwaltungen oder vom Stadtbüreau der österreichischen Staatsbahnen in Wien, 1. Bezirk, Körntnering Nr. 7, erteilt werden.

Auf jenen Linien, die nach dem Vorstehenden für den Zivilgüterverkehr noch nicht eröffnet sind, werden nur die in der Approvisionierungskundmachung angeführten Artikel, und zwar nur nach den in der Kundmachung genannten Orten befördert.

Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

übernimmt die Beförderung von Frachtgütern von und nach sämtlichen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen der Strecke Regensburg-Bemün (Semlin), einschließlich der Stationen des Franzenskanals, des Begatals der Theiß und der Station Ofjel (Ofegg). Die Uebernahme von Sendungen nach und von Bahnumschlagsstationen erfolgt nur insoweit, als die betreffenden Bahnverkehre offen sind.

Die Entscheidung über die Zulässigkeit von Transporten auf den Linien der ungarischen Staats- und Privatbahnen trifft die Landeswirtschaftskommission im ungarischen Ackerbauministerium in Budapest.



**Normaler Bahnverkehr.**

Ab 1. und 2. September.

Amtlich wird verlautbart: In jüngster Zeit wurden auf einzelnen in Wien einmündenden Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen durchgehende Zugverbindungen für den Zivilverkehr hergestellt, deren Fahrtdauer mit Rücksicht auf die in erster Linie zu wählenden militärischen Interessen zwar noch eine bedeutendere ist, die aber doch eine ununterbrochene Reise über längere Strecken ermöglichen.

Solche durchgehende Zugverbindungen bestehen derzeit in beiden Fahrtrichtungen in den nachstehend angeführten Relationen: Wien Westbahnhof—Linz—Salzburg (je vier, beziehungsweise fünf Verbindungen), Salzburg—Innsbruck (je zwei Verbindungen), Innsbruck—Bregenz (je zwei Verbindungen), Salzburg—Badgastein—Willach (je drei Verbindungen und je eine Verbindung bis Triest k. k. Staatsbahnen), Wien Südbahnhof—Leoben—Klagenfurt S. B.—Triest k. k. Staatsbahnen (je eine Verbindung), Wien Südbahnhof—Leoben—Klagenfurt S. B. (je eine Verbindung), St. Veit an der Glan Personenbahnhof—Pontafel (je zwei Verbindungen), Wien F. J. B.—Gmünd (je zwei Verbindungen), Wien F. J. B.—Gmünd—Pilsen (je eine Verbindung), Wien F. J. B.—Gmünd—Eger (je eine Verbindung), Wien F. J. B.—Gmünd—Brag F. J. B. (je zwei Verbindungen), Wien N. W. B.—Tetschen (je drei Verbindungen), Wien N. W. B.—Tetschen—Berlin Anhalter Bahnhof (je eine Schnellzugverbindung), Wien Ostbahnhof—Prinn (je zwei Verbindungen), Wien Ostbahnhof—Marchegg—Budapest (je eine Verbindung), Wien Ostbahnhof—Bruck Kiralyhida—Budapest—Predeal—Bukarest (je eine Verbindung). Auf den von den Hauptstrecken abzweigenden Seitenlinien werden Anschlusszüge von und zu den Kernzügen in entsprechender Anzahl geführt. Außerdem verkehren auf allen in Wien einmündenden Linien der österreichischen Staatsbahnen noch besondere Lokalzüge zur Bedienung des Nahverkehrs. Sämtliche obangeführten Verbindungen können ohne die für die Postzüge der Kriegsfahrordnung vorgeschriebenen Legitimationen benützt werden.

Eine Verbesserung dieses Verkehrs steht bevor, da voraussichtlich vom 1. September an im Gesamtbereich der österreichischen Staatsbahnen, mit Ausnahme der galizischen Linien und den Linien im Bereich der Nordbahn, vom 2. September an auch auf den Linien der k. k. Nordbahndirektion die Friedensfahrordnung für den Personen- und Güterverkehr im beschränkten Umfang wieder eingeführt wird. Zu gleichen Zeitpunkten wird eine Anzahl der im Militärverkehr entbehrlich werdenden Güterwagen für den Zivilverkehr wieder freigegeben. Kohlenwagen und niederbordige offene Wagen können nach Deutschland und der Schweiz unbeschränkt, gedeckte Güterwagen nach diesen beiden Staatsgebieten unter gewissen Voraussetzungen austreten.

## Der Fernverkehr auf den Staatsbahnen.

In jüngster Zeit werden auf einzelnen in Wien einmündenden Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen durchgehende Zugverbindungen für den Zivilverkehr hergestellt, deren Fahrtdauer mit Rücksicht auf die in erster Linie zu wählenden militärischen Interessen zwar noch eine bedeutendere ist, die aber doch eine ununterbrochene Reise über längere Strecken ermöglichen. Solche durchgehende Zugverbindungen bestehen derzeit in beiden Fahrtrichtungen in den nachstehend angeführten Relationen:

Wien (Westbahnhof)-Dinz-Salzburg (je vier, beziehungsweise fünf Verbindungen), Salzburg-Innsbruck (je zwei Verbindungen), Innsbruck-Bregenz (je zwei Verbindungen), Salzburg-Bad Gastein-Willach (je drei Verbindungen und je eine Verbindung bis Triest k. k. Staatsbahnen).

Wien (Südbahnhof)-Leoben-Klagenfurt S.-B.-Triest k. k. Staatsbahnen (je eine Verbindung), Wien (Südbahnhof)-Leoben-Klagenfurt S.-B. (je eine Verbindung), St. Veit an der Glan (Personenbahnhof)-Pontafel (je zwei Verbindungen).

Wien (Franz-Josefs-Bahn)-Gmünd (je zwei Verbindungen), Wien (Franz-Josefs-Bahn)-Gmünd-Bilsen (je eine Verbindung), Wien (Franz-Josefs-Bahn)-Gmünd-Eger (je eine Verbindung), Wien (Franz-Josefs-Bahnhof)-Gmünd-Prag-Franz-Josefs-Bahnhof (je zwei Verbindungen).

Wien (Nordwestbahnhof)-Tetschen (je drei Verbindungen), Wien (Nordwestbahnhof)-Tetschen-Berlin-Anhalter Bahnhof (je eine Schnellzugverbindung).

Wien (Ostbahnhof)-Brünn (je zwei Verbindungen), Wien (Ostbahnhof)-Marchegg-Budapest (je eine Verbindung), Wien (Ostbahnhof)-Brud-Királyhidá-Budapest-Predeal-Bukarest (je eine Verbindung).

Auf den von den Hauptstrecken abzweigenden Seitenlinien werden Anschlußzüge von und zu den Fernzügen in entsprechender Anzahl geführt.

Außerdem verkehren auf allen in Wien einmündenden Linien der österreichischen Staatsbahnen noch besondere Lokalzüge zur Bedienung des Nahverkehrs.

Sämtliche obangeführten Verbindungen können ohne die für die Postzüge der Kriegsfahrordnung vorgeschriebenen Segtinationen benutzt werden.

Eine erhebliche Verbesserung dieses Verkehrs steht bevor, da voraussichtlich vom 1. September an im Gesamtbereich der österreichischen Staatsbahnen, mit Ausnahme der galizischen Linien und den Linien im Bereiche der Nordbahn, vom 2. September an auch auf den Linien der k. k. Nordbahndirektion die Friedensfahrordnung für den Personen- und Güterverkehr in beschränktem Umfang wieder eingeführt wird.

Zu den gleichen Zeitpunkten wird eine Anzahl der im Militärverkehr entbehrlich werdenden Güterwagen für den Zivilverkehr wieder freigegeben. Kohlenwagen und niederbordige offene Wagen können nach Deutschland und der Schweiz unbeschränkt, gedeckte Güterwagen nach diesen beiden Staatsgebieten unter gewissen Voraussetzungen austreten.

## Personenzugsverkehr Wien-Aspang.

Außer den in den Rundmachungen angegebenen Personenzügen werden am 29. und 30. d. in der Strecke Wien-Aspang, beziehungsweise Wien-Buchberg a. Sch.-Hochschneeberg und umgekehrt nachstehende Zugverbindungen hergestellt:

Am 29. d. Wien-Aspangbahnhof ab 8 Uhr 30 Min. nachmittags, an Aspang 6 Uhr 16 Min. abends; an Buchberg an Schneeberg via Sollenau 6 Uhr 26 Min. abends. Am 30. d.: Wien-Aspangbahnhof ab 7 Uhr 40 Min. früh, an Aspang 9 Uhr 55 Min. vormittags; an Buchberg am Schneeberg via Sollenau 10 Uhr 10 Min. abends, an Hochschneeberg 11 Uhr 28 Min. vormittags, Aspang ab 7 Uhr 35 Min. abends, ab Hochschneeberg 5 Uhr 45 Min. nachmittags; ab Buchberg am Schneeberg via Sollenau 7 Uhr 20 Min. abends, an Wien-Aspangbahnhof 9 Uhr 48 Min. abends.

Mit 1. September wird wieder die Friedensfahrordnung in beschränktem Umfang aufgenommen. Die bezügliche Verlautbarung wird rechtzeitig veröffentlicht werden.

### Teilweise Wiederaufnahme der Sommerfahrordnung auf der Südbahn.

Am 1. September wird auf den österreichischen Linien der Südbahn die Fahrordnung, die ab Mai bis in den ersten Augusttagen gültig war, zum Teil wieder eingeführt.

Ein Schnellzugsverkehr ist bis auf weiteres allerdings nicht möglich, doch werden sämtliche in der Sommerfahrordnung enthaltene, dem Fernverkehr dienenden Personenzüge von und nach Wien wieder geführt, das sind also die Personenzüge nach Triest, Wien ab 9 Uhr vormittags, 1 Uhr 20 Min. nachm. und 10 Uhr 30 Min. abends, zudem noch der Personenzug nach Graz, Wien ab 4 Uhr 35 Min. Die Züge nach Triest haben größtenteils auch unmittelbaren Anschluß nach und von Kärnten (Börther See), Pustertal, beziehungsweise Tirol.

Auch der Verkehr in der Wiener Lokalf Strecke wird bedeutend vermehrt; bis auf weiteres

werden täglich 25 Züge (einschließlich der Fernzüge) in jeder Richtung zur Verfügung stehen.

Die Detailfahrordnung der Züge (Fahrzeiten, Aufenthalte etc.) deckt sich mit jener des Sommerfahrplans.

Es ist wohl selbstverständlich, daß sämtliche Züge nur bedingungsweise verkehren und daher bei einem etwaigen Ausfall derselben den Reisenden kein Anspruch auf Entschädigung zusteht würde.

Das Nähere wird aus den in den Stationen zum Aushang gelangenden Plakaten zu ersehen sein.

Bis 31. August bleibt natürlich die gegenwärtige Fahrordnung bestehen, die bekanntlich in der engeren Lokalfstrecke bereits täglich zehn Züge und überdies in der Hauptstrecke drei Fernzüge, darunter einen bis Graz und zwei bis Triest, in jeder Richtung aufweist.

Für Sonntag, den 30. August, ist im Hinblick auf den voraussichtlich stärkeren Verkehr in der Lokalfstrecke eine Vermehrung der Züge vorgesehen. Auch diesfalls ist alles Nähere den in den Stationen angeschlagenen Plakaten zu entnehmen.

**Schlafwagenverkehr auf der Linie Wien-Budapest.**

In den zwischen Wien (Ostbahnhof) und Budapest (Ostbahnhof) über Bruck-Királyhidas-Győr neu eingeführten beschleunigten Personenzügen Nr. 91 und 92 wird auch ein Schlafwagen zwischen Wien (Ostbahnhof) und Budapest (Ostbahnhof) geführt.

Die Verkehrszeiten dieser Nachtpersonenzugsverbindungen sind folgende: Wien (Ostbahnhof) ab 11 Uhr 10 Minuten nachts, Budapest (Ostbahnhof) an 5 Uhr 50 Minuten früh.

Zurück: Budapest (Ostbahnhof) ab 11 Uhr 40 Minuten nachts, Wien (Ostbahnhof) an 6 Uhr 32 Minuten früh.

29./8. 1914.

**Erweiterung des Zivilgüterverkehrs.**

Seit 28. d. werden auf sämtlichen Linien der k. k. Staatsbahndirektion Wien Eil- und Frachtgüter in Wagenladungen von und nach allen Stationen dieser Direktion zur Beförderung angenommen. Dieser Verkehr ist nunmehr aufgenommen zwischen allen Stationen der Staatsbahndirektionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest (mit Ausnahme der Linien Vort.-Dorvalje-Kozina-Dinaca-Pola und Rovigno-Casanaro), Prag, Pilsen, Olmütz, der Nordwestbahndirektion, Direktion für die Böhmisches Nordbahn, Direktion für die Linien der Staatsbahngesellschaft (mit Ausnahme der Strecken Böhmisches Trübau-Olmütz S. B. und Stadlan-Marchegg), der ausschließlich priv. Buschtiehrader Eisenbahn, der Ausfig-Teplizer Eisenbahn und der niederösterreichischen Landesbahnen.

### Verbesserungen im Fernverkehr auf den Staatsbahnen.

Von Dienstag, den 1. September, an, wird im Gesamtbereich der österreichischen Staatsbahnen mit Ausnahme der galizischen Linien und der Linien im Bereiche der Nordbahn vom 3. September an auch auf den Linien der Nordbahndirektion die Friedensfahrordnung für den Personen- und Güterverkehr im beschränkten Umfang wieder aufgenommen. Auf den Hauptstrecken werden im allgemeinen zwei bis drei durchgehende Personenzugpaare und eine entsprechende Anzahl von Lokalzügen nach der Fahrordnung vom 1. Mai 1914 zur Einführung gelangen. Die in der Strecke Wien-Nordwestbahnhof-Zetschen-Berlin-Anhalter Bahnhof bereits derzeit verkehrenden Nachtschnellzüge werden mit 1. September bedeutend beschleunigt (Wien-Nordwestbahnhof ab 9 Uhr 40 Min. abends, Zetschen an 5 Uhr 50 Min. früh, Berlin-Anhalter Bahnhof an 10 Uhr 21 Min. vormittags, beziehungsweise Berlin-Anhalter Bahnhof ab 8 Uhr 10 Min. abends, Zetschen ab 12 Uhr 9 Min. nachts, Wien-Nordwestbahnhof an 8 Uhr früh.) Für die nächste Zeit ist ferner noch die Einführung von Schnellzügen (nach der Fahrordnung vom 1. Mai 1914) auf allen wichtigeren Linien in Aussicht genommen, und zwar werden zunächst verkehren: ab 1. September d. J. ein Schnellzugpaar Wien-F. J. B. - Gmünd-Prag-Bschetát P. - Zetschen und zwei Schnellzugpaare Wien-Ostbahnhof-Marchegg-Budapest, dann ab 3. September d. J. ein Schnellzugpaar Wien-Nordbahnhof-Oswiecim. Die Fahrordnung dieser Züge wird bekanntgegeben werden. Die Eröffnung weiterer Schnellzugsverbindungen ist in den unmittelbar folgenden Tagen zu gewärtigen. Sämtliche vorerwähnten Zugverbindungen werden ohne die für die Postzüge der Kriegsfahrordnung vorgeschriebenen Legitimationen hemisbar sein.

29/8. 1914.

**(Getreidetransporte in offenen Waggon.)**

Nach einer gestern publizierten Kundmachung der Wiener Produktenbörse gibt das Lagerhaus der Stadt Wien bekannt, daß laut einer Mitteilung der Kriegsfürsorgeverwaltung für Ziviltransporte nur offene Wagen beigelegt werden können. Plachen werden von der Bahn nicht beigegeben. Die Parteien werden daher ersucht, die Aufträge jener Sendungen, die sie in offenen Wagen abbefördern wünschen, mit dem Vermerk: „Mit der Beförderung in offenen Wagen und unter den gegenwärtig für den Zivilgüterverkehr geltenden Bestimmungen der Bahnen einverstanden“ an die Lagerhausverwaltung gelangen zu lassen, wobei bemerkt wird, daß die Bahn für die mit dieser Beförderungsart für das Gut verbundenen Schäden nicht haftet, daß die Annahme zur Beförderung nur nach Maßgabe der Zulässigkeit und unter Festsetzung einer Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist von 14 Tagen für je angefangene 200 Kilometer stattfindet etc. Zugleich mit Erteilung der Verladeverfügung ist zu veranlassen, daß der Lagerhausverwaltung Plachen und Striche zum Decken der Waggon beigelegt werden, und es sind die in dieser Hinsicht getroffenen Maßnahmen auf den bezüglichen Aufträgen vorzumerken. (Zum Beispiel: „Die erforderlichen Plachen und Striche werden Ihnen von der Firma . . . beigelegt.“) Gegebenenfalls kann der Transport über ausdrücklichen Wunsch der Partei und ohne jedwede Haftung der Bahn oder der Lagerhausverwaltung auch im offenen Waggon ohne Plachen stattfinden.

**Erweiterung des Zivilgüterverkehrs.**

Auf den österreichischen Eisenbahnen ist — wie bereits bekannt — der Zivilgüterverkehr innerhalb bestimmter Bahngruppen wieder aufgenommen worden. Mit 1. September wird dieser Verkehr dadurch eine bedeutende Erweiterung erfahren, da große Bahngebiete in eine Bahngruppe vereinigt werden. So wird insbesondere zulässig sein, die Beförderung von Eilfrachtfahrgäusen, ferner von Frachgut in Wagenladungen zwischen allen Stationen der Linien der Staatsbahndirektionen Triest (ausgenommen die Strecken Vorst-Perpelje-Kozina-Divaca exklusive Pola und Canfanaro-Rovigno), Innsbruck, Linz, Olmütz, Bilsen, Prag, Villach, Wien der Nordwestbahndirektion, der Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft, der Direktion für die Böhmisches Nordbahn, der Buschtiehrader Eisenbahn, Auffsig-Teplizer Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang und Schneebergbahn (ausschließlich Wr.-Neustadt-Hauptbahnhof) der niederösterreichischen Landesbahnen, der Wiener Lokalbahnen, der Friedländer Bezirksbahnen, Salzkammergut-Lokalbahn und der Strecken Eger-Msch, Eger-Schoppenhof der bayerischen Staatseisenbahnen.

Wegen der Ausdehnung des Zivilgüterverkehrs auf die Strecken der ungarischen Eisenbahnen sind Verhandlungen im Zuge. Ebenso wird die Wiederaufnahme des direkten Güterverkehrs nach Eisenbahnstationen im befreundeten oder neutralen **U n s l a n d e** angestrebt.



**Krieg und Verkehr.**

Von Dienstag, den 1. September an wird im Gesamtgebiete der österreichischen Staatsbahnen mit Ausnahme der galizischen Linien und den Linien der Nordbahndirektion die Friedensfahrordnung für den Personen- und Güterverkehr in beschränktem Umfange wieder aufgenommen.

Unter den personenführenden Zügen befindet sich je ein Schnellzugspaar in den Strecken: Wien (F.-Z.-B.) - Gmünd - Prag - Wsetat-B.-Tetschen, Wien (Ostbahnhof) - Marchegg - Budapest und Wien (Ostbahnhof) - Bruck a. d. L. - Budapest.

Die in der Strecke Wien (Nordwestbahnhof) - Tetschen - Berlin-Anhalter Bahnhof bereits derzeit verkehrenden Nachtschnellzüge werden mit 1. September bedeutend verbessert. Wien (Nordwestbahnhof) ab 9 Uhr 40 Min. abends, Wien (Nordwestbahnhof) an 8 Uhr früh.

Für die nächste Zeit ist die Einführung von weiteren Schnellzügen nach der Fahrordnung vom 1. Mai 1914 in Aussicht genommen:

Ab 3. September 1914 ein Schnellzugspaar Wien (Ostbahnhof) - Marchegg - Sillein; ab 4. September 1914 je ein Schnellzugspaar auf den nachfolgenden Linien:

Wien (Westbahnhof) - Salzburg - Innsbruck,  
Wien (Westbahnhof) - Salzburg,  
Salzburg - Badgastein - Villach - Triest (I. I. Staatsbahnen),

Klagenfurt - Rosenbach - Triest (I. I. Staatsbahnen),

St. Veit a. d. Glan - Rosenbach - Triest (I. I. Staatsbahnen),

Leoben - St. Michael - Villach - Pontafel (Die beiden letzteren Verbindungen mit Anschluß von und nach Wien Südbahnhof),

Wien (F.-Z.-B.) - Gmünd - Eger,

Marienbad - Karlsbad,

Prag (F.-Z.-B.) - Pilsen,

Wien (Nordwestbahnhof) - Nimburg - Jungbunzlau - Reichenberg,

Kolin - Prag (Staatsbahnhof),

Prag (F.-Z.-B.) - Jungbunzlau - Reichenberg,

Prag (Staatsbahnhof) - Bodenbach und

Brünn - Prag (Staatsbahnhof).

Sämtliche Verbindungen sind ohne die für die Postzüge der Kriegsfahrordnung vorgeschriebenen Legitimationen benützlichbar.

Die genauen Verkehrszeiten sind aus den, von den einzelnen I. I. Direktionen verlautbarten Rundmachungen zu entnehmen.

## Wiederaufnahme des gesamten Zivilgüterverkehrs auf der Südbahn.

Am 1. September 1914 wird auf sämtlichen österreichischen und ungarischen Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft (mit Ausnahme der Linie Savski Marof—Sisak) und auf allen von der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österreichische und ungarische Linien) betriebenen Lokal- und Nachtbahnen der gesamte Zivilgüterverkehr sowohl im Verkehre der Stationen dieser Linien untereinander, als auch im Wechselverkehre mit allen Stationen der Linien der k. k. Staatsbahndirektionen Innsbruck, Linz, Olmütz, Pilsen, Prag, Villach, Wien, der k. k. Nordwestbahndirektion, der k. k. Direktion für die Böhmisches Nordbahn, der austr. priv. Butschtehader Eisenbahn, der k. k. priv. Muffig—Keplitz Eisenbahn, der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang und Schneebergbahn, der Niederösterreichischen Landesbahnen, der Wiener Lokalbahnen, der Friedländer Bezirksbahnen, der Salzkammergut-Lokalbahn, der Zillertalbahn, der Győr—Sopron—Ebenfurter Eisenbahn und der Strecken: Eger—Misk, Eger—Schoppenhof der königl. ungar. Staatsbahnen, unter folgenden Beschränkungen wieder aufgenommen:

1. Die Annahme und Beförderung erfolgt nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel und Züge, und zwar bei Wagenladungen erst im Zeitpunkte der erfolgten Bereitstellung der Wagen.
2. Zur Verladung können nur für Militärtransporte nicht geeignete Wagen beigelegt werden.
3. Die Eisenbahnen sind nicht verpflichtet, Güter, die tarifmäßig in bedeckten Wagen zu befördern sind, in solche zu verladen. Bahneigene Decken werden nur nach Lunlichkeit beigelegt. Für die Verwendung solcher Decken wird die tarifmäßige Deckenmiete erhoben. Bei Verwendung offener oder nach Lunlichkeit mit Decken versehenen Wagen haften die Eisenbahnen nicht für Schäden, die aus den mit dieser Beförderungsart für das Gut verbundenen Gefahren entstehen können.
4. Zu den reglementarischen Lieferfristen werden nachstehende Zuschlagsfristen festgesetzt:

Für Eilgüter und lebende Tiere eine Zuschlagsfrist von 8 Tagen für je angefangene 200 Kilometer, für Frachtgüter eine Zuschlagsfrist von 14 Tagen für je angefangene 200 Kilometer. (Auf den ungarischen Linien gelten die in Ungarn kundgemachten Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen.)

5. Tritt die Notwendigkeit ein, diesen Verkehr einzustellen, so wird mit den in den Versandstationen noch lagernden oder unterwegs angehaltenen Gütern nach den Bestimmungen der „Rundmachung, betreffend Einstellung, beziehungsweise Einschränkung des Zivilverkehrs“, Absatz b) verfahren. Ferner wird zwischen sämtlichen Stationen aller österreichischen und ungarischen Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft (mit Ausnahme der Linie Savski Marof—Sisak) und den Stationen der von der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österreichische und ungarische Linien) betriebenen Lokal- und Nachtbahnen im Wechselverkehre mit den Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen (mit Ausnahme jener der Betriebsleitungen Szeged, Szabadka, Bécs und Temesvár) der Eilgutverkehr und der Frachtgutverkehr in Wagenladungen unter den in den vorstehenden Punkten 1 bis 5 angeführten Beschränkungen bis auf weiteres aufgenommen.

**Der Güterverkehr nach Italien.** Im Verkehre nach Italien werden sowohl Eilgüter, als auch Frachtstückgüter und Frachtgüter in Wagenladungen unter den in den vorstehenden Punkten 1 bis 5 angeführten Beschränkungen zur Beförderung angenommen. Frachtgüter in Wagenladungen, sowie Gegenstände über 7 Meter Länge oder über 750 Kilogramm Einzelgewicht werden zur direkten Beförderung nach Italien nur angenommen, wenn zur Verladung italienische Wagen zur Verfügung gestellt werden können. Ist die Beistellung solcher Wagen nicht möglich, so erfolgt die Annahme zur Beförderung nur mit einem bis zur Grenzstation als Bestimmungsstation lautenden Frachtbrief. In der Grenzstation hat der frachtbriefmäßige Empfänger auf seine Kosten die Umladung in einen italienischen Wagen sowie die Neuaufgabe zu besorgen.

**Die Wagenbeistellung der österreichischen Staatsbahnen.**

Im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen, mit Ausnahme der in Galizien und der Bukowina gelegenen Strecken, wird der Bedarf an Wagen für Lebendes und Approvisionierungsgüter gegenwärtig schlank befriedigt; auch die Bedeckung des Wagenbedarfs für die zur Anlieferung gelangenden sonstigen Zivilgüter kann im allgemeinen als befriedigend bezeichnet werden. Die Wagenbestellungen der Kohlengruben konnten im Mährisch-Schrauer Revier seit 23. August, im nordwestböhmischen Braunkohlenrevier am 30. August voll gedeckt werden. Insgesamt wurden im Monat August 1914 im ersteren Revier auf bestellte 29.278 Wagen 25.208, also 86 Prozent der Wagen, und im letzteren Revier auf bestellte 66.462 Wagen 52.301, also 79 Prozent der Wagen beige stellt. Die Stände an offenen Güterwagen sind dermaßen günstig, nur die Zufuhr des Leermaterials nach den Bedarfssorten ist durch Verkehrsschwierigkeiten, welche sich im Laufe der nächsten Tage allerdings wesentlich verringern dürften, noch behindert. An gedeckten Güterwagen kann mit Rücksicht auf die fortbestehenden Erfordernisse der Militärverwaltung nur eine beschränkte Anzahl für Zivilgüter zur Verfügung gestellt werden. Es dürfte sich jedoch auch in dieser Beziehung demnächst eine den unabwieslichen Bedürfnissen entsprechende Besserung einstellen.

**Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Eisenbahnjahreskarten.** Vom Sekretariat der Union der Geschäftsreisenden Oesterreichs werden wir um Aufnahme folgender Mitteilung ersucht: Das Einschreiten der Union beim k. k. Eisenbahnministerium in Angelegenheit der Abonnements- und Eisenbahnjahreskarten, welche infolge der geschäftlichen Stagnation gegenwärtig nicht ausgenützt werden können, hat natürlich auch andere Interessenten zu ähnlichem Vorgehen veranlaßt. Im Stadium der sich öfter beim Eisenbahnministerium wiederholenden Interventionen sind von einigen Korporationen sowohl in der Tages- als auch in der Fachpresse Verhaltensmaßregeln verlautbart worden, nach welchen sich die Zeitkartenbesitzer richten sollten. Insbesondere wurden diese mehrseits aufgefordert, sich die Nichtbenützung dieser Karten bei den Stationsämtern bestätigen zu lassen, beziehungsweise die Zeitkarten an die betreffenden Staatsbahndirektionen zu senden, wo sie bis zur Aufnahme des Gesamtverkehrs zurückbehalten werden, um für ein der Nichtbenützung entsprechendes Zeitausmaß gültiggeschrieben zu werden. Alle diese bisher veröffentlichten Nachrichten entbehren jeder positiven Grundlage, nachdem sie den bahnamtlichen Verfügungen nicht entsprechen. Um weitere Verwirrungen in dieser Frage hintanzuhalten, sei heute auf die als Ergebnis der Eingaben erlassene Kundmachung der k. k. österreichischen Staatsbahnen verwiesen, welche vor einigen Tagen erfolgt ist: „Die Zeitkartenbesitzer, welche eingerückt sind und ihre Karten am 1. Juli 1914 gelöst haben, erhalten den auf die Zeit der Nichtbenützung entfallenden Teil zurückerstattet. Alle sonstigen Abonnements-, Jahres- und Halbjahreskarten im Geltungsbereich sämtlicher österreichischer Staatsbahnen werden ohne Rücksicht darauf, ob auf einzelnen Strecken der Verkehr ganz oder teilweise eingestellt war, um einen Monat verlängert. Diese Prolongation erfolgt automatisch. Demnach

gelten jene Karten vom 1. Januar 1914 bis 31. Januar 1915 und jene vom 1. Juli 1914 bis 31. Juli 1915. Für den Bereich der k. k. Staatsbahndirektionen in Galizien wird eine besondere Verfügung in einem späteren Zeitpunkte folgen.“ Diese authentische Darstellung möge allen denjenigen, die es betrifft, zur Danachachtung dienen.

12/9. 1914.

Wien, 12. September.

(Frachtberechnung für die aus Anlaß der Mobilisierung unterwegs angehaltenen Sendungen.) Infolge der Mobilisierung hat sich die Notwendigkeit ergeben, auf dem Transport befindliche Sendungen in Zwischenstationen anzuhalten. Hinsichtlich der Frachtberechnung für diese Sendungen hat das Eisenbahnministerium bezüglich der Linien der österreichischen Staatsbahnen nachstehende Ausnahmsverfügungen getroffen: Für Sendungen, die nach Unterbrechung des Transportes durch Zwischenlagerung auf einer Unterwegsstation ihren ursprünglichen Bestimmungsort erreichen, ist grundsätzlich keine höhere als die unter normalen Verhältnissen auf dem direktesten Weg zu berechnende Fracht zu erheben. Dies gilt auch für Sendungen, die in der Unterwegsstation bezogen und innerhalb eines Monats nach Eintritt der Möglichkeit der Weiterbeförderung mit einem neuen Frachtbriefe nach ihrer ursprünglichen Bestimmungsstation neu aufgegeben werden. Für Sendungen, die unterwegs angehalten und über nachträgliche Verfügung des Absenders oder durch Neuaufgabe innerhalb eines Monats nach Eintritt der Möglichkeit der Rückbeförderung in die ursprüngliche Versandstation zurückgeschickt wurden, sind für den Hinweg bis zur Unterwegsstation im allgemeinen die vollen Frachtgebühren, bei den ursprünglich nach dem Auslande bestimmten Sendungen unter gewissen Voraussetzungen die bis zur Grenzstation entfallenden Exportfrachtsätze zu berechnen. Für die frachtgutmäßige Rückbeförderung dieser Sendungen in die ursprüngliche Versandstation gelangt lediglich eine Gebühr von 2 Heller für 100 Kilogramm und 1 Kilometer bei Wahrung einer Mindestgebühr von 8 Heller für 100 Kilogramm zur Berechnung.

15. / 9. 1914.

### Sicherung des Handelsverkehrs über neutrale Häfen.

Um die Abwicklung eines beschränkten Handelsverkehrs über neutrale Häfen zu sichern, beschloß die T r i e s t e r H a n d e l s - K a m m e r, die am Seeverkehr beteiligten Unternehmungen zu einer Konferenz einzuberufen und speziell die Frage der Kriegsversicherung in Verhandlung zu ziehen. Auf Grund der mit den Triesler Banken gepflogenen Verhandlungen erklärten sich mehrere Institute bereit, nach wie vor Warenbeschnung vorzunehmen. Die Kammer intervenierte bei den Eisenbahnverwaltungen, auf daß die Exporttarife auch auf die ursprünglich zum seemäßigen Export bestimmten, nachträglich jedoch infolge des Kriegsausbruches per Bahn nach Italien dirigierten Sendungen Anwendung finden mögen, was inzwischen auch zugestanden wurde. Um die Verwertung der sonst brach liegenden Holzlager zu ermöglichen, trat die Kammer bei der Regierung für die Ausfuhrbewilligung für Holz ein. Auf Grund dessen wurden auch schon mehrere Holzsendungen zum Export zugelassen. Es wurde die möglichste Freilassung der Transitgüter vom Ausfuhrverbot befürwortet. Bei den italienischen Verwaltungen wurde interveniert, damit der direkte Bahnverkehr nach Italien ohne Umladung an der Grenze ermöglicht werde. Mit dem Oesterreichischen Lloyd wurde in der Frage der Spesenaufrichtung für rückbeförderte Güter ein Einvernehmen erzielt. Da infolge der Beschränkung des Postdienstes die Bahnquittungen mit einiger Verspätung zugestellt werden, erweist sich die im Interesse der Wagenausnutzung bestimmte Entladefrist von sechs Tagstunden vielfach als unzureichend, besonders, da die Quittungen erst nach Ablauf der Entladefrist zugestellt werden. Es wurde daher ein Antrag eingebracht, daß die zugestandenen sechs Stunden erst vom Moment der tatsächlichen Zustellung an gerechnet werden mögen. Vom italienischen Ausfuhrverbot wurden ausgenommen: B a u m w o l l g a r n, T e i g w a r e n und H a r t k ä s e in der gleichen Menge wie im entsprechenden Monat des Jahres 1913.

**Aufhebung des Lagerstandgeldes.**

Die Direktion der niederösterreichischen Landesbahnen hat verfügt, daß bei allen Sendungen, die infolge der Mobilisierung in Stationen der niederösterreichischen Landesbahnen angehalten worden sind, ein Lager-, beziehungsweise Wagenstandgeld nicht eingehoben wird, es sei denn, daß die Verfügung über das Gut durch eigenes Verschulden des Verfügungsberechtigten verzögert worden ist. In diesem Falle gelangen die normalen tarifmäßigen Gebühren zur Einhebung.

17. / 9. 1914.

(Maßnahmen zur Bewältigung des Herbstverkehrs.) Die k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft hat der Wiener Handels- und Gewerbelammer mitgeteilt, daß diese Direktion auch heuer wie in den verfloffenen Jahren alle jene Maßnahmen bereits getroffen hat, die eine glatte und klaglose Abwicklung des bevorstehenden Herbstverkehrs gewährleisten. Eine unerlässliche Voraussetzung des Erfolges ist es aber, daß auch seitens der daran in hohem Grade interessierten industriellen Kreise dahin gewirkt wird, daß diese, soweit es überhaupt noch möglich sein wird, sich vor Beginn des eigentlichen starken Herbstverkehrs zunächst mit Brennstoffvorräten versehen und die Eisenbahnverwaltung durch entsprechende und schnelle Disposition in der Wagenwirtschaft kräftigst unterstützen. Die beteiligten Interessenten werden daher dringendst ersucht, auch innerhalb ihres Wirkungskreises zur Förderung der bahnsseitigen Aktionen und Absichten intensivest beizutragen.



### Beschlagnahme der Schlafwagen in Österreich.

Der in der letzten Nummer des „Morgen“ veröffentlichte, die internationale Schlafwagen-Gesellschaft betreffende Artikel — schreibt ein Freund unseres Blattes — hat in der Bevölkerung, zumal in Fachkreisen, besondere Beachtung gefunden. Mit vollem Recht hat der „Morgen“ darauf hingewiesen, daß in diesem Falle nicht ein kleinlicher Boykott, sondern eine höchst wichtige, unsere Interessen scharf berührende Frage in Betracht kommt. Es handelt sich um eine belgische Gesellschaft, deren Aktien und Obligationen sich ausschließlich in belgischen und französischen Händen sind, um eine Gesellschaft (sie heißt richtig: „Compagnie internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens“), die ihren Sitz in Brüssel hat, woselbst sich (9, rue Ducale) ihre Generaldirektion befindet, mit ihrem langjährigen Generaldirektor, einem ausgesprochenen Belgier. Überdies ist die Gesellschaft auch an französischen Unternehmungen (z. B. an der Cie. générale de Construction, Société Immobilière du Trocadéro et de Passy usw.) stark beteiligt. Daher ist es durchaus nicht notwendig, mit der Gesellschaft erst ein Übereinkommen zu treffen, um ihren Wagenpark zu erlangen. Vielmehr teilt das rollende Eisenbahnmateriale nach völkerrechtlichem Gebrauche im Falle eines Krieges das Schicksal der Schiffe, unterliegt also der Beschlagnahme. Die auf Grund internationaler Vereinbarungen sichergestellte Nichtpfändbarkeit von Eisenbahn-Fahrtriebmitteln bezieht sich nur auf zivilrechtliche Forderungen. Die Beschlagnahme des Eisenbahn-Fahrparkes, gleichgültig, ob es sich um solches von Staatsbahnen oder Privatbahnen handelt, ist gemäß den Bestimmungen des Völkerrechts nicht allein erst bei und nach Ausbruch von Feindseligkeiten, sondern nach Diktat sogar schon als „Selbsthilfe“, als friedliches Mittel zur Durchsetzung eines behaupteten Anspruchs“ zulässig. Hiernach ist es klar, daß der gesamte Fahrpark der Schlafwagen-Gesellschaft — der Gesellschaft eines Staates, mit dem wir im Kriege uns befinden — nach Völkerrecht schon seit Ausbruch des Krieges uns gehört und daß alle zwischen dem österreichischen Staate und der Gesellschaft geschlossenen Verträge null und nichtig geworden sind.

Aus gleichen Gründen haben sich auch während des letzten Balkankrieges Serbien und Bulgarien ohne alle Umstände der Wagen dieser Gesellschaft bemächtigt (und den Orient-Expresszug mitten auf der Strecke stehen lassen). Daß auch im gegenwärtigen Kriege Deutschland in der gleichen Art vorgeht, zeigt das in den Blättern vor einiger Zeit gebrachte Telegramm, de dato Frankfurt a. M., 28. August 1914, wonach die kgl. Eisenbahndirektion in dieser Stadt am genannten Tage die ersten französischen Eisenbahnwagen in Dienst gestellt und die daselbst angebrachte Aufschrift „République Française“ durch deutsche Bettel überklebt hat.

Es darf nicht übersehen werden, daß es sich hier nicht um eine gewöhnliche Privatgesellschaft, sondern um ein mit einem Monopol ausgestattetes Unternehmen handelt. Der Reisende ist nicht in die Lage versetzt, bei Benutzung der Schlaf- oder Speisewagen zwischen mehreren mit einander konkurrierenden Gesellschaften eine Auswahl zu treffen. Er muß sich bedingungslos der Monopolgewalt des in Rede stehenden Unternehmens fügen — und dieses macht eben, wie der „Morgen“ bereits erwähnt hat, auch rückwärtslos Gebrauch. In den Schlafwagen der Gesellschaft ist seit

Jahrzehnten nicht der geringste Fortschritt wahrzunehmen und die Küche in ihren Speisewagen wird immer schlechter; sie steht zu den begehrten Preisen in gar keinem Verhältnisse. Wiederholt sind darüber in der Öffentlichkeit Beschwerden erhoben worden. Wenn man in dieser Hinsicht den Bediensteten Vorwürfe macht, so weisen sie darauf hin, daß von Brüssel stets die Aufträge nach größtmöglicher „Sparamkeit“ ergehen — damit das Unternehmen noch ergiebiger werde, als es ohnehin ist. Die Ansicht des „Morgen“, daß jetzt die beste Gelegenheit wäre, das schon lange bestehende Muster des Deutschen Reiches darin nachzuahmen, daß auch wir uns von der Herrschaft der Belgier in Österreich befreien und gleich der Deutschen Schlafwagen-Gesellschaft eine heimische, eine österreichisch-ungarische Gesellschaft dieser Art zu gründen, ist durchaus zutreffend. Das Gebiet der Monarchie ist für derartige Zwecke groß genug. Zum mindesten sollte die Betriebsbefugnis der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft an die erwähnte Gesellschaft des uns befreundeten Nachbarreiches übertragen werden.

Dies müßte aber gleich geschehen — schon aus dem Gesichtspunkte der staatlichen Verteidigung. Denn die Aktivierung des Schlafwagen- und Speisewagenbetriebes ist bereits erfolgt. Allerdings sollen die in Österreich beschäftigten Bediensteten der Compagnie internationale des Wagons-Lits ihren Ansagen nach österreichische Staatsbürger sein, aber trotzdem: sie sind Bedienstete eines ausländischen Unternehmens. Sie haben auf unserer — sonst während des Krieges mit Recht eifersüchtig gehüteten — Eisenbahnen überall ohne weiteres Zutritt; sie stehen mit dem Stations- und Fahrpersonal in fortwährender inniger Verbindung. Vor ihnen gibt es keine Geheimnisse, kann es keine geben. Es liegt uns zwar vollständig fern, gegen diese tüchtigen und ehrenwerten Angestellten auch nur den leisesten Verdacht auszusprechen, ihnen Mißtrauen entgegenzubringen, aber wir halten es für unsere patriotische Pflicht, ohne jede Gefässigkeit auf den großen Widerspruch hinzuweisen, der darin liegt, daß bei uns die wichtigsten Verteidigungsmaßnahmen denen zugänglich sind, die von Feindesland bezahlt werden. Deshalb und mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Eisenbahnen noch immer sehr wichtige militärische Aufgaben zu bewältigen haben, halten wir jedes überflüssige Bartgefühl, jede unangebrachte „Gemütslichkeit“ für schädlich. Die Belgische Compagnie muß aus Österreich sofort entfernt werden — ob mit oder ohne angemessene Entschädigung, ist gleichgültig. Sie ist durch ein österreichisch-ungarisches Unternehmen zu ersetzen, das selbstverständlich die dem Staatsverband der Monarchie angehörigen Bediensteten der Compagnie übernehmen müßte. Damit hätten wir nicht nur einen Fortschritt in diesem Betriebszweige des Eisenbahnverkehrs zu gewärtigen, sondern auch die Beruhigung, daß die Erträgnisse des Monopols nicht einem uns feindlichen Staate, sondern dem Jura zugute kämen.

Der „Morgen“ hat es als selbstverständlich angenommen, daß die österreichischen Verwaltungsräte der belgischen Gesellschaft „so anständig waren, ihre Stelle niederzulegen“. Das Wahrscheinliche ist nicht Ereignis geworden, das Selbstverständliche ist nicht geschehen.

**Fahrpreisermäßigung für Lazarettbesuche verwundeter Soldaten.**

Vor zwei Wochen wurde in der „Zeit“ eine Verordnung des preussischen Eisenbahnministeriums zitiert, die den Angehörigen verwundeter Soldaten bei Fahrten zum Besuch der Verwundeten eine Fahrpreisermäßigung in der Höhe des halben Fahrpreises gewährt. Wir haben an die Mitteilung von dieser reichsdeutschen Einrichtung die Bemerkung geknüpft, daß sie auch für die Monarchie höchst zweckdienlich wäre. Nunmehr ist denn auch die gleiche Verfügung von unserem Eisenbahnministerium getroffen worden. Hierüber wird amtlich verlautbart: „Das Eisenbahnministerium hat mit Wirksamkeit vom 4. d. angeordnet, daß Angehörige kranker oder verwundeter, in ärztlicher Pflege befindlicher Krieger zu deren Besuch in der zweiten oder dritten Wagenklasse der Personen- oder Schnellzüge zum halben Fahrpreis befördert werden. Als Angehörige gelten Eltern, Kinder, Geschwister und Ehefrau. Die Fahrpreisermäßigung wird nur für Reisen über 50 Kilometer gewährt. Behufs Inanspruchnahme dieser Begünstigung sind von den Reisenden Ausweise beizubringen, die von der politischen Bezirksbehörde oder an Orten, wo landesfürstliche Polizeibehörden bestehen, von diesen auszustellen sind. Diese Ausweise haben den Namen des Reisenden, Anfangs- und Endstation der Reise, Reisedweg sowie die Bescheinigung zu enthalten, daß die Reisenden Angehörige kranker oder verwundeter Krieger sind und zu deren Besuch die Fahrt unternehmen. Die Ausweise sind bei Beendigung der Rückfahrt zugleich mit den Fahrkarten abzugeben.“

15. / X. 1914.

**Anzeichen einer Besserung des Eisenbahnverkehrs.**

Offiziell wird verlautbart: Die Verfrachtungsergebnisse der österreichischen Staatsbahnen im Monate September zeigen, daß sich die Rückwirkungen der allgemeinen Mobilisierung auf den Zivilverkehr rascher, als angenommen werden durfte, verlieren. Vom August auf den September ist sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr erheblich gestiegen. Wenn auch der Vergleich der Septemberziffern mit jenen des August kein Maßstab für die Beurteilung der wirtschaftlichen Lage ist, da der Zivilverkehr im August zum Teile eingestellt war, so dürfte aus diesem Vergleiche doch so viel hervorgehen, daß die durch die allgemeine Mobilisierung verursachten Störungen von einzelnen Industrien relativ gut überwunden worden sind. Diefür spricht besonders der Umstand, daß in diesem Jahre die Rübenkampagne früher als im Vorjahre beginnen konnte und daß der Kohlenverkehr des Monats September jenem des korrespondierenden Monats des Vorjahres nahezu gleichkommt. An Getreide, Mehl, Zucker, lebendem

Vieh, Kunstdünger, Spiritus und mineralischen Leuchtstoffen wurden im September 1914 sogar größere Mengen verfrachtet als im gleichen Monate des Vorjahres. Weitere Besserungen sind insofern zu erwarten, als von der Milderung einzelner Ausfuhrverbote und von der Wieder gestattetung des direkten Wagenüberganges nach dem Deutschen Reich und dem neutralen Ausland eine Belebung des Exports namentlich nach dem Deutschen Reich, aber auch nach Italien, der Schweiz und Rumänien erhofft werden darf.

1. XI 1914.

**Die Wagenbeistellung auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen.**

Aus industriellen Kreisen werden derzeit vielfache Beschwerden über unzureichende Wagenbeistellung erhoben. Wir erfahren hierüber, daß bei Berücksichtigung der gegenwärtigen, im allgemeinen ungünstigen Verfrachtungsverhältnisse im Karwin-Dombrauer Kohlenreviere zwar im allgemeinen noch eine annähernd befriedigende Wagenbeistellung zu verzeichnen ist, dagegen sollen die Rübenzufuhren für den Zuckerfabriksbetrieb infolge des Wagenmangels nur ganz ungenügend durchgeführt werden können und im nordwestböhmischen Braunkohlenreviere derzeit so ungünstige Wagenbeistellungsverhältnisse herrschen, daß häufig nur eine etwa 40prozentige Verfrachtung der abzuliefernden Kohlenmengen platzgreifen kann.

Noch ungünstiger sollen die Verhältnisse hinsichtlich der Beistellung von gedeckten Wagen sein, mit welchen wegen des Wagenmangels kaum 30 Prozent der zu verfrachtenden Gütermengen tatsächlich zur Absendung gebracht werden können.

Leider ist wenig Aussicht vorhanden, daß diese auf die Kriegslage zurückzuführenden ungünstigen Wagenbeistellungsverhältnisse in nächster Zeit eine ausgiebige Besserung erfahren werden.

3./XI. 1914.

**Der Waggonmangel.**

Im Sonntagblatte wurde mitgeteilt, daß sich die Beschwerden der industriellen Kreise über den immer stärker hervortretenden Waggonmangel mehren. Jedermann hat in den gegenwärtigen Zeiten das volle Verständnis dafür, daß staatliche Notwendigkeiten nicht überall die normale Wagenbeistellung gestatten. Andererseits ist es jedoch die Frage, ob sich nicht die unmittelbar staatlichen und wirtschaftlichen Interessen durch zweckmäßige Maßregeln derart vereinigen lassen könnten, daß die industrielle Produktion von schweren Stockungen durch den Waggonmangel verschont bleibt. Im August hat begreiflicherweise der Verkehr vollständig geruht, so daß dieser Monat vom Standpunkte des industriellen Ertrages vollständig gestrichen werden muß. Auch im September konnte noch von keinem völlig normalen Eisenbahnverkehr gesprochen werden. Nun sind leise Anzeichen einer Besserung in einzelnen Branchen zu beobachten, und es ist ein schwerer Nachteil, wenn gerade in einem solchen Zeitpunkte die Möglichkeit einer regelmäßigen Zufuhr der notwendigen Materialien und der Versendung der erzeugten Waren nicht vorhanden ist. Wenn durch solche Verhältnisse die Produktion verringert wird, die Arbeitslosigkeit wächst und der Ertrag sinkt, so ist damit auch der Staat geschädigt, der ein außerordentliches Interesse an der wirtschaftlichen Entwicklung hat. Am schlechtesten steht es jetzt hinsichtlich der Beistellung von gedeckten Wagen. Man versucht inselbesseren in industriellen Kreisen, vielfach provisorische Deckungen der geringen Anzahl von offenen Wagen, die man bekommt, vorzunehmen. In der böhmischen Braunkohlenindustrie kann häufig nur eine etwa 40prozentige Verfrachtung der abzuliefernden Kohlenmengen Platz greifen. Im Ostrau-Marwiner und Dombrauer Revier wird gleichfalls über Waggonmangel geklagt. Die Kaschau-Oderberger Bahn ist bekanntlich gesperrt, die Sendungen nach Wien und Floridsdorf waren durch mehrere Tage unterbrochen, und nun ist neuerlich auf der Strecke eine Einschränkung erfolgt. Allerdings wird man hierbei berücksichtigen müssen, daß gerade auf der Nordbahn solche Verfügungen unausweichlich sind, und daß nach den ersten Kriegswochen fast immer dafür gesorgt war, daß die Förderung voll versendet werden konnte. Im September und im Oktober sind die Verladungen bis in die jüngste Zeit, wie von industrieller Seite erklärt wird, befrriedigend abgewickelt worden. Sehr hart trifft der Waggonmangel die Zuckerindustrie, der ja nur ein bestimmter Zeitraum für ihre Kampagne zur Verfügung steht und die inselbesseren durch die Unmöglichkeit, diese Periode entsprechend ausnützen zu können, immer benachteiligt werden würde. Ganz besonders ist das gegenwärtig der Fall, weil der Krieg den Export, der eine so große Rolle in dieser Industrie spielt, vollständig lahmlegt. Wenn eine Zuckerfabrik nur den zwölften Teil der Wagen bekommt, die sie braucht, so liegt der Schaden, den sie erleiden muß, klar zutage. Ueber ein gewisses Maß hinaus kann nicht auf Lager erzeugt werden und bei längerer Dauer dieses Zustandes müßten die Fabriken den Betrieb verringern oder vorzeitig einstellen. Die Zementindustrie erhält ungefähr den fünften Teil der Waggons wie in der gleichen Zeit des Vorjahres und auch diese fast ausschließlich offen. Es wird unbedingt notwendig sein, soweit es möglich ist, Abhilfe zu schaffen, wenn nicht unabsehbare Nachteile für die industrielle Produktion entstehen sollen. In den industriellen Kreisen wird darauf hingewiesen, daß die Staats-Eisenbahnverwaltung dieser Frage unausgesetzt ihre Aufmerksamkeit zuwendet und bemüht ist, dem Uebelstande zu steuern, jedoch unter dem Drucke der außerordentlichen Verhältnisse steht, welche ja vielfach Verschiebungen des regulären Wirkungskreises mit sich gebracht haben.

**Einstellung des Güterverkehrs auf der Nordbahn.**

Wegen außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse wurde mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums in der Strecke Petrowitz-Krakau und darüber hinaus der Zivilgüterverkehr einschließlich Kohle, Koks und Bricketts in der Richtung gegen Krakau bis auf weiteres eingestellt. Zugelassen bleiben lebende Tiere, leicht verderbliche Lebensmittel, Sanitätsmaterial, Rüben und Rübenschnitze, ferner Militärgüter und Regiegüter der Eisenbahnen. Bereits übernommene Güter werden angehalten und den Absendern zur Verfügung gestellt. Ebenso wurde wegen außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse mit Genehmigung des Eisenbahnministeriums in der Strecke Wien-Rzikowiz der Zivilgüterverkehr einschließlich Kohle, Koks und Bricketts bis auf weiteres eingestellt. Zugelassen bleiben lebende Tiere, leicht verderbliche Lebensmittel, Sanitätsmaterial, Rüben und Rübenschnitze, ferner Militärgüter und Regiegüter der Eisenbahnen. Bereits übernommene Güter setzen ihren Lauf fort.

[Steigerung des Kohlenverkehrs zur Elbe.] Der Kohlenverkehr im Aussenhafen hat im Monate Oktober 1914 trotz des herrschenden empfindlichen Mangels an Kohlenwagen infolge des günstigen Wasserstandes und genügenden Rahmraumes einen sehr erfreulichen Umfang aufgewiesen. Es wurden 100.767 Tonnen Kohle (gegen 90.952 Tonnen im Vorjahre), also mehr als 9815 Tonnen zur Elbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1914 eine Minderverfrachtung von 65.483 Tonnen ergibt (1914: 974.200 Tonnen gegen 1913: 1.039.683 Tonnen). Die größte Kohlenbeistellung im Oktober 1914 betrug 394 Wagen (1913: 377 Wagen), die niedrigste 176 Wagen (1913: 78 Wagen). Der durchschnittliche Wasserstand war im Oktober 1914: + 33 Zentimeter (1913: - 7 Zentimeter), ist also um 40 Zentimeter höher gewesen. Der höchste Wasserstand betrug + 75 Zentimeter (1913: + 15 Zentimeter), der tiefste + 6 Zentimeter (1913: - 36 Zentimeter). Dagegen blieb der Güterverkehr im Aussenhafen infolge des Kriegszustandes gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres zurück. Es wurden im Oktober 1914: 1714 Wagen (1913: 2622 Wagen), also 908 Wagen weniger umgeschlagen. Vom 1. Januar bis 31. Oktober 1914 beträgt die Minderverfrachtung im Güterverkehre gegenüber dem Vorjahre 1763 Wagen, da sich der gesamte Umschlag in der angeführten Zeit im Jahre 1914 auf 15.343 Wagen gegen 17.106 Wagen im Jahre 1913 belaufen hat.

**Einstellung des Privat-Postpalet-  
verkehrs nach Galizien.**

Der Privat-Postpaletverkehr nach Galizien  
ist gänzlich eingestellt.

Privatpakete nach Galizien können daher bis  
auf weiteres von den Postämtern nicht angenommen  
werden.



\* Verkehrsbeschränkungen im Bereich der Nordbahndirektion. Vom 6. d. an bestehen im Bereiche der k. k. Nordbahndirektion auf Grund der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums folgende Verkehrsbeschränkungen: 1. In der Strecke *Krakau—Radwanitz—Prossenitz* sind nur lebende Tiere, leicht verderbliche Lebensmittel, Sanitätsmaterial, Rüben, Rübenschnitz, Saturationschlamm, ferner Militärgüter und Regiegüter der Eisenbahnen zur Beförderung zwischen Stationen dieser Strecke und für den Durchzugsverkehr über diese Strecke nach Stationen nicht gesperrter Strecken zugelassen. 2. In der Strecke *Brerau—Wien* werden außer Militärgütern und Regiegütern der Eisenbahnen Zivilgüter in Wagenladungen, ferner als Stückgüter auch Approvisionierungsgüter, und zwar für den Binnenverkehr dieser Strecke sowie für den Durchzugsverkehr über diese Strecke nach Stationen nicht gesperrter Strecken zur Beförderung übernommen.

19. / II. 1914.

\* (Reisemöglichkeiten nach Amerika.) Das niederländische Generalkonsulat teilt uns mit: Laut Bekanntgabe der Holland-Amerika-Linie in Rotterdam hat der große Doppelschraubendampfer „Rotterdam“, der mit einer großen Anzahl Passagieren am 14. d. von Rotterdam durch die Nordsee die Reise nach New-York angetreten hat, Cap Sizard, die westlichste Spitze Südenlands, passiert, ohne daß sich dabei irgendein Unfall oder Aufenthalt ereignet hätte. Die Holland-Amerika-Linie teilt weiter mit, daß der genannte Dampfer die Rückreise von New-York nach Genua nehmen und am 5. Jänner 1915 von Genua direkt nach New-York abfahren werde. Diese Abfahrt bildet die beste Gelegenheit, die Fahrt nach Amerika mit einem erstklassigen Dampfer zu unternehmen. Nur Passagiere erster und zweiter Klasse werden aufgenommen.

**Die Staatsaufsicht über Eisenbahngesellschaften.**

Kürzlich wurde mitgeteilt, daß die Eisenbahn Wien-Aspang unter Staatsaufsicht gestellt worden ist. In der Aspangbahn ist in hervorragendem Maße belgisches Kapital beteiligt, und der Einfluß desselben auf die Führung kommt auch darin zum Ausdruck, daß der Präsident und zwei Verwaltungsräte Belgier sind, die ihren Wohnsitz in Brüssel haben. Es sind Baron Leon Sanson, der an der Spitze der Verwaltung steht, und die Verwaltungsratsmitglieder Edmond Carton Chevalier de Wiart und Adolf Stoclet. Das Aktienkapital beträgt 9,200.000 Kronen. Außerdem hat die Gesellschaft eine 4prozentige Silberprioritätsanleihe im Jahre 1886 begeben, für deren Coupon die Zahlstellen bei der Lombard- und Escomptebank in Wien und der Société Générale de Belgique in Brüssel sind.

Der Kriegszustand hat auch auf die Verhältnisse einer anderen Bahn eingewirkt. Es ist dies die Südbahn, welche bekanntlich keinen Coupon in Frankreich und England einlöst und deren Verkehr mit den französischen Verwaltungsräten derzeit gänzlich unterbrochen ist. Nach der Verfügung des Ministers Briand, die Franzosen verbietet, in einem geschäftlichen Verkehr mit Angehörigen feindlicher Länder zu stehen, könnten die französischen Verwaltungsratsmitglieder in diesen Stellungen während des Krieges nicht verbleiben. Praktisch üben sie ohnedies ihre Funktion nicht aus, denn sie sind natürlich bei

keiner Sitzung anwesend und stehen auch nicht in Korrespondenz mit der Gesellschaft. Wenn sie ihre Verwaltungsratsstellen niederlegen sollten, würde damit der heutige wirkliche Zustand nur eine formelle Bestätigung erfahren. Es ist jedoch auch die Frage, in welcher Art die französischen Verwaltungsratsmitglieder, wenn sie sich zur Niederlegung ihrer Mandate während des Krieges entschließen würden, diese Tatsache der Gesellschaft zur Kenntnis bringen sollten. Es mag sein, daß in Regierungskreisen der Gedanke erwogen worden ist, ob nicht mit Rücksicht auf die scharfen Maßregeln, die in Frankreich gegen österreichischen Besitz ergriffen worden sind, der formelle Rücktritt der französischen Verwaltungsräte der Südbahn ausgesprochen werden sollte, der nur eine naturgemäße Konsequenz der gegenwärtigen Situation sein würde. Es wird sich zeigen, ob diese Frage aus dem Rahmen der theoretischen Erwägung heraustreten wird.

**Genaue Bezeichnung des Reisegepäcks.**  
Die k. k. österreichischen Staatsbahnen (k. k. Nordbahndirektion) teilen mit: Um die Beförderung des Reisegepäcks und die Ermittlung der Zugehörigkeit überzähliger Gepäckstücke bei den derzeitigen außerordentlichen schwierigen Verkehrsverhältnissen tunlich zu erleichtern, wird dringend empfohlen, die Gepäckstücke an verschiedenen Seiten mit der genauen Adresse des Eigentümers, zumindest aber dessen Vor- und Zunamen, haltbar zu beschriften und solche Zettel auch ins Innere der Gepäckstücke hineinzulegen.

12./XII. 1914.

\* **Fahrpreismäßigung für Angehörige von Kranken oder verwundeten Kriegern.** Die zum Besuche kranker oder verwundeter sowie zur Beerdigung verstorbener österreichisch-ungarischer Krieger gewährte Fahrpreismäßigung wird auch für Reisen bis zu den österreichisch-deutschen Grenzstationen gewährt, wenn sich der betreffende Krieger innerhalb des Deutschen Reiches in ärztlicher Pflege befindet oder dort seinen Wunden, beziehungsweise seiner Krankheit erlegen ist.

**Der Waggonmangel im böhmischen Braunkohlenrevier.**

Der Geschäftsgang in der böhmischen Braunkohlenindustrie könnte ein sehr befriedigender sein, wenn sich nicht gegenwärtig ein empfindlicher Waggonmangel fühlbar machen würde. Die Beistellungen dürften im allgemeinen zwischen 50 und 60 Prozent der Anforderungen schwanken, sich aber eher zu 50 Prozent neigen. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, daß in diesem Quantum die Waggons enthalten sind, welche für die Beförderung der Regiekohle der Staatsbahnen und der für die Gemeinde Wien bestimmten Kohle (täglich ungefähr 300 Waggons) erforderlich sind. Schaltet man die für die beiden letztgenannten Zwecke bestimmten Waggons aus, so bleibt für die reguläre Kundschaft eine Waggonanzahl übrig, die sich unter 40 Prozent des Bedarfes halten dürfte.

\* (Fahrbegünstigungen für Verwandte verwundeter und kranker Krieger.) Die k. k. österreichischen Staatsbahnen sowie alle größeren Privatbahnen in Oesterreich, darunter auch die Südbahn (diese auch für die ungarischen Linien), dann die bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen, die Kaschau-Oberbergerbahn und die k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Dobrljin, haben den Angehörigen kranker und verwundeter Soldaten zu deren Besuch eine 50 prozentige Fahrbegünstigung für die Hin- und Rückfahrt bewilligt. Diese Fahrbegünstigungen gelten nur für die Eltern, Gattinnen, Kinder und Geschwister der verwundeten und kranken Soldaten und sind auf Grund entsprechender Bestätigungen der politischen Behörden (beziehungsweise Polizeibehörden, Gemeinde- und Seelsorgeämter) bei den Personenkassen anzusprechen.

\* (Einschränkungen im diesjährigen Weihnachtsverkehr)

Mit Rücksicht auf die infolge der außerordentlichen Verhältnisse hervorgerufene anderweitige Inanspruchnahme des Eisenbahnbetriebsmaterials ist die Staatseisenbahnverwaltung nicht in der Lage, die sonst anlässlich der Weihnachtsfeiertage zur Bewältigung des gesteigerten Zivilpersonenverkehrs getroffenen Vorkehrungen in diesem Jahre im gleichen Umfange wie sonst zu treffen. Hierauf wird das Publikum mit dem Bemerken aufmerksam gemacht, daß in den kommenden Weihnachtsfeiertagen die Beförderung von Zivilreisenden nur nach Maßgabe der vorhandenen Plätze in Aussicht gestellt und eine Gewähr für die unbedingte Beförderung nicht geboten werden kann.



— (Das Verkehrsübereinkommen mit Rumänien.) Wie wir an zuständiger Stelle erfahren, ist das im gestrigen Abendblatt nach der *Independance Roumaine* mitgeteilte, in seiner Fassung unklare Verkehrsübereinkommen zwischen den ungarischen und rumänischen Staatsbahnen dahin zu verstehen, daß zur Beförderung der in Rumänien lagernden, für die Monarchie gekauften Güter, Waggons aus der Monarchie nach Rumänien geschickt werden müssen. Und zwar müssen zwei Fünftel der gesendeten Waggons Zisternenwagen sein, die mit Petroleum beladen werden. Die restlichen drei Fünftel Normalwagen werden entweder leer aus der Monarchie nach Rumänien gehen oder mit Waren, die in der Monarchie für Rumänien lagern, beladen werden. Auf dem Heimweg aus Rumänien werden diese Wagen verschiedene Landesprodukte bringen.

**Bevorstehende Lokomotiv- und  
Waggonbestellungen.**

Die Staatseisenbahnenverwaltung wird, wie wir erfahren, demnächst Lokomotiv- und Waggonbestellungen erfolgen lassen. Der Fahrpark der österreichischen Staatsbahnen ist seit Beginn der allgemeinen Mobilisierung durch den intensiven Verkehr in außerordentlicher Weise in Anspruch genommen worden. Ueberdies hat sich auch der Zivilverkehr wieder in günstiger Weise entwickelt, wozu unter anderm der befriedigende Verlauf der Zuckerkampagne beiträgt. Bei der außerordentlichen Gestaltung der Verkehrsverhältnisse war es naturgemäß nicht möglich, der Instandhaltung der Fahrzeugbetriebsmittel die gleiche Aufmerksamkeit wie in normalen Zeiten zu widmen. Das Eisenbahnministerium wird demnach den Bau neuer Lokomotiven und Waggonen in Auftrag geben. Das Ausmaß der Bestellungen steht noch nicht fest, wohl aber ist zu erwarten, daß die größere Quote auf den Bau von Lokomotiven entfallen wird.

8.7. 1915

**Der türkische Schiffahrtsdienst.**

Konstantinopel, 7. Jänner. Das Amtsblatt veröffentlicht das Reglement der unter

unmittelbarer Aufsicht der Regierung stehenden, nunmehr neu ausgestalteten türkischen Dampfschiffahrtsverwaltung, der außer dem Schiffahrtsdienst das ausschließliche Recht des Lotsen- und Schleppendienstes im Marmarameer, in den Meerengen der Dardanellen und im Bosphorus erteilt worden ist, ein Dienst, der bisher von Privatleuten, meistens fremden Staatsangehörigen, betrieben worden war.

**Frachtfreiheit für zu Kriegsfürsorgezwecken  
unentgeltlich überlassene Kohle.**

Erlaß der Magistrats-Direktion vom 8. Jänner 1915,  
M. D. 87:

Zufolge Note vom 17. Dezember 1914, Z. 45814, gerichtet an das k. k. Ministerium des Innern, hat das k. k. Eisenbahnministerium für den Bereich der Staatsbahnverwaltung folgende Verfügung getroffen:

„Für die frachtgutmäßige Beförderung von Kohle, die von Privaten für gemeinnützige Ausspeisungsanstalten, für die Unterkunftsstätten der Flüchtlinge aus Galizien und der Bukowina oder für sonstige Kriegsfürsorgezwecke unentgeltlich überlassen wird, hat das k. k. Eisenbahnministerium rücksichtlich des Durchlaufes auf den Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen bis auf weiteres die Frachtfreiheit zugestanden.

Die Begünstigung ist unter den nachstehenden Bedingungen schon von den Abgabestationen aus anzuwenden:

1. Der Inhaltsbezeichnung in den Frachtbriefen muß schon bei der Auslieferung der Zusatz beigefügt sein: „Spende für Kriegsfürsorgezwecke.“

2. Die Sendungen müssen mit überwiesenen Gebühren (Frachtzahlung durch den Empfänger) aufgegeben sein.

3. Barvorschüsse und Nachnahmen nach Eingang dürfen den Sendungen nicht aufgelegt sein.

4. Vor der Übergabe des Frachtbriefes und der Auslieferung des Gutes in der Bestimmungsstation muß der Empfänger der Eisenbahn eine von der zuständigen politischen Bezirksbehörde oder von dem zuständigen Gemeindeamte ausgestellte Bestätigung über die unentgeltliche Widmung der Sendung zu gemeinnützigen Kriegsfürsorgezwecken vorlegen und die Tatsache der unentgeltlichen Widmung der Bestimmungsstation überdies durch Vorlage einer bezüglichen Aufschrift des Spenders oder auf andere Art nachweisen.

Wurden die Bedingungen unter 1. bis 3. nicht erfüllt, so kann die Begünstigung im Rückvergütungswege angewendet werden, wenn der Empfänger das Rückvergütungsansuchen unter Beibringung der ad 4. vorgeschriebenen Bestätigungen und Nachweise binnen drei Monaten nach der Ablieferung der Sendung bei der der Bestimmungsstation vorgeesehenen Direktion einbringt.

Die Ausfig—Teplitzer Eisenbahn, Buschtehrader Eisenbahn, Südbahn und Kaschau—Oberberger Eisenbahn werden unter einem eingeladen, sich rücksichtlich ihrer Linien dem Vorgange der Staatsbahnverwaltung anzuschließen.“

Die im Punkt 4 dieser Verfügung erwähnte Bestätigung ist in Wien von den magistratischen Bezirksämtern als politische Behörde I. Instanz auszufertigen. Diese haben die Widmung der Sendung zu gemeinnützigen Kriegsfürsorgezwecken vor allem aus der Person des Adressaten, die Unentgeltlichkeit der Widmung durch die Angabe vertrauenswürdiger Personen, welche die Leitung der bezüglichen Kriegsfürsorgeaktion in Händen haben oder auf andere Weise (namentlich durch Vorlage der Korrespondenzen) sicherzustellen. Die Gewährung der Frachtfreiheit durch die oben bezeichneten Privatbahnen wird seinerzeit zur Kenntnis gebracht werden.

## Behandlung von Zeitkarten aus Anlaß des Krieges.

Wien, 16. Januar.

Auf die wiederholt erfolgten Eingaben und Interventionen, betreffend die Gültigkeitsdauer von Eisenbahnzeitkarten aller Arten, ist unterm 13. d. die endgültige Entscheidung an die Union der Geschäftsreisenden Oesterreichs herabgelangt, welche nachstehenden Wortlaut hat: In Erledigung der an das k. k. Eisenbahnministerium gerichteten Eingabe vom 9. Oktober 1914 beehrt sich das Tarifierstellungs- und Abrechnungsbureau der k. k. Staatsbahnen mitzuteilen, daß die Staatseisenbahnverwaltung nicht in der Lage ist, eine Verlängerung der Geltungsdauer der Zeitkarten in größerem Umfange eintreten zu lassen, als dies bereits verfügt wurde. Hierbei wird unter Anschluß einer diesbezüglichen Rundmachung besonders aufmerksam gemacht, daß die Regelung der gegenständlichen Frage, soweit es sich um Zeitkarten mit Gültigkeit für die dem Zivilverkehr noch nicht eröffneten Verkehrsgebiete handelt, einem späteren Zeitpunkte vorbehalten bleibt.

Die Verfügung, wonach den zur militärischen Dienstleistung einberufenen Besitzern von ab 1. Juni, 1. Juli oder 1. August 1914 gültigen Zeitkarten eine weit über das tarifmäßige Ausmaß hinausreichende Vergütung bewilligt wurde, stellt eine ganz außerordentliche Begünstigung dar, deren weitere Ausdehnung um so weniger in Erwägung gezogen werden kann, als die von obiger Verfügung ausgeschlossenen Besitzer von Zeitkarten mit früherem Geltungsbeginn zweifellos bereits mit dem Termin der Einberufung zur militärischen Dienstleistung ihre Karten derart ausgenützt hatten, daß hierbei keinesfalls von einem effektiven Schaden, sondern höchstens von einem entgangenen Gewinn die Rede sein kann.

Um endlich in jenen Fällen, in denen die Gültigkeitsdauer der tarifmäßig bis 31. Dezember 1914 gültigen Zeitkarten bis 31. Januar 1915 verlängert wurde, den Zeitkartenbesitzern, die auch für das Jahr 1915 eine Zeitkarte mit Gültigkeit vom 1. Januar 1915 lösen, den Vorteil dieser Gültigkeitsverlängerung zugänglich zu machen, wurde die Verfügung getroffen, daß bei den im Jahre 1915 gelösten ganz- oder halbjährigen Zeitkarten ein Nachlaß von dem tarifmäßig entfallenden Fahrpreis in der Weise gewährt wird, daß bei Lösung einer ab 1. Januar 1915 bis 30. Juni 1915 oder bis 31. Dezember 1915 gültigen Zeitkarte, a) sofern im Jahre 1914 eine vom 1. Januar 1914 bis 31. Dezember 1914 gültige Zeitkarte gelöst worden war, ein Zwölftel, b) sofern im Jahre 1914 eine ab 1. Juli 1914 bis 31. Dezember 1914 gültige Zeitkarte gelöst worden war, ein Sechstel jenes Betrages in Abschlag gebracht wird, der für die im Jahre 1914 gelöste Zeitkarte entrichtet wurde. Falls jedoch der zwölfte, beziehungsweise sechste Teil des Preises der für das Jahr 1914 gelösten Zeitkarte größer sein sollte als der tarifmäßige Preis der für das Jahr 1915

gelösten Zeitkarte, findet eine Auszahlung dieses Mehrbetrages nicht statt."

17. / 11. 1915.

(Frachtfreiheit für zu Kriegsfürsorgezwecken unentgeltlich überlassene Kohle.) Die Magistratsdirektion hat nachstehenden Erlaß hinausgegeben: Zufolge Note vom 17. Dezember 1914, gerichtet an das Ministerium des Innern, hat das Eisenbahnministerium für den Bereich der Staatseisenbahnverwaltung folgende Verfügung getroffen: „Für die frachtgutmäßige Beförderung von Kohle, die von Privaten für gemeinnützige Ausspeisungsanstalten, für die Unterkunftsstätten der Flüchtlinge aus Galizien und der Bukowina oder für sonstige Kriegsfürsorgezwecke unentgeltlich überlassen wird, hat das Eisenbahnministerium rücksichtlich des Durchlaufes auf den Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen bis auf weiteres die Frachtfreiheit zugestanden. Die Begünstigung ist unter den nachstehenden Bedingungen schon von den Abgabestationen aus anzuwenden: 1. Der Inhaltsbezeichnung in den Frachtbriefen muß schon bei der Auslieferung der Zusatz beigefügt sein: „Spende für Kriegsfürsorgezwecke.“ 2. Die Sendungen müssen mit überwiesenen Gebühren (Frachtzahlung durch

und Nachnahmen nach Eingang dürfen den Sendungen nicht aufgelegt sein. 4. Vor der Uebergabe des Frachtbriefes und der Auslieferung des Gutes in der Bestimmungsstation muß der Empfänger der Eisenbahn eine von der zuständigen politischen Bezirksbehörde oder von dem zuständigen Gemeindeamt ausgestellte Bestätigung über die unentgeltliche Widmung der Sendung zu gemeinnützigen Kriegsfürsorgezwecken vorlegen und die Tatsache der unentgeltlichen Widmung der Bestimmungsstation überdies durch Vorlage einer bezüglichen Zuschrift des Spenders oder auf andre Art nachweisen. Wurden die Bedingungen unter 1 bis 3 nicht erfüllt, so kann die Begünstigung im Rückvergütungswege angewendet werden, wenn der Empfänger das Rückvergütungsansuchen unter Beibringung der ad 4 vorgeschriebenen Bestätigungen und Nachweise binnen drei Monaten nach der Ablieferung der Sendung bei der der Bestimmungsstation vorgelegten Direktion einbringt. Die Aufsigg-Teplitzer Eisenbahn, Buschtiehrader Eisenbahn, Südbahn und Kaschau-Oderberger Eisenbahn werden unter einem eingeladen, sich rücksichtlich ihrer Linien dem Vorgang der Staatseisenbahnverwaltung anzuschließen.“ Die im Punkt 4 dieser Verfügung erwähnte Bestätigung ist in Wien von den magistratischen Bezirksämtern als politische Behörde erster Instanz auszufertigen. Diese haben die Widmung der Sendung zu gemeinnützigen Kriegsfürsorgezwecken vor allem aus der Person des Adressaten, die Unentgeltlichkeit der Widmung durch die Angabe vertrauenswürdiger Personen, welche die Leitung der bezüglichen Kriegsfürsorgeaktion in Händen haben, oder auf andre Weise (namentlich durch Vorlage der Korrespondenzen) sicherzustellen. Die Gewährung der Frachtfreiheit durch die oben bezeichneten Privatbahnen wird seinerzeit zur Kenntnis gebracht werden.

17./1. 1915.

\* **Delgasersparung bei der Eisenbahn.** Um einem zu starken Verbrauch des bei der Wagenbeleuchtung verwendeten Delgases vorzubeugen, hat die Staatsbahnverwaltung Maßnahmen zur Ersparung von Gas getroffen. In den unbefetzten Abteilen sowie in den Seitengängen sind die Lampen auf „dunkel“ zu stellen. In den Abteilen, in denen sich zwei Lampen befinden, ist stets nur auf „hell“ zu stellen; leere Wagen bleiben unbeleuchtet. Die Staatsbahnverwaltung hofft, daß die Reisenden die Bahnbediensteten in Beziehung auf das notwendige Sparen mit der Delgasbeleuchtung unterstützen werden.

20.7.1915

**Frachtfreiheit für gespendete Kohle.**

Das Eisenbahnministerium hat für den Bereich der Staatseisenbahnverwaltung folgende Verfügung getroffen: Für die frachtgutmäßige Beförderung von Kohle, die von Privaten für gemeinnützige Ausspeisungsanstalten, für die Unterkunftsstätten der Flüchtlinge aus Galizien und der Bukowina oder für sonstige Kriegsfürsorgezwecke unentgeltlich überlassen wird, hat das Eisenbahnministerium rücksichtlich des Durchlaufes auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen bis auf weiteres die Frachtfreiheit zugestanden. Die Begünstigung ist unter den nachstehenden Bedingungen schon von den Abgabestationen aus anzuwenden: 1. Der Inhaltsbezeichnung in den Frachtbriefen muß schon bei der Auslieferung der Zuzug beigefügt sein: „Spende für Kriegsfürsorgezwecke“; 2. die Sendungen müssen mit überwiesenen Gebühren (Frachtzahlung durch den Empfänger) aufgegeben sein; 3. Barvorschüsse und Nachnahmen nach Eingang dürfen den Sendungen nicht aufgelegt sein; 4. Vor Uebergabe des Frachtbriefes und der Auslieferung des Gutes in der Bestimmungsstation muß der Empfänger der Eisenbahn eine Bescheinigung der zuständigen politischen Bezirksbehörde über die unentgeltliche Widmung der Sendung zu gemeinnützigen Kriegsfürsorgezwecken vorlegen und die Tatsache der unentgeltlichen Widmung der Bestimmungsstation überdies durch Vorlage einer bezüglichen Zuschrift des Spenders oder auf andere Art nachweisen. Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Buschtiehrader Eisenbahn, Südbahn

und Raichau-Oderberger Eisenbahn werden unter einem eingeladen, sich rücksichtlich ihren Linien dem Vorgange der Staatseisenbahnverwaltung anzuschließen.



5. / 1. 1915.

Frachtfreie Beförderung von Kohle.  
Die k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, die k. k. priv. Buschtiehrader Eisenbahn sowie die k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österreichische Linie) haben sich der-  
seinerzeit verlaublich, hinsichtlich des Staatsbahnbereiches  
gewährten Frachtfreiheit für die Beförderung von Kohle, die  
von Privaten für gemeinnützige Ausspeisungsanstalten, für  
die Unterkunftsstätten der Flüchtlinge aus Galizien und der  
Bukowina oder für sonstige Kriegsvorgewecke unentgeltlich  
überlassen wird, vollinhaltlich angeschlossen.

5. / II. 1915.

\* (Zugsvermehrung in der Strecke Wien Nordbahnhof—Krautau.) Ab Samstag den 6. Februar d. J. gelangt in der Strecke Wien Nordbahnhof—Krautau ein neues beschleunigtes Personenzugspaar nach folgender Fahrordnung zur Einführung: Wien ab 9 Uhr abends, Krautau an 10 Uhr 19 Min. vormittags, Krautau ab 7 Uhr 56 Min. abends, Wien an 9 Uhr 7 Min. vormittags. Bei diesen Zügen werden Personenwagen aller drei Klassen, ferner ein Schlafwagen für Reisende erster und zweiter Klasse zwischen Wien und Krautau und zurück geführt werden. Dieser Wagen kann von Reisenden mit Fahrkarten erster und zweiter Klasse gegen Entrichtung eines Zuschlages von 10 Kronen 60 Heller, beziehungsweise 9 Kronen 60 Heller benützt werden.

M. / 1. 1915.

[Der Verkehr der Donau-Dampfschiff-  
fahrts-Gesellschaft.] In der letzten Schiffs-  
fahrts-Kampagne hat der Verkehr der Donau-Dampfschiff-  
fahrts-Gesellschaft die mannigfachen Wandlungen durchgemacht. Bis zum  
Ausbruch des Krieges waren die Transporte befriedigend,  
dann aber bewirkten die politischen Ereignisse zeitweise  
Störungen. Während aber in anderen Jahren die Witterungs-  
verhältnisse die Gesellschaft veranlaßten, im Laufe des De-  
zember, spätestens aber zu Weihnachten den Verkehr gänzlich  
einzustellen, haben heuer die milde Witterung und der günstige  
Stand des Wassers die Möglichkeit geboten, die Transporte  
längere Zeit fortzusetzen. Auf der Strecke Wien-Budapest  
wickelt sich der Schiffsverkehr bis zum heutigen Tage noch  
ab. Die Gesellschaft hat sich allerdings, wie es auch die Eisen-  
bahnen tun, die Möglichkeit offen gelassen, im Sinne des  
Betriebsreglements die ihr zugeführten Waren ohne eine  
bestimmte Verpflichtung, sondern nur nach Eignung ab-  
zutransportieren. Die Transporte bestehen aus Kaufmanns-  
gütern und Rohle.

18. J. 1915.

(Teilweise Herabsetzung der Frachtsätze für Futterartikel.) Das Eisenbahnministerium hat mit Erlaß vom 28. Jänner, um die Heranziehung neuer Futterartikel zu fördern, für verschiedene derartige Artikel, für die nach der geltenden Tarifierung verhältnismäßig hohe Frachtsätze zur Berechnung kämen, rücksichtlich des Staatsbahnbereiches weitgehende Ermäßigungen gewährt. Von diesen Artikeln kommen insbesondere für die Zwecke der Wiener Milchmeier flüssige Brauereiabfälle und getrocknete Bierhefe in Betracht. Damit ist ein Wunsch erfüllt, der auch in einer Petition des Bürgermeisters an das Eisenbahnministerium Ausdruck fand.

### Das Südbahn-Arrangement.

Nach der Abweisung aller Rekurse gegen das Südbahn-Arrangement sind nunmehr, wie schon gemeldet, die Hindernisse beseitigt, die der Genehmigung des Arrangements seitens der Kuratelbehörde entgegenstanden sind. Die diesbezügliche Eingabe der Kuratoren wird aber, wie gleichfalls bereits mitgeteilt, erst nach Abschluß der Verhandlungen zwischen den beiden Regierungen erfolgen. Die Eingabe wird in ihrem Inhalte vor allem dem Umstande Rechnung zu tragen haben, daß das Regime II gegenstandslos geworden ist. Wie wir hören, hat aber der Kurator der dreiprozentigen Prioritäten seine endgiltige Zustimmung von der Erfüllung gewisser Bedingungen abhängig gemacht. Wenn diese Bedingungen auch nicht an der Grundlage des Uebereinkommens rühren, so sind sie doch von Belang. Die seitens des Kurators angestrebten Modifikationen ergeben sich nach den uns zugekommenen Mitteilungen aus der Notwendigkeit, die Bestimmungen des Arrangements mit den Veränderungen in Einklang zu bringen, die der Krieg auch in Bezug auf den Komplex der Südbahnfragen herbeigeführt hat. Von anderer Seite ist aus diesem Grunde eine neue Formulierung der Gebührenfrage angeregt worden und der Kurator der dreiprozentigen Südbahn-prioritäten Dr. Siegfried Groß sieht sich aus denselben Motiven zu einer Reihe von Abänderungen veranlaßt. Die offiziellen Verhandlungen darüber werden demnächst beginnen.

**Gegen neue Verkehrssteuern.**

Der Verein Reisender Kaufleute hat an das Handelsministerium folgende Eingabe gerichtet: „Wie aus verschiedenen Verlautbarungen hervorgeht, beabsichtigt die k. k. Regierung die Fahrkartensteuer und die Post- und Telegraphengebühren zu erhöhen. Die Kaufmannschaft verkennt gewiß nicht das unabwendliche Erfordernis, eine Erhöhung der Staatseinnahmen zu schaffen, und nimmt opferwillig alle der Gesamtbevölkerung gleichmäßig auferlegten Lasten auf sich. Aber die beiden vorgenannten Erhöhungen bedeuten neue Verkehrssteuern, die zum überwiegenden Teil von Handel und Industrie getragen werden müssen. Die Kaufmannschaft, Industrie und Gewerbe, die unter dem Kriege durch Verlust, durch Verteuerung in der Erzeugung, durch Verminderung der Kaufkraft der Bevölkerung und durch Betriebseinstellungen schwer zu leiden haben, werden nach dem Kriege ihre volle Kraft einsetzen müssen, um als hierzu berufene Faktoren die Entfaltung der wirtschaftlichen Kräfte des Reiches herbeizuführen, und diese Aufgabe soll nicht beeinträchtigt werden durch Steuern, die in erster Reihe diese Stände treffen. Der gefertigte Verein bittet das hohe k. k. Handelsministerium, allen in bezug auf Erhöhung der Fahrkartensteuer und der Post- und Telegraphengebühren vorliegenden Anträgen nachdrücklichen Widerstand entgegenzusetzen.“

### Eisenbahnfahrten in das Etappengebiet.

Amtlich wird mitgeteilt: Vom 1. März 1915 angefangen, dürfen Zivilpersonen nur auf Grund ordnungsmäßiger Ausweisleistung über ihre Person und ihre Identität zur Eisenbahnfahrt nach Ost-Schlesien, Galizien, der Bukowina oder Nord-Ungarn über die nachbenannten Einbruchstationen zugelassen werden: Trzebinia (Richtung Krafau und Sucha), Chrzanow (Richtung Bolesin), Dzwiecin (Richtung Slawina), Dziedisz (Richtung Zhwiec), Petrowitz (Richtung Karwin), Oberberg (Richtung Teschen), Mährisch-Dstrau (Richtung Friedel-Wistek), Friedel-Wistek (Richtung Teschen), Zsolna (Richtung Teschen, Zwardon), Suchahora (Richtung Chabowla, Zafopane), Sperjes (Richtung Neufandeb-Bartfa), Legenye-Usomihalh (Richtung Mezslaborcz-Latschan), Esap (Richtung Sianki), Bathu (Richtung Lwowoczne), Marmarossziget (Richtung Körösmezö und Borja), Des (Richtung Oradna und Borgobeszerce).

Die Ausweisleistung kann erfolgen: 1. mittelst eines nach der Verordnung des Gesamtministeriums vom 15. Jänner 1915, Nr. 11 R. G. Bl. oder nach der Verordnung des ungarischen Ministeriums vom 16. Jänner 1915, Nr. 285/ M. E. ausgefertigten, mit der Photographie versehenen Reisepasses, dem die Klausel „Giltig auch für Reisen nach Ost-Schlesien, Galizien, Bukowina und Nord-Ungarn“ von der politischen, beziehungsweise Landesfürstlichen Sicherheitsbehörde beigelegt worden ist; 2. mittelst einer mit der Photographie versehenen Legitimation für Staats- oder Hofbedienstete, für Staatsbahn- oder Privatbahnbedienstete und deren Angehörige; oder 3. mittelst besonderer für eine bestimmte Zeitdauer und ein bestimmtes Reiseziel geltender Legitimationen, wie solche bisher für die Züge der Kriegsfahrordnung ausgestellt wurden. Diese letzterwähnten Legitimationen werden nur dann ausgefolgt, wenn die Reise im militärischen oder öffentlichen Interesse oder für Zwecke des wirtschaftlichen Verkehrs, der Landwirtschaftlichen oder gewerblichen Produktion oder aus schwerwiegenden Familienrückichten unternommen wird.

Zusoferne für Reisen in gewisse Gebiete besondere Vorschriften bestehen, muß außerdem diesen Vorschriften entsprochen werden. So ist die Reise nach dem Festungsgebiete Krafau Zivilpersonen — abgesehen von einer Entsendung für militärische Zwecke oder für Zwecke der Staatsverwaltung — nur auf Grund einer vom Festungs-Kommando ausgestellten Legitimation gestattet. Schließlich wird darauf aufmerksam gemacht, daß es sich im vorstehenden nur um Reisen in den Etappenraum, nicht aber um Reisen in Gebiete handeln kann, die von den militärischen Operationen berührt sind.

## Der Schnellzugsverkehr der österreichischen Staatsbahnen.

Neuerungen und Verbesserungen im Sommerdienst 1915.

In der kürzlich in München abgehaltenen Fahrplan-Konferenz für den Sommerdienst 1915 wurde außer den bereits mitgeteilten Fahrplanänderungen auf den westlichen Linien auch eine Reihe von Verbesserungen im Schnellzugsverkehr der nordwestlichen und nördlichen Linien der österreichischen Staatsbahnen in Aussicht genommen.

So soll, um nur die wichtigsten Verbesserungen hervorzuheben, in der Strecke Wien-Franz Josefs-Bahn und Prag-Franz Josefs-Bahn mit Rücksicht auf die starke Befehung der Schnellzüge, welche gegenwärtig zwischen diesen beiden Stationen über Gmünd verkehren, mit 1. Mai ein weiteres Schnellzugspaar zur Einführung gelangen, das ab 26. Juni durch Anschlußschnellzüge zwischen Wefeli-Mezimosti und Linz über Budweis die früher bestandenen, besonders günstigen Tages-Schnellzugsverbindungen zwischen Prag und den Alpenländern wieder herstellen wird. Dem zu gewärtigenden lebhaften Verkehr nach den böhmischen Bädern Karlsbad, Marienbad, Franzensbad, Teplitz und St. Joachimstal soll durch die Einführung einer entsprechenden Anzahl von Schnellzugsverbindungen in den Hauptverkehrsrichtungen aus Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reich entsprochen werden.

Im besonderen ist die Einführung neuer Schnellzüge in folgenden Verbindungen geplant: Wien-F. J. B.-Pilsen-Marienbad-Franzensbad mit Anschlüssen nach und von Karlsbad; Berlin-Leipzig-Franzensbad-Marienbad; Berlin-Dresden-Bodenbach-Aussig-Teplitz-Schlackenwerth (Sankt Joachimstal)-Karlsbad; Frankfurt am Main-Eger-Marienbad; Nürnberg-Eger-Marienbad; München-Eger-Marienbad; Wien-Dtzbahnhof-Brünn-Prag-Komotau-Schlackenwerth (St. Joachimstal)-Karlsbad; Prag-F. J. B.-Pilsen-Marienbad-Franzensbad und Prag-Staatsbahnhof-Aussig-Teplitz.

Im Verkehr zwischen Wien und Berlin werden mit 1. Mai die bis zum Kriegsausbruch geführten Tages-Schnellzüge zwischen Wien-Nordwestbahnhof und Berlin über Jglau-Teitschen wieder in Verkehr gesetzt werden, wogegen die derzeitige Tages-Schnellzugsverbindung zwischen Wien-F. J. B. und Berlin über Gmünd-Prag-F. J. B.-Wschetats-Prüvor entfällt. Zur Entlastung des gegenwärtig in der Strecke Brünn-Prag-Bodenbach (=Berlin) verkehrenden, sehr stark benützten Schnellzugspaares ist ab 1. Mai die Führung eines weiteren Schnellzugspaares in der Strecke Prag-Bodenbach beabsichtigt, wodurch gleichzeitig auch die schon erwähnte, besonders günstige Schnellzugsverbindung von Prag über Aussig nach Teplitz sowie eine neue Verbindung von Prag nach Berlin geschaffen werden.



## Brutalitäten der Triester Rheder.

Aus Trieste wird uns gemeldet:

Die Triester Rheder haben beim Kriegsausbruch die meisten Seeleute brutal aufs Pflaster gesetzt. Schon am 8. August 1914 haben sie an alle Kapitäne telegraphisch folgende Weisung gegeben:

Die Kapitäne sämtlicher österreichischen Dampfer werden angewiesen: die Belagungen auszuschießen unter Auszahlung der Feuer bis zum heutigen Tage laut Artikel VIII, § 24, des politischen Edikts vom Jahre 1774. Wir gestehen, inwieweit dies ausführbar ist, die Heimsendung der österreichischen Staatsuntertanen direkt per Schiff, jedoch nicht durch ausländische Häfen zu. Auf den Kargoschiffen haben nur der Kapitän, ein Deckmann, der Koch, ein Zimmerbediensteter, der erste Maschinist und ein Mann der Maschinenbedienung zu verbleiben. Diese Leute — Kapitäne und Offiziere inbegriffen — werden nur die Hälfte des ursprünglichen Lohnes, außerdem die auf Kargoschiffen übliche Verköstigung ohne Wein erhalten. Die auszuschießenden Leute, wenn sie trotzdem an Bord verbleiben müssen, werden die übliche Verköstigung der Matrosen, jedoch keinen Lohn bekommen. Darüber sind die österreichischen Rheder einig.

Es war natürlich ganz gesetzwidrig, daß die Rheder dem weiter beschäftigten Personal die Bezüge um die Hälfte kürzten und den Wein entzogen; ebenso gesetzwidrig war die sofortige Entlassung des anderen Personals, da hierzu die Zustimmung der Hafenbehörde des Inlandes oder der Konsularbehörde des Auslandes notwendig gewesen wäre. Das Triester Sekretariat des Transportarbeiterverbandes hat von den Seebehörden verlangt, daß die vergewaltigten Seeleute geschützt werden. Auch der Bund der Kapitäne hat das Handelsministerium aufmerksam gemacht, daß es unzulässig ist, daß ungeeignet oder unmenschlich entlassene österreichische Seeleute in ausländischen Häfen arbeitslos und dem Hunger preisgegeben verbleiben. Es müsse den Konsularbehörden Schutz für diese Unglücklichen, die durch die Bestimmungen der Rheder zum Außersten getrieben werden könnten, angeordnet werden. Ob das Handelsministerium bereits etwas unternommen hat, davon ist nichts bekanntgeworden. Aber es ist höchste Zeit zum Handeln. Die Rheder dürfen sich in Oesterreich überhaupt viel herausnehmen. Sie haben Betriebskrankentassen für Seeleute, die die ärztliche Verpflegung und das Krankengeld nur für zwanzig Wochen und erst nach dem vierten Tage der Krankheit oder nach der Ausschiffung geben statt durch 52 Wochen vom dritten Krankheitstag oder vom ersten Tage der Ausschiffung an. Sie haben nun auch das Krankengeld willkürlich um dreißig bis vierzig Prozent unter das gesetzlich bestimmte Mindestkrankengeld herabgesetzt. Diese Tassen sind auch ohne ordnungsmäßige Kontrolle. Es ist die Pflicht der Aufsichtsbehörden, da rasch Ordnung zu schaffen. So ganz dürfen die Seeleute auch in Oesterreich nicht der Willkür rücksichtsloser Rheder ausgeliefert werden.

**Getreide- und Mehltransporte auf Eisenbahnen.**

Das Eisenbahnministerium hat bezüglich des Verkehrs mit Getreide und Mahlprodukten folgendes verfügt: Die in den §§ 31, 27 und 28 der Kaiserlichen Verordnung vom 21. Februar 1915, betreffend den Verkehr mit Getreide und Mahlprodukte, enthaltenen, den Transportdienst der Eisenbahnen betreffenden Bestimmungen sind seitens aller Eisenbahnen im Gebiete der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder, mögen sie auch von ausländischen Verwaltungen betrieben werden, genauestens zu beachten. Vom 24. Februar d. J. angefangen dürfen sonach Zivilgüter der im § 1 dieser Verordnung erwähnten Art nur dann zur Beförderung angenommen werden, wenn vom Absender zugleich mit dem Frachtbriefe eine Transportbescheinigung beigebracht wird. Diese Bescheinigung ist im Frachtbriefe und in den Frachtarten vorzunehmen, am Frachtbriefe haltbar zu befestigen, von der Bestimmungsstation einzuziehen, dort aufzubewahren und den politischen Behörden auf Verlangen zur Verfügung zu stellen. Bereits im Rollen befindliche Sendungen sind im Inlandsverkehre bis zur Bestimmungsstation weiterzuführen; Sendungen nach dem Zollauslande rollen in die Zollgrenzstation. Die vor dem 24. d. in der Bestimmungsstation eingelangten Sendungen der in der Verordnung genannten Art müssen bis zum 28. Februar d. J. vom Empfänger bezogen werden. Sendungen, die am 24. d. oder später eintreffen, sind vier Tage nach erfolgter Avisierung zu beziehen. Die Adressaten sind durch einen handschriftlichen Vermerk auf dem Aviso auf diese Bestimmung aufmerksam zu machen. Sind die Empfänger mit dem Bezuge säumig, so ist die Meldung an die politische Behörde zu erstatten. Sendungen aus dem Zollauslande sind von der Bestimmungsstation sofort nach ihrem Eintreffen der politischen Behörde anzuzeigen und dürfen erst 24 Stunden nach erfolgter Anzeige dem Bezugsberechtigten ausgefolgt werden. Es ist mit besonderer Sorgfalt darauf zu achten, daß die im § 1 der Kaiserlichen Verordnung genannten Güter nicht unter falscher Inhaltsangabe zur Auslieferung und Beförderung gelangen.

**\* (Zeitkarten der österreichischen Staatsbahnen.)** Aus Anlaß der Einstellung des Zivilpersonenverkehrs im August 1914 hat die Staatsbahnverwaltung die Gültigkeit der betroffenen Zeitkarten um einen Monat verlängert, beziehungsweise — bei Verlängerung bis 31. Jänner 1915 — einen Abschlag von einem Zwölftel des Preises der Karten des Jahres 1914 zugestanden. Diese Zugeständnisse wurden nunmehr, da Zeitkarten des Jahres 1914, soweit sie die nordöstlichen Bezirke Krakau, Lemberg, Stanislaw und Czernowitz umfassen, auch weiterhin nicht in vollem Umfang ausgenützt werden konnten, zunächst dahin erweitert, daß je nach dem Geltungsbeginne derartiger Zeitkarten eine Gebührenrückerstattung im Ausmaße von einem Viertel bis zur Hälfte des auf die nordöstlichen Bezirke entfallenden Preises geleistet wird. In Fällen, in denen die Besitzer von Zeitkarten mit Gültigkeit vom 1. Juli 1914 bis 30. Juni 1915 neue Zeitkarten mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1915 lösen, werden drei Viertel des auf die nordöstlichen Bezirke entfallenden Preises und außerdem für die übrigen Bezirke ein der Nichtausnützung der Karte im laufenden Jahr entsprechender Betrag gutgebracht; derartige Karten werden jedoch auf Wunsch ihrer Besitzer in der Weise umgetauscht, daß an Stelle der nordöstlichen Bezirke anderweitige Bezirke, allenfalls gegen Aufzahlung des Unterschiedsbetrages, in die Karte aufgenommen werden, wobei die Gültigkeit der neuen Karte bis 31. Juli 1915 verlängert wird. Für nordöstliche Verkehrsgebiete werden bis auf weiteres Zeitkarten nicht ausgestellt. Jenen Zeitkartenbesitzern, die derzeit anderweitige Direktionsbezirke in ihre Zeitkarten aufnehmen lassen, wird nach Wiederaufnahme des Zivilverkehrs in den derzeit gesperrten Gebieten der Austausch der bloß provisorisch gewählten Direktionsbezirke gegen nordöstliche Direktionsbezirke unter Entrichtung der tarifmäßig sich allenfalls ergebenden Nachzahlung zugestanden werden. Nähere Auskünfte erteilen die k. k. Direktionen und das Stadtbureau der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Wien, I. Bezirk, Kärntnerring Nr. 7 (Hotel Bristol).

## Die Zeitkarten der österreichischen Staatsbahnen.

### Gebührenrückerstattung und Umtausch für Routen im Kriegsgebiete.

Aus Anlaß der Einstellung des Zivilpersonenverkehrs im August 1914 hat die Staatsbahnenverwaltung die Gültigkeit der betroffenen Zeitkarten um einen Monat verlängert, beziehungsweise — bei Verlängerung bis 31. Jänner 1915 — einen Abschlag von einem Zwölftel des Preises der Karten des Jahres 1914 zugestanden.

Diese Zugeständnisse wurden nunmehr, da Zeitkarten des Jahres 1914, so weit sie die nordöstlichen Bezirke Krakau, Lemberg, Stanislaw und Czernowitz umfassen, auch weiterhin nicht in vollem Umfang ausgenützt werden konnten, zunächst dahin erweitert, daß je nach dem Geltungsbeginn derartiger Zeitkarten eine Gebührenrückerstattung im Ausmaß von einem Viertel bis zur Hälfte des auf die nordöstlichen Bezirke entfallenden Preises geleistet wird.

In Fällen, in denen die Besitzer von Zeitkarten mit Gültigkeit vom 1. Juli 1914 bis 30. Juni 1915 neue Zeitkarten mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1915 lösen, werden drei Viertel des auf die nordöstlichen Bezirke entfallenden Preises und außerdem für die übrigen Bezirke ein der Nichtausnützung der Karte im laufenden Jahre entsprechender Betrag gutgebracht; derartige Karten werden jedoch auch auf Wunsch ihrer Besitzer in der Weise umgetauscht, daß an Stelle der nordöstlichen Bezirke anderweitige Bezirke, allenfalls gegen Aufzahlung des Unterschiedsbetrages, in die Karte aufgenommen werden, wobei die Gültigkeit der neuen Karte bis 31. Juli 1915 verlängert wird.

Für nordöstliche Verkehrsgebiete werden bis auf weiteres Zeitkarten nicht ausgestellt.

Jenen Zeitkartenbesitzern, die derzeit anderweitige Direktionsbezirke in ihre Zeitkarten aufnehmen lassen, wird nach Wiederaufnahme des Zivilverkehrs in den derzeit gesperrten Gebieten der Austausch der bloß provisorisch gewählten Direktionsbezirke gegen nordöstliche Direktionsbezirke unter Entrichtung der tarifmäßig sich allenfalls ergebenden Nachzahlung zugestanden werden. Nähere Auskünfte erteilen die I. I. Direktionen und das Stadtbureau der I. I. österreichischen Staatsbahnen in Wien, 1. Bezirk, Körntnering Nr. 7 (Hotel Bristol).

### Wagenmangel und Kohlenversorgung in Nordböhmen.

Eine Eingabe der Reichenberger Handelskammer.

Reichenberg, 3. März. (Tel. d. „Fremden-Blatt“.) Das Präsidium der Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg hat sich infolge zahlreicher ihm zugegangener Beschwerden veranlaßt gesehen, in einer ausführlichen telegraphischen Vorstellung an das Ministerpräsidium und das Eisenbahnministerium mit allem Nachdrucke darauf hinzuweisen, daß der Waggonmangel im nordwestböhmischem Braunkohlenrevier und im Schatzlar-Schwadowitzer Steinkohlenreviere bedenkliche Ausdehnung annehme und daß umso unliebsamere Folgen zu besorgen seien, als die Werke ihre Depots vielfach bereits überfüllt haben. Der Kohलगroßhandel in Aufsig allein dürfte ein Lager von etwa 50.000 Wagen haben. Dieser Zustand werde notwendigerweise zur Einlegung von Feierschichten führen müssen. Der Ausfall aber auch nur einer Schicht in der Woche bedeute für die Arbeiter eine Mindereinnahme von über 16 Prozent, ein Entgang, der bei der Teuerung der Lebensmittel höchst empfindlich wäre.

Der Wagenmangel hat des weiteren zur Folge, daß einzelne Industrien wegen der Unmöglichkeit der Zufuhr entsprechender Mengen Kohle zum Stillstande gelangen. Das Braunkohlenrevier benötigt täglich 4000 Wagen, um seine Arbeiter ausreichend zu beschäftigen, dann um den Bedarf der Industrie und des Hausbrandes decken zu können. Diese Reifeunfähigkeit des Revieres ist sichergestellt; überdies stehen

stets für auch die überfüllten Depots zur Verfügung. Auf die bezeichnete Bedarfsziffer werden von der Zentraltransportleitung zwischen 50 bis höchstens 60 Prozent beigelegt. Davon entfällt die Hälfte auf Vorrugssendungen, wie Regiekohlen der Eisenbahnen, ferner Kohle für militärische Betriebe und die ausschließlich oder vornehmlich für Heereszwecke beschäftigten Privatunternehmungen, so daß höchstens zwölfhundert Wagen für die übrigen Industrien, die die Mehrheit bilden, und für Hausbrand verbleiben. Im Laufe des Februar hat sich die Wagenbeistellung noch mehr verschlechtert, während die Zahl der bevorrechtigten Forderungen unverändert geblieben ist, so daß die Beistellung an manchen Schächten bis auf 20 Prozent des Tagesbedarfes gesunken ist. Im nordböhmischem Steinkohlenreviere werden trotz aller Vorstellungen gegenwärtig nur 60 Prozent der Verhältnisziffer beigelegt. Auch diesem Reviere ist es nicht möglich, die dortigen Industrien genügend mit Kohle zu versehen. Diese Verhältnisse werden zu zahlreichen Betriebseinstellungen mit allen ihren bedenklichen Folgen führen. Das Präsidium der Kammer hat daher dringend um sofortige Abhilfe ersucht.

Dieselbe Note wurde auch an die k. u. k. Zentraltransportleitung im Kriegsministerium gerichtet.

15./III. 1915.

\* (Reiselegitimationen.) Zur Benützung von Kriegsfahrerordnungszügen sind, wie schon im vorigen Monate mitgeteilt wurde, Legitimationen erforderlich. Um solche zu erhalten, haben die Parteien sich vorerst an das Polizeikommissariat ihres Wohnbezirkes zu wenden, welches beim Vorhandensein der Voraussetzungen für die Zulässigkeit der Fahrt eine Legitimationsanweisung ausstellt. Nur auf Grund eines solchen Beleges wird in der Auskunftsstelle der Polizeidirektion, 1. Bezirk, Schottenring 11, die Legitimation ausgefertigt. Die Beibringung einer Photographie ist hiesfür nicht erforderlich.

**Beschleunigte Beförderung von Saatgut auf den österreichischen Staatsbahnen.**

Im Interesse des rechtzeitigen Frühjahrsanbaues hat das Eisenbahnministerium angeordnet, daß auf den österreichischen Staatsbahnen Saatgutsendungen, die in ganzen und halben Wagenabungen sowie in Mengen von mindestens 3000 Kilogramm per Wagen ausgeliefert werden, mit Gütereilzügen zu befördern sind. Auf jenen Linien, auf denen nur Militärzüge verkehren, werden solche Sendungen mit dem ersten Militärzug abgeholt, dem sie mit Rücksicht auf die Betriebsverhältnisse angeschlossen werden können. In der Reihenfolge der Abbeförderung werden die Saatgutendungen den Lebensmitteln und Eilgütern gleichgehalten und allen anderen Zivilfrachtgütern vorangestellt.

28. III. 1915.**Der Osterverkehr.****Verkehrseinschränkungen auf den Staatsbahnen.**

Die durch die außerordentlichen Verhältnisse hervorgerufene anderweitige Inanspruchnahme des Eisenbahnbetriebsmaterials macht es nicht möglich, die sonst anlässlich der Osterfeiertage zur Bewältigung eines gesteigerten Zivilpersonenverkehrs getroffenen Vorkehrungen in diesem Jahre im gleichen Umfang durchzuführen. Hierauf wird das Publikum mit dem Bemerken aufmerksam gemacht, daß während der kommenden Osterfeiertage die Beförderung von Zivilreisenden nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel in Aussicht gestellt und eine Gewähr für die unbedingte Beförderung nicht geboten werden kann.

Selbstverständlich können mit Rücksicht auf die Notwendigkeit der tunlichsten Wagenausnützung Reservierungen von Wagenabteilen nicht vorgenommen werden.



## Die Sperrung des überseeischen Postverkehrs.

Die Willkür unserer Feinde in der Verletzung des internationalen Rechts kennt keine Grenzen mehr. Nachdem schon bisher die flagrantesten Uebergriffe gegen die völkerrechtlichen Bestimmungen verübt worden waren, wodurch auch unsererseits erst die scharfe Form des Seekrieges zur Anwendung kam, sind England und Frankreich, angeblich auf Grund ihres Blockadeerlasses vom 13. März, nun auch noch dazu übergegangen, die auf neutralen Postdampfern beförderten deutschen und österreichisch-ungarischen Postbeutel sich anzueignen, wie der von uns schon mitgeteilte Vorgang auf dem italienischen Dampfer „Regina Elena“ beweist. Den beiden Mächten ist in ihrer ohnmächtigen Wut über alle erlittenen Enttäuschungen nichts mehr heilig, sie suchen sich für die fehlenden Kriegserfolge durch Piraterie auf dem Meere zu entschädigen und vergreifen sich nun sogar an der privaten Korrespondenz.

Von alters her sind die Postsendungen als ein unantastbares Gut betrachtet worden, das auch der Feind achtete, und in allen Verträgen wurde dieser Grundsatz früher festgelegt. Auch das Haager „Abkommen über gewisse Beschränkungen in der Ausübung des Völkerrechts im Seekriege“ vom 18. Oktober 1907 hat sich auf denselben Boden gestellt und bestimmt, daß die zur See und auf neutralen oder feindlichen Schiffen vorgefundenen Briefpostsendungen der Neutralen und der Kriegführenden unverletzlich sein sollen. Erfolgt die Beschlagnahme eines Schiffes, so sind die Briefsendungen — auch die der Feinde — von dem Beschlagnehmenden unverzüglich weiterzubefördern. Diese Vorschrift findet auf blockierte Häfen keine Anwendung, aber darum handelte es sich im Falle der „Regina Elena“ auch nicht, vielmehr erfolgte die Beschlagnahme der Post durchaus zu Unrecht und stellt sich lediglich als ein gemeiner Gewaltstreich dar, der das Schuldkonto der englisch-französischen Seeräuber aufs neue belastet.

Man darf gespannt sein, ob die Neutralen, die durch diese unerhörte Ausdehnung des Begriffs „Konterbande“ auf die deutschen Postsendungen ebenfalls getroffen werden, auch diese Schurkerei ruhig hinzunehmen gedenken, oder ob sie endlich den Mut finden werden, das Joch der Seewillkür unserer Feinde von sich abzuschütteln. Vielleicht begnügt sich aber Mr. Wilson wieder nur mit einer nichts-sagenden Note, die kaum geeignet ist, die Würde der großen Union zu wahren.

19./IV. 1915

**\* Frachtbegünstigungen für Sendungen der Lebensmittelmagazine der k. k. Staatsbahnen.**  
Das k. k. Eisenbahnministerium hat verfügt: Im Hinblick auf die herrschenden außerordentlichen Verhältnisse findet sich das Eisenbahnministerium, in der Absicht, die Versorgung der Bediensteten mit billigen Lebensmitteln zu erleichtern, bestimmt den mit Bewilligung des Eisenbahnministeriums errichteten Lebensmittelmagazinen für die Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung hinsichtlich des Bezuges der laut Art. 45 der Instruktion Nr. V begünstigten Lebensmittel und Gebrauchsartikel, sowie hinsichtlich der Rücksendung leerer Milchgeschirre mit Gültigkeit vom 1. d. bis auf Widerruf, längstens jedoch für die Dauer des Krieges auf den Linien der k. k. Staatsbahnen und der im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen, rücksichtlich letzterer jedoch nur nach Maßgabe des dem Staate zustehenden Tarifierungs-

rechtes, ausnahmsweise die frachtfreie Beförderung zu bewilligen. Diese Begünstigung wird unter der Voraussetzung zugestanden, daß die hiedurch erzielten Frachtersparnisse seitens der Lebensmittelmagazine zur Herabsetzung der Preise der wichtigsten Lebensmittel, wie Mehl, Hülsenfrüchte, Kartoffel, Reis, Fette u. dgl. verwendet werden.

### Güterausfuhr aus Bulgarien über Rumänien.

Aus Sofia wird dem amtlichen Organ des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen geschrieben: Die Hemmung des regelmäßigen Eisenbahn-Güterverkehrs infolge der militärischen Inanspruchnahme der Schienenwege durch die kriegführenden Staaten macht sich auch auf den Linien der bulgarischen und rumänischen Staatsbahnen in empfindlichster Weise fühlbar. Dadurch, daß infolge der gegenwärtigen Kriegslage die Güterbewegung größtenteils auf einzelne Hauptlinien dieser Bahnen beschränkt ist, und zwar auf die Linien Predeal—Bloesti—Bukarest—Giurgiu—Ramadan und Ruffschuk—Gorna Drahowiza—Sofia sowie auf die Linien Gorna Drahowiza—Stara Sagora—Arnovo—Schmen—Swilengrad—Adrianopel—Kuleli Burgas—Konstantinopel, beziehungsweise Kuleli Burgas—Dedeagatsch, wird es erklärlich, daß auf diesen Linien wegen des großen Güterandranges einestheils über Predeal, andernteils über den bulgarischen Hafen Dedeagatsch am Ägäischen Meer eine äußerst nachteilige und beschwerliche Verkehrsstauung eintreten mußte, indem auch die hauptsächlich in Betracht kommenden Bahnhöfe Dedeagatsch, Ruffschuk, Giurgiu Ramadan und Predeal für einen so umfangreichen Verkehr nicht eingerichtet sind. Die Folge dieses Ausnahmezustandes war, daß ein empfindlicher Waggonmangel eintrat. Deshalb ereignete es sich, unter anderen bedeutenden Verzögerungen in der Güterbeförderung, daß etwa 50 Wagenladungen Eier aus Bulgarien, die für Deutschland bestimmt waren, vor den Osterfeiertagen in Giurgiu Ramadan wochenlang liegen bleiben mußten. Aus der gleichen Ursache konnten etwa 3000 Wagenladungen Nahrungsmittel aus Bulgarien über Rumänien seit geraumer Zeit nicht nach Deutschland abgesendet werden. Durch die vor kurzem erfolgte Uebergabe der rumänisch-bulgarischen Verbindungslinie Bazarbtschik—Oboritsche zur Benutzung für den öffentlichen Verkehr wird zuverlässig eine sehr wesentliche Erleichterung im Güterverkehr zwischen den beiden Zentralmächten und den östlichen Balkanstaaten eintreten.

**Lebensmitteltransporte in Ungarn.**

Budapest, 25. April.

Das Amtsblatt veröffentlicht eine Ministerialverordnung, wonach die Verpflichtung zur Ausstellung von Zertifikaten bei Transporten mit Eisenbahn, Schiff oder Automobil auch auf Reis sowie auf sämtliche aus Reis hergestellte Mahlprodukte ausgedehnt wird, ferner eine Verordnung über die Beschränkung der Verwendung von Kartoffeln zur Erzeugung von Kartoffelstärke.

### Teilweise Ausschaltung der Wagen erster und zweiter Klasse im Verkehre auf den nördlichen Staatsbahnlinien.

Aus sanitären Gründen werden vom 1. Mai an bei allen jenen personenführenden Zügen, welche von Prerau in der Richtung nach Krakau, von Gullein in der Richtung nach Teschen, von Olmütz in der Richtung nach Jägerndorf, Troppau sowie Ziegenhals, von Hohenstadt in der Richtung nach Jöptau und von Wischstadt in der Richtung nach Hannsdorf verkehren, bis auf weiteres die gepolsterten Wagen erster und zweiter Klasse bereits von der Ausgangsstation der betreffenden Züge nicht mehr geführt. In diese Maßnahme sind auch die Züge sämtlicher von den vorangeführten Strecken abzweigenden Nebenlinien inbegriffen.

Es werden daher bei allen jenen Zügen, welche von Wien-Nordbahnhof über Prerau nach Oberberg oder Krakau verkehren, schon von Wien-Nordbahnhof keine gepolsterten Wagen erster und zweiter Klasse und keine Schlafwagen, sondern nur ungepolsterte Wagen dritter Klasse eingestellt.

Für Reisende, welche eine höhere Wagenklasse zu benutzen pflegen, wird bei jedem der in Rede stehenden Züge eine Anzahl von Wagenabteilen dritter Klasse reserviert bleiben. Diese Abteile sind sowohl außen als auch im Innern durch Tafeln als Abteile zweiter Klasse bezeichnet; die Anzahl der Sitzplätze in denselben wurde zur Schaffung einer größeren Bequemlichkeit entsprechend herabgemindert. Die Benützung dieser reservierten Abteile ist nur gegen Vorweisung eines Fahrtausweises zweiter Klasse zulässig.

**Der Adriaverkehr während des Krieges.**

Vom Adria-Verkehrsbureau des Triester Verbandes für Fremdenverkehr erhalten wir folgende Mitteilung: In Triest sind alle Gasthöfe mit Ausnahme des Hotels de la Ville im Betrieb. Von Triest sind erreichbar auf der Eisenbahn Miramar, Grignano und das gerade jetzt im vollen Blütenflor prangende Siffiana, ferner über St. Peter Abbazia und Lobrana; auf Dampfern der Istria-Trieste oder auf der schmalspurigen Landesbahn Muggia, Capodistria, Josa, Strugnano, Pirano, Portorose, Varenzo; von Triest oder Fiume zur See alle Orte des Quarnero und der kroatischen Küste, Dalmatien bis Metcovich und Grabosa. Für den Fremdenverkehr an der Adria erscheint der Umstand nicht unwesentlich, daß die Triester Statthalterei im Küstenland (Triest, Görz und Istrien) Brotarten nicht eingeführt hat.

**Pfingstverkehr auf der Südbahn.**

Von der Generaldirektion der Südbahn-Gesellschaft wird uns mitgeteilt, daß infolge anderweitiger Inanspruchnahme des Eisenbahn-Betriebsmaterials die sonst anlässlich der Pfingstfeiertage zur Bewältigung eines gesteigerten Zivilpersonenverkehrs getroffenen Vorkehrungen in diesem Jahre nur im beschränkten Umfang durchgeführt werden können. Hierauf wird das Publikum mit dem Bemerken aufmerksam gemacht, daß während der kommenden Pfingstfeiertage die Beförderung von Zivilreisenden nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel in Aussicht gestellt werden kann. Es wird sich daher empfehlen, bei Ausführung einer Reise auf den besonders gesteigerten Verkehr anlässlich der Pfingstfeiertage entsprechend Rücksicht zu nehmen und, wenn tunlich, den Antritt der Reise auf die den Feiertagen vorausgehenden, beziehungsweise ihnen nachfolgenden Wochentage zu verlegen. Selbstverständlich können im Hinblick auf die Notwendigkeit der größtmöglichen Wagenausnützung Reservierungen von Wagenabteilen nicht vorgenommen werden.

\* (Abänderung der Paßvorschriften.) Durch eine heute veröffentlichte Verordnung des Gesamtministeriums vom 18. Mai 1915, betreffend die Ergänzung des § 4 der Verordnung des Gesamtministeriums vom 15. Jänner 1915, womit beschränkende polizeiliche Anordnungen über das Paßwesen erlassen werden, wird angeordnet: Der von einer ausländischen Behörde ausgefertigte Reisepaß muß mit dem Visum einer l. u. i. Mission oder eines dazu ermächtigten l. und l. Konsulats versehen sein. Reisepässe, die an einen Ausländer von einer hierländischen Vertretungsbehörde des Staates, dem er nach seinem staatsbürgerlichen Verhältnisse angehört, ausgestellt werden, bedürfen des Visums der zuständigen politischen Bezirksbehörde oder landesfürstlichen Polizeibehörde.



**Einschränkungen im Personenverkehr auf den Linien der österr. Staatsbahnen.**

Wie bereits bekanntgegeben wurde, muß zu den kommenden Pfingstfeiertagen, gegenüber dem Vorjahre infolge anderweitiger Inanspruchnahme des Eisenbahnbetriebsmaterials eine bedeutende Herabminderung im Personenverkehr erfolgen. Es wird nochmals darauf aufmerksam gemacht, daß zur genannten Zeit eine Beförderung von Zivilpersonen nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel in Aussicht gestellt und eine Gewähr für die unbedingte Beförderung nicht geboten werden kann.

Im besonderen wird noch darauf hingewiesen, daß möglicherweise in den nächsten Tagen eine weitere umfangreichere Einschränkung auch in dem derzeit bestehenden normalen Personenverkehr eintreten muß.

Die näheren Einzelheiten über diese allfällig eintretenden Einschränkungen werden noch bekanntgegeben werden.

**Einschränkung des Bahnverkehrs.**

Bis auf weiteres werden zwischen Wien-Ostbahnhof und Budapest die Züge Nr. 105 (ab Wien-Ostbahnhof 2 Uhr 10 Min. nachmittags, an Budapest 6 Uhr 40 Min. abends) und Nr. 110 (ab Budapest 5 Uhr 15 Min. nachmittags, an Wien-Ostbahnhof 9 Uhr 35 Min. abends) aufgegeben. Zug Nr. 110 verkehrte gestern letztmalig von Budapest nach Wien-Ostbahnhof, während Zug Nr. 105 von Wien-Ostbahnhof heute letztmalig zur Einleitung gelangt.

**Einschränkung im Personenverkehr auf den Linien der Südbahn.**

Wie bereits mitgeteilt wurde, kann infolge anderweitiger Inanspruchnahme des Eisenbahnbetriebsmaterials die Beförderung von Zivilreisenden nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel in Aussicht gestellt werden.

Das reisende Publikum wird weiter darauf aufmerksam gemacht, daß möglicherweise in den nächsten Tagen einzelne Züge des gegenwärtig in Geltung stehenden Fahrplanes nicht in Verkehr gesetzt werden können. Die näheren Einzelheiten über diese allfällig eintretenden Einschränkungen werden rechtzeitig in den Bahnhöfen verlautbart werden.

**Einstellung des Post- und Telegraphenverkehrs mit Italien und den südlichen Kronländern.**

Gestern wurde der Post- und Telegraphenverkehr mit Italien, ferner der Privattelegraphenverkehr von, nach und in Kroatien, Slavonien, Kärnten, Krain, Küstenland, Südsteiermark (südlich der Linie Radfersburg-Koralpe), Tirol (südlich des Brenners), Bosnien, Herzegowina und Dalmatien samt Inseln eingestellt.

**Einschränkung des Personenverkehrs  
auf den österreichischen Staatsbahnen**

Heute Dienstag tritt die bereits angekündigte Einschränkung des Verkehrs der Schnell- und Personenzüge auf den Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Kraft. Die Verlautbarung jener Züge, deren Verkehr auch weiterhin aufrechterhalten wird, erfolgt bis auf weiteres durch Anschlag bei den Fahrkartenschaltern in den Stationen.

**Personen- und Güterverkehr zwischen Wien—  
Budapest.**

Im Hinblick auf die derzeitigen Einschränkungen im Bahnverkehr wird aufmerksam gemacht, daß der gesamte Personen- und Güterverkehr auf der Donaustraße zwischen Regensburg und der Leihmündung einschließlich der auf dieser Strecke gelegenen Nebenflüsse in vollem Umfang aufrecht bleibt. Insbesondere werden auch auf der Strecke zwischen Wien und Budapest in beiden Richtungen Personen, beziehungsweise Eil- und Frachtgüter durch die täglich verkehrenden modernen Postdampfer und durch die fahrplanmäßigen

täglichen Frachtdampfer anstandslos befördert. Fahrpläne und sonstige Auskünfte sind bei der Direktion in Wien und in allen Stationen erhältlich.

\* (Fahrbegünstigungen für die nach Galizien und der Bukowina zurückkehrenden Zivilstaatsbediensteten.) Den Zivilstaatsbediensteten, die infolge der Wiederaufnahme der Tätigkeit der Behörden in Galizien und der Bukowina zur Dienstleistung einberufen wurden, sowie den in ihrer Begleitung reisenden Familienangehörigen (Frauen und Kindern) ist seinerzeit die Begünstigung der freien Fahrt zu gestanden worden. Vom 31. d. angefangen, wird diese Begünstigung auch den allein nach den genannten Gebieten zurückreisenden Familienangehörigen der einberufenen Bediensteten gegen Vorbringung einer die Identität, beziehungsweise ihre Familienzugehörigkeit sowie den bezeichneten Reiseanlaß bescheinigenden amtlichen

Bestätigung und gegen Vorweisung des zur Rückreise nach Galizien, beziehungsweise in die Bukowina erforderlichen Passierscheines gewährt. Die Freifahrtsscheine für die zurückkehrenden Zivilstaatsbediensteten sowie für ihre Frauen und Kinder werden in Wien von der Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft (1. Bezirk, Schwarzenbergplatz Nr. 3), außerhalb Wiens von den Staatsbahndirektionen und Bahnbetriebs- und Bahnstationsämtern des Aufenthaltsortes ausgefertigt.

**Vorübergehende Einschränkung des Zivilgüterverkehrs.**

Auf sämtlichen österreichischen Eisenbahnlinien mußte der Zivilgüterverkehr bis auf weiteres auf die Beförderung von Approbitionierungsartikeln beschränkt werden. Das Nähere über Umfang und Art dieses im allgemeinen aufrecht bleibenden Verkehrs ist aus einer in den Stationen ausgehängten Kundmachung <sup>2</sup> betreffend die Beförderung von Approbitionierungsartikeln auf den von Einschränkungen des Zivilgüterverkehrs betroffenen österreichischen Bahnlinsen enthalten.

In einzelnen Verkehrsgebieten dürften noch weitergehende Einschränkungen notwendig werden.

29. IV. 1915

\* (Einschränkung des Personen- und Schnellzugsverkehrs auf der Südbahn.) Infolge besonderer Verhältnisse können die Wien—Mürzzuschlag-Sonn- und Feiertagszüge Nr. 39 (Wien ab 6 Uhr 25 Min. früh) und Nr. 40 (Wien an 10 Uhr 25 Min. abends) bis auf weiteres nicht geführt werden. Ferner mußte der Verkehr der Wien—Leobner Schnellzüge Nr. 1107 (Wien ab 7 Uhr 35 Min. früh) und Nr. 1108 (Wien an 8 Uhr 40 Min. abends) sowie die Kärntner Schnellzüge Nr. 1009 (Wien ab 8 Uhr 25 Min. abends) und Nr. 1010 (Wien an 8 Uhr 25 Min. früh) zeitweilig eingestellt werden. Reisende nach Leoben (Villach) können ab Wien den Schnellzug Nr. 1 (Wien ab 8 Uhr 45 Min. früh) benutzen, welcher in Bruck Anschluß nach Leoben (Villach) findet. Ebenso hat der Zug Nr. 5 (Wien ab 9 Uhr 30 Min. abends) in Marburg Anschluß nach Villach. In der Gegenrichtung bestehen Anschlüsse von (Villach) Leoben über Bruck an Zug Nr. 2, welcher infolgedessen etwas später, 8 Uhr 15 Min. abends, in Wien ankommen wird, und von Villach über Marburg an Zug Nr. 6 (Wien an 9 Uhr 10 Min. vormittags). Die Züge Nr. 1 und 2 halten bis auf weiteres zwischen Wien und Bruck a. d. Mur in denselben Stationen, wie die aufgelassenen Züge Nr. 1107 und 1108 und verkehren bei denselben auch direkte Wagen zwischen Wien und Villach via Leoben.



29. IV. 1915

## Vollständige Einstellung des überseeischen Güterverkehrs für die Zentralmächte.

Wien, 29. Mai.

Nachdem schon seit längerer Zeit die Versendung von Gütern aus Deutschland und Oesterreich-Ungarn nach Amerika durch allerlei Vorschriften und Formalitäten, denen sich die Schiffsahrtsgesellschaften der neutralen Staaten unterwerfen mußten, von England und Frankreich erschwert wurde, steht nun die vollständige Einstellung des Güterverkehrs aus den Zentralstaaten nach überseeischen Bestimmungsorten bevor. Der Wiener Speditieur Herr E. W a u m l, der als Vertreter der American Export Company bis in die letzte Zeit den größten Anteil an dem überseeischen Geschäft hatte, erhielt nun von mehreren holländischen Schiffsahrtslinien und von seiner amerikanischen Gesellschaft die Verständigung, daß der Versand deutscher und österreichischer Güter vollständig eingestellt werde.

Die Erschwerungen im überseeischen Verkehr begannen damit, daß der Nachweis über das Eigentumsrecht der zur Verschiffung gelangenden Waren erbracht werden mußte. Der amerikanische Konsul in der Station, von welcher aus die Waren nach dem Hafen geschickt wurden, mußte zu den Begleitungsdocumenten eine Bestätigung geben, daß das Gut amerikanisches Eigentum sei. Diese grundlegende Vorschrift wurde dann verschärft. Man ließ nur mehr solche Güter zum Ueberseetransport zu, welche schon vor dem 1. März amerikanisches Eigentum geworden waren. Im Haag wurde eine Kommission für niederländische überseeische Interessen gebildet, welche mit den Vertretern der englischen und französischen Regierung über die Sicherheiten für den Transport von Gütern aus den holländischen Häfen verhandelte und schließlich auf solche Bedingungen eingehen mußte, daß die Schwierigkeiten in holländischen Häfen als Verladestation für Güter aus Deutschland und Oesterreich-Ungarn immer größer wurden. Enorme Steigerungen der Frachtraten und Versicherungsgebühren, Beanspruchungen der ordnungsgemäß ausgestellten Frachtbegleitpapiere, Be-

rechnung von Kosten für die Tätigkeit der erwähnten Kommission, die sich das Recht vorbehielt, Güter ohne Angabe von Gründen von der Beförderung auszuschließen, zeitigten Verhältnisse, die den überseeischen Verkehr immer mehr zusammenschumpfen ließen.

Die Entente hat ihr Kriegsprogramm der Aushungerung der Zentralmächte auch auf deren Exportverbindungen mit den überseeischen Ländern ausgedehnt und will damit Amerika verhindern, mit Deutschland und Oesterreich-Ungarn überhaupt Geschäfte zu machen.

Während die bisherigen Vorschriften zur Erschwerung des überseeischen Handels sich bloß gegen Deutschland und Oesterreich-Ungarn richteten, werden in das vollständige Verschiffungsverbot auch Güter türkischer Herkunft einbezogen.

3./IV. 1915

**Freie Eisenbahnfahrt der achtzehnjährigen  
Landsturmpflichtigen zur Musterung und  
Einrückung.**

Mit Kundmachung der politischen Behörden wurde die Einberufung der im Jahre 1897 gebornen Landsturmpflichtigen zum Landsturmbienste mit der Waffe angeordnet. Diese Personen werden bei der Fahrt von ihrem Aufenthaltsorte zum Musterungsort und zurück sowie, falls sie zum Landsturmbienste mit der Waffe geeignet befunden werden, auch von ihrem Aufenthaltsort in den Einrückungsort auf Grund des „Landsturm-Legitimationsblattes“ gebührenfrei befördert, jedoch nur dann, wenn sie das Landsturm-Legitimationsblatt vor Antritt jeder Fahrt beim Fahrkartenschalter abstempeln lassen. Bei Fehlen des Stempels werden die vollen Zivildfahrpreise eingehoben.

\* (Reisen im Armeebereiche.) Die Statthalterei hat an den Wiener Magistrat nachstehende Zuschrift gerichtet: Mit Rücksicht auf wiederholte Meldungen über unangelegtes Erscheinen von Funktionären verschiedener sanitärer und Wohlfahrtsinstitutionen zc. im Armeebereiche hat das Armeekorps-Oberkommando verfügt, daß in Zukunft Besuche, Bereisungen, Informationsreisen zc. im Armeebereiche aus operativen Rücksichten auf das äußerste eingeschränkt werden müssen, ohne Bewilligung des Armeekorps-Oberkommandos, ohne eine von diesem ausgestellte Legitimation und — abgesehen von Offizieren der verbündeten Armeen — ohne eine vom Armeekorps-Oberkommando zu bestimmende Begleitung überhaupt unzulässig sind und sich nur auf jenen Teil des Armeebereiches erstrecken dürfen, welcher vom Armeekorps-Oberkommando in jedem einzelnen Falle bezeichnet wird. Hiezu hat das Armeekorps-Oberkommando bemerkt, daß sich dieser Befehl nicht auf Reisen in den Bereich der Armee im Felde im allgemeinen, sondern speziell auf förmliche Bereisungen, Besichtigungen und Informationsreisen, Besuche bei höheren Kommandos, u. ä. im Operationsbereiche seitens höherer ziviler oder solcher militärischer Funktionäre bezieht, die nicht zur Armee im Felde gehören.

### Reiselegitimationen nach dem Südwesten.

Amlich wird bekanntgegeben: Zivilpersonen dürfen nur auf Grund ordnungsmäßiger Ausweisleistung über ihre Person und ihre Identität zur Eisenbahnfahrt in die Gebiete südlich der nachstehend bezeichneten Stationen zugelassen werden: Innsbruck (ausschließlich), Schwarzach-St. Veit (ausschließlich), Zeltweg (ausschließlich), Marburg (ausschließlich), Pragerhof (einschließlich), Esfatornya (einschließlich), Murakeresztur (einschließlich), Gyefenyés (einschließlich), Barcs (einschließlich). Die Linie Zeltweg-Selztal-Bischofskirchen-Börgl-Innsbruck-Bregenz liegt außerhalb, die Linie Pragerhof-Esfatornya-Barcs innerhalb des Gebietes, für das die Ausweispflicht besteht.

Die Ausweisleistung kann erfolgen: 1. Mittels eines nach der Verordnung des Gesamtministeriums vom 1. Jänner d. J. oder nach der Verordnung des ungarischen Gesamtministeriums vom 16. Jänner d. J. ausgefertigten, mit der Photographie versehenen Reisepasses, dem von der zuständigen politischen oder landesfürstlichen Polizeibehörde die Klausel beigefügt ist: „Gültig auch für Reisen nach dem Gebiete des südwestlichen Armeebereiches.“

2. Mittels einer mit der Photographie versehenen Legitimation für Staats- oder Hofbedienstete, für Staatsbahn- oder Privatbahnbedienstete und deren Angehörige, oder

3. mittels der von der Bezirkshauptmannschaft, wenn sich aber eine staatliche Polizeibehörde im Orte befindet, von dieser ausgefertigten besonderen Legitimation.

Zur Reise in dem Bereich besetzter Plätze dürfen Zivilpersonen — abgesehen von einer amtlichen Entsendung für militärische Zwecke oder für Zwecke der Staatsverwaltung — nur zugelassen werden, wenn sie außer mit dem obbezeichneten Ausweise mit einer Legitimation des betreffenden Festungskommandos oder Kriegshafenkommandos versehen sind. Zivilpersonen, die für militärische Zwecke oder für Zwecke der Staatsverwaltung amtlich in das Festungsgebiet entsendet werden, müssen mit einer offenen Order des kompetenten militärischen Kommandos versehen sein, auf der die erfolgte Verständigung des Festungskommandos ersichtlich gemacht ist.

Zur Erläuterung der hiemit vorgeschriebenen Ausweispflicht wird folgendes beigefügt: a) Das Reisen innerhalb der bezeichneten Grenze unterliegt — mit Ausnahme der Kriegsfahrordnungslinien — nicht den vorstehend aufgestellten Bedingungen.

b) Die obervähnten Reisepässe oder sonstigen Legitimationen berechtigen keinesfalls zum Betreten des engeren Operationsraumes (Truppenbereiches) der Armee im Felde. Hiefür gelten im Bereiche der betreffenden Armee die jeweiligen feldpolizeilichen Anordnungen.

c) Personen, die bekannt und verlässlich sind und deren Beruf sie zwingt, täglich die Grenzen des eingangs bezeichneten Gebietes zu überfahren, wie Marktpersonen, An-

gestellte, Arbeiter etc., können Legitimationen mit Gültigkeit für vierzehn Tage von der Bezirkshauptmannschaft (Polizeidirektion) ausgestellt werden.

\* (Die eingerückten Besitzer von Staatsbahnen-Zeitkarten.)  
Die Staatseisenbahnverwaltung hat seinerzeit zugunsten der militärisch eingerückten Zeitkartenbesitzer verfügt, daß für die vom 1. Juli 1914 giltigen Jahres-, Jahresstrecken- und Abonnementkarten, ferner für die vom 1. Juni oder 1. Juli giltigen Halbjahres- und Halbjahresstreckenkarten, endlich für Streckenmonatskarten mit dreimonatiger Geltungsdauer bei Einrückung im Jahre 1914 der auf die Zeit der Nichtausnützung entfallende Teilbetrag und bei Einrückung im Jänner 1915 für die ab 1. Juli 1914 giltigen, auf außergalizische Bezirke lautenden ganzjährigen Zeitkarten ein Drittel des bezahlten Betrages vergütet werde. Nunmehr wurde die weitere Verfügung getroffen, daß für ganzjährige vom 1. Jänner und 1. Juli 1914 giltige Zeitkarten sowie für halbjährige vom 1. April und 1. Mai 1914 giltige Zeitkarten, wenn nicht mehr als drei Viertel ihrer Geltungsdauer ausgenutzt wurde, der vierte Teil des bezahlten Preises rückerstattet wird. Wird jedoch von den betreffenden Zeitkartenbesitzern die seinerzeitige Lösung neuer Zeitkarten der Gebührenerstattung vorgezogen, so wird hierbei ein Preisabschlag in der Weise gewährt, daß die Hälfte, beziehungsweise ein Drittel oder ein Viertel des Preises der alten Karte in Abzug gebracht wird, je nachdem nicht mehr als die Hälfte, zwei Drittel oder drei Viertel der Geltungsdauer der alten Karte ausgenutzt wurden. Nähere Anstufungen erteilen die k. k. Staatsbahndirektionen und das Stadtbureau der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Wien, 1. Bezirk, Körntnering 7 (Hotel Bristol).

**Wiederaufnahme des Zivilgüterverkehrs  
auf den österreichischen Eisenbahnen.**

Der Zivilgüterverkehr, der seit einiger Zeit auf die Artikel der sogenannten Approvionierungs-Kundmachung beschränkt war, wird in der allernächsten Zeit nach Maßgabe der militärischen Inanspruchnahme in einzelnen Gebieten wieder aufgenommen werden. Die Aufnahme und Beförderung erfolgt nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel und Züge, und zwar bei Wagenladungen erst im Zeitpunkte der erfolgten Bereitstellung der Wagen. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Güter, die tarifmäßig in gedeckten Wagen zu befördern sind, in solche zu verladen. Ueber die Möglichkeit der Beförderung konkreter Transporte geben die Stationen Aufschluß.

**Wiederaufnahme des Verkehrs auf  
den Staatsbahnen.**

Die Staatsbahndirektion teilt mit: Ab 15. d. verkehrt auf der Westbahn der von Wien-Westbahnhof um 2 Uhr 45 Minuten nachmittags nach Linz, beziehungsweise Wels abgehende Personenzug Nr. 19 und ab 16. d. der von Wels um 5 Uhr früh abgehende Personenzug Nr. 20 wieder täglich regelmäßig; desgleichen wird ab Wien-Franz-Josefs-Bahnhof am 15. d. Zug Nr. 19 (ab Wien-Franz-Josefs-Bahnhof um 3 Uhr 18 Minuten nachmittags) bis Smünd und ab 16. d. Zug Nr. 18 (ab Smünd 8 Uhr 2 Minuten vormittags) von Smünd bis Wien-Franz-Josefs-Bahnhof täglich regelmäßig wieder in Verkehr gesetzt.

**Die nicht eingeführten Streckenarten.**

Wir erhalten folgende Zuschrift: „Angeichts der fast unerträglich gewordenen Teuerung auf sämtlichen Gebieten ist die Frage wohl am richtigen Platz, wie sich die Gemeindevertretung zu der so oft angeregten Einführung von „Streckenarten“ auf der Elektrischen stellt. Wie lange wird es noch dauern, bis das betreffende ‚Studium der Frage‘ beendet sein wird? Viele Tausende, die täglich zu Fahrten auf der gleichen Strecke mit der Elektrischen gezwungen sind, würden es als eine wahre Wohltat empfinden, einige Heller im Tag zu ersparen, und die Gemeinde Wien müßte, zumindest während der entsetzlich schweren Zeiten, mit einem geringeren Gewinn sich zufrieden geben. Dies wäre wahrlich auch eine ‚Fürsorgeaktion‘ für die so schwer kämpfende Bevölkerung! Das am 1. Juli beginnende Halbjahr wäre, auch zeitlich genommen, der geeignetste Zeitpunkt.“



### Die Touristenfahrten auf der Donau. Eine Zuschrift des Herrn Viktor Silberer.

Unter Bezugnahme auf den in unserm gestrigen Blatte veröffentlichten Artikel „Gaimburg und Theben“, Touristenfahrten auf der Donau, richtet Herr Viktor Silberer folgende Zuschrift an uns:

Verehrliche Schriftleitung!

Der Herr kaiserliche Rat Emanuel von Singer hat gestern die Wiener Touristen in sehr dankenswerter Weise auf die schönen Dampferfahrten von Wien nach Gaimburg und Theben aufmerksam gemacht. Ich selber habe am letzten Sonntag in meiner „Allgemeinen Sportzeitung“ die Wiener Autler, die jetzt keine Wagen oder kein Benzin und keine Reisen haben, dringend eingeladen, als Ersatz für ihre um diese Zeit gewohnten Autotouren Dampferfahrten zwischen Wien und Linz zu machen, die durch die herrlichsten Donaugegenden führen. Wir sind also einig in der Begeisterung für diese reizenden Dampferausflüge; nur in einem Punkte kann ich leider dem Herrn kaiserlichen Rat nicht beistimmen. Er sagt nämlich an einer Stelle seines trefflichen Propagandaartikels: „Es kann kein Zweifel darüber obwalten, daß die meisten Wiener bereits Donau-

fahrten stromauf- und stromabwärts gemacht haben.“ Das ist nun — leider nicht richtig! Es ist im Gegenteil ein wahrer Skandal, wie viele Wiener und Oesterreicher noch keine ordentliche Donaufahrt gemacht haben und die herrliche Strecke Wien-Linz mit der wundervollen Wachau noch gar nicht kennen!

In der eigentlichen Reisezeit, im Herbst, wo die Dampfer der Wien-Linzer Linie besonders stromabwärts oft recht gut besetzt sind, fahren fünfmal so viele Ausländer als Wiener; in der übrigen Zeit aber, wie jetzt im Juni und im Juli, fährt fast niemand. Am Dienstag gab es hinauf vier — sage und schreibe vier Reisende erster Klasse; bei der Talfahrt am Mittwoch aber speisten in dem reizenden Salon — sieben Personen. Das Wetter jedoch war herrlich. Dabei ist man auf diesem Schiff vorzüglich untergebracht und verköstigt. Es gibt vorzügliches Essen und die besten Getränke. Was nützen aber die schönsten Schiffe mit den besten Einrichtungen, wenn das große und bemittelte Wiener Publikum so gar kein Verständnis für den Reiz und den gesundheitlichen Nutzen dieser Wasserrfahrten hat.

Mit vorzüglichster Hochachtung

Viktor Silberer.“

## K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Mit Rücksicht auf die derzeitigen außergewöhnlichen Verhältnisse werden auf den Linien der k. k. Staatsbahndirektion Wien bis auf weiteres nur folgende, personenführende Züge geführt:\*)

Strecke	Es verkehren die Züge Nr.	Anmerkung
Wien I—Salzburg—Innsbruck	109, 110	
Wien I—Salzburg	3, 204, 11, 12, 223 <sup>1)</sup> /13, 14/214 <sup>2)</sup> , 211 <sup>3)</sup> , 212 <sup>3)</sup>	1) bis St. Pölten 2) ab Amstetten 3) ohne Personenbeförderung
Wien I—Selzthal—Buchs	301, 302	
Wien I—Amstetten	113, 118	
St. Pölten—Wien I	220	
Neulengbach—St. Pölten	17	Als Fortsetzung des Zuges 21
Wien II—Gmünd—Eger	3, 4, 11, 12, 13, 14/22 <sup>*)</sup> , 111, 112	*) ab Sigmundsherberg
Wien II—Gmünd—Prag	203, 204, 211, 212	
Wien II—Gmünd	17 <sup>*)</sup> , 16 <sup>†)</sup>	*) rollt als Zug Nr. 217 bis Prag †) kommt als Zug Nr. 220 von Prag
Wien II—Krems a. d. D.	311, 302, 331, 324, 314, 315, 334/20, 321	
Krems a. d. D.—Herzogenburg	3712, 3713, 3718, 3721	
Krems a. d. D.—Pandorf	3727, 3726	
Krems a. d. D.—Grein—Mauthausen	unverändert	
St. Pölten—Tulln	3312, 3313, 3318, 3321	
Absdorf-H.—Stockerau	unverändert	
Sigmundsherberg—Krems a. d. D.	3811, 3816	
Sigmundsherberg—Hadersdorf L.-B.	3821, 3824	
Sigmundsherberg—Horn	3881, 3818	
Göpfritz—Raabs	unverändert	
Wolframs—Boyl—Schwarzenau—Marlenberg—Gutenbrunn	.	
Pöchlarn—Kienberg—Gam.	2113, 2117, 2114, 2118	
Scheibmühl—St. Pölten	1946	
St. Pölten—Hainfeld	1813, 1818, 1819, 221, 1812, 1816	
Hainfeld—Leobersdorf	1829, 1817, 1847, 1816, 1818, 1844	
Enzesfeld L.—Leobersdorf	1847, 1828	
Wittmannsdorf—Leobersdorf	1819, 2016	
Wittmannsdorf—Sollenau	unverändert	
Gutenstein—Wittmannsdorf	2012, 2016, 2044, 2011, 2015	
Scheibmühl—Kernhof	unverändert	
Freiland—Türnitz	.	
Ybbstalbahn	.	
Mürzzuschlag—Neuberg	.	

\*) Die Verkehrszeiten der einzelnen Züge sind unter den bezüglichen Zugnummern aus den derzeit gültigen Aushangfahrplänen und Kursbüchern zu entnehmen.

## Die Touristenfahrten auf der Donau.

Unser Propagandaartikel für die Touristenfahrten auf der Donau hat schon am ersten Sonntag trotz des bedeckten Wetters einen vollen Erfolg zu verzeichnen gehabt. Die beiden kleineren Schiffe brachten aus dem Donaukanal eine große Zahl von Touristen, die im Verein mit den direkt an Bord des „Budapest“ eingestiegenen Passagieren die stattliche Schar von etwa 1200 Ausflüglern ergaben. Von allen diesen Ausflüglern hatte, trotzdem die Witterung nicht die günstigste war, keiner auch nur einen Moment lang die Spazierfahrt zu bereuen. Alt und jung, groß und klein erklärte sich von dem schönen Naturgenuß außerordentlich befriedigt, und alles kehrte an Bord des „Wien“ mit dem Vorsatz zurück, bald wieder zu kommen und neue Freunde mitzubringen. Und so werden Tag für Tag den Touristenfahrten auf der Donau neue Pioniere und freiwillige Agenten erwachsen, die in der Residenz für den Tagesausflug nach Hainburg oder Theben Stimmung machen werden. Wie übergroß das Schiff am letzten Sonntag war, geht daraus hervor, daß trotz aller Nachschübe im Laufe des Vormittags die allen Geschmacksrichtungen Rechnung tragende Frühstückskarte rasch bis auf das kleinste Würstchen erschöpft war. Man tröstete sich mit den reichlich vorhandenen Erfrischungsgetränken, denen während der genussreichen Fahrt wacker zugesprochen wurde. In dem Büfett des Dampfers paradieren seit voriger Woche wieder Flaschen mit der bekannten Etikette der Salvatorquelle, die allerdings als eminentes Heilwasser gesuchter ist denn als Sabetrunf. Der reiche Vorrat an diesem Säuerling ist ein sprechender Beweis für die günstige Kriegslage. Die Quelle entspringt in Speries, in dessen Nähe die Karpathenkämpfe den ganzen Winter hindurch auf das heftigste tobten, so

daß an einen Transport des Wassers nicht zu denken war. Jetzt aber trifft der Säuerling wieder in großen Mengen und in frischester Qualität ein als ein klassischer Zeuge für die großartige Wendung, welche die Dinge im Norden des Reiches genommen haben.

### Ein Vorschlag Viktor Silberers.

„Berehrliche Schriftleitung!

Hiedurch möchte ich im Anschlusse an die jüngst bei Ihnen von verschiedenen Seiten erschienenen Anregungen, bezüglich Hebung der Personerschiffahrt auf der Donau, zur noch auf etwas aufmerksam machen. Anlässlich eines meiner Donauausflüge habe ich vorigen Sommer in Linz Ansichtskarten gekauft, welche die Donaureise Passau-Linz betreffen. Es sind sehr hübsche, in Farben ausgeführte Ansichten des Donaulaufes von Passau bis Wien aus der Vogelperspektive in zwölf aneinander passenden Teilen und mit eingefügtem kleinem Städtebild bei jedem größeren Orte. Diese Karten erscheinen mir als die beste, billigste und wirksamste Propaganda, die für unsre Donaureisen gemacht werden kann. Ich wollte deshalb, um zunächst für die Verbreitung dieser Karten etwas zu tun, verschiedene maßgebende Stellen darauf aufmerksam machen und zu diesem Zwecke, als ich im letzten September nochmals nach Linz kam, eine Anzahl Exemplare davon kaufen. Das war aber nicht möglich; sie waren nirgends mehr zu finden!

Damit wollte ich aber die Sache nicht fallen lassen, und nachdem auf den Karten der Name des Erzeugers „Eugen Felle in Isny“ (Württemberg) genannt ist, so schrieb ich an diesen einen Brief, worin ich unter anderm sagte:

„Ihre Karten sind wirklich sehr hübsch, und es ist Ihnen nur die größte Verbreitung zu wünschen. Kennt die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien diese Karten? Kennt sie der Landesverband für Fremdenverkehr in Niederösterreich? Stehen Sie nicht in Verbindung mit Ansichtskartenhändlern in Wien? Sie müßten dafür sorgen, daß diese Karten in allen größeren Donauorten, insbesondere an allen Plätzen der Wachau, die von Wien aus sehr stark besucht wird, erhältlich seien, so in Melk, Spitz, Dürnstein, Grein und in Marbach. Auch in Linz dürften die Karten vielfach verkauft werden, wenn sie richtig vertrieben würden, ebenso müßten sie auf den Dampfern gewiß großen Absatz finden. Senden Sie mir gefälligst zehn Serien unter Preisangabe oder, wenn Sie wollen, gegen Nachnahme.“

Merkwürdigerweise erhielt ich aber die erbetenen zehn Exemplare nicht mehr, sondern nur ein einziges zu einem gegen früher erhöhten Preis mit der Mitteilung, daß von der Auflage nichts mehr vorhanden sei. Seither existieren diese Karten nicht mehr; sie wurden offenbar nicht mehr neu gedruckt. Das ist aber sehr bedauerlich, denn ich wiederhole, daß ich diese Karten für eine äußerst wirksame Propaganda halte, für deren möglichst große Verbreitung die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der Landesverband für Fremdenverkehr sowie alle Interessenten an der Strecke Sorge tragen sollten. Daß diese Karten sehr gut veräußert sind und Anklang beim Publikum gefunden haben, beweist der Umstand, daß sie ausverkauft sind.

Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verteilt freigebig an ihre Fahrgäste kleine illustrierte Propagandabüchlein, deren Verbreitung ich gewiß nicht beeinträchtigen will. Die hier erwähnten Ansichtskarten wären aber viel billiger und hundertmal wirksamer. Es wäre auch nicht nötig, sie umsonst zu geben, weil sie gewiß sehr gern gekauft werden, wenn sie auf den Dampfern und an allen Stationen zu haben sind.

Mit vorzüglichster Hochachtung

Viktor Silberer.“

**Verkehrsbeschränkungen in Italien gegen  
Oesterreich und Ungarn.**

Rom, 25. Juni.

Eine Verfügung der Regierung besagt: Die seit dem 24. Mai bis zum Kriegsende vollzogenen Verkäufe, Zessionen und sonstigen Eigentumsübertragungen von unbeweglichen Gütern und Rechten der Untertanen der österreichisch-ungarischen Monarchie oder der in Oesterreich-Ungarn wohnenden Personen sind in Italien und den italienischen Kolonien rechtsungültig. Ebenso sind alle Zessionen von Warenkrediten und Handelsunternehmungen sowie überhaupt jeder Akt, welcher einem österreichisch-ungarischen Besitzer rechtlich eine andere Person verschiedener Nationalität zu substituieren trachtet, für dieselbe Periode rechtsunwirksam. Während der Kriegszeit wird kein Untertan und keine Körperschaft oder Handelsgesellschaft der österreichisch-ungarischen Monarchie, welche dort ihren Sitz hat, Rechtshandlungen oder Proteste in Italien und den Kolonien vornehmen, Hypotheken umschreiben oder einschreiben lassen können. Bereits eingeschlagene Instanzen oder begonnene Verfahren werden aufgehoben und können erst nach Beendigung des Krieges wieder aufgenommen werden. Diese Bestimmungen finden keine Anwendung auf österreichische oder ungarische Untertanen italienischer Nationalität, welche jedoch vom Ministerium des Innern eigens autorisiert sein müssen.

\* (Die Zeitkarten der zur militärischen Dienstleistung Eingerückten.) Die Staatsbahnverwaltung hat seinerzeit zugunsten der militärisch eingerückten Zeitkartenbesitzer verfügt, daß für die vom 1. Juli 1914 gültigen Jahres-, Jahresstreden- und Abonnementskarten, ferner für die vom 1. Juni oder 1. Juli 1914 gültigen Halbjahres- und Halbjahresstredenkarten, endlich für Streckenmonatskarten sowie für Streckenkarten mit dreimonatiger Geltungsdauer bei Einrückung im Jahre 1914 der auf die Zeit der Nichtausnützung entfallende Teilbetrag und bei Einrückung im Jänner 1915 für die ab 1. Juli 1914 gültigen, auf außergalizische Bezirke lautenden ganzjährigen Zeitkarten ein Drittel des bezahlten Betrages vergütet werde. Nunmehr wurde die weitere Verfügung getroffen, daß für ganzjährige, vom 1. Jänner und 1. Juli 1914 gültige Zeitkarten sowie für halbjährige, vom 1. April und 1. Mai 1914 gültige Zeitkarten, wenn nicht mehr als drei Viertel ihrer Geltungsdauer ausgenutzt wurden, der vierte Teil des bezahlten Preises rückerstattet wird. Wird jedoch von den betreffenden Zeitkartenbesitzern die seinerzeitige Lösung neuer Zeitkarten der Gebührenerstattung vorgezogen, so wird hierbei ein Preisabschlag in der Weise gewährt, daß die Hälfte, beziehungsweise ein Drittel oder ein Viertel des Preises der alten Karte in Abzug gebracht wird, je nachdem nicht mehr als die Hälfte, zwei Drittel oder drei Viertel der Geltungsdauer der alten Karte ausgenutzt wurden. Nähere Auskünfte erteilen die k. k. Staatsbahndirektionen und das Stadtbureau der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Wien, 1. Bezirk, Körntnering Nr. 7 (Hotel Bristol).

## Einschränkung des Touristenverkehrs in Tirol und Salzburg.

Der Landesverteidigungskommandant in Tirol hat mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse den Bergsteigerverkehr in Tirol, Vorarlberg und Salzburg wesentlich eingeschränkt aus Gründen, die unter den Umständen von heute erklärlich erscheinen. Die Grenzlinie, welche hier gezogen wurde, scheidet den größten und wichtigsten Teil der Ostalpen aus, soweit er nicht schon überhaupt durch das Kriegsgebiet jenseits des Brenners von dem militärischen Verbote des Besuches betroffen ist.

Nördlich dieser Linie, die wir im nachfolgenden näher bezeichnen wollen, ist der Touristenverkehr gestattet, das Gebiet südlich derselben ist vom Verbot betroffen und darf daher nicht begangen werden. Diese Grenzlinie beginnt bei Buchs an der Grenze von Vorarlberg und der Schweiz, und zwar gilt die Bahnlinie als die Grenze, die weiterführt über Feldkirch und Bludenz bis zum Arlbergpaß, die bekannten alpinen Ausflüge zu den Drei Schwestern, der Sresaplana, der Drusenfluh und andere beliebte Touren leichter Art im Rätikon sind daher bereits in der Verbotszone, ebenso die ganze Fernwallgruppe mit der herrlichen Silbretta, Fluchthorn und den anderen, hingegen liegt der Bregenzerwald nördlich des abgeschlossenen Gebietes desgleichen die Allgäuer und weiter östlich die ganzen gewaltigen Lechtaler Berge außerhalb der Sperre. Der Paß des Arlberges selbst ist natürlich frei, was sich aber südlich desselben befindet, Fernwall, Paznaun und die anderen prächtigen Hochgebirgstäler mit ihren Bergen und Unterkünften, liegt in der Verbotszone. Diese führt weiter bis nach Landeck; die Finstermünz mit dem obersten Juntal dürfen daher nicht begangen werden. Von Landeck angefangen wird die Bahnlinie als Verbotsgrenze aufgefaßt, diese stellt nun der junge Inn dar, und zwar bis zum Orte Prutz im obersten Juntale, von hier zieht sich die Grenze ostwärts ins Raunertal bis zum bekannten Touristenstandort Feuchten, dem Ausgangspunkte in die nördlichen Oetztaler Berge. Von hier aus wurde die Grenzlinie quer über die Berge geführt, gegen Osten weiter über die nördlichen Ausläufer des Oetztaler Stockes, mit dem Grundsähe, die im innersten Teile der wichtigsten Täler gelegenen Hauptorte als Grenze gegen Süden gelten zu lassen, dadurch ist aber der Besuch der ganzen Oetztaler Ferner und Gipfel unmöglich, weil folgende Orte in den aus dem Gebirgsstock auslaufenden Tälern als Grenzen festgesetzt wurden:

Im Raunertale Feuchten, im Biziale Mittelberg, im Oetztales Sölden; es sind daher auch zum Beispiele auch die bekannten bequemen Uebergänge über Hochvernagt vom Gepatschhause aus, übers Biztaler Föchl und andere unstatthaft, hingegen ist der vielgemachte Uebergang übers Bildstöcklloch von Sölden aus in der Richtung gegen den nördlichen Teil der Stubaiier Gruppe frei, weil die nächste Stelle der Markierungslinie der Ort Ranast im Stubaital ist. In den vorderen Stubaiern sind die Sellrainer Berge, Brunnentogel, Schrantogel, dann die Ruderhospitze und die anderen schönen Gestalten in diesem Teile der Stubaiier Gruppe für den Besuch offen, dafür müssen aber leider andere entfallen; Fraiger, Zuderhüt und die vielen übrigen. Von Ranast im hinteren Stubaitale wurde die Grenze weiter ostwärts gezogen bis nach Schnitz im Schnitztale, das bereits im Bereich des Brenners liegt und ebenfalls einen Zugang zu den Stubaiern bildet, ferner in der Richtung nach dem Süden, stetig dem Brenner zu, die Ortschaft Obernberg im Obernbergtale, das bei Gries am Brenner vom Silltale abzweigt, endlich bildet die Gemeinde Gries am Brenner selbst einen Punkt der Verbotszone gegen Süden.

Von hier wendet sich die Grenzlinie vom Brenner ab gegen Nordosten mit den Punkten Dornauberg im Dornaubergtale (hinteres Zillertal) und Mayrhofen im Zillertal, die Verbotszone zieht sich also von Dornauberg talwärts gegen die letzte größere Ortschaft Mayrhofen im Zillertal. Dadurch wird die ganze Zillertaler Gruppe mit Ausnahme der Tuxer Berge gänzlich aus-

geschaltet, die Tuxer Gruppe indes ist für den Besuch der Alpinisten frei, die firnigen Riesen Riffler, Opperer, Schrammacher laden daher heuer besonders zum Besuche ein. Von Mayrhofen führt die Grenzlinie talwärts bis zum Orte Zell im Zillertale und hier bildet der östlich gegen die Grenze von Salzburg ausmündende Gerlospaß die Scheidelinie zwischen verbotenem und erlaubtem Berggebiet.

Die erhabensten Berggestalten Tirols, die Dolomiten und die Gletscherberge, sind derzeit also zumeist nicht erreichbar, aber nördlich der Verbotsgrenze ziehen sich langgestreckte Gruppen schöner Felsgestalten hin, deren Besuch man sich eben unter Berücksichtigung der besonderen Umstände für heuer einrichten kann, beispielsweise die Lechtaler Alpen, Wetterstein, Zugspitzengebiet, und im Zuge der nördlichen Kalkalpen Karwendel, das immer schönere, die Rosangruppe, das Kaisergebirge und andere mehr.

Im Lande Salzburg ist folgende Grenzlinie festgesetzt: Vom Gerlospaß durch das ganze Tal der Salzach bis nach Brud in der Gegend des Zellersees, dann südwärts einmündend ins Fuschertal bis zum gleichnamigen Orte, dann wendet sich die Grenze westlich zum nächsten Parallellaufe des Fuschertales dem Raunertale, wo sie den Ort Wörth berührt. Das nächste Paralleltal in den Hohen Tauern, das berühmte Gastein, ist ebenfalls in Mitleidenschaft gezogen, da die erlaubte Zone in Badgastein endet. Mit Hüttschlag im Arltale, stets in östlicher Richtung weiterführend, mit Mitter-Neinarl und die Oberen Tauern im östlichen Teile des Landes Salzburg schließt die Grenzlinie ab. Im Salzburgerischen liegen südlich der Grenzlinie, also in dem für den Touristenverkehr nicht gestatteten Teile die großen Gruppen der Defreggerberge, die Karnischen Alpen, die Gailtaler Alpen, da ja ganz Kärnten vom Verbote betroffen ist, ferner die Hohen Tauern in Salzburg.

Alpenfreunden sei empfohlen, die obige Darlegungen auszuscheiden und zum Gebrauch bei der Vorbereitung und Durchführung von Wanderungen aufzuheben.

\* (Ein klein wenig mehr Geduld mit dem lieben Nächsten!) In der „Frankfurter Zeitung“ findet sich nachstehende hübsche Klauderei: „Es handelt sich um ganz gewöhnliche, alltägliche Dinge. Aber wenn es doch viele hören und beachten wollten! Sonderlich jetzt vor der Reisezeit. Es werden doch viele reisen, irgendwo ihre Ferienerholung suchen, trotz des Krieges, werden mit Menschen zusammen sein, die sie nicht kennen und deren Verhältnisse sie nicht kennen, und werden ihre Dienste in Anspruch nehmen. Da gilt es sich klar zu machen, daß wir es heute überall zu tun haben mit eingeschränkten Betrieben. Es ist ja etwas Großes, wie in unserm Vaterland trotz der doppelten und dreifachen Kriegsführung draußen Verkehr und Lebenserhaltung im ruhigen Gange geblieben sind. Der oberflächlich Beobachtende sieht kaum einen Unterschied. Aber wir sollen den Unterschied sehen, beachten und ehrfürchtig daraus unsre Konsequenzen ziehen. Da sind die Gasthöfe, die Sommerfrischen. Da sind die Schaffner, die Kutscher und Beamten. Es ist Unverstand und Lieblosigkeit, wenn man heute von allen Menschen genau das verlangt, was sie sonst leisten. Es ist unsagbar peinlich, wenn die Kellner gejagt und gerüffelt werden, als wäre ihre Schar im Hause so groß wie sonst und ihre Leistungsfähigkeit so zureichend wie sonst. Es fehlt überall an männlichen Kräften. Wie sollte es nicht? Wenn Millionen unsrer gesunden, jugend- und mannesstarken Brüder und Söhne und Väter weit weg sind in den Krieg, da muß man doch die Lücken spüren! Und wenn nun die Frauen eifrig, tapfer und treu eingesprungen sind in diese Lücken, so mögen sie ja zehnmal den Mann ersehen, aber die nächsten zehnmal wird es sich doch fühlbar machen, daß sie des Mannes Arbeit nicht leisten können oder daß sie sie wenigstens nicht leisten können noch zu ihrer alten eigenen Arbeit hinzu. Und darum, wenn ihr auf Reisen geht: wappnet euch mit menschenfreundlicher Einsicht und Geduld gegen die, deren Dienste ihr begehrt! Ihr bezahlt sie vielleicht, aber bedenkt: es ist alles teurer geworden, auch ihre Zeit und ihre Kraft. Ihr werdet vielleicht doch zu billig wohnen und leben. Es genügt nicht, daß man K-Brot ißt, man muß sich eins fühlen mit allen Volksgenossen und jedem seine Last tragen helfen. Nicht bloß verlangen, daß der andre unsre Last mitträgt! „Allesamt seid untereinander untertan,“ sagt der Apostel. Was von den Wirtschaften und Reisegelegenheiten gilt, gilt von allen Betrieben. Wunderlich, wie wenige sich das klar machen. Die Zeitung ist ausgeblieben: der Apparat ungeduldigster Klage wird in Bewegung gesetzt. Statt daß man sich freute, wie gut und pünktlich im allgemeinen alles fungiert. Die Post, die Eisenbahn, die Druckerei, der Verlag, die Redaktion: alles sind doch — reduzierte Betriebe! Ist es anders, wenn ich in den Laden trete und einkaufe? Der Herr des Geschäftes steht in Frankreich oder in Rußland, seine Gehilfen auch; die Frau tut ihr möglichstes; junge Mädchen sind eingestellt, sie arbeiten sich ein, aber es fehlt da und dort an der Fachkenntnis; auch gestattet der geringere Umsatz nicht, die Zahl der Angestellten so hoch zu halten wie sonst. Meister X treibt sein Handwerk fleißig weiter, er ist zu alt, um auch nur dem Landsturm nach Belgien zu folgen; aber wo sind seine Gesellen, von denen sonst die Stube voll saß? Ein Glück noch, wenn da wenigstens ein paar Lehrlinge noch mit zugreifen. Aber du kommst und drängst und willst bedient sein, rasch, pünktlich, und wenn du es nicht wirst, schiltst du und lauffst zu einem andern. Ein wenig mehr Geduld mit dem lieben Nächsten! Das gehört auch — zur Kriegsernährung, zur Kriegsbewährung. Man könnte lange so fortfahren. Bis in die geistigen Betriebe hinein. Bis überall dahin, wo die Nerven versagen (es braucht nicht gleich ein Zusammenbruch sein). Bis dorthin, wo die schwere Trauer eingelehrt ist und das Herz brechen will und die Knie sinken, und es muß doch weiter gelebt und weiter geschafft sein. Wahrhaftig, wir haben Nerven und Kraft und tapferen Mut und Glauben. Aber der liebe Nächste braucht

doch nicht nun gerade auf unsern Nerven und unsrer Kraft und unsrer Ausdauer — herumzutrameln! Es ist kein Ausdruck zu derb für die innere seelische Roheit, die darin liegt. Aber halt! wir wollen Geduld haben auch mit dem, der sich so vergeht und vergißt. Es ist nicht Roheit. Wenn er alles wüßte, er würde gerührt, erschüttert sein. Er würde helfen und trösten. Es ist nur Gedankenlosigkeit, Mangel an Ueberlegung. Aber im Grunde eben doch auch Mangel an Menschenkenntnis, weil an Menschenliebe. Und das müßte nicht sein. Der Krieg müßte uns für den gegenseitigen Kleindienst auch daheim im Friedenslande noch ganz anders erziehen. — Wenn ihr jetzt in die Ferien geht, geht als Friedensboten. Nicht nur Dienst und Erholung heischend für euch, sondern Freundlichkeit, Güte, Sanftmut, Teilnahme, Verständnis, Kameradschaft, Freundschaft überall mit hinbringend, zu wem ihr auch kommt.

### Einbringung von Reklamationen über Bergungsgüter aus den südlichen Kronländern.

Reklamationen und Nachforschungen über Güter und Gepäckstücke, welche bei Eintritt des Kriegszustandes mit Italien nach Stationen des bedrohten Gebietes bestimmt, bezw. unterwegs waren und vermutlich aus dem bedrohten Gebiete geborgen wurden, sind bei den nachbezeichneten Staatsbahndirektionen einzubringen:

1. Bei der k. k. Staatsbahndirektion **Linz**: Wenn es sich um Güter oder Gepäckstücke handelt, welche in Kärnten, Krain oder im Küstenlande, und zwar in **Staatsbahn-Stationen**, aufgegeben wurden oder nach Staatsbahnstationen dieser Kronländer bestimmt waren und von solchen Stationen mutmaßlich geborgen wurden.

2. Bei der k. k. Staatsbahndirektion **Wien**: Wenn es sich um Güter oder Gepäckstücke handelt, die in Kärnten, Krain oder im Küstenlande, und zwar in **Privatbahn-(Südbahn-)Stationen** aufgegeben wurden oder nach Privatbahnstationen dieser Kronländer bestimmt waren und von solchen Stationen mutmaßlich geborgen wurden.

3. Bei der k. k. Staatsbahndirektion **Innsbruck**: Wenn es sich um Güter oder Gepäckstücke handelt, welche in Eisenbahnstationen Südtirols (auch Südbahnlinien und alle Lokalbahnen) aufgegeben wurden oder nach diesen Stationen bestimmt waren und von solchen mutmaßlich geborgen wurden. Diesen Eingaben wollen allenfalls die Ausnahmsbescheinigungen, Frachtbriefduplikate oder sonstige, das Verfügungsrecht begründende Belege angehängt werden.



### Der Zivilverkehr nach Bosnien, Herzegowina und Dalmatien.

Reisen nach Bosnien, der Herzegowina und Dalmatien sind Zivilpersonen derzeit nur mit Bewilligung des kommandierenden Generals in Sarajevo, welcher dieselbe in Ausnahmefällen erteilt, gestattet.

Ausgenommen sind Personen, die in Bosnien, Herzegowina und Dalmatien ansässig oder angestellt sind oder über Aufforderung militärischer oder politischer Behörden Reisen in diese Gebiete unternehmen. Für diese stellt die zuständige (bosnische, herzegowinische, beziehungsweise dalmatinische) politische Behörde erster Instanz, beziehungs-

weise für Fahrten im militärischen Interesse die Militärbehörde, die Reisebewilligung (Reiseerlaubnis, Passierschein) aus.

Die Reisenden müssen außerdem Dokumente bei sich führen, welche jeden Zweifel über ihre Identität ausschließen (Legitimation mit Photographie oder genauer Personbeschreibung und eigenhändiger Unterschrift, beziehungsweise Fingerabdruck).

**Eine deutsch-österreichisch-ungarische Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft.**

Die Frankfurter Zeitung meldet aus Berlin: Hier finden Verhandlungen wegen Errichtung einer deutsch-österreichisch-ungarischen Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft statt.

\* (Reiseverkehr nach Galizien.) Infolge der durch den überaus starken Gepäcksandrang nach Galizien hervorgerufenen Schwierigkeiten wird den Reisenden nach Galizien angelegentlich empfohlen, die einzelnen Kollis vor der Ueberstellung auf den Bahnhof haltbar mit größeren Zetteln zu versehen, aus denen der genaue Name und die Bestimmungsstation des Reisegepäcks deutlich zu entnehmen ist. Dies empfiehlt sich umso mehr im eigenen Interesse der Reisenden, als hiedurch die raschere Ordnung bei sich ergebenden Umständen ermöglicht wird.

\* (Bezeichnung des Reisegepäcks mit dem Namen und der Adresse des Eigentümers.) Die schwierigen Verhältnisse, unter denen sich derzeit der Eisenbahnverkehr vollzieht, wirken vielfach auch auf die Regelmäßigkeit des Gepäckverkehrs störend ein, weshalb es sehr im Interesse des reisenden Publikums liegt, selbst dazu beizutragen, daß die Ordnung vorgekommener Anstände erleichtert werde. Es wird den Reisenden dringend empfohlen, an jedem Gepäckstück ein aus Karton oder sonstigem dauerhaften Material hergestelltes Täfelchen haltbar zu befestigen, das die Angabe des vollen Namens des Eigentümers, der Zielstation, nach der das Gepäck bestimmt ist, und der Adresse enthält, unter der im Fall einer vorgekommenen Unregelmäßigkeit eine Verständigung erfolgen kann. Bei der Wahl dieser Adresse ist insbesondere auch darauf Rücksicht zu nehmen, daß die Verständigung von der Auffindung des Gutes oft erst nach Ablauf längerer Zeit erfolgen kann. Endlich empfiehlt es sich, einen Zettel mit gleichem Inhalt in das Gepäckstück selbst an einer Stelle einzulegen, wo er bei allfälliger, zur Feststellung der Zugehörigkeit bahnamtlich erfolgender Desseignung des Gepäckstückes sofort sichtbar ist.

10. VII. 1915

**Vorübergehende Aenderung des Eisenbahn-Betriebsreglements für Galizien.** Da der Wiederaufbau der zerstörten Magazine in Galizien längere Zeit erfordert, wurden die Vorschriften über die Ablieferung der Güter den gegebenen Verhältnissen angepaßt. Aus diesem Anlasse hat das Eisenbahnministerium hinsichtlich der Ablieferung der Güter in Stationen der Staatsbahndirektionen Krakau, Lemberg, Stanislaw und der Betriebsleitung Czernowiz folgende Ausnahmeverfügungen getroffen: 1. Die Vorschrift, daß die Frist für die Abnahme der Güter mindestens 24 Stunden betragen müsse, wird außer Kraft gesetzt. Die Eisenbahn ist berechtigt, diese Frist nach eigenem Ermessen durch Aushang in den Stationen festzusetzen. 2. Die Bestimmung über die Frist für die Einlösung des Frachtbriefes wird aufgehoben. Der Empfänger ist verpflichtet, den Frachtbrief innerhalb der durch Aushang in der Bestimmungsstation festgesetzten Abnahmefrist einzulösen und das Gut sofort abzunehmen. 3. Sind geeignete Lagerräume der Eisenbahn in der Bestimmungsstation nicht vorhanden oder reichen sie nicht aus oder werden sie für sonstige Zwecke benötigt, so kann die Eisenbahn die nicht abgenommenen Güter auf Kosten und Gefahr des Verfügungsberechtigten entweder anderweitig auf Lager geben oder bahnseits im freien lagern oder bahnämtlich verkaufen. Eine Verständigung des Absenders oder Empfängers von dem bevorstehenden Verkaufe ist nicht erforderlich. 4. Ergibt sich ein Ablieferungshindernis, so ist die Eisenbahn nur dann verpflichtet, den Absender von der Ursache des Hindernisses zu benachrichtigen und seine Anweisung einzuholen, wenn das Gut in der Bestimmungsstation in den Lagerräumen der Eisenbahn sicher verwahrt wer-

den kann. Anderenfalls kann die Eisenbahn das Gut sofort verkaufen. 5. Diese Vorschriften treten sofort in Kraft.

### Vorübergehende Aenderung der Vorschriften des Eisenbahn-Betriebsreglements über die Ablieferung der Güter.

Da der Wiederaufbau der zerstörten Magazine in Galizien längere Zeit erfordert, die Aufnahme mindestens des Approvisionierungsverkehrs aber eine wirtschaftliche Notwendigkeit ist, erübrigte nur, die Vorschriften über die Ablieferung der Güter den gegebenen Verhältnissen anzupassen. Aus diesem Anlasse hat das Eisenbahnministerium hinsichtlich der Ablieferung der Güter in Stationen der Staatsbahndirektionen Krakau, Lemberg, Stanislaw und der Betriebsleitung Czernowitz auf Grund des § 2, Absatz (4), des Eisenbahn-Betriebsreglements folgende Ausnahmeverfügungen getroffen: 1. Die Vorschrift des § 80, Absatz (1), Eisenbahn-Betriebsreglement, daß die Frist für die Abnahme der Güter mindestens 24 Stunden betragen müsse, wird außer Kraft gesetzt. Die Eisenbahn ist berechtigt, diese Frist unter sofortiger Aufhebung der gegenständlichen Tarifbestimmungen nach eigenem Ermessen durch Aushang in den Stationen festzusetzen. 2. Die Bestimmung des § 81, Absatz (1), Eisenbahn-Betriebsreglement über die Frist für die Einlösung des Frachtbriefes wird aufgehoben. Die darauf beruhenden tariflichen Ausführungsbestimmungen treten daher außer Kraft. Der Empfänger ist verpflichtet, den Frachtbrief innerhalb der durch Aushang in der Bestimmungsstation festgesetzten Abnahmefrist einzulösen und das Gut sofort abzunehmen. 3. Sind geeignete Lagerräume der Eisenbahn in der Bestimmungsstation nicht vorhanden oder reichen sie nicht aus oder werden sie für andere Zwecke benötigt, so kann die Eisenbahn die nicht abgenommenen Güter auf Kosten und Gefahr des Verfügungsberechtigten entweder anderweitig auf Lager gehen oder bahnseits im Freien lagern oder bahnämtlich verlaufen. Eine Verständigung des Absenders oder Empfängers von dem bevorstehenden Verkaufe ist nicht erforderlich. 4. Ergibt sich ein Ablieferungshindernis, so ist die Eisenbahn nur dann verpflichtet, den Absender gemäß § 81 Eisenbahn-Betriebsreglement von der Ursache des Hindernisses zu benachrichtigen und seine Anweisung einzuholen, wenn das Gut in der Be-

stimmungsstation in den Lagerräumen der Eisenbahn sicher verwahrt werden kann. Andernfalls kann die Eisenbahn das Gut sofort ohne vorausgehende Verständigung des Absenders und Empfängers verlaufen. 5. Diese Vorschriften treten sofort in Kraft.

**Reisepässe zwischen Oesterreich und Deutschland.**

Ungeachtet der wiederholten Verlautbarungen in den Tagesblättern ist im reisenden Publikum noch immer vielfach die Meinung verbreitet, daß im Verkehr zwischen Oesterreich und Deutschland ein Reisepaß nicht notwendig sei. Zur Vermeidung der an der Reichsgrenze den Reisenden dadurch erwachsenden Unannehmlichkeiten wird neuerlich darauf aufmerksam gemacht, daß bei Reisen nach Deutschland für jede Person, die das 14. Lebensjahr überschritten hat, bei Reisen nach Bayern schon für jede über 10 Jahre alte Person, ein vorschriftsmäßiger Paß mit Photographie, und für männliche Personen im Alter von 17 bis 50 Jahren überdies eine von der Landesstelle (in Wien von der Statthalterei) auszustellende Grenzübertrittsbewilligung erforderlich ist.

## **Vollwirtschaft und Sozialpolitik.**

### **Wirtschaftliche Kriegsfürsorge für die Eisenbahner.**

Die Eisenbahnerorganisation hat an das Kriegsministerium eine Denkschrift gerichtet, welche die Regelung und Erhöhung der Nebenbezüge des Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonals in den Kriegsgebieten (insbesondere in den südlichen Stappenbereichen) und im übrigen Gesamtbereich der österreichischen Eisenbahnen, ferner die Regelung des Zehrgeldbezuges für das evakuierte Personal, die Gewährung von Kriegszulagen an das Personal in den Stappenbereichen, endlich die Regelung des Handgeldbezuges und der militärischen Verpflegung der Eisenbahner in den evakuierten Orten betrifft. Im Anschluß werden dem Minister fünf Informationen übermittelt, die Angelegenheiten, welche für die Abwicklung des Kriegsverkehrs auf den österreichischen Eisenbahnen von großer Bedeutung sind und im innigsten Zusammenhang mit demselben stehen, zum Gegenstand haben. Die Denkschrift bemerkt:

Es handelt sich um berechtigte Beschwerden des Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonals aller Bahnen, insbesondere derjenigen Bediensteten, die im südlichen Kriegsgebiet Dienst leisten, wegen Unzulänglichkeit der Fahrgebühren, die sie als Ersatz für die beim Dienste erwachsenen Auslagen erhalten, ferner Klagen der evakuierten Eisenbahner, die zumeist von ihren Familien getrennt leben müssen, wegen Nichtgewährung der ihnen zukommenden Zehrgeldgebühren, weiter eine Bitte des übrigen Personals in den Kriegsgebieten, welches außer Lohn, Gehalt und Quartiergeld keinerlei Bezüge hat, um Gewährung einer Kriegszulage, schließlich die Regelung eines gewissen Handgeldbezuges für entlehnte Bedienstete und die Regelung wegen militärischer Verpflegung von Eisenbahnern, die in Orten, wo keine oder nicht genügend Lebensmittel vorhanden sind, leben müssen. Alle diese Angelegenheiten bildeten bereits wiederholt den Gegenstand dienstlicher Eingaben seitens des Personals und mehrfacher Interventionen beim k. k. Eisenbahnministerium. Aber alle Bemühungen waren nicht imstande, ein halbwegs befriedigendes Resultat zu erzielen; es sind zumeist Gründe finanzieller Natur, die das k. k. Eisenbahnministerium zu der eingenommenen ablehnenden Haltung veranlassen. Die Denkschrift bemerkt, daß diese finanziellen Gründe nicht endgültig entscheidend sein können. Bei unseren Verbündeten im Deutschen Reiche sind alle diese Fragen bis ins kleinste Detail in klaren, übersichtlichen Verordnungen geregelt; jeder einzelne Bedienstete weiß dort, was er zu beanspruchen hat, er weiß, daß er und seine Familie vor den dringendsten Nahrungsvorsorgen geschützt sind. Was im Nachbarreich als selbstverständlich von vornherein geregelt erscheint, muß bei uns erst erbettelt und errungen werden. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der in Rede stehenden Fragen wegen der Entschädigung der Bediensteten für die außergewöhnlichen Auslagen, die ihnen aus Anlaß des Dienstes erwachsen. Die Denkschrift erwartet die beschleunigte Regelung von der Unterstützung durch das Kriegsministerium.



**Aufnahme des Zugverkehrs  
Lemberg-Czernowik.**

Czernowik, 21. Juli. (Privattele-  
gramm.) Vom heutigen Tage an ist die  
direkte Zugverbindung zwischen Czerno-  
wik und Lemberg wieder hergestellt.  
Heute verkehren bereits die ersten Züge nach  
beiden Richtungen.

Auf der Czernowitzer elektri-  
schen Straßenbahn versieht unter  
anderm ein Theologiestudent eines  
höheren Jahrganges den Kondukteur-  
dienst.

Die Postdirektion und die Bahnbetriebs-  
direktion, die in Klausenburg und in den  
letzten Wochen in Dorna-Batra  
amtierten, kehren morgen zurück und nehmen  
ihre Tätigkeit wieder auf.

### Zufuhr von Approvisionierungsartikeln nach Wien.

Eine Besprechung im Eisenbahnministerium.

Im Hinblick auf die in der Öffentlichkeit laut gewordenen Beschwerden über Verzögerungen in der Zufuhr von Approvisionierungsartikeln nach Wien, auf die vielfach auch die Verteuerung der Lebensmittel zurückgeführt wird, hat gestern im Eisenbahnministerium eine Besprechung mit Vertretern des Wiener Magistrats stattgefunden, bei der die für die Zufuhr der Lebens-

mittel nach Wien derzeit bestehenden Verhältnisse einer eingehenden Erörterung unterzogen wurden. Was zunächst die Einkieferung von Fleisch betrifft, wurde von den Vertretern des Magistrats anerkannt, daß das Eisenbahnministerium durch die Beistellung von Kühlwagen und durch rasche Beförderung des Fleisches in vollkommen befriedigender Weise Vorsorge getroffen hat. Weiter wurde festgestellt, daß das von den Interessenten beklagte Sauerwerden der Milch auch in früheren Jahren sogar in erhöhtem Maße vorgekommen ist, im übrigen aber hauptsächlich darauf zurückzuführen sein dürfte, daß die Milch von den Produzenten häufig nicht in verkühltem Zustand zur Auflieferung gebracht wird. Der anwesende Marktdirektor der Stadt Wien hat es übernommen, in dieser Richtung wegen einer sorgfältigeren Behandlung der Milch auf die Produzenten einzuwirken.

Von den Vertretern des Eisenbahnministeriums wurde hervorgehoben, daß die Staatseisenbahnverwaltung keine Opfer gescheut habe, um durch Einleitung zahlreicher schnellfahrender Milchzüge — gegenwärtig verkehren täglich 30 Milchzüge nach Wien — die Versorgung der Stadt Wien mit Milch in klugloser Weise sicherzustellen. In der Besprechung wurde weiter festgestellt, daß die Staatseisenbahnverwaltung auch der Beförderung der übrigen leicht verderblichen Nahrungsmittel, wie insbesondere Obst und Gemüse, ihre volle Aufmerksamkeit zugewendet und den Wünschen der Interessenten nach beschleunigter Beförderung dieser Artikel stets Rechnung getragen hat. Das Eisenbahnministerium, das wegen beschleunigter Beförderung von Nahrungsmitteln aus Ungarn auch an das ungarische Handelsministerium herangetreten ist, hat von diesem die Mitteilung erhalten, daß im Bereiche der ungarischen Eisenbahnen gleichfalls alle erforderlichen Maßnahmen für die beschleunigte Beförderung dieser Artikel vorgelehrt worden sind. Die Vertreter des Magistrats wurden schließlich ersucht, alle zu ihrer Kenntnis gelangenden, den Approvisionierungsverkehr betreffenden konkreten Beschwerden ungesäumt dem Eisenbahnministerium zur Kenntnis zu bringen, um diesem Gelegenheit zu geben, auf die Abstellung der etwa zutage tretenden Mängel hinzuwirken.

### Konferenz im Eisenbahnministerium über die Beschleunigung der Lebensmittelzufuhr nach Wien.

Wien, 24. Juli.

Im Hinblick auf die in der Öffentlichkeit laut gewordenen Beschwerden über Verzögerungen in der Zufuhr von Approvisionierungsartikeln nach Wien, auf die vielfach auch die Verteuerung der Lebensmittel zurückgeführt wird, hat heute im Eisenbahnministerium eine Besprechung mit Vertretern des Wiener Magistrats stattgefunden, bei welcher die

für die Zufuhr der Lebensmittel nach Wien derzeit bestehenden Verhältnisse einer eingehenden Erörterung unterzogen wurden.

Was zunächst die Einlieferung von Fleisch betrifft, wurde von den Vertretern des Magistrats anerkannt, daß das Eisenbahnministerium durch die Beistellung von Kühlwagen und durch rasche Beförderung des Fleisches in vollkommen befriedigender Weise Vorseorge getroffen hat. Weiter wurde festgestellt, daß das von den Interessenten beklagte Sauerwerden der Milch auch in früheren Jahren, sogar in erhöhtem Maße, vorgekommen ist, im übrigen aber hauptsächlich darauf zurückzuführen sein dürfte, daß die Milch seitens der Produzenten häufig nicht in vorgekühltem Zustande zur Auslieferung gebracht wird. Der anwesende Marktdirektor der Stadt Wien hat es übernommen, in dieser Richtung wegen einer sorgfältigeren Behandlung der Milch auf die Produzenten einzuwirken.

Seitens der Vertreter des Eisenbahnministeriums wurde hervorgehoben, daß die Staatseisenbahnverwaltung keine Opfer gescheut habe, um durch Einleitung zahlreicher schnellfahrender Milchzüge — gegenwärtig verkehren täglich 30 Milchzüge nach Wien — die Versorgung der Stadt Wien mit Milch in klagloser Weise sicherzustellen. In der Besprechung wurde weiter festgestellt, daß die Staatseisenbahnverwaltung auch der Beförderung der übrigen, leicht verderblichen Nahrungsmittel, wie insbesondere Obst und Gemüse, ihre volle Aufmerksamkeit zugewendet und den Wünschen der Interessenten nach beschleunigter Beförderung dieser Artikel stets Rechnung getragen hat. Das Eisenbahnministerium, das wegen beschleunigter Beförderung von Nahrungsmitteln aus Ungarn auch an das ungarische Handelsministerium herangetreten ist, hat von diesem die Mitteilung erhalten, daß im Bereiche der ungarischen Eisenbahnen gleichfalls alle erforderlichen Maßnahmen für die beschleunigte Beförderung dieser Artikel vorgekehrt worden sind.

Die Vertreter des Magistrats wurden schließlich ersucht, alle zu ihrer Kenntnis gelangenden, den Approvisionierungsverkehr betreffenden konkreten Beschwerden ungesäumt dem Eisenbahnministerium zur Kenntnis zu bringen, um diesem Gelegenheit zu geben, auf die Abstellung der etwa zutage tretenden Mängel hinzuwirken.

25. / VII. 1915

**Aufnahme des regelmäßigen  
Zugverkehrs zwischen Krakau und  
Lemberg.**

Krakau, 24. Juli. (Privattele-  
gramm.) Wie „Nowa Reforma“ meldet, kam  
gestern nachmittag hier der erste Zivilzug aus  
Lemberg an. Von jetzt an werden in beiden  
Richtungen Lemberg-Krakau täglich zwei Zivil-  
züge verkehren.

**Die Approvisionierungszüge nach Wien.**

Zur Hinsicht auf die in der Deffentlichkeit laut gewordenen Beschwerden über Verzögerungen in der Zufuhr von Approvisionierungsartikeln nach Wien, auf die vielfach auch die Verteuerung der Lebensmittel zurückgeführt wird, hat gestern im Eisenbahnministerium eine Besprechung mit Vertretern des Wiener Magistrats stattgefunden, bei der die für die Zufuhr der Lebensmittel nach Wien derzeit bestehenden Verhältnisse einer eingehenden Erörterung unterzogen wurden. Was zunächst die Einlieferung von Fleisch betrifft, wurde von den Vertretern des Magistrats anerkannt, daß das Eisenbahn-

ministerium durch die Beistellung von Kühlwagen und durch rasche Beförderung des Fleisches in vollkommen befriedigender Weise Besorge getroffen hat. Weiter wurde festgestellt, daß das von den Interessenten beklagte Sauerwerden der Milch auch in früheren Jahren sogar in erhöhtem Maße vorgekommen ist, im übrigen aber hauptsächlich darauf zurückzuführen sein dürfte, daß die Milch seitens der Produzenten häufig nicht in vorgekühltem Zustand zur Auslieferung gebracht wird. Der anwesende Marktdirektor der Stadt Wien hat es übernommen, in dieser Richtung wegen einer sorgfältigeren Behandlung der Milch auf die Produzenten einzuwirken. Von den Vertretern des Eisenbahnministeriums wurde hervorgehoben, daß die Staatseisenbahnverwaltung keine Opfer gescheut habe, um durch Einleitung zahlreicher schnellfahrender Milchzüge — gegenwärtig verkehren täglich 30 Milchzüge nach Wien — die Versorgung der Stadt Wien mit Milch in klagloser Weise sicherzustellen. In der Besprechung wurde weiter festgestellt, daß die Staatseisenbahnverwaltung auch der Beförderung der übrigen leicht verderblichen Nahrungsmittel, wie insbesondere Obst und Gemüse, ihre volle Aufmerksamkeit zuwendet und den Wünschen der Interessenten nach beschleunigter Beförderung dieser Artikel stets Rechnung getragen hat. Das Eisenbahnministerium, das wegen beschleunigter Beförderung von Nahrungsmitteln aus Ungarn auch an das ungarische Handelsministerium herangetreten ist, hat von diesem die Mitteilung erhalten, daß im Bereich der ungarischen Eisenbahnen gleichfalls alle erforderlichen Maßnahmen für die beschleunigte Beförderung dieser Artikel vorgekehrt worden sind. Die Vertreter des Magistrats wurden schließlich ersucht, alle zu ihrer Kenntnis gelangenden, den Approvisionierungsverkehr betreffenden konkreten Beschwerden ungesäumt dem Eisenbahnministerium zur Kenntnis zu bringen, um diesem Gelegenheit zu geben, auf die Abstellung der etwa zutage tretenden Mängel hinzuwirken.

(Approvisionnementstransporte.) Die Donau-Dampfschiff-  
fahrts-Gesellschaft hat, um die Approvisionnement von Wien nach  
Kräften auch ihrerseits zu fördern, veranlaßt, daß alle tal- und  
bergwärts mit den Postschiffen hier ankommenden Gemüse- und  
Obstsendungen allen jenen Parteien, welche sich zur Empfangnahme  
derselben bei der Hauptagentie in Wien (Praterkai) zeitgerecht  
einfinden, stets noch am Abend der Ankunft ausgefolgt werden.

## Die Eisenbahnen im Krieg.

### Die finanziellen Rückwirkungen.

Je länger der Krieg dauert, desto deutlicher lassen sich die hieraus für die Bahnen auf finanziellem Gebiet zu erwartenden Gesamtwirkungen übersehen. Sie werden sich in ihren Büchern sowohl auf der Soll- als auch auf der Habenseite deutlich zeigen. Die besondere Art der während des Krieges zu beobachtenden Verkehrsgrundzüge bringt es mit sich, daß die Bahnen in dieser Zeit ausnahmslos eine Verringerung der Gesamtleistungen aufweisen, die sich je nach der Verwendung der Bahn für Militärtransporte und je nach der besonderen Beschaffenheit der betreffenden Linie oder Unternehmung verschieden gestaltet. Dieses Ergebnis wird durch die Tatsache, daß da, wo ein besonders starker Militärpersonenverkehr herrscht, eine Zunahme der Personenkilometer und der Reisedenanzahl wahrnehmbar ist, nicht wesentlich beeinflusst. Diese beachtenswerte Erscheinung hat ihren Grund in der in solchen Fällen gebotenen ungeheuren Ausnützung des Platzes (im normalen Verkehr wird nicht einmal ein Viertel der vorhandenen Sitzplätze ausgenützt) und in dem dadurch bedingten sehr günstigen Verhältnis zwischen der toten Last und der beförderten Anzahl von Militärpersonen.

Die Verringerung der Gesamtleistung müßte aber keineswegs zu einem Einnahmehaushausfall führen, wenn sich die Bahnen durch Tarifierhöhungen an der während der Kriegszeit überall vorkommenden allgemeinen Preissteigerung entsprechend beteiligen könnten. Dies ist aber durchaus nicht der Fall. Die Beförderungspreise für den Zivilpersonen- und Güterverkehr sind, wenn sie nicht durch Ausnahmeverfügungen sogar eine Ermäßigung erfahren haben, auch im Kriege dieselben geblieben wie vorher. Was aber den an die österröichischen Bahnen von der Seeresverwaltung auf Grund des Militärtarifs entrichteten Preis für die Beförderung von Militärgütern aller Art betrifft, so ist er durchschnittlich etwas höher als der Ziviltarif für die großen Massengüter, während der Tarif für die Beförderung von Militärpersonen ungefähr dem halben Fahrpreis für Zivilpersonen bei Fahrten in der dritten Klasse der Personenzüge entspricht. Diese Sätze bilden annähernd nur ein Entgelt für die Selbstkosten der Bahnen und bringen dadurch auch einen vollauf gerechtfertigten Grundsatz zur Geltung. Die Eisenbahnen weisen nämlich — gleichgültig ob sie Privatbahnen oder Staatsbahnen sind, denn auch diese bilden eine abgeforderte Unternehmung des Staates — viele öffentlich-rechtliche Merkmale auf; sie werden von der Staatsgewalt mit besonderen Privilegien ausgestattet, so daß es unbillig wäre, wenn sie sich an den Leistungen für den Staat bereichern wollten. So zählen die Bahnen zu den größten Seereslieferanten, sie sind aber auch die allerbilligsten. Ob das durch sie gegebene Beispiel in der Zukunft eine allgemeinere Verbreitung finden und ob es nicht geboten sein sollte, die Preise für gewisse Kriegslieferungen, ähnlich wie die Militärtarife, schon im Frieden in irgendwelcher Begrenzung festzulegen, um in Zeiten allgemeiner Notlage einer unberechtigten Ausnützung des Staates, also der Gesamtheit der Staatsbürger, durch einzelne rechtzeitig vorzubeugen, ist eine Frage, die später ihre Lösung finden dürfte.

Mit dem Einnahmehaushausfall geht jedoch nicht nur keine Ausgabenverminderung, sondern vielfach sogar eine Ausgabenenerhöhung Hand in Hand. Zwar kann von einer größeren Investitionstätigkeit während des Feldzuges ebensowenig die Rede sein, wie von durchgreifenden Erhaltungs- und Umgestaltungsarbeiten. Aber — aufgeschoben ist nicht aufgehoben. Die betreffenden Ausgaben werden sogleich nach Beendigung des Krieges entstehen, und zwar aus doppelten Gründen in außerordentlich vergrößertem Umfange. Denn erstens ergibt sich jetzt infolge verschiedener, hier nicht näher zu erörternder Ursachen eine stärkere Abnützung des Bahninventars, und zumal des rollenden Materials, und zweitens hat, wie die mit dem Eisenbahnwesen sich befassenden Generalstabswerke in vielen Staaten zeigen, jeder Krieg eine weitgehende und kostspielige Ausgestaltung des Eisenbahnwesens zur Folge gehabt. Es ist demnach gar kein Zweifel vorhanden, daß es auch infolge der vielen Erfahrungen des gegenwärtigen Krieges, in dem die Eisenbahnen eine so ungeahnte wichtige Rolle spielen (so daß mit Recht zuweilen von einem „Eisenbahnkrieg“ und von „Eisenbahnsiegen“ die Rede ist), notwendig sein wird, das bestehende Netz zu vergrößern, neue Anlagen zu schaffen, die vorhandenen zu erweitern, den Fahrpark zu vermehren, kurzum, ganz abgesehen von der Wiederherstellung der infolge feindlicher Eingriffe vernichteten Objekte, eine rege Investitionstätigkeit zu entfalten. Die hierbei beteiligte Industrie kann daher auf ausgiebige und lohnende Beschäftigung rechnen. Daneben gibt es aber auch Ausgaben, die neben den gewöhnlichen gerade infolge des Feldzuges entstehen müssen, wie zum Beispiel die höheren Kosten für die besondere Reinhaltung und Desinfizierung der Wagen und Stationen, für die Umgestaltung mancher Wagen u. dal.

Außer der im vorstehenden besprochenen Erhöhung der sachlichen Ausgaben tritt auch eine Steigerung der Personalkosten ein. Das zum Seeresdienst mit der blanken Waffe einberufene Bahnpersonal bezieht auch weiterhin die vollen Gehalte oder zumindest einen großen Teil hiervon. An Stelle dieser Angestellten müssen nicht selten provisorische Bedienstete aufgenommen werden; deren Bezüge bilden somit ein nicht geringes Ausgabenplus. Hier kommen auch jene Mehrauslagen in Betracht,

*Die Eisenbahnen im Krieg.*

die den von den Bahnen verwalteten Versorgungs- und Wohltätigkeitsanstalten (Pensionsfonds, Krankenkasse usw.) infolge des Krieges erwachsen. So beispielsweise die Ruhebezüge für Angehörige solcher Mitglieder, die durch den Kriegsdienst oder in dessen Folge ihr Leben eingebüßt haben, ferner jene Versorgungsgebühren und Begräbniszulagen, die aus gleichem Grunde die Krankenkassen ihren Mitgliedern oder deren Angehörigen auszufolgen haben. Auch die Kosten der Evakuierung und Wiederbesetzung einzelner Streckenteile und viele sonstige Auslagen fallen in dieses Kapitel.

Von der Regel, daß sich die Ausgaben der Bahnen auch bei geringeren Leistungen und Einnahmen während des Feldzuges vermehren, gibt es jedoch eine sehr wichtige Ausnahme, die allerdings erst später voll in die Erscheinung treten wird. Infolge des Sinkens des steuerpflichtigen Reinertrages in der Kriegszeit werden sich nämlich in dem dem Kriege folgenden Jahr die von den Bahnen zu leistenden Steuern, die in ihrem Ausgabenbudget sehr empfindlich ins Gewicht fallen, ganz bedeutend ermäßigen. Und zwar nicht nur die landesfürstliche Steuer — die besondere Erwerbsteuer — sondern, infolge Verringerung der Steuerbasis, auch die Zuschläge der verschiedenen Selbstverwaltungskörper, die schon jetzt die Staatssteuer bedeutend überragen und in der Zukunft, infolge der vielen Auslagen der Gemeinden und Länder aus Anlaß des Krieges, in nicht unbeträchtlichem Maße erhöht werden dürften.

So ergäbe sich, „im Entgegenhalt der Gesamteinnahmen zu den Gesamtausgaben“, ein nicht sehr erfreuliches finanzielles Bild. Aber es darf bei dessen Betrachtung nicht übersehen werden, daß die Bahnen sofort mit Friedensbeginn einen außerordentlichen Verkehrsaufschwung aufweisen werden. Dies geht nicht bloß aus dem Ziffernmateriale hervor, das nach den Kriegen der letzten Jahrzehnte gewonnen worden ist, sondern auch aus der sich von selbst einstellenden Erkenntnis, daß die langandauernde Einschränkung des internationalen sowie überhaupt des gesamten Friedensverkehrs, das Ruhen der Produktion und einiger Industrien und Gewerbe, das Ausföhen vieler Zweige des Ausfuhrhandels, die Vernichtung zahlloser Saugüter usw. zu vielen Neuanschaffungen und damit zu einer Anzahl von Beförderungsakten führen müssen. Eine gewaltige Zunahme des Verkehrs und zumal des rentablen Güterverkehrs wird die Bahnen für alle Verluste der Kriegszeit reichlich entschädigen. Zum Unterschied von anderen Seereslieferanten bilden für sie nicht die vielen Monate des Krieges, sondern die Jahre nach dem Kriege eine Zeit der Hochkonjunktur.



**Fahrpreisermäßigungen für Angehörige von Kriegsteilnehmern.**

N Berlin, 5. Aug. (Priv.-Tel.) Die Fahrpreisermäßigung für Angehörige zum Besuche kranker oder verwundeter deutscher Krieger (bezw. zur Beerdigung verstorbener Krieger) war bisher auf die deutschen und österreichisch-ungarischen Eisenbahnen beschränkt. Diese gewährten den Angehörigen in der 2., 3. und 4. Wagenklasse eine Fahrpreisermäßigung von 50 Prozent und zwar für Reisen von mindestens 50 Kilometer Entfernung in jeder Fahrtrichtung. Diese Vergünstigung ist jetzt in dankenswerter Weise auch auf die Angehörigen derjenigen deutschen Krieger ausgedehnt worden, welche sich in Belgien oder Frankreich in Pflege befinden oder dort beerdigt werden. Der für solche Besuchsreisen ausgestellte „Ausweis zur Erlangung der Fahrpreisermäßigung für Angehörige usw.“ muß den Fahrkartenausgaben bei Lösung der Fahrkarte vorgelegt und vom Schalterbeamten abgestempelt werden. Bei Beendigung der Rückfahrt ist der Ausweis mit der Fahrkarte abzugeben. Die Ausweise für Fahrten nach Belgien und Frankreich lauten bis zu den Übergangsstationen, wobei zu bemerken ist, daß die deutsche Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen in Brüssel zu diesen Besuchsreisen auch auf den zu ihrem Verwaltungsbereich gehörigen — französischen — Strecken die gleiche Fahrpreisermäßigung (wie bisher schon auf den belgischen Bahnen) gewährt.

**Urlauberzüge.**

N Berlin, 9. Aug., 10.35 V. Von der Eisenbahnverwaltung geschieht alles, um trotz der großen Anforderungen, die an die Staatseisenbahnverwaltung während des Krieges gestellt werden, die Zugverbindungen zu verbessern. Bekanntlich sind die D-Züge von und nach dem Westen stets überfüllt, besonders wenn die Soldaten in größerer Zahl von der Front nach der Heimat beurlaubt werden. Um hier Abhilfe für den öffentlichen Verkehr zu schaffen und um gleichzeitig den heimkehrenden Soldaten eine angemessene Beförderung zu sichern, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten neuerdings reine Militärurlauberzüge mit Schnellzugsgeschwindigkeit eingeführt, bei denen der Zivilverkehr ausgeschlossen ist. Es verkehren solche zunächst zwischen Courtrai und Frankfurt. Bei Abfahrt von Courtrai und Lille am Abend wird Saarbrücken um 6.30 Uhr morgens und Frankfurt um 11.5 Uhr erreicht. Der Gegenzug verläßt Frankfurt um 12.15 Uhr nachts und trifft in Metz vormittags, in Lille und in Courtrai nachmittags ein. Ein zweiter solcher Zug ist von Kethel über Metz—Saarbrücken—Frankfurt—Eisenach—Halle nach Berlin, Anhalter Bahnhof (an 4.29 Uhr nachmittags) eingelegt. Der Zug hält auch auf zahlreichen anderen, hier nicht benannten Zwischenstationen. Auch von Frankfurt ab 4.40 Uhr nachmittags ist ein solcher Zug nach Metz vorgesehen, wo er abends eintrifft.

\* (Reiseverkehr nach Galizien.) Infolge der durch den überaus starken Gepäcksandrang nach Galizien hervorgerufenen Schwierigkeiten wird den nach Galizien Reisenden angelegentlich empfohlen, die einzelnen Gepäckstücke vor der Auslieferung zur Beförderung an der Außenseite haltbar mit größeren Zetteln zu versehen, aus denen der genaue Name des Eigentümers und die Bestimmungstation des Reisegepäcks deutlich zu entnehmen ist. Der größeren Sicherheit halber wird geraten, einen gleichen Zettel auch in das Innere des Kolli zu legen. Dies empfiehlt sich umso mehr im eigenen Interesse der Reisenden, als hiedurch die raschere Ordnung bei sich ergebenden Umständen ermögllicht wird.

**Reiseverkehr Schweiz—Oesterreich.**

Laut Weisung der k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck ist die österreichische Zollrevision von Hand- und eingeschriebenem Reisegepäck im österreichisch-schweizerischen Verkehr in beiden Richtungen von Buchs (St. Gallen) nach Feldkirch verlegt worden. Hierfür gelten folgende Bestimmungen: 1. Zollabfertigung Richtung Schweiz—Oesterreich: Reisende, die in einer zwischen Buchs und Feldkirch gelegenen Station aussteigen, dürfen nur unbedingt zollfreie Gegenstände als Handgepäck mit sich führen. Die zollamtliche Abfertigung solcher Gegenstände findet im Zuge selbst statt. Eine Auslieferung von eingeschriebenem Reisegepäck in den Stationen zwischen Buchs und Feldkirch ist unter keinen Umständen zulässig. Wegen Passrevision dürfen in Altenstadt oder Tisis keine Reisenden aussteigen. 2. Zollabfertigung Oesterreich—Schweiz: Diese findet für sämtliche Reisende in Feldkirch statt. Eine Aufgabe von Reisegepäck auf den oben bezeichneter Stationen ist nicht zulässig. 3. Die Verzollung der Eil- und Frachtstückgüter erfolgt wie bisher in Buchs (St. Gallen).

## Die Ausgestaltung des Freudenauer Hafens zu einem Verkehrshafen.

Die Donauregulierungskommission trat am 17. d. unter dem Voritze des Statthalters Dr. Freiherrn v. Bienerth zu einer Vollversammlung zusammen, um zu der Frage der dringlichen Ausgestaltung des Freudenauer Hafens zu einem Verkehrshafen Stellung zu nehmen. Der genannte Hafen wurde von der Kommission auf Grund des Gesetzes vom Jahre 1899 mit einem Kostenaufwande von rund vier Millionen Kronen hergestellt und war zunächst nur als Schutz- und Winterhafen gedacht. Die Frage der Ausgestaltung dieses Hafens, insbesondere durch den Bau großer Getreidespeicher, ist nun infolge des Kriegszustandes zu einer dringlichen und im Interesse der Approvisionierung Wiens nicht mehr aufzuschiebenden Angelegenheit geworden. In den nächsten Monaten werden nämlich große Mengen von Getreide- und Mahlprodukten in Wien eintreffen, deren Einlagerung in die bestehenden Lagerhäuser teils wegen Platzmangels, teils wegen der zu starken Inanspruchnahme der zu diesen Lagerhäusern führenden und sie bedienenden Geleiseanlagen kaum möglich wäre. Die Donauregulierungskommission wird daher unverweilt an die Ausgestaltung des Hafens schreiten. Es werden fünf große Getreidespeicher mit einem Fassungsraume von 1000 Waggons geschütteter oder 2000 Waggons sackierter Ware erbaut werden. Die Bauführung wird derart forciert werden, daß mit der Belegung dieser Speicher schon Ende Oktober in ausgedehntem Maße vorgegangen werden kann. Selbstverständlich wird die Bauführung ungeachtet dieses beschleunigten Tempos nur unter solchen Vorzügen erfolgen, welche die volle Trockenheit und Benützbarkeit der Magazine gewährleisten. Hinter den Speichern wird eine ausgedehnte, die klaglose Bedienung der Anlage und den Anschluß von Schleppgeleisen sich künftig im Hafen ansiedelnder Interessenten ermöglichende Geleiseanlage etabliert werden. Die Speicher werden unverweilt nach ihrer Fertigstellung, und zwar bis zum Jahre 1948, in welchem Jahre das Eigentum des Hafens entsprechend dem Gesetze vom Jahre 1899 an die Gemeinde Wien übergehen wird, dieser Gemeinde verpachtet werden. Der Betrieb wird von der Gemeinde als Filiale des Lagerhauses der Stadt Wien geführt werden. Von ganz besonderem Werte erscheint es, daß sich die Gemeinde Wien entschlossen hat, die städtische Straßenbahn durch die Engertstraße bis in den Freudenauer Hafen innerhalb eines Zeitraumes von drei Jahren fortzusetzen.

Die Donauregulierungskommission nahm den Bericht über den günstigen Verlauf der Vorverhandlungen über diese Angelegenheit mit der lebhaftesten Befriedigung zur Kenntnis und bewilligte den zur Leistung der auf sie entfallenden Ausgaben notwendigen Kredit von 600.000 Kronen zu Lasten des Fonds der eigenen Einnahmen. Den an der Lösung der Aufgabe beteiligten Organen der Kommission, dem Vorsitzenden Stellvertreter Sektionschef dipl. Ingenieur *Lauda*, dem Vorstand des administrativen Bureaus Ministerialrat *Fischer* und dem interimistischen Leiter der Baudirektion Hofrat von *Grengg* wurde der Dank der Kommission für ihre Bemühungen ausgedrückt, wobei hervorgehoben wurde, daß das erreichte allseitig befriedigende Ergebnis in erster Linie wohl auch dem Entgegenkommen zu danken ist, welches die Kommission bei der Vertretung der Gemeinde Wien, bei den in Betracht kommenden städtischen Organen, das ist dem Magistratsdirektor Dr. *Nüchtern*, dem um die Schaffung der großen Grundlage für das Projekt verdienten städtischen Baudirektor *Goldemund* und dem Lagerhausreferenten der Gemeinde Wien Sekretär Dr. *Nübel*, dann aber auch — und nicht in letzter Linie — beim Eisenbahnministerium und der Kriegsgetreide-Verkehrsanstalt gefunden hat.

**Reisevorschriften für Kärnten und Steiermark.**

Aus Klagenfurt wird uns berichtet: Mit Verordnung des Landespräsidenten in Kärnten wurden Anordnungen für den Reiseverkehr in Kärnten getroffen, zu denen nun Durchführungsbestimmungen erlassen wurden, die im wesentlichen folgendes besagen: Zu Fahrten auf den Strecken Klagenfurt—Villach, Villach—Feldkirchen—St. Veit, St. Veit—Metnitztal, Klagenfurt—Rosenbach und Spittal—Mallnitz ist ein Identitätsnachweis erforderlich. Für Fahrten über Föderlach—Yaakersee hinaus nach Villach, über St. Ruprecht nach Villach, über Humbsdorf nach Rosenbach und über Pusarnitz nach Spittal, dann für die Strecken Villach—Sainitz, Villach—Rosenbach, Arnoldstein—Hermagor, Villach—Spittal—Oberdrauburg ist außerdem noch eine besondere Bewilligung notwendig. Für Automobilreisen ist in Kärnten ein besonderer Erlaubnisschein für jeden einzelnen Fahrer erforderlich. Für Automobilreisen in das oben bezeichnete Gebiet ist noch eine besondere Bewilligung erforderlich. Der allgemeine Verkehr in Kärnten unterliegt keiner Beschränkung, doch ist jede Art von Reisen in das Gebiet der Bezirkshauptmannschaften Hermagor, Spittal südlich der Drau, Villach südlich der Drau und Villach nur auf besondere Bewilligung gestattet. Für den Ortsverkehr in diesem Gebiete können Bewilligungen mit vierzehntägiger Gültigkeit erteilt werden. — Das Reisen innerhalb Steiermarks erfolgt ohne besondere Legitimation. Gleichwohl liegt es im Interesse des reisenden Publikums, sich stets mit einem Reisepaß zu versehen. Die Landesgrenze darf von Zivilpersonen weder nach Krain und Kroatien noch aus Krain und Kroatien ohne besondere Ausweisleistung überschritten werden.

**Güterverkehr mit Rumänien.**

Für den Güteraustausch zwischen Rumänien und Oesterreich-Ungarn bzw. Deutschland stehen außer dem Donauwege in der Hauptsache die Eisenbahnen über Berciorova, Gainen, Predeal, Ghimes und Burdujeni zur Verfügung. Während des Krieges waren bis jetzt sowohl der Donauweg als auch die Eisenbahnlinien über Berciorova und Burdujeni gesperrt. Neuerdings sollen die letztgenannten Wege, und zwar zunächst nur in bescheidenstem Umfange, benutzt werden. Die zur Verfügung stehenden Transportwege genügen bei weitem nicht zur Fortschaffung der in Frage kommenden bedeutenden Gütermengen, weshalb jede Verkehrs-kombination geprüft werden muß, die eine Entlastung der übrigen Wege auch nur einigermaßen herbeizuführen geeignet erscheint.

Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin hatten sich demzufolge mit der königlich ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktien-Gesellschaft in Ofen-Pest wegen Ausnützung vorhandener Wasserstraßen zu dem gedachten Zwecke in Verbindung gesetzt. Nach Aeußerung der letzteren sind außer Theiß und Donau geeignete Wasserstraßen für den Verkehr mit Rumänien nicht vorhanden. Als nächstgelegene Umschlagstelle für Getreidebeförderungen aus Rumänien nach Deutschland käme die Station Szeged an der Theiß in Betracht, die aber nicht besonders leistungsfähig und überdies in letzter Zeit besonders stark in Anspruch genommen wäre, so daß eine rasche Abwicklung des Verkehrs nicht erwartet werden könnte. Besser lägen die Verhältnisse für den Umschlag in Ofen-Pest Donauuferbahnhof, der für die Abfertigung größerer Mengen geeignet sei. Die Leistungsfähigkeit dieser Station werde indes in letzter Zeit vorzugsweise von einem bedeutenden Teile der ungarischen Neuernte beansprucht, weshalb rumänische Getreidetransporte nur in beschränktem Maße dortselbst umgeschlagen werden könnten. Ueber die Höhe der Fracht- und Nebengebühren sowie sonstige Einzelheiten dieser Beförderungsart erteilt die genannte Schiffahrtsgesellschaft gern nähere Auskunft.

## Berlin — Warschau.

Vom 1. September ab verkehren — wie wir in Ergänzung unserer Notiz vom 25. August abends mitteilen können — zwei Schnellzüge zwischen Warschau und Kattowitz mit Aufenthalt in Stjernevize, Koljuschki, Petrikau, Nowo-Radomsk, Tschénstochau, Szwierze, Sombrowize, Dombrowa, Altbendzin, Sosnowize:

Warschau ab	7 <sup>12</sup> vorm. u.	11 <sup>00</sup> nachm.
Kattowitz an	1 <sup>02</sup> nachm. u.	6 <sup>31</sup> vorm.
Kattowitz ab	10 <sup>42</sup> vorm. u.	10 <sup>45</sup> nachm.
Warschau an	5 <sup>27</sup> nachm. u.	6 <sup>12</sup> vorm.

Ferner wird vom gleichen Zeitpunkt ab eine neue Verbindung Berlin — Warschau über Thorn — Alexandrowo — Stjernevize geschaffen mit Aufenthalt auf den Bahnhöfen Alexandrowo, Rutno, Lowitsch-Nord, Stjernevize.

Berlin ab	11 <sup>31</sup> nachm.
Alexandrowo ab	7 <sup>40</sup> vorm.
Warschau an	11 <sup>42</sup> vorm.
Warschau ab	5 <sup>56</sup> vorm.
Alexandrowo an	10 <sup>22</sup> nachm.
Berlin an	6 <sup>06</sup> vorm.

Die Züge laufen zwischen Berlin und Warschau durch. Außerdem wird voraussichtlich ab 10. September ein neues Schnellzugpaar von Warschau über Sochatschem, Lowitsch-Süd, Lodz, Kalisch, Ostrowo — Posen — Berlin eingelegt werden mit Durchgangswagen Warschau — Berlin, Speisewagen Warschau — Posen, Aufenthalt auf den Bahnhöfen Lowitsch-Süd, Lodz Kal., Pobjaniwz, Edunsta-Wola, Sieradz, Kalisch, Stalmierschütz.

Warschau ab	6 <sup>26</sup> vorm.
Lodz ab	9 <sup>02</sup> vorm.
Posen an	3 <sup>00</sup> nachm.
Berlin an	7 <sup>31</sup> nachm.
Berlin ab	9 <sup>42</sup> vorm.
Posen ab	2 <sup>03</sup> nachm.
Lodz an	7 <sup>45</sup> nachm.
Warschau an	10 <sup>33</sup> nachm.

Zu sämtlichen Zügen werden passende Anschlusszüge gefahren von Lodz Kal. Bahnhof nach Lowitsch-Nord, sowie von Lodz B. B. nach Stjernevize über Koljuschki.

Die Züge sind freigegeben für Militärpersonen und reichsdeutsche sowie österreichisch-ungarische Zivilpersonen. In der Richtung nach Deutschland ist ein Entlassungsschein erforderlich, über dessen Beschaffung die Bahnhofskommandanturen Auskunft erteilen. Für Zivilpersonen wird auf den Strecken des Militärbetriebes zu dem bisherigen Fahrpreis von 8 Pfg. für das Kilometer für Strecken bis zu 100 Kilometer ein Zuschlag von 3 Mark und bei weiteren Entfernungen ein solcher von 5 Mark erhoben.



\* Die christlichsoziale Partei für die Eisenbahner. Da die Zeitung des „Verkehrsbundes“ es seit einiger Zeit mit tendenziöser Absicht unterlassen hat, in Eisenbahnerfragen an die Christlichsoziale Vereinigung deutscher Abgeordneter heranzutreten, wandte sich der Obmann des Aktionskomitees der christlichen Eisenbahner, Abg. Spalowsky, an dieselbe und in ihrer letzten stattgefundenen Sitzung hat sich die Vereinigung eingehend mit den vorgebrachten Wünschen befaßt. Gleichzeitig wurden die Abgeordneten Dr. Ferzabek und Dr. Mataja beantragt, mit dem Obmann des Aktionskomitees im Eisenbahnministerium vorzusprechen. Seither haben die genannten drei Abgeordneten mehrere Male sowohl beim Herrn Eisenbahnminister, wie bei Hofrat Boes und an anderen Stellen vorgesprochen und sich namens der Vereinigung für die Wünsche der christlichen Eisenbahner eingesetzt. Besonders wurde in einem ausführlichen Memorandum auf die durch die Teuerung geschaffene Notlage verwiesen und die Gewährung einer allgemeinen Teuerungszulage ähnlich wie bei der Gemeinde Wien gefordert. Dabei wurde auch die Frage der Lebensmittelmagazine und die gegen diese erhobenen Beschwerden erörtert. In einem separaten Memorandum von Nordbahnbediensteten wurden diese Beschwerden besonders eingehend begründet. Wohl am meisten wurde über die dem Personal gewährten individuellen Geldaushilfen geklagt. Die Abgeordneten konnten hierüber sowohl dem Herrn Minister wie dem Herrn Ministerialrate Dr. Boes mitteilen, daß nicht nur die Höhe der gewährten Aushilfen sondern auch die Art ihrer Bewilligung und die dazu berufenen Stellen den Widerspruch der christlichen Eisenbahner hervorgerufen haben. Ueber ausdrücklichen Wunsch des Herrn Eisenbahnministers überreichte Abg. Spalowsky später nebst sonstigem Material auch noch eine ganze Liste mit Namen von solchen christlichen Eisenbahnern, die gar keine Geldaushilfe erhalten hatten. Wenn seither eine ganz ansehnliche Anzahl von Eisenbahnern Geldaushilfen nachträglich erhielt, so ist das gewiß dem Eingreifen der christlichsozialen Vereinigung und ihrer Vertreter zu verdanken.

Ferner sprachen die genannten Abgeordneten auch noch den Wunsch aus, daß Kastrage statt der Urlaube gewährt werden mögen. Diesem Wunsche ist bereits Rechnung getragen worden. Auch bezüglich der Gebühren der im Kriegsgebiete verwendeten Eisenbahner hatten die Bemühungen der Abgeordneten Erfolg. Die Wünsche der christlichen Eisenbahner fanden somit in der christlichsozialen Vereinigung nicht nur einen entschiedenen, sondern trotz der schwierigen Verhältnisse auch erfolgreichen Anwalt. Die Abgeordneten haben von ihren Schritten nicht sofort reklamhaften Gebrauch gemacht und das hat der Präsident des „Verkehrsbundes“, Herr Teifer, benützt, um über die christlich soziale Vereinigung herzufallen und in der „Deutschen Zeitung“ dem Organ des deutschen Zentrums und der „Südmark“ (Nr. 29 vom 18. Juli 1915) anzuklagen, daß sie sich um die Interessen der Eisenbahner nicht kümmern.

Es ist bezeichnend, daß der Präsident des „Verkehrsbundes“ also einer gewerkschaftlichen Organisation, die nicht ein Parteiverein sein darf, sondern die Interessen ihre Mitglieder zu fördern hat, aus Parteilust die christlichsoziale Partei ungerechtfertigt anrempelt, statt sich ihre Unterstützung zu sichern. Jedenfalls ist es ein Verdienst des Aktionskomitees und seines Obmannes Spalowsky, daß trotz dieser böswilligen Angriffe die christlichsoziale Partei dennoch so entschieden für die Eisenbahnerwünsche sich einsetzte. Die christlichen Eisenbahner werden ihr dafür sicher Dank wissen.

**Die Ausfuhrverbote und das Reisegepäck.**

Wiesbaden, 6. Septbr. Nach Mitteilung der Handelskammer ist folgende Anweisung an die Zollstellen ergangen: Es hat sich herausgestellt, daß die Anwendung der Ausfuhrverbote auf die von Reisenden mitgeführten Gegenstände nicht einheitlich erfolgt. Bei der Behandlung der Ausfuhr von Reisebedarf ist grundsätzlich davon auszugehen, daß die geltenden Ausfuhrverbote sich auch auf die Gegenstände beziehen, welche Reisende im Reiseverkehr bei sich führen. Es ist jetzt daher im allgemeinen nicht angängig, Gegenstände wie Ferngläser, photographische Apparate, Fahrräder, Schneeschuhe, Fieberthermometer, Handapotheken und Handwaffen ohne besondere Ausfuhrbewilligung des Reichsamts des Innern freizugeben. Es kann sich bei Prüfung des Einzelfalles aber eben so gut ergeben, daß ein einzelnes Fahrrad oder Fieberthermometer oder ganz geringe Dosen medizinischer Artikel ohne besondere Ausfuhrbewilligung dem Auslandsreisenden belassen werden. Jedemfalls würde es den Reiseverkehr in unerwünschter und nicht beabsichtigter Weise behindern, wenn die Auslandsreisenden für jeden Gegenstand des persönlichen Gebrauchs eine besondere Ausfuhrbewilligung beantragen müßten. Es bestehen daher keine Bedenken dagegen, daß die Zollstellen Gegenstände persönlichen und unentbehrlichen Reisebedarfs, wie gebräuchte Bekleidungsgegenstände, Seife, Gummischwämme, Reiseführer mit Karte ausnahmsweise auch ohne besondere Ausfuhrbewilligung freigeben. Verständiger Würdigung des Einzelfalles muß es überlassen bleiben, die Grenze zu ziehen.

### Die Verkehrsschwierigkeiten mit Rumänien.

Trotzdem vor etwa zwei Wochen zwischen den beiden Zentralmächten und Rumänien Verträge über die Aus- und Durchfuhr zustande gekommen sind, sind die Schwierigkeiten nicht erheblich geringer geworden. Ein hoher Diplomat erklärte einem Mitarbeiter des Berliner Tageblattes vor etwa einer Woche in Bukarest, daß nach seiner Ueberzeugung auch weiterhin solche Schwierigkeiten fortbestehen werden und keine Schiffane unterlassen werden würde. Das werden sich alle jene merken müssen, die Waren aus Rumänien oder über Rumänien beziehen wollen. Eine Reihe komplizierter Fragen ist bei dem Warenbezug zu beachten. Soweit es sich um Waren handelt, die aus Rumänien stammen, ist zu berücksichtigen, daß eine Reihe von Ausfuhrverboten erlassen ist. So ist unter anderem die Ausfuhr von Wolle untersagt. Neuerdings ist hinsichtlich anderer Waren die bisher überaus schwankende Rechtslage auf Grund der oben erwähnten Verträge etwas sicherer gestaltet worden. Es sind hinsichtlich einzelner Waren die Ausfuhrverbote aufgehoben worden. Hiermit ist indessen weder gesagt, daß nicht an einem der nächsten Tage oder in einer der nächsten Wochen, wie es vielfach bisher auch geschehen ist, ein neues Ausfuhrverbot erlassen werden wird, und es ist vor allem nicht gesagt, daß nicht plötzlich die Ausfuhr mit erheblichen Taxen belegt wird; und in der Auserlegung dieser Taxen wetteifern Finanzministerium und Eisenbahnministerium. Werden nun Waren dort gekauft und bezahlt, so besteht die Möglichkeit, daß sie plötzlich nicht ausgeführt werden dürfen, daß sie im Lande zu Höchstpreisen verkauft werden müssen oder überhaupt nicht

verkauft werden können, oder daß ihre Ausfuhr mit Taxen belegt wird, die die Waren insungemessene verteuern. Das sind nicht Spekulationen über entfernte Möglichkeiten; vielmehr haben sich ähnliche Ereignisse in den letzten Wochen und Monaten ständig wiederholt.

Für Millionen bezahlter Waren, insbesondere Getreide, befinden sich in Rumänien, deren Ausfuhr trotz ihrer Bezahlung nicht möglich war, Waren, die sich durch neu auferlegte Zölle und Abgaben um außerordentliche Summen verteuert haben. Auch Durchfuhrverbote sind erlassen worden. Während die Türken und Bulgarien in der Lage und gern gewillt wären, den Zentralmächten manche Rohstoffe zu liefern, können sie es nicht, da zurzeit nur der Weg über Rumänien offensteht und Rumänien die Durchfuhr nicht gestattet. Auch in dieser Hinsicht sind die Verhältnisse durch den mehrfach erwähnten Vertrag etwas besser geworden, und bei manchen Waren ist wenigstens auf dem Papier die Durchfuhr heute möglich. Indessen auch hier besteht nicht die geringste Gewähr dafür, daß sich die gesetzlichen Grundlagen nicht plötzlich ändern, und gerade in dem Augenblicke ändern, während sich erhebliche Warenmengen auf dem Wege von der Türkei oder Bulgarien nach Oesterreich-Ungarn in den rumänischen Staatsgrenzen befinden. Die Türken und die bulgarischen Kaufleute verlangen nicht mit Unrecht die Bezahlung ihrer Waren an der türkisch-bulgarischen oder bulgarisch-rumänischen Grenze. Sie wollen sich nicht der Gefahr aussetzen, ihre unbezahlten Waren in irgendeinem Orte Rumäniens monatelang in Waggons liegen zu sehen oder vielleicht aus den Waggons ausgeladen unter freiem Himmel verderben zu lassen. Die Kaufleute der Zentralmächte wieder können sich mit Recht nicht entschließen, die Waren dort zu bezahlen, da auch sie die Gefahren des Transports durch Rumänien nicht zu tragen vermögen. Die Punkt des Kaufmannes ist es, alle berechenbaren Möglichkeiten in seine Berechnung einzubeziehen. Hier handelt es sich aber um ein Gasardieren. Denn es ist völlig unberechenbar, wie sich von heute auf morgen die Verhältnisse in Rumänien ändern können.

Aber selbst wenn die Ausfuhr- oder Durchfuhrfrage zur Zufriedenheit gelöst, das heißt, wenn eine Urkunde vorhanden ist, die die Ausfuhr oder Durchfuhr bestimmter Waren gestattet, so sind die Waren noch lange nicht an der österreichisch-ungarischen Grenze angekommen. Es fehlt völlig an Waggons zum Transport. Rumänien hat allerdings vor Monaten sich einige tausend deutsche und österreichisch-ungarische Waggons angeeignet, die sich im Lande befinden und zu deren Herausgabe es nicht zu bewegen war. Ein erheblicher Teil dieser Waggons befindet sich noch heute im Lande und ist nicht herauszubekommen. Demzufolge verweigern mit Recht die Zentralmächte die Sineinsendung neuer Waggons. Umgekehrt aber gibt Rumänien seine eigenen oder auch die so zurückgehaltenen Waggons nicht heraus.

Zu diesen offiziellen Schwierigkeiten kommen die fast noch schlimmeren, allen Beteiligten nur zu gut bekannten inoffiziellen. So kann es leicht genug geschehen, daß ein gefüllter Waggon, für den Ausfuhr- und Durchfuhrbewilligung vorhanden ist, zwischen zwei rumänischen Stationen ständig spazieren fährt, ohne seinen Bestimmungsort, die österreichisch-ungarische Grenzstation, zu erreichen. Demnach hat sich die Gewohnheit gebildet, fast jeden Waggon extra begleiten zu lassen, um diese inoffiziellen, aber nicht zu unterschätzenden Schwierigkeiten zu beseitigen.

Aus alledem geht hervor, daß die wirtschaftlichen Beziehungen zu Rumänien noch in keiner Weise geklärt sind.

Derjenige Kaufmann, der Waren, die sich noch in Rumänien befinden, dort bereits bezahlt oder der Waren bezahlt, die Rumänien durchlaufen müssen, bevor sie an die österreichisch-ungarische Grenze gelangt sind, kann auch nicht im entferntesten mit Sicherheit einen Zeitpunkt angeben, zu dem er in den Besitz dieser Waren gelangen wird.

12. IX. 1915

**Der Güterverkehr mit Rumänien.**

Wien, 11. September.

Der „Tarifanzeiger“ meldet:

Der Güterverkehr mit Rumänien über Drojova-Berciorova, Izkany und Predeal ist untunlich. Hingegen ist der Güterverkehr offen über Gyimes-Palantia und Berestorony-Gainenii. Ausgenommen sind Sendungen nach Rumänien, wenn der Empfänger in Bulgarien wohnt. Hingegen sind Sendungen zulässig, welche nach Amman-Hafen oder Bazarjic ausgegeben sind.“

**Bund deutscher Verkehrsvereine.**

St Leipzig. Der Bund deutscher Verkehrsvereine, dessen Hauptversammlung am 18. und 19. September in Leipzig stattfindet, legt seinen Mitgliedern einen Jahresbericht vor, der über die Tätigkeit des Bundes im Kriegsjahr und seine künftigen Aufgaben Mitteilungen macht. Die Beschlüsse der vorjährigen Hauptversammlung waren kaum in Angriff genommen, als die Völker im Herzen des internationalen Verkehrs von der Kriegsfadel ergriffen wurden. Damit waren die Bestrebungen des Bundes unterbrochen. Die Bundesleitung glaubte sich am besten nützlich machen zu können, indem sie Anteil zu nehmen suchte an der angeführten des Lügenfeldzuges unserer Gegner dringend gebotenen Aufklärungsarbeit im Ausland. Dem Bunde bot sich Gelegenheit zum Zusammenarbeiten mit dem Auswärtigen Amt. Dem Wunsche dieses Amtes, daß der Geschäftsführer, Direktor Schumacher, in Berlin Wohnung nehme, wurde entsprochen. Es ergab sich weiter ein umfangreiches Mitarbeiten des Bundes in der Zentralstelle für Auslandsdienst. Viele Tausende von Flugschriften, Bildern, illustrierten Zeitschriften usw. sind von den Auskunftsstellen des Bundes im neutralen Ausland verbreitet worden, womit ein persönliche Aufklärungsarbeit Hand in Hand ging. Durch Verfügung des Reichskanzlers wurde der Geschäftsführer der Bundes in den Ausschuh der Zentralstelle für Auslandsdienst berufen und ihm dort die Abteilung Bilder-Zentrale übertragen. Die Werbung für die deutschen Interessen durch das Bild in seinen verschiedenen Formen hat sich inzwischen zu einem sehr wertvollen Aufklärungsmittel ausgestaltet. Sowohl die große Zahl der Photographien und anderen Bildmaterials, das im engsten Zusammenarbeiten mit dem deutschen Ueberseebienst verbreitet wurde, wie auch die deutschen Kriegsfilms und nicht minder die illustrierte Monatschrift „Der große Krieg in Bildern“ haben zu ihrem Teil mitgewirkt, daß das Vertrauen des neutralen Auslandes zu den Lügennachrichten und Entstellungen unserer Gegner erschüttert worden ist.

Im übrigen wird die durch den Krieg geschaffene Lage und die nach seiner Beendigung zu erwartende Umgestaltung der politischen Verhältnisse auf die Verkehrswerbung des Bundes nicht ohne Einfluß sein. Aus politischen und nationalen Gründen werden gewisse Gebiete des Auslandes einer Verkehrswerbung zunächst verschlossen sein; die Auswahl der Arbeitsgebiete wie auch die Arbeitsweise wird sich der politischen Lage anzupassen haben. Aber gerade durch seine neutrale Stellung wird der Bund deutscher Verkehrsvereine nach dem Kriege im besonderen Maße dazu berufen sein, in der Anknüpfung neuer Beziehungen und der Ausgestaltung der vorhandenen Verbindungen vermittelnd und anregend zu wirken. Außer der wechselseitigen Förderung der Verkehrsbestrebungen mit denjenigen Ländern, die im großen Kampfe gegen Deutschland neutral geblieben sind, wird die Frage der Verkehrsbestrebungen mit der uns verbündeten österreichisch-ungarischen Monarchie besondere Beachtung erfordern. Der Bund wird ferner dazu mitarbeiten können, daß bei der zweifelsohne eintretenden neuen Gruppierung des internationalen Reiseverkehrs Deutschland sich seinen Anteil sichert. Von großer Bedeutung ist hierbei auch die Errichtung großer Auskunftsstellen im Ausland und namentlich neuer dem internationalen Verkehr zugänglich zu machender Reisebüros. Neben der Vorbereitung für die deutschen Verkehrsinteressen im Ausland muß die Begünstigung des gesamten Inlandverkehrs eine Hauptaufgabe des Bundes bleiben. Die vielen noch weniger bekannten, landschaftlich schönen Gebiete Deutschlands wird man nach dem Kriege dem Deutschen noch einbringlicher vor Augen zu führen haben, um der Fremdtümelei entgegenzutreten, die auch die Verkehrsmode stark beherrscht hat. Ihre Bekämpfung wird eine befruchtende Wirkung auf die weitere Ausgestaltung der deutschen Fremdenverkehrsorganisationen (Landesverbände und Ortsvereine) ausüben.

## Ein großer Erfolg der christlichen Eisenbahner.

### Gründung eines Reichsverbandes.

Sonntag den 19. September fand in Wien die gründende Versammlung des Reichsverbandes der christlichen Eisenbahner Oesterreichs statt, zu der sich die Vertrauensmänner der christlichen Eisenbahner in großer Anzahl eingefunden hatten. Der Proponent, Werkmann Franz Haider, eröffnete die Versammlung mit einer herzlichen Begrüßung der Erschienenen, unter denen man auch ABg. Dr. Ferzabet, MA. Kunschak, die Landtagsabgeordneten Pischik, Anderle und Spalowsky sowie die Gemeinderäte Schwarz und Ullreich bemerkte. Bürgermeister Dr. Weisskirchner hatte ein Entschuldigungsschreiben gesandt, in welchem er dem Reichsverbande seinen Gruß entbot und der Versammlung besten Erfolg wünschte. Ueberdies konnte der Proponent die Vertrauensmänner der Kollegen aller Bahnen Wiens willkommen heißen.

Die Gründung war notwendig geworden infolge der unhaltbaren Zustände, die sich insbesondere in der letzten Zeit im „Verkehrsbund“ entwickelt hatten. Obwohl der „Verkehrsbund“ nach dem Statut ebenso wie nach der Meinung seiner Gründer und besonders seiner Mitglieder eine christliche Eisenbahnerorganisation sein sollte, war er dies infolge des Verhaltens seiner Leitung längst nicht mehr. Die gegenwärtigen Machthaber des „Verkehrsbundes“ verstanden es meisterhaft, diesen seines christlich-gewerkschaftlichen Charakters zu entkleiden und zu einem politischen Instrument des „Deutschen Zentrums“ zu machen. Man scheute sich nicht, zu den Lasten dieser politischen Partei offiziell und auf Kosten des „Verkehrsbundes“ Delegierte zu entsenden; man benutzte ebenso das Bundesorgan wie die Versammlungen zur Agitation für diese Partei, wie man die Ortsgruppenfunktionäre bei Reichsrats- und Gemeinderatswahlen gegen die christlich-soziale Partei mobilisierte. Begreiflicherweise waren die Mitglieder über diese Art der Veräufung des sich noch immer „christlich“ nennenden „Verkehrsbundes“ nicht entzückt. Ihre Mißstimmung wurde zur Erosion gesteigert durch die Art und Weise, wie die Gewalthaber in der Vereinsleitung ihr Regiment führten. Langjährige und verdienstvolle Funktionäre wurden wegen ihrer christlich-sozialen Gesinnung kurzerhand ausgeschlossen. Insbesondere jene, welche für ein Zusammenarbeiten mit der christlichen Arbeiterbewegung eintraten, wurden unachsichtlich ausgeschlossen. Ortsgruppen und ein ganzer Direktionsverband wurden entgegen den Statuten aufgelöst, weil sie an der Haltung des Präsidenten und seiner Mehrheit Kritik übten. Die im Aktionskomitee der christlichen Eisenbahner Oesterreichs unter dem Vorstehe des Landtagsabgeordneten Spalowsky vereinigten oppositionellen Ortsgruppen suchten zunächst die Einberufung einer außerordentlichen Generalversammlung zu erreichen. Obwohl mehr als die Hälfte der Mitglieder diesen Wunsch teilte, wurde demselben nicht entsprochen, wobei man sich darauf ausredete, daß die Kosten zu hoch seien. In Wirklichkeit hatten die Herren eine gerechtfertigte Angst vor einer Generalversammlung und der Ausbruch des Krieges, der inzwischen eingetreten war, schien ja eine längere Dauer der Willkürherrschaft zu sichern. Der Gipfelpunkt des Terrorismus wurde nun dadurch erklimmt, daß in der Mitte August stattgefundenen Zentralausschussung der mißliebige Obmann des Ueberwachungsausschusses, Kondukteur Bradler, nebst zwei anderen langjährigen Funktionären ebenfalls ausgeschlossen wurde. Dabei hielt sie auch der Umstand nicht zurück, daß Bradler seit Ausbruch des Krieges mit Italien an der Front als Eisenbahner Dienst leistet. Diese menschenliche Behandlung eines verdienstvollen Vorkämpfers der christlichen Eisenbahner schlug dem Fasse den Boden aus. War schon durch die früheren Vorkommnisse vielen Mitgliedern die Zugehörigkeit zum „Verkehrsbund“ zur Last geworden, so mußte nunmehr besorgt werden, daß unter dieser Leitung der „Verkehrsbund“ vollständig zertrümmert werde und dadurch die christlichen Eisenbahner die so notwendige Berufsorganisation entbehren müßten. Um dem vorzubeugen wurde für den 4. d. eine Konferenz einberufen, an welcher sowohl Vertreter der Wiener christlichen Eisenbahner als auch der Kollegenschaft aus Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg, Tirol, Vorarlberg und Böhmen teilnahmen. Diese Konferenz beauftragte einstimmig die Wiener Kollegen an die Neugründung einer unpolitischen christlichen Eisenbahnerorganisation zu schreiten.

In der Gründungsversammlung erstattete vorerst der Obmann des Aktionskomitees Bericht über die bisherige Tätigkeit desselben und skizzierte in knappen Umrissen die Entwicklung der Krise im „Verkehrsbund“, worauf er die unabweißbare Notwendigkeit einer Neugründung treffend begründete. Nedner schloß mit dem Wunsche, daß der neue „Reichsverband“ als christliche Berufsorganisation im Geiste echter Volkssolidarität sich entwickeln möge zu einem kräftigen Gliede der gesamten christlichen Arbeiterbewegung Oesterreichs. (Lebhafte Beifall.)

Darauf beschloß die Versammlung einstimmig die

Gründung des „Reichsverbandes christlicher Eisenbahner Oesterreichs“ auf Grund des vorliegenden Statutes. Die hierauf vorgenommene Wahl der Verbandsleitung erfolgte ebenso einstimmig. An Stelle des neugewählten, jedoch dienstlich verhinderten Verbandsvorsitzenden Bradler übernahm sodann dessen erster Stellvertreter Piechula den Vorsitz, dankte für sich und alle übrigen Gewählten für das bekundete Vertrauen und versprach namens des gesamten Verbandsvorstandes alles zu tun, um den „Reichsverband“ zu blühender Entwicklung zu bringen.

ABg. Dr. Ferzabet entbot der Versammlung die wärmsten Grüße des christlich-sozialen Reichsratsklubs, kam kurz auf die Entstehungsgeschichte des „Deutschen Zentrums“ zu sprechen und begrüßte die kraftvolle Entschiedenheit, mit welcher die christlichen Eisenbahner diese Partei von sich wiesen. Der „Reichsverband“, werde in der Durchführung seiner Bestrebungen durch die gesamte christlich-soziale Partei kraftvolle Unterstützung finden. (Großer Beifall.) Gemeinderat Ullreich begrüßte den „Reichsverband“ als ein neues Glied der gesamten christlichen Gewerkschaftsbewegung. MA. Kunschak gab seiner Freude über die Neugründung Ausdruck, die wohl einen neuen, glücklicheren Abschnitt in der Entwicklung der christlichen Eisenbahnerbewegung bedeute. Für übrigen möge die Kraft des neuen Verbandes nicht vergeudet werden in Angriffen gegen jene, die solches gar nicht wert seien, sondern voll und ganz in Verwendung kommen in der positiven Arbeit zum Wohle der christlichen Eisenbahnerschaft Oesterreichs. (Stürmischer Beifall.) MA. Pischik, Linz, begrüßte ebenso wie Kollege Scholz, Amstetten, namens der Provinz die Neugründung auf das wärmste und beede versprochen die kräftigste Mitarbeit seitens der Kollegenschaft aus der Provinz. (Beifall.) Herr Revident Schwab, der ehemalige Präsident des „Verkehrsbundes“ begrüßte mit besonderer Wärme den neuen Verband, der eigentlich auf den alten, bewährten Grundsätzen weiterarbeiten wolle und versprach seinerseits die eifrigste Unterstützung und Mitarbeit. (Beifall.) Nachdem dann noch der Vorsitzende ein begeistertes Schlusswort gesprochen, fand die prächtig verlaufene Versammlung mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf der Kaiser und der Abingung des „Gott erhalte“ ihren Abschluß. Der neue Reichsverband hat seinen Sitz in Wien, XIV, Lehnnergasse 7.

## Notwendigkeit des raschen Waggon- umfahes im Güterverkehr.

### Unbeschränkter Sonn- und Feiertagsdienst für die Güterauslieferung und -abholung.

Die k. k. Staatsbahndirektion Wien erläßt folgende Kundmachung:

Mit Rücksicht auf die durch den Krieg ge-  
schaffenen außerordentlichen Verhältnisse muß dem

raschen Waggonumfah ein ganz besonderes Augen-  
merk zugewendet und mit allen Mitteln jedem ver-  
meidlichen Stillager von Wagen vorgebeugt werden.

Da die Sonntagsarbeit im Gewerbebetriebe  
dermalen im Sinne der kaiserlichen Verordnung vom  
31. Juli 1914, RG. Nr. 188, und der Verordnung  
des Handelsministeriums vom 31. Juli 1914, RG. Nr.  
184, keinen Beschränkungen unterliegt, wird den  
Parteien in Stationen, wo infolge des größeren  
Waggonumfahes der ungehinderte Wagenlauf durch  
rasche und zeitgerechte Verrichtung der Ladearbeiten  
besonders gefördert werden kann, die Möglichkeit ge-  
boten, ihre Gütersendungen auch an Sonn-  
und Feiertagen auszuliefern, ein-  
gelangte Güter abzuholen und die bereit-  
gestellten Wagen an solchen Tagen zu beladen oder  
zu entladen.

Als solche Stationen werden bestimmt: An-  
stetten, Berndorf-Fabrik, Eggenburg, Gersthof,  
Gründ, Hainfeld, Heiligenstadt, Hernals, Horn,  
Hütteldorf-Haching, Inzersdorf-Ort, Klein-Schwechat,  
Klosterneuburg-Weidling, Krems an der Donau,  
Lagerhaus S. u. W. Hoffmann, Wien-Donauferr-  
bahnhof, Langenlois, Leopoldsdorf, Moll, Michelbeuern,  
Neulengbach, Ruzdorf, Ober-Loos, Ottafiring,  
Benzing, Bernitz-Mudendorf, Böchlarn, Burgstall,  
Fürbach-Schrems, Sigmundsherberg, Scheibmühl,  
St. Pölten, Traismutter, Tulln, Wien-Donauferr-  
bahnhof, Wien-Franz Josef-Bahnhof, Wien-Frei-  
lager am Schüttel, Wien-Großmarkthalle-Fleisch-  
halle, Wien-Großmarkthalle-Vittualienhalle, Wien-  
Handelskai, Wien-Hauptzollamt, Wien-Kaiserplatz,  
Wien-Lagerhaus, Wien-Praterkai, Wien-Westbahn-  
hof, Wien-Zwischenbrücken, Wieselburg, Wilhelm-  
sburg, Wöllersdorf, Ybbs-Kemmelbach.

Die Vorschrift des § 48 (2) E. B. R.,  
wonach Tiere an Sonn- und Festtagen nicht an-  
genommen werden, des § 63 (3) E. B. R., wonach  
die Eisenbahn Frachtgut an Sonn- und Festtagen  
nicht anzunehmen braucht, des § 80 (4) E. B. R.,  
wonach an Sonn- und Festtagen nur Eilgut aus-  
zuliefern ist, dann die Bestimmung des § 75 (8)  
E. B. R., wonach bei nachmittags ausgeliefertem  
Frachtgut die Lieferfrist einen Tag später beginnt,  
wenn der auf die Auslieferung des Gutes folgende  
Tag ein Sonn- oder Festtag ist, und des § 75 (9)  
E. B. R., wonach bei Frachtgut die Lieferfrist erst  
mit der entsprechenden Stunde des nächster Werk-  
tages abläuft, wenn der letzte Tag der Lieferfrist  
ein Sonn- oder Festtag ist, wurde auf Grund des  
§ 2 (4) E. B. R. mit dem Erlaß des k. k. Eisenbahn-  
ministeriums vom 4. September 1915, Z. 33607/16  
bis auf weiteres außer Kraft gesetzt.

Desgleichen wurden die Bestimmungen der  
§§ 63 (6), 63 (7), 80 (5), 80 (6) E. B. R. über  
die Anrechnung des Wagenstandgeldes für  
Sonn- und Festtage sowie über das  
Ruhen der Ladefrist an Sonn- und Fest-  
rechtigt, das Wagenstandgeld auch für Sonn- und  
Festtage anzurechnen, es sei denn, daß wegen er-  
forderlicher zoll- oder steueramtlicher Behandlung  
die Verladung oder Entladung nicht erfolgen kann.

Die Dienststunden für Güter-  
magazine und die Kassen sind an  
Sonn- und Festtagen dieselben wie an  
Wochentagen.

Die Verfügungen gelten auch für Sendungen,  
die im Schlepfbahnverkehr ausgeliefert oder abge-  
liefert werden, soweit die in Betracht kommenden  
Schlepfbahnverträge keine entgegenstehende Verein-  
barung enthalten.

Wien, im September 1915.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

**Prolongierung der Legitimationen der Pensionisten der Staatseisenbahnen.**

Gene Pensionisten, die Fahrbegünstigungen im Wege der Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft beziehen, werden eingeladen, ihre und ihrer Angehörigen Legitimationen, versehen mit dem letzten Postsparkasseabschnitt über den Pensions-, beziehungsweise Provisionsbezug, mit einem auf der Druckform allg. Form. Nr. 18 ausgefüllten Ansuchen und unter Beischluß eines rekommandiert frankierten Rückwerts im Laufe des Monats November an die Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft, Abteilung II/5, Wien, 1. Bezirk, Schwarzenbergplatz Nr. 3, einzusenden. Die Einsendung kann direkt per Post oder durch das nächstgelegene Bahnamt erfolgen. Sofern Kinder in Betracht kommen, ist deren Alter und bei bereits erwerbsfähigen Kindern auch deren Verdienst genau anzugeben. Die bezüglich der Familienangehörigen über deren Hausgemeinschaft und vollständige Erhaltung gemachten Angaben müssen amtlich bestätigt sein.



S. / X. 1915.

## Frauen im Eisenbahndienst.

Die Ansprüche des Weltkrieges an unsere Eisenbahnverwaltungen werden immer umfangreicher; es müssen außerdem fast täglich Beamte und Arbeiter nach West und Ost abgegeben werden und die Eisenbahnverwaltungen haben auch zahlreiche Beamte und Arbeiter für den Dienst mit der Waffe zur Verfügung gestellt. Diese Entziehung von Personal unter Aufrechterhaltung der vollen Leistungsfähigkeit konnte nur erfolgen, wenn für das abgegebene Personal wenigstens teilweise Ersatz zu beschaffen war. Im ersten Halbjahre des Krieges war Ersatz leicht zu bekommen, da noch männliche Arbeitskräfte zur Verfügung standen, die in den Privatbetrieben arbeitslos geworden waren. Als aber das Frühjahr 1915 wieder reichlich Arbeitsgelegenheit brachte und die neu eingestellten Arbeitskräfte größtenteils ebenfalls zum Heeresdienst einberufen wurden, gestaltete sich der Ersatz der abzugehenden Beamten und Arbeiter durch männliche Aushelfer immer schwieriger; der Nachfrage stand fast kein geeignetes Angebot gegenüber. Was lag da für die Eisenbahnverwaltungen näher, als es mit der Verwendung von Frauen im größeren Maßstab zu versuchen?

Bahnbrechend ging hier die preussisch-hessische Eisenbahnverwaltung vor, indem sie zunächst für den Wagenreinigungsdienst Frauen einstellte. Der Bahnunterhaltungsdienst und zwar insbesondere die leichteren Arbeiten wie Ausgrasungen, Herrichten der Böschungen usw., der Bahnsteigsperrdienst, der Bureau-, Telegraphen- und Abfertigungsdienst sowie der Dienst der Hilfsarbeiter in den Werkstätten wurden nacheinander der Frauenarbeit erschlossen. Durch die Erfahrungen der preussisch-hessischen Verwaltung ermutigt, stellten sodann auch die übrigen Eisenbahnverwaltungen Frauen ein, so daß heute die Frau bei allen deutschen Eisenbahnverwaltungen in vielen Gebieten des Eisenbahndienstes anzutreffen ist. In Baden z. B. sind 400 bis 500 weibliche Arbeitskräfte im Eisenbahndienst tätig. Der Nutzen der Eisenbahnverwaltungen und der Allgemeinheit aus dieser Verwendung von Frauen im Eisenbahndienst ist ein dreifacher; es wird dadurch zahlreiches Personal für den Eisenbahndienst in den besetzten Gebieten und teilweise auch für den Dienst mit der Waffe frei, es erhalten zahlreiche bedürftige Frauen lohnenden Verdienst, wodurch die Fürsorgelasten entlastet werden, und endlich erhalten die Eisenbahnverwaltungen billige Arbeitskräfte. (Der letzte Gesichtspunkt wird der Bedeutung der Frage und den Forderungen der Zeit nicht gerecht; es wäre durchaus falsch, wollten die Eisenbahnverwaltungen Frauen nur deshalb einstellen, weil sie billige Arbeitskräfte suchen, sodaß die Frauen im Eisenbahndienst als Lohnrückerinnen erscheinen würden. Das wäre auch um deshalb falsch, weil es sich meist um verheiratete Frauen handelt, die ihre Familie erhalten müssen, während der Ernährer im Felde steht. Da die Frauen ihre Tauglichkeit zum Eisenbahndienst innerhalb gegebener Grenzen erweisen, haben sie auch Anspruch auf entsprechende Bezahlung. D. Red.) Die möglichst weitgehende Verwendung der Frauen im Eisenbahndienst während der Dauer des Krieges ist demnach im vaterländischen Interesse dringend zu wünschen. Sie kann ohne Bedenken und ohne Herabsetzung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen auf weitere Verwendungsarten ausgedehnt werden. Bis jetzt machen die Frauen im Eisenbahndienst kaum 1 Prozent des Gesamtpersonals aus. Es dürfte möglich sein, 10 bis 15 Prozent der nötigen Arbeitskräfte aus Frauenkreisen zu rekrutieren. In Betracht kommen dabei der Dienst der Zugschaffner, der Bremser, sowie der Bahnhof- und Güterarbeiter. Im weiteren Umfang könnten Frauen noch verwendet werden im Bureaudienst, namentlich bei den Direktionen und Inspektionen, im Abfertigungsdienst auf kleineren Bahnhöfen und im Werkstättendienst. Im letzteren könnte wohl der gesamte Dienst der Hilfsarbeiter (ungelernte Arbeiter) an Frauen übertragen werden. Auch bei der Maschinenarbeit in den Werkstätten können nach den Erfahrungen in der Privatindustrie Frauen mit Nutzen verwendet werden. In vielen Fällen wird allerdings die Arbeitseinteilung geändert werden müssen. Die schwierigsten Arbeiten wird man zweckmäßig dem gelerntsten Arbeiter übertragen und dadurch dessen Leistungsfähigkeit erhöhen, während die Nebenverrichtungen leichter durch Frauen auszuführen sind.

Bei der Wichtigkeit dieser Sache für die Landesverteidigung ist es wünschenswert, daß die Frage einheitlich für das ganze deutsche Eisenbahnnetz geregelt wird. Es scheint, als ob bisher die Einstellung von weiblichen Arbeitskräften noch viel zu sehr dem Ermessen untergeordneter Organe überlassen ist; bei einzelnen Dienststellen sind viele Frauen beschäftigt, während bei anderen gleichartigen Stellen mit gleichem Geschäftsumfang fast gar keine Frauen verwendet werden. Eine einheitliche Regelung wäre gewährleistet, wenn etwa die Eisenbahnabteilung des großen Generalstabes mit Vertretern der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen eine Kommission bilden würde, die bestimmt, wie viele Prozente der Gesamtstellenzahl in den einzelnen Dienstzweigen mit Frauen besetzt werden können. Dann erhielte die Heeresverwaltung rechtzeitig einen Überblick über das Personal, das ihr von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen noch zur Verfügung gestellt werden kann, während die Eisenbahnverwaltungen rechtzeitig für die Einstellung und Einarbeitung einer genügenden Zahl tüchtiger Aushelferinnen Sorge tragen könnten.

### Frachtermäßigung für Baumaterialien

zum Wiederaufbau der infolge des Krieges zerstörten oder beschädigten Gebäude Galiziens und der Bukowina.

Das Eisenbahnministerium hat zur Förderung des Wiederaufbaues jener Gebäude, welche in den vom Feinde besetzt gebliebenen Gebieten Galiziens und der Bukowina infolge des Krieges zerstört oder beschädigt wurden, auf den österreichischen Staatsbahnen mit Gültigkeit vom 9. d. für eine Reihe von Baumaterialien, und zwar für Bauholz, Kalk gebrannt, auch gelösch, Zement, Gips, Mauerziegel, Dachziegel, Schiefer, Abbestzement, Schiefer, Dachpappe, Steinplatten, Zementplatten, Fliesen zur Boden- und Wandverkleidung, Gipsdiesen, Tonröhren, Tonrinnen, Bleche, Fensterglas, Türen und Türstöcke, Fensterrahmen und Fensterflügel, Kachelöfen und Kachelherde, Glaserfitt, Steinöl, Leinwand und Holzimprägnierungsmaterialien zur Konservierung von Fensterrahmen, Türen und Türstöcken, bei Auflieferung als Frachtgut nachstehende Frachtbegünstigungen zugestanden: 1. bei Auflieferung in Mengen unter 5000 Kilogramm die Frachttaxe der Wagenladungsklasse A, 2. bei Frachtzahlung mindestens für 5000 Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen sowie bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen, bezw. für das Ladegewicht des verwendeten Wagens eine fünfzigprozentige Ermäßigung von den tarifgemäßen Frachttaxen. Die Anwendung dieser Frachtbegünstigung ist an die Voraussetzung geknüpft, daß die Sendungen in der Bestimmungsstation mit Straßenfahrzeug oder Schlepfbahn abgeführt werden. Werden die Sendungen jedoch von der Bestimmungsstation ohne Entladung nach einer anderen, jedoch gleichfalls im Geltungsbereich der Frachtbegünstigung gelegenen Bestimmungsstation weiterbefördert und in der nunmehrigen endgültigen Bestimmungsstation tatsächlich mit Straßenfahrzeug oder Schlepfbahn abgeführt, so wird für den Beförderungsweg von der ursprünglichen Versandstation bis zur ersten Bestimmungsstation die erwähnte Frachtbegünstigung gleichwohl, jedoch im Rückvergütungswege zugestanden. Die Verkündbarung dieser Frachtbegünstigung erfolgte im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt“ Nr. 116 vom 9. d. unter fortlaufender Nr. 262, woraus auch die näheren Einzelbestimmungen zu entnehmen sind.

**Vorschriften für Reisen nach Belgien.**

Aus Brüssel, 20. d., wird telegraphiert:  
Es wird darauf hingewiesen, daß den Reisenden nicht gestattet ist, ungeprüfte Geschäftspapiere, Kataloge oder ähnliche Schriftstücke mit über die Grenze nach Belgien einzuführen. Die Grenzstation Herbestal ist nicht in der Lage, eine Prüfung vorzunehmen. Es muß daher zur Vermeidung von Schwierigkeiten dringend geraten werden, vor Antritt der Reise nach Belgien die mitzuführenden Schriftstücke zur Prüfung der Postüberwachungsstelle vorzulegen, wo sie entweder einzeln abgestempelt oder, in Bündel verpackt, versiegelt werden. In gleicher Weise ist die Prüfung von nichtabgestempelten Schriftstücken bei der Postüberwachungsstelle in Belgien vor Antritt der Rückreise nach Deutschland zu veranlassen.

*Die Kriegsmassnahmen auf dem  
Gebiete des Eisenbahntransport- und  
Zariffwesens.*

## Der Volkswirt.

### Wirtschaftliche Wochenchronik.

22. August. Der englische und der französische Finanzminister einigen sich über ein gleichmäßiges Vorgehen in der Frage des Wechselkurses in Amerika. — Verlängerung des rumänischen Moratoriums für Zahlungen nach dem Ausland um weitere vier Monate.

23. August. Aufhebung der österreichisch-ungarischen Einfuhrzölle für Pferde, Milchprodukte und einige andre Artikel. — Ausfall im Außenhandel Frankreichs in den ersten sieben Monaten bei der Einfuhr um 719 Millionen, bei der Ausfuhr um 2154 Millionen Franken.

24. August. Verordnung, betreffend die Regelung des Pferdehandels in Oesterreich. — Angeblich beschließt die Konferenz der Finanzminister der Entente die Aufnahme einer gemeinsamen englisch-französischen Anleihe in Amerika in der Höhe von 3000 Millionen Franken und eine finanzielle Aushilfe für Rußland und Italien.

25. August. Die amerikanische Handelsstatistik weist für das Rechnungsjahr 1914/15 eine Steigerung der Ausfuhr um 2600 Millionen Kronen aus, während nach offizieller Mitteilung in der Duma die russische Ausfuhr auf den zehnten Teil des Vorjahres gesunken ist. — Die Zahl der Einwanderer in Amerika im Jahre 1914/15 ist um fast eine Million geringer als im Vorjahre.

26. August. Eine Baumwollimportgesellschaft wird zur Zentralisierung der Baumwollbezüge Deutschlands und Oesterreich-Ungarns in Bremen ins Leben gerufen. — Dem französischen Ministerrat wird das englisch-französische Finanzabkommen unterbreitet. — Bildung eines amerikanischen Pools zum Aukturf der kubanischen Zuckereente.

27. August. Der Subskriptionskurs der dritten deutschen, wiederum fünfprozentigen Kriegsanleihe wird mit 99 festgesetzt. — Die Bank von Frankreich sendet 200 Millionen Franken in Gold nach England.

28. August. Beschlagnahme der Leinölvorräte und Höchstpreise für Flachssamen in Ungarn.

## Die Kriegsmassnahmen auf dem Gebiete des Eisenbahntransport- und Tariffwesens.

In der Denkschrift über die aus Anlaß des Krieges auf den verschiedenen Gebieten der Verwaltung getroffenen Massnahmen verdienen mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der in Betracht kommenden wirtschaftlichen Interessen die Ausführungen über die Vorkehrungen auf dem Gebiete des Eisenbahntransport- und Tariffdienstes besondere Beachtung. Aus den bezüglichen Ausführungen der Denkschrift sind die Schwierigkeiten zu entnehmen, die sich der Aufrechterhaltung des Zivilverkehrs gleich bei Beginn der Kriegseignisse anlässlich der Mobilisierung und späterhin zu Zeiten größerer Truppenverschiebungen entgegenstellten. Nach einem schon in Friedenszeiten bis ins Detail ausgearbeiteten Plan über die Obliegenheiten der Eisenbahnen im Kriegsfall wurde mit der Verlautbarung des allgemeinen Mobilisierungsbefehles auf allen österreichischen Eisenbahnen der gesamte Zivilverkehr eingestellt. Die im Rollen befindlichen Zivillüter mußten in geeigneten Unterwegsstationen ausgeladen werden, damit die für die Truppentransporte notwendigen Waggons sofort zur Hand waren. Der Zivilpersonenverkehr wurde noch durch zwei Tage aufrechterhalten, dann jedoch in der Nacht vom zweiten zum dritten Mobilisierungstag ebenfalls gänzlich eingestellt. Nur ein ganz beschränkter Verkehr mit den allerwichtigsten und leicht verderblichen Approvisionierungsartikeln, und auch dieser nur nach den größeren Konsumzentren, blieb aufrecht.

Es war nun die vornehmste und nicht leichte Aufgabe der zivilen Eisenbahnbehörden, dafür zu sorgen, daß in dem Maße, als auf den einzelnen Linien der Militärverkehr nachließ, sofort auch wieder der Zivilverkehr nach und nach aufgenommen und hierbei in erster Linie den dringendsten wirtschaftlichen Bedürfnissen vor den minderwichtigen Berücksichtigung zuteil wurde. Daß hierbei schon wegen des Mangels an Personal und rollendem Material mancherlei Beschränkungen sowie eine Reihe von Ausnahmsverfügungen, wie zum Beispiel Verlängerung der Lieferfristen, Kürzung der Ladefristen usw., getroffen wurden, war unvermeidlich. In erster Linie

wurde der Kreis, der zur Beförderung zugelassenen Approvisionierungsartikel und die Zahl der zu versorgenden Orte sukzessive erweitert, später dann der Verkehr nach und von Ungarn und dem befreundeten und neutralen Ausland aufgenommen. Neue Schwierigkeiten ergaben sich für die Bahnverwaltungen, als es galt, auf den nach den Kriegsschauplätzen führenden Linien auch den sehr bedeutenden, in der Gegenrichtung sich abwickelnden Verkehr mit Flüchtlingsgut und mit staatlichem und bahneigenem Bergungsgut zu bewältigen. Schwierigkeiten, die sich nach dem Eintritt Italiens in die Reihe unserer Feinde wiederholten, allerdings auf Grund der inzwischen gewonnenen Erfahrungen und der in der Zwischenzeit getroffenen Vorbereitungen leichter und glatter überwunden wurden. Weiter ist aus der Denkschrift zu entnehmen, welche Massnahmen es erforderte, um beispielsweise die Milch- und Kohlenversorgung Wiens aufrechtzuerhalten oder um den Import von Fleisch zu ermöglichen, die notwendigen Kühlwagen zu beschaffen, die Eisbeistellung zu organisieren, die Transportdauer entsprechend abzukürzen, welche Anzahl von Detailfragen zu regeln waren, um neben der tagelosen Abwicklung des Militärverkehrs den zivilen Güteraustausch und die Versorgung der Industrie mit Rohstoffen aufrechtzuerhalten.

Was insbesondere die Verfügungen betrifft, die auf dem Gebiete der Güertarife getroffen wurden, so sind zwei Gruppen zu unterscheiden, nämlich Verfügungen, welche die Nachteile mindern sollten, die den Verfrächtern unmittelbar aus der wegen der Mobilisierung erfolgten Einstellung des Zivillüterverkehrs und aus der Anhaltung der Sendungen wegen der erlassenen Ausfuhrverbote erwachsen sind, und Verfügungen, die mit Rücksicht auf die durch den Krieg geänderten wirtschaftlichen Verhältnisse erlassen wurden.

Durch die Verfügungen der ersten Art wurde zunächst für Sendungen vorgesorgt, die zur Zeit der Mobilisierung bereits im Rollen waren, wegen der Einstellung des Zivillüterverkehrs oder wegen der Ausfuhrverbote aber angehalten werden mußten. Hier kamen zunächst Güter in Betracht, die später nach Wiederaufnahme des Verkehrs nach der ursprünglichen Bestimmungsstation weitergesendet wurden. Bei solchen Sendungen begünstigten sich die Bahnen mit den Frachtgebühren, die bei durchgehender Beförderung erwachsen wären. Da weiter meist auf die Erhebung von Lager- und Wagenstandsgebühren verzichtet wurde, so ergaben sich für die Verfrächter keinerlei Mehrkosten aus der notwendig gewordenen Unterbrechung des Transports. Aber auch für Sendungen, die nach der Wiederaufnahme des Zivillüterverkehrs nicht nach der ursprünglichen Bestimmungsstation weiterbefördert wurden, sei es, weil dies unmöglich war, sei es, weil die Verfrächter hieran kein Interesse mehr hatten, wurden weitgehende Tarifiermäßigungen eingeräumt, wenn die Sendungen in die ursprüngliche Versandstation zurückbefördert wurden. Indem für diese Rücktransporte nur die bahnsseitigen Selbstkosten in Anrechnung gebracht wurden, haben die Bahnen in Berücksichtigung des Schadens, den die Verfrächter bei den infolge des Krieges zwecklos gewordenen Transporten erlitten, billigerweise für den Rückweg auf die Erzielung eines Gewinnes verzichtet.

Da der Zivillüterverkehr aber auch nach der Mobilisierung nicht allgemein und auf allen Strecken gleichzeitig wieder aufgenommen werden konnte, hat sich die Staatsbahnenverwaltung weiter entschlossen, für Sendungen, die nach der Wiederaufnahme des Zivillüterverkehrs aufgegeben wurden, die Nachteile zu beseitigen, die sich aus der Sperrung einzelnen Strecken ergeben hatten. So wurde verfügt, daß die Fracht auch dann normal zu berechnen sei, wenn die Sendungen über Umwege an ihr Ziel geleitet werden mußten, so daß die über den kürzesten direkten Weg berechneten Tarife auch dann Anwendung fanden, wenn die Sendungen auf viel längeren Umwegstrecken befördert wurden.

Bei den Verfügungen der zweiten Art wurde in erster Linie den Änderungen