

Der Eisenbahnminister über den Personenverkehr.

In der Rede, mit der Eisenbahnminister Freiherr von Banhaus kürzlich die Plenarversammlung des Staatseisenbahnrates eröffnet hat, begegnen vor allem die Ausführungen, die sich auf die Abwicklung des Personenverkehrs während des Krieges bezogen, dem weitesten Interesse. Hierbei war es offensichtlich, daß sich der Minister laut gewordenen Wünschen und Beschwerden nicht verschließt, vielmehr den ihnen zugrunde liegenden Unzulänglichkeiten des Personenverkehrs auf den Grund zu gehen und Abhilfe zu schaffen bemüht ist.

Mit dem gleichen Freimut betonte der Minister aber auch, daß ein großer Teil der Verkehrsstände ohne Mithilfe der Öffentlichkeit in das Gebiet des rein problematischen zu verweisen sei, weil die Kräfte der Eisenbahnverwaltungen durch die in unvermindertem Umfange anhaltenden Anforderungen des Kriegsverkehrs in hohem Grade gebunden seien. Dies gilt vor allem von der Ueberfüllung der Züge.

Insofern eine gegenüber dem Friedensausmaße um 11 bis 14 Prozent gesteigerte Verkehrsleistung der Eisenbahn nicht eine aus der Unterlassung entbehrlicher Reisen erhoffte Entlastung findet, sind alle verkehrstechnischen Vorfragen der Staatseisenbahnverwaltung nicht instand, Wandel zu schaffen. Denn die Zugbeschränkungen sind eine unumstößliche Folge von — der Einflusssphäre der Staatseisenbahnverwaltung entziehen —

ausgehen, und zwar einerseits der Anforderungen des Kriegsverkehrs, andererseits des Gebotes der Sparsamkeit mit Kohle, dem sich die Eisenbahnen gleich anderen Verbrauchern fügen müssen. Anders verhält es sich mit jenen Wünschen, die — wie die Verbesserung des Anschlußverkehrs — sich der ordnenden Hand der Staatseisenbahnverwaltung zugänglich erweisen. Daß unter der Notwendigkeit zur Einschränkung des Personenzugverkehrs manche Zuganschlüsse verloren gingen, war ebenso unvermeidbar als es begreiflich ist, daß die dadurch den Reisenden auferlegten Wartezeiten vielfache Klagen auslösten. Nun erklärt es sich aus dem Wesen des Fahrplanes als einem organischen Ganzen, daß wohl der Ausfall einzelner Züge, nicht aber gleichzeitig damit die Aufrechterhaltung bisher bestandener Anschlüsse ohne Störung der Betriebssicherheit eintreten kann. Zu einem befriedigenden Ergebnisse ist somit nur im Wege eines organischen Neuaufbaues des Gesamtfahrplanes zu gelangen, der ebenso der gebieterischen Forderung nach weitgehender Einschränkung des Kohlenverbrauches als auch den Ansprüchen nach praktikablen Zugverbindungen Rechnung trägt.

Von diesem neuen sogenannten Notfahrplan, dessen Einführung schon wegen der hierfür erforderlichen umfangreichen Arbeiten erst zu Beginn des nächsten Jahres erfolgen kann, ist zu erwarten, daß auf jeder Linie eine ihrem besonderen Bedürfnisse entsprechende Zahl von Zügen im Verkehre belassen, deren Beilagen den Lebensverhältnissen der Bevölkerung angepaßt und die Zuganschlüsse so gut wie nur möglich gestaltet sein werden.

In kohlenwirtschaftlicher Beziehung soll der Notfahrplan eine monatliche Ersparnis von 200 bis 300.000 Meterzentnern bringen, eine Menge, die im Vielfachen des Zeitablaufes gewiß geeignet ist, der Kohlennot entgegenzuwirken.

Anbetracht der bevorstehenden Weihnachtsfeiertage unterließ der Minister nicht, an die Mitglieder des Staatseisenbahnrates den bringenden Appell zu richten, im Kreise ihres Einflusses dahin zu wirken, daß alle nicht unbedingt notwendigen Eisenbahnfahrten unterlassen werden mögen. Trotz wiederholter einbringlicher Abmahnungen im Wege der Presse sei ein unverminderter Andrang zu den Eisenbahnen wahrnehmbar, wiewohl von vorneherein anzunehmen ist, daß nicht alle Reisen dem Gebote der Notwendigkeit entspringen.

Und doch sei es für die Wirksamkeit aller Verfügungen der Eisenbahnen in erster Linie erforderlich, daß sie in der Einsicht und dem Gemeinfinn der Reisenden ihren Nützlichkeitsfinden.

Die Erhöhung der Gütertarife für Nahrungsmittel.

Der niederösterreichische Landeskulturrat hat sich in seiner Plenarberatung vom 16. November mit der beabsichtigten Erhöhung der Bahnfrachttarife für Vieh, Fleisch und sonstige Lebensmittel befaßt und beschlossen, in einer motivierten Eingabe das Eisenbahnministerium zu ersuchen, von der geplanten Tarifierhöhung im gegenwärtigen Augenblicke absehen zu wollen. Weiters wurde beschlossen, an die Oesterreichische agrarische Zentralstelle mit dem Ersuchen heranzutreten, zu dieser Frage energisch Stellung zu nehmen und sämtliche Hauptkörperschaften zu einem gemeinsamen Schritt gegen die geplante Tarifierhöhung aufzufordern, des weiteren die agrarischen Vertreter des Abgeordnetenhauses und auch die Vertreter der Konsumentenorganisation aufzufordern, alle Schritte zu unternehmen, welche geeignet sind, diese Vergeßfährdung der Lebensmittelzufuhr hintanzuhallen. Gegen diese vom Eisenbahnministerium geplante Maßnahme haben bisher auch die Agrarische Zentralstelle, die Präsidentenkonferenz der Landeskulturräte und Landwirtschaftsgesellschaften Oesterreichs, die Oesterreichische Landwirtschaftsgesellschaft in Wien und die am 28. v. M. im Hotel Wäandnerhof in Wien stattgefunden, von vielen Tausenden von niederösterreichischen Weinbauern besuchte Versammlung einstimmig Stellung genommen.

Alfred Simitsch Reichsrat v. Hohenblum sendet uns eine Zuschrift, in der es heißt: Mein in der Plenarversammlung des Staatseisenbahnrates eingebrachter Antrag, in welchem gefordert wird, daß mit Rücksicht auf unsere jetzigen beklagenswerten Ernährungsverhältnisse von einer Tarifierhöhung für Nahrungsmittel wenigstens dermalen abzusehen sei, wurde von der Agrarischen Sektion angenommen, hingegen von der Sektion für Industrie und Gewerbe und von der Sektion für Handel und Verkehr abgelehnt. Das Eisenbahnministerium und die letztgenannten beiden Sektionen werden daher die volle Verantwortung zu tragen haben, wenn, wie leider infolge dieser unglücklichen, rein fiskalischen Tarispolitik zu befürchten steht, die Preise der wichtigsten Nahrungsmittel noch namhaft gesteigert werden und die Zufuhr zu den großen Konsumplätzen, hauptsächlich nach Wien, noch eine weitere Einschränkung erfährt, die besonders bei Milch, Gemüse, Obst usw. einen geradezu katastrophalen Charakter annehmen dürfte. Die gleichzeitig beabsichtigte sehr bedeutende Erhöhung der Tarife für Vieh und Fleisch in Oesterreich und in Ungarn wird auch eine namhafte Erhöhung der Fleischpreise im Detailverkauf zur Folge haben. Es ist daher geradezu unerfindbar, daß man den Mut hat, in einem Moment, wo man von einem Tag zum andern nicht weiß, ob und wie die für die Versorgung der Bevölkerung nötigen Nahrungsmittel aufzutreiben sind, die Nahrungsmittelzufuhr aus rein fiskalischen Gründen zu verteuern und zu erschweren, ja in gewissen Relationen ganz unmöglich zu machen, statt dieselben durch die weitestgehenden Verkehrsbegünstigungen zu erleichtern, unerfindbar, daß die Vertreter der konsumierenden Bevölkerung im Abgeordnetenhaus, vor allem die Wiener Abgeordneten und der Wiener Gemeinderat diese große Gefahr bisher noch nicht erkannt und geschlossen gegen jede Erhöhung der Tarife für Nahrungsmittel im dermaligen Moment Stellung genommen haben.

4. VII. 1917

(Die Binnen- und Seeschiffahrtsinteressen der Mittelmächte.) — Ueber diese Fragen verhandelten die drei Wirtschaftsverbände Deutschlands, Österreichs und Ungarns auf ihrer letzten (7.) Tagung in Hamburg. Professor Dr. Kobatsch berichtete darüber in der letzten Vollversammlung des Niederösterreichischen Gewerbevereines. In bezug auf die Wasserstraßenfrage gelangte diesmal der Großschiffahrtsweg Elbe-Ober-Donau zur Verhandlung, nachdem die grundlegenden Fragen der mitteleuropäischen Wasserstraßenpolitik, namentlich die Donaufragen (technischer, rechtlicher und tarifpolitischer Natur), schon früher erörtert worden waren. Der Bau der beiden großen Wasserstraßen, Rhein-Main-Donau und Elbe-Ober-Donau, sollen gleichzeitig und gleichberechtigt behandelt werden. Ferner wurde eine größere Aktivität in der Wasserstraßenpolitik gefordert. Die durch den Krieg so sehr verstärkten, früher vielfach verkannten oder von einseitigem Interesse aus bekämpften Argumente zugunsten der Wasserstraßen (Entlastung der Eisenbahnen, leichtere Zufuhr von Lebensmitteln und Kohle, große Bedeutung des Wasserstraßenverkehrs bei Ausschaltung des Seeweges und andres) gelangten auch in Hamburg zur Erörterung. Entschieden mußte man sich aber gegen die von ungarischer Seite gestellte Forderung aussprechen, daß der Donau-Ober-Kanal nicht bei Wien, sondern bei Theben münde, in welcher Hinsicht Hofrat von Schneller nachwies, daß die österreichische Linie nicht bloß kürzer sei, sondern auch billiger zu stehen käme. In bezug auf die See-Interessen zeigte sich in Hamburg volle Uebereinstimmung. Es wurde die möglichst baldige Freiheit des Handels und Verkehrs, somit auch der Schifffahrt gefordert, die hohe Bedeutung der Ausgestaltung Triests auch für wichtige deutsche Abfahrts- und Bezugsgebiete dargetan und die gegenseitige Unterstützung für den Wiederaufbau der Handelsflotte und des Ueberseeverkehrs gewünscht. Besondere Beachtung verdient, daß, während man vielfach hörte, daß gerade Hamburger Weltwirtschaftsinteressen einem mitteleuropäischen Wirtschaftsbündnisse entgegenstünden, die offiziellen Vertreter des Staates Hamburg und des Hamburger Handels sich ausdrücklich als Anhänger des wirtschaftlichen Zusammenschlusses bekannten. Aus dem Verkehre mit Vertretern aller Kreise der Bevölkerung, nicht etwa bloß von Industrie und Handel in Deutschland, gewann man den Eindruck, daß der feste Wille zum Durchhalten bis zum ehrenvollen dauernden, die kulturelle, wirtschaftliche und soziale Wiedererstarkung des Reiches verbürgenden Frieden ein allgemeiner ist. Zum Schlusse berichtete der Vortragende über die Besichtigungen in Hamburg: Hafenrundfahrt, Riesen-ozeandampfer „Imperator“, Schiffsbaumerkt Blohm u. Voß, U-Boote und andres.

Der Abend
5. XII. 1917

5

Eine vierte Wagenklasse der Eisenbahnen.

Ein Antrag im Abgeordnetenhaus.

Die Abgeordneten Ganzer und Genossen haben folgenden Antrag eingebracht:

Ab 1. Dezember 1917 soll wieder eine empfindliche Steigerung der Personentarife auf den Bahnen eintreten. Obwohl einzusehen ist, daß eine solche Steigerung sich nicht vermeiden läßt, müssen doch Wege gesucht werden, um den persönlichen und geschäftlichen Verkehr der minderbemittelten Bevölkerungsschicht nicht ganz zu unterbinden. Die Schwierigkeit einer momentanen Abhilfe ist wohl bekannt, es ist jedoch schon jetzt Sorge für eine hoffentlich nicht entfernte Zukunft zu treffen, da eine Verbilligung in absehbarer Zeit wohl nicht eintreten dürfte.

Die Gefertigten beantragen daher, daß bei möglicher Beschaffung von Fahrzeugmitteln die Einführung einer vierten Wagenklasse auf allen österreichischen Bahnen, ehestens aber auf den Staatsbahnen systemisiert werde.

Der Bau des Donau-Ober-Kanals.

Bürgermeister Dr. Weiskirchner machte dann den Gemeinderat auf die Ausführungen des Handelsministers Dr. v. Wieser in der Sitzung des Budgetausschusses im Abgeordnetenhaus vom 2. November aufmerksam. Bei Erörterung der Binnenschifffahrt besprach der Minister zunächst die Fragen unserer Donauschifffahrt und verwies darauf, in welchem hohem Maße gerade der Krieg die Wichtigkeit des Donauweges dargetan habe. Die auf militärischem und wirtschaftlichem Gebiet in dieser Richtung gewonnenen Erfahrungen zeigten, daß der uns hier gewiesene Weg mit Energie und Selbstbewußt weitergegangen werden müsse. Eine hervorragende Rolle werde dabei die Neugestaltung der rechtlichen Verhältnisse an der unteren Donau beim Friedensschlusse spielen. Im Zusammenhang mit der Hebung unserer Schifffahrt auf der Donau stehe die Frage der Binnenkanäle, welche in ein neues Licht gerückt worden sei und von der Tagesordnung nicht mehr verschwinden werde. Der Minister betonte das lebhafteste Interesse, welches das Handelsministerium dieser Frage entgegenbringe und das sich insbesondere in der Richtung betätigen müsse, die volkswirtschaftlichen Gesamtinteressen in den Vordergrund zu stellen. Diese Erklärung stellt eine sehr erfreuliche Kundgebung sowie eine sehr wertvolle Ergänzung des seinerzeit vom Herrn Ministerpräsidenten bekanntgegebenen Programms der jetzigen Regierung dar.

Ich habe es für angezeigt erachtet, diese Aeußerung auch im Gemeinderat festzulegen, weil in letzter Zeit wieder Strömungen sich bemerkbar machen, welche den Donau-Ober-Kanal in zweiter Linie gestellt wissen wollen. Der Gemeinderat hält unberrückbar an dem Grundsatz fest, daß von den Binnenkanälen in erster Linie an den Bau des Donau-Ober-Kanals geschritten werden muß.

Z. XII. 1918

Zur Reform der Gütertarife.

Von Ferdinand Zeller,

Direktor-Stellvertreter a. D. der königlich ungarischen Staatseisenbahnen, verkehrspolitischer Konsulent der Budapester Handels- und Gewerbekammer.

Budapest, 6. Dezember.

Der Entwurf der Gütertarifreform hat in der Sitzung des Tarifkomitees des Landes-Kommunikationsrates eine durchweg unfreundliche Aufnahme gefunden. Diese beratende Körperschaft kann allerdings die ungarische gesamte Wirtschaft drohende Gefahr dieser Reform nicht mehr abwenden, denn ihr Rat wurde erst zu einer Zeit eingeholt, als schon bindende Verpflichtungen gegenüber Oesterreich eingegangen worden waren, zu deren Abänderung bei unserer Regierung, trotz der vorgebrachten ernststen Bedenken und berechtigten Einwendungen, kaum Geneigntheit bestehen dürfte. Den heftigsten Angriffen war die Aenderung der Güterklassifikation ausgesetzt. Schon als die ersten Nachrichten über derartige Absichten in die Öffentlichkeit gedrungen waren, haben die hiesigen Vertreter von Handel und Industrie: die Handels- und Gewerbekammern, der Bund der Industriellen, die Vereinigung der chemischen Industrien usw. ihre warnende Stimme gegen diese Absicht erhoben. Unbestimmt um die langgewordenen wirtschaftlichen Beziehungen hat unsere Regierung die sogenannten Aufklassifikationen mit Oesterreich vereinbart und dadurch die Brandfackel der Erregung in unser wirtschaftliches Leben geworfen. In den offiziellen Mitteilungen heißt es, der Grundgedanke der durchgeführten Tarifreform sei der, daß die gemeinschaftliche Güterklassifikation in ihrer heutigen Form nahezu vierzig Jahre bestünde und daher wegen der in dieser langen Zeit, namentlich aber seit Ausbruch des Krieges in den Verhältnissen eingetretenen Verschiebungen schon längst revisionsbedürftig sei. Gegen eine derartige Aufmachung muß entschieden Stellung genommen werden.

Was in erster Reihe die Form der Klassifikation betrifft, ist ja eine Aenderung nicht eingetreten, denn, so heißt es im offiziellen Communiqué, das Tarifschema wurde unverändert beibehalten. Die weitere Behauptung, daß sich die gemeinschaftliche Güterklassifikation seit vierzig Jahren nicht geändert hätte, ist ebenfalls unzutreffend. Im Gegenteil. Ganz abgesehen von den durch die Fortschritte der Industrie, insbesondere der chemischen Industrie, bedingten Ausgestaltungen, hat in den Jahren 1905 bis 1908 eine systematische Revision der Güterklassifikation der österreichischen und der ungarischen Eisenbahnen stattgefunden. Ein hierzu entsendetes Subkomitee hat die Klassifikation in allen ihren Teilen nach Artikelgruppen getrennt unter Berücksichtigung der damaligen Verhältnisse, unter Zuziehung Sachverständiger der Chemie und unter Einholung von Gutachten der hervorragendsten Körperschaften der Monarchie einer Revision unterzogen. Die Arbeiten des Subkomitees wurden dem Plenum der Tarifkomitees der Eisenbahnen zur nachmaligen Durchberatung unterbreitet und dann von den selbsterleuchtenden Regierungen genehmigt. Der fortschreitenden Entwicklung des Wirtschaftslebens entsprechend, ist übrigens die Güterklassifikation stets gefolgt, nicht nur in unserer Monarchie, sondern auch insbesondere in Deutschland, wofür die zahlreichen Verhandlungen der deutschen Tarifkommission und des österreichischen und des ungarischen Tarifkomitees, sowie die Niederschriften hierüber ein bezeugendes Zeugnis liefern. Sprünge allerdings, wie sie in der famosen Aufklassifikation gemacht wurden, in der nicht nur Ueberlegungen in die nächsthöhere Warenklasse, sondern, wenn die fünfzigprozentige Steigerung bei der Klasse I berücksichtigt wird, eine zuweilen drei- bis vierfache Klassenanhebung vorgenommen wurde, hat der Entwicklungsgang unserer mit Oesterreich gemeinsamen Güterklassifikation nicht zu verzeichnen gehabt. Der Vorgang der Regierungen, den heutigen durch den Kriegszustand hervorgerufenen Wirbeltanz der Preise zum Ausgangspunkt einer Klassifikationsänderung zu machen, ist in der Sitzung vom 30. November von den Mitgliedern der Tarifkommission sozusagen ausnahmslos verurteilt worden, während eine andere Form der Befriedigung der unabwieslichen Bedürfnisse der Eisenbahnen ihrer Zustimmung sicher gewesen wäre.

Es liegt in der Natur der Verhältnisse, daß eine zollpolitische systematische Neuordnung unseres Tarifwesens erst nach beendigtem Krieg eintreten kann. In der Möglichkeit, auch die vorgenommenen Aufklassifikationen dem Bedarf entsprechend zurückführen zu können, kann die ungarische Industrie keine sichere Gewähr für ihre Entwicklung nach dem Kriege finden. Der Abbau, wenn wir ihn so nennen dürfen, wird bei dem umständlichen bürokratischen Verfahren jeder Tarifänderung mit einem großen Zeitaufwand und mit Schwierigkeiten verbunden sein, da sich jedem ungarischen Wunsche eine überwiegende österreichische Forderung entgegenstellen dürfte. Man wird das Gebäude, das man zerstört hat, mit größer Mühe Stein für Stein wieder aufbauen müssen. Auf das Eingehen in die Einzelheiten der Aufklassifikation soll hier verzichtet, im allgemeinen jedoch festgestellt werden, daß die in der Verbindung mit den Abänderungen des Lokaltarifs der königlich ungarischen Staatseisenbahnen eintretenden Verschiebungen sich als abträglich für unsere Industrie erweisen und einen Gegensatz zu der Erklärung unseres Kabinettschefs im Finanzausschuß des Reichstages bilden, die in der Notwendigkeit der Unterstützung und Entwicklung unserer schwachen Industrie gipfelte. Es geht nicht an, Rohstoffe unberührt zu lassen und Fabrikate und Halbfabrikate der heimischen Industrie mit Aufklassifikation zu treffen. Wir müssen trachten, die Produkte unseres geeigneten Bodens so weit

als möglich selbst zu verarbeiten, und dürfen die Ausfuhr der Rohprodukte, deren unsere Industrie bedarf, nicht durch Vorzugstarife unterstützen. Man sollte doch endlich Richtlinien für unsere Eisenbahntarifpolitik im Einklang mit den Kreisen der Interessenten festlegen, die von den Regierungen nicht willkürlich und nicht einseitig überschritten werden dürfen.

Wir haben es, wie man sieht, mit einer verfehlten Reform zu tun, die entweder gar nicht in Kraft treten sollte, oder schon mit Rücksicht auf den voraussichtlich nahen Uebergang zur Friedenswirtschaft und die unbestimmte Gestaltung der zollpolitischen Verhältnisse Ungarns am besten sofort zu kündigen wäre.

8. XII. 1917

* Neue Passvorschriften für Oesterreich-Ungarn. Das k. und k. Generalkonsulat teilt mit: „Ab 15. Dezember d. J. treten bei Reisen nach und durch Oesterreich-Ungarn für Ausländer neue Passvisa-Vorschriften in Kraft. Der Passvisum-Beerber hat bei der k. und k. Vertretungsbehörde, in deren Amtsprengel sein ordentlicher Wohnsitz gelegen ist, sein Ansuchen unter Vorlage seines vorschriftsmäßigen Reisepasses persönlich vorzubringen. Die Befreiung vom persönlichen Erscheinen ist nur in besonderen Fällen zulässig. Die Entscheidung über die Visierung des Passes erfolgt seitens der

k. und k. Passvisa-Kommission in Wien. Das reisende Publikum wird daher darauf aufmerksam gemacht, daß es in seinem Interesse liegt, das Passvisa-Ansuchen einige Zeit vor dem beabsichtigten Reiseantritt einzureichen.“

Eine Reichsstelle für einheitliche Verkehrsleitung.

Unsere Leser werden sich erinnern, daß hier schon im Frühjahr (es war in der Morgenausgabe vom 17. April d. J.) auf die Notwendigkeit hingewiesen worden ist, durch Gründung eines Reichs-Verkehrsamts die deutsche Eisenbahnverwaltung zusammenzufassen. Seitdem haben sich die Schwierigkeiten vermehrt und zu einer Verdoppelung der Personentarife in den Schnellzügen Anlaß gegeben. Jetzt verlangt der Vorkämpfer der Einheitsbestrebungen auf dem Gebiete der Eisenbahnen, Wirtl. Geh. Rat Dr. Kirchhoff in den von dem Reichstagsabgeordneten Dr. Stresemann herausgegebenen „Deutschen Stimmen“ die Begründung einer Reichsstelle für einheitliche Verkehrsleitung. Er schreibt:

Es bestehen für den Verkehr schon jetzt partielle Kriegsorganisationen, die wie die Kriegsbetriebsleitung gut funktionieren. Es fehlt aber gerade jetzt, wo so viel auf dem Spiele steht und große konkurrierende, ja kollidierende Interessen aufeinanderprallen, an einer Reichsstelle für einheitliche Verkehrsleitung, die in enger Fühlung mit den gesetzlichen Vertretern des deutschen Volkes und den berufenen Fachorganen alle die Gesamtheit angehenden großen Notstandsmaßnahmen einheitlich bearbeitet und durchführt. Gewiß! Aber jedenfalls lassen sich die durch den Weltkrieg dem Eisenbahnwesen bereiteten, immer mehr wachsenden Schwierigkeiten im Rahmen der gegenwärtigen Organisation nicht mehr befriedigend lösen. Kein Land der Welt hat so günstige Vorbedingungen für ein einheitlich geleitetes Verkehrsweisen wie Deutschland. Dank der Eignung des Personals läßt sich aus diesem Apparat durch straffere Zusammenfassung noch Größeres auch während des Krieges schaffen, und dasjenige Land wird sich nach dem Kriege wirtschaftlich am schnellsten erholen, das über ein einheitlich geleitetes Verkehrsweisen verfügt. Unserem Verkehrsweisen fehlt der Kopf für ganz Deutschland, und der muß endlich durch eine Reichsstelle für einheitliche Verkehrsleitung als Notstandsmaßnahme geschaffen werden, das scheint mir augenblicklich das Dringendste und Wichtigste auf dem Verkehrsgebiete. Alles andere wird sich dann finden. Keiner weiß zurzeit, an welche verantwortliche Stelle er sich halten soll. Der Reichstag faßt Resolutionen auf Einsetzung einer Faktokommission zur Prüfung der Frage einer Vereinheitlichung des Verkehrswesens. Der preussische Eisenbahnminister rührt sich nicht. Wer betreibt denn nun die Sache? Ungezählte andere ernst zu nehmende Anregungen auf vorübergehende oder dauernde Verbesserungen in Eisenbahnangelegenheiten erfolgen von parlamentarischer oder sachmännischer Seite; wer reagiert darauf? Diese totale bürokratische Abgeschlossenheit und Unnahbarkeit in Dingen, die die Öffentlichkeit in ganz Deutschland so vital angehen, kann doch in solchen Zeiten unmöglich weiter bestehen bleiben.

Der Eisenbahnbetrieb muß noch während des Krieges von innen heraus vereinfacht und den total veränderten Zeitverhältnissen verständnisvoll angepaßt werden. Wer soll nun solche Notstandsmaßnahmen für ganz Deutschland durchführen? Herr von Breitenbach erklärt: „Ich weiß mir in den D-Zügen nicht mehr zu helfen und kenne kein anderes Rettungsmittel gegen den nicht mehr zu bewältigenden Andrang, wie die Verdoppelung des Fahrpreises.“ Die anderen Staatsbahnverwaltungen folgen ihm, wenn auch jede in ihrer Art. In Bayern will man jetzt sogar noch die

vierte Wagenklasse einführen. Hier muß m. E. eine Reichsstelle, die dafür als Notstandsmaßnahme eigens eingesetzt ist, von einer höheren Warte aus solche ganz Deutschland angehende vitale Verkehrsfragen bearbeiten; dabei Fühlung mit den gesetzlichen Vertretern des deutschen Volkes und den berufenen Fachorganen nehmen und darüber wachen, daß gerade jetzt das Beste auf dem Verkehrsgebiete zum Wohle von ganz Deutschland geschieht, unbeschadet, wie jede einzelne Verwaltung dabei fährt. Deshalb muß es eben eine Reichsstelle sein. In solchen schnell zu erledigenden Lebensfragen für Deutschland können nicht erst noch so und so viele Einzelverwaltungen und Einzelparlamente zusammentreten und entscheidende Beschlüsse fassen wollen. Hier muß auch der gesetzlichen Vertretung des gesamten Volkes das nötige Vertrauen geschenkt werden. Um ihre Aufgaben voll erfüllen zu können, muß die Reichsstelle für einheitliche Verkehrsleitung mit nötigen Kompetenzen für die Dauer des Krieges ausgerüstet sein. Diese dürfen sich nicht nur auf den Eisenbahnverkehr beziehen, sondern müssen den Wasserstraßenverkehr mit umfassen. Kompetenzstreitigkeiten mit den bundesstaatlichen Organen müssen auf diesem, zurzeit als eine Notstandsmaßnahme anzusehenden Gebiete grundsätzlich ausgeschlossen sein. Zunächst könnte diese Reichsstelle als Ständigenkommission von Reichswegen eingesetzt werden, zu der die Einzelstaaten je nach Bedarf Fachmänner entsenden. Man bedenke doch, um was es sich jetzt handelt! Je länger der Krieg dauert, desto weniger zeigen sich die selbständigen Eisenbahnkörper den — wie zuzugeben — von allen Seiten auf sie eindringenden Aufgaben gewachsen, während die Verkehrswege immer mehr stagnieren. Was soll erst werden, wenn nach siegreich beendeten Kriege alles auseinanderplatzt? Die Aufgaben, die dann an das Verkehrsweisen herantreten, erheischen schon jetzt gebieterisch eine einheitliche Leitung im Dienste und Interesse der Gesamtheit. Dann ist zum bundesfreundlichen Verhandeln der Nachbarstaaten untereinander keine Zeit mehr; dann heißt es: schnell handeln von einer Stelle aus! Statt der jetzt in jedem Bundesstaate selbständig experimentierenden Einzelverwaltungen und Einzelparlamente werden die Eisenbahnen betreibenden Bundesstaaten für diese kritische Zeit ihre Kompetenzen in dem dafür festzusetzenden Rahmen auf die einzusetzende Reichsstelle übertragen und im Bundesrat sowie Reichstag ihre Mitwirkung an der einheitlichen Behandlung der ganz Deutschland betreffenden großen Verkehrsfragen wiederfinden müssen. Anders geht es nicht.

Ein wertvolles Reichsorgan erwächst aus der Reichsverkehrsstelle auch für die Wasserwege. Große Wasserprojekte sind schon jetzt im Fluß, die sich zum Teil durchkreuzen. Auch hier fehlt es im Reich an dem Kopf, der das Ganze einheitlich leitet. Kein anderes Gebiet erheischt so sehr die einheitliche Leitung wie der Verkehr. Warum will man in diese rein geschäftlich zu behandelnden Verkehrsfragen immer wieder die hohe Politik gewaltsam hineintragen? Deutschland muß doch leben und kann nur leben, wenn es einen flotten Verkehr hat. Dieser läßt sich während des Weltkrieges — wenigstens in allen großen Fragen — nur noch einheitlich bewältigen. Also fort mit den dagegen an falscher Stelle angewandten partikularistischen Theorien. In dieser großen und schweren Zeit gibt es in Deutschland nur noch praktische Eisenbahnpolitik und als deren Kopf eine neu zu schaffende Reichsstelle für einheitliche Verkehrsleitung!

Eisenbahnverkehr zu den Weihnachtsfeiertagen.

Ämtlich wird verlautbart: Der große Mangel an Fahrbetriebsmitteln und die verschärfte Kohlennot lassen es als hänzlich ausgeschlossen erscheinen, daß anlässlich der kommenden Feiertage geteiltezüge oder Sonderzüge in Verkehr gesetzt oder überhaupt die zurzeit verkehrenden Schnell- und Personenzüge vermehrt werden können. Der Beförderung von Zivilreisenden wird auch dadurch eine Grenze gezogen sein, daß in erster Linie beurlaubten Soldaten der Front die Heimreise zu den Feiertagen ermöglicht werden muß. Auf diese Umstände wird mit dem dringenden Ersuchen aufmerksam gemacht, Reisen um Weihnachten nur in den allerdringendsten Fällen zu unter-

nehmen und auch unvermeidbare Reisen so einzurichten, daß sie einige Zeit vor und n den eigentlichen Festtagen stattfinden.

16./XII. 1917

M

Der Eisenbahnverkehr zur Weihnachtszeit.

**Einstellung des Fahrkartenvorverkaufes. —
Verbot der Beförderung von Stiern und
Kobeln.**

Amlich wird mitgeteilt: Die außergewöhnlichen Verkehrsschwierigkeiten und die zu gewärtigende außerordentliche Inanspruchnahme der Personen führenden Züge zur Weihnachtszeit nötigen die Eisenbahnen, die Ausgabe von Fahrkarten einzuschränken. Es wird deshalb vom 20. Dezember bis einschließlich 2. Jänner 1918 im Verkehr von Wien der Vorverkauf von Fahrkarten bei den Reisebüros und sonstigen Vorverkaufsstellen eingestellt.

In dieser Zeit werden Fahrkarten für die von Wien abgehenden Züge nur am Tage des Zugabganges bei den Personentassen der Wiener Bahnhöfe ausgegeben. In der Ausgabe von Ballanzenkarten und Fahrkarten für Schlafwagenreisende tritt keine Änderung ein.

Die Mitnahme von Stiern und Kobeln als Handgepäck in die Personenzüge ist ebenso wie die Beförderung dieser Geräte als Reisegepäck und Erpressgut auf allen österreichischen Eisenbahnen bis auf weiteres eingestellt.

Die Schwierigkeiten im Bahnverkehr.

Das Verkehrswesen bildet das Rückgrat der gesamten Volkswirtschaft. Die Wahrheit dieses in Friedenszeiten sehr banal klingenden Satzes kann jetzt alltäglich erprobt werden. Wenn der Verkehr sich nicht glatt abwickelt, so muß dies auf sämtlichen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens ernste Störungen hervorrufen. In allen am Kriege beteiligten Ländern ist der Mangel an Nahrungsmitteln, an Kohle und an sonstigen Massenartikeln zum Teil auch auf Verkehrshemmungen und Verkehrsstörungen zurückzuführen.

Können sich diese irgendwie beseitigen?

Will man auf eine solche Frage eine richtige und wahrheitsgemäße Antwort erteilen — und nur eine solche kann für die Beurteilung der nächsten wirtschaftlichen Maßnahmen von Wert sein —, so muß man vor allem feststellen, daß, soweit der Bahnverkehr in Betracht kommt, über die wirklichen Ursachen der jetzigen Verkehrsnöte in weiten Kreisen der Bevölkerung zumeist ganz unklare Vorstellungen herrschen. Man ist allgemein der Ansicht, daß die Hauptursache in dem Mangel an Fahrbetriebsmitteln, dann in der großen Abnutzung der Anlagen, Wagen, Lokomotiven usw. zu suchen sei. Sicherlich spielen diese Tatsachen eine gewichtige Rolle. Aber viel bedeutungsvoller ist der Umstand, daß die Bahnen in Kriegszeit naturgemäß hauptsächlich den militärischen Bedürfnissen dienen müssen. Zur Sicherstellung dieses Zweckes ist es aber erforderlich, daß die Bahnen nicht nur nach den Wünschen der Militärbehörden, sondern zum großen Teil auch von den Militärbehörden selber verwaltet werden, oder, anders ausgedrückt: Die Verwaltung der Bahnen ist gleichgültig, ob sie Privaten oder dem Staate gehören, in vieler Hinsicht in mehrere, und zwar in zahlreiche Hände übergegangen und kann daher unmöglich die frühere Einheitlichkeit aufweisen. Die Werkzeuge des Betriebes sind der Verfügungsgewalt der Betriebsleitung ganz entzogen.

So müssen sich beispielsweise die Bahnen, wenn sie Lokomotiven benötigen, an die Kriegs-Zentrallokomotivdirigierungsstelle, und wenn sie Wagen brauchen, an die Kriegs-Zentralwagendirektionsstelle, und wenn sie an Personal Bedarf haben, oft an die — ebenfalls militärische — Zentraltransportleitung wenden. (Umgekehrt kann das Militär das für die Verwaltung des großen Bahnnetzes in den besetzten Gebieten erforderliche Fahrmaterial und Personal sich nur durch Entnahme aus den geschwächten und schwer auffüllbaren Beständen des Sinterlandes verschaffen.) Ähnlich verhält es sich mit den tausenderlei Bedarfsartikeln, die zur Führung eines so gewaltigen Betriebes, wie es die Bahnen sind, fortwährend benötigt werden. Die zentrale Bewirtschaftung der meisten derzeit niemals in großen Mengen vorhandenen Artikel bringt es mit sich, daß sich die Bahnverwaltungen, ob es sich nun um Metalle für Werkstätten oder um Leinöl für Betriebszwecke, um Kleider für die Angestellten oder um Petroleum für die Stationsbeleuchtung usw. handelt, an verschiedene Stellen zu wenden haben. Wenn sie hierbei auch oft einem großen Entgegenkommen begegnen — eine Bevorzugung der Bahnen kann jedoch keineswegs stattfinden, da die Bedürfnisse anderer Betriebe, zum Beispiel von Waffen- oder Munitionsfabriken, vielfach als noch dringlicher erachtet werden. Aber wenn auch die Bedürfnisse der Bahnen Deckung finden, so verursacht doch der ganze komplizierte Vorgang eine solche Verzögerung, eine solche Vervielfältigung der Arbeit, daß dies den Betrieb sehr ungünstig beeinflussen muß. Dies um so mehr, als die Bahnverwaltung bei dem gegenwärtigen Personalmangel häufig auch ganz ungelehrte Kräfte verwenden und statt der bisher stets üblichen strengen Rigorosität bei der Aufnahme die Leute sehr häufig gleichsam von der Straße weg aufnehmen muß — ein Umstand, der, nebenbei bemerkt, auch die Häufigkeit der Eisenbahndiebstähle erklärt.

Noch empfindlicher werden die Bahnen durch die jetzige Art der Kohlenregelung berührt, die sicherlich aus allgemeinen Rücksichten unausweichlich war. Aber dadurch, daß die Kohlenzuweisung von einer Zentralstelle aus geschieht (einer Stelle, von der ebenfalls die Dringlichkeit des Bedarfes anderer Betriebe zu berücksichtigen ist), wird die bisherige Kohlenversorgung der Bahnen erheblich erschwert. Denn dadurch sind die innigen geschäftlichen Beziehungen, die seit jeher zwischen den Bahnen einerseits, den Kohlenproduzenten und Kohlenhändlern andererseits bestehen, gestört, und die Bahnen können nicht mehr auf das wichtigste Element ihres Betriebes an allen erforderlichen Stellen mit voller Zuversicht rechnen. Sie leben vielmehr von der Hand in den Mund.

Will man sich daher über die Ursachen der jetzigen Verkehrsnöte ein zuverlässiges und ungeschminftes Bild verschaffen und sich vor jeder Selbsttäuschung hüten, so muß man allen diesen Erscheinungen auf den Grund gehen und sich nicht mit allgemeinen Redensarten, wie Wagennot, Verwaltungsmängel u. dgl. begnügen. Man wird dann finden, daß der Bahnbetrieb mit der gesamten Lage, mit dem Kriege und mit der Kriegswirtschaft innig zusammenhängt, und daß, solange es einen Krieg und eine Kriegswirtschaft gibt, zuweilen vielleicht eine leichte Milderung, keineswegs jedoch eine Beseitigung der Verkehrsnöte denkbar ist. Im Gegenteil, je länger der Krieg dauert, desto größer wird das Uebel werden.

19. I. 1914

13

* (Anbringung von Adreßtafeln an den Gepäckstücken.) Um bei dem in der Weihnachtszeit zu erwartenden stärkeren Gepäckverkehr Beschädigungen und Verschleppungen von Reisegepäck möglichst zu vermeiden, wird dem reisenden Publikum in seinem eigenen Interesse dringend empfohlen, die einzelnen Gepäckstücke vor der Aufgabe mit Täfelchen aus Holz oder Karton zu versehen, auf denen Name und Adresse des Eigentümers sowie die Bestimmungslation deutlich ersichtlich gemacht ist. Solche Täfelchen wären auch im Innern der Gepäckstücke einzulegen. Zur Vermeidung von Missständen wird auch besonders darauf aufmerksam gemacht, daß das Reisegepäck sicher und dauerhaft verpackt sein muß.

* Zulassungskarten für den Weihnachtsverkehr auf den Eisenbahnen. Da die Eisenbahnverwaltung mit der Möglichkeit rechnen muß, daß zum Weihnachtsfest einzelne Züge für die Beförderung der Reisenden nicht ausreichen, wird die Eisenbahnverwaltung von heute ab bei den Zügen, zu denen erfahrungsgemäß ein besonderer Andrang herrscht, besondere gebührenfreie Zulassungskarten ausgegeben, um auf diese Weise eine geordnete Abwicklung des Verkehrs sicher zu stellen. Die Zulassungskarten werden gleichzeitig mit den Fahrkarten nach der Zahl der verfügbaren Plätze ausgegeben. Reisende ohne Zulassungskarten werden nicht durch die Sperre gelassen. Um die glatte Durchführung der Maßnahme zu ermöglichen, wird gleichzeitig von heute ab bis zum 2. Januar die Bestimmung aufgehoben, nach der die Reisenden die Fahrt an einem beliebigen Tage innerhalb der viertägigen Gültigkeitsdauer antreten können. Die Fahrt muß am Tage der Lösung der Fahrkarte angetreten werden. Ein Vorverkauf von Fahrkarten findet also nicht mehr statt. Nur zu den Zügen, die von 12 Uhr nachts bis 6 Uhr morgens abgehen, dürfen Fahrkarten wie auch die Zulassungskarten schon in den letzten vier Stunden, also von 8 Uhr abends des Vortages ab, ausgegeben werden. Eine Ausnahme machen nur die Fahrkarten, die gleichzeitig mit Bettkarten ausgegeben werden. Bei diesen bleibt es bei den bisherigen Bestimmungen. Während der Dauer der Beschränkung des Fahrkartenverkaufs werden Bahnsteigkarten überhaupt nicht mehr ausgegeben.

Diese Anordnung, die in dieser Form von einer der Eisenbahnbehörde nahe stehenden Korrespondenz mitgeteilt wird, kommt reichlich spät und berücksichtigt auch nicht die zahllosen Fälle, wo Fahrkarten bereits gelöst sind, was bis jetzt 8 Tage vorher geschehen konnte. Gestern abend war es nicht mehr möglich festzustellen, ob die Reisenden, die bereits Karten für den Weihnachtsverkehr in Händen haben, noch Zulassungskarten nachfordern müssen.

— (Hebung des Wagenmangels durch tarifariſche Maßnahmen.) Schon vor dem Kriege ſind in Deutschland durch Anwendung mehrerer Hilfsmittel, die letzten Endes darauf hinausgehen, den Verfrächter an der wiſchaftlichen Gebahrung im Bahnbetrieb geldlich zu intereſſieren, ſehr gute Erfahrungen gemacht worden. Darunter haben ſich beſonders die dem Verfrächter für die gute Ausnützung des Ladegewichtes in Form von Frachtnachläſſen zu gebilligten Prämien vollkommen bewährt. Und zwar wird gegenwärtig von den preußiſchen Staatsbahnen bei Verwendung von Wagen mit einem Ladegewicht von 15 bis 20 Tonnen und mehr und Frachtzahlung hierfür die tarifiſmäßige Fracht um folgende Beträge ermäßigt: Auf Entfernungen von 1 bis 24 Kilometer 1 und 1.40 Mark, von 25 bis 52 Kilometer 2 und 2.70 Mark, von 53 Kilometer und mehr 3 bis 4 Mark für den Wagen. Die Wirkung dieſer Maßregel wird aber während des Krieges, wie in der Denſchrift einer deutſchen Handelskammer vor einiger Zeit hervorgehoben wurde, dadurch beeinträchtigt, daß der Frachtnachlaß, der früher dem Verlager ausgezahlt worden iſt, neuerdings dem Frachtzahler angerechnet wird. Dadurch entfällt für den Verlager, ſofern er nicht ſelbſt die Fracht zahlt, das Intereſſe an der vollen Ausnützung des Ladegewichtes eines großen Wagens. Eine erhöhte Bedeutung hat dieſe Aenderung dadurch gewonnen, daß von der Reichsgetreideſtelle und den Kommunalverbänden, die Selbſtverſorger ſind, die unfrantierte Verladung des Getreides vorgeschrieben wird. Es hat ſich inſolge deſſen bereits gezeigt, daß eine geringere Anzahl großer Wagen als früher beansprucht wird. Zwar hat ſich die Reichsgetreideſtelle erboten, die Vergütung dem Verlager zu erſtatten; die Kommunalverbände wollen ſich aber nicht dazu bereit erklären. Die Kammer hat daher vorgeschlagen, die Vergütung um 50 Prozent zu erhöhen und ſie wieder, wie früher, dem Verlager auszubahlen.

21./XII. 1918

16

Ein großes Bahn- und Wasserstraßenbauprogramm Ungarns.**Ausgiebige Beschäftigung der heimkehrenden Krieger.**

Budapest, 20. Dezember.

Staatssekretär im Handelsministerium Elemer Santos sagte einem Interviewer des „Pesti Naplo“: Im Handelsministerium ist man mit der Ausarbeitung umfassender Projekte beschäftigt, durch deren Verwirklichung man den heimkehrenden Soldaten Beschäftigung sichern will. Es werden namentlich große Flußregulierungen und Kanalisierungen vorgenommen werden. Der Plan für den Donau-Heiß-Kanal ist vollständig fertig. Für Staatsbahnbauten sind zwei Milliarden veranschlagt. In erster Reihe steht der Bau der Budapester Bahnhöfe, mit dem schon in den nächsten Tagen begonnen werden soll. Auch sollen die Hauptlinien doppelgleisig gebaut werden.

Man könnte Ungarn um seine Regsamkeit beneiden. Bei uns in Oesterreich ist es noch recht still, was derlei Pläne betrifft. Auch unsere Braven werden heimkehren — hoffentlich recht bald — und auch Wien braucht menschenwürdige Bahnhöfe; der Donau-Ober-Kanal hält weiter seinen Dornröschenschlaf. Franz-Jesekbahnstrecken sind eingeleistigt, wie seinerzeit als die ersten Züge fuhren, aber bei uns im guten alten Oesterreich, da hat noch kein Sektionschef ein ähnliches erfreuliches Geheimnis der Bevölkerung zu verraten, wie jenseits der Leitha der regsame Herr v. Santos.

21. XII. 1917

17

Die Weihnachtsreise mit Hindernissen.

Wie berichtet, ist die Fahrkartenausgabe von gestern an bis zum 2. Jänner 1918 nur auf das geringste Maß eingeschränkt. Die Karten sind erst eine Stunde vor Abgang des betreffenden Zuges am Personenschalter erhältlich. Die Wirkung dieser mit Rücksicht auf die außerordentliche Inanspruchnahme der Bahnen zur Weihnachtszeit getroffene Maßregel kam bei einem Rundgang durch die Wiener Bahnhöfe beobachtet werden. Erreicht man mit einem Wagen der überfüllten Straßenbahn mitgehoßt den Südbahnhof, so verirrt beim Eintritt in die große Halle ein Dasten, Drängen und Schieben. Die Stimmen der zahllosen Menschen schwellen zum Lärm an. Dazwischen militärische Kommandos — und so hat man anfangs Mühe, sich in dem sonst wohlbekannten Raum zurechtzufinden. Eine große Tafel mit der Aufschrift „Kein Durchgang“ zeigt an, daß der vielbenützte Weg, der vom Waidnergraben zur Abfahrtsstele des Bahnhofes führte, nun abgesperrt ist. Das ist die erste augenfällige Maßnahme gegen den Andrang. In dem großen Stiegenaufgang stehen Militärposten, die den Umlaufschein jeder Militärperson prüfen. Die für jetzt besonders charakteristischen Vorgänge spielen sich aber vor dem Kassenschalter ab. Von dem Schalter, dessen Fenster noch mit grünem Tuch verhängt, also gesperrt ist, stehen sich in Zweierreihen geordnet die auf die Kartenausgabe Wartenden, einem Riesenwurm ähnlich, bis zum Haupteingangstor. Eine oberflächliche Schätzung ergibt, daß um 4 Uhr nachmittags schon auf die Kartenausgabe für den nach 6 Uhr abgehenden Schnellzug bereits mehr als vierhundert Personen warten, und nun müssen sie sich erst mehr als eine Stunde gedulden, ehe der Schalter überhaupt geöffnet wird. Und dann werden, wie man uns mitteilt, bloß dreißig bis vierzig Personen Karten ausgefolgt. Für den betreffenden Zug ist eben nur ein Waggon zur Benützung der Zivilreisenden bereitgestellt, alle andern Waggons sind für die Soldaten bestimmt, die zu Tausenden die Wartehalle und die Restauration füllen und auf dem Bahnsteig stehen.

Wer keine Karte erhält, ist genötigt, in der gleichen Art die nächste Kartenausgabe abzuwarten. Manche, aber nur wenige, geben den Reiseplan auf; die Mehrzahl aber wartet wirklich, wartet weiter noch drei Stunden lang. Ein solches Maß von Geduld wäre nun bewundernswert, wenn die Zeitvergeudung nicht in gar manchen Fällen, wo die Reise nicht so notwendig ist, einfach ärgerlich wäre. Dazu die Kinder, die mit ihren Angehörigen in der Menge eingeteilt dastehen, so daß man mit ihnen Mitleid empfinden muß. Das „Anstellen“ um notwendige Lebensmittel hat bei der Mehrheit der Wiener Bevölkerung zu einem Training geführt, das nun aber bei dem Warten auf eine Fahrkarte und der Aussicht, im überfüllten Eisenbahnwagen weiter stehen zu müssen, seine Höchstleistung erreicht.

Man wird nicht ohne Interesse erfahren, daß gestern bereits um 4 Uhr morgens hunderte Menschen vor dem gesperrten Portal der Südbahn standen, die auf den Einlaß harpiten und beim Öffnen stürmisch in die Halle eindringen. Aber noch staunenswerter ist, daß unter den um 4 Uhr nachmittags vor dem Schalter „Angestellten“ mehrere Personen sich befanden, die um 4 Uhr morgens vor dem gleichen Kassenschalter standen. Von diesen Leuten kann man gewiß sagen, daß sie „reisefreudig“ sind. Seit gestern ist auch auf Anordnung des Bahnhofskommandos die Ausgabe von Bahnsteigkarten für Begleitpersonen eingestellt.

Am Südbahnhof spielten sich gestern von den ersten Frühstunden an bis mittags die gleichen Szenen ab. Um den riesigen Andrang Einhalt zu tun, wurde die Abfahrtsstele des Bahnhofes abgesperrt und die Zivilpersonen konnten nur bei dem Haupteingang in die Halle eintreten, in der Militär und Polizei den Verkehr regelt. Ähnlich ist auch der Andrang am Westbahnhof, und auf dem Nordbahnhof hat die Verfügung der beschränkten Fahrkartenausgabe eine ähnliche Wirkung hervorgerufen. Für die nächsten Tage müssen noch strengere Maßnahmen getroffen werden, wenn das Publikum nicht selbst zur Einsicht gelangt, daß heuer die Weihnachtsreisen fast unmöglich sind.

Von der Direktion der k. k. österreichischen Staatsbahnen wird mitgeteilt: Infolge der großen Inanspruchnahme der Linien der österreichischen Eisenbahnen durch die Beförderung von beurlaubten Militärpersonen zur Weihnachtszeit wird nur ein sehr geringer Teil der Plätze in den Personen führenden Zügen dem reisenden Zivilpublikum zur Verfügung gestellt werden können.

Es wird daher unter Beziehung auf die bereits erfolgten Verlautbarungen neuerdings angelegentlich empfohlen, Fahrten während der Weihnachtszeit nur in den allerdringendsten und tatsächlich unaufschiebbaren Fällen zu unternehmen, da selbst Reisenden, die im Besitz von Fahrkarten sind, keine Sicherheit für ihre Beförderung geboten werden kann.

22./XII. 1917

Die Ursachen der Verkehrsschwierigkeiten.

Die durch die bekannte Absage der Zentraltransportleitung herbeigeführte Verteilung der jüngsten Wiener Ernährungskonferenz hat zur Folge gehabt, daß sich die Öffentlichkeit neuerdings wieder eingehender mit der Frage beschäftigte, auf welche Ursachen eigentlich die ungleichmäßige Waggonbeistellung zurückzuführen ist und inwieweit die Transportschwierigkeiten durch geeignete Verfügungen der Zentraltransportleitung sich beseitigen oder doch wenigstens mildern ließen. Wie uns hierzu von informierter Seite mitgeteilt wird, entstehen die bekannten Transportschwierigkeiten darum, weil auch jetzt noch trotz aller Beschwerden in zahlreichen Stationen die bereits entladene Waggon oft viele Wochen zurückgehalten werden, nur damit sie bei Bedarf sofort bereitstehen. In anderen Fällen wieder werden Waggon erst dann entladen, wenn der Besteller des Transportgutes die Zeit für gekommen hält, um seine Ware abzunehmen. So stand zum Beispiel auf der Strecke nach Burkersdorf eine Anzahl Waggon fast ein ganzes Jahr lang mit einer größeren Kuchholzlading, die für einen an das Alerat liefernden Großbetrieb in Steyr bestimmt war. Der Betrieb weigerte sich jedoch, zur Entladung zu schreiten, da er mit dem Material überreichlich versehen war. Solche Fälle bilden aber keineswegs eine Ausnahme, sondern sie sind vielmehr die Regel. In bahnamtlichen Kreisen kennt man diese Mißstände; doch sind die Bahnmorgane auf den Stationen zumeist machtlos, wenn es sich um die beschleunigte Freimachung von Waggon handelt, die an Betriebsstätten der Kriegswirtschaft adressiert sind. In dieser Hinsicht Wandel zu schaffen, wäre eben Sache der Zentraltransportleitung.

23. XII. 1914

19

[Die Rentabilität des elektrischen Vollbahnbetriebes.] Aus Fachkreisen erhalten wir über die wichtige Frage der Rentabilität des elektrischen Vollbahnbetriebes folgende Darstellung: Die Ansichten über die Rentabilität des elektrischen Vollbahnbetriebes mußten infolge des Krieges gründlich überprüft werden. Gegenüber der Frage, ob die zur Erlangung der elektrischen Betriebskraft ausbaufähigen heimischen Wasserkräfte auch vom wirtschaftlichen Standpunkte ausbaufähig sind, wird jetzt ein ganz anderer Standpunkt eingenommen als vor dem Kriege. Während es vordem selbst in den fern von den Kohlenrevieren gelegenen Gebieten für zweckmäßig gehalten wurde, Kohle zu verwenden, weil die Kohle billiger war und die Ausnützung der Wasserkräfte teuer zu stehen gekommen ist, wird voraussichtlich in Zukunft die Wasserkraft billig und die Kohle teuer sein. Ist doch auch weiter leider mit einem fortwährenden Anziehen der ohnehin schon hohen Kohlenpreise zu rechnen, nicht nur wegen der andauernden Steigerung der Löhne und der Kosten aller bei der Kohलगewinnung nötigen Hilfsmittel, sondern weil auch eine empfindliche Kohlensteuer bereits angekündigt wurde. Werden nun die zukünftigen Grundlagen der Preiskalkulation für die aus der Kohle gewonnene Energie mit der aus den Wasserkräften erzielbaren verglichen, so ergibt sich, daß sich die Ausgaben für die Wasserkräftnutzung vorwiegend aus den Aufwendungen für die Verzinsung und Tilgung des beim Baue der Wasserkraftanlage investierten Kapitals ergeben und zum geringeren Teil die laufenden Betriebskosten umfassen. Das Betriebspersonal einer Wasserkraftanlage ist nämlich nicht groß, es handelt sich nur um eine geringe Anzahl von Personen, so daß deren Arbeitslöhne den Strompreis kaum beeinflussen. Es bleiben mithin nur noch jene Hilfsmittel für den Betrieb (wie Schmieröl u. dgl.) zu berücksichtigen, deren Kosten bei dem verhältnismäßig geringen Verbrauch für die Preisbildung der Energie nicht ausschlaggebend sind. Der Wert des Grundbesitzes, auf dem die Wasserkraftanlage erbaut ist, steht keineswegs in einer Reihe mit dem ständigen steigenden Werte der Kohlenpreise; eine Eschöpfung der Wertsteigerung wasserrechtlicher Konzessionen läßt sich aber hintanhalten. Die Kosten der Kohlenenergie sind somit schwankend und weisen fortwährend eine steigende Tendenz auf, während dem gegenüber die Auslagen für die Wasserkräftenergie nahezu stabil bleiben. Diese auf allgemeinen Grundsätzen beruhende Kalkulation wird noch durch besondere Erwägungen unterlegt. Eine ausgiebige Wasserkräftnutzung würde viele Kohlentransporte von Osten nach Westen und von Norden nach Süden überflüssig machen und infolgedessen den großen Kohlenverbrauch der Bahnen erheblich herabsetzen. Außerdem würde dadurch ein großer Teil des hierfür sonst erforderlichen Frachtraumes frei werden. Denn eine Tonne Kohlen für eine Wasserkräft entspricht ungefähr 3000 bis 8000 Kilogramm Kohlen, je nachdem die Kraftquelle in täglich zehnstündigem oder ununterbrochenem Betrieb steht. Die Anzahl der durch den Wegfall der Kohlenförderung freiwerdenden Wagen richtet sich auch nach der jeweils in Betracht kommenden Beförderungslänge. Doch wird mit Recht angenommen, daß durchschnittlich je hundert Herdetrakte ausgebauter Wasserkräft etwa zwei Wagen Kohle entsprechen, die dann für andere Zwecke verwendet werden könnten. Die Ersparnis im Verbrauch einheimischer Kohle wird es uns ermöglichen, den Ueberschuß im Auslande behufs Verbesserung unserer Währung zu günstigen Bedingungen abzusetzen. Umgekehrt werden wir auf die Einfuhr ausländischer Kohle größtenteils verzichten können. Viele Hunderte von Millionen Kronen, die über die Grenzen des Reiches flossen, werden sonach im Lande verbleiben. Im besonderen wird es möglich sein, hochwertige einheimische Kohle für die Versorgung der Schifffahrt bereitzustellen, so daß die Einfuhr englischer Qualitätskohle für die Abtachten entbehrlich werden dürfte. Aus alledem ergibt sich, daß der kritische Strompreis, das ist der Preis für die Stromerzeugung, bei dem — unter genauer Berücksichtigung aller durch die Umwandlung des Dampflokomotivbetriebes auf den elektrischen Betrieb verursachten Mehr- und Minderausgaben — für beide Betriebsarten Kostengleichheit besteht, infolge des Krieges ein ganz anderer geworden ist. Die Staatsbahnverwaltung hat für die Elektrifizierung ihres Vollbahnbetriebes, trotzdem dies, wie dargelegt, vordem nicht lohnend erschien, eine solche Fülle wertvoller Vorarbeiten geleistet, daß die jüngste Weltkriege hierüber überflüssig gewirkt hat. In Zukunft wird auch dieses Bedenken wegzallen. Eine Unrentabilität des Unternehmens ist nicht mehr zu befürchten. Der elektrische Vollbahnbetrieb wird vielmehr die Ertragsfähigkeit der Staatsbahnen sichern können und überdies in hohem Maße der heimischen Volkswirtschaft dienen.

28./III. 1917

Die schweren Folgen unserer Eisenbahnwagennot. Man schreibt uns: Eine der Folgen der langen Kriegsdauer ist der Eintritt eines erschreckenden Mangels an Eisenbahnwagen. Einen Vorgesmack der bitteren Folgen dieser Erscheinung haben wir ja alle schon bekommen, und jeder, der zähneklappernd in seiner Wohnung oder Kanzlei sitzt und dabei weder Lust noch Kraft zur ruhigen Arbeit finden kann, hat zweifellos sogar schon ein sehr tiefes Verständnis für die wichtige Frage, Die Stimmen, welche behaupten, daß auf dem Gebiete der Wagenbeschaffung und Wagenausnützung lange nicht alles geschehe, was geschehen könne, wollen nicht verstummen. Wenn heute vielleicht an die 30.000 beschädigte oder revisionsfähige Wagen in Oesterreich herumstehen, das ist wohl 10 v. H. des ganzen Wagenparkes, so gibt es für eine solche Erscheinung einfach gar keine Entschuldigung, und wenn jemand etwa gar mit Paragraphen oder anderen Bestimmungen daherkommt oder wenn der Einwand erhoben wird, wir hätten kein Eisen oder das nicht und das nicht, dann läge darin eine Anklage gegen die verantwortlichen Stellen, welche die Form über die Sache stellen oder es nicht verstehen, vom Wichtigsten das Allerwichtigste herauszugreifen. Bei Beginn des Krieges hat sich unsere ganze Industrie mit bewundernswertem Geschick auf die vollständig neuen Bedürfnisse der Zeit eingestellt, sollte sich denn hier nicht eine ähnliche Erscheinung wiederholen können, wo es gilt, 30.000 Eisenbahnwagen wieder in den Dienst unseres Wirtschaftslebens zu stellen und so einen wirtschaftlichen und damit auch militärischen Krach zu verhüten? 30.000 Wagen sind 405.000 Tonnen oder, eine sechstägige Wagenlaufzeit gerechnet, 67.500 Tonnen täglich. Damit läßt sich spielend die Kohle des ganzen Nordwestböhmischen Braunkohlengebietes (Falkenau, Elbogen, Komotau, Brüx und Tepliz) verfrachten und jede Wagenschwierigkeit beseitigen. Es ist klar, daß diese gedachten 30.000 Wagen sich nicht über Nacht und zur Gänze wieder in Betrieb bringen lassen. Aber es ist auch klar, daß unserer Verwaltung nicht nur eine hochernste, sondern auch eine sehr dankbare Aufgabe winkt.

Reisequalen.

Man schreibt uns:

In den Zeiten, als es noch keinen Weltkrieg gab, lebten noch Leute, für die das Reisen ein Vergnügen bedeutete. Heute gibt es solche Schwärmer nicht mehr. Die ganze Sorte ist ein Opfer des Weltkrieges geworden, wurde durch ihn vollständig ausgerottet. Heute gibt es keinen einzigen Menschen mehr, der eine Fahrt mit der Bahn nicht als ärgste Verschärfung der Kriegsnot und als eine der schauerhaften Menschenqualereien ansehen würde. Das Gerücht, daß im Jänner der Personenverkehr gänzlich eingestellt werden würde, so daß die völlige Unterbindung jeglicher Reisemöglichkeit auch den zwingendsten Reisegrund unwirksam machen werde, hat bei vielen ein befreiendes Aufatmen und ein ehrliches „Gott sei Dank!“ ausgelöst. Leider ist diese Verfügung nicht schon rechtzeitig, d. i. etwa Anfang Dezember, auch für die Weihnachtszeit erlassen worden, denn ein allgemeines Reiseverbot hätte die Betroffenen viel weniger erbittert, als die Szenen, die jetzt infolge des ungeheueren Andranges auf allen Bahnhöfen erlebt werden. Daß die Bahnen in diesem Jahr dem Weihnachtsverkehr absolut nicht gewachsen sein werden, hätten die betreffenden Behörden wissen können, da ja schon seit Monaten Waggonmangel, Kohlenmangel und Organisationsmangel im Verein mit den natürlichen Kriegsfolgen Verkehrsstände geschaffen haben, die man schwer mit dem richtigen Namen zu bezeichnen imstande ist. Selbst von den Ausgangsstationen gehen schon seit langem die Züge meist mit großen Verspätungen ab und die in Wien ankommenden Züge haben Verspätungen bis zu sechs Stunden und noch mehr. Das Kursbuch ist längst ein Märchenbuch geworden. Es war einmal. Heute sind drei Viertel der Züge von Haus aus gestrichen und wer darauf vertraut, mit einem der noch verbliebenen Züge fahren zu können hat häufig auf Sand gebaut. Dies erjahren z. B. Hunderte von Reisenden, die sich am 19. Dezember im Westbahnhofe drängten, um noch vor Beginn des eigentlichen Weihnachtsverkehrs den fahrplanmäßigen um 10 Uhr 35 Minuten abgehenden Personenzug zu benützen. Es war der letzte Tag, an dem noch Fahrkarten im Vorverkauf ausgegeben wurden, und zu denjenigen, die sich solche hatten besorgen können, kamen noch die Kolonnen, die sich vor den Schaltern angeammelt hatten und von denen die ersten schon Stunden vor der Abfahrtszeit eingetroffen waren, um sich eine Fahrkarte zu sichern. Alles dies drängte sich dann an den von der Wartehalle und den Wartesälen auf den Perron führenden Ausgängen und presste immer stärker gegen die Türen je weiter der Zeiger über die fahrplanmäßige Abfahrtszeit des Zuges hinaus vorrückte. Einigen Wenigen glückte es, mit den Reisenden des früher abgehenden Schnellzuges auf den Perron zu gelangen, aber als der Schnellzug mit einstündiger Verspätung endlich abging — er hatte die Ankunft des gleichfalls verspäteten Budapest-Schnellzuges abgewartet — erschien eine Militärpatrouille und säuberte den Perron von den widerrechtlich dahin gekommenen. Die Schadenfreude der an den Perrontüren sich drängenden und stoßenden Menschenherde über das Warten der militärischen Gerechtigkeit war aber nicht von langer Dauer, denn als der Zug endlich bereitstand, wurde zuerst das Militär auf den Perron gelassen, das zuerst den für dasselbe bestimmten vorderen Teil des Zuges, dann aber, da dieser bei weitem nicht ausreichte, auch den rückwärtigen Teil besetzte. Und als nun das allgemeine Publikum daran kommen sollte, erschien der diensthabende Beamte mit dem Bahnhofsoffizier in den Wartesälen und verkündete, daß insgesamt „höchstens fünfzig Personen“ einsteigen dürfen, da nicht mehr Platz vorhanden sei. Daß sich der seit Stunden harrenden Menge bei dieser Eröffnung eine große Erregung bemächtigte, ist wohl begreiflich. Denn der Zug war kein Militärzug und unter den Soldaten, die auf Anordnung des diensthabenden Offiziers fast den ganzen Zug besetzt hatten, waren durchaus nicht nur Fronturlauber.

Im Heeresausschuß der ungarischen Delegation hat Kriegsminister v. Stöger-Steiner eben erst auf eine bezügliche Beschwerde erklärt, daß künftighin wohl die sogenannten militärischen U-Züge (Uchabzüge) auch von den Vertretern und Funktionären der Zivilbehörden nach Zutunlichkeit benützt werden können und daß es auch im allgemeinen den Reisenden gestattet sein soll, in den für Militärpersonen bestimmten Abteilen, falls es dort leere Plätze gibt, Platz zu nehmen, während in Zukunft Militärpersonen, die dem bürgerlichen Verkehr zur Verfügung gestellten Züge nur in dringenden Fällen benützen dürfen. Auch eine Vermehrung der Personenzüge stellt der Minister in Aussicht. Hoffentlich werden wenigstens diese Zusicherungen auch tatsächlich in ihrer Gänze verwirklicht, u. zw. nicht nur in Ungarn, sondern auch in Oesterreich.

Mit dem Kampf um den Zutritt zum Perron und um einen Platz in dem überfüllten Zuge hat jedoch der Leidensweg des Reisenden erst begonnen. Die Waggons der meisten Züge sind in der Regel weder geheizt noch beleuchtet und wenn man bei Nachtfahrten ungefährdet und ohne Gefährdung der auf dem Gange herumliegenden und hockenden Personen den Waggon verlassen will, muß man entweder Akrobat sein oder eine elektrische Taschenlampe oder Kerze mitführen. Daß die herrschende Finsternis für das so glänzend florierende Geschäft der Eisenbahnindustrie die beste Gelegenheit bietet, ist selbstverständlich, und wer bei Nacht fahren muß, möge auf seine Taschen und sein Gepäck besonders gut achten. Eine recht unerwünschte Butat zu den zahllosen

Widerwärtigkeiten einer Eisenbahnfahrt in der jetzigen Zeit bilden die Rückfälle, die mit allen möglichen Sachen vollgepfropft den Rücken ihrer Träger um einen halben Meter nach rückwärts verlängern, worauf diese aber, wenn sie sich durch den Anäuel der anderen Mitreisenden durchdrängen, in der Regel gar keine Rücksicht nehmen. Rückstoß und Rücksicht scheinen einander auszuschließen. Auch Koffer von gigantischer Größe in den Personenebeneis und auf den Gängen zählen nicht zu den erfreulichsten Erscheinungen.

Der Weihnachtsverkehr hat alle Widerwärtigkeiten des heutigen Reisens aufs höchste gesteigert, und wer in diesen Tagen eine Reise tun muß, der kann, zu Hause angekommen, wenig Erfreuliches erzählen. Die meisten erjenigen, die sich mit der Absicht, weggufahren, auf den Bahnhof begeben, müssen allerdings nach stundenlangem Warten und Drängen unverrichteter Dinge umkehren, und, je früher sie sich dazu entschließen, um so mehr Mühe und Ärger ersparen sie sich. Am besten ist es unter den heutigen Verhältnissen, alle Reisepläne bleiben zu lassen. Damit erspart man sich Erkältungen, Verleiden und blaue Flecke.

Stürmische Vorgänge auf den Bahnhöfen.

Die wiederholten Erklärungen der staatlichen Eisenbahnverwaltung, die eindringlich von geplanten Weihnachtsreisen abrieten, da das Verkehrsmaterial zu sehr in Anspruch genommen sei, scheinen vergeblich gewesen zu sein. Bekanntlich wurden in der letzten Zeit an Zivilreisende Fahrkarten nur noch in sehr beschränkter Zahl ausgegeben und dabei keine Sicherheit mehr gegeben, daß der Inhaber der Karte mit derselben auch die Reise werde antreten können. Trotzdem mehrte sich aber der Andrang des Publikums an den Kassen von Tag zu Tag mehr, so daß es zuletzt nebst andern Maßregeln da und dort sogar zur gelegentlichen Eskimierung des Fahrkartenverkaufs kam. Alle schlimmen Erfahrungen wurden jedoch durch die Vorgänge am gestrigen Sonntag überboten. Schon im Laufe der Nacht hatten sich — trotz der eifrigen Kälte — vor den längst noch geschlossenen Eingängen, namentlich vor dem Süd- und Ostbahnhof, Hunderte von Menschen angesammelt, um die Eröffnung der Kassen zu den in den ersten Frühstunden abgehenden Zügen abzuwarten. Die Pörschen der Wachen, daß doch zu jedem Zuge höchstens 40 Fahrkarten ausgegeben würden, blieben fruchtlos. Mit Stöckern, Gepäckstücken, Knütteln karrte die Menge aus. Auf der Südbahn stürmte alles bei Öffnung des Haupttores in geradezu lebensgefährlichem Gedränge in die Halle hinein, und suchte sich den Zutritt zu den Schaltern zu erkämpfen. Viele stolperten im Gedränge über die auf dem Fußboden liegenden Gepäckstücke. In den Hallen sah man zahlreiche Soldaten, Umländer, von denen viele bereits vergebens einen Tag lang und darüber auf den Zug warteten, der sie in ihre Heimat befördern sollte. Diese Soldaten haben meist einen nur kurz bemessenen Urlaub, den sie, vielleicht von der Front kommend, nach langer Zeit wieder bei ihren Angehörigen verbringen wollen, und sind nun infolge dieser unerhörten Verkehrsverhältnisse gezwungen, Tag und Nacht in vergeblichem Harren auf einem Bahnhof zu verbringen.

Der große Wartesaal des Südbahnhofes machte dann auch gestern den Eindruck eines Bivouaks. Zwischen Koffern, Knütteln, Eßschalen lagerten auf ihren Mänteln hingestreckt die Mannschaftepersonen. Der Boden bot mit den zertretenen Schneemassen, weggeworfenen Speiseresten, Ueberbleibseln von Zigaretten und Papierstücken einen Anblick, der sich nicht schildern läßt. Dazu herrschte ein Qualm und Rauch, der den Atem behinderte und die Aussicht benahm. Bei alledem war es merkwürdig, daß doch nur Wenige sich zum Verzicht auf die geplante Reise entschlossen. Die Mehrzahl wollte nicht weichen, und mit Entsetzen bemerkte man auch Kinder. Erst als Militär und Polizei einschritt und die Abperrvorschriften, die bis dahin nur für den Bahnsteig galten, auch auf die Bahnhofshalle ausgedehnt wurden, wichen die Leute. Nur durch ein von Militär gebildetes Spalier war von da ab der Eintritt in das Bahnhofsgebäude möglich.

Natürlich wurden diejenigen, die bis auf den Bahnsteig gelangten, beneidet. Allein, auch sie waren damit noch lange nicht am Ziele ihrer Wünsche, denn sie fanden die an der Rangierstelle aneinandergeschobenen Zugsgarnituren schon beim Einfahren in die Halle bereits mit Fahrgästen so dicht gefüllt und sogar die Trittbretter und Waggontreppen besetzt, daß nun erst recht Kämpfe um einen Platz entbrannten. Die in den Waggons Besindlichen verwehrten den frisch auf den Perron gelangten den Eintritt in die Coupés, und so entsand sich die Empörung der letzteren in der heftigsten Weise, wobei es, den auch zu Austritten mit dem überdies noch wahrhaft überangestregten Dienstpersonal kam.

Ähnlich wie am Südbahnhof waren, wie erwähnt, die Vorgänge am Ostbahnhof. Auch hier ein lebensgefährliches Gedränge, stürmische Austritte und Abperrungen; und dergleichen auf den andern Wiener Bahnhöfen sowie sogar auf der Station der Lokalbahn Wien-Preßburg nächst dem Hauptzollamt. Auch hier konnte nur der allergeringste Teil des andrängenden Publikums befördert werden.

Heute war, wie aus von einigen Bahnhöfen mitgeteilt wird, der Andrang in den Morgenstunden doch weniger stürmisch. Ob also das Reisefieber denn doch, wie es zu wünschen wäre, nachgelassen oder ob am Ende der heutige Weihnachtsabend doch noch neue Menschenmassen in die Bahnhöfe hallen bringen wird, läßt sich in diesem Augenblicke nicht sagen.

Reisignal.

Wiederholt erging in den letzten Monaten von amtlicher Seite die Aufforderung an die Bevölkerung, unnötige Reisen zu unterlassen. Eindringlicher als diese offiziellen Warnungen sprechen jedoch die Tatsachen, mit denen heutzutage jeder, der eine Reise unternimmt, zu rechnen hat, und eben diese Tatsachen machen das Reisen derzeit zu einer wirklichen Qual. Daß man im Nahverkehr die zurückzulegende Strecke stehend im ungeheizten Seitengang des überfüllten Waggons verbringen oder daß man sich gar mit einem Stehplatz auf der äußeren Plattform des Wagens begnügen muß, erscheint noch als das geringste Uebel, denn Tag für Tag müssen viele hunderte Reisefreudige, die infolge der beschränkten Kartenausgabe überhaupt nicht abreisen können, vom Bahnhof aus wieder den Heimweg antreten. Führt man Gepäck mit sich, dann muß man damit rechnen, daß man bestohlen wird. Die Veranbarung von Bahn- und Postkarten steht jetzt auf der Tagesordnung. Schier unüberwindlich erscheinen die Schwierigkeiten, die noch immer den Reisenden bei Fahrten nach Deutschland oder gar in das neutrale Ausland bei der Passbeschaffung bereitet werden. Jeder Beschreibung jedoch spotten die Wahrnehmungen, die man bei einer Ankunft in Wien zu früher Morgenstunde machen muß. Die in der Umgebung der Bahnhöfe gelegenen Kaffeehäuser ebenso wie die Bahnhofrestaurants sind ausnahmslos bis 6 Uhr früh gesperrt. Täglich kann man gegen 4 Uhr früh nach dem Eintreffen des Nachtzuges aus Böhmen vor dem Franz Josefs-Bahnhof wahre Elendsbilder sehen. Hunderte von Reisenden, franke Soldaten, bevackte Ur-lauber, Frauen mit schweren Körben und bleiche, übermüdete Kinder, fast alle vor Kälte zitternd, strömen aus der großen Halle hinaus auf den weiten Platz. Wer nicht mit seinem Gepäck zu Fuß sein Ziel erreichen will, muß warten, denn die Straßenbahn verkehrt erst ab 1/6 Uhr. Pferdefuhrwerk ist meist überhaupt nicht vorhanden oder aber der Kutscher fordert einen Fuhrlohn, den sich nur die wenigsten leisten können. Was aber von der Franz Josefsbahn gilt, macht sich in wimmelnd noch drastischeren Formen auf jenen Bahnen fühlbar, die dem Kriegsverkehr dienen.

Der Eisenbahnverkehr im Kriege.

Unterredung mit dem Eisenbahnminister.

Eisenbahnminister Dr. Karl Freiherr v. Vanhans hat die Liebenswürdigkeit, einen unserer Mitarbeiter zu empfangen und sich folgendermaßen über den gegenwärtigen Bahnverkehr zu äußern:

In welch hohem Maße die Allgemeinheit und jeder Einzelne von der Leistungsfähigkeit und von den wirklichen Leistungen der Verkehrsmittel, vor allem der Eisenbahnen, abhängig sind, wird uns erst jetzt mit vollkommener Deutlichkeit offenbar. Wir alle empfinden an dem zeitweiligen Ausbleiben oder der verspäteten Lieferung des Brotes oder der Bündchen, der Briefe, der Kohle und unzähliger anderer Gegenstände, daß unsere Lebensführung ganz und gar auf die richtige Funktion der Eisenbahnen zugeschnitten ist. Daß diese derzeit den an sie gestellten Forderungen nicht voll genügen, sehen daher alle. Wenige sind sich jedoch über die Ursachen dieser Unzulänglichkeit durchaus im Klaren.

Wenn beispielsweise des öfteren darauf hingewiesen wurde, daß seit Kriegsbeginn erhebliche bauliche Ausgestaltungen (Stationserweiterungen, Gleisverdopplungen, Wiener Umfahranlagen, Werkstättenbauten usw.) auf dem Staatsbahnnetz durchgeführt, ungefähr 50.000 Wagen und mehr als 1000 Lokomotiven bestellt und größtenteils auch schon übernommen worden sind, so wird darauf zuweilen eingewendet: „Warum ist dies nicht schon vor dem Kriege geschehen?“ Dies wäre vielleicht der Fall gewesen, wenn der Vorwurf unserer Feinde, wir hätten den Krieg jahrelang vorbereitet, Berechtigung hätte. Dem ist aber bekanntlich nicht so. Außerdem war früher die ganze Welt von der kurzen Dauer eines etwaigen Krieges überzeugt. Bei einem raschen Verlauf des Krieges hätten auch unsere Eisenbahnen ihre Aufgaben bis zum Schlusse tadellos erfüllt. Beweis dessen, daß die Schwierigkeiten im Verkehr erst im vierten Kriegswinter den jetzigen hohen Grad erreicht haben. Eine weitergehende Versorgung für den Krieg hätte aber auch mit unüberwindlichen finanziellen Hindernissen zu rechnen gehabt, zumal es ja auch nicht angeht, Investitionen fester erreichbaren Höchstforderungen anzupassen.

Bei Beurteilung der Verkehrslage wird des weiteren häufig übersehen, daß der Krieg nicht nur den Transport der Truppen, der Pferde, des Kriegsgerätes, der Munition und aller Verpflegungsartikel an die Fronten und die Rückbeförderung von Verwundeten, Kranken, Gefangenen und Urlaubern, von Ausbesserungs-

arbeiten usw. zu bewerkstelligen hat, sondern auch die Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln, Kohle, Holz, etc. zu gewährleisten. Die Eisenbahnen sind also nicht nur für den Krieg, sondern auch für den Frieden von größter Bedeutung. In der Zeit des Friedens sind die Eisenbahnen für den Transport von Waren und Passagieren in Anspruch genommen. Im Krieg sind sie für den Transport von Truppen, Munition, etc. in Anspruch genommen. Die Eisenbahnen sind also in jedem Falle von größter Bedeutung.

wenden sich alle Augen auf die Verkehrsanstalten als die „Schuldigen“!

In sehr empfindlicher Weise wird jetzt die Kohlennot fühlbar, die, wie so vieles andere, ebenfalls kurzer Hand den Eisenbahnen angelastet wird, weil sie selber, wie man meint, zuviel Kohle verbrauchen und zu wenig Wagen für die Kohlentransporte beistellen. Die starke Inanspruchnahme des rollenden Materials, die schlechte Beschaffenheit der Schmiermittel, die infolge Überanstrengung, minderer Pflege, ungeeigneter Baustoffe (Kupfermangel, Zinnmangel usw.) und infolge der schlechten Beschaffenheit der Kohle verringerte Zugkraft der Lokomotiven usw. erhöhen freilich den Kohlenverbrauch für die beförderte Gewichtseinheit. Aber dieser Mehrverbrauch fällt kaum ins Gewicht; schlimmer ist die Steigerung des Verbrauches infolge der Erhöhung der Gesamtverkehrsleistung. Auch unzulängliche Wagenbeistellung ist keine Konstitutursache des Kohlenmangels. Denn nach den veröffentlichten Wagenbeistellungsausweisen sind heuer im Herbst nicht weniger Wagen beigestellt worden als im Jahre 1916. Wenn trotzdem die Kohlennot heuer ärger ist, so ist dies auch auf die Verringerung in der Einfuhr deutscher Kohle und auf den Mangel an Lagern bei den Verbrauchern zurückzuführen.

Im Personenverkehr liegt die Wurzel des Übels darin, daß noch immer zahllose überflüssige Reisen unternommen werden. Die stehentlichen Witten aller Eisenbahnverwaltungen um freiwillige Einschränkung des Reiseverkehrs sind vergebens!

Aus allem ergibt sich, daß es höchst unzutreffend wäre, von einer Verkehrskrise zu sprechen. Die Eisenbahnen und die Eisenbahnbehörden können vielmehr den an sie gestellten Anforderungen in der jetzigen schwierigsten Zeit des Jahres aus den gleichen Gründen nicht voll nachkommen, aus denen auch viele andere Anstalten und Betriebe infolge des Krieges, teilweise oder ganz, vorübergehend oder dauernd, gekürzt werden.

Die österreichischen Eisenbahnen haben seit jeher die schwere Kunst verstanden, mit nicht voll ausreichenden Mitteln Befriedigendes, ja das jeweils Bestmögliche zu leisten. Diese alte Schule ist noch nicht ausgestorben. Ein Blick auf die Nachbarländer, auf Ungarn und Bayern, ja auf das erste Eisenbahnland der Welt, auf Preußen, wo die Schwierigkeiten zum Beispiel bezüglich der Kohlenversorgung genau so groß sind wie bei uns, lehrt, daß wir alle unter den gleichen Folgen gleicher Ursachen leiden. Unbegründete Angriffe und ungerechte Kritik werden die Schwierigkeiten nicht vermindern, sondern eher erhöhen, weil sie die vielgeprüften überarbeiteten Männer, die mit weit verringerten Mitteln erhöhten Ansprüchen genügen sollen und müssen, ihrer Ruhe, Selbstsicherheit und Entschlußfähigkeit berauben. Dazu kommt noch, daß unsere Bevölkerung selbst im Kriege nicht gelernt hat, ihrer gemüthlichen Auffassung der Pflichten gegenüber der Deutschnachbarn zu entsagen. Klagen doch alle Eisenbahndienststellen darüber, daß Einzelpersonen, ja ganze Bevölkerungsschichten und öffentliche Körperschaften, für sich und ihre Mitlieder und Angestellten sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr Begünstigungen und Bevorzugungen aller Art auf geraden und krummen Wegen zu erlangen trachten. Abgesehen von der unerträglichen Belastung der Beamten mit derartigen Anliegen, muß man auch eine sehr ernste Seite dieses Vorganges ins Auge fassen: denn jede Bevorzugung einer Person oder eines Gutes schädigt meist eine ganze Reihe anderer. Die Entbehrungen sind im Kriege für alle unvermeidlich — auch auf den Eisenbahnen.

Handwritten notes in the left margin, including the word "Handwritten" and some illegible scribbles.

25./III. 1917

25

Die Lebensbedürfnisse und der Eisenbahnverkehr.

Besserung durch Zunahme der Wagen und Entlastung der Linien.

Vom Geheimen Rat Dr. Carl Freiherrn v. Banhaus,
k. k. Eisenbahnminister.

Wien, 24. Dezember.

Auf Ihre Anfrage über die jetzige Gestaltung des Eisenbahnverkehrs und die voraussichtliche spätere Entwicklung vom Standpunkte der Lebensbedürfnisse der Bevölkerung möchte ich folgendes bemerken:

Um zu einem richtigen Urteile zu gelangen, ist es notwendig, Ursachen und Wirkungen zu prüfen. Durch Kriegsschäden, die der Feind den Eisenbahnen zufügt, wird naturgemäß die Schlagfertigkeit einer Armee in erster Linie berührt. Die Hauptziele für die feindlichen Geschosse bilden daher außer den kämpfenden Truppen und den artilleristischen Positionen an der Front die Linien und Objekte der Eisenbahnen sowie die Fahrbetriebsmittel. Durch eine erfolgreiche Bekämpfung der Bahnen leidet in zweiter Linie das Hinterland. Die Zerstörungen im engeren Kriegsgelände beeinträchtigen den Bahnverkehr und die Entlastungsmöglichkeit an den der Front nächstliegenden Stationen empfindlich und in weiterer Folge wird ein rascher Wagenumlauf im Hinterlande gehemmt, das mit seinen zahllosen Bedürfnissen durch den auf diese Art hervorgerufenen Wagenmangel sehr getroffen wird. Bei dem Wagenumlauf wird allerdings auch nicht übersehen werden dürfen, daß die Lokomotiven und Waggons für einen Betrieb dienen, bei dem mehrere tausend Kilometer — jedenfalls über dreitausend — in Russisch-Polen, Rumänien, Serbien und Italien neu zugetrieben sind. Dadurch ist der Wagenumsatz bedeutend verlangsamt worden.

Die vielbeklagte Wagennot, die in den Monaten Oktober und November hervorgetreten ist, war hauptsächlich auf den mit der größten Intensität durchgeführten Aufmarsch anlässlich der glorreichen Offensive gegen Italien und den Abtransport von mehr als einer Viertelmillion italienischer Gefangener zurückzuführen. Der allmähliche Rücklauf der von der Armee beim Aufmarsch benötigten Waggons in das Hinterland sowie die Waffenruhe an der Nordostfront haben bereits eine leichte Besserung herbeigeführt. Im Interesse der Approvisionnement und der Kohlenversorgung ist hoffentlich in den Wintermonaten eine stärkere Einfuhr aus den ober-schlesischen Gruben zu gewärtigen, als dies in der letzten Zeit der Fall gewesen ist. Die Staatseisenbahnverwaltung ist unausgesetzt bemüht, den Wagenstand durch neue Anschaffungen, durch Vermehrung und Vergrößerung der Reparaturwerkstätten auszudehnen, um den dringendsten Anforderungen des Hinterlandes auch im vierten Kriegsjahre zu entsprechen. In diesen Werkstätten sind Geleisenerweiterungen zur Aufnahme einer bedeutenden Anzahl von Wagen vorgenommen, neue Reparaturstände errichtet und

moderne maschinelle Einrichtungen durchgeführt worden. Eine größere Zahl von Wagen, die der Ausbesserung bedürftig, ist der Privatindustrie zugewiesen worden. Das Eisenbahnministerium hat auch dafür gesorgt, daß genügend Professionisten während der Kriegsdauer aus der Reihe der Gefangenen und aus dem Hinterlande für diese Arbeiten herangezogen werden. Der Erfolg dieser Maßregeln erhellt daraus, daß die Reparaturstände bei den Güterwagen der Staatsbahnen nur 7-8 Prozent betragen, was gewiß eine minimale Riffer ist. Durch die Privatindustrie werden monatlich 1000 neue Waggons und rund 30 Lokomotiven dem Fahrpark zugeführt. Selbstverständlich ist der Reparaturstand der Lokomotiven infolge der intensiven Inanspruchnahme größer als bei den Güterwagen und stellt sich etwas über 20 Prozent. Eine größere Zahl von Personenwagen ist den privaten Fabriken zur Wiederinstandsetzung übergeben worden. Allerdings steht die Knappheit an Baustoffen derzeit einer ausgiebigeren Aushilfe noch im Wege.

Es ist selbstverständlich, daß die beklagenswerten Entbehrungen, denen die Bevölkerung in dem furchtbaren Ringen ausgesetzt ist, sich von Jahr zu Jahr verschärfen und daß die Geduld der Menschen auf eine harte Probe gestellt wird. Bei objektiver Prüfung können aber nicht nur die beklagten ungünstigen Momente ins Auge gefaßt, sondern es muß wohl auch berücksichtigt werden, daß sich trotz des Wagenmangels, der anlässlich der italienischen Offensive gerade im Spätherbste eingetreten ist, die Nahrungskampagne klaglos abgewickelt wurde, die Eisenbahnen die von den Zentralen für den Kartoffelversand beanspruchten Wagen beigelegt haben, daß sich ferner infolge der kolossalen Ernte sehr große Transporte ergeben haben, die hauptsächlich den Städten zugeführt worden sind. Was den Kohlenverkehr betrifft, hat er sich speziell in Wien nicht verschlechtert, da heuer rund 50.000 Tonnen Hausbrand mehr erliegen als im vergangenen Jahre. Das Eisenbahnministerium hat überdies Vorkehrungen getroffen, damit den Elektrizitätswerken und Gasanstalten in Wien die nötige Kohle derart rechtzeitig zugeführt werde, daß ihr Betrieb im Winter gesichert erscheint. Allein, trotz aller Schwierigkeiten wird durch die Erfolge der heldenhaften Armee und den stählernen Patriotismus des Hinterlandes auch die letzte und schwerste Zeit des Weltkrieges überwunden werden. Die Eisenbahnverwaltungen und ihre Organisation im Kriege sind in der letzten Zeit wiederholt einer scharfen Kritik unterworfen worden, weil die mannigfachen, vielseitigen Zusammenhänge, unter denen sich der Verkehr im Kriege abwickelt, nicht vollständig bekannt sind und daher nicht genügend gewertet werden können. Die Bahnen werden nach wie vor ihre verantwortungsvolle Pflicht erfüllen, zumal sie über eine große leistungsfähige Industrie, aber auch über ein ausgezeichnetes und unermüdetes Personal verfügen, dessen Leistungen über alles Lob erhaben sind.

Auf die Frage, wie sich die Befriedigung der Lebensbedürfnisse im Zusammenhange mit dem Eisenbahnverkehr in der nächsten Zukunft gestalten dürfte, möchte ich folgendes erwidern: Da die militärischen Zuschüsse an der italienischen Front zum größten Teil beendet sind und im Osten mit Rücksicht auf die in den letzten Wochen eingetretene Waffenruhe weitere große Transporte für Kriegszwecke in den nächsten Monaten nicht zu gewärtigen sein dürften, so läßt sich daraus der Schluß ziehen, daß eine große Zahl von gedeckten und offenen Güterwagen für das Hinterland frei werden wird. Infolgedessen wird für die Approvisionnement der Bevölkerung künftig eine bessere Vorkehrung getroffen werden können. Die früheren Transporte von Kartoffeln, Nüssen und Kohle waren zu gleicher Zeit in einer Periode der Wagennot zu bewältigen, so daß die Befriedigung anderer Artikel, welche die Bevölkerung für die Befriedigung der Lebensbedürfnisse braucht, zurückgestellt werden mußte. Wenn nun Wagen, die man nicht mehr für militärische Zwecke benötigt, zur Verfügung stehen werden, wird es möglich sein, der Bevölkerung auch solche Produkte zuzuführen, deren Transport aus den angeführten Gründen behindert war. So wird sich hoffentlich auch in dieser Richtung die nächste Zeit lichter gestalten.

(Einstellung der Güteraufnahme.) Die Direktion der k. u. ung. Fluß- und Seeschiffahrts-A. G. gibt bekannt, daß sie zufolge Eisganges auf der Donau die Güteraufnahme von den Stationen Wien, Pozsony und Budapest nach den Stationen Ujvidék, Zemun, Belgrad, wie auch die Güteraufnahme im Verkehr der letztgenannten drei Stationen untereinander und von den Stationen Ujvidék, Zemun, Belgrad nach den Stationen Wien, Pozsony, Budapest bis auf Weiteres hiermit einstellt. Nach entsprechender Aenderung der Eisverhältnisse wird die Güteraufnahme in den jetzt eingestellten Relationen wieder eröffnet, welcher Umstand rechtzeitig bekanntgegeben wird. Die Güteraufnahme im Verkehr der Stationen Wien, Pozsony und Budapest untereinander bleibt bis auf Weiteres offen. — Die Verkehrsdirektion für Ungarn der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft veröffentlicht folgende Verlautbarung: In Folge der herrschenden Witterungsverhältnisse wird die Güteraufnahme in den Stationen Wien, Pozsony und Budapest nach den Stationen Ujvidék, Zemun und Belgrad und umgekehrt mit sofortiger Gültigkeit eingestellt. Der Donauverkehr zwischen den Stationen Wien, Pozsony und Budapest untereinander, sowie der gesamte Schleppladungsverkehr wird bis auf Weiteres aufrechterhalten.

**Die Kohlen- und Koksver-
frachtung in Wien.**

Eine 40prozentige Erhöhung des Tarifes vom
Nord- und Nordwestbahnhof.

Der Statthalter hat mit Rücksicht auf die
Steigerung der Kosten und insbesondere auf die
schwierigen Verkehrsverhältnisse für die Zeit vom
3. Jänner bis 31. März 1918 den
Tarif um 40 Prozent erhöht.

Mit 1. April treten wieder die bisherigen
Tariffätze in Kraft.

29./XII. 1917.

29

28

Der künftige deutsche Eisenbahntarif.

Die Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen hat dieser Tage in Berlin den künftigen deutschen Personen- und Gepäcktarif nach den Vorschlägen des Unterausschusses der ständigen Tariskommission genehmigt. Falls keine Einsprüche erhoben werden, soll der Tarif so zum 1. April eingeführt werden. Man darf wohl annehmen, daß bis dahin die jetzige Verdoppelung der Fahrpreise in den Schnellzügen ihre Aufgabe erfüllt haben wird, so daß die Reisenden der Schnellzüge den neuen erhöhten Tarif als eine wesentliche Erleichterung empfinden werden. Unter den jetzigen Verhältnissen ist es allerdings nicht ausgeschlossen, daß inzwischen wieder Änderungen notwendig werden. Man wird also vom 1. April an in den Personenzügen für das Km. in den vier Klassen 2,4 — 3,7 — 5,7 — 9 Pf. bezahlen. Für Schnellzüge wird ein Zuschlag erhoben, der in der 3. Klasse bis 75 Km. 50 Pf. beträgt, von 76 bis 150 Km. 1 M., von 151 bis 350 Km. 1,50 M., für längere Strecken 2 M., 1. und 2. Klasse das Doppelte. Feriensonderzüge kosten 3. Klasse 2 Pf. das Km., 2. Klasse 3,2 Pf. Für Gesellschafts- und Sonderzüge werden 3. Klasse 2½ Pf., zweiter 4 Pf. und erster 6 Pf. erhoben. Für das Kilometer sind mindestens 6 M., im ganzen mindestens 150 M. zu entrichten. Es sind 3. Klasse mindestens 240 Fahrkarten, in der zweiten 160 und in der ersten 100 zu lösen. Angehörige der freiwilligen Kriegsfrankenpflege zahlen 3. Klasse den halben Fahrpreis mit 25 Kg. Freigepäck. Die Gepäckfracht wird sonst durchschnittlich um 40 v. H. erhöht. Die Mindestfracht für Fahrräder und Gepäckschein beträgt 60 Pf. Die Aufbewahrung von Gepäck kostet für die ersten beiden Tage zusammen 20 Pf., für jeden folgenden Tag 10 Pf., ebenso für jedes weitere Stück.

30./XII. 1917

30

Einschränkung des Zivilgüterverkehrs**Vom 2. bis 5. Jänner.**

Amtlich wird verlautbart:

Die durch die Witterungsverhältnisse hervorgerufene Stauung im Güterverkehr macht es notwendig, den Güterverkehr für einige Tage auf die Beförderung der allerwichtigsten Güter einzuschränken. Es werden daher in der Zeit vom 2. bis 5. Jänner 1918 nur Lebensmittel, Kohle und Koks, Brennholz, ferner Magnesit, Ferromangan, Karbid und Grubenholz zur Beförderung angenommen. Erteilte Transportbewilligungen treten außer Kraft, neue Transportbewilligungen werden für diese Zeit im allgemeinen nicht erteilt.

Die Eisenbahnverwaltungen sind angewiesen, auf die Parteien wegen raschester Entladung und Abfuhr der Güter einzuwirken und nötigenfalls zur Zwangsentladung zu schreiten. Bei entsprechender Mitwirkung der Parteien wird die bestehende Güterstauung voraussichtlich bald behoben sein und in wenigen Tagen wieder ein erweiterter Güterverkehr zugelassen werden können.

Erhöhung der Südbahntarife.**Ab 15. Jänner 50 Prozent Zuschlag.**

Amtlich wird mitgeteilt:

Die Verwaltung der Südbahngesellschaft hat an das Eisenbahnministerium das Ersuchen gerichtet, daß der mit 1. Dezember d. J. bei den österreichischen Staatsbahnen in Wirksamkeit getretene 50prozentige Zuschlag zu den Personentarifen auch für die Linien der Südbahngesellschaft bewilligt werde.

Die Verwaltung der Südbahngesellschaft hat dieses Ansuchen damit begründet, daß die gleichen Umstände, welche die Erhöhung des Staatsbahntarifes zur Folge hatten, nämlich die außerordentliche Erhöhung der Material- und Betriebskosten und namentlich die andauernd steigenden Personalausgaben, ebenso bei der Südbahn in Betracht kommen. Des weiteren hat die Verwaltung darauf hingewiesen, daß sie auch auf ihren ungarischen Linien den mit 15. November d. J. eingeführten erhöhten Personentarif der ungarischen Staatsbahnen übernommen habe.

Das Eisenbahnministerium hat in Würdigung dieser Umstände der Südbahngesellschaft die Bewilligung erteilt, mit Wirksamkeit vom 15. Jänner 1918 die gleichen Fahrpreise einzuheben, wie sie derzeit bei den österreichischen Staatsbahnen bestehen. Ausgenommen von jeder Erhöhung bleiben die Preise der Arbeiterrückfahrkarten, der Arbeiterwochenkarten, Schülermonatskarten und der für Personenzüge geltenden Streckenkarten. Sollten die österreichischen Staatsbahnen in einem späteren Zeitpunkte eine allgeweine Ermäßigung ihres Personentarifes eintreten lassen, so ist die Südbahn verpflichtet, die gleiche Ermäßigung auch auf ihren Linien durchzuführen.

Eine Centrale für den Reiseverkehr**Zur Förderung des Fremdenverkehrs.**

Das Eisenbahnministerium hat im Einvernehmen mit dem Ministerium für öffentliche Arbeiten den Oesterreichischen Verkehrsverband, der die Vereinigung aller Landesverbände für Fremdenverkehr darstellt, mit der Errichtung einer Fahrkartenzentrale unter dem Titel „Oesterreichisches Verkehrsbureau Ges. m. b. H.“ betraut.

Der Schaffung dieser Stelle liegt die Absicht zugrunde, die für die Wiederbelebung des österreichischen Fremdenverkehrs in Betracht kommenden Kräfte angesichts der wichtigen Aufgaben, die ihrer bei Wiedereintritt normaler Verhältnisse harren, zu gemeinsamer fruchtbringender Arbeit zusammenzufassen. Durch Errichtung zahlreicher großer Reisebureaus im In- und Auslande sowie durch Entfaltung einer zielbewußten Werbetätigkeit soll das Oesterreichische Verkehrsbureau die Förderung des heimischen Fremdenverkehrs in großzügiger Weise betreiben. Eisenbahnen und Schiffsahrtsgesellschaften werden der neuen Stelle jede mögliche Unterstützung angedeihen lassen, damit sie sich ihrer vornehmsten Aufgabe, dem Wiederaufbau und der nachhaltigen Belebung des österreichischen Reiseverkehrs, erfolgreich widmen könne.

Durch Schaffung des Oesterreichischen Verkehrsbureaus soll der bisher von den einzelnen Reisebureaus nach verschiedenartigen Grundsätzen betriebene Fahrkartenverkauf in einer Hand vereinigt werden, ohne daß dadurch im übrigen die Tätigkeit dieser Bureaus, soweit sie sich an die im Interesse der Förderung des Reiseverkehrs gezogenen Richtlinien halten, behindert wird. Von der Erkenntnis ausgehend, daß eine wirksame Werbetätigkeit für die an Naturschönheiten so reichen heimischen Reisegebiete in erster Linie sich durch Errichtung und Erhaltung von Reise- und Auskunfts-bureaus im Inland und insbesondere im Ausland entfalten kann, hat das Eisenbahnministerium schon vor dem Kriege neben zahlreichen inländischen Reisebureaus auch in den wichtigsten Verkehrszentren des Auslandes derartige Dienststellen zum Teile selbst, zum Teil in Anlehnung an andere Unternehmungen geschaffen und erhalten. In Paris, London und New-York, in Nizza, Brüssel und Bukarest haben österreichische Reise- und Auskunfts-bureaus bestanden. Daneben sind Auskunftsstellen aus Anlaß größerer internationaler Ausstellungen und dergleichen an verschiedenen Orten ins Leben gerufen worden, so in St. Louis, Gent, Dresden, Warschau und Lyon; eine Reihe von derartigen Bureaus wird selbst während des Krieges offengehalten, wie jene in Berlin und München, in Sofia und Konstantinopel.

Zu den Aufgaben des Oesterreichischen Verkehrsbureaus wird es gehören, auf den bereits vorhandenen Grundlagen aufzubauen und sie in den Dienst erweiterter Aufgaben zu ziehen. Im besonderen wird es auch bestrebt sein, Hand in Hand mit den deutschen und ungarischen Organisationen, die das gleiche Ziel verfolgen, zu arbeiten und der Pflege des Wechselverkehrs zwischen Deutschland, Oesterreich und Ungarn sorgfältiges Augenmerk zu widmen.

(Die Wasserkräfte Vorarlbergs.) Im Wasserwirtschaftsverband der österreichischen Industrie hielt kürzlich Herr Albert Loader (Bregenz) einen Vortrag über die Wasserkräfte des Landes Vorarlberg, dem wir folgendes entnehmen: Schon im Jahre 1907 waren dort Bestrebungen vorhanden, daß der Vorarlberger Landtag einen Plan anfertigen lassen möge über die Ausnützung aller im Lande vorhandenen Wasserkräfte. Der Vortragende schilderte dann im allgemeinen die bisherige Art der Ausnützung der Wasserkräfte, die eine höchst unrationelle gewesen sei. Die abfließende Wassermenge sollte bis 75 Prozent zur Ausnützung kommen und die Anlagen treppenförmig angeordnet werden. Diese Grundlage ergibt in den Wasserläufen Vorarlbergs die Erstellung von insgesamt 46 Kraftanlagen, die in ihrer Gesamtheit 610,000 Kilowatt (900,000 Pferdekkräfte) Maschinenleistung hätten. Um die Winterwasserstände entsprechend zu verbessern, würden zwei hochgelegene Seen und eine Reihe von Talsperren nach und nach zum Ausbau kommen, so daß dann in den Wintermonaten die Kraftleistung nicht unter 130 Millionen Kilowattstunden in jedem Monat sinken würde. Für die Durchführung des auf Jahrzehnte berechneten Bauprogramms schlägt Herr Loader die Gründung einer Gesellschaft vor, bei der der Staat, das Land Vorarlberg, dortige Gemeinden und Private beteiligt sind. Der Vortrag, der mit Karten und Zahlenmaterial reichlich belegt war, fand reichen Beifall und wird in der „Wasserwirtschaft“ veröffentlicht werden. Anwesend waren unter andern Vertreter des Ministeriums für öffentliche Arbeiten, des Eisenbahnministeriums und von mehreren großen Firmen Oesterreichs.

Eisenbahnwagennot. Wenn wir dem Eisenbahnminister Freiherrn v. Banhaus glauben dürfen, ist die Staatseisenbahnverwaltung unausgesetzt bemüht, den Wagenstand nicht nur durch neue Anschaffungen, sondern auch durch Vermehrung und Vergrößerung der

Reparaturwerkstätten auszuweiten. In diesen Werkstätten sind Geleiseerweiterungen zur Aufnahme einer bedeutenden Anzahl von Wagen vorgenommen, neue Reparaturstände errichtet und moderne maschinelle Einrichtungen durchgeführt worden. Eine größere Zahl von Wagen, die der Ausbesserung bedurften, ist der Privatindustrie zugewiesen worden. Das Eisenbahnministerium hat auch dafür gesorgt, daß genügend Professionisten während der Kriegsdauer aus der Reihe der Gefangenen und aus dem Hinterlande für diese Arbeiten herangezogen werden. Der Erfolg dieser Maßnahmen erhellt daraus, daß die Reparaturstände bei den Güterwagen der Staatsbahnen nur 7,6 v. H. betragen. Durch die Privatindustrie werden monatlich 1000 neue Waggon und rund 30 Lokomotiven dem Fahrpark zugereicht. Selbstverständlich ist der Reparaturstand der Lokomotiven infolge der starken Inanspruchnahme größer als bei den Güterwagen und stellt sich etwas über 20 v. H. Eine größere Zahl von Personenwagen ist den privaten Fabriken zur Widerinstandsetzung übergeben worden. Allerdings steht die Knappheit an Baustoffen derzeit einer ausgiebigeren Ausbesserung noch im Wege. Bei objektiver Prüfung müsse auch berücksichtigt werden, daß sich trotz des Wagenmangels, der anlässlich der italienischen Offensive gerade im Spätherbste eingetreten ist, die Rübenkampagne klaglos abgewickelt wurde, die Eisenbahnen die von den Zentralen für den Kartoffelversand beanspruchten Wagen beigestellt haben, daß sich ferner infolge der kolossalen Obsternie sehr große Transporte ergeben haben, die hauptsächlich den Städten zugeführt worden sind. Was den Kohlenverkehr betrifft, hat er sich gerade in Wien nicht verschlechtert, da heuer rund 50.000 Tonnen Hausbrand mehr erliegen als im vergangenen Jahre. Da nun die militärischen Zuschübe an der italienischen Front zum größten Teil beendet sind und im Osten mit Rücksicht auf die in den letzten Wochen eingetretene Waffenruhe weitere große Transporte für Kriegszwecke in den nächsten Monaten nicht zu erwarten sein dürften, so läßt sich daraus der Schluß ziehen, daß eine große Zahl von gedeckten und offenen Güterwagen für das Hinterland frei werden wird. Infolgedessen wird für die Versorgung der Bevölkerung künftig eine bessere Vorsee getroffen werden können. So wird sich hoffentlich auch in dieser Richtung die nächste Zeit lichter gestalten.

3./I. 1918

Die neuen Aktionen zur Hebung der Elektrizitäts- und Wasserwirtschaft.

Von Dr. Heinrich Schreiber.

Nach den Erklärungen des Ministerpräsidenten vom 25. September v. J. über die Intensivierung der Elektrizitäts- und Wasserwirtschaft und nach der hierauf erfolgten Errichtung der elektrischen Sektion im Arbeitsministerium konnte man darauf rechnen, daß die Regierung alsbald mit einem genauen Plan zur Durchführung ihrer Vorsätze hervortreten werde. Es scheint denn auch, daß diese Erwartung rasch in Erfüllung gehen soll.

Schon in den jüngsten Verhandlungen des Staatseisenbahnrates wurde von dem neuen Leiter der Elektrizitätssektion die Mitteilung gemacht, daß ein neuer Entwurf des Elektrizitätsgesetzes fertiggestellt sei und den Ministerrat bereits passiert habe. Nunmehr heißt es, daß dieser Gesetzentwurf bald nach Neujahr dem Parlament zur verfassungsmäßigen Behandlung vorgelegt und damit gleichzeitig ein umfangreiches und großzügiges Programm für die Elektrizitäts- und Wasserwirtschaft verlaublichbar werden soll. Ueber den Inhalt dieser Vorlagen ist vorläufig nichts Näheres bekannt; man ist also auf bloße Mutmaßungen angewiesen, die sich jedoch nach den vorausgegangenen Begebenheiten immerhin mit größerer Wahrscheinlichkeit verdichten und konkretisieren lassen. Vor allem bieten für die Vorlage des Elektrizitätsgesetzes einen Fingerzeig und Anhaltspunkt die früheren Entwürfe eines solchen Gesetzes, die allerdings immer wieder zurückgezogen werden mußten, weil sie der Kritik des beteiligten Interessentenkreises nicht standgehalten hatten. Man darf daher annehmen, daß jene Momente, welche auf diesen Widerstand und Einspruch gestoßen sind, beseitigt oder gemildert und daher geändert wurden. Unbedingt wird naturgemäß der neue Entwurf auch das Wegerecht beinhalten müssen, denn das ist — wenn man so sagen darf — das Rückgrat eines Elektrizitätsgesetzes. Das Wegerecht beinhaltet die gesetzliche Befugnis, die öffentlichen Kommunikationen und fremden Grund und Boden zu benützen, um dort die elektrischen Leitungen unbehindert legen und benützen zu können. Auf dieses Zwangsrecht ist vor allem der Staat selbst für seine Telegraphen- und Telephonleitungen, die sogenannten Schwachstromleitungen, angewiesen, und eine analoge Berechtigung benötigen auch die Elektrizitätswerke für ihre Starkstromleitungen, in denen sie Licht und Kraft verteilen. Den Elektrizitätswerken ist daher das Wegerecht eine ebenso willkommene wie nützliche Gabe, die sie allerdings bisher von sich gewiesen haben, weil sie durch allzu große und vielerlei Lasten beschwert war. Diese Lasten äußern sich in Gestalt öffentlicher Pflichten, welche die bisherigen Entwürfe als Korollar für das jedenfalls wertvolle Wegerecht aufgestellt haben. Hierzu zählt vor allem eine verschärfte staatliche Aufsicht; die staatliche Tarifhoheit; die Betriebspflicht und der Vertragszwang; die strengen Haftungs- und Entschädigungspflichten bei Verursachung von Sachschäden und Unfällen und vor allem auch die unverkennbare Bevorzugung der staatlichen Leitungen, wenn sie mit fremden Leitungen zusammenreffen. Es war daher das Bestreben der privaten Elektrizitätsindustrie, mit dem sich auch die Gemeindewerke identifizierten, darauf gerichtet, eine mehr paritätische Behandlung mit den staatlichen Leitungen zu erwirken und nicht wesentlich schlechter gestellt zu werden. Ob freilich diese Wünsche auf eine Verwirklichung hoffen dürfen, muß, solange genauere Angaben über den Entwurf nicht vorliegen, selbstverständlich dahingestellt bleiben. Ganz unwahrscheinlich ist es aber nicht, daß diesen Forderungen der Elektrizitätswerke ein Entgegenkommen winkt, und dies leitet sich von der nüchternen Erwägung her, daß die Elektrizitätspolitik an sich in den letzten Jahren sehr gründliche Wandlungen durchgemacht hat, welche die privatwirtschaftliche Tätigkeit auf dem Gebiete der Elektrizitätsversorgung immer mehr zurückdrängen und die Prävalenz der staatlichen Elektrizitätswirtschaft fordern und betonen. Diese Neuorientierung ist beeinflusst durch die Beispiele und Bestrebungen in Deutschland, wo in

einzelnen Bundesländern wie Bayern, Sachsen, Preußen usw. der Staat als Erwerber und Erbauer eigener Elektrizitätsanlagen sich immer rühriger betätigt. Es neigt daher auch die Tendenz unserer heimatischen Doktrin nach der staatsfinanziellen Seite hin und äußert sich in immer wiederkehrenden und stets nachdrücklicheren Kundgebungen, daß der Staat mit Ausschluß anderer Bewerbungen vor allen berufen sei, die Erzeugung der elektrischen Energie zu unternehmen und mithin die Ausnützung der Wasserkräfte, die Ausbeutung der Kohlenfelder und der sonstigen Kraftquellen ausschließlich in seine Hand zu legen. Möglicherweise wird aber auch als mittlere Etappe der Veränderungsgedanke durch eine länderspezifische Regelung der Elektrizitätswirtschaft unter der Patronanz der Landesverwaltungen eingeschoben werden.

Gewiß ist dabei zu besorgen, daß dadurch nicht allein die privatwirtschaftliche Tätigkeit getroffen wird, sondern daß auch die zahlreichen bestehenden Gemeindewerke in ihren Lebensinteressen bedroht werden. Dies will man — wieder nach deutschem Muster — dadurch verhüten, daß eine Art Uebergang und Milderung dieser wirtschaftlichen Härte dadurch herbeigeführt wird, daß zwar die bestehenden privaten und Gemeindewerke die Selbsterzeugung des Stromes aufzulassen und sich mit ihrem Bedarf an die staatlichen Netze anzuschließen hätten, daß sie aber dafür die vom Staate oder vom Lande bezogene elektrische Energie an den Abnehmer selbst weiter umlegen und verschleifen dürften. Da man aber überdies wohl mit Recht erkennt, daß es schwerhalten möchte, dem Staate oder dem Lande zuzumuten, daß sie allein die gewaltigen, zur Durchführung solcher Großprojekte benötigten Geldmittel aufbringen und sich auch schwer der Betrieb und die Verwaltung dieser

Werke nach bürokratischen Regeln gedeihlich lenken ließe, wird auch hier eine Brücke geschlagen, indem man trachtet, das fremde Kapital und die private Unternehmertätigkeit zuzulassen in Form jener Gebilde, die als gemischtwirtschaftliche Unternehmungen angesprochen werden und mit denen eine technisch-wirtschaftliche Gemeinschaft zwischen öffentlichen und privaten Teilhabern angebahnt werden soll.

Es ist keine Frage, daß auf diese Seite des Problems und damit auch auf die rechtliche Regelung solcher Kooperationen in dem Gesetzentwurf Bedacht genommen werden wird. Freilich wird das Uebergewicht des Verstaatlichungs-, beziehungsweise Veränderungsgedankens jedenfalls wieder darin einen Ausklang finden, daß das Prinzip des Einlösungsrechtes und der Heimfälligkeit solcher Elektrizitätswerke zugunsten des Staates eine nachdrückliche Betonung erfahren dürfte. Möglicherweise wird auch — wieder nach deutschem Muster — die Genehmigungspflicht insofern eine Verschärfung erhalten, als sie nicht allein den gewerblichen Konsens für den Bau und Betrieb solcher Anlagen einschließt, sondern, weit darüber hinausgehend, die Zulassung einer Elektrizitätsunternehmung von einer besonderen staatlichen Konzession abhängig macht, wie sie etwa die Eisenbahnkonzession für den Bau und Betrieb einer Bahn, die Wasserkraftkonzession für den Bau und Betrieb einer Wasserwerksanlage bedeutet.

(Schluß folgt.)

Warum haben wir Waggonmangel?

Das Fehlen einer aktiven Kontrolle bei der Wagendirigierung.

Von unterrichteter Seite werden uns die steigenden Verkehrsnot, die schließlich sogar den Bürgermeister von Wien zu der Bitte an die reichsdeutsche Bahnverwaltung um Ueberlassung von Transportmitteln veranlaßte, folgende Mitteilungen gemacht:

Eine Hauptursache der zunehmenden Verkehrsschwierigkeiten, die während der Weihnachtsreisezeit die sattem bekannten Szenen auf allen Wiener und Provinzbahnhöfen gezeitigt haben und die auch in der Lebensmittel- und Kohlenversorgung große Störungen hervorrufen, liegt gewiß in dem großen Mangel an rollendem Material. Abgesehen davon, daß unter Fahrpark schon im Frieden eine erhebliche Vergrößerung nötig gehabt hätte, konnte er so hochgespannten Dauersforderungen, wie sie der Weltkrieg nun schon das vierte Jahr stellt, keinesfalls gewachsen sein. Die solcherart von Haus aus unzureichende Zahl von Fahrbetriebsmitteln wird für den einzelnen Bedarfsfall überdies noch durch verschiedene weitere Umstände vermindert, so daß es auch dort, wo nicht absoluter Mangel an Waggonen die Schuld trägt, es oft unmöglich ist, die notwendige Zahl derselben zur Verfügung zu stellen.

Begreiflicherweise gehen derzeit die militärischen Ansprüche jenen des zivilen Verkehrs voran. Immerhin ist es zur wirksamen Bekämpfung der Transportschwierigkeiten notwendig, in dieser Zurückstellung des zivilen Reiseverkehrs und des allgemeinen Güterverkehrs nur gerade so weit zu gehen, als die militärischen Anforderungen tatsächlich zwingend und unaufschiebbar sind. Ueberdies muß man fordern, daß von Seite aller in Betracht kommenden militärischen Stellen die größte Ökonomie geübt wird, um das vorhandene rollende Material genauestens bis ins kleinste auszunützen, so daß jeweils mit einer möglichst geringen Zahl von Waggonen das Auslangen gefunden werde. Dieser Forderung steht nun allerdings der ebenso begreifliche Standpunkt gegenüber, daß die einzelnen Transportleitungen sich möglichst große Reserven von rollendem Material zu sichern trachten, um plötzlich auftretenden Ansprüchen sofort entsprechen zu können. Man kann jedoch demgegenüber immerhin verlangen, daß auch hier der „sacro egoismo“ nicht zu weit getrieben und daß über das unbedingt notwendige Maß nicht hinausgegangen werde. Insbesondere ist es z. B. bei der derzeitigen Kriegslage gewiß nicht erforderlich, daß die Transportleitungen der Ostfront größere Reserven aufhäufen, und die Ueberweisung aller im dortigen Kriegsgebiet überschüssigen Transportmittel würde den Verkehr im Hinterland gewiß einigermaßen entlasten. Damit im Zusammenhang müßte eine möglichst weitgehende Dezentralisierung der Wiederherstellung beschädigter Waggonen Platz greifen, d. h. es müßte den einzelnen Transportleitungen durch Errichtung tunlichst vieler Reparaturwerkstätten weit mehr Gelegenheit als bisher geboten werden, die in ihrem Bereich schadhaft gewordenen Waggonen möglichst im eigenen Wirkungskreis wieder herstellen lassen zu können. Viele kleinere Schäden lassen sich oft auch mit einfacheren Mitteln in kurzer Zeit beheben, so daß die Waggonen nicht erst weite Strecken geführt werden oder erst, wenn der Schaden recht groß geworden ist, zeitraubenden Reparaturen unterzogen werden müßten. Auch in dieser Hinsicht sind die derzeit bestehenden Verhältnisse sowohl im Kriegsgebiet wie im Hinterland sehr verbesserungsfähig, um die große Zahl von Waggoninvaliden, die sich in dem langen Krieg bereits angesammelt haben und die in der Regel auf irgendwelchen Nebengeleisen, allen Einwirkungen von Wind und Wetter ausgesetzt, dem völligen Verfall entgegengehen, nicht noch zu vermehren, sondern vielmehr möglichst viele von ihnen wieder in dienstfähigen Zustand zu bringen.

Die Zahl der jeweils verfügbaren Transportmittel wird der Zentraltransportleitung in den täglichen Rapporten der Transportleitungen (Stationen, Linienkommandanten) bekanntgegeben und die Zentraltransportleitung disponiert dann entsprechend den von allen Seiten an sie gestellten Anforderungen. Selbstverständlich sind diese weit größer als die jeweils vorhandenen Betriebsmittel und man kann daher nur fordern, daß der Ausgleich, der getroffen werden muß, möglichst gerecht erfolge, daß alle Provinzen in gleicher Weise berücksichtigt würden. Es sei hier der Wunsch eingeschlochten, die Zentraltransportleitung möge im neuen Jahre den aus Westösterreich kommenden Ansuchen das gleiche Wohlwollen entgegenbringen wie jenen aus Galizien. Ein Hauptübelstand bei dieser Art der Waggon-dirigierung liegt jedoch darin, daß die Ausweise über das auf den einzelnen Stationen und Linien verfügbare Material keinen richtigen Ueberblick über die wahre Sachlage gewähren. Sowie die einzelnen Filialtransportleitungen bestrebt sind, sich möglichst große verschleierte Reserven an Transportmitteln zu sichern, so führen andere Interessen, auf die hier nicht näher eingegangen werden kann, dazu, daß in vielen Stationen bereits entladene Waggonen tage- und wochenlang zurückgehalten oder für private Nebenzwecke verwendet werden, andere Waggonen wieder trotz vorhandener Möglichkeit oft wochen- und monatelang nicht entladen werden, weil es beispielsweise dem Adressaten nicht behagt, die Ladung zu übernehmen. Solche Verhältnisse führen natürlich dazu, daß Tausende von Waggonen dem Verkehr widerrechtlich entzogen werden,

wodurch die natürlichen Schwierigkeiten ins Ungemessene wachsen müssen. Hier würde nur eines helfen: Eine ununterbrochene strenge, aktive Kontrolle. Es müssen ständig energische und tatkräftige, dabei physisch sehr leistungsfähige Beamte die Linien abfahren und die tatsächlichen Waggonbestände auf den einzelnen Stationen überprüfen. Diese Beamte müssen in der praktischen Waggon-dirigierung erfahren sein, um sich kein X für ein U vormachen zu lassen und in den vorgelegten Ausweisen irgendwelche Schiebungen oder Verheimlichungen sofort zu erkennen. Diese Entsendung solcher Beamten ist eine unbedingte Notwendigkeit und nichts wäre verfehlter, als von dieser Maßregel nur aus dem Grunde abzuweichen, um Diäten zu ersparen. Das wäre wahrhaft Sparsamkeit am unrichtigen Platz. Auch die zweifellose Ueberlastung der Beamten der Zentraltransportleitung darf es nicht unmöglich machen, etwa allmonatlich je einen Beamten zur aktiven Wagenkontrolle hinauszusenden. Diese Maßregel würde sich reichlich bezahlt machen und auch zur Entwirrung der in mancher Hinsicht bereits ganz unübersichtlich gewordenen Transportverhältnisse wesentlich beitragen.

Kohlennot und Transportkrise.

Die Ursachen des Kohlemangels bei den Kleinhändlern der äußeren Bezirke.

Als die Kohlenkarte eingeführt wurde und gleichzeitig die Rationierung einsetzte, versprachen die Behörden den Konsumenten die ganz sichere Durchführung der Belieferung. Alles ging gut, solange das Wetter noch einigermaßen erträglich war. Raum aber setzten Schnee und Kälte ein, begannen sich in der Belieferung die ersten Störungen bemerkbar zu machen. Jetzt, wo die Kälte eine weitere der vielen Plagen, unter denen wir leiden, geworden ist, müssen in den äußeren Bezirken Hunderte von Frauen der minderbemittelten Stände vor den leeren Kellern der Händler Stunde um Stunde, Tag um Tag vergeblich auf die feierlich zugejagten Kohlen warten, deren Bezug ihnen laut Karte unanfechtbar zusteht. Seit zehn Tagen, in einzelnen Bezirken auch schon seit längerer Zeit, kommen die Hausfrauen immer wieder ohne Kohle vom peinlichen Gang zum Kohlenhändler, bei dem sie rationiert sind, zurück.

Gerade weil sie rationiert sind, ist es ihnen benommen, ihren Bedarf bei einem anderen Händler, der noch über Kohle verfügt, zu decken: frierend müssen sie in die kalte Wohnung zurück und nur notdürftig gelinnet es ihnen, noch mit unerhört teurem Holz und Papierstücken ein schwaches Feuer im Küchenherd zu unterhalten, um mühselig wenigstens eine warme Mahlzeit herstellen zu können. Szenen der Verzweiflung spielen sich draußen in den Vorstädten täglich vor den Kellern der Kleinkohlenhändler, Szenen des bittersten Elends in den eiskalten Wohnungen ab. Die in ihrer Existenz bedrohten Händler sind nicht in der Lage, die allgemeine Kohlennot ihrer Kundschaft abzustellen. Sie können sich absolut keine Kohle verschaffen.

Ueber die Ursachen dieser die gesamte Volksgesundheit bedrohenden Katastrophe erfährt einer unserer Mitarbeiter von informierter Seite folgende Einzelheiten:

„Seit etwa vierzehn Tagen kommen zu wenig Braunkohlen aus den böhmischen Fördergebieten nach Wien. Der Grund hierfür liegt hauptsächlich in dem schon chronisch gewordenen Waggonmangel. Aber auch die Einfuhren oberösterreichischer Steinkohlen sind sehr mangelhaft. Auch in diesem Falle wird der Waggonmangel als Entschuldigungsgrund angegeben. Zu dieser Tatsache der immer geringer werdenden Zufuhr von Kohlen kommt noch die Anordnung, daß von den Speerrörräten auf den Bahnhöfen der Stadtbahn nichts abgeführt werden darf; nur von den etwa 1500 Waggon Speerrörräten der Nordbahn darf abgeführt werden. Es ist nun aber technisch nicht auf möglich, einen Kleinhändler, der weit entfernt wohnt, zu beliefern, da dies der gegenwärtige Zustand unserer Straßen nicht zuläßt. Außerdem verlangt ein Fuhrmann heute für einen solchen Transport, wenn er ihn überhaupt übernehmen kann, eine Entlohnung von 110 Kronen für die Fahrt, da er vierspännig fahren muß. Der Händler, der seine Kohle nicht über dem vorgeschriebenen Höchstpreis verkaufen darf, kann aber Kohlen bei einer derart hohen Spesenbelastung nicht kaufen. Da er über eigenes Fuhrwerk zum Selbstabholen nicht verfügt, so muß er bedauerlicherweise ohne Kohlen bleiben.“

Soweit die Ausführungen des Nachmannes. Jedem drängt sich unwillkürlich die Frage auf, warum die Kohlenabteilung des Magistrats, der kompetenten Behörde zur Versorgung Wiens nicht endlich einmal aus ihrer Reserve heraustritt und energisch helfend eingreift. Hunderte von Menschen müssen frieren, weil der Magistratsbezernent für Kohlenversorgung verhasst hat.

Daß ihm die Arbeitszüge der Elektrischen zur Verfügung stehen, wenn er die Kleinhändler der äußeren Bezirke mit Kohle versorgen will.

— (Die Aussig-Teplitzer Bahn im Jahre 1917.) Aus Prag, 4. d., wird uns telegraphiert: Die Einnahmen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn im abgelaufenen Geschäftsjahr betrugen K. 17,580.131, was gegenüber dem Vorjahre einen **Ausfall** von K. 51.496 bedeutet. Die Linien des alten Netzes verzeichneten bei einer Gesamteinnahme von K. 13,172.863 eine **Minderereinnahme** von K. 669.899, während die Lokalbahn Teplitz-Reichenberg K. 4,407.268 eingenommen hat, das sind K. 618.403 mehr als im Vorjahre. Was speziell den Monat **Dezember** betrifft, so wurden auf den Linien des alten Netzes 549.950 (+ 83.093) Personen und 564.548 (— 11.949) Tonnen Güter befördert. Die Einnahmen betrugen K. 1,293.054, das sind um K. 890.735 weniger als im gleichen Monat des Vorjahres. Auf der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg wurden befördert 281.778 (+ 30.172) Personen und 50.345 (— 2170) Tonnen Güter.

Die Gesamteinnahmen auf der Lokalbahn betrugen im Dezember K. 4,407.268 (+ 618.403). Die endgültige Abrechnung ergab im September beim alten Netz ein **Plus** von K. 6938, bei der Lokalbahn ein solches von K. 25.643.

Neue Bestimmungen für das Ueberschreiten der russischen Grenze.

Petersburg, 3. Januar.

Die Petersburger Telegraphenagentur meldet: Für das Ueberschreiten der russischen Grenze gelten folgende Bestimmungen:

1. Alle fremden Staatsbürger, die mit diplomatischen, von den Vertretern der Volkskommissäre im Auslande videterten Pässen der verbündeten oder neutralen Staaten versehen sind, können die Grenze unbehindert überschreiten.
 2. Russische Staatsbürger mit diplomatischen, von den Vertretern des Rates der Volkskommissäre videterten Pässen können die Grenze unbehindert passieren.
 3. Die politischen Flüchtlinge haben persönliche, in jedem einzelnen Falle von den bezüglichen, besonders ermächtigten Flüchtlingsausschüssen ausgegebene Erlaubnisse vorzuweisen, die mit dem Visum der Vertreter des Rates der Volkskommissäre im Auslande versehen sein müssen.
 4. Sowohl russische (desgleichen finnländische) wie auch ausländische Staatsbürger mit diplomatischen Pässen können die russische Grenze überschreiten, falls sie sich vorher eine besondere Erlaubnis für jeden einzelnen Fall vom Vertreter des Rates der Volkskommissäre im Auslande erwirkt haben.
- Fremde und russische Staatsbürger, mit Ausnahme des diplomatischen Personals, die das russische Gebiet verlassen, müssen sich einer Leibesuntersuchung unterziehen.

Z. I. 1918

61

*** Erhöhung des Lagergeldes für die Wiener Bahnhöfe.** Mit Genehmigung des Eisenbahnministeriums wird mit Gültigkeit vom 8. Jänner bis auf weiteres in den Stationen Wien-Nordbahnhof, Floridsdorf, Westbahnhof, Penzing, Gütteldorf-Pöding, Franz Josef-Bahnhof, Heiligenstadt, Ruzdorf, Dittling, Gernals, Gerstorf, Michelbeuern, Hauptzollamt, Jagersdorf Ort, Oberlaa, Kleinschwechat, Donauufer-Bahnhof, Ostbahnhof, Stadlau, Simmering Staatsbahnhof, Nordwestbahnhof und Floridsdorf-Fedlesee der österreichischen Staatsbahnen das nach Ablauf der lagergeldfreien Abnahmefrist zu entrichtende Lagergeld um 50 Prozent erhöht.

Der Einfluß des Krieges auf das finanzielle Ergebnis der 1. I. Staatsbahnen.

Von Sektionsrat Dr. Otto de Martin.

Die finanziellen Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes sind ebenso wie jene fast aller Privatbahnen durch den Krieg in überaus nachteiliger Weise beeinflusst worden. Schon vor dem Kriege war das finanzielle Ergebnis infolge der außerordentlich befriedigenden, als die Staatsbahnen bisher noch niemals in der Lage waren, in ihren jährlichen Betriebsüberschüssen die volle Bedienung für den Aufwand zu finden, den die Verzinsung und Tilgung des in den Staatsbahnen angelegten, nach den letzten amtlichen Feststellungen mit rund sechs Milliarden Kronen zu bewertenden Kapitals erfordert.

Immerhin hat sich indes das Ertragsvermögen der Staatsbahnen bis einschließlich des Jahres 1906 in der Richtung einer fortschreitenden mäßigen Besserung entwickelt. Dagegen trat im Jahre 1907 eine stark rückläufige Bewegung der finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnen ein, die ihren Höhepunkt im Jahre 1909 erreichte, indem der Betriebsüberschuss auf 60 Millionen Kronen, die Anlagekapitalverzinsung auf 1.65 Prozent sank und andererseits der zur Ergänzung des Betriebsüberschusses auf das Erfordernis für die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals zu leistende Staatszuschuss auf fast 115 Millionen Kronen emporschnellte. Dieses seit dem Bestande der Staatsbahnen ungünstigste Ergebnis des staatlichen Eisenbahnbetriebes wich schon im folgenden Jahre 1910 einer wesentlichen Besserung, und im Jahre 1912 ergab sich ein Betriebsüberschuss von 202 Millionen Kronen und eine Kapitalverzinsung von 3.53 Prozent. Der erforderliche Staatszuschuss reduzierte sich auf 45 Millionen Kronen.

Die solcherart auf gutem Wege befindliche finanzielle Entwicklung der Staatsbahnen hat der Krieg nachhaltig zerstört. So glänzend und bewundernswert die Leistungen der Eisenbahnen im Kriege waren, den ein hervorragender Beobachter mit Recht einen Eisenbahnkrieg genannt hat, wie sehr sie auch sich rühmen dürfen, zu den immer wieder erneuerten beispiellosen militärischen Erfolgen in hohem Maße beigetragen zu haben, so schwer sind andererseits die Wunden, die ihnen und besonders ihren Finanzen der Krieg zugefügt hat.

Die Gestaltung der finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnen während des Krieges zeigt die nachfolgende Darstellung dieser Ergebnisse in den einzelnen Kriegsjahren, der vergleichshalber die gleichartigen Ziffern des bisher ungünstigsten und günstigsten Friedensjahres (1909, beziehungsweise 1912) vorausgestellt.

Die finanzielle Entwicklung der Staatsbahnen während des Krieges zeigt die nachfolgende Darstellung dieser Ergebnisse in den einzelnen Kriegsjahren, der vergleichshalber die gleichartigen Ziffern des bisher ungünstigsten und günstigsten Friedensjahres (1909, beziehungsweise 1912) vorausgestellt.

Die finanzielle Entwicklung der Staatsbahnen während des Krieges zeigt die nachfolgende Darstellung dieser Ergebnisse in den einzelnen Kriegsjahren, der vergleichshalber die gleichartigen Ziffern des bisher ungünstigsten und günstigsten Friedensjahres (1909, beziehungsweise 1912) vorausgestellt.

UND VERGNÜG



den eben erwähnten Verkehrseinsparungen verbundenen Minderausgaben bis auf einen geringen Teil aufgezehrt werden, so daß der an sich in Erscheinung tretende Rückgang der Betriebsausgaben mit dem bedeutenden Ausfall an Einnahmen bei weitem nicht Schritt hält.

Ein wesentlich anderes Bild zeigt das zweite Kriegsjahr 1915/16. Sein Ergebnis ist gekennzeichnet durch eine sehr günstige Entwicklung der Betriebseinnahmen, die den Betrag von 978 Millionen Kronen erreichen und damit nicht nur jene des Vorjahres um 263 Millionen Kronen, sondern selbst jene des letzten Friedensjahres 1913 um 91 Millionen Kronen übersteigen. Hand in Hand mit dieser günstigen Gestaltung der Einnahmen geht jedoch eine gewaltige Steigerung der Betriebsausgaben, die mit 896 Millionen Kronen jene des Vorjahres um 232 Millionen Kronen und die des Jahres 1912 um 220 Millionen Kronen überschreiten. Gleichwohl stellt sich das Ergebnis dieses Jahres noch um 30 Millionen Kronen besser als jenes des Vorjahres, der Betriebsüberschuss erhöht sich auf 82 Millionen Kronen, die Kapitalverzinsung auf 1.36 Prozent, und der Staatszuschuss läßt eine Verminderung auf 154 Millionen Kronen zu.

Diese teilweise Erholung der finanziellen Ergebnisse im Jahre 1915/16 wird jedoch im folgenden Jahre 1916/17 durch eine scharf rückgängige Entwicklung dieser Ergebnisse abgelöst. Wohl haben auch in diesem Jahre, allerdings vorwiegend unter dem Einfluß der mit 1. Februar 1917 durchgeführten Tarifierhöhungen, die Betriebseinnahmen eine weitere Steigerung um rund 75 Millionen Kronen erfahren, die aber weitaus übertroffen wird durch die gleichzeitig eingetretene Erhöhung der Betriebsausgaben um weitere 148 Millionen Kronen. Diese enorme Steigerung der Betriebsausgaben läßt nur mehr einen Betriebsüberschuss in dem ganz geringfügigen Ausmaße von 8 Millionen Kronen übrig, so daß das Erfordernis für die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals fast zur Gänze durch den Staatszuschuss gedeckt werden muß.

Eine noch viel weitergehende Verschlimmerung der finanziellen Lage der Staatsbahnen ist für das laufende Jahr 1917/18 zu erwarten. Nach den Ansätzen des Staatsvoranschlages für das Verwaltungsjahr 1917/18 stehen Betriebseinnahmen im Betrage von 1081 Millionen Kronen Betriebsausgaben von 1184 Millionen Kronen gegenüber. An Stelle des bisher noch erzielten Betriebsüberschusses tritt ein Betriebsabgang im schätzungsweise Ausmaße von 103 Millionen Kronen, der durch eine Erhöhung des Staatszuschusses auf 370 Millionen Kronen aus den allgemeinen Staatseinnahmen gedeckt werden muß, eine Verzinsung des Anlagekapitals aus dem Betriebsertrage kommt überhaupt nicht mehr in Frage.

Diese Ziffern erscheinen jedoch bereits gegenwärtig überholt durch die in das Gesetz betreffend das Budgetprovisorium für die Zeit vom 1. November 1917 bis 28. Februar 1918 aufgenommene Bestimmung, derzufolge für die weitere Aufbesserung der Lage der Eisenbahnbediensteten ein Betrag von 100 Millionen Kronen aufzuwenden ist. Die auf Grund dieser Ermächtigung zur Ausführung gelangenden weiteren Hilfsmaßnahmen für das Staatseisenbahnpersonal

8.7.1918

43

Die Ausfuhrmöglichkeiten Rußlands.

Von Dr. Max Rosenberg.

In den letzten Wochen ist die Frage der Einfuhr russischer Agrarprodukte nach der Monarchie aktuell geworden. Es wird mit der Einfuhr größerer Mengen landwirtschaftlicher Artikel aus Rußland gerechnet. Allen diesen Kalkulationen liegt aber ein Fehler zugrunde, der bei nicht genügender Beachtung ziemlich verhängnisvoll werden kann, die Ueberschätzung der Exportmöglichkeit Rußlands. Es sei deshalb vor vornherein betont, daß an eine allzu große Menge von Einfuhrartikeln aus Rußland bei dem jetzigen Stande der Dinge nicht zu rechnen ist. Als Gebiete, welche für die Ausfuhr in Betracht kommen, wären infolge mannigfachen Transportschwierigkeiten Rußlands nur die in der Nähe Oesterreichs gelegenen Gouvernements Südwestrußlands, Bessarabien, Cherson, Taurien, Poltawa und Kiew anzusehen. Als Ausfuhrsorte wären nur die Häfen des Schwarzen Meeres und die einzige Eisenbahnumschlagstation Nowosielica in Betracht zu ziehen.

Die vorhergenannten Gebiete weisen nun jetzt infolge der Kriegsereignisse lange nicht so große Getreidemengen auf, daß sie ein entsprechend großes Quantum zum Export abgeben könnten. Abgesehen von den relativ nicht günstigen Ernten der letzten drei Jahre, welche sich infolge des Arbeitermangels in arithmetischer Progression verminderten, kommt noch als wesentlichster Punkt der Umstand in Betracht, daß sich der größte Teil der russischen Kriegswirtschaft auf diesen Gebieten geäußert hat. An der Grenze Bessarabiens zog sich lange Zeit die russische Front hin. Die großen Mengen der Reservemannschaften und Ausbildungslager war knapp hinter der russischen Front gelagert. Diese großen Menschenmassen mußten versorgt werden. Da schon zur Zeit des zaristischen Regimes die Transportverhältnisse stark verfielen, war die russische Militärverwaltung, um eine stetige Verproviantierung der Front und der Reservemannschaften zu ermöglichen, auf die der Front nächstgelegenen Gebiete und ihre großen Getreidereserven angewiesen. So wurden diese Gebiete bald all ihrer noch im Frieden aufgestapelten Getreidevorräte entblößt, wobei bemerkt werden muß, daß nicht nur die in der Nähe der wenigen dort befindlichen Bahnlinien gelegenen Gebiete ihre landwirtschaftlichen Erzeugnisse abliefern, sondern auch die verkehrsarmen Teile dieser Gouvernements infolge der großen Massen der dort befindlichen Reserven und Militärarbeiter all ihre Vorräte hergeben mußten. Die Entblößung ging sogar so weit, daß zeitweise in einzelnen dieser Gebiete infolge ihrer Inanspruchnahme durch die Armee direkter Mangel an manchen landwirtschaftlichen Artikeln herrschte. Selbstverständlich wurden auch die Viehbestände dieser Gouvernements stark gelichtet und Bessarabien, das schon vor dem Kriege keinen Viehüberfluß hatte, leidet jetzt an großem Viehmangel.

Nach genauen herübergelangten Erkundigungen sind aber nicht nur die aufgestapelten Friedensvorräte, sondern auch die Ernten 1914/15 und 16 vollkommen aufgebraucht. Zu einer eventuellen Verfügung bliebe nur noch die Ernte 1917. Nun ist diese in Südwestrußland keine glänzende gewesen. Eine der Hauptursachen war der große Arbeitermangel und die Arbeitsunlust der dort garnisonierten russischen Soldaten und Arbeiter seit dem Revolutionsausbruch. Ein großer Teil der dort in überwiegender Anzahl befindlichen Latifundien konnte infolge dessen nur ganz ungenügend bebaut werden. Auch die größeren Bauernwirtschaften haben nur einen Teil ihres Areal bewirtschaftet. Dazu kam die nicht ganz günstige Witterung während des Sommers 1917. Es kann ruhig behauptet werden, daß ungefähr die Hälfte der sonstigen Friedensdurchschnittsernte heuer ausgeblieben ist. Dazu gesellt sich noch folgender Umstand: Infolge der im Herbst 1917 ganz und gar unvollkommenen und ungenügenden Transportverhältnisse und der Wirren in Südwestrußland sind die Erntemengen nicht wie in den früheren Jahren an die einzelnen Verkehrscentren gebracht worden, sondern zum größten Teile auf den Wirtschaften liegen geblieben. Bei den grundlosen schlechten Wegen in jenen Gegenden ist es kaum zu hoffen, daß dieselben vor April oder Mai des nächsten Jahres von den einzelnen Wirtschaften an die Stationen werden gebracht werden können. Solange diese aber nicht dort sind, kann auf eine entsprechend große Ausfuhr von landwirtschaftlichen Produkten aus Südwestrußland nicht gerechnet werden.

Für die Ausfuhr kämen noch die in den Donau- und Schwarzen Meer-Häfen aufgestapelten Getreidemengen in Betracht. Auch da muß gesagt werden, daß die Verhältnisse leider nicht sehr günstig sind. Die größten Getreidelager befinden sich in den Häfen Nikolajew, Odessa, Rostow und Cherson. Diese waren wohl bei Kriegsausbruch vollgefüllt. In den Jahren 1915 und 1916 waren sie noch mit großen Getreidereserven gefüllt. Doch bald darauf, schon im Herbst 1916, begann ihre allmähliche Entleerung, und da bei den später stärker einsetzenden Transportwirren der Nachschub der russischen Armee versagte, wurden ihnen größere Mengen entnommen. Sie wurden nicht nachgefüllt. Auch die Lager in den Donauhäfen wurden allmählich geleert, da die zahlreichen, bei dem Donaukanal- und den Donaubefestigungen arbeitenden Militärarbeiter aus ihnen ihre Nahrungsmittel bezogen. Anfang 1916 hieß es wohl, daß die Engländer diese Lager mit ihren in Rumänien aufgekauften Getreidemengen vollfüllen wollen. Es ist aber nicht dazu gekommen. Es ist bisher nicht bekannt, daß sie im Jahre 1917 wieder vollgefüllt worden wären. Dies wäre auch nicht möglich gewesen. Die Schwarzen Meer-Häfen beziehen einen großen Teil ihrer Vorräte aus Zentralrußland. Die Zufuhren von dort sind aber heuer ganz ausgeblieben. In-

folge dessen sind jetzt weite Lager aller Bestände entblößt und kommen für einen Export nicht in Betracht.

(Schluß folgt.)

* Ein Transporterlaß des Oberkommandos. Der Oberbefehlshaber in den Marken erläßt eine Verordnung für Berlin und die Provinz Brandenburg, nach der von nun an auf Grund der Kriegsgesetze alle Behörden Aufforderungen zur Bestellung von Transportmitteln, Gespannen und Arbeitskräften, zur Ent- und Beladung von Eisenbahnwagen und zur Durchführung kriegswirtschaftlich wichtiger Straßentransporte an die Fuhrwerksbesitzer stellen können. Die Gemeinden werden ermächtigt, nach ihrem Ermessen zur wirksamen Erfassung der in ihren Bezirken verfügbaren Transportmittel von jedem Gemeindegemeingehörenden Auskunft zu verlangen. Für die Provinz Brandenburg sind außerdem Holzabfuhrabschüsse gebildet worden, die das Recht haben, alle Fuhrwerke für die Abfuhr von Holz zu den Eisenbahnstationen in Anspruch zu nehmen.

11./I. 1918.

1145

Weitere Einschränkung des Personenverkehrs.

N. Berlin, 10. Jan. (Priv.-Tel.) Die durch den Krieg bedingten Schwierigkeiten im Eisenbahnbetrieb bestehen fort und verschärfen sich außerordentlich unter dem Einfluß ungünstiger Witterungsverhältnisse. Die Binnenschifffahrt ruht, sodaß der auf den Binnenwasserstraßen sich bewegende Verkehr an dringendsten Gütern plötzlich auf den Eisenbahnweg übergegangen ist. Ganze große Kohlenverbrauchsgebiete, die jetzt überwiegend auf dem Wasserwege bedient werden, wie Berlin und Süddeutschland, fallen jetzt ausschließlich den Eisenbahnen zu. Eine Abhilfe kann durch Einschränkung des Güterverkehrs nicht mehr erreicht werden, weil zur Zeit ohnehin nur dringende Güter befördert werden, die für die Kriegswirtschaft und für die Volksernährung (einschließlich der Hausbrandversorgung) erforderlich sind. Es muß erneut und unverzüglich eine Einschränkung des Personenverkehrs erfolgen. Diese wird am 13. Januar beginnen mit dem ausschließlichen Zweck, über das bisher Erreichte hinaus Maschinen, Personal und Strecken durch Ausfall von Personenzügen frei zu machen und die Abwicklung des Güterverkehrs, dem unbedingt der Vorrang einzuräumen ist, zu fördern. Es ist dringende Pflicht der Bevölkerung, auch freiwillig alles überflüssige Reisen einzustellen, denn alles unnötige Reisen trägt dazu bei, die Kriegsaufgaben der Eisenbahn zu beeinträchtigen, also die Abfuhr der Kohlen und anderer für die Rüstungsindustrie erforderlichen Rohstoffe, den regelmäßigen Nachschub an die Front, die Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln und mit Hausbrandkohlen und dergleichen mehr zu erschweren.

Grundsätzliches zur Verkehrspolitik.

Der Krieg ist außerordentlich geeignet, zu lehren, wie die Verkehrseinrichtungen einer Weltstadt nicht geleitet und behandelt werden dürfen. Es können besonders zwei Fehler gemacht werden: von der Seite der Leitung dieser Verkehrsbetriebe, besonders wenn sie ganz oder zum größeren Teil in privaten Händen sind, das Hinarbeiten auf Gewinne, hohe Anteilsvergrößerung, Kapitalanhäufung usw., ohne Rücksicht auf den Verkehr selbst; von der Seite der Nutznießer der Verkehrsmittel die Verkennung des Grundsatzes, daß jedes Unternehmen, gleichgültig welcher Art, innerhalb der Grenzen und der Weltmarktlage eine Mindesthöhe der Vergütung erreichen muß, wenn es seine Bestimmung gut und immer sich verbessernd erfüllen soll. Es ist also ebenso unklug und schädlich, ein Verkehrsunternehmen in der Hauptsache als einen auf Gewinn abzielenden Betrieb zu verwalten, wie es kurzfristig ist, einem solchen Betrieb durch zu niedrige Tarife die Möglichkeit zu nehmen, trotz ständig mit der Zeit fortschreitender Verbesserungen eine ausreichende Vergütung herauszuwirtschaften.

In Groß-Berlin sind jetzt — gewiß gegen den Willen der Gesellschaften selbst — die Folgen beider Fehler sichtbar, nur sind im wesentlichen die Verhältnisse des Krieges die Ursache und nicht, darf man billig hinzufügen, Gewinnsucht bei den Betrieben und Unverständnis bei der Bevölkerung, die die Verkehrsmittel benutzen will. Der Krieg hindert die Gesellschaften an Ausbesserungen, Verbesserungen und Neuanschaffungen, würde sie vorläufig daran hindern, selbst wenn die von ihnen geforderten höheren Tarife bewilligt werden. Die Bevölkerung aber nimmt — und das ist verständlich — gerade jetzt, da die Steuerlast ohnehin an jeden doppelte, verdreifachte, verzehnfachte Ansprüche stellt, die Ankündigung besonders übel auf, daß nun auch das Fahren erheblich verteuert werden soll.

Was aber dabei herauskommt, erlebt täglich jeder selbst. Der Verkehr in Groß-Berlin ist zurzeit eine Plage, eine für die Nerven und für die Gesundheit überhaupt geradezu gefährliche Sache. Die Wagen der Straßenbahn klappern in allen Fugen, sind der kleinste Störung nicht mehr gewachsen, die Hochbahn hat nicht Wagen genug, die Omnibusse verfügen über zu wenige und zu schlecht genährte Pferde und so fort. Überall sind die Angestellten ebenso überanstrengt wie die Verkehrsmittel, die sie bedienen sollen.

Wird man in ganz Berlin einen Menschen finden, der damit einverstanden wäre, daß es so oder so ähnlich etwa auch im Frieden weitergeht? Mit der deutlichen Verneinung dieser Frage ist der Streit, ob Tarifierhöhung oder nicht, grundsätzlich entschieden. Nur werden die Gesellschaften nachzuweisen, genau nachzuweisen haben, in welchem Maße die Tarife erhöht werden müssen, um — erstens — die durch den Krieg verursachten Vernachlässigungen der Betriebseinrichtungen, so bald es möglich ist, wieder zu beheben; zweitens: darüber hinaus ihre Einrichtungen auf die Höhe zu bringen, die einem so gewaltigen Verkehrsgebilde wie Groß-Berlin angemessen sind, und — drittens — die in den Betrieben stehenden Gelder trotzdem angemessen zu verzinsen. Dabei muß allerdings mit allem Nachdruck betont werden, daß Verkehrs-Gesellschaften nicht dazu da sind, Spekulations- und Raubbau-Gewinne einzubeheben. Gerade über die Notwendigkeiten der Verkehrsbetriebe werden sich immer einander entgegengesetzte Meinungen und Wünsche besonders lebhaft bemerkbar machen. Denn sie bauen im wörtlichsten Sinne am Wege. Aber man soll die Wahrheit nicht vergessen, die seit des seligen Poststephans Zeiten noch nicht veraltet ist: daß gemeinhin die Verkehrseinrichtung am besten sich „rentiert“, die sich am billigsten den Benutzern anzubieten vermag. Werden die Tarife erhöht, so soll man vor allem ihre regelmäßige Benutzung so wohlfeil wie nur irgendmöglich zu erhalten suchen. Denn Zeit-, Monats- und Dauerkarten für Arbeiter und Schüler und für die große Masse der Berufstätigen, die täglich fahren, müssen in jedem neuen Tarif besonders günstig gestellt werden.

In Groß-Berlin ist nur die Straßenbahn bei der Erhöhung ihrer Tarife an Verständigung mit den Gemeinden gebunden. Die gemeinsame Nahverkehrsfahrt fordert aber, daß auch die Privatgesellschaften nach den Grundsätzen verfahren, die durch sachlichen Ausgleich zwischen Verkehrs-Gesellschaft, Aufsichtsbehörde und Bevölkerung als für alle Teile annehmbar aufgestellt werden.

Zulassung des allgemeinen Stückgutverkehrs.

Im Hinblick auf die günstigere Transportlage hat das Eisenbahnministerium verfügt, daß im Hinterlande nunmehr Stückgüter sowohl als Eilgut wie auch als Frachtgut zur Beförderung zugelassen werden. Diese Maßnahme konnte allerdings vorläufig hinsichtlich einzelner besonders belasteter Stationen sowie der Südbahnstrecke Wien—Marburg und der im Bereiche der Feldtransportleitungen gelegenen Linien noch nicht vollkommen durchgeführt werden; es wurden jedoch die in Betracht kommenden Direktionen angewiesen, nach Möglichkeit gleichfalls den Stückgutverkehr zu eröffnen. Da bei einer allzu umfangreichen Auslieferung von Stückgütern Güterstauungen zu befürchten sind, die unvermeidlich neuerdings zu einschneidenden Verkehrsbeschränkungen führen müßten, erscheint es unbedingt geboten, daß nur wirklich dringende Güter zur Auslieferung gebracht werden. Es bedarf hierzu der verständnisvollen Mitwirkung der Parteien, damit die getroffene Maßnahme, durch die — wenn auch zunächst nur in beschränktem Umfang — eine Versendung aller Güter ermöglicht wird, aufrechterhalten werden kann. Besonders empfiehlt es sich, die bereits versandbereiten Güter nicht auf einmal, sondern allmählich aufzuliefern.

Zugseinschränkungen auf der Nordbahn.

Wir erhalten folgende Mitteilung: Die bestehenden Verkehrsverhältnisse erfordern im Verkehr der personenbefördernden Züge noch weitere Einschränkungen. Aus diesem Grunde wird mit Gültigkeit ab 12 Uhr Mitternacht vom 20. zum 21. Jänner 1918 auf sämtlichen Linien der k. k. Nordbahndirektion eine neue eingeschränkte Friedensfahrordnung zur Einführung gelangen.

Zwischen Wien und Krakau, beziehungsweise zurück werden die derzeit bestehenden Schnellzüge Nr. 1 Abfahrt Wien 7 Uhr 5 Min. früh und der Gegenzug Nr. 2 Ankunft Wien 10 Uhr 40 Min. nachts am 21. Jänner d. J. nicht mehr in Verkehr gesetzt. Zwischen Wien und Lemberg verbleiben die Schnellzüge Nr. 7 Wien ab 8 Uhr 30 Min. abends, Krakau an 5 Uhr 47 Min. früh; Nr. 8 Krakau ab 10 Uhr 40 Min. abends, Wien an 7 Uhr 48 Min. früh; Nr. 9 Wien ab 2 Uhr 20 Min. nachmittags, Krakau an 11 Uhr 45 Min. abends; Nr. 10 Krakau ab 6 Uhr 45 Min. früh, Wien an 4 Uhr 7 Min. nachmittags. Zwischen Wien-Lundenburg-Brünn, beziehungsweise zurück Schnellzug Nr. 301 Wien ab 6 Uhr 20 Min. abends, Brünn an 9 Uhr 13 Min. abends; Nr. 302 Brünn ab 7 Uhr 5 Min. früh, Wien an 9 Uhr 59 Min. vormittags, in Verkehr.

Die Ballanzüge Berlin (Anhalter Bahnhof) beziehungsweise München, Wien Nordbahnhof nach Konstantinopel werden in ihrer gegenwärtigen Lage beibehalten.

Für Zivil- und Militärreisende werden von Wien bis Krakau, beziehungsweise zurück, durchrollende Personenzüge zur Verfügung stehen: Zug Nr. 15 Wien ab 7 Uhr 20 Min. früh, Krakau an 6 Uhr 57 Min. abends; Zug Nr. 19 Wien ab 4 Uhr 45 Min. nachmittags, Krakau an 9 Uhr 48 Min. vormittags; Zug Nr. 27 Wien ab 8 Uhr 50 Min. abends, Krakau an 8 Uhr 40 Min. vormittags; Zug Nr. 16 Krakau ab 10 Uhr vormittags, Wien an 9 Uhr 37 Min. abends; Zug Nr. 20 Krakau ab 1 Uhr 45 Min. nachmittags, Wien an 6 Uhr 42 Min. früh; Zug Nr. 28 Krakau ab 7 Uhr 54 Min. abends, Wien an 7 Uhr 32 Min. früh.

Von Wien bis Oberberg, beziehungsweise zurück: Zug Nr. 17 Wien ab 12 Uhr 20 Min. nachmittags, Oberberg an 11 Uhr 2 Min. nachts, Zug Nr. 18 Oberberg ab 2 Uhr 55 Min. nachts, Wien an 1 Uhr 26 Min. nachmittags verkehren.

Überdies werden von Wien bis Krakau, beziehungsweise zurück an gemischten Zügen in Verkehr kommen: Zug Nr. 63 Wien ab 2 Uhr nachts, Krakau an 8 Uhr 30 Min. abends, Zug Nr. 62 Krakau ab 12 Uhr 10 Min. nachmittags, Wien an 10 Uhr 14 Min. nachts.

Zur Beförderung von Militärpersonen sind in der Strecke Wien-Krakau auch die Personenzüge Nr. 45 m Wien ab 2 Uhr 40 Min. nachmittags, Krakau an 4 Uhr 25 Min. früh, Nr. 47 m Wien ab 7 Uhr 10 Min. abends, Krakau an 10 Uhr 10 Min. vormittags, Nr. 44 m Krakau ab 4 Uhr 15 Min. früh, Wien an 7 Uhr 4 Min. abends, Nr. 48 m Krakau ab 9 Uhr 55 Min. abends, Wien an 12 Uhr Mittags vorgesehen, mit dem Zug 47 m werden in der Strecke Wien-Lundenburg auch Zivilreisende in beschränkter Zahl zur Beförderung gelangen.

Bezüglich des übrigen Verkehrs auf der Hauptbahn, den Flügel- und Lokalbahnen, der

Führung von Kurs- und Schlafwagen wird auf die bezüglichen Aushängfahrpläne Blatt VIII a und b der k. k. Nordbahndirektion verwiesen.

15. I. 1918

49

(Lastentransportkrise in Wien.) Wir erhalten von den Genossenschaften der Großfuhrwerks- und der Kleinfuhrwerksbesitzer folgende Mitteilung: Die Lastfuhrwerler bekommen für ihre Pferde bereits seit Beginn 1915 keinen Hafer, zunächst infolge der Beschlagnahme, später aus Mangel. Das von der Futtermittelzentrale immer minderwertiger werdende Mischfutter, bestehend aus Maisstrüken, ist auch quantitativ ungenügend, da hiervon bloß 50 Prozent der seinerzeitigen Hafervortion abgegeben wird. Die Lastpferde können daher die seinerzeitigen Ladegewichte nicht mehr ziehen, viele gingen vorzeitig zugrunde, jetzt währt die Lebensdauer oft nur Monate. Die unbedingt notwendige Heufütterung ist nach der schlechten Ernte nicht möglich, auch Stroh für den unentbehrlichen Säffel ist nicht erhältlich. Die noch vorhandenen Vorräte werden von den Kommissionären nicht energisch genug aufgebracht. Ernährungsminister Höfer gab unserer Deputation, welche vom Bürgermeister Dr. Weisskirchner persönlich unterstützt wurde, in äußerst instruktiver Weise über Vorräte und mögliche Abgaben Aufschluß und veranlaßte die äußerst schätzbare Zuteilung von Heu und Stroh aus Polen an die Mitglieder unserer Genossenschaften. Durch Waggomangel, Bahnsperre und Zufuhrschwierigkeiten konnte jedoch bisher von diesem Heu und Stroh wenig nach Wien gebracht werden. Geschieht nicht bald eine Verbesserung des Mischfutters und Zuweisung von genügend Heu und Stroh oder tritt etwa gar eine Verschlechterung ein, dann ist ein totaler Zusammenbruch des Lastfuhrwerkes in verhältnismäßig kurzer Zeit oberflächlich unvermeidlich. Die Folgen dürfen wir an dieser Stelle nicht schildern. Eine beabsichtigte Zentralisierung des Lastfuhrwerkes zum Zwecke einer vermehrten Leistungsfähigkeit, um eine Anzahl Lastpferde überflüssig zu machen und dadurch Futter zu ersparen, ist ein unrichtiger und gefährlicher Versuch. Eine Zentralsstelle kann niemals eine so hohe Leistungsfähigkeit wie die dezentralisierten Fuhrwerksbetriebe, wo jeder Inhaber selbst das größte Interesse hat, viele Leistungen zu erreichen, ergeben. Zudem kommen ohnehin ausschließlich nur Transporte, welche im öffentlichen und militärischen Interesse gelegen sind, zur Ausführung. Oberste Bedingung bleibt ausreichende Versorgung mit Futtermitteln. Und da kann nur Ungarn, aus welchem Lande wir ja auch in Friedenszeiten den allergrößten Teil aller Futterartikel einkauften, helfen. Dessen könnte uns auch für spätere Zeit die sofortige Schaffung eines selbständigen Ernährungsministeriums, welches unabhängig von politischen Einflüssen und Mächten selbst, ohne Rücksichtnahme auf Stellung und Rang der Produzenten, die Aufbringungsarbeiten energisch durchführen könnte, die gegenwärtig nicht zum erwünschten Ziele führen.

17. I. 1918

Der Notfahrplan der Eisenbahnen.

Heute wird eine längere amtliche Erörterung zu der vorgestern publizierten Einführung eines Notfahrplanes auf den Staatsbahnen kundgemacht, in der auf die großen Anforderungen, die der Krieg an das gesamte Eisenbahnwesen stellt, verwiesen und die Umgestaltung des Fahrplanes mit den unerträglich gewordenen Verspätungen im Personenverkehr, sowie dem großen Mangel an Brennstoffen begründet wird. Die Einführung des neuen Fahrplanes war für den 1. Jänner in Aussicht genommen, mußte jedoch wegen Mangel an Arbeitskräften, Kohle und Papier um drei Wochen verzögert werden, so daß sie erst in der Nacht vom 20. auf den 21. Jänner in Kraft tritt.

Der neue Fahrplan ermöglicht eine weitere Einschränkung des Zugverkehrs, wodurch gegenüber dem Fahrplan vom Sommer 1917 etwa 24 Prozent, nach dem jetzigen Stande 12 Prozent der personenführenden Züge erspart werden und der tägliche Kohlenverbrauch auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen gegenüber dem Sommer 1917 um rund 1000, gegenüber dem 1. Jänner 1918 um rund 400 Tonnen verringert wird.

Nach der neuen Fahrordnung werden Schnellzüge nur noch auf den stärksten befahrenen Hauptlinien verkehren. So werden beispielsweise auf der Westbahn und Norwestbahn außer den zweimal wöchentlich verkehrenden Ballanzügen noch je ein Tages- und ein Nachtschnellzug in jeder Fahrtrichtung in Verkehr

gesetzt. Auf der Franz-Joseph-Bahn wird wie bisher ein Tages Schnellzugspaar zwischen Wien und Prag geführt, das in Gmünd an Personenzüge der Egerer Strecke anschließt und derart auch zu Fahrten von Wien nach Budweis und Pilsen und zurück benutzt werden kann. Zwischen Wien und Lemberg über Krakau werden zwei Schnellzugsverbindungen in jeder Richtung zur Verfügung stehen. Auch zwischen Wien und Brünn werden die bisherigen Schnellzüge in wenig geänderter Fahrordnung beibehalten. Der Schnellzugsverkehr zwischen Wien und Budapest bleibt unverändert.

Als teilweiser Ersatz für entfallende Schnellzüge werden auf mehreren Hauptstrecken beschleunigte Fernpersonenzüge geführt, die nur in den wichtigeren Stationen anhalten. Dadurch wird eine Entlastung dieser Züge vom Nahverkehr sowie eine größere Reisegeschwindigkeit bei gleichzeitiger Kohlenersparnis erzielt und die fahrplanmäßige Verkehrsentwicklung gefördert. Solche beschleunigte Personenzüge werden, um einige Beispiele anzuführen, auf den Strecken Wien—Salzburg—Innsbruck, Wien—Gmünd—Eger, Wien—Brünn—Prag—Bodenbach und Wien—Krakau—Lemberg verkehren. Neu ist die Einführung durchlaufender Nachtpersonenzüge zwischen Wien und dem Elbtale (Leitmeritz, Teichken) über Gmünd—Prag—Bischkat Priwor.

Im Nahverkehre der größeren Städte mußte die Anzahl der Personenzüge erheblich verringert werden, wobei jedoch der Arbeiter- und sonstige Berufsverkehr möglichst berücksichtigt wurde. Die Führung eigener Schülerzüge kann im allgemeinen nicht aufrechterhalten werden; doch werden, wo dies die örtlichen Verhältnisse gestatten und keine fahrplantechnischen Hindernisse bestehen, den in geeigneter Zeitslage verkehrenden Güterzügen Personenvagons zur Beförderung der Schüler beigegeben. Von der Herausziehung von Güterzügen zur Personenbeförderung wurde im übrigen auch sonst in ausgiebigem Maße Gebrauch gemacht, um nach Möglichkeit übergroße Zugpausen, insbesondere im Nahverkehre abzukürzen.

Da die Inangriffnahme der Züge, besonders in der Steigung und im Bogen, einen ganz bedeutenden Brennstoffverbrauch verursacht, mußte die Auflassung von Aufenthalten in vielen Haltestellen verfügt werden, wobei, um die unangenehme Härte dieser Maßnahme der Bevölkerung möglichst wenig fühlbar zu machen, fast nur solche Haltestellen gewählt wurden, die wenig benutzt werden, in geringer Entfernung von der nächsten Station liegen und mit dieser durch benutzbare Wege verbunden sind.

Die Notfahrordnung wird zweifellos in vielen Fällen auch eine Verschlechterung der Postverbindungen, namentlich auch der Zustellung der Wiener Zeitungen in jenen Orten, die weit von Wien gelegen sind, mit sich bringen. Dieser Mangelstand kann jedoch der Bevölkerung angesichts der durch die Kohlennot unabwieslich gegebenen Forderung, die Fahrzeit der Züge zu verlängern, nicht erspart werden.

Demgegenüber wird die Bevölkerung allerdings auch Nachteile mit in den Kauf nehmen müssen, die nicht zu vermeiden sind. Wie zu erwarten war, ist schon auf Grund der bisher bekannt gewordenen Einzelheiten des neuen Fahrplanes dem Eisenbahnministerium eine große Zahl von Eingaben um örtliche Fahrplanänderungen und Ausgestaltungen aus verschiedenen Gegenden zugekommen, denen aber derzeit unmöglich entsprochen werden kann, weil die Durchführung aller gewünschten Verkehrsverbesserungen, soweit sie nicht schon durch die beschränkte Zahl an Fahrbetriebsmitteln ausgeschlossen ist, den mit der Einführung des „Notfahrplanes“ angestrebten Zweck einfach vereiteln würde. Ebenso ist auch die Beantwortung solcher Eingaben insbesondere, wenn sich ihre Anzahl nach allgemeiner Bekanntmachung der Fahrpläne noch vervielfachen sollte, den berufenen Stellen an Betracht der gegenwärtigen Arbeitshäufung nachgerade unmöglich.

Mit der Wiederkehr günstigerer Witterung wird hoffentlich auch die Abwicklung des Personenverkehrs leichter werden.

Eine Verschlechterung im Anschlußverkehr mit den Hauptstrecken wird leider auf einer Reihe von Lokalbahnlinien eintreten. Hier war es bei der geänderten Fahrordnung der Hauptbahnzüge oft nicht möglich, die wenigen Lokalbahnzüge so zu fahren, daß gleichzeitig die Fernanschlüsse und die Bedürfnisse des Nahverkehrs der Lokalbahn ausreichend befriedigt werden.

Die Vorteile der neuen Fahrordnung lassen sich dahin zusammenfassen, daß durch die bedeutende Kohlenersparnis im Personenverkehr eine Erleichterung in der Abwicklung des Approvisionierungs- und sonstigen Güterverkehrs sowie auch die Zufuhr größerer Brennstoffmengen an die

Industrie und die Bevölkerung ermöglicht wird. Es werden ferner auch die Anschlüsse in vielen Fernverbindungen verbessert und Anschlußveräumnisse voraussichtlich vermieden werden. Durch die Förderung des fahrplanmäßigen Zugverkehrs wird endlich auch eine nicht zu unterschätzende Erhöhung der Verkehrssicherheit erzielt.

17. 1. 1918

52

Der neue Eisenbahnfahrplan.

Amtlich wird mitgeteilt: Infolge der großen Anforderungen, die der Krieg an die Eisenbahnen stellt, ergab sich im Personenverkehr eine ständige Ueberfüllung und Ueberlastung der Züge. Die dadurch verursachten Zugverspätungen wurden durch die stark verminderte Leistungsfähigkeit der überanstrengten Lokomotiven noch wesentlich vermehrt. Ein anderer empfindlicher Mangelstand erwuchs daraus, daß, um Lokomotiven und Brennstoff zu sparen, eine Reihe von Fernzügen aufgegeben werden mußte, während der übrige Fahrplan ungeändert blieb. Dadurch gingen wichtige Anschlüsse verloren. Zu diesen Mangelständen sind noch die rasch sich steigenden Schwierigkeiten der Kohlenversorgung hinzugekommen, die das gesamte Wirtschaftsleben gefährdeten.

Um dieser Gefahr nach Möglichkeit zu begegnen, hat die Staatseisenbahnverwaltung eine völlige Umarbeitung des Fahrplanes vorgenommen, die einerseits die Aufrechterhaltung der notwendigen Anschlüsse im durchgehenden Fernverkehr, andererseits durch Verlängerung der Fahrzeiten eine Erhöhung der Belastung und damit auch der Aufnahmefähigkeit der Züge sowie eine regelmäßige Verkehrsabwicklung ermöglichen soll. Die Einführung dieses nach einheitlichen Grundsätzen für ganz Österreich bearbeiteten und zunächst der möglichst wirtschaftlichen Gebahrung mit der Kohle dienenden „Notfahrplanes“ wird in der Nacht zum 21. Jänner erfolgen. Der neue Fahrplan ermöglicht eine weitere Einschränkung des Zugverkehrs, wodurch gegenüber dem Fahrplan vom Sommer 1917 etwa 24%, nach dem jetzigen Stande 12% der personenführenden Züge erspart werden und der tägliche Kohlenverbrauch auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen gegenüber dem Sommer 1917 um rund 1000, gegenüber dem 1. Jänner 1918 um rund 400 Tonnen verringert wird.

Nach der neuen Fahrordnung werden Schnellzüge nur noch auf den stärksten befahrenen Hauptlinien verkehren. So werden beispielsweise auf der Westbahn und Nordwestbahn außer den zweimal wöchentlich verkehrenden Balkanzügen noch je ein Tages- und ein Nachtschnellzug in jeder Fahrtrichtung in Verkehr gesetzt. Auf der Franz-Josefsbahn wird wie bisher ein Tagesschnellzugspaar zwischen Wien und Prag geführt, das in Gmünd an Personenzüge der Egerer Strecke anschließt und derart auch zu Fahrten von Wien nach Budweis und Pilsen und zurück benützt werden kann. Zwischen Wien und Lemberg über Krakau werden zwei Schnellzugsverbindungen in jeder Richtung zur Verfügung stehen. Auch zwischen Wien und Brünn werden die bisherigen Schnellzüge in wenig geänderter Fahrordnung beibehalten. Der Schnellzugsverkehr zwischen Wien und Budapest bleibt unverändert. Als teilweiser Ersatz für entfallende Schnellzüge werden auf mehreren Hauptstrecken beschleunigte Fernpersonenzüge geführt, die nur in den wichtigeren Stationen anhalten. Dadurch wird eine Entlastung dieser Züge vom Nahverkehr sowie eine größere Reisegeschwindigkeit bei gleichzeitiger Kohlenersparnis erzielt und die fahrplanmäßige Verkehrsabwicklung gefördert. Solche beschleunigte Personenzüge werden, um einige Beispiele anzuführen, auf den Strecken Wien Westbahnhof—Salzburg—Innsbruck, Wien F. J. B.—Gmünd Eger, Wien Ostbahnhof—Brünn—Prag—Bodenbach und Wien—Krakau—Lemberg verkehren. Neu ist die Einführung durchlaufender Fernpersonenzüge zwischen Wien F. J. B. und dem Elbetale (Leitmeritz, Teschen) über Gmünd—Prag—Wichetel Primor.

Im Nahverkehr der größeren Städte mußte die Anzahl der Personenzüge erheblich verringert werden, wobei jedoch der Arbeiter- und sonstige Berufsverkehr möglichst berücksichtigt wurde. Die Führung eigener Schülerzüge kann im allgemeinen nicht aufrechterhalten werden; doch werden, wo dies die örtlichen Verhältnisse gestatten und keine fahrplantechnischen Hindernisse bestehen, den in geeigneter Zeitlage verkehrenden Güterzügen Personenwagen zur Beförderung der Schüler beigegeben. Von der Heranziehung von Güterzügen zur Personenbeförderung wurde im übrigen auch sonst in ausgiebigem Maße Gebrauch gemacht, um nach Möglichkeit übergroße Zugpausen, insbesondere im Nahverkehr abzukürzen. Da die Inangasetzung der Züge, besonders aber in der Steigung und im Bogen, einen ganz bedeutenden Brennstoffverbrauch verursacht, mußte die Auflassung von Aufenthalten in vielen Haltestellen versagt werden, wobei, um die unlenkbare Härte dieser Maßnahmen der Bevölkerung möglichst wenig fühlbar zu machen, fast nur solche Haltestellen gewählt wurden, die wenig benützt werden, in geringer Entfernung von der nächsten Station liegen und mit dieser durch benützbare Wege verbunden sind.

Die Notfahrordnung wird zweifellos, sagt die amtliche Verlautbarung, in vielen Fällen eine Verschlechterung der Postverbindungen, namentlich auch der Zustellung der Wiener Zeitungen in jenen Orten, die weit von Wien gelegen sind, mit sich bringen.

Eine Verschlechterung im Anschlußverkehr mit den Hauptstrecken wird leider auf einer Reihe von Lokalbahnlinien eintreten. Hier war es bei der geänderten Fahrordnung der Hauptbahnzüge oft nicht möglich, die wenigen Lokalbahnzüge so zu führen, daß gleichzeitig die Fernanschlüsse und die Be-

dürfnisse des Nahverkehrs der Lokalbahn ausreichend befriedigt werden.

Die näheren Angaben über den Zugverkehr sind aus den Aushangfahrplänen sowie aus dem österreichischen Kursbuche, das gleichfalls in neuer Ausgabe erscheinen wird, zu entnehmen.

Ein neuer Fahrplan auf den österreichischen Eisenbahnen.

Wien, 17. Januar.

Um, wie amtlich mitgeteilt wird, den Personenverkehr in einer für die Bevölkerung noch erträglichen und dem berechtigten Verkehrsbedürfnisse genügenden Weise abwickeln zu können, hat die Staatseisenbahnverwaltung eine völlige Umarbeitung des Fahrplanes vorgenommen, die einerseits die Aufrechterhaltung der notwendigsten Anschlüsse im durchgehenden Fernverkehr, andererseits durch Verlängerung der Fahrzeiten eine Erhöhung der Belastung und damit auch der Aufnahmefähigkeit der Züge sowie eine regelmäßige Verkehrsabwicklung ermöglichen soll. Die Einführung dieses nach einheitlichen Grundsätzen für ganz Österreich bearbeiteten und zunächst der möglichst wirtschaftlichen Sebarung mit der Kohle dienenden „Kohlfahrplanes“, die für den 1. Januar 1918 in Aussicht genommen war, jedoch infolge des Mangels der Druckereien an Arbeitskräften, Kohle, Papier und Lettern um drei Wochen verzögert wurde, wird in der Nacht vom 20. zum 21. Januar erfolgen.

Der neue Fahrplan ermöglicht eine weitere Einschränkung des Zugverkehrs, wodurch gegenüber dem Fahrplan vom Sommer 1917 etwa 24 Prozent, nach dem jetzigen Stande 12 Prozent der personenführenden Züge erspart werden und der tägliche Kohlenverbrauch auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen gegenüber dem Sommer 1917 um rund 1000, gegenüber dem 1. Januar 1918 um rund 400 Tonnen verringert wird.

Nach der neuen Fahrordnung werden Schnellzüge nur noch auf den stärksten befahrenen Hauptlinien verkehren. So werden beispielsweise auf der Westbahn und Nordwestbahn außer den zweimal wöchentlich verkehrenden Balkanzügen noch je ein Tages- und ein Nachtschnellzug in jeder Fahrtrichtung in Verkehr gesetzt. Auf der Franz-Josefsbahn wird wie bisher ein Tages- und ein Nachtschnellzugpaar zwischen Wien und Prag geführt, das in Gmünd an Personenzüge der Egerer Strecke anschließt und derart auch zu Fahrten von Wien nach Budweis und Pilsen und zurück benützt werden kann. Zwischen Wien und Lemberg über Kraslau werden zwei Schnellzugsverbindungen in jeder Richtung zur Verfügung stehen. Auch zwischen Wien und Brinn werden die bisherigen Schnellzüge in wenig geänderter Fahrordnung beibehalten. Der Schnellzugsverkehr zwischen Wien und Budapest bleibt ungeändert.

Als teilweiser Ersatz für entfallende Schnellzüge werden auf mehreren Hauptstrecken beschleunigte Fernpersonenzüge geführt, die nur in den wichtigeren Stationen anhalten. Dadurch wird eine Entlastung dieser Züge vom Nahverkehr sowie eine größere Reisegeschwindigkeit bei gleichzeitiger Kohlenersparnis erzielt und die fahrplanmäßige Verkehrsabwicklung gefördert. Solche beschleunigte Personenzüge werden, um einige Beispiele anzuführen, auf den Strecken Wien Westbahnhof-Salzburg-Innsbruck, Wien Franz-Josefsbahnhof-Gmünd-Eger, Wien Ostbahnhof-Brinn-Prag-Bodenbach und Wien-Kraslau-Lemberg verkehren. Neu ist die Einführung durchlaufender Nachtpersonenzüge zwischen Wien Franz-Josefsbahnhof und dem Elbthal (Leimitz, Tetschen) über Gmünd-Prag-Bischkat Priwor.

Im Nahverkehr der größeren Städte mußte die Anzahl der Personenzüge erheblich verringert werden, wobei jedoch der Arbeiter- und sonstige Berufsverkehr möglichst berücksichtigt wurde. Die Führung eigener Schülerzüge kann im allgemeinen nicht aufrechterhalten werden; doch werden, wo dies die örtlichen Verhältnisse gestatten und keine fahrplan-technischen Hindernisse bestehen, den in geeigneter Zeitlage verkehrenden Güterzügen Personenwagen zur Beförderung der Schüler beigegeben. Von der Heranziehung von Güterzügen zur Personenbeförderung wurde im übrigen auch sonst in ausgiebigem Maße Gebrauch gemacht, um nach Möglichkeit über große Zugpausen, insbesondere im Nahverkehr, abzukürzen. Da die Inangabe der Züge, besonders in der Steigung und im Bogen, einen ganz bedeutenden Brennstoffverbrauch verursacht, mußte die Auflassung von Aufenthalten in vielen Haltestellen verfügt werden, wobei, um die unleugbare Härte dieser Maßnahme der Bevölkerung möglichst wenig fühlbar zu machen, fast nur solche Haltestellen gewählt wurden, die wenig benützt werden, in geringer Entfernung von der nächsten Station liegen und mit dieser durch benutzbare Wege verbunden sind.

Die Kohlfahrordnung wird zweifellos in vielen Fällen auch eine Verschlechterung der Postverbindungen, namentlich auch der Zustellung der Wiener Zeitungen in jenen Orten, die weit von Wien gelegen sind, mit sich bringen. Dieser Uebelstand kann jedoch der Bevölkerung angesichts der durch die Kohlennot unabwieslich gegebenen Forderung, die Fahrzeit der Züge zu verlängern, nicht erspart werden.

Eine Verschlechterung im Anschlußverkehr mit den Hauptstrecken wird leider auf einer Reihe von Lokalbahnlinien eintreten. Hier war es bei der geänderten Fahrordnung der Hauptbahnzüge oft nicht möglich, die wenigen Lokalbahnzüge so zu führen, daß gleichzeitig die Fernanschlüsse und die Bedürfnisse des Nahverkehrs der Lokalbahn ausreichend befriedigt werden.

Die Vorteile der neuen Fahrordnung lassen sich dahin zusammenfassen, daß durch die bedeutende Kohlenersparnis im Personenverkehr eine Erleichterung in der Abwicklung des Approximations- und sonstigen Güterverkehrs sowie auch die Zufuhr größerer Brennstoffmengen an die Industrie und die Bevölkerung ermöglicht wird. Es werden ferner auch die Anschlüsse in vielen Fernverbindungen verbessert und Anschlußverhältnisse voraussichtlich vermieden werden. Durch die Förderung des fahrplanmäßigen Zugverkehrs wird endlich auch eine nicht zu unterschätzende Erhöhung der Verkehrssicherheit erzielt.

Demgegenüber wird die Bevölkerung allerdings auch Nachteile mit in den Kauf nehmen müssen, die nicht zu vermeiden sind, weil es nicht möglich ist, einerseits der zwingenden Notwendigkeit sparsamsten Kohlenverbrauches Rechnung zu tragen und andererseits mit einer dementsprechend verringerten Zugleistung einen Fahrplan zu erstellen, der allen örtlichen Bedürfnissen entspricht. Wie zu erwarten war, ist schon auf Grund der bisher bekannt gewordenen Einzelheiten des neuen Fahrplanes dem Eisenbahnministerium eine große Zahl von Eingaben um örtliche Fahrplanänderungen und Ausgestaltungen aus verschiedenen Gegenden zugekommen, denen aber derzeit unmöglich entschieden werden kann, weil die Durchführung aller gewünschten Verkehrsverbesserungen, soweit sie nicht schon durch die beschränkte Zahl an Fahrbetriebsmitteln, die dem Hinterlande zu Gebote stehen, ausgeschlossen ist, den mit der Einführung des „Kohlfahrplanes“ angestrebten Zweck einfach vereiteln würde. Ebenso ist auch die Beantwortung solcher Eingaben, insbesondere wenn sich ihre Anzahl nach allgemeiner Verunsicherung der Fahrpläne noch vervielfachen sollte, den be-

rufenen Stellen anbedachts ihrer gegenwärtigen Arbeitshäufung nachgerade unmöglich.

Mit der Wiederkehr günstigerer Witterung wird wesentlich auch die Abwicklung des Personenverkehrs leichter werden. Die Staatseisenbahnverwaltung wird sodann berechtigten Wünschen der Bevölkerung soweit irgend möglich nachkommen und durch fortschreitende Ausgestaltung des Zugverkehrs die empfindlichsten Härten des neuen Fahrplanes zu beseitigen oder doch möglichst zu mildern trachten.

Die näheren Angaben über den Zugverkehr sind aus den Ausgangsfahrplänen sowie aus dem österreichischen Kursbuche, das gleichfalls in neuer Ausgabe erscheinen wird, zu entnehmen.

Freiherr v. Banhans über die Eisenbahndiebstähle.

Dem Abgeordnetenhaus lag heute die Antwort des Eisenbahnministers Dr. Freiherrn v. Banhans auf die Anfrage der Abgeordneten Jukel und Genossen bezüglich der Eisenbahndiebstähle vor. Freiherr v. Banhans teilte mit, daß das Ministerium eine Reihe von Maßnahmen zur Bekämpfung derselben ergriffen habe. Sicher gehören: Die Verbesserung der Einfriedigungen und Beleuchtung der Stationsplätze, die Begleitung der Güterzüge durch besondere Aufsichtsbeamte, Ueberwachung der Wagen während ihres Aufenthaltes in den Stationen, die verschärfte Bewachung der Magazine, die Vornahme unvermuteter Streifungen auf den Bahnhofsplätzen und unvermuteter Revisionen in den Personalkasernen und Wächterhäusern. Personen, die zur Entdeckung von Eisenbahndiebstählen beitragen, erhalten Prämien bis zu 300 K. für den einzelnen Fall.

Die Eisenbahndiebstähle, fuhr der Minister fort, haben, wie offen zugegeben werden muß, einen solchen Umfang angenommen, daß — abgesehen von den volkswirtschaftlichen Schäden — auch der finanzielle Erfolg der Staatseisenbahnverwaltung wegen der enormen Höhe der zu leistenden Schadenersätze beeinflusst wird. Bei gewissen zentral bewirtschafteten Gütern, wie zum Beispiel bei Kartoffeln, wird sogar der Aufbringungs- und Versorgungsplan durch das Abhandenkommen großer Gütermengen gestört. Wie erwähnt, hat das Eisenbahnministerium kein Mittel unversucht gelassen; doch hat das Uebel infolge der Lebensmittellaptheit und der in weiteren Bevölkerungsschichten eingetretenen Mißachtung fremden Eigentums so weite Kreise gezogen, daß nicht nur Bahnfremde Leute, sondern auch das Eisenbahnpersonal, ja sogar auch zur Bewachung verwendete Organe sich diebischer Eingriffe schuldig machten. Die Aktinkontrolle — der die Aufgabe zufällt, besonders krasse Fälle von Diebstählen bis ins Detail zu verfolgen, mit Zuhilfenahme von Vertrauensmännern und von Polizei die Diebe dingfest zu machen oder das gestohlene Gut zustande zu bringen, insbesondere aber auf künftige Verhinderung und Erschwerung der diebischen Angriffe hinzuwirken, soll nun — nach Maßgabe des allerdings stark verminderten Personalstandes — mit noch größerem Aufwand entsprechend ausgebaut werden.

23./I 1918.

* Die Reisefarte. Die allgemein gefürchtete Reisefarte hat bereits ihren Vorfänger, denn, wie im gestrigen Morgenblatt bereits berichtet, hat das bayerische Verkehrsministerium auf Grund der besonderen Bestimmung 2 zu § 15 der Eisenbahnverordnung eine Verfügung erlassen, nach der der Verkauf der Bettplätze für den Schlafwagenlauf München—Berlin nur bei Vorlegung eines vom Stellvertretenden Generalkommando München ausgestellten „Zulassungsscheines“ erfolgen darf. Hierzu wird uns von unserem Münchener Mitarbeiter geschrieben:

Damit wird zum ersten Male im bayerischen Staats-eisenbahnverkehr die Bedürfnisfrage gestellt, freilich ist das Bedürfnis zunächst nur auf Frauen und jugendliche Personen beschränkt. Die Bestimmung gilt, wie gemeldet, zunächst nur für den Wagenlauf München—Berlin. Für Kinder unter vier Jahren, die ein besonderes Bett nicht beanspruchen, gilt die Vorschrift natürlich nicht. Der Zulassungsschein des Generalkommandos gibt, was ausdrücklich auf dem Schein vermerkt ist, keinerlei Anspruch auf unbedingte Beförderung, die Erlaubnis erlischt nach Ablauf des achten Tages vom Ausstellungstermin an gerechnet. Die Zunahme des Verkehrs und die Abnutzung des noch vorhandenen Eisenbahnmaterials werden es aller Wahrscheinlichkeit nach wohl mit sich bringen, daß schließlich die Bedürfnisfrage, die nun einmal, wenn auch in denkbar beschränktestem Maße eingeführt ist, auf den gesamten Personenzugverkehr ausgedehnt wird. Wohl sind heute noch die Eisenbahnverwaltungen gegen die allgemeine Reiseausweisarte, aber es ist zu befürchten, daß die Verhältnisse schließlich doch stärker werden. An einen Reiseverkehr im Sommer und zur Ferienzeit 1918 in dem Umfange, wie er noch voriges Jahr möglich war, wird jedenfalls nicht im entferntesten zu denken sein. Man wird gut tun, sich schon jetzt mit diesem Gedanken vertraut zu machen.

23./I. 1918

Verhandlungen der Donauschiffahrtsgesellschaften.] Morgen und übermorgen finden in Wien Konferenzen der österreichischen und der ungarischen Donauschiffahrtsgesellschaften mit den Vertretern des Bayerischen Lloyd statt. Es handelt sich darum, ob und unter welchen Bedingungen der Bayerische Lloyd den Vereinbarungen der österreichischen und der ungarischen Donauschiffahrtsgesellschaften beitreten will. Zu den Fragen, die einvernehmlich geregelt werden sollen, gehört die gemeinschaftliche Feststellung der Tarife für die Beförderung von Getreide- und Kaufmannsgütern, die Gewährung von Nachlässen und die Einrichtung eines Dienstes, der nach gemeinsamen Grundsätzen aufgebaut werden soll.

24./I. 1918,

Wasserstraßen im deutschen Osten.

Die wirtschaftliche Zukunft unseres deutschen Ostens liegt zum wesentlichen Teil auf dem Wasser seiner Flüsse und Kanäle. Der Osten muß ein großzügiges Binnenwasserstraßennetz im Anschluß an die deutschen und mitteleuropäischen Wasserstraßen erhalten. Einstmals war der Osten mit dem ihm durch das Stromgebiet der Weichsel natürlich zugewiesenen Hinterland Polen—Galizien in regem Handelsverkehr verbunden. Als dann durch politische Wandlungen der Osten von seinem Hinterland abgetrennt wurde, starb die östliche Wirtschaft in handelspolitischer Beziehung ab. Einen Ersatz für den Verlust seines bisherigen Wirtschaftsgebietes vermochte sich der Osten nicht zu beschaffen. Er blieb gegenüber der machtvollen industriellen Entwicklung des Westens dauernd im Hintertreffen. Darum ist es höchste Zeit, daß man daran denkt, diese Lande in das deutsche und mitteleuropäische Wirtschaftsgebiet einzugliedern. Das kann nur geschehen durch Ausbau des Wasserweges.

Den Rückhalt des deutschen Wasserstraßennetzes bilden Rhein, Weser, Elbe, Oder, auch die Memel ist bereits in dieser Hinsicht leistungsfähig geworden. Aber der mächtigste Strom Deutschlands, die Weichsel, fließt im verwilderten Strombett fast ungenutzt zum Meer. Der versuchte Ausbau der preussischen Weichsel in den Jahren bis 1907 entsprach jedenfalls auch nicht den Erfordernissen des heutigen Binnenschiffahrtsverkehrs. Mit dem weiteren Ausbau der Weichsel mußte auch der der Abzweigungen nach Danzig, Bromberg, Elbing verbunden sein. Auch der schnelle Ausbau des gesamten außerdeutschen Weichselteils ist durch Staatsverträge zu sichern und die freie Schifffahrt für die Vertragsstaaten sowie die Anlage der erforderlichen Landungsplätze und Hafeneinrichtungen vorzusehen. Der Wasserweg vom Osten zum Westen ist bereits durch den Bromberger Kanal bis zur Weichsel durchgeführt. Er wird nach Vollendung des noch fehlenden Stückes des Mittelkanals eine durchgehende Wasserstraße vom Rhein bis zur Weichsel bilden. Den Anschluß des Landes östlich der Weichsel soll der Ostkanal darstellen, der von der Weichsel zu den oberländischen Seen, von dort ins Allertal und von diesem zu den masurenischen Seen führen wird. Die nähere Linie des Ostkanals ist in einer Denkschrift des Professors an der Danziger Technischen Hochschule Ehlers näher geschildert worden.

Außerdem ist für unsern Osten wichtig eine Verbindung zwischen mittlerer Oder, Warthe und Neße zur Verkürzung des langwierigen Wasserweges über Küstrin. Diese Kanallinie würde den Weg zwischen Oder und Weichsel um 280 bis 300 Km. verkürzen. Eine Nord-Südlinie zwischen der oberen Oder und der Warthe und Weichsel, welche den Verkehr mit Oberschlesien herstellen würde, ist gleichfalls dringend zu wünschen. Der Osten und Oberschlesien sind wirtschaftlich eng auf einander angewiesen, sie ergänzen sich. Für die Entwicklung östlicher Industrie ist billiger Bezug der Kohle und der industriellen Erzeugnisse Oberschlesiens Lebensfrage. Die Nord-Südkanallinie gibt dem Osten den Anschluß an das mitteleuropäische Kanalnnetz in Anknüpfung an den Donau-Oberkanal, dem Bindeglied zwischen der mitteleuropäischen Wasserstraße der Donau und dem deutschen Wasserstraßennetz. All diese Pläne sind Lebensfragen des deutschen Ostens; schon sind viele Kräfte in diesem Sinne rege, mehrere Kanalvereine sind an der Arbeit, die man sehr zweckmäßig zu einem ostdeutschen Wasserstraßenverband zusammenschließen könnte. Dann wird es notwendig sein, einen Kanalgesetzentwurf für die preussischen gesetzgebenden Körperschaften vorzubereiten.

Die Elektrifizierung der österreichischen Vollbahnen.

Ueber die Elektrifizierung der österr. Vollbahnen veranstalteten der Wasserwirtschaftsverband der österreichischen Industrie und der Elektrotechnische Verein gemeinschaftlich einen Zyklus von Vorträgen. Herrenhausmitglied Hofrat Professor H o c h e n e g g hat diese Vorträge gestern mit einer bemerkenswerten Rede eingeleitet. Auf die kürzlich erschienene Denkschrift des Eisenbahnministeriums hinweisend, in der die bisher geleisteten ausgezeichneten Vorarbeiten eingehendst dargelegt worden, fragt Hohenegg mit Recht, warum man von der Elektrifizierung der Linie **Steinach — Irnding — Altnang — Buchheim** Abstand genommen hat, die bereits 1912 bis zur politischen Begehung des Projektes für die elektrische Streckenausrüstung gebieten war und warum man noch immer nicht an die Einführung des elektrischen Betriebes auf der **Urbahnhofbahn** schreitet, dessen ökonomische Vorzüge man rechnungsgemäß festgelegt hat. Er verurteilt es, daß sich die Eisenbahnverwaltung jetzt damit zu begnügen scheint, durch Verhandlungen mit einer Bauunternehmung die hierfür erforderlichen Wasserkraften sicherzustellen. Das ist seiner Ansicht nach nicht der Weg, der schnell und sicher zu dem erwünschten Ziele führt.

Hohenegg betont, daß der Krieg die 1910 vom Staatseisenbahnrat an die Regierung gerichtete Forderung, die Studien zur Elektrifizierung womöglich auf das gesamte Bahnnetz zu erweitern und dabei auch auf die aus Wasserkraftwerken zu versorgenden Strecken Bedacht zu nehmen, als durchaus berechtigt erwiesen hat. Er hält es nicht für aussichtslos, einen großen Teil der in **Wien einmündenden Bahnen** aus den gegenwärtig in Behandlung stehenden Großkraftwerken **Marburg, Klein-Neisling, Ballsee, Znaim, Kossitz** zu speisen, die alle nahe in einem Halbkreis von 150 Kilometer Halbmesser mit dem Mittelpunkt **Wien** liegen. Zur Unterstützung der so günstig gelegenen Werke könnten noch die **österreichischen Elektrizitätswerke**, die **Zentrale Ebenfurth**, die **Donaukraftwerke Wien und Breßburg** herangezogen werden. Diese gegen **Wien** hin konvergierenden Bahnlinien sollen nicht nur Verkehrsstränge, sondern auch **Energieader** sein, die den vorhandenen oder entstehenden industriellen, gewerblichen und landwirtschaftlichen Betrieben billige elektrische Energie für Kraft, Licht und Wärme zuführen hätten.

Direktor **Dr. Ing. Seefehlner** wies in seinem sich anschließenden Vortrag darauf hin, daß wir heute über vorzügliche elektrische Systeme verfügen, die die schwersten Aufgaben der elektrischen Zugförderung zu erfüllen imstande sind. Als Beweis dafür ist die Elektrifizierung der **Transkontinental-Hauptlinie der Chicago—Milwaukee-Bahn** anzusehen, die kürzlich durchgeführt wurde. Diese Bahn, deren Netz größer ist als das gesamte Liniennetz der österr. Staatsbahnen, hat vorläufig eine Strecke von 710 Kilometer, also eine Streckenlänge, welche der Entfernung **Wien—Zürich** entspricht, lediglich aus dem Grunde auf elektrischen Betrieb eingerichtet, weil von dieser Betriebsart große Ersparnisse und eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Bahn erwartet wird. — Schon die kurze verfloßene Betriebszeit hat bewiesen, daß die gehegten Erwartungen nicht nur erfüllt, sondern weit aus **übertroffen** werden. Dieser Umstand ist umso bemerkenswerter, als auf dieser Linie in bezug auf die **Kohlenversorgung** viel günstigere Verhältnisse bestehen, als z. B. auf den Eisenbahnen unserer **Alpengebiete**, von welchen die **Kohlenvorkommen 5- bis 700 Kilometer** weit entfernt liegen. Die **Chicago—Milwaukee-Bahn** findet Kohle in zahlreichen Bergbauten längs der Strecke und trotzdem zieht sie den elektrischen Betrieb aus großen Wasserkraften vor. Den Strom für den Bahnbetrieb liefern die **Wasserkraft-Elektrizitätswerke im Staate Montana**, die über ein Kraftleitungsnetz verfügen, welches eine Fläche größer wie ganz **Oesterreich** mit Strom versorgt. In den Kraftwerken steht eine Leistung von über $\frac{1}{4}$ Million PS Tag und Nacht zur Verfügung. Der elektrische Betrieb der **Chicago—Milwaukee-Bahn** ermöglichte die **Schnelligkeit des Personen- und Güterverkehrs** beinahe zu verdoppeln. Es sind etwa 42 Lokomotiven beschafft worden, die bei 3600 PS Leistung die stärksten bis jetzt existierenden Dampflokomotiven um das Doppelte übertreffen; dabei können sie leicht von einem einzigen Mann bedient werden.

Aus dem Vergleich der Verhältnisse auf den österr. Gebirgsbahnen und dieser amerikanischen Strecke gelangt man zu dem Ergebnis, daß die Elektrifizierung in **Oesterreich** den dort erzielten Erfolg **weit aus übertreffen** muß, weil die Verhältnisse in **Oesterreich** in bezug auf die **Dampftraktion** viel **ungünstiger** liegen.

Der Vortragende gelangt zur **Schlußfolgerung**, daß ein Unterschied zwischen den **österreichischen und amerikanischen Verhältnissen** insbesondere insofern besteht, wie die **Amerikaner** die Elektrifizierung ihrer **Gebirgsbahnen** aus eigener Einsicht wegen der damit verbundenen großen wirtschaftlichen und technischen Vorteile durchgeführt, bezw. in Angriff genommen haben, wir dagegen zur Elektrifizierung aus den gleichen Ursachen **bereits gezwungen** sind, wenn wir die wirtschaftliche Existenz unserer Bahnen nicht gefährden wollen.

* Erteilung von Transportbewilligungen.

Für **Stückgut** sendungen sind besondere Transportbewilligungen gegenwärtig in der Regel nicht erforderlich, da seit 11. d. auf den meisten Strecken der gesamte Stückgutverkehr wieder eröffnet ist. Für **Wagenladungen** solcher Güter, die dormalen noch nicht allgemein zur Beförderung zugelassen werden konnten, müssen jedoch Transportbewilligungen auch fernerhin erwirkt werden, zu deren Erteilung die Direktionen allerdings nur in sehr dringenden und wichtigen Fällen und unter Bedachtnahme auf die Transportverhältnisse ermächtigt sind. Um Verzögerungen in der Erledigung von Transportbewilligungsanträgen zu vermeiden, hat das Eisenbahnministerium die Verfügung getroffen, daß die Direktionen in bestimmten Fällen auch für den Bereich **anderer Verwaltungsbezirke** Bewilligungen erteilen können. So ist bei Sendungen nach den Direktionsbereichen Kralau, Lemberg, Stanislaw und Czernowitz nunmehr die der **Bestimmungsorte** vorgelegte Direktion berechtigt, für den ganzen Durchlauf die Bewilligung zu erteilen. Bei Sendungen nach den Direktionsbereichen Innsbruck, Villach, Triest und der Südbahn ist dagegen sowohl die Bewilligung seitens der der Versandstation vorgesetzten Direktion als auch seitens der Direktion der Bestimmungsstation erforderlich. Bei allen übrigen Sendungen genügt die Transportbewilligung seitens der ersten Direktion.

Plan einer neuen Bahnverbindung Wien—Triefst.

Der Regierungskommissär der Stadt Triefst hat in einem an den Bürgermeister gerichteten Schreiben die vom Ingenieur Dr. Dompieri bereits im Jahre 1911 vorgebrachte Anregung einer neuen Bahnverbindung Wien—Triefst nunmehr als höchst zeitgemäß aufgegriffen, und um die Stellungnahme und allfällige Unterstützung der Stadt Wien ersucht. Auch die Stadt Pettau hat in einer Burschrift gebeten, dem Plane näher zu treten. Nach dem Entwurfe wäre die Trasse von Wien über Aspang nach Pettau zu führen und soll dann in möglichst kurzer Strecke unter Verührung der Städte Gili, Laibach und Ober-Laibach Triefst erreichen. Die Bahn soll als zweigleisige Hauptbahn erster Ordnung dergestalt gebaut werden, daß

Schnellzüge mit einer Stundengeschwindigkeit von 75 Kilometer auf der ganzen Strecke verkehren können, damit die Fahrzeit Wien—Triefst, die derzeit auf der Südbahnstrecke 12 bis 13 Stunden dauert, auf sechs Stunden herabgesetzt werden kann.

In der letzten Sitzung des Stadtrates berichtete Stadtrat Schneider über diese Angelegenheit und erörterte einerseits die Vorteile einer neuen Bahnverbindung Wiens mit Triefst und dem Balkan, andererseits die technischen und administrativen Schwierigkeiten, welche zu überwinden sind.

Nach dem Antrage des Berichterstatters wurden folgende Beschlüsse gefaßt: 1. Die Stadt Wien begrüßt die Anregung einer neuen Bahnverbindung von Wien über Aspang, Pettau und Ober-Laibach nach Triefst mit Rücksicht auf ihre hohe wirtschaftspolitische Bedeutung auf das lebhafteste. 2. Die Stadt Wien richtet an das Eisenbahnministerium das Ersuchen, die technische Durchführbarkeit und die Wirtschaftlichkeit dieser Anregung zu prüfen und das Ergebnis seinerzeit zu verlautbaren. 3. Die Heeresverwaltung wird ersucht, dem Projekte im Falle seiner technischen und wirtschaftlichen Durchführbarkeit, die möglichste Förderung angedeihen zu lassen.

[Die Verhandlungen der Donauschiff-
fahrtsgeellschaften.] Die Besprechungen der Ver-
treter der österreichischen und der ungarischen Donau-Dampf-
schiffahrtsgeellschaften mit denen des Bayerischen Lloyd sind
heute in Wien zum Abschlusse gelangt. Der Bayerische Lloyd
tritt den Vereinbarungen bei, welche zwischen den heimischen Ge-
sellschaften bereits bestanden haben, und wird im Einvernehmen
mit ihnen die auf die Tarife und die Abwicklung des Verkehrs
bezug habenden Fragen behandeln. Ueber den Verlauf der
gestrigen Sitzung ist folgende Mitteilung verlautbart worden:
Am 23. d. fand eine Besprechung zwischen den Verwaltungen
der österreichischen und ungarischen Donau-Dampfschiffahrts-
geellschaften im Verwaltungsgebäude der Eisten priv. Donau-
ampfschiffahrtsgeellschaft statt, wie sie auch bisher
ein- bis zweimal im Jahre gepflogen wurde, um
die schwebenden Verkehrsfragen und Tarifsangelegen-
heiten einvernehmlich zu regeln. In diesem Jahre
nahmen zum erstenmal auch die Vertreter der Verwaltung
des Bayerischen Lloyd, Schiffsahrtsaktiengesellschaft Regensburg,
teil, worin ein erfreuliches Zeichen für die gegenseitige An-
näherung zwischen sämtlichen am Donauverkehre interessierten
Schiffsahrtsgeellschaften im Sinne einer gemeinschaftlichen Zu-
sammenarbeit bei der Lösung der gewaltigen Verkehrsaufgaben
der nächsten Zukunft erblickt werden darf. Wie wir hören,
bahnten diese Besprechungen eine vollkommene Verständigung
in allen behandelten Fragen an. Die Beratungen werden am
24. d. fortgesetzt und voraussichtlich beendet.

Die Wirtschaftsfragen.

Eine Konferenz mit der Zentraltransportleitung.

Unter dem Vorstehe des Landesverteidigungsministers FML. v. Czapp fand gestern eine Vernehmung der Wiener Reichsratsabgeordneten und der Gemeindeverwaltung mit den Vertretern der Zentraltransportleitung statt, für welche erschienen waren: die Oberleutnants v. Plenyner und Richter und Sektionschef Endres vom Eisenbahnministerium. Für die Stadt Wien war Bürgermeister Dr. Weisskirchner mit den Vizebürgermeistern Dierhamer und Doh. die Gemeinderäte Dr. Dein und v. Steiner, Regierungsrat Sturm und sämtliche Wiener Reichsratsabgeordneten gekommen. Der Bürgermeister bemerkte einleitend, daß die bestehenden Unklarheiten in den Kompetenzen vielfach zu Mißverständnissen führten; unter allen Umständen müsse er aber die Wahrung der Interessen des Hinterlandes im Eisenbahnverkehr erbitten. In der Debatte wurden von beinahe sämtlichen Rednern Beschwerden und Anregungen vorgebracht, auf welche die Vertreter der Zentraltransportleitung erwiderten. Schließlich bemerkte FML. v. Czapp, daß die Vorbringungen der genauesten Prüfung unterzogen werden würden und gab die Versicherung, daß den Bedürfnissen des Hinterlandes in Zukunft nach Maßgabe der Möglichkeit Rechnung getragen werde.

Die Massendiebstähle im Ostbahnhof.

Das Sicherheitsbureau hatte vertraulich erfahren, daß sich an den Güterberaubungen, die auf dem Ostbahnhofe und zu so vielfachen Klagen Anlaß boten, auch Frauen, die auf dem Bahnhof nicht beschäftigt sind, beteiligen; sie fanden sich bloß in den frühen Morgenstunden im Bahnhof ein, um die Waggons zu berauben. Die Frauen hielten in der Regel nur Nachlese nach schon früher begangenen Waggonberaubungen, indem sie bei den schon von Heihausarbeitern gewaltsam geöffneten und teilweise geplünderten Waggons die Diebstähle fortsetzten. Nur manchmal haben die Frauen selbst auch verschlossene Waggons geöffnet und Frachtgüter gestohlen.

Polizeilaganten überwachten in den letzten Tagen den Bahnhof, und es gelang ihnen, die 17jährige Hilfsarbeiterin Marie Auner, K., Gellertgasse 37 wohnhaft, festzunehmen, als sie eben aus einem erbrochenen Waggon heraussprang. Als ihre Mitschuldigen wurden dann ermittelt und verhaftet: die Hilfsarbeiterinnen Marie Burda, Marie Stagl und ihre Mutter Anna Rosenlehner, verwitwete Stagl, die 33jährige Bauarbeiterin Marie Sterl, die Hilfsarbeiterinnen Marie Sterl, Theresia Kopecky und Marie Ungurian, sämtlich in Favoriten wohnhaft.

Einzelne der Diebinnen haben früher auf dem Ostbahnhof gearbeitet und waren daher mit den Verhältnissen im Bahnhof wohl vertraut. Ihre Diebstähle reichen erwiegenermaßen auf zwei bis drei Monate zurück. Sie stahlen was ihnen in die Hände

fiel: Geflügel, Schafe, Wäsche, Champagner usw. Die Schadenssumme dürfte sich auf rund 20.000 K. belaufen. An einigen der Diebstähle war auch der Kutscher Thomas Houdel beteiligt, der ebenfalls verhaftet wurde. Er und die sieben Frauen wurden am 26. d. dem Landesgerichte eingeliefert.

Ein Dreizonentarif für die Stadt- und Ringbahn.

Der Bezirkseisenbahnrat trat gestern im Sitzungssaal des Potsdamer Hauptbahnhofes unter dem Vorsitz des Eisenbahndirektionspräsidenten Wulff zu einer Sitzung zusammen, auf deren Tagesordnung die Neugestaltung des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs stand. Wie wir hören, stimmte der Bezirkseisenbahnrat der darauf bezüglichen, eingehend begründeten Vorlage der Eisenbahndirektion Berlin über die Tarifänderungen und den seit dem ersten, von uns mitgeteilten Entwurf entsprechend den Wünschen der beteiligten Kreise vorgenommenen Verbesserungen zu. Die neuen Fahrpreise werden am 1. April d. J. in Kraft treten.

Während die neu festgesetzten Fahrpreise für den Vorortverkehr, die nach dem neuen Entwurf unter dem Gesichtspunkt der Förderung des Siedlungsverkehrs aufgebaut sind, unverändert bleiben (bis 5 Km. 3. Klasse 15 Pf., 2. Klasse 20 Pf.), ist für den Stadt- und Ringbahnverkehr eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem ersten Entwurf der Eisenbahnverwaltung dadurch erzielt worden, daß statt des ursprünglich vorgeschlagenen Zweizonentarifs folgender Dreizonentarif eingeführt werden wird:

	2. Klasse	3. Klasse
1. Zone (bis zur 5. Station)	20 Pf.	15 Pf.
2. Zone (bis zur 8. Station)	30 Pf.	20 Pf.
3. Zone (ganze Stadt- und Ringbahn)	40 Pf.	25 Pf.

Dementsprechend erfahren auch die Preise für die Monatskarten im Stadt- und Ringbahnverkehr folgende Abstufung:

	2. Klasse	3. Klasse
1. Zone (bis zur 5. Station)	6,—	4,—
2. Zone (bis zur 8. Station)	8,—	5,50
3. Zone (ganze Stadt- und Ringbahn)	10,—	7,—

Die eintretenden Erhöhungen betragen hiernach in den 3 Zonen: in der 2. Klasse 1,30 M., 0,60 M. und 2,60 M.; in der 3. Klasse 0,90 M., 0,90 M. und 2,40 M. Die künftige zweite Zone ist also verhältnismäßig am geringsten belastet. Dadurch wird dem Umstände Rechnung getragen, daß künftig alle Stationen, auch diejenigen, die erst nach Einführung des früheren Tarifs eröffnet worden sind, in die Fünftationsgruppe mit eingerechnet werden und daher künftig eine ganze Anzahl Stationsverbindungen in die höhere Zone aufrücken. Der Uebergang in die höhere Zone wird auf diese Weise den Betroffenen wesentlich erleichtert.

Für die Arbeiterwochenkarten wird ein gerechter Ausgleich der jetzt bestehenden Ungleichheiten herbeigeführt. Für die Schülerzeitkarten werden an Stelle des jetzigen verwickelten Systems Monatskarten mit einem ein für allemal festgesetzten Preise ausgegeben, der sich nach dem Dreizonentarif folgendermaßen gestaltet: in der 2. Klasse 2,30 M., 3 M. und 3,80 M., in der 3. Klasse 1,50 M., 2 M. und 2,50 M.

**Festsetzung eines Tarifes für die Kohlen-
verfrachtung von den Vorortebahnhöfen
in Wien.**

Mit einer im Landesgesetzblatte erscheinenden Statthaltereiverordnung wird ein Maximaltarif für die Zufuhr der Kohle, Holz und Bricketts von den Vorortebahnhöfen Maglensäbors, Ostbahnhof, Hütteldors, Penzing, Ottalring, Hernals, Gersthof, Heiligenstadt, Kufsdors und Schwchat in denselben Bezirk oder in einen diesem Bezirke benachbarten Bezirk festgesetzt.

Dieser Höchstpreis beträgt bis auf weiteres 1 K. 30 S. per 100 Kilogramm.

Erklärt sich der Fuhrwerker zur Beförderung von 35 Meterzentner in einer Fuhr unter Verstellung eines hierfür geeigneten Fuhrwerkes bereit, nimmt aber der Verender die Fuhr nur für ein Mindergewicht in Anspruch, so kann der Fuhrwerker den vollen für die Beförderung von 35 Meterzentner entfallenden Preis berechnen.

[Die bisherigen Wirkungen der Tarifierhöhungen.] Mit dem 1. Dezember ist der neue Personentarif der Staatsbahnen in Wirksamkeit getreten. Soweit sich die Ergebnisse dieses Monats überblicken lassen, ist trotz der 50prozentigen Erhöhung der Fahrpreise eine Steigerung der Frequenz eingetreten. Die österreichischen Staatsbahnen haben im Dezember 13 Millionen Personen, das ist ungefähr um 10 Prozent mehr als in der gleichen Zeit des Vorjahres befördert. Die Mehreinnahmen aus der Steigerung der Personentarife dürften rund 5 Millionen Kronen betragen, was dem mit 50 Millionen Kronen veranschlagten jährlichen Zuwachs ungefähr entsprechen würde. Bei diesem Ergebnis ist noch zu berücksichtigen, daß in der zweiten Dezemberhälfte eine starke Einschränkung des Zugverkehrs erfolgt ist, die aber durch eine bessere Ausnützung der Züge und die erhöhte Frequenz im Nahverkehr eine Ausgleichung erfahren zu haben scheint. Heute ist bei den österreichischen Staatsbahnen auch die Erhöhung der Gepäcktarife um 50 Prozent wirksam geworden. Mit dem 1. April werden auch auf den gesamten deutschen Eisenbahnen die Gepäcktarife hinaufgesetzt werden, und zwar um 40 Prozent. Bei der Südbahn ist der erhöhte Tarif der Staatsbahnen am 15. Januar zur Geltung gelangt und steht somit erst einen halben Monat in Kraft. Im Zivilgüterverkehr der Staatsbahnen ist im Dezember naturgemäß ein Rückgang zu verzeichnen, der jedoch in den Einnahmen kaum zum Ausdruck kommen dürfte, da die Militärtransporte und die Aufhebung verschiedener Ausnahmestarife ausgleichend wirken dürften. Mit dem 1. Januar d. J. sind im Güterverkehr die Aufklassifizierung und der Betriebskostenzuschlag eingeführt worden. Die Wirkung dieser umfassenden Tarifierhöhungen auf die Einnahmen hängt natürlich von dem Umfange des Verkehrs ab, für den voraussichtlich mit Beginn des Frühjahrtes günstigere Voraussetzungen gegeben sein werden. Schon in den letzten Tagen konnte das Eisenbahnministerium bei einer weiteren Zahl von Artikeln die Beförderung in Wagenladungen zulassen. Bei denjenigen Bahnen, die hauptsächlich Kohle transportieren, werden die neuen Tarife voraussichtlich schon jetzt ihre Wirkung äußern, da Kohle bekanntlich in der Reihenfolge der Beförderung eine bevorzugte Behandlung genießt.

2./11. 1918

90

— (Die Aussichten der nächsten Donauschiffahrtkampagne.) Ueber die Aussichten der nächsten Donauschiffahrtkampagne erhalten wir von informierter Seite folgende Mitteilungen: Ebenso wie in den letzten Jahren wird auch im Jahre 1918 der größte Teil des auf der Donau verfügbaren Schiffsraumes in der Hand der Militärverwaltung verbleiben, so daß eigentlich für den Zivilverkehr, der von den Gesellschaften direkt abgeführt wird, sehr wenig Betriebsmittel zur Verfügung stehen werden. Um trotzdem für den dringendsten Bedarf des Zivilverkehrs im Hinterland zu sorgen, sind erstens seitens der Zentraltransportleitung Vorbereitungen getroffen worden, um durch die vom Seere gemieteten Dampfer unter Mitwirkung der Schiffahrtsgesellschaften auch Privatverkehr befördern zu können, ähnlich wie dies schon im vorigen Jahre der Fall war. Insbesondere im Verkehr zwischen Wien und Budapest hat die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft sich den nötigen Schiffsraum gesichert, so daß dieser Verkehr beinahe ebenso wie im Frieden zur Abwicklung gelangen wird. Ob die Absicht der Zentralmächte auf größere Importe an Rohstoffen, namentlich an Getreide, vom Schwarzem Meere über die Donauroute wird verwirklicht werden können, läßt sich heute noch nicht überblicken. Die Verhandlungen hierüber sind bekanntlich im Gange. Nebenfalls sind aber für die Abwicklung solcher Transporte, wenn sie zustande kommen sollten, noch verschiedenen Richtungen die entsprechenden Maßnahmen getroffen. Sollten die Verhandlungen mit der Ukraine scheitern und von dort überhaupt kein Zugang zu erhoffen sein, und wenn keine neuen militärischen Momente auf der untersten Donau einen größeren Schiffsraum in Anspruch nehmen sollten, dann allerdings dürfte ein Teil des gegenwärtig unter militärischer Leitung befindlichen Schiffsraumes frei werden und dem Zivilverkehr des Hinterlandes zur Verfügung stehen. Für den Personenverkehr ist die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft in etwas höherem Ausmaß, als es im vorigen Jahre der Fall war, durch die Forcierung ihrer Neubauten versorgt; insbesondere der oberen, österreichischen Strecke wird hierbei das größte Augenmerk gewidmet sein. Schon im Vorjahr hatte sich gezeigt, wie sehr, angesichts der verminderten Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen, auch der sonst leistungsfähige der Bahn zukommende Personenverkehr auf der Donau von Wichtigkeit ist. Die Donau-Dampfschiffahrt hat im letzten Kriegsjahr einen weit größeren Personenverkehr bewältigt, als dies je im Frieden der Fall gewesen ist.

opengon 101330

110000

C

101330 10130
11111111
101330 10130

101330 10130

2. II. 1918

2
71

Minister v. Breitenbach über den Mittelland-Kanal.

Führung auf einer südlichen Linie.

In der gestrigen Sitzung des verstärkten Haushalts-Ausschusses des Abgeordnetenhauses, über die bereits kurz berichtet wurde, gab der Minister der öffentlichen Arbeiten beachtenswerte Erklärungen über Wasserbaufragen ab. Unter anderem sagte er über den viel umstrittenen Mittelland-Kanal:

Im Frieden hätten wir den Kanal von Hannover zur Elbe entbehren können, obwohl die frühere Stellungnahme der Regierung zu dem Projekt eines Mittellandkanals eine andere gewesen war. Die Vorlage von 1899 hat es erwiesen, daß sie in dem Bau eines Kanals vom Rhein zur Elbe eine vernünftige wirtschaftliche Lösung gesehen hat. Aber Sie wissen ja, daß der Kanal Rhein-Hannover im Wege des Kompromisses zustande gekommen ist und daß die Regierung es aus politischen Gründen für richtig und vernünftig gehalten hat, diesem Kompromiß nicht entgegen zu sein.

Während des folgenden Jahrzehnts hat die Regierung sich auf den Standpunkt gestellt, abzuwarten, welche praktischen Ergebnisse der Bau des Kanals bringen werde. Bei Beginn des Krieges lagen solche Erfahrungen noch nicht vor; der Krieg ist ein besserer Lehrmeister gewesen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß, wenn wir die Wasserstraße von Hannover zur Elbe während des Krieges in Betrieb gehabt hätten, der Betrieb auf den Eisenbahnen außerordentlich erleichtert gewesen wäre. Also hier liegen rein militärische und kriegswirtschaftliche Gesichtspunkte, natürlich auch rein wirtschaftliche, — denn sie sind unter allen Umständen zu bejahen — vor, die dieses Projekt in gewissem Sinne als dringlich erscheinen lassen.

Die Regierung ist nun im eigentlichen Sinne des Wortes loyal gewesen; sie hat, um den politischen Streit nicht fortzusetzen, das Projekt einstweilen nicht weiter verfolgt, ist aber unter dem Druck der Kriegserfahrungen erneut in Untersuchungen über die Ausführbarkeit des Kanals eingetreten, selbstverständlich ausgehend von den alten Projekten.

Während des Krieges ist nun gegenüber der früher geplanten Kanallinie mit größter Dringlichkeit eine andere Linienführung von erheblicher Bedeutung von Beteiligten gefordert worden, das ist die Führung des Kanals auf einer südlichen Linie, die es ermöglicht, Peine und Braunschweig ohne einen Stichkanal anzuschließen, die Hadersleben und Oßchersleben berührt, das Gebiet erschließt und oberhalb Magdeburg in die Elbe mündet. Für dieses Projekt interessiert sich das Königreich Sachsen sehr lebhaft, während für die Linienführung im Sinne der alten Regierungsvorlagen — Verlängerung des Kanals in westlicher Richtung über Lehrte hinaus zur Elbe — Hamburg Interesse zeigt. Es ist den Regierungen, die wissen, daß jetzt Untersuchungen über die Linienführungen angeordnet sind, im April des vergangenen Jahres in Aussicht gestellt worden, daß ihnen seinerzeit vor der endgültigen Entscheidung zur Geltendmachung ihrer Wünsche und Auffassungen werde Gelegenheit gegeben werden.

Sie sehen also, daß das Ministerium der öffentlichen Arbeiten der Frage seine ganze Aufmerksamkeit zuwendet. Aber das möchte ich bei allen diesen Fragen zu erwägen bitten, daß an eine wirkliche Förderung solcher Projekte jetzt gar nicht zu denken ist. Wir sind in keiner Weise in unseren Arbeitskräften beschränkt, daß wir wirklich nur die allerdringlichsten Aufgaben, die uns täglich zuwachsen, erledigen können.

Hierbei will ich erwähnen, daß von der Wasserbau- und Hochbauverwaltung von den 1340 höheren Beamten nicht weniger als 400 zum Heeresdienste eingezogen sind. Gefallen sind von diesen hervorragend bewährten Männern 78, dazu kommen noch 83 Regierungsbauführer des Wasserbaues und Hochbaues und zwei höhere Verwaltungsbeamte. Außerdem sind noch 18 Bürobeamte, 8 Beamte des Außendienstes und 12 Unterbeamte gefallen, von den Angestellten im Lohnverhältnis 161 und 607 Arbeiter.

3. IV. 1918

Gegen die Eisenbahndiebstähle.

Halbamtlich wird mitgeteilt: Der Minister der öffentlichen Arbeiten weist in einem an die Eisenbahndirektionen gerichteten Erlaß erneut darauf hin, daß die Eisenbahndiebstähle und die dafür gezahlten Entschädigungsbeträge trotz aller Maßnahmen, die sowohl seinerseits wie von dem eigens dazu eingesetzten Ausschuß des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes getroffen worden sind, immer noch in erschreckender Weise zugenommen haben.

Der Minister vertraut bei Bekämpfung des die Allgemeinheit schwer schädigenden Übels auf die Hilfe des altbewährten, im Heimdienste noch verbliebenen Stammes von Beamten und Arbeitern und der Eisenbahn-Fachvereine.

Der Erlaß enthält eine nochmalige Zusammenstellung der zur Abhilfe geeigneten Mittel, von denen keines bislang unversucht geblieben ist: Hohe Belohnungen sollen für die Aufdeckung von Diebstählen gewährt werden. Besonders eingehende Bestimmungen sind bereits getroffen und werden noch ergänzt hinsichtlich der Überwachung der Bahnhöfe und der Güterböden, die zum Teil mit militärischer und polizeilicher Unterstützung erfolgen soll, über die Sicherung des Verschlusses der Wagen, die Revision der Züge, der Rollfuhren usw. Neue Vorschläge, die sich an einzelnen Stellen bewährt haben, sollen von dem bereits erwähnten Ausschusse geprüft und gegebenenfalls ausgestaltet werden.

* Bessere Verpflegung der Reisenden auf den Bahnhöfen. Von den Schwierigkeiten der Verpflegung werden auch die Reisenden auf längeren Fahrten sehr empfindlich betroffen. Die vielen und berechtigten Klagen darüber haben den preussischen Eisenbahnminister zu einem Erlaß veranlaßt, worin darauf hingewiesen wird, daß es unter den gegenwärtigen Verhältnissen, insbesondere wegen des Wegfalls einer großen Anzahl von Speisewagen, ein dringendes Bedürfnis ist, daß auf den Bahnsteigen größerer Bahnhöfe, auf denen Schnell- und Eilzüge nach längerer Fahrt genügenden Aufenthalt haben, für weiterfahrende Reisende Lebensmittel bereit gehalten werden. Die Eisenbahndirektionen sind angewiesen worden, dafür zu sorgen, daß von den Bahnwirten diesem Bedürfnis nach Möglichkeit entsprochen wird.

Zentralverein für deutsche Binnenschifffahrt.

Der weitere Ausschuß des „Zentralvereins für die deutsche Binnenschifffahrt“ hielt eine stark besuchte Sitzung ab, der Vertreter des Reichsamts des Innern, zahlreicher Ministerien und Militärbehörden beiwohnten. Der Vorsitzende Geh. Reg. Rat Prof. Dr. Flamm (Charlottenburg) berichtete über die seit der letzten Sitzung geschaffene Einrichtung eines **Fachausschusses für Binnenschifffahrt**, der den Zusammenschluß sämtlicher Schifffahrtstreibenden auf allen deutschen Stromgebieten herbeizuführen bezwecke. Damit ist eine Stelle geschaffen, an der alle Erfahrungen der praktischen Schifffahrt zur Geltung kommen und von der aus den Behörden zuverlässige Auskünfte erteilt werden können. Der Fachausschuß hat sich schon in verschiedenen Fragen erfolgreich betätigt, so u. a. in der Frage der Schiffshypothekenbanken, der Verkehrssteuergesetze, des Anschlusses der deutschen Stromgebiete an die Donau.

Regierungs- und Baurat Skalweit vom Rheinisch-Westfälischen Kohlenyndikat in Essen behandelte sodann die gegenwärtig wichtigste Frage:

Kohlenversorgung und Wasserstraßen.

Die westliche Kohle (Ruhr- und Saarkohle) habe sich von jeher an die Wasserwege gehalten. Schon die Ruhrkanalisation unter Friedrich dem Großen war für die Kohlenbeförderung von größter Bedeutung. In der Rheinschifffahrt macht die Kohlenbeförderung 70—80 v. H. aus. Als 1914 die Mobilmachung auf Monate den gesamten Wagenpark in Beschlag nahm, konnte der Rhein-Herne-Kanal wirksam in die Bresche springen. Im Herbst 1917 konnten täglich 10 000 To. Kohle nach dem Osten abgeführt werden, während 20 000 To. nach dem Westen zum Rhein gingen. Dazu kommen noch 10 000 To. von Privatzechen. Somit konnten seit 1917 täglich 40 000 To. ohne Inanspruchnahme der Bahnen abgeführt werden. Der herbstliche Wagenmangel ist eine alljährliche Erscheinung. Förderung und Beförderung der Kohle stehen in Wechselwirkung. Der Lagerungsraum der Zechen ist beschränkt. Was nicht abgeführt werden kann, muß in der Grube bleiben.

Im Sommer 1917 war die Friedensforderung fast erreicht. Trotzdem lebten wir von der Hand in den Mund und mit Sorge sah man dem Herbst entgegen. Die Umstände erforderten besondere Maßnahmen in der Verteilung und Erzielung höchster Leistungen, es mußte geradezu Raubbau getrieben werden. Der Bedarf der Eisenbahnen mußte in erster Reihe gedeckt werden zur Sicherung unseres Wirtschaftslebens und der Kriegführung, dann war in gleicher Weise die Marine zu bedenken. Weiter kommen in erster Reihe in Betracht alle für Heereszwecke arbeitenden Werke und die Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke. Daneben war noch im Interesse der Gegenleistungen und der Valuta die Ausfuhrkohle sicherzustellen.

Im Sommer 1917 schien „das goldene Zeitalter der Schifffahrt“ angebrochen. Alle Welt — auch wer keine Ahnung davon hatte — besorgte sich Rähne, um sie zur Kohlenförderung zu verpachten. Die gewagtesten Spekulationen, Kettenhandel, Rahnhamsterei und Preistreiberei entwickelten sich. An eine Raumaussnutzung war nicht zu denken. Um diesem Treiben zu steuern, setzte das Kohlenyndikat Kohlenfrachtsätze fest. Der Frachtsatz für Kohle übersteigt den Friedenssatz um ein Mehrfaches. Trotz der kommenden Erhöhung der Frachtsätze der Bahnen wird die Wasserfracht noch um 50—80 v. H. höher sein. Wie soll da die Uebergangswirtschaft sich gestalten? Hier neue Lebensbedingungen zu schaffen, wird eine der vornehmsten Aufgaben der Staatsverwaltung sein. Der Krieg hat die Nachteile der chinesischen Mauer des Mittel-Landkanals erwiesen. Für die künftigen Aufgaben, die nach innen gerichtet sein werden, muß die Wasserstraße als ebenbürtige Schwester betrachtet werden. (Beifall.) Oberbürgermeister Scholz (Danzig) schloß die Schwierigkeiten der Kohlenversorgung im Osten. Der Ausbau des östlichen Wasserstraßennetzes sei ebenso wichtig wie der des Mittel-Landkanals.

* Gegen die Tarifierhöhungen unserer Verkehrsmittel hat, wie schon kurz mitgeteilt, der „Verband der Beamten und Lehrer für Groß-Berlin“ in einer begründeten Eingabe an die maßgebenden Stellen Einspruch erhoben. Wenn die Verkehrsgesellschaften für ihr Vorgehen ständig die infolge des Krieges eingetretenen Mehrausgaben anführen, so muß anderseits auch auf die fortgesetzt steigenden Mehreinnahmen mit allem Nachdruck hingewiesen werden, die vornehmlich in der überstarken Besetzung der einzelnen Wagenklassen zu erblicken sind. In einer Zeit, wo die städtische Bevölkerung unter der wirtschaftlichen Not überaus bitter zu leiden hat, sollte überhaupt von jeglicher Tarifierhöhung unserer wichtigsten Verkehrsmittel abgesehen werden; das sollten sich die Verkehrsgesellschaften, die doch auch die öffentlichen Bedürfnisse der Bevölkerung zu berücksichtigen haben, gesagt sein lassen. — Ferner ist der Verband wegen der ständig herrschenden Mißstände in der Kohlenversorgung beim Kohlenverband Groß-Berlin vorstellig geworden und hat die baldige Einführung von Kundenlisten gefordert.

(Neue Umtriebe der Bahndiebe.) In der letzten Zeit wurden wiederholt auf der Strecke Wien—Floridsdorf zwischen der Innstraße und dem Handelskai die Drahtleitungen, durch die die Signale betätigt werden, teils beschädigt, teils in Unordnung gebracht und teils sogar abgewickelt und gestohlen. Das geschah offenbar nur zu dem Zweck, um die Eisenbahnzüge zu langsamem Fahren oder zum Anhalten zu bringen, um dann leichter aus den Waggons Frachtgut stehlen zu können. Dieses Vorgehen der Bahndiebe verursachte eine empfindliche Störung der glatten Abwicklung des Verkehrs und hätte sogar auch Eisenbahnunfälle leicht herbeiführen können. Um diesen gefährlichen Bahndieben auf die Spur zu kommen, leitete die Polizei Erhebungen ein, und durch sie wurde festgestellt, daß es sich um die Streiche einer organisierten Bande ausmeist schulpflichtiger Buben handelt, die systematisch Kohlen und Frachtgut in bisher festgestellter Höhe von mehreren tausend Kronen gestohlen haben. An diesen Diebstählen waren 16 Jungen beteiligt, und zwar neun Volks- und Bürgerschüler, vier Hilfsarbeiter

und drei Lehrlinge, durchweg Jungen im Alter von zehn bis zwölf Jahren. Von den sechzehn Burschen wurden fünf dem Landesgericht eingeliefert. Die elf anderen Burschen und auch einige Eltern der Burschen wurden der Staatsanwaltschaft angezeigt.

Schulknaben als Eisenbahndiebe.**Verbrecherische Störungen des Signalnetzes.**

Wiederholt wurde in der letzten Zeit über die Unsicherheit im Güterverkehr der Bahnen Klage geführt, über das Ueberhandnehmen von Diebstählen an Frachtgütern. Ganze Banden solcher Bahndiebe wurden bereits ermittelt und unschädlich gemacht, aber immer wieder bilden sich neue, welche sich zu Raubzügen gegen Frachtgüter vereinigen. In den letzten Tagen ist es der Polizei nun wieder gelungen, eine Bande solcher Bahndiebe auszuforschen — es waren durchweg Jugendliche, zumeist noch Schulknaben. Ihr Treiben war ein besonders gefährliches, weil sie durch verbrecherische Störungen des Bahnsignalnetzes die glatte Abwicklung des Verkehrs behinderten.

Auf der Strecke Wien-Floridsdorf zwischen der Innstraße und dem Handelskai wurden schon mehrere Male die Drahtleitungen, durch welche die Signale betätigt waren, beschädigt oder gestohlen. Das geschah offenbar nur zu dem Zwecke, um die Eisenbahnzüge zu langsamem Fahren oder zum Anhalten zu bringen, um dann leichter aus den Waggons Frachtgüter stehlen zu können. Dieses Vorgehen der Bahndiebe verursachte empfindliche Störungen der Abwicklung des Verkehrs und hätte sogar auch Eisenbahnunfälle herbeiführen können.

Um diese gefährlichen Bahndiebe zu ermitteln, leitete das Polizeikommissariat Brigittenau umfassende Erhebungen ein. Es wurde festgestellt, daß es sich um die Betrücker einer organisierten Bande, zumeist schulpflichtiger Jungen, handelte, die zum Teil mit Wissen und im Einverständnis mit ihren Eltern auf diese Art Kohlen und andre Frachtgüter aus Eisenbahnzügen gestohlen haben. An den Diebstählen waren 16 Jungen beteiligt, und zwar neun Volks- und Bürgerschüler, vier Hilfsarbeiter und drei Lehrlinge, Knaben im Alter von 10 bis 15 Jahren. Von den 16 Burschen wurden fünf, und zwar der 15jährige Kupferschmiedlehrling Moise S., der 15jährige Hilfsarbeiter Johann B., die 14jährigen Volksschüler Emmerich M. und Josef B. und der 15jährige Hilfsarbeiter Franz W. dem Landesgerichte eingeliefert. Die elf andern Jungen und auch die Eltern einiger von ihnen wurden der Staatsanwaltschaft angezeigt.

— (Beschleunigte Reparatur beschädigter Güterwagen.) Eisenbahnminister Freiherr von Banhaus hat eine kürzlich von den Abgeordneten Dr. Schlegel und Genossen im Abgeordnetenhaus eingebrachte Anfrage betreffend die Beschleunigung der Wiederherstellung beschädigter Fahrbetriebsmittel wie folgt beantwortet: Nach den vorgenommenen Zählungen betrug der Reparaturstand an Güterwagen bei allen Hauptbahnverwaltungen Oesterreichs Ende Dezember 1917 zusammen rund 14.000 Güterwagen, also nur ein Drittel der von den Herren Antragstellern angenommenen Ziffer von 40.000. Den Vorforgern der Staatsbahnbahnverwaltung ist es zu danken, daß der Reparaturstand an Güterwagen bei den österreichischen Staatsbahnen derzeit nur 6 bis 7 Prozent beträgt, ein Prozentsatz, der für die gegenwärtigen Verhältnisse als sehr niedrig bezeichnet werden darf. Da infolge der langen Dauer des Krieges sowie der notgedrungenen Verwendung nicht ganz entsprechender Ersatzbaustoffe zu erwarten ist, daß sich die Ausbesserungsbedürftigkeit der Eisenbahnfahrzeuge künftighin noch erhöhen wird, ist das Eisenbahnministerium, um auch diesen erhöhten Bedürfnissen rechtzeitig entsprechen zu können, einerseits bemüht, seine Reparaturanlagen noch weiter auszugestalten und steht

andererseits im Begriff, die Privatindustrie durch umfangreiche Aufträge in noch erheblich weiterem Maße zu Ausbesserungen heranzuziehen als bisher.

Keine Vereinsreisen und Ausflüge.**Eine amtliche Warnung.**

Es ist in der Presse schon wiederholt und dringend darauf aufmerksam gemacht worden, daß bei den derzeit außerordentlich schwierigen Verkehrsverhältnissen, insbesondere mit Rücksicht auf den immer bedrohlicher werdenden Kohlenmangel und die weitgehenden Einschränkungen im Personenverkehr, zur Aufrechterhaltung des wirtschaftlichen Lebens im Hinterlande alle nicht unumgänglich notwendigen Eisenbahnfahrten unterlassen werden müssen. Zu diesen sind vielfach die Reisen zu Kongressen und Vereinsversammlungen zu rechnen, die gegenwärtig noch in beträchtlichem Umfange unternommen werden. Die Vereine und andere in Betracht kommende Körperschaften wären in der Lage, die Eisenbahnverwaltungen dadurch zu unterstützen, daß sie von der Anberaumung gemeinsamer Reisen und Versammlungen, die Eisenbahnfahrten notwendig machen, bis auf weiteres absehen.

Insbesondere sollten auch die Touristenvereine und Schulleitungen nicht nur von der Veranstaltung gemeinsamer Ausflüge mit Bahnbenützung unbedingt Abstand nehmen, sondern auch in ihrem

Wirkungskreise durch wiederholte Aufklärung die Vereinsmitglieder und Schulkinder von Einzelreisen möglichst abhalten, um auf diese Weise zur Verminderung des kaum mehr zu bewältigenden Andranges bei den Schnell- und Personenzügen nach Kräften beizutragen. Auch die weitestgehende Einschränkung von Dienst- und Urlaubsreisen ist dringend geboten.

*** Der Stand des Transportwesens.** Im Ernährungsrat gab gestern der Vertreter des Eisenbahnministeriums Sektionschef v. Endere & Aufklärungen über den gegenwärtigen Stand des Transportwesens. Er wies nach, daß die Erzeugung von Lokomotiven während des Krieges auf das Zweieinhalbfache der Friedensproduktion gestiegen sei, daß im Laufe der letzten 8 1/2 Jahre 40.580 gedeckte Güterwagen neu angeschafft worden seien und daß sich die Zahl der offenen Wagen um mehr als 20.000 vergrößert habe. Nebrigens habe die deutsche Regierung Österreich aus der belgischen Beute mehrere tausend Waggons überlassen. Bei einer Waggenzählung fehlten im ganzen nur etwa 8000 Waggons.

von denen aber ein Teil auch in Österreich-Ungarn oder einem der verbündeten Reiche sein möchte; tatsächlich seien seither auch wieder über 200 von diesen Wagen zum Vorschein gekommen. Der Reparaturstand habe sich wohl erhöht, erreiche aber keineswegs die vielfach angegebene Höhe. Er habe bei Waggons im Frieden 8-4 Prozent, bei Lokomotiven 14 bis 16 Prozent ausgemacht und bei Trake jetzt bei ersteren etwa 7 bis 8 Prozent, bei letzteren 23 bis 24 Prozent.

Die Gütertarife in Oesterreich und Ungarn.

Der „Pester Lloyd“ berichtet über eine neuerliche Erhöhung der Gütertarife der ungarischen Staatsbahnen u. a.: „Da seit der Einführung des neuen Gütertarifes der königlich ungarischen Staatsbahnen erst sechs Wochen verstrichen sind, wird man in den interessierten industriellen und kaufmännischen Kreisen sicherlich mit Erstaunen und Befremden vernehmen, daß man sich an den maßgebenden Stellen bei uns wie in Oesterreich ernstlich mit dem Plane beschäftigt, eine abermalige Erhöhung der Eisenbahngütertarife vorzunehmen. Schon in der seit dem 1. Jänner verflossenen kurzen Zeit hat es sich nämlich gezeigt, daß die an diesem Tage ins Leben getretene Reform des Gütertarifes den an sie geknüpften finanziellen Erwartungen in keiner Weise entspricht. Infolge der Transportbeschränkungen und Hemmungen, die der Krieg mit sich bringt, kommen jene Warengattungen, durch deren Aufklassifizierung ein erhebliches Mehreinkommen erzielt werden sollte, entweder überhaupt nicht oder nur in geringen Mengen zur Beförderung, während die große Masse der in Waggonladungen zum Transport gelangenden Güter, wie Lebensmittel, Rohstoffe, Kohle, Eisen, Erze usw., von der Aufklassifizierung so ziemlich unberührt geblieben ist. Unter solchen Umständen konnte sich die Reform, die auf die statistischen Daten des Jahres 1913 aufgebaut war, nicht bewähren, und da schon die ersten sechs Wochen seit dem Inkrafttreten des neuen Gütertarifes gezeigt haben, daß die Mehreinnahme von 175 Millionen Kronen, die die ungarische Regierung von den erhöhten Gütertarifen erwartete, nicht wird erzielt werden können, anderseits aber die Auslagen infolge der Verteuerung der Kohle, der Steigerung der Bezüge der Angestellten und der Arbeiter und der stetigen Zunahme der Instandhaltungs- und Betriebsausgaben immer mehr anwachsen, erweist sich sowohl bei uns wie infolge der Gleichartigkeit der Verhältnisse auch in Oesterreich eine neuerliche, und zwar diesmal eine generelle Erhöhung der Gütertarife als notwendig. Wie der „Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeiger“ meldet, handelt es sich bei der jetzt geplanten Reform, deren Vorarbeiten von Seite der Direktion der königlich ungarischen Staatsbahnen schon beendet sind, um eine Erhöhung des Baremes und unter anderem um die Aufklassifizierung der letzthin bei Frachtzahlung für 10.000 Kilogramm unberührt belassenen äußerst wichtigen Positionen der Güterklassifikation betreffend die Artikel Getreide, Mehl, Mahlprodukte, Hülsenfrüchte. Wie bei der jüngsten Tarifierhöhung soll auch diesmal mit der österreichischen Regierung eine vorherige Auseinandersetzung, beziehungsweise Verständigung stattfinden, insbesondere was die Art der Durchführung und den Zeitpunkt des Inkrafttretens betrifft, damit jede Maßnahme ausgeschlossen sei, die, ohne dem einen Teile zu nützen, beide Teile empfindlich schädigen könnte.“

Inwieweit die vorstehende Budapest Meldung für die ungarischen Staatsbahnen zutrifft, kann von hier aus nicht festgestellt werden. Falls sie aber tatsächlich zutreffen sollte, müßte auch das noch nichts für die österreichischen Staatsbahnen besagen. Weit eher wäre dann vorauszusetzen, daß diese Maßnahme auf Ungarn beschränkt bleiben wird, da die Erklärungen, die seinerzeit hier bei der Tarifierhöhung der österreichischen Staatsbahnen abgegeben worden sind, die Tarifikation mit der damaligen Erhöhung als abgeschlossen bezeichnet haben.

Die Fensterscheibenbrüche bei Personenwagen.

Ämtlich wird mitgeteilt: Die Fensterscheibenbrüche in den Personenwagen haben einen derartigen Umfang angenommen, daß der Ersatz infolge des Mangels an Glasstücken nicht mehr möglich ist. Die Personenwagen müssen wegen des großen Bedarfs daher mit gebrochenen Scheiben in Verkehr bleiben, wodurch die Gesundheit der Reisenden, insbesondere bei der gegenwärtig kalten Witterung schwer leidet und zahlreiche Beschwerden hervorgerufen werden. Hauptursache der Fensterscheibenbrüche ist das Besteigen der Personenwagen mit aufgepackten Kuckäcken. Die Staatseisenbahnverwaltung hat ihre Bediensteten angewiesen, streng darauf zu achten, daß die Kuckäcke beim Einsteigen und Verlassen der Personenwagen von den Reisenden abgelegt und in der Hand getragen werden. Zugleich wird an alle Reisenden das dringende Ersuchen gerichtet, zur Vermeidung des beklagten Uebelstandes diese im allgemeinen Interesse gelegene Verfügung genau zu beachten.

* (Gebrochene Coupéfenster und vollgepfropfte Rucksäcke.) Man glaubt oft gar nicht, wie die Dinge zusammenhängen. Gerade der Krieg stiftet ungeahnte Beziehungen zum Entferntesten. Diesmal lesen wir, daß die gebrochenen Fensterscheiben der Personenwagen, die, wie uns erbaulich versichert wird, dermalen und bis auf weiteres durch ganze nicht ersetzt werden können, eine unmittelbare Folge der vollgepfropften Rucksäcke sind. Der Rucksack, vor dem Attribut nur Jener, die vom Gebirge herkommen, ist bald nach Kriegsausbruch Tagesregent geworden und ist es, wieviel sich auch sonst geändert haben mag, souverän geblieben. Er ist nicht nur der treue Begleiter und Helfer in allen Nöten für den Helden und Dulder an der Front, er ist der Viebling der Hausfrau, das wichtigste Einlaßgerät für Personen beiderlei Geschlechtes, jedes Standes geworden. Und jetzt soll er, das Urbild der Anspruchslosigkeit, Bescheidenheit, Tüchtigkeit, Nützlichkeit und unbeschränkten Verwendbarkeit, der Schadenstifter und Zerstörer in den Personencoups sein! Genau befehen, schlägt man da auf den Sack, eigentlich Rucksack, und meint den P. L. Träger, der in seiner Rücksichtslosigkeit stößt und schiebt und drängt. Aber dies ist jetzt nicht nur auf der Eisenbahn so, es soll auch auf der Straßenbahn wild genug zugehen und auch sonst überall, wo das Auge der Polizei über Ansammlungen von mehr als einem Individuum zu wachen geneigten Anlaß hätte. Also, unsere lieben Mitmenschen sollen sich ein klein wenig schenieren und sollen sich daran erinnern, daß Gewalt nicht immer am Platze ist und daß es eine werktätige Nächstenliebe gibt oder doch geben sollte, die auch in rauhester Kriegszeit Gebot geblieben ist. Ueber den Umgang mit Rucksäcken ist ein Knigge entbehrlich, aber über den Umgang mit Menschen sollte man ihn den Vielen, die es angeht, in die kräftige Faust drücken.

Das Sparen bei den Bahnwagenfenstern und das Verschwenden von Kohlen. Man schreibt uns: Eine neuerliche amtliche Verlautbarung erklärt, daß die Brüche von Fensterscheiben in den Personenwagen derart umfangreich werden, daß ein Ersatz nicht mehr möglich sei. Die Personenwagen müssen daher mit den gebrochenen Scheiben im Verkehr bleiben. Die Hauptursache, daß diese Fensterscheibenbrüche vorkommen, sei das Besteigen der Personenwagen mit aufgepackten Kuffäden. Nun werden die Reisenden aufmerksam gemacht, daß die Bahnbedienstetzten streng angewiesen wurden, darauf zu achten, daß die Kuffäde vor dem Besteigen der Bahnwagen abgelegt und in der Hand getragen werden. Damit glaubt die Staatsbahnverwaltung genug getan zu haben. Sie erklärt, daß der Ersatz der Scheiben unmöglich sei, und verschwendet lieber Kohlen, statt sich Scheiben zu verschaffen. Daß diese aufreibbar und vielleicht zu mäßigen Preisen erreichbar sind, ist gewiß, wenn man nur den richtigen Weg einschlägt. Schon kurz nach Ausbruch des Krieges haben galizische Flüchtlinge, die über Geld verfügen, bei den meisten österreichischen Tafelglasfabriken Massenaufträge auf Lieferung von Fensterglas gegeben. Das geschah in der Voraussetzung, daß der Wiederaufbau der zerstörten Gebiete eine großartige Gelegenheit bieten werde, das Tafelglas zu Wucherpreisen anzubringen. Zeitweilig kamen die Aufträge in den Glasfabriken so zahlreich, daß diese vollauf beschäftigt waren. Das meiste wurde eingelagert, vieles vielleicht auch bei den Wiener Spebiteuren und in anderen Magazinen. Das Eisenbahnministerium brauchte es jetzt nur bei anderen Ministerien durchzusetzen, daß einfach die Beschlagnahme von Tafelglas und die Enteignung solcher Vorräte erfolge, die zu Spekulationszwecken eingelagert wurden. Man könnte aus den Büchern der Fabriken leicht feststellen, an wen solche Massensendungen gingen. Dort wäre gewiß noch viel zu holen. Damit wäre die Not an Tafelglas ganz allgemein behoben und damit entfielen der unhaltbare Zustand, der jetzt in den Bahnwagen zu beobachten ist. Gestern fuhr ich in einem Zug der Stadtbahn, in dem der erste Wagen eine ausgehobene Tür hatte. Im zweiten war es eiskalt, obwohl geheizt wurde. Da war ein Fenster zerbrochen. Ich ging in einen dritten Wagen, der gleichfalls kalt war. Auch dort erwiesen sich zwei Scheiben als zerbrochen. Endlich im vierten Wagen schien es erträglicher zu sein. Dort fehlte nur ein Oberlichtenscheitel. Das ist keine Erfindung. So und ähnlich sieht es jetzt in so vielen Eisenbahnwagen aus. In den kalten Tagen, die es jetzt gab, vergeudet die Bahn lieber Kohlen, die bei eingeschnittenen Scheiben gewiß viel weniger reichlich verbraucht würden. Gekken die Kohlenparvorschriften für diese Vergeudung nicht?

Das Recht auf die höhere Wagenklasse! Vielen Leuten wird heute von Amts wegen eine Illusion geraubt. Das ist recht unliebenswürdig in einer Zeit, in der die Illusionen geradezu einen Seltenheitswert besitzen, immer mehr aus dem Verkehr verschwinden und trotzdem, sonderbar genug, noch nicht von Kettenhändlern und Preistreibern mit Besätag belegt wurden. Die konfiszierte Illusion betrifft das Recht auf die höhere Wagenklasse in der Eisenbahn. Bekanntlich ein ehrwürdiges Wiener Naturrecht. Wenn in der dritten Klasse kein Platz ist, dann überspringt man womöglich die zweite und sucht sich einen Platz auf den Samtpölkern in den Coupés erster Klasse. So handelte man in den seligen Friedensjahren und der Krieg konnte höchstens insofern Wandel schaffen, als er alle Klassenunterschiede aufgehoben hat und gewöhnlich überhaupt in keiner der drei Wagenklassen Platz ist. Im Bahntorridor und gelegentlich auf den Waggons puffern sind die Billette ohne Unterschied ihrer Farbe und ihres Preises gleichwertig. Heute wird die Öffentlichkeit in einem amtlichen Communiqué zurechtgewiesen und der theoretisch gewiß einwandfreie Versuch unternommen, die Rechtsbegriffe weiterer Kreise der Bevölkerung zu klären. Wenn ein Passagier in der ihm gebührenden Klasse keinen freien Sitzplatz vorfindet, dann dürfe er nicht ohne weiteres in einer höheren Wagenklasse Platz nehmen. Es sei ihm unbenommen, in einer niedrigeren Wagenklasse seinen Platz zu suchen und sich den Fahrpreis zurückerstatten zu lassen; aber wenn er den so beliebten und allgemein geliebten gegenteiligen Weg einschlägt, habe er Nachzahlungen und Zuschläge zu entrichten. Triviale Gemüter werden bei dieser ernsthaften Ankündigung an ein gewisses Sprichwort denken, das die Prager der Nürnberger, wenn sie einen hängen wollen, betrifft. Die Revisoren und sonstigen Kontrollorgane sollen nämlich just in der Kriegszeit, in der man ihre Intervention des öfteren in Anspruch nehmen möchte, höchst selten und sporadisch geworden sein. Aber davon abgesehen enthält die Verlautbarung einen Ausdruck, den der gegenwärtige Eisenbahnpassagier am liebsten im Fremdwörterbuch nachzuschlagen geneigt ist. Sie

spricht nämlich von einem — Sitzplatz. Nein, so hochmütig und anspruchsvoll sind die Leute, die heute zu einer Eisenbahnfahrt verurteilt sind, längst nicht mehr. Sie suchen nicht die Waggons ab, um einen Sitzplatz ausfindig zu machen; sie sind vielmehr gottstroh, wenn sie überhaupt in einem Coupé, gleichviel welcher Klasse, stehen dürfen, in dem nicht allzu viel Fensterscheiben zerbrochen sind. Wenn wieder der Friede ins Land gezogen sein sollte, dann wollen wir weiter reden. Dann werden wir ja sehen, ob die neuerliche Verwarnung ernst gemeint ist und allgemein durchgeführt werden wird. Friedensbilder schweben uns vor. Der Abend eines Sommersonntags und etwa der Klosterneuburger Bahnhof. Und jetzt stürmt die Menge der Ausflügler die bereits überfüllten Waggons. Erster Klasse, zweiter Klasse, dritter Klasse, alles vertauscht. Hier verteilt eine sorgsame Mutter an ihre Sprößlinge die reichlichen Ueberreste des mitgenommenen Mundvorrates, die den Tag über nicht bewältigt werden konnten. Dort eine recht lebhafte Gesellschaft, die von der Heurigenpartie heimwärts kehrt, und dort gar junge Leute in Zivilkleidern, die tief in die Augen ihrer Begleiterinnen schauen. Ach, wenn wir schon so weit wären! Viele Leute würden sich dann gern Nachzahlungen und Zuschläge gefallen lassen.

(Konstituierung des Oesterreichischen Verkehrsburcaus.) Am 13. d. wurde das Oesterreichische Verkehrsbureau Ges. m. b. H. durch das k. k. Handelsgericht in Wien registriert. Die Gesellschaft besteht aus dem Oesterreichischen Verkehrsverband, der die Vereinigung aller Landesverbände für Fremdenverkehr darstellt, dem k. k. priv. Wiener Bankverein als Finanzinstitut, sowie der Dampfschiffahrtsgesellschaft des Oesterreichischen Lloyd und der Vereinigten Oesterreichischen Schiffsahrt-Aktiengesellschaft vormals Austro-Americana und Fratelli Cosulich. Der Zweck des neuen Unternehmens ist der Bezug und Vertrieß von Kohrtarten aller Art der Eisenbahnen sowie der sonstigen Verkehrsunternehmungen des In- und Auslandes, die Errichtung und der Betrieb von Reiseauskunfts- und Propagandabureaus im In- und Ausland mit Ausschluß des Auswanderergeschäftes, ferner der Betrieb aller Unternehmungen, die geeignet sind, das Reise- und Verkehrswesen in und nach Oesterreich zu fördern, insbesondere auch die Bejorgung des Geldwechselverkehrs sowie die Ausgabe von Reisechecks und der Vertrieb von Reiseliteratur. In den Ausschuh der Gesellschaft wurden gewählt: die Reichsratsabgeordneten A. B. Dobernia und Regierungsrat

Dr. Anton Koller, Medizinrat Dr. Strohmayer, Bürgermeister von Gmunden, Direktor des Wiener Bankvereins Alfred Seinsheimer, die Direktorstellvertreter Dr. Brecher und Dr. Lauterstein, Oberinspektionsrat Fedor Gerent in Wien, Dr. Valentin Krišper in Salzburg, Sekretär Heinrich Ott in Karlsbad und Stadtrat Dr. Karl Bil in Prag; die Schiffsahrtgesellschaften sind im Ausschuh durch die Herren Oskar Cosulich und Direktor Alois Weishut vertreten. Zu Geschäftsführern wurden bestimmt die Herren: Jur. und Phil.-Dr. Heinrich Kohn, Sekretär des Tiroler Landesverkehrsrates in Innsbruck, Dr. Moriz Brecher und kais. Rat Dr. Kohn, Aufseher, Generaldirektorstellvertreter des Oesterreichischen Lloyd. Zu Direktoren endlich wurden ernannt die Herren Staatsbahnrat Dr. Viktor Leiben und Südbahnoberresident Hans Nachbauer. Die Direktion der Gesellschaft befindet sich in Wien, 1. Bezirk, Schottenbastei Nr. 6.

Verkehrseinschränkungen auf der Nordwestbahn.

Mit Gültigkeit vom 27. Februar an werden auf den Linien der Nordwestbahn außer den Tages Schnellzügen (Wien ab 7 Uhr 20 Min. vormittags, Teischn an 5 Uhr 21 Min. nachmittags; Teischn ab 1 Uhr 20 Min. nachmittags, Wien an 11 Uhr 18 Min. nachts) noch eine Reihe anderer personenführender Züge auf gelassen. Das Nähere ist aus den in den Stationen ausgehängten Rundmachungen zu entnehmen.

(Einschränkung des Personenverkehrs.)
Amtlich wird verlautbart: Zur möglichst raschen Behebung der in der letzten Zeit infolge Lokomotiv- und Kohlenmangels eingetretenen Schwierigkeiten in der Güterbeförderung wird ab Mittwoch den 27. d. auf die Dauer von ungefähr acht Tagen der Verkehr der Schnell- und Personenzüge neuerlich eingeschränkt. Auf den von Wien ausgehenden Hauptlinien der k. k. österreichischen Staatsbahnen werden folgende Züge entfallen: Wien Westbahnhof—Salzburg die Schnellzüge Nr. 209 und 210, Wien ab 8 Uhr 40 Minuten vormittags, Wien an 9 Uhr 10 Minuten abends, und die Personenzüge Nr. 211 und 212, Wien ab 11 Uhr 35 Minuten nachts.

Wien an 6 Uhr 40 Minuten früh, Wien Westbahnhof—Innsbruck die Personenzüge Nr. 213 und 214, Wien ab 1 Uhr 30 Minuten nachmittags, Wien an 3 Uhr 40 Minuten nachmittags. Sinegegen werden die in letzter Zeit nur zwischen Wien und Salzburg geführten Nachtschnellzüge Nr. 201 und 202, Wien ab 9 Uhr 40 Minuten abends, Wien an 8 Uhr 10 Minuten früh, wieder bis und von Innsbruck verkehren. Wien—Westbahnhof—München: die Personenzüge Nr. 215 und 218, Wien ab 7 Uhr früh, Wien an 10 Uhr 50 Minuten vormittags; Wien—Frankfurt—Bilzen: die Personenzüge Nr. 13 und 14, Wien ab 8 Uhr 20 Minuten früh, Wien an 7 Uhr 50 Minuten früh; Wien—Frankfurt—Gmünd: der Personenzug Nr. 17, Wien ab 12 Uhr 20 Minuten nachmittags; Wien—Nordwestbahnhof—Tetschen: die Schnellzüge Nr. 3 und 4, Wien ab 7 Uhr 20 Minuten früh, Wien an 11 Uhr 13 Minuten nachts; Wien—Nordwestbahnhof—Deutsch-Prob: die Personenzüge Nr. 23 und 14, Wien ab 10 Uhr 17 Minuten abends, Wien an 7 Uhr 40 Minuten früh; Wien—Ostbahnhof—Bodenbach: die Personenzüge Nr. 223 und 224, Wien ab 8 Uhr 50 Minuten abends, Wien—Ostbahnhof an 7 Uhr 44 Minuten früh; Wien—Ostbahnhof—Brünn: die Personenzüge Nr. 217 und 218, Wien—Ostbahnhof ab 12 Uhr 5 Minuten nachmittags, Wien—Ostbahnhof an 5 Uhr 25 Minuten nachmittags; Wien—Nordbahnhof—Brünn: die Schnellzüge Nr. 301 und 302, Wien ab 6 Uhr 20 Minuten abends, Wien an 9 Uhr 59 Minuten vormittags; Wien—Nordbahnhof—Leiberg: die Schnellzüge Nr. 9 und 10, Wien ab 2 Uhr 20 Minuten nachmittags, Wien an 4 Uhr 7 Minuten nachmittags; Wien—Nordbahnhof—Oberberg: die Personenzüge Nr. 27 und 28, Wien—Nordbahnhof ab 8 Uhr 50 Minuten abends, Wien an 7 Uhr 33 Minuten früh. — Der Verkehr der Wiener Stadtbahn sowie jener der Arbeiterzüge in der Umgebung der größeren Städte und Industrieorte erfährt keine Einschränkung. Desgleichen wird der übrige Nahverkehr der großen Städte im notwendigsten Maße aufrechterhalten. Genauere Angaben über die weiteren, hier nicht angeführten Zugs-einschränkungen sind aus den Verlautbarungen der einzelnen Bahnverwaltungen zu entnehmen.

27. 11. 1918

27
91**Monopolisierung der Eisenbahnreklame.**

Zu unserer Kenntnis kommt ein zwischen der preussisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung und den Reichseisenbahnen mit dem Herrn Verlagsbuchhändler Reimar Hobbing in Berlin abgeschlossener, von dem Eisenbahnminister v. Breitenbach bereits genehmigter Vertrag, durch den Herrn Hobbing — von einer im Vertrag vorgesehenen Einschränkung abgesehen — ein ausschließliches Recht auf Benutzung der Eisenbahnanlagen zu Reklamezwecken auf vorläufig 15 Jahre eingeräumt wird. Das getroffene Abkommen wirkt um so überraschender, als bisher eine ganze Reihe von Unternehmen vertraglich zugelassen waren, die nunmehr einfach ausgeschaltet werden. Der neue Vertrag bringt aber — abgesehen von der Ausschaltung lebenden Wettbewerbs — auch eine ganz beträchtliche Erweiterung der Reklame-Ausnutzungsmöglichkeiten, denn während die bisherigen Pächter im wesentlichen nur das Recht besaßen, in den Unterführungen, bei kleinen Stationen auch in den Wartesälen, Reklamen unterzubringen, erstreckt sich dieses Recht für die genannte Firma

auf die sämtlichen Baulichkeiten, das gesamte Gelände der Eisenbahnverwaltungen, sowie die sämtlichen Züge. Sie erhält insbesondere die Befugnis „gewerbliche Anzeigen in den Fluren, Vorhallen, Wartesälen und Hallen der Empfangsgebäude, in und an den Unter- und Ueberführungen, in den Treppenaufgängen und an den Treppengeländern, auf den Bahnsteigen, an den Grenzübergangsgittern zwischen und hinter den Geleisen, an den Rückseiten und Scheibewänden der Ruhebänke, an den den Eisenbahnverwaltungen gehörigen Zugangstufen, an den Bahnwärterhäusern und anderen Dienstgebäuden, überhaupt auf allen nicht für Eisenbahnzwecke benötigten Plätzen, ferner an den Außenseiten der bahneigenen Güter- und Gepäckwagen sowie im Innern der bahneigenen Personenwagen einschließlich der bahneigenen Speise- und Schlafwagen und zwar sowohl in den Abteilen als auch in den Seitengängen der Durchgangswagen. Weiter erhält die Firma „vorbehaltlich der bestehenden Verträge das alleinige Recht zur Einlegung von Druckschriften in die Züge übertragen.“

Man sieht, es handelt sich um eine nahezu lückenlose Ausnutzung der Reklamemöglichkeiten. Die bisherigen Pächter, ausgenommen die zum Scherlkonzern gehörende Firma Rosolowski, werden künftig ausgeschaltet. Für die hier skizzierten außerordentlich weitgehenden Rechte — es kommt noch frachtfreie Beförderung des erforderlichen Reklamematerials hinzu, erwogen wird auch, „einigen Aufsichtsbeamten des Unternehmens freie Fahrt einzuräumen“ — hat die Firma Hobbing je nach der Höhe ihrer Rohereinnahmen, die sich aber bei näherem Zusehen als Rohüberschuß entpuppen, 50 bis 60 Prozent an die Eisenbahnverwaltung abzuführen. Man fragt sich erstaunt, aus welchen Gründen die Eisenbahnverwaltung sich zum Abschluß eines derartigen Vertrags entschlossen hat, der — wie auf den ersten Blick ersichtlich wird — nicht nur eine bedauerliche Beiseiteschiebung vorhandener Interessen bedeutet, sondern gleichzeitig auch eine ansehnliche materielle Schädigung der Staatsfinanzen. Denn es unterliegt gar keinem Zweifel, daß bei Ausschreibung einer Submission ein weit höherer Anteil der Eisenbahnverwaltung an dem Millionengeschäft zu erzielen gewesen wäre, als es so der Fall ist. Der Umstand, daß Herr Hobbing seit kurzem Verleger der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ ist, kann dabei wohl keine ausschlaggebende Rolle gespielt haben. Umso mehr fragt man sich nach den Gründen eines Vorgehens der Eisenbahnverwaltung, das bestreblich wirkt und über das im Abgeordnetenhaus wohl noch zu reden sein wird. Denn abgesehen von den hier erwähnten Finanzinteressen des Staates und der bisherigen Pächter spielen vor allem auch die Interessen der auf die Eisenbahnreklame angewiesenen Kreise von Handel und Industrie eine Rolle, die nicht außer acht gelassen werden können.

27. 11. 1918

92

Die Verstaatlichung der Privatbahnen.

Heute ist im Parlament vom Abgeordneten Denz ein Antrag wegen Verstaatlichung der Südbahn eingebracht worden. Ein solcher Plan könnte bei einer Eisenbahnunternehmung, bei der internationale Finanzfragen eine so große Rolle spielen und von deren Prioritäten sich ungefähr zwei Drittel im Auslande befinden, erst im Frieden in Angriff genommen werden, der eine Erörterung mit den ausländischen Interessenten ermöglichen würde, welche heute im Lager der Kriegsgegner stehen. Anders liegen die Dinge bei den böhmischen Privatbahnen, der Aussig-Teplitzer und der Buschtiehrader Bahn, bei denen internationale Fragen nicht in Betracht kommen und daher kein Hindernis für die Vorbereitung einer Verstaatlichungsaktion im gegenwärtigen Zeitpunkt bilden würden. Aber auch für Verhandlungen über die Einlösung der böhmischen Privatbahnen ist eine ruhige politische Atmosphäre eine notwendige Voraussetzung, da bei den böhmischen Bahnen nationale Fragen zur Erledigung kommen müßten. Es ist anzunehmen, daß der jetzige Eisenbahnminister Freiherr v. Banhaus die Verstaatlichungsfrage im Auge behält und ihr näherzutreten dürfte, wenn die Vorbedingungen hierfür vorhanden sein werden. Er selbst hat noch als Präsidialvorstand im Eisenbahnministerium unter dem Minister Wrbas die Verhandlungen über die Verstaatlichung der Nordbahn und ihren Abschluß mitgemacht. Die Idee einer Verstaatlichung der böhmischen Privatbahnen hat im Staatsseisenbahnrate unter den Vertretern der Großindustrie Anhänger, die in der letzten Session für dieses Projekt eingetreten sind und darauf hingewiesen haben, daß sowohl die staatliche Tarifregulierung als die Organisation, die auf den gesamten Körper der österreichischen Bahnen ausgedehnt werden soll, für diesen Gedanken sprechen. Der Staat könne die großen Tarifierhöhungen den Privatbahnen nicht vorenthalten, sie würden schon das Ergebnis des heurigen Jahres verbessern und wenn die Reingewinne infolge der gesteigerten Tarife, welche die staatsfinanzielle Lage erfordere, in den kommenden Jahren zunehmen, müßte der Staat unter ungünstigeren Bedingungen die Einlösung durchführen, da sich die Rente nach dem Durchschnitte der letzten der Verstaatlichung vorausgehenden Jahre berechne. Aus diesen Gründen sei, wie

im Staatsseisenbahnrate gesagt wurde, ein längeres Zuwarten nicht zweckmäßig. Die Bahnen sind in Österreich zum überwiegenden Teile verstaatlicht, da 84 Prozent eingelöst und nur 16 Prozent noch im Privatbetriebe sind. Die Verstaatlichung der Bahnen ist in Österreich bisher nur ganz vereinzelt durch konzeptionsmäßige Einlösung und fast durchwegs durch freihändigen Verkauf erfolgt. Die Konzeptionsurkunden haben wohl den Ausgangspunkt für die Ermittlung der Einlösungsrenten gebildet, die Einlösungssumme ist aber stets im Wege der freien Vereinbarung festgestellt worden. Das war auch bei den letzten großen Verstaatlichungen des Jahres 1908 der Fall. Die Verstaatlichung der Südbahn, die, wie erwähnt, jetzt keine Aktualität hat, würde nach der Ansicht der Reichsreise nur im Wege des freihändigen Ankaufes und nach dem gleichen Muster erfolgen, welches bei der Staatsseisenbahngesellschaft und der Lemb.-Gzernowitzer Bahn angewendet wurde. Dann würde die Gesellschaft als selbstständiges Unternehmen bestehen bleiben und der Staat würde für den Betrieb der in Österreich, beziehungsweise in Ungarn liegenden Linien eine jährliche Annuität zahlen, so daß zu der bereits bestehenden italienischen Annuität und der Annuität für die 4prozentigen Prioritäten noch eine neue österreichische und eine ungarische Annuität treten würden. Nach der Konzeptionsurkunde kann die Einlösung hinsichtlich des österreichischen und des ungarischen Reges nur gleichzeitig erfolgen. Nun dürfte sich die österreichische Regierung in der letzten Zeit das Recht gewahrt haben, die in Österreich gelegenen Linien der Südbahn selbstständig abzulösen. Es ist aber anzunehmen, daß zunächst versucht werden wird, zu einem Einvernehmen mit Ungarn zu gelangen. Es liegt nahe, daß auch bei Friedensverhandlungen mit Italien der Gedanke der Kapitalisierung der italienischen Annuität erörtert werden wird. Die Einlösung der Südbahn hat nach dem Statut derart zu erfolgen, daß der Staat die Bahn nach dem durchschnittlichen Ertragsnisse der letzten sieben Jahre, unter Ausscheidung der zwei ungünstigsten Jahre, erwirbt. In dem Sanierungsabereinkommen vom Jahre 1914 wurde für die Verstaatlichung die Bestimmung getroffen, daß das Nominale der 4prozentigen Obligationen Lit. B auf 310 Francs, jenes der 4prozentigen Obligationen auf 94 Prozent herabgesetzt werde. Die für die österreichischen Linien im Falle der Verstaatlichung zu zahlende Annuität ist nach einem sehr detaillierten Schlüssel vorerst zur Verzinsung und Tilgung der Obligationen in der bestehenden Reihenfolge und sodann für die Aktien zu verwenden. Hinsichtlich der Aussig-Teplitzer Bahn ist in den Konzeptionsurkunden die Verfügung enthalten, daß der Staat das alte und das neue Reg nur gemeinsam einlösen kann. Die Erwerbung des neuen Reges, der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg, hat konzeptionsmäßig dadurch zu erfolgen, daß der Staat die Annuitäten der Prioritäten, die zur Selbstbeschaffung ausgeben wurden, ferner eine 4prozentige Annuität für die darüber hinaus investierten Mittel vergütet. Da nun die Lokalbahn Teplitz-Reichenberg mit einem Verlust von rund zwei Millionen Kronen abschließt, so müßte der Staat, wenn er zur Einlösung schreitet, diesen jährlichen Betrag aus eigenem übernehmen und diese zwei Millionen würden dem alten Reg zugute kommen. Die Einlösung des alten Reges der Aussig-Teplitzer Bahn erfolgt auf Grund des siebenjährigen Durchschnittes, unter Ausscheidung der zwei ungünstigsten Jahre, nach einem 4prozentigen Abzug, welcher letzterer um jenen Betrag verringert wird, der als Anteil des Staates am Reingewinne bar ausbezahlt worden ist. Die Einlösung der Buschtiehrader Bahn kann jederzeit konzeptionsgemäß auf Grund des siebenjährigen Durchschnittes erfolgen, wobei hinsichtlich der beiden Reges gewisse Verschiedenheiten bestehen. Eine Schwierigkeit liegt darin, daß das Kohlenwert abgesondert eingelöst werden müßte. Es dürfte aber in die Verstaatlichung einbezogen werden, weil die Bahn die dort gewonnenen Kohlen für ihren Betrieb benötigt.

Einschränkung des Fernverkehrs.**K. k. österr. Staatsbahnen., k. k. Nordbahn-Direktion.**

Vom 27. Februar l. J. bis voraussichtlich 10. März l. J. wird im Bereiche der k. k. Nordbahn-Direktion der Verkehr nachstehender Züge eingestellt:

Nr. 9 und 10 Wien—Kraßau, Nr. 301 und 302 Wien—Lundenburg—Brünn, Nr. 44 m und 45 m Wien—Kraßau, Nr. 27 und 28 Wien—Oberberg, Nr. 21 und 22 Prerau—Kraßau—Lemberg, Nr. 35 Trzebenia—Kraßau, Nr. 321, 322, 323 und 326 Lundenburg—Brünn, Nr. 1121 und 1124 Prerau—Olmütz, Nr. 1230 Schönbrunn—Troppau, Nr. 1411, 1415, 1420, 1444 m und 1445 m Trzebinia—Granica, Nr. 2218 und 2219 Friedel—Mistel—Bielitz.

(Die Benützung höherer Wagenklassen.) Aus unserem Leserkreis erhalten wir folgende Zuschrift: „Die amtliche Verlautbarung über die widerrechtliche Benützung höherer Wagenklassen hat das Gepräge des in den Witblättern dargestellten schmutzbärtigen, bissigen Bahnbeamten, der jedem noch so gerechten Wunsch des Passagiers den betreffenden Paragraphen des Betriebsreglements prompt entgegenhält. Wer gezwungen ist, am Abend die Stadtbahn zu benützen, weiß, daß in der Zeit des Geschäftschlusses die Waggon der dritten Klasse überfüllt sind und die vorderen und rückwärtigen Plattformen benützt werden müssen. Ebenso ist es jedem Stadtbahnpassagier bekannt, daß der Funkenregen der Lokomotive durch die mit Kohlenstaub vermengte Feuerung in bisher nie gezeigter Heftigkeit auf die auf der Plattform Stehenden niederprasselt. Ist es der Stadtbahndirektion nicht bekannt, daß Funken den Menschen verleben, in die Kleider, Wäsche und Hüte Löcher brennen, daß Reparaturen heute große Anforderungen an den Geldbeutel stellen und die Anschaffung von Kleidern und Wäsche zu den bittersten Dingen der Gegenwart zählt? Man muß es ganz unbegreiflich finden, wenn die Stadtbahndirektion die angeführten Umstände ignoriert und bei Überfüllung der dritten Klasse die Benützung der zweiten Klasse nicht gestattet. Es ist daher in schärfster Form zu beurteilen, daß in der sorgenschweren Zeit, in der wir leben, althergebrachte Einrichtungen hervorgeholt werden, die den Passagier durch Androhung von Strafen zwingen, sich der Lebensgefahr und der Gefahr der Vernichtung seines Eigentums auszusetzen!“

Die Verkehrsfrage.

Keine erweiterte Sommerfahrordnung zu erwarten.

Ueber die voraussichtliche Gestaltung der Verkehrslage im Sommer erhalten wir von kompetenter Stelle folgende Mitteilung:

„Es wäre eine arge Täuschung, etwa anzunehmen, daß sich die Verkehrsverhältnisse und die Frage der Kohlenbeschaffung bis zum Sommer so weit gebessert haben würden, um mit Mai oder Juni an die Einführung eines erweiterten Sommerfahrplanes schreiten zu können. Wenn auch die Kohlenversorgung in den nächsten Monaten zweifellos weniger Schwierigkeiten bereitet, so wird doch der Mangel an Lokomotiven und die Wagenknappheit nicht behoben sein, und es wird der Bahnapparat, soweit er nicht militärisch in Anspruch genommen ist, in erster Linie in den Dienst der Lebensmittelzuführung gestellt werden müssen. Es kann daher schon heute gesagt werden:

An eine erweiterte Sommerfahrordnung ist heuer gar nicht zu denken. Schon aus formalen Gründen wäre sie nicht mehr durchzuführen. Eine derartige Umgestaltung des Fahrplanes würde eine mehrmonatige Vorarbeit erfordern, für die aber jetzt mit Beginn des März die Zeit bereits zu weit vorgeschritten ist.

Was bestenfalls für den Sommer zu erwarten wäre, ist eine Rückkehr zu dem bis 21. Januar in Kraft gewesenen Fahrplan. Wie erinnert, hat mit jenem Tage eine Notfahrordnung eingelegt, das heißt, es wurden zur Erleichterung der Kohlentransporte die Personenzüge wesentlich eingeschränkt und mehrere Sammelzüge aufgegeben. Neuerdings wurde mit Geltung vom 27. Februar eine weitere Verkehrseinschränkung verfügt, die allerdings mit 10. März wieder aufgehoben werden dürfte. Es wird dann bis auf weiteres die vorhin erwähnte Notfahrordnung beibehalten werden; es ist aber keineswegs ausgeschlossen, daß auch nur die Rückkehr zur ursprünglichen Winterfahrordnung, wie sie vor dem 21. Januar bestand, im Sommer sich als untunlich erweisen wird.

Die Entscheidung dieser Frage wird lediglich von dem Stande der Approbationierung und vom militärischen Gesichtspunkt aus bestimmt werden. Für alle Fälle wird das Publikum auf daran tun, alle etwaigen Reiseprojekte mit einem großen Fragezeichen zu versehen, denn es ist nicht anzunehmen, daß auf das sommerliche Reisebedürfnis, so begründet es auch sein mag, irgendeine Rücksicht wird genommen werden können.

Wenn Erleichterungen erfolgen, dann werden sie ausschließlich dem Ruede dienen, die heuer in besonders großem Maßstabe geplante Beförderung von Kindern in Erholungsorte zu begünstigen.“

Die Zustände auf den Bahnhöfen. Dienstmänner über die Not des reisenden Publikums.

Im Restaurantaal: Neustiftgasse Nr. 5 fand vorgestern eine Versammlung der Dienstmänner statt, in welcher die derzeitigen Verhältnisse auf den Wiener Bahnhöfen in einer Weise beleuchtet wurden, die für alle Welt beachtenswert ist. Der Vorsteher Joachim Schläpmler besprach die krassen Missetände, die sich durch die förmliche Züchtung unverantwortlicher Elemente herausbildeten, die zur Gepäckbeförderung in die Ankunftsstellen ohne weiteres zugelassen werden, während alle Dienstmänner zurückgewiesen werden. Ein Individuum, das sich eine Dienstmannskappe mit einer längst verfallenen Nummer zu verschaffen wußte, entlockte im Restaurant Westbahnhof dem Gastwirte Herrn Diglas Gepäck im Werte von 2000 K. Den Dienstmännern wird von gewalttätigen Burschen, die die Bahnhöfe förmlich blockieren, unter ärgsten Drohungen die Konkurrenz unmöglich gemacht. Nur eine ausgiebige Vermehrung des auf 526 Mann herabgesunkenen Standes würde Abhilfe bringen und zugleich dem reisenden Publikum die Möglichkeit bieten, sich vertrauenswürdiger Leute zum Gepäcktransport zu bedienen. Erfreulicherweise hat der Magistrat eine Vermehrung des Dienstmannesstandes bewilligt, doch wäre es im Interesse des Publikums selbst wünschenswert, daß sie ausgiebiger ausfiele, als es geschehen ist.

Vorsteherstellvertreter Maringer bezeichnet eine Vermehrung auf achthundert Mann, als unbedingt notwendig. In einer einzigen Woche sind vier Dienstmänner infolge der Not und Entbehrung förmlich am Staubplatz gestorben. Ueber die Zustände auf den Bahnhöfen wurde dann noch von andern Rednern berichtet. Die mit provisorischen Zertifikaten versehenen Träger dürfen sich, wie bemerkt wurde, ohne weiteres frei bewegen, den konzessionierten Dienstmännern wird aber der Eintritt in die „Galle“ gesperkt. Am Westbahnhof stahl ein 11jähriges Mädchen einer Passagierin die Börse mit 140 K. Man fand dieselbe im — Strumpf der Kleinen. Sogar Eisenbahner leihen Wagerl zum Gepäcktransportieren an Unbefugte aus. Schulschützende Buben umdrängen jeden ankommenden Passagier und haben die Taschen voll Geld und rauchen Massen von Zigaretten, mit denen ein schwunghafter Tauschhandel getrieben wird. Die Dienstmänner werden weggestoßen, ja tätlich attackiert, wenn sie sich den Passagieren nähern. Ähnliche Zustände finden sich namentlich auch am Ostbahnhof. Auch am Marmelsterplatz wimmelt es von fremden Gepäckträgern, die den seßhaften Dienstmann nicht aufkommen lassen. Trotz aller Proteste und Eingaben sei keine Abhilfe erfolgt. — Alles in allem kann man vom Standpunkte des reisenden Publikums nur sagen, daß diese Klagen der Dienstmänner über die Zustände auf den Bahnhöfen nur allzu berechtigt sind.

Hohe Steigerung der Staatsbahnen- Einnahmen.

Schon im vorigen Jahre bewegten sich die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen in steigender Richtung und heuer hat sich dies in erfreulichster Weise verstärkt. Das sprunghafte Anwachsen der Transporteinnahmen im Jänner d. J., in dem bekanntlich die Tarifreform durchgeführt worden ist, zeugt für die Umsicht und Sachkenntnis der finanziellen Gehabung der Staatseisenbahnverwaltung.

Der Jänner d. J. hat eine Mehreinnahme von rund 21,6 Mill. K. gegenüber demselben Vorjahrsmonate gebracht. Davon treffen etwa 16,8 Mill. K. auf den Güterverkehr. Hierzu kommt aber noch der Erfolg der Verkehrssteuern: 13,6 Mill. K., wovon 9 Mill. K. auf die Verkehrssteuer des Güterverkehrs und beiläufig 4,6 Mill. K. auf den Personenverkehr treffen. Die grundlegende Neugestaltung der Verkehrssteuern ist bekanntlich mit 1. Februar 1917 durchgeführt worden. Bis dahin hatte nur die Fahrkartensteuer bestanden; ihr Satz ist im vorigen Jahre bloß erhöht worden, während die Gebührebelastung des Güterverkehrs neu zu schaffen war.

Die große Steigerung der Frachtgebühren-Einnahme — etwa 21,6 Mill. K. — rührt wesentlich aus der im Jänner vollzogenen Tarifreform, aus der Aufklassifikation und aus der Aufhebung zahlreicher Ausnahmetarife — bis zum Jahresbeginn galten rund 50 Ausnahmetarife — her. Dies und die Erhöhung des Personentarifes hat die Einnahmen um 21,6 Mill. K. gesteigert und so, rechnet man noch den Erfolg der Verkehrssteuern hinzu, ist die Erhöhung der Staatsbahneinnahmen schon in dem einen Monate Jänner um zusammen rund 35 Mill. K. erreicht worden. Eine Steigerung, die umsomehr hervorgehoben werden muß, als sich im Monate vorher, im Dezember 1917, erst ein Mehr von 6,79 Mill. Kronen ergeben hatte.

3./III. 1918

101

Die Eisenbahnen in die Ukraine.

Mit dem neu entstandenen Staate Ukraine ist die Monarchie durch vier Eisenbahnlinien verbunden. Es sind dies die schon im Frieden bestehenden Bahnlinsen Lemberg-Brody-Radziwillow-Rowno, Larnopol-Podmoloczyska-Woloczysk-Pros-kurow und die während des Krieges von den Russen erbauten Verlängerungen Zbaraz-Zaslawol-Szapietowla, in die Bahn Rowno-Verbitschem-Kiew mündend, der bereits im Frieden bestehenden galizischen Bahn Larnopol-Zbaraz und Husiatyn-Pros-kurow, der gleichfalls schon im Frieden bestehenden galizischen Bahn Kopyczynce-Husiatyn.

Eine weitere, von den l. u. l. Eisenbahntuppen im Winter 1915/16 erbaute Bahnlinie, die in das zwischen Polen und Ukraine noch strittige Grenzgebiet zwischen den Flüssen Wieprz und Bug führt, ist die Bahn Belzer (Galizien)-Rejowiec an der Cholim-Lubliner Bahn, mit Abzweigung in Station Zawada nach Jamosce-Prubiezow.

Die vier erwähnten Anschlußbahnen in die Ukraine wurden seit der Offensive 1915 von der Front geschnitten und wiesen bei Friedensschluß mit der Ukraine am 12. Februar beträchtliche Beschädigungen auf, besonders die früher als Hauptverkehrslinie zu

betrachtende Bahn Larnopol-Podmoloczyska, an welcher vor und nach der Station Borki Bielki der Reihe nach fünf größere Brücken von den Russen bei ihrem Rückzug im Sommer 1917 gesprengt wurden, während der Oberbau in einer Länge von 14 Kilometer vollständig zerstört ist.

Die geringsten Beschädigungen wies die Linie Lemberg-Brody auf, da die Stellungen die Bahn in nur 4 Kilometer von der Station Brody kreuzten und sich dort keine größeren Objekte befanden. Dagegen war beiderseits der Stellungen durch Artilleriefener der Oberbau der Bahn gleichfalls auf etwa einen Kilometer völlig zerstört und der Bahnkörper mehrfach unterminiert. Ueberdies mußte die Strecke durch Umnagelung auf 3-5 Kilometer Länge von der russischen Spurweite 1-52 Meter auf die europäische Normalspur von 1-435 Meter gebracht werden.

An der Wiederherstellung aller vier zerstörten Linien wird seit dem Tage nach dem Friedensschlusse mit der Ukraine eifrigst gearbeitet. Die Linie Lemberg-Brody ist bereits eingeleistig wiederhergestellt, und traf der erste Zug aus der Richtung Lemberg am 21. Februar in Brody ein; die völlig zerstörten Stationsanlagen in Brody werden noch einige Wochen zu ihrer Wiederherstellung erfordern. Die Russen haben in der Station Brody sämtliche Geleiseanlagen abgetragen und die so gewonnenen Schienen anderweitig verwertet.

Einige Wochen werden auch noch bis zur Aufnahme des Verkehrs bis Podmoloczyska an der Linie Larnopol-Pros-kurow vergehen, obgleich auch dort die Arbeiten schon weit gediehen sind.

Die Linie Larnopol-Zbaraz-Szapietowla wird nach Wiederherstellung des zerstörten Teiles Larnopol-Zbaraz von Zbaraz bis Szapietowla (an der Bahnlinie Rowno-Verbitschem) durch Umnagelung einer Schiene von der russischen gleichfalls auf die europäische Normalspur gebracht werden.

* (Ein österreichisches Verkehrsbureau.) Am 13. d. ist die Gründung des Österreichischen Verkehrsbureaus erfolgt. Die Gesellschaft besteht aus dem Österreichischen Verkehrsverband, der die Vereinigung aller Landesverbände für Fremdenverkehr darstellt, dem Wiener Bankverein als Finanzinstitut sowie der Dampfschiffahrtsgesellschaft, des Österreichischen Lloyd und der Vereinigten österreichischen Schifffahrt-Aktiengesellschaft, vormals Austro-Americana und Fratelli Cosulich. Der Zweck des neuen Unternehmens, dessen Tätigkeit sich naturgemäß erst nach Wiederkehr des Friedens wird voll ausbreiten können, ist der Bezug und Verschleiß von Fahrkarten aller Art der Eisenbahnen sowie der sonstigen Verkehrsunternehmungen des In- und Auslandes, die Errichtung und der Betrieb von Reiseauskunftsbüros und Propagandabureaus im In- und Ausland mit Anschluß des Auswanderergeschäftes, ferner der Betrieb aller Unternehmungen, die geeignet sind, das Reise- und Verkehrswesen in und nach Österreich zu fördern, insbesondere auch die Besorgung des Geldwechselverkehrs sowie die Ausgabe von Reiseschecks und der Vertrieb der Reiseliteratur. In den Ausschuss der Gesellschaft wurden gewählt: die Reichsratsabgeordneten J. B. Dobernig und Regierungsrat Dr. Anton Kofler, Medizinalrat Dr. Kralowitzer, Bürgermeister von Gmunden; Direktor des Wiener Bankvereines Alfred Heinsheimer, die Direktorstellvertreter Dr. Brecher und Dr. Lauterstein, Oberinspektionsrat Jedor Gerenyi in Wien, Dr. Valentin Krüper in Laibach, Sekretär Heinrich Ott in Karlsbad und Stagirat Dr. Karl Pil in Prag; die Schifffahrtsgesellschaften sind im Ausschuss durch die Herren Oskar Cosulich und Direktor Moiz Weishut vertreten. Zu Geschäftsführern wurden bestimmt die Herren Dr. Heinrich Rohn, Sekretär des Tiroler Landesverkehrsrates in Innsbruck; Dr. Moriz Brecher und kaiserlicher Rat Dr. Johann Aupfizer, Generaldirektorstellvertreter des Österreichischen Lloyd. Zu Direktoren endlich wurden ernannt die Herren Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen und Südbahn-oberrevident Hans Nachbaur. Die Direktion der Gesellschaft befindet sich in Wien, 1. Bezirk, Schottenbastei Nr. 6.

Konstituierung des Oesterreichischen Verkehrs- bureaus.

Am 13. Februar ist die Konstituierung des Oesterreichischen Verkehrs-bureaus erfolgt. Die Gesellschaft besteht aus dem Oesterreichischen Verkehrsverband, der die Vereinigung aller Landesverbände für Fremdenverkehr darstellt, dem Wiener Bankverein als Finanzinstitut, sowie der Dampfschiffahrtsgesellschaft des Oesterreichischen Lloyd und der Vereinigten Oesterreichischen Schiffsahrts-Aktiengesellschaft, vormals Austro-Americana und Fratelli Cosulich. Der Zweck des neuen Unternehmens, dessen Tätigkeit sich naturgemäß erst nach Wiederkehr des Friedens wird voll ausbreiten können, ist der Bezug und Verschleiß von Fahrkarten aller Art der Eisenbahnen sowie der sonstigen Verkehrsunternehmungen des In- und Auslandes, die Errichtung und der Betrieb von Reise-Anstalts- und Propagandabureaus im In- und Auslande mit Ausschluß des Auswanderergeschäftes, ferner der Betrieb aller Unternehmungen, die geeignet sind, das Reise- und Verkehrs-wesen in und nach Oesterreich zu fördern, insbesondere auch die Beforgung des Geldwechselverkehrs sowie die Ausgabe von Reisechecks und der Vertrieb von Reiseliteratur. In den Ausschluß der Gesellschaft wurden gewählt: Die Reichsratsabgeordneten J. B. Döbernig und Regierungsrat Dr. Anton Rofler, Medizinalrat Dr. Krakowitzer, Bürgermeister von Gmunden, Direktor des Wiener Bankvereines Alfred Heinsheimer, die Direktorstellvertreter Dr. Brecher und Dr. Vauterstein, Oberinspektionsrat Fedor Gorenhi in Wien, Dr. Valentin Krüger in Laibach, Sekretär Heinrich Ditt in Karlsbad und Stadtrat

Dr. Karl Pil in Prag; die Schiffsahrtsgesellschaften sind im Ausschluß durch die Herren Oskar Cosulich und Direktor Alois Weishut vertreten. Zu Geschäftsführern wurden bestimmt die Herren: Dr. Heinrich Rohn, Sekretär des Tiroler Landesverkehrsrates in Innsbruck, Dr. Moriz Brecher und kaiserlicher Rat Dr. Johann Aupfischer, Generaldirektor-Stellvertreter des Oesterreichischen Lloyd. Zu Direktoren endlich wurden ernannt die Herren Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen und Südbahnoberrevident Hans Rauh. Die Direktion der Gesellschaft befindet sich in Wien, 1. Bezirk, Schottenbastei Nr. 6.

3. III. 1918

106

[Die Donauschiffahrt und der ukrainische Warenverkehr.] Aus Kreisen der Donauschiffahrt erhalten wir über die Mitwirkung derselben an dem Verkehr aus der Ukraine die nachstehenden Mitteilungen: Eine der aktuellsten Fragen, welche die große Öffentlichkeit gegenwärtig beschäftigen, ist wohl jene des Imports von Brotfrüchten und Rohstoffen aus der Ukraine. Von allen Seiten wird gefragt, wann denn die ersten Getreidetransporte auf der Donau heranrücken werden. Es ist natürlich gar nicht möglich, diese Frage konkret zu beantworten, so lange es noch unbestimmt ist, wann und über welche Route der Verkehr von den in Betracht kommenden ukrainischen Stapelplätzen und insbesondere von den Häfen des Schwarzen Meeres eröffnet werden wird. Das hängt aber von der weiteren Gestaltung der noch nicht geklärten Verhältnisse, insbesondere auch in bezug auf Rumänien ab, auf welche die auf Bitte der Ukrainer eben in Angriff genommene militärische Hilfeleistung gewiß beschleunigend und hoffentlich auch recht günstig einwirken wird. Es wird sich bald zeigen müssen, ob der Umschlag von den Seeschiffen direkt auf die Donauschleppse in Sulina, Braila, Galatz stattfinden kann, oder ob die Transporte — per mare bis Borna und Constanza und von dort mittels Eisenbahn — erst in Rustschuk und Czernawoda der Donau übergeben werden müssen. Die Betriebsmittel und die Organisation der österreichischen, ungarischen und deutschen Schiffsahrtsunternehmungen stehen bekanntlich seit Kriegsbeginn zur Verfügung der zuständigen militärischen Behörden, unter deren Regide mit aller Energie umfangreiche Vorkehrungen getroffen werden, um den größtmöglichen Verkehrsansprüchen gerecht zu werden. Daß hierbei mannigfaltige Schwierigkeiten überwunden werden müssen, liegt auf der Hand. Ebenso wie bei den Eisenbahnen sind auch bei der Schiffsahrt die Betriebsmittel während des Krieges arg in Mitleidenschaft gezogen worden. Eine Anzahl von Dampfern und Schleppern wurde zerstört und der in den Vorjahren selbst während der Winterperioden ohne Unterbrechung forcierte Betrieb hat natürlich den Umfang der Reparaturen, welche sonst während der Winterpause alljährlich in den Werften und Winterhäfen besorgt werden, gewaltig gesteigert. Nun hatten wir aber auch im heurigen Jahre dem sonst durchschnittlich zumindest zweimonatigen Winterstand gegenüber nur eine ungefähr vierwöchige Schiffsahrtspause, welche eben nicht ausreichen konnte, um alle Reparaturen zu vollenden. Wenn außerdem die allgemein bekannten und beklagten Schwierigkeiten — von dem Aufwande an Kosten gar nicht zu sprechen — berücksichtigt werden, mit welchen die Beschaffung von Kraft und Stoff, von Personal und Materialien in allen Betrieben verbunden ist, so werden die hoffentlich recht bald in Erscheinung tretenden Leistungen der Donauschiffahrt gewiß eine gerechte Würdigung finden. Die Donauschiffahrt wird jedenfalls zeitgerecht für eine Jahresleistung von 30.000.000 Meterzentner gerüstet sein. — Eine zweite Frage betrifft die Industrieprodukte, welche aus Oesterreich im Austausch gegen Getreide nach der Ukraine ausgeführt werden sollen. Dazu gehören landwirtschaftliche Maschinen, an denen die Ukraine einen sehr starken Bedarf hat. Die Vertreter des Landes haben auch in Wien darauf hingewiesen, daß sie großen Wert darauf legen, daß namentlich Pflüge, Eggen, Säemaschinen und Kultivatoren bald geliefert werden. Aus diesem Anlasse haben auch Besprechungen der zuständigen Ressorts mit Vertretern der Industrie stattgefunden, bei denen erörtert wurde, in welcher Weise es möglich sei, diesen Wünschen zu entsprechen. Durch die lange Dauer des Krieges sind die Vorräte an landwirtschaftlichen Maschinen im Inlande stark zusammengeschrunpft und abgesehen von Dreschmaschinen und einzelnen anderen Typen sind nennenswerte Lagerbestände nur in beschränktem Ausmaße vorhanden. Unter diesen Umständen wird Wert darauf gelegt, daß die Fabriken möglichst bald das zur Herstellung neuer Artikel nötige Rohmaterial in zureichender Menge und auch genügende Arbeitskräfte zugewiesen erhalten. Die diesbezüglichen Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen. Einzelne Vertreter landwirtschaftlicher Maschinenfabriken werden sich auch in der allernächsten Zeit nach der Ukraine begeben, um dort an Ort und Stelle den Bedarf genauer kennen zu lernen.

3./III. 1918

3
105

Der neue Gepäcktarif.

Mit dem 1. April wird nicht nur der Preis für die Fahrkarten erhöht, auch das Reisegepäck — bekanntlich ist seit 1907 das Freigeäck abgeschafft — wird zu höheren Sätzen befördert werden. Die Verieuerung wird sich durchschnittlich ungefähr auf 30 v. H. stellen. Untenstehend geben wir den von der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen beschlossenen Gepäcktarif.

Für Sendungen über 100 Kilogramm wird die Fracht durch Zusammenstoß der Sätze für je 100 Kilogramm und für das überschüssige Gewicht ermittelt. Dabei werden für Mehrgewichte von 1—10 Kilogramm, 11—20 Kilogramm, 21—30 Kilogramm die in dem vorstehenden Gepäcktarif staturirten Anstoßfrachten angewendet.

Wird das Reisegepäck mehrerer zusammengehörender und nach einer Station reisender Personen auf einen Gepäckschein aufgegeben, und ergeben sich bei Teilung des Gesamtgewichts durch die Fahrkartenzahl für eine Fahrkarte höchstens 30 Kilogramm, so wird die Fracht nach der Vorstufe für soviel Fahrkarten berechnet, daß bei Anrechnung von 30 Kilogramm auf jede Fahrkarte das Gesamtgewicht gedeckt wird. Nach der Gewichtsstufe für das Gesamtgewicht — ohne Rücksicht auf die Zahl der vorgewiesenen Fahrkarten — ist die Fracht zu berechnen, wenn sie billiger ist, oder wenn sich bei Teilung des Gesamtgewichts durch die Fahrkartenzahl für eine Fahrkarte mehr als 30 Kilogramm ergeben.

Ein Blick auf die Tabelle lehrt, daß die Erhöhung nicht durchweg 30 v. H. beträgt. Die Gepäckfrachten für das Vorstufengewicht, die bisher 0,20, 0,30 und 1 M. betrugen, sind etwa verdoppelt worden, dafür aber das Gewicht von 25 auf 30 Kilogramm erhöht worden. Die Gewichtsstufen des bisherigen Tarifs stufeln von 25 zu 25 Kilogramm, der neue Tarif verteuert die Gewichtsstufenabstände auf je 10 Kilogramm. Dem neuen Tarif wird nachgerühmt, daß er abfertigungstechnische Vorteile bringt; das ist ein kleiner Trost für den Reisenden, der nur für die Beförderung seines Gepäcks etwas mehr zahlen muß. Im übrigen ist die Verieuerung der Gepäckbeförderung nur eine Kriegsfolge.

Auf Tarifentfernungen (Zonen)		Gewichtsstufen								Anstoßfrachten für Mehrgewichte von 1—30 kg bei Sen- dungen über 100 kg		
		Vorstufe	1	2	3	4	5	6	7			
		Gepäckfracht für Sendungen im Gewichte von										
		1 bis 30 kg	31 bis 40 kg	41 bis 50 kg	51 bis 60 kg	61 bis 70 kg	71 bis 80 kg	81 bis 90 kg	91 bis 100 kg	1 bis 10 kg	11 bis 20 kg	21 bis 30 kg
		M a r k								M a r k		
Zone	I 1—50 km	0,50	0,50	0,70	0,80	0,90	1,00	1,20	1,30	0,20	0,30	0,40
•	II 51—100	1,00	1,00	1,30	1,50	1,80	2,00	2,30	2,50	0,30	0,50	0,80
•	III 101—150		1,50	1,90	2,30	2,70	3,00	3,40	3,80	0,40	0,80	1,20
•	IV 151—200		2,00	2,50	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	0,50	1,00	1,50
•	V 201—250		2,50	3,20	3,80	4,40	5,00	5,70	6,30	0,70	1,30	1,90
•	VI 251—300		3,00	3,80	4,50	5,30	6,00	6,80	7,50	0,80	1,50	2,30
•	VII 301—350	2,00	3,50	4,40	5,30	6,20	7,00	7,90	8,80	0,90	1,80	2,70
•	VIII 351—400		4,00	5,00	6,00	7,00	8,00	9,00	10,00	1,00	2,00	3,00
•	IX 401—450		4,50	5,70	6,80	7,90	9,00	10,20	11,30	1,20	2,30	3,40
•	X 451—500		5,00	6,30	7,50	8,80	10,00	11,30	12,50	1,30	2,50	3,80
•	XI 501—600		6,00	7,50	9,00	10,50	12,00	13,50	15,00	1,50	3,00	4,50
•	XII 601—700	2,00	7,00	8,80	10,50	12,30	14,00	15,80	17,50	1,80	3,50	5,30
•	XIII 701—800		8,00	10,00	12,00	14,00	16,00	18,00	20,00	2,00	4,00	6,00
•	XIV 801 und mehr		10,00	12,50	15,00	17,50	20,00	22,50	25,00	2,50	5,00	7,50

* Die Bildung des österreichischen Verkehrs-bureaus. Mitte Februar ist die Bildung des österreichischen Verkehrsbureaus erfolgt. Die Gesellschaft besteht aus dem österreichischen Verkehrsverband, der die Vereinigung aller Landesverbände für Fremdenverkehr darstellt, dem Wiener Bankverein als Finanzinstitut, sowie der Dampfschiffahrtsgesellschaft des österreichischen Lloyd und der Vereinigten österreichischen Schifffahrt-Aktiengesellschaft, vormalig Austro-Americana und Fratelli Cosulich. Der Zweck des neuen Unternehmens, dessen Tätigkeit sich naturgemäß erst nach Wiederkehr des Friedens wird voll ausbreiten können, ist der Bezug und Verschleiß von Fahrkarten aller Art der Eisenbahnen sowie der sonstigen Verkehrsunternehmungen des In- und Auslandes, die Errichtung und der Betrieb von Reiseauskunfts- und Propagandabureaus im In- und Ausland mit Ausschluß des Auswanderungsgeschäftes, ferner der Betrieb aller Unternehmungen, die geeignet sind, das Reise- und Verkehrswesen in und nach Oesterreich zu fördern, insbesondere auch die Besorgung des Geldwechselverkehrs sowie die Ausgabe von Reiseschecks und der Vertrieb von Reiseliteratur. Die Direktion der Gesellschaft befindet sich in Wien, I. Bezirk, Schottenbastei 6.

* N. 1. Geographische Gesellschaft in Wien. Heute 6 Uhr abends, im Hörsaale 7 der L. L. Universität Universitätsprofessor Dr. Rudolf Much: „Urgermanische Kolonien in Irland und im Baltikum“. Beginn abends 6 Uhr.

Das Eisenbahnboot.

Eine bedeutungsvolle österreichische Erfindung.

Ein Haupthindernis für die Entwicklung des Handelsverkehrs ist der Umstand, daß unsere Verkehrswege zu Wasser und zu Land nicht den entsprechenden organischen Zusammenhang besitzen, d. h. daß sie kein einheitliches Verkehrsnetz in dem Sinne bilden, daß sie von dem gleichen Transportmittel benützt werden könnten. Heute wird die Verbindung zwischen Bahn- und Wassertransport mittels Umschlagplätzen hergestellt, auf denen die Waren von den Eisenbahnzügen auf die Schiffe und umgekehrt umgeladen werden müssen, was unter allen Umständen großen Kraft-, Zeit- und Geldverlust mit sich bringt und auch den Waren keineswegs zuträglich ist. Diesen Uebelstand beseitigt das Eisenbahnboot von Konrad Brünner, Maschinenindustriellen in Wiener-Neustadt, das ein universelles Beförderungsmittel vorstellt, das sowohl die Bahnen wie die vorhandenen natürlichen und künstlichen Wasserstraßen zu benützen vermag, so daß mittels desselben Waren ohne Umladung auf dem gesamten Bahn- und Wasserstraßennetz transportiert werden können.

Das Brünnerische E-Boot, von dem ein Modell den Vertretern der Presse gestern in den Fürstenzimmern des Hotels „Bristol“ durch den Erfinder vorgeführt wurde, ist eine Vereinigung von Eisenbahnwagen und Schleppboot, aber nicht in der herkömmlichen Konstruktion. Das Boot hat eine Länge von ungefähr 20 Metern, und Höhe und Breite sind so gewählt, daß das für den durchlaufenden internationalen Bahnverkehr in Betracht kommende Bahnprofil vollständig ausgenützt wird. Für den Bahntransport ruht das Boot auf einem aus zwei Drehgestellen bestehenden Unterbau, der die normale Spurweite besitzt und mit dem nötigen Brems- und Kuppelungsmechanismus sowie drehbaren Aufhängvorrichtungen ausgestattet ist. Innen haben die Boote die gewöhnliche Einrichtung der Schleppschiffe mit Schottenteilung.

Das Boot wird wie ein gewöhnlicher Waggon oder Schleppbahn beladen, je nachdem, ob es in einem Frachtenbahnhof steht oder in einem Hafen liegt. Angenommen nun, daß es auf dem Lande steht: Der aus mehreren Booten bestehende E-Boot-Zug wird entweder durch eine gewöhnliche Lokomotive oder durch das motorisierte Kraft-E-Boot befördert und fährt, nachdem er beladen ist, auf der kürzesten Strecke zur nächsten Uebergangsstelle eines Hafens. Eine derartige Uebergangsstelle ist nur eine schiefe Ebene vom Geleisniveau zum Flußbettgrund mit einer daraufliegenden Geleisanlage samt den nötigen Rangiergeleisen. Der E-Boot-Zug, der kurz wie gewöhnliche Frachtwagen gekuppelt ist, wird getrennt und Wagen für Wagen, bezw. E-Boot für E-Boot rollen vollkommen selbständig auf der schiefen Ebene ins Wasser. Infolge der Schwimmsfähigkeit des Bootkörpers und der Nichtschwimmbarkeit der Drehgestelle löst sich das Boot, sobald es in eine entsprechende Wassertiefe gelangt, ohne jedes fremde Zutun vollkommen selbsttätig von dem Unterbau. Während die Drehgestelle auf einem Rangiergeleise im Wasser rangiert werden, werden die Boote in Schleppordnung gebracht und mittels eines Schleppdampfers oder des motorisierten Kraft-E-Bootes auf dem Wasserwege weiterbefördert.

Nachdem der E-Boot-Zug die größtmögliche Strecke zu Wasser zurückgelegt hat, kommt er zu der der Bestimmungstation am nächsten liegenden Uebergangsstelle. Dort wird nun zuerst ein Drehgestell in das durch Leitbojen kenntlich gemachte Auffahrtsbassin geschoben, was mittels einer Lokomotive oder mittels Seilzug geschehen kann. Nun folgt, wenn ein motorisiertes Kraft-E-Boot vorhanden ist, dieses und fährt mit eigener Kraft dem Drehgestell entgegen, das es mittels der Aufhängvorrichtungen solange vor sich herschiebt, bis es infolge der verminderten Wassertiefe auf das Drehgestell aufzuliegen kommt und sich mit ihm selbsttätig verbindet. Nun folgt das rückwärtige Drehgestell nach und verbindet sich ebenfalls selbsttätig mit dem sich langsam senkenden Geß des E-Bootes. Sobald das Kraft-E-Boot auf beiden Drehgestellen aufliegt, fährt es als selbständige Lokomotive aus dem Wasser heraus. Die Auffahrt der gewöhnlichen E-Boote unterscheidet sich von der vorgeschilderten nur dadurch, daß die Boote

mittels Seilzuges auf die Drehgestelle und sobald aus dem Wasser herausgezogen werden. Die nun außer Wasser befindlichen E-Boote werden als gewöhnlicher Zug rangiert und gekuppelt und fahren nach ihrer Bestimmungstation. Wie man sieht, ist hier beim Uebergang aus einem Element ins andere kein Umladen der Ladung notwendig, und dies bedeutet nicht nur eine wesentliche Beschleunigung des Verkehrs, sondern auch eine größere Sicherheit und Verbilligung desselben. Die Herstellung eines 100-Tonnen-E-Bootes, das die Tragfähigkeit von fünf Waggons besitzt, dürfte überdies kaum halb so viel kosten, als die von fünf Eisenbahnwagen.

Durch dieses System werden einerseits die Eisenbahnen wesentlich entlastet, andererseits wird die Anlage von Kanälen erleichtert und deren Betrieb rentabel gemacht, da bei Anwendung von E-Booten gerade die schwierigsten Stellen, die große und zahlreiche Schleusenanlagen notwendig machen würden, mittels Bahn umgangen werden könnten. Das ganze heutige natürliche und künstliche Wasserstraßennetz käme erst durch das E-Boot zur vollen Geltung, da nun Eisenbahn und Schifffahrt — inbegriffen die Küstenschifffahrt — zu einem organischen Ganzen verbunden wären. In unserer jetzigen Verkehrskrise wäre der beschleunigte Bau von E-Booten und die Organisierung dieses Verkehrs wenigstens auf den augenblicklich wichtigsten Linien von größtem Nutzen, da hiedurch namentlich auch die Hereinbringung der Lebensmittel aus Südrussland unter Benützung der südrussischen Bahnen und Flüsse, der Küstenschifffahrt und der Donau samt Nebenflüssen und anschließenden Bahnlinien sehr erleichtert würde. Da für den Bau der Boote zum erheblichen Teil eines Material verwendet werden kann, das ohnedies für den Lokomotiv- und Waggonbau bereitgestellt ist, so wäre auch eine rasche Herstellung — Bauzeit eines Bootes ungefähr ein Monat — gewährleistet. Allerdings ist ein durchschlagender Erfolg nur dann zu erwarten, wenn die Inangriffnahme dieser Angelegenheit in großzügiger, von jedem Bürokratismus freier Art und Weise erfolgt. In diesem Falle würde sich diese österreichische Erfindung gerade für die Monarchie mit ihrem überlasteten Bahnsystem und den vielen ungenützten Wasserstraßen, beziehungsweise Möglichkeiten, solche zu schaffen, gewiß als sehr segensreich erweisen.

Der Friede mit Rußland.

Die Schifffahrt auf dem Schwarzen Meer.

Durch den Friedensvertrag mit Rußland ist die Schifffahrt auf dem Schwarzen Meer, die schon seit einiger Zeit im Gange ist, wieder vollkommen frei. Mit der Begleichung der Minen soll sofort begonnen werden, und die bereits eingeleitete „Schwarze-Meer-Kommission“, die aus Vertretern der verbündeten Staaten besteht, trifft Maßnahmen, um die Schifffahrt möglichst bald in weitestem Umfang einzurichten. Für die Schifffahrt stehen zunächst 14 österreichische und ungarische Dampfer zur Verfügung, von denen 12 in russischen Häfen und 2 im Hafen von Constanza waren. Von deutschen Schiffen befinden sich im Schwarzen Meer der große Dampfer des Norddeutschen Lloyd „Corcovado“, der Dampfer „General“ der Deutschen Dampfschiffahrt sowie mehrere

Schiffe der Deutschen Levante- und der Rickmers-Linie. Bulgarien besitzt acht Häfen am Schwarzen Meer, von denen insbesondere Varna und Burgas von Bedeutung sind. Die Bulgarische Handelschiffahrtsgesellschaft verfügt über 6 Dampfer mit je 500 bis 1000 Tonnen. Die türkische Handelsflotte, die schon vor dem Kriege nicht sehr bedeutend war, hat während des Krieges starke Schäden erlitten. Die einzige Hochseereederei der Türkei ist die Nationale Dampfschiffahrtsgesellschaft, früher „Mehmedsch“, die halbstaatlich ist und gegenwärtig fast ausschließlich Militärtransporten dient. Die übrigen Gesellschaften befassen sich nur mit dem Lokalverkehr.

Nach dem Friedensschluß mit Rumänien dürften auch die rumänischen Dampfer ihre Fahrten bald wieder aufnehmen. Der „Rumänische Seeschiffahrtsdienst“, ein staatliches Unternehmen, unterhielt im Frieden mit je fünf Dampfern eine Ost- und eine Westlinie im Schwarzen und Mitteländischen Meer. Schließlich wird auch die russische Flotte im Schwarzen Meer einen Teil der Barentstransporte durchführen.

Die künftige Gestaltung des Donauverkehrs.

Bei der Neugestaltung der politischen Karte des Donaugebietes wird die starre Haltung, die Rumänien allen internationalen Verträgen, namentlich gegenüber jenen eingenommen hat, die sich auf die Stromordnung unterhalb des Eisernen Tores beziehen, nicht weiter aufrechterhalten werden können. Rumänien wird nach Abschluß des Friedens voraussichtlich auf einer langen Strecke nicht mehr im Besitze beider Donauufer sein, und damit wird der Begriff der rein rumänischen Donau, wenn nicht ganz aufhören, so doch jedenfalls sehr wesentlich eingeschränkt werden. Denn wenn die Dobrudscha, den Wünschen Bulgariens entsprechend, diesem Staate zugesprochen wird, dann wird Rumänien eben nur mehr über das linke Donauufer die territoriale Oberhoheit ausüben können, also nach

völkerrechtlichem Grundsatz bis zur Talsohle, und Rumänien wird daher den starren Negationsstandpunkt, den es der Donau-akte gegenüber eingenommen hat, aufgeben und auch auf seine Aspirationen hinsichtlich der Beherrschung der Sulinamündung verzichten müssen.

Die neue Ordnung auf der Donau wird in der ausarbeitenden neuen Donau-akte niederzulegen sein, und es ist zu erhoffen, daß die bisher in der Europäischen Donaukommission sitzenden Vertreter der Weststaaten, Italiens, Englands und Frankreichs zukünftig in Donauangelegenheiten nichts mehr mitzureden haben werden. Das bisherige Rußland dürfte in der Europäischen Donaukommission durch die Ukraine vertreten sein.

6./III. 1918

M

(E-Boot.) Ueber die Vorführungen dieses neuen Verkehrsmittels im Hotel Bristol durch seinen Konstrukteur Konrad Justus Bruner, Maschinenfabrikant aus Wiener-Neustadt, haben wir bereits in der letzten Sonntagsausgabe der „Zeit“ berichtet. Anlässlich dieser Vorführungen und der damit verbundenen Konferenzen wurden die kompetenten Kreise, die sich über die Erfindung äußerst lobend aussprachen, mit dem Wesen des neuen Transportmittels bekanntgemacht. Hierbei wurde in einwandfreier Weise gezeigt, daß das E-Bootsystem auch tatsächlich ein Beförderungsmittel ist, das wir dringend benötigen. Heute wird bekanntlich die Verbindung zwischen Bahn- und Wassertransport mittelst Umschlagplätzen hergestellt, auf denen die Waren von den Eisenbahnzügen auf die Schiffe und umgekehrt umgeladen werden müssen, was großen Kraft-, Zeit- und Geldverlust mit sich bringt und vielen Waren unzutraglich ist. Das E-Boot, das diesen Uebelstand beseitigt, ruht für den Bahntransport auf einem aus zwei Drehgestellen bestehenden Unterbau, der die normale Spurweite besitzt und mit dem nötigen Brems- und Kuppelungsmechanismus sowie drehbaren Auf-

sangvorrichtungen ausgestattet ist. Innen haben die Boote die gewöhnliche Einrichtung der Schleppschiffe mit Schottenteilung. Beladen wird das E-Boot wie ein gewöhnlicher Wagon oder Schleppzahn. Auf dem Lande wird der aus mehreren Booten bestehende E-Bootszug durch eine gewöhnliche Lokomotive oder einen Motor zur nächsten Hafenübergangsstelle befördert. Von dort rollt Boot für Boot selbständig auf einer schiefen Ebene ins Wasser. Infolge der Schwimmsfähigkeit des Bootkörpers löst sich das Boot ohne fremdes Zutun selbsttätig vom Unterbau, sobald es in eine entsprechende Wassertiefe gelangt. Nachdem die größtmögliche Wasserstrecke zurückgelegt ist, kommt der E-Bootszug zur nächsten Ubergangsstelle. Dort wird zuerst ein Drehgestell in das Auffahrtsbassin gehoben, was mittelst einer Lokomotive oder mittelst Seilzuges geschehen kann. Nun folgt das Boot und fährt mit eigener Kraft dem Drehgestell entgegen, bis es infolge der verminderten Wassertiefe auf das Drehgestell zu liegen kommt und sich mit ihm selbsttätig verbindet. Dann folgt das rückwärtige Drehgestell nach und verbindet sich mit dem sich langsam senkenden Heck des E-Bootes. Sodann fährt es als selbständige Lokomotive aus dem Wasser heraus. Die einzelnen E-Boote werden dann als gewöhnlicher Zug rangiert und gekuppelt und fahren nach ihrer Bestimmung. Wenn gleich die Herstellungskosten eines 100 Tonnen-E-Bootes heute nicht genau präzisiert werden können, so neigen Fachleute der Ansicht zu, daß dieses, das einer Draafähigkeit von fünf Wagons gleichkommt, kaum halb so viel kosten dürfte als fünf Eisenbahnwagen. Für die Monarchie mit den vielen unbenützten Wasserstraßen und überlastetem Bahnsystem würde sich diese österreichische Erfindung bei flotter Aneignahme gewiß sehr zweckmäßig erweisen.

Wasser- und Eisenbahnbaupläne in Ungarn und in Oesterreich.

Zeitungsnachrichten zufolge wird in Ungarn schon geraume Zeit an Projekten für Wasserstraßen und Eisenbahnen gearbeitet. Staatssekretär Doktor Elemer Sántos soll erklärt haben, daß im ungarischen Handelsministerium der Plan zum Ausbau der ungarischen Flüsse, Hafenanlagen und Kanäle bereits fertig sei und der Verwirklichung harre. Auch der Umbau der Budapester Bahnhöfe und die Herstellung eines großen Transithahnhofes werde schon dieser Tage begonnen werden, die Bahnen werden doppelgleisig ausgestaltet, sehr viele Linien elektrisch betrieben werden. Bürgermeister Dr. Weiskirchner hat diese Mitteilung zum Anlaß genommen, um sich in einer Denkschrift an Ministerpräsidenten Doktor v. Seidler zu wenden. Er weist gegenüber den großzügigen Absichten der ungarischen Regierung darauf hin, daß in Oesterreich nichts von derartigen Plänen verlange. Der für Wien und ganz Oesterreich so wichtige Donau-Oder-Kanal ist vollständig baureif, er könnte jederzeit in Angriff genommen werden, die österreichische Donau bedürfe nur an einigen wenigen Stellen des entsprechenden Ausbaues. Diese Arbeiten dürfen nicht mehr hinausgeschoben werden, soll nicht die Entwicklung der österreichischen Reichshälfte unwiederbringlich Schaden erleiden. Die Stadt Wien sei an dem Ausbau der Wasserstraßen in besonderem Maße interessiert, da sie durch ihre natürliche Lage berufen ist, der Mittelpunkt des mitteleuropäischen Wasserverkehrs zu werden. Ähnlich sei es auch mit der Ausgestaltung der Eisenbahnen. Der Krieg habe zwar die Transithlinien in und bei Wien beschleunigt, es sei aber die von der Stadt Wien seit Jahren betriebene Regelung der Wiener Bahnhöfe noch keinen Schritt weiter gediehen, die Elektrifizierung der Stadtbahn, der Bau neuer Stadtschnellbahnen, der elektrische Betrieb auf den Rollbahnen, der Bau verschiedener Bahnlinien seien trotz aller Bemühungen noch immer nicht zur Lösung gebracht worden. Die Denkschrift gelangt zu der Bitte, die Regierung möge im Interesse der Entwicklung der österreichischen Volkswirtschaft wie im besonderen Interesse der Stadt Wien der Ausgestaltung der österreichischen Wasserstraßen und der Eisenbahnen das entsprechende Augenmerk und eine wohlwollende Förderung zuwenden, vor allem aber die Herstellung des Donau-Oder-Kanals und den Ausbau der Donauregulierung ohne weiteren Verzug in die Wege leiten sowie hinsichtlich der Wiener Bahnhofsfragen und der Wiener Stadt- und Schnellbahnfragen ehestens eine gedeßliche Lösung ermöglichen.

Die Friedensvereinbarungen mit Rumänien.

Die Wiederherstellung des Donauverkehrs.

Zu den wichtigsten wirtschaftlichen Ergebnissen des Friedens mit Rumänien ist die volle Wiederherstellung des Donauverkehrs zu zählen, die zu einer wesentlichen Erleichterung unserer Verbindungen mit dem Balkan und der Ukraine führen wird. Dazu kommt, daß auch die Fahrbetriebsmittel der rumänischen Eisenbahnen sowie der Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaften teilweise den Verkehrsinteressen der Verbündeten dienen werden. Ende Juli 1916 verfügte Rumänien über rund 4000 Kilometer Eisenbahnlinien; die Fahrbetriebsmittel umfaßten an 700 Lokomotiven und 20.000 Personen- und Güterwagen. Der staatliche Seeschiffahrtsdienst unterhielt mit je 5 Dampfern eine Orient- und eine Ostidentlinie. An der Seeschiffahrt der rumänischen Schwarzen-Meer-Küste nahm die rumänische Flagge 1913 mit 36 Prozent der Schiffe und 30 Prozent der Ladung teil. Die Flussschiffahrt ist sehr umfangreich. Auf

Rumänien entfallen von der gesamten schiffbaren Länge der Donau 951 Kilometer, das ist 29 Prozent. An dem rumänischen Donauufer liegen 25 Flußhäfen, in denen 1913 fast 30.000 Schiffe mit fast 7 Millionen Tonnengehalt, ein- und ausliefen. Die größten Ladungen lieferte das Getreide, von welchen mehr als 3 Millionen Tonnen auf der Donau zur Verfrachtung gelangten, dann folgte Bauholz aus Rumänien, der Bukowina und Ungarn sowie Petroleum u. v. a.

7/III. 1918

MK

Eine Denkschrift des Bürgermeisters.**(Für den Bau von Wasserstraßen und Eisenbahnen.)**

Die „Rathauskorrespondenz“ veröffentlicht folgende, augenscheinlich aus der Feder des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner stammende Betrachtung:

„Zeitungs- und Nachrichten zufolge wird in Ungarn schon geraume Zeit an Projekten für Wasserstraßen und Eisenbahnen gearbeitet. Staatssekretär Dr. Elemar Pantos soll erklärt haben, daß im kgl. ungarischen Handelsministerium der Plan zum Ausbau der ungarischen Flüsse, Hafenanlagen und Kanäle bereits fertig sei und der Verwirklichung harra. Auch der Umbau der Budapest Bahnhöfe und die Herstellung eines großen Transitbahnhofs werde schon dieser Tage begonnen werden, die Bahnen werden doppelgleisig ausgestaltet, sehr viele Linien elektrisch betrieben werden. Bürgermeister Dr. Weiskirchner hat diese Mitteilung zum Anlaß genommen, um sich in einer Denkschrift an Ministerpräsidenten Dr. v. Seidler zu wenden. Er weist gegenüber den großzügigen Absichten der ungarischen Regierung darauf hin, daß in Oesterreich nichts von derartigen Plänen verlautet. Der für Wien und ganz Oesterreich so wichtige Donau-Oder-Kanal ist vollständig baureif, es könnte jederzeit in Angriff genommen werden (dem Bürgermeister sind die Schwierigkeiten und Hindernisse, die diesem Bau entgegenstehen, ebenso bekannt, wie jedem Wiener). Die österreichische Donau bedürfe nur an einigen wenigen Stellen des entsprechenden Ausbaues. Diese Arbeiten dürfen nicht mehr hinausgeschoben werden, soll nicht die Entwicklung der österreichischen Reichshälfte unwiederbringlich Schaden erleiden.

Die Stadt Wien sei an dem Ausbaue der Wasserstraßen in besonderem Maße interessiert, da sie durch ihre natürliche Lage zu rufen ist, der Mittelpunkt des mitteleuropäischen Wasserverkehrs zu werden. Ähnlich sei es auch mit der Ausgestaltung der Eisenbahnen. Der Krieg habe zwar die Transillinen in und bei Wien beschleunigt, es sei aber die von der Stadt Wien seit Jahren betriebene Regelung der Wiener Bahnhöfe noch keinen Schritt weiter gediehen, die Elektrifizierung der Stadtbahn, der Bau neuer Stadtschnellbahnen, der elektrische Betrieb auf den Vollbahnen, der Bau verschiedener Bahnhöfe seien trotz aller Bemühungen (!) noch immer nicht zur Lösung gebracht worden. Die Denkschrift gelangt zu der Bitte, die Regierung möge im Interesse der Entwicklung der österreichischen Volkswirtschaft, wie in besonderem Interesse der Stadt Wien der Ausgestaltung der österreichischen Wasserstraßen und der Eisenbahnen das entsprechende Augenmerk und eine wohlwollende Förderung zuwenden, vor allem aber die Herstellung des Donau-Oder-Kanales und den Ausbau der Donauregulierung ohne weiteren Verzug in die Wege leiten sowie hinsichtlich der Wiener Bahnhofsfragen und der Wiener Stadt- und Schnellbahnfragen ehestens eine gedeihliche

Lösung unmöglich.

9./III. 1918

115

Aufhebung der Eisenbahnsperre am Montag.
Wiedereinsetzung des bis zum 27. Februar bestandenen Verkehrs.

Die auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen seit 27. Februar b. Z. durchgeführten Einschränkungen im Verkehr der Schnell- und Personenzüge werden ab Montag den 11. d. wieder aufgehoben.

Von diesem Tage an wird demnach der Zugverkehr im gleichen Umfange, wie er unmittelbar vor dem 27. Februar bestand, in Kraft treten. Die Nachschnellzüge Wien Westbahnhof-Salzburg Nr. 201 Wien ab 9 Uhr 40 Minuten abends und Nr. 202 Wien an 8 Uhr 10 Minuten früh werden auch weiterhin bis und von Innsbruck verkehren.

10./III. 1918.

10
M6

Friedenspläne der Eisenbahn.

Das Zweiklassensystem. — Vorläufig keine Verbilligung im Schnellzugsverkehr.

Vor einigen Tagen hat der preussische Eisenbahnminister Dr. v. Breitenbach im Abgeordnetenhaus einige Mitteilungen über die zukünftige Gestaltung des Klassensystems im Eisenbahnverkehr gemacht, die vielfach zu Mißverständnissen Anlaß gegeben haben und deshalb der Aufklärung bedürfen. Es ist natürlich nicht daran gedacht, die dritte Klasse aus den D-Zügen völlig zu entfernen. Die Eisenbahnverwaltung muß aber in Anbetracht der außerordentlichen Steigerung aller Ausgaben darauf bedacht sein, durch eine Vereinfachung der Zugbildung die Betriebskosten herabzumindern. Es ist deshalb in Aussicht genommen, in Zukunft, voraussichtlich aber erst nach dem Krieg, nach bestimmten Richtlinien in den Zügen tunlichst nur noch zwei Wagenklassen zu führen. Für die weitaus überwiegende Mehrzahl der D-Züge (Schnellzüge) ist die zweite und dritte Wagenklasse vorgesehen. Es handelt sich hierbei um die Züge, bei denen die erste Klasse so wenig benutzt wurde, daß ihre Walführung weiterhin nicht wirtschaftlich sein würde. Daneben soll, wie vor dem Krieg, ein geringer Teil der D-Züge — etwa 8 bis 10 v. H. — nur die erste und zweite Klasse führen, und zwar sind dies hauptsächlich die Züge, die dem großen internationalen Verkehr und der Verbindung zwischen den Hauptverkehrspunkten dienen. Hier war auch bisher die erste Klasse stets gut besetzt. Unter Einschränkung der Zahl der Aufenthaltsorte sollen diese Züge mit besonderer Beschleunigung durchgeführt und soweit als möglich mit Wagen neuer Bauart ausgestattet werden. Auf Strecken mit geringer Zugzahl und dort, wo es besondere Verkehrsverhältnisse wünschenswert erscheinen lassen, bleiben jedoch auch in Zukunft D-Züge mit der I., II. und III. Klasse bestehen.

Da für weite Reisen mehr und mehr die D-Züge benutzt werden, sollen Eilzüge, die den durchgehenden Verkehr bedienen und weite Strecken befahren, entsprechend ihrer Bedeutung für den Fernverkehr, in D-Züge umgewandelt werden. Da der Schnellzugszuschlag nach Ansicht der Eisenbahnverwaltung bei großen Entfernungen keine Rolle spielt, dürfte das der Verkehrsentwicklung nicht schaden. Eilzüge sollen im allgemeinen nur noch bei mittleren Entfernungen, etwa bis zu 250 km, gefahren werden. Sie führen grundsätzlich nur die zweite und dritte Klasse, nachdem statistisch nachgewiesen worden ist, daß in der ersten Klasse nur etwa 8 v. H. der Plätze besetzt war. Es ist ferner die Einrichtung von Eilzügen mit der dritten und vierten Klasse in Aussicht genommen, da die vierte Klasse nicht nur im Nahverkehr, sondern in gewissem Umfange auch auf weiten Strecken benutzt wird. Es soll damit auch den Reisenden der minderbemittelten Kreise die Möglichkeit gegeben werden, weite Reisen in kürzerer Zeit als bisher zurückzulegen. Diese Eilzüge sollen vornehmlich dem starken, sich auf weiten Entfernungen, wie z. B. Berlin—Oberschlesien, Berlin—Ruhrrevier, Berlin—Frankfurt a. M. abwickelnden Verkehr der Arbeiter und ihrer Angehörigen dienen und im Anschluß an Tagespersonenzüge auf solchen Strecken verkehren, auf denen Reisende in größerer Zahl die Fahrt in der vierten Klasse auf weiten Entfernungen zurücklegen. In den eigentlichen Personenzügen fällt die erste Klasse grundsätzlich fort, nachdem sie schon jetzt nach und nach beseitigt worden ist, ohne daß sich Unzuträglichkeiten ergeben haben. Ihre geringe Besetzung würde auch die Beibehaltung wirtschaftlich nicht rechtfertigen. Wenn es auch sehr erwünscht wäre, auf den Personenzügen in möglichst großem Umfange ebenfalls nur zwei Wagenklassen, und zwar dritte und vierte Klasse zu führen, so wird jedoch in vielen Fällen weder auf die zweite noch auf die vierte Klasse verzichtet werden können, und deshalb zunächst in der Mehrzahl der Züge die zweite, dritte und vierte Wagenklasse beibehalten werden müssen.

Was nun die weitere Gestaltung der Fahrpreise im Schnellzugverkehr anbelangt, so steht heute schon mit ziemlicher Sicherheit fest, daß in der Kriegszeit leider bis auf weiteres die unerfreuliche Verteuerung des Reiseverkehrs beibehalten werden wird. Es hat sich ergeben, daß nur durch sie die erforderliche Entlastung des Schnell- und Eilzugverkehrs erreicht werden kann. Benutzen doch beispielsweise heute in Berlin an einem Tage nur etwa 5000 Personen gegenüber früher 25 000 Eil- und Schnellzüge, und in Köln ist dies Verhältnis sogar von 14 000 auf 2000 gesunken. Bekanntlich muß jeder Schnellzugreisende gegenwärtig den Kriegszuschlag, der ungefähr das Doppelte des bisherigen Fahrpreises ausmacht, entrichten. Am 1. April treten nun auf der Eisenbahn der Tarifizuschlag und gleichzeitig die Verkehrssteuer in Kraft, wodurch eine weitere Verteuerung eintreten würde. Die Eisenbahnverwaltung wollte aber eine weitere Verteuerung des Reisens vermeiden und hat deshalb angeordnet, daß in Zukunft die Reisenden III. Klasse eine Fahrkarte II. Klasse, die Reisenden II. Klasse eine Fahrkarte I. Klasse und die Reisenden I. Klasse eine Fahrkarte I. und eine II. Klasse lösen müssen. Auf diese Weise wird der Reiseverkehr vom 1. April nicht noch mehr verteuert, als es bisher durch die Kriegszuschläge leider schon der Fall ist.

P. E.

Erweiterung des Personenverkehrs auf der West- und Franz-Josephs-Bahn.

Von morgen ab werden die mit dem 27. Februar in Kraft getretenen Zugseinschränkungen auf der West- und Franz-Josephs-Bahn wieder aufgehoben und somit nachstehende Züge wieder täglich verkehren:

Schnellzug ab Wien 8 Uhr 40 Min. vormittags bis Salzburg und in der Gegenrichtung an Wien 9 Uhr 10 Min. abends.

Personenzug ab Wien 1 Uhr 30 Min. nachmittags bis Innsbruck, in der Gegenrichtung an Wien 3 Uhr 40 Min. nachmittags.

Personenzüge ab Wien 7 Uhr früh und 11 Uhr 33 Min. nachts bis Umstetten, bezw. Salzburg, in der Gegenrichtung an Wien 6 Uhr 40 Min. vormittags, bezw. 10 Uhr 50 Min. vormittags.

Die Schnellzüge ab Wien 9 Uhr 40 Min. abends und an Wien 8 Uhr 40 früh werden auch weiterhin bis und von Innsbruck verkehren.

Die Personenzüge ab Wien 6 Uhr 20 Min. früh und 12 Uhr 20 Min. nachmittags, sowie an Wien 7 Uhr 50 Min. abends verkehren wieder zwischen Wien und Bilzen.

Im Nahverkehr werden die Nahpersonenzüge ab Wien 10 Uhr vormittags und 12 Uhr 10 Min. nachmittags und an Wien 1 Uhr 55 Min. nachmittags und 6 Uhr abends wieder zwischen Wien und Neulengbach und ab Wien um 6 Uhr 35 Min. abends, an Wien 9 Uhr 15 Min. abends zwischen Wien und Tulln, sowie ab Wien 10 Uhr 30 Min. abends bis St. Andrä-Wördern geführt.

Nordwestbahn.

Von morgen an treten auch auf den Linien der Nordwestbahn die Verkehrseinschränkungen außer Kraft und der vor dem 27. Februar bestandene Zugverkehr wird, mit Ausnahme der Tages Schnellzüge Wien—Tetschen und umgekehrt (Wien ab 7 Uhr 20 Min. früh, an 11 Uhr 13 Min. abends) wieder aufgenommen. Die vorgenannten Schnellzüge dürften voraussichtlich erst in den nächsten Tagen wieder in Verkehr gesetzt werden. Der von Wien um 7 Uhr 17 Min. abends abgehende Fern-Personenzug nach Deutsch-Brod wird bereits ab heute verkehren.

Veränderungen im Zugverkehr in Böhmen.

Aus Prag, 9. d., wird berichtet: Die Böhmisches Nordbahn-Direktion teilt mit: Am 11. März wird der Verkehr der Züge 211, 212, 523 Prag—Vsetat, 517 Ratow—Georgswalde—Ebersbach, 518/484 Georgswalde—Ebersbach—Jungbunzlau, 522/525 Jungbunzlau—Turnau, 819/820 Bodenbach—Böhmisches-Ramnitz und 1051/1018 Rumburg—Sebnitz wieder eingeführt.

Kein Legitimationszwang im Reiseverkehr.

Vor einiger Zeit ist, wie schon berichtet worden ist, an amtlicher Stelle der Vorschlag erwogen worden, zur Einschränkung des Reiseverkehrs auf die unbedingt nötigen Fahrten, also zur Verhinderung der Luxusfahrten, die Ausgabe der Fahrkarten mittels des Legitimationszwanges gewissermaßen von amtlicher Bewilligung abhängig zu machen. Dieser Vorschlag ist genau geprüft worden und während der Vorstadien waren für den Fall seiner Annahme auch schon alle zu seiner unverweilten Verwirklichung nötigen Vorbereitungen getroffen worden. Die amtlichen Erwägungen haben indes gezeigt, daß die Einführung des Legitimationszwanges auf sehr große Schwierigkeiten stoßen dürfte, auf Schwierigkeiten, die vielleicht den Erfolg dieser Maßnahme selbst wohl in Frage gestellt hätten. Im Hinblick darauf, ist die amtliche Entscheidung nunmehr in negativem Sinne gefällt worden, wonach der Reiseverkehr vom Legitimationszwang also endgültig freibleiben wird.

Die Eisenbahn-Diebsbanden.

Auf einer Strecke allein 400.000 Kronen Werte. —

Die bombardierten Bremserrüden.

Für die zahlreichen Opfer der Eisenbahndiebstähle bleibt es oft ein Rätsel, wie die große Menge der Bahndiebstähle, die eben auch im Herrenhause zur Sprache gebracht wurden, möglich sei; denn bei der neuerdings verschärften polizeilichen Kontrolle auf den Wiener Bahnhöfen entfällt auf diese nur ein geringer Teil der verbrecherischen Tätigkeit. In einer Anfrage, die von tschechischer Seite im Abgeordnetenhaus eingebracht wurde, wird ein Teil dieser Rätsel gelöst und das Treiben der Eisenbahn-Diebsbanden auf dem Lande geschildert, das sehr richtig mit den Indianerraubzügen auf die Eisenbahnzüge in den Prärien Nordamerikas verglichen wird. Die Anfrage befaßt sich mit den Zuständen auf der Strecke zwischen Lieben und Böhmisches Brod der Staatseisenbahngesellschaft, also in der nächsten Nähe Prags, folgendermaßen:

Die Strecke hat von Lieben eine Steigung und die Züge müssen langsam fahren. Sobald der Zug die Station Lieben verläßt, springt eine Reihe in Bereitschaft stehender Burschen auf den Zug und beginnt Ware jeder Art von den Waggons herunterzuwerfen. Längs der Strecke wartet eine andere unverantwortliche Partie mit Tragkörben, Körben und Säcken, hebt die heruntergeworfene Ware auf, trägt sie weg und verkauft sie um teures, geradezu wucherisches Geld. Die sammelnden Personen auf der Strecke müssen den Plünderern ein entsprechendes Entgelt für die Ware bezahlen. Für einen Sack Kohle zahlte man 1 Krone, jetzt zahlt man 2 Kronen. Es kamen Fälle vor, daß die Burschen an der Steigungsstelle das Geleise mit irgendeinem Fettstoff schmierten und dann plötzlich bremsen, um die Waren diebstähle in Massen bequemer vornehmen zu können. Es ist keine Seltenheit, daß in einem mit Kohle beladenen Waggon, bevor derselbe in die Bestimmungsstation kommt, 20 bis 40 Meterzentner Kohle fehlen; es ist dies schon eine gewöhnliche Erscheinung, ebenso wie die, daß von einem Waggon Kraut zwei bis drei Krautköpfe übrig geblieben sind. Die Ware wird nicht nur in offenen Waggons, sondern auch in plombierten und geschlossenen Waggons geplündert.

Den deutlichsten Beweis dafür bildet der Bericht der Prager Polizeidirektion vom 7. Dezember 1917, wo es heißt: „Trotz aller Interpellationen wird auf den Bahnen flott weitergestohlen. Bei der letzten Untersuchung der Waggons in Lieben wurde festgestellt, daß während des Transportes 675 Kilogramm Tabak im Werte von 10.800 Kronen, Holzkohle im Werte von 3000 Kronen, Petroleum um 600 Kronen, 250 Kilogramm Zucker um 200 Kronen, Honig um 1000 Kronen, Soda um 240 Kronen, Speck um 3400 Kronen, Harz um 1500 Kronen und Baumwollwaren um 4000 Kronen gestohlen wurden. Wie bisher festgestellt wurde, sind nur auf dieser Strecke Waren um mehr als 400.000 Kronen geraubt worden. Es wird alles gestohlen: nicht nur Lebensmittel, Holz, Kohle, sondern auch speziell zur Fabrikherzeugung bestimmte Gegenstände, die für die weiteren Volksschichten ganz wertlos sind. So wurden beispielsweise von einem Zuge verschiedene Gewürzgattungen gestohlen, von welchen im Walde bei Vechowitz zwei dort versteckte Säcke im Gewichte von 130 Kilogramm gefunden wurden.“

In den letzten Tagen läßt zwar die Eisenbahnverwaltung die Lastzüge von Soldaten in voller Rüstung begleiten, diese Maßnahme ist jedoch ganz unzulänglich. Zwei Soldaten auf einem Lastzuge reichen zur Sicherstellung des beförderten Gutes keineswegs aus, namentlich wenn die Zugdiebe dagegen folgende Gegenmaßnahmen treffen: Von einer Seite springen sie auf den fahrenden Zug und werfen die Ware herunter, von der andern Seite bombardieren sie jedoch die Bremserrüden, in welchen die Bremsen oder Soldaten sitzen, mit Steinen, so daß diese ohne Lebensgefahr nicht einmal den Kopf herausstecken können. Wer diese Lastwagen betrachtet, wird zu seiner Verwunderung die Bremserrüden ganz von Steinen zertrümmert finden. Dieses Schauspiel wiederholt sich bei jedem Lastzuge bei Tag und Nacht. Die Burschen fürchten keine Gefahr. Manche von ihnen zogen sich bereits schwere Verletzungen beim Aufspringen und Abspringen von den fahrenden Zügen zu. Einer von ihnen ist sogar infolge des dadurch entstandenen Unfalles gestorben. Das schreckt jedoch niemanden ab, sein räuberisches Unternehmen fortzusetzen. Das Eisenbahnpersonal ist gegen dieses Räuberunwesen gänzlich machtlos.

(Ausbau der bahnamtlichen Verkehrs-
kontrolle.) Amtlich wird verlautbart: Die Ueber-
windung der Schwierigkeiten im Eisenbahn-
verkehr setzt voraus, daß alle Betriebseinrich-
tungen auf größte Wirtschaftlichkeit eingestellt
und bei auftretenden Verkehrsschwernissen die
zu ihrer raschen Behebung nötigen Maßnahmen
ohne Umständlichkeit und einheitlich auch über
den Verwaltungsbereich der zunächst in Betracht
kommenden Direktion hinaus getroffen werden.
In Friedenszeiten, bei ausreichenden Betriebs-
mitteln, machte sich die Einschränkung der Ver-
fügungsgewalt auf den Bezirk der verfügenden
Stelle allerdings kaum fühlbar, in Zeiten der
Verkehrsmot aber kann sie unter Umständen
nachteilig wirken. Aus dieser Erkenntnis ist
die Staatseisenbahnverwaltung zur Errichtung
von Zugleitungen geschritten, in denen
Vertreter des Zugförderungs- und des Ver-
kehrsdienstes der beteiligten, mit ihren Verwal-
tungsgrenzen aneinander stoßenden Direktionen
vertreten sind. Die Hauptaufgabe der Zug-
leitungen besteht darin, die Regelmäßig-
keit des Zugverkehrs zu überwachen,
Verkehrsstörungen durch schnelles Eingreifen
und zweckmäßige Anordnungen, vor allem durch
Kraftumleitungen rasch zu beheben und im
allgemeinen ihr Augenmerk auf die wirtschaft-
liche Verwendung der Betriebsmittel zu richten.
Bereits vor einiger Zeit ist eine solche Zug-
leitung im Bahnhof Wien Hauptzollamt
errichtet worden, über den sich wegen der Rück-
strahlungen von den Linien der Nordbahn, der
Südbahn, der Staatseisenbahngesellschaft und
der Staatsbahndirektion Wien der Verkehr mit
sehr großer Empfindlichkeit abwickelt; diese Ein-
richtung hat sich gut bewährt. In letzter Zeit
ist nun auch in Prag eine Zugleitung ins
Leben gerufen worden, um die Verkehrsentwick-
lung auf den in Prag einmündenden Linien zu
fördern.

Hebung des Donauverkehrs.

Die „Nordd. Allg. Ztg.“ schreibt: Als im Reichstag der Friedensvertrag mit der Ukraine zur Beratung stand, wies der Abg. List-Eßlingen auf die Notwendigkeit einer guten Ausgestaltung des Verkehrswesens hin. Er erwähnte die beschränkte Leistungsfähigkeit der Donau, auf der monatlich nur 300.000 Tonnen befördert werden könnten.

Auf ungarischer Seite wird die geringe Leistungsfähigkeit der Donau bestritten. So veröffentlichte noch dieser Tage die „Bulgarische Handelszeitung“ eine Aufsatzreihe über „Die Treidelbahn am Eisernen Tor“, in der auf Grund einer einmal, am 13. März 1917, erreichten Höchstleistung errechnet wurde, daß täglich 20.000 Tonnen oder jährlich 6 Millionen Tonnen Ladung über das Eisernen Tor bergwärts ohne Zuhilfenahme einer Treidelbahn befördert werden könnten. Tatsächlich ist die zugrunde gelegte Höchstleistung aber doch eben bisher nur an einem Tage in der Praxis erreicht worden.

Der Versuch, die Leistungsfähigkeit des Eisernen Tor-Kanals durch eine Treidelbahn zu erhöhen, ist angeregt worden durch den deutschen Chef des Feld-Eisenbahnwesens, über dessen Anregung im Februar 1916 eine gemischte Kommission in Orsova beriet. Das Wasser hat im Kanal ein außerordentlich starkes Gefälle, das nur durch Maschinen mit sehr hoher Kraft überwunden werden kann. Die Möglichkeit der Beförderung von Schlepps ist entsprechend beschränkt. Dieser Faktor spielt eine um so größere Rolle, als es bis dahin nicht gelungen war, auf der Donau Nachtverkehr durchzuführen. Die einschlägigen Versuche, auch in der Nachtzeit den Güterverkehr aufrecht zu erhalten, sind erst seit nicht zu langer Zeit im Gange und bisher noch nicht abgeschlossen. Die Durchführung des fakultativen Nachtverkehrs brachte gute Erfolge, so im September v. J. eine Steigerung der Leistungen um fast 40 Prozent. Ueber den obligatorischen Nachtverkehr schweben noch die Erwägungen. Auch in der „Bulg. Handelsztg.“ wird anerkannt, daß der Bau der Treidelbahn durch eine deutsche Eisenbahnkompagnie „in gewohnt geübter und rascher Weise“ ausgeführt worden ist und daß die zwischen 6. und 13. Mai 1916 vorgenommenen Ver-

suche mit der Treidelbahn die gehegten Erwartungen rechtfertigten. Die Fahrzeit erfährt bergwärts eine sehr erhebliche Verkürzung, von etwa einer Stunde auf 35 bis 45 Minuten, so daß die Zahl der Tagesfahrten nicht unbedeutend gesteigert werden kann. Eine ideale Lösung der Schiffsfahrtsfrage stellt der Eisernen Tor-Kanal in seiner heutigen Gestalt und bei dem starken in ihm herrschenden Gefälle jedenfalls nicht dar.

Der Elbe—Ostsee-Kanalplan.

Drahtmeldungen der „Vossischen Zeitung“.

* Wismar, 19. März.

In Anwesenheit der Direktoren der mecklenburgischen Banken und des Vertreters des zweiten mecklenburgischen Reichstagswahlkreises, Kommerzienrat Zimmermann, fand hier die Gründung eines Kanalbau-Vereins zum Zwecke der Schaffung eines Elbe—Ostsee-Kanals statt. Zum Vorsitzenden wurde Kommerzienrat Paul Bodeus-Wismar gewählt. Es handelt sich darum, eine Wasser Verbindung zwischen Wismar und dem Schweriner See herzustellen und die bereits bestehende Kanalverbindung Schweriner See—Elbe—Elbe so auszubauen, daß sie für Schiffe von 600 Tonnen befahrbar wird.

Die Bestrebungen nach einer Kanalverbindung zwischen Wismar und der Elbe reichen weit zurück. Bereits im 16. Jahrhundert ließ Herzog Johann Albrecht I. einen Kanal zwischen dem Schweriner See und der Ostsee herstellen, der für kleine Schiffe befahrbar war, später aber wieder verfiel. Wallenstein ließ während seiner Herrschaft in Mecklenburg das Werk wieder in Angriff nehmen, es wurde jedoch nach seine Sturze nicht vollendet. 1892 wurde in Wismar ein Kanalbau-Verein gegründet der die Regierung und die Stände für das Projekt zu interessieren suchte. Alle seine Bemühungen scheiterten jedoch an dem Widerstand der Ritterschaft, so daß der Verein 1908 aufgelöst wurde. Auch jetzt wird das Gelingen des Projektes wesentlich von der Aenderung der gegenwärtigen ständischen Verfassung abhängig sein.

Seine Ausführung würde nicht nur dem bedeutendsten mecklenburgischen Handelshafen mit einer aufblühenden Industrie, der in den letzten Friedensjahren Rostock überflügelte, einen billigen Verbindungsweg mit Mitteldeutschland verschaffen, sondern wäre auch als kürzester Wasserweg zwischen Elbe und Ostsee von allgemeinem Interesse.

Ferner wird in Wismar der Bau einer großen Schiffswerft mit einem Kapital von 8 Millionen Mark geplant, die in dem in Entstehung begriffenen Industriehafen ein günstiges Terrain finden wird. Die Verwirklichung dieses Projektes, hinter dem ein bekanntes Hamburger Bankhaus steht, soll bereits in nächster Zeit erfolgen.

20./III. 1918

Erleichterungen im Reiseverkehr mit Deutschland.

Berlin, 19. März. Der Reichstag erledigte heute eine Reihe kleinerer Anfragen, darunter eine Anfrage des Nationalliberalen Abg. Freiherrn v. Richthofen betreffend Erleichterungen im Reiseverkehr zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn. Ein Vertreter des Auswärtigen Amtes beantwortete die Anfrage folgendermaßen: Wir haben in Wien auf eine Milderung der österreichisch-ungarischen Passvorschriften hingewirkt. Nach der kürzlich eingetroffenen Antwort sind die betreffenden österreichisch-ungarischen Behörden angewiesen worden, verschiedene Ausnahmen und Erleichterungen eintreten zu lassen, die dem Reiseverkehr zugute kommen. Außerdem wurden noch weitere Erleichterungen in Aussicht gestellt. Ob dies den berechtigten Wünschen der deutschen Regierung Genüge leistet, unterliegt zurzeit der Prüfung der amtlichen deutschen Stellen.

20./III. 1918

124

Beschränkter Eisenbahnverkehr zu den Osterfeiertagen.

Infolge anhaltenden Kohlenmangels und starken Bedarfes an Lokomotiven für den Militär- und Güterzugverkehr, namentlich auch für den Lebensmittelverkehr, ist eine Erweiterung des Schnell- und Personenzugverkehrs anlässlich der Doppelfeiertage am 24. und 25. März und zu Ostern nicht möglich und können Vorfragen zur Bewältigung eines größeren Andranges von Zivilreisenden nicht getroffen werden. Zur Vermeidung von Enttäuschungen, vergeblichen Reisevorbereitungen und unnützer Zeitvergeudung wird dringend und nachdrücklich empfohlen, für die Feiertage keinerlei Reisepläne zu entwerfen, Ausflüge sowie andere nicht unumgänglich notwendige Reisen mit Eisenbahnen zu unterlassen und unvermeidbare Reisen so einzurichten, daß sie einige Zeit vor oder nach den Feiertagen stattfinden.

Nicht reisen!**Eine amtliche Mahnung.**

Amlich wird verlautbart:

Schon vor einigen Tagen ist durch die Presse dringend empfohlen worden, für die Doppelfeiertage am 24. und 25. d. und für Ostern keinerlei Reisepläne zu entwerfen, weil die Bahnen derzeit nicht in der Lage sind, zur Bewältigung eines größeren Andranges irgendwelche Vorkehrungen zu treffen. Verschiedene Anzeichen lassen jedoch besorgen, daß die Bevölkerung sich diese Mahnung durchaus nicht angelegen sein läßt. Ganz abgesehen davon, daß bei den heutigen Verkehrsverhältnissen das Reisen zumeist mit großen Unannehmlichkeiten und nicht selten mit gesundheitlicher Schädigung verbunden ist, können die Bahnverwaltungen insbesondere im Hinblick auf den großen Andrang beurlaubter Soldaten auch gar keine Gewähr dafür übernehmen, daß die Beförderung überhaupt stattfinden kann. Es ist deshalb im Vorteil jedes einzelnen gelegen, zu den Feiertagen die Benützung der Eisenbahn oder auch den Versuch, sie zu benützen, ganz zu unterlassen und unumgänglich notwendige Reisen auf einen geeigneteren Zeitpunkt zu verlegen.

Einstellung des Fahrkartenvorverkaufes.

Amlich wird mitgeteilt: Der Vorverkauf der Fahrkarten für die in der Zeit vom 22. d. bis einschließlich 2. April von Wien abgehendenzüge wird eingestellt. In dieser Zeit werden Fahrkarten nur am Tage des Zugabganges bei den Personenkassen der Wiener Bahnhöfe an Reisende verabsolgt werden. Die Bestimmungen über die Ausgabe von Balkanzugfahrkarten und von Fahrkarten für Schlafwagenreisende bleiben unverändert.

Neue Fahrpreisbegünstigungen

Eine Nachricht, die in den Kreisen der Offiziere und Militärbeamten sowie deren Angehörigen freudig begrüßt werden wird, wird jeden verlaublich. Für die Kaiserlichen „außer Dienst“ haben die Transportunternehmungen neue Begünstigungen für die Personenbeförderung bis auf Widerruf anerkannt.

Die nunmehr geltenden Gebührensätze für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen sind folgende: Es sind von allen Ausbruchsberechtigten Militärfahrkarten zu lösen, und zwar: für die dritte Klasse Personenzug eine, für die zweite Klasse Personenzug oder dritte Klasse Schnellzug eine und eine halbe und für die erste Klasse Personenzug oder zweite Klasse Schnellzug zwei, endlich für die erste Klasse Schnellzug drei Militärfahrkarten. Bei Benutzung von Schnellzügen auf Entfernung von unter 30 Kilometer wird mindestens der für 30 Kilometer entfallende Fahrpreis eingekoben.

Ausbruchsberechtigt sind folgende Personen: Die Berufsgastisten, und zwar: Offiziere, Militärgeistliche, Militärbeamte, Adjutanten, Kadetten, Praktikanten und Gleichgestellten, die Militärkapellmeister, die Lehrpersonen der Militärkassen, die Berufsgastisten ohne Rangklasse, und zwar alle genannten Personen, sowohl des Aktive als auch des Ruhestandes, weiter die Militärakademiker und Kadetten, die mit dem Familienoberhaupt im gemeinsamen Haushalt lebende Ehegatten, die unversorgten erwerbsunfähigen Kinder, endlich die in einem dauernden Versorgungszustand stehenden Witwen und Waisen der vorgenannten Militärpersonen. Allen Militärpersonen — mit Ausnahme jener ohne Rangklasse, die nur die dritte Klasse benutzen dürfen — steht eine beliebige Wagenklasse nach Maßgabe der Begittimation frei.

Durch den neuen Tarif tritt eine wesentliche Verbilligung der Fahrten der Militärpersonen und deren Angehörigen ein. Ein Beispiel soll dies erläutern: Nach Wörlitz mußte man bisher für die zweite Klasse eine Fahrkarte dritter Klasse lösen (Fahrpreis 30 Heller), jetzt sind andorfsbale Militärfahrkarten zu nehmen (Fahrpreis 48 Heller).

Sonntagsausflug.

Das Recht auf Luft.

Der erste warme Vorfrühlingssonntag — und schon kribbelt's und krabbel't's und juckt es einen jeden in den Gliedern, und er strebt hinaus ins Freie. Wohin? Gleichviel. Denn es ist um diese Zeit überall schön, in Neuwaldegg, Hütteldorf und Hinterbrühl genau so wie am Semmering und an der Riviera.

Die Bahnen haben in früheren Zeiten dem Beginn der Ausflugsaison Rechnung getragen und die Zahl der Lokalzüge vermehrt; damals gab es Züge, die nicht im Fahrplan standen, aber verkehrten, jetzt gibt es dafür solche, die im Fahrplan stehen, aber nicht verkehren. Bei der Elektrischen war es ebenso. Wenn ein Wagen komplett war, fuhr wieder einer — und dann noch einer, wie es eben gebraucht wurde. Trotzdem waren auch die eingeschobenen Wagen immer voll. Jetzt beeilen sich die Bahnverwaltungen, kaum daß die schöne Jahreszeit beginnt, mit allem Nachdruck auf den Mangel an Betriebsmitteln hinzuweisen. Dem Frühling, der sich auf den Weg macht und den Menschen mit vollen Händen Freude spenden will, kommen sie ins Gehege und machen ihn auf die Kundmachung vom Soundsovielten aufmerksam, derzufolge für die „Beförderung der Passagiere keine Garantie“ übernommen werden kann. Am liebsten würden sie, etwa mit Hilfe einer Ministerialverordnung, dem ungebetenen Gast das Handwerk legen, da er durch seine Anwesenheit den „Wirbel“ an Sonntagen verursacht und den Bahnen nichts als Scherereien bereitet.

Da aber der Frühling trotz allem mächtiger ist als alle Erlässe und Kundmachungen, fährt man also, der Warnungen ungeachtet, am Sonntag aufs Land. Hinzu geht es noch so leidlich. Man erfährt zwar zumweil, daß der Zug, von dem es tags zuvor noch hieß, er gehe sicher, zum Schluß doch nicht geht; um die Karte muß man sich anstellen wie ums Fleisch, und im Gedränge beklagt der oder jener den Verlust eines Teiles seiner Gewandung. Aber dieses sowie der Rummel im Zuge sind kleine Leiden, die man leicht erträgt, wenn man dafür einer schönen Landpartie entgegenfährt. Die eigentlichen Schrecken des Sonntagsausflugs beginnen erst auf der Rückfahrt.

In Wien ist der Zug leer; jetzt kommt er schon „buntvoll“ in die Station. Kein Pförtchen öffnet sich. Drinnen hört man Menschen leuchten, stöhnen, ächzen. Jemand rüttelt an der Tür, schreit: „Machen S' auf! Machen S' auf da, sag' i! Kondukteur — was is denn das für a Wirtschaft? Aufmachen, sag' i, Himmelkruzifixen!“ Jetzt kommt von drinnen Antwort: „Seg'n S' denn net, daß ma komplett san? Wie wollen S' denn da eina? Es is ja la Plaz . . .!“ „Plaz gna!“ ruft man draußen. „Komplett! Da kommt la Mensch net eina!“ kreischt es drinnen.

Die drinnen haben recht, denn sie sind kaum mehr Einzelwesen, sondern ein wilder, wüster, undurchdringlicher Knäuel; auf den Plattformen ballen sich die Menschen, auf den Trittbrettern, Stiegen, Gängen — überall Menschen. Aber auch die draußen sind im Recht. „Glauben S', nur Sie allani woll'n hamkommen? Wir woll'n alle hamkommen!“ schreit jemand und ertut ein Gröhlen der Zustimmung. Jetzt öffnet sich irgendwo eine Tür. Ob mit Absicht oder weil sie dem Drucke von innen nicht mehr standhielt, bleibt unaufgeklärt. Jedenfalls: ein Weg wird frei! Er führt in den düsteren Schlund eines Wagens ältester Type, noch aus jener Zeit stammend, da die Eisenbahn als Weltwunder angestaunt wurde. Behn, zwanzig, fünfzig Menschen stürzen darauf los. „Plaz? Unsun!“ „Es wird schon Plaz sein: nur hinein!“

Legung zerbrochener Scheiben verhindert. Ohne sie wäre ein Atmen im Coupé ganz unmöglich; schwer ist es auch so: das Fenster zu öffnen, erweist sich als vergebliches Beginnen, da ein Liebhaber für Lederwaren den hierzu notwendigen Mechanismus zerstört hat. Die Atmosphäre in dem Wagen ist kaum erträglich; jetzt nur nicht daran denken, was geschehen würde, wenn . . . es braucht nur ein Ohnmachtsanfall zu sein oder etwa ein Epileptiker . . . Nein! An etwas anderes denken, sonst . . . Schließlich: ewig dauert ja die Fahrt nicht. In Wien quetscht man sich aus dem Wagen, kann wieder auf seinen eigenen Füßen stehen, statt auf denen eines Unbekannten, kann wieder atmen. Noch ganz im Bann der erlebten Schrecknisse dieser Fahrt, sagt mancher aus tiefster Ueberzeugung: „Nein! Die Marter tu ich mir nicht mehr an; das war der letzte Sonntagsausflug im Krieg.“

Der Mann spricht die Unwahrheit: Am nächsten Sonntag fährt er wieder hinaus, weil das Bedürfnis nach Luft größer ist als die Angst vor den Qualen der Fahrt. Die Bahnverwaltungen, die den Lokalverkehr mehr und mehr drosseln, sind offenbar der Meinung, die Landpartie sei ein freventlicher Luxus, ein Ueberbleibsel jenes noch immer nicht ganz ausgerotteten Wiener Phäakentums, das sich in Purkersdorf, Weidling am Bach und Rodaun ausschweifenden Vergnügungen hingibt. Die Ansicht ist irrig. Der Ausflug ist nicht nur Vergnügen, sondern eine hygienische Notwendigkeit, und in einer Zeit, da von Volksgesundheit so viel gesprochen und sogar ein eigenes Ministerium dafür geschaffen werden soll, wäre es angebracht, dem Volke seinen Sonntagsausflug mit allen Mitteln zu ermöglichen, statt ihn zu erschweren. Kein Einsichtiger verkennt die Schwierigkeiten, mit denen heute jedes Verkehrsunternehmen zu kämpfen hat; daß die Kohlen knapp und die Wagen abgenützt sind, weiß jeder. Aber man kann sich des Gefühls nicht erwehren, daß es eine wichtige Sache allzu bagatellemäßig behandeln heißt, wenn man das Luftbedürfnis des Wiener bei Erwägung der Verkehrsschwierigkeiten an die allerletzte Stelle verweist. In einer Zeit, in der scheinbar Unmögliches möglich gemacht wird, kann eine an sich geringfügige Sache, wie es eine bescheidene Ausdehnung des Sonntagsverkehrs ist, doch keine Rolle mehr spielen. Ein einziger Zug, im richtigen Moment eingestellt, ja oft nur die Anhängung von zwei, drei Wagonen — sie können ältesten Kalibers sein — würden oft genügen, um das beängstigende Gedränge einigermaßen zu mildern. Der Wiener ist beschreiben geworden und hat auf vieles verzichtet gelernt; aber seinen Sonntagsausflug läßt er nicht nehmen. Mit allen Mitteln verteidigt er sein — Recht auf Luft.

W. P.

Keine Osterreisen.

Trotz eindringlichster Abmahnung hat nach amtlicher Mitteilung der Verkehr zu den Doppelfeiertagen am 24. und 25. März gezeigt, daß diese wohlgemeinten Mahnungen keineswegs in wünschenswertem Umfange berücksichtigt worden sind. Es ist daher zu besorgen, daß sich der Andrang zu den wenigen verkehrenden Zügen an den Osterfeiertagen noch beträchtlich steigern könnte. Deshalb muß neuerlich darauf aufmerksam gemacht werden, daß bei den heutigen Verkehrsverhältnissen das Reisen zumeist mit großen Unannehmlichkeiten und nicht selten mit Gefährdung der Gesundheit verbunden ist, und daß die Bahnverwaltungen, insbesondere im Hinblick auf den großen Andrang beurlaubter Soldaten, die Beförderung überhaupt nicht gewährleisten können. Demnach ist es im Vorteil jedes einzelnen gelegen, zu den Osterfeiertagen die Benützung der Eisenbahn oder auch den Versuch, sie zu benutzen, ganz zu unterlassen.

Die Einstellung des Verkehrs von Deutschland nach Holland.

Haag, 28. März. (T.-A.)

Seit gestern ist der gesamte Verkehr von Deutschland nach Holland eingestellt, nicht aber in umgekehrter Richtung. Der Grenzverkehr bleibt aufrechterhalten. Diplomatische Persönlichkeiten dürfen die Grenze überschreiten. Wer nach Deutschland abreist, wird darauf aufmerksam gemacht, daß er nicht sofort nach Holland zurückkehren kann. Vor Eintritt der Grenzsperrung wurde den holländischen Arbeitern, die in Deutschland tätig sind, anheim gestellt, nach Holland zurückzukehren. Viele gingen zurück, die übrigen müssen vorläufig in Deutschland bleiben. Die Grenzsperrung wird mindestens zehn Tage andauern.

Die neuen Eisenbahntarife.

Infolge der reichsgesetzlichen anderweitigen Besteuerung des Personen- und Gepäckverkehrs, verbunden mit einer Erhöhung der Personalfahrpreise und Gepäckfrachtsätze stellen sich die neuen Einheitspreise für den Personenverkehr in Personenzügen einschließlich Reichsabgabe ab 1. April für 1 Kilometer wie folgt:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.		
	(Pfennige)			Preußen	Württemberg	Baden
1./4.:	9.0	5.7	3.7	2.4	2.7	2.7
bisher:	7.0	4.5	3.0	2.0	2.3	—

Der Mindestfahrpreis beträgt für die 4. Klasse 10 Pfg., 3. Klasse 20 Pfg., 2. Klasse 30 Pfg., 1. Klasse 40 Pfg. Die jetzigen Schnellzugskategorien fallen fort; sie werden durch folgende neue ersetzt:

		I./II. Klasse	III. Klasse
Zone I:	1—75 km	1.00 Mark	0.50 Mark
II:	76—150 "	2.00 "	1.00 "
III:	151—350 "	3.00 "	1.50 "
IV:	über 350 "	4.00 "	2.00 "

Bei diesen Leistungen ist die Reichsabgabe eingeschlossen. Der kilometrische Einheitsatz erhöht sich für Militär von 1 auf 1,1 Pfg., für Hunde von 1,5 auf 2 Pfg. Die ermäßigten Schülermonatskarten und die Arbeiterkarten bleiben von der Reichsabgabe befreit.

Die Erhebung der Ergänzungsgebühr bei Benutzung von Schnellzügen regelt sich ab 1. April 1918 bis auf weiteres wie folgt: Es sind zu lösen:

a) zu einer Schnellzugsfahrkarte im Preise bis einschließlich 5,30 (für Kinder 2,65) Mark eine besondere Ergänzungskarte zu 3 (für Kinder 1,50) Mark,

b) bei höheren Schnellzugsfahrtpreisen: von Reisenden 1. Kl. zu einer Schnellzugsfahrkarte 1. Kl. noch eine solche 2. Kl., von Reisenden 2. Kl. anstelle einer Schnellzugsfahrkarte 2. Kl. eine solche 1. Kl., und von Reisenden 3. Kl. anstelle einer Schnellzugsfahrkarte 3. Kl. eine solche 2. Kl.

Über weitere Einzelheiten geben die Fahrkarten-Ausgaben an Hand der ihnen überwiesenen Tarife, die rechtzeitig veröffentlicht und außerdem käuflich sind, auf Verlangen unentgeltlich Auskunft.

* Das Mitteleuropäische Reisebüro, eine Schöpfung der deutschen Regierungen mit Staatsbahnbetrieb, der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd, wird am 1. April seine Tätigkeit beginnen. Witten in den Verkehrsnöten der Kriegszeit, die noch alle Zurückhaltung im Reisen erfordern, soll das Mitteleuropäische Reisebüro am Wiederaufbau des Friedensverkehrs in Deutschland und an der Wiederanbahnung des Verkehrs mit den fremden Ländern mitarbeiten. Dem Mitteleuropäischen Reisebüro wurde das alleinige Recht des gesamten Fahrkartenverkaufs außerhalb der Bahnhöfe übertragen. Die Fahrkarten werden, außerhalb der Bahnhöfe, nach wie vor durch die bestehenden, vom Mitteleuropäischen Reisebüro mit Material bedachten älteren Reisebüros ausgegeben. Es werden aber die Karten ohne jeglichen Zuschlag zu den amtlichen Preisen verkauft, ebenso werden sie bei etwa eintretender Reisebehinderung ohne jeden Abzug wieder zurückgegeben. Eine dankbar zu begrüßende Verkehrserleichterung, die Zeit und Umständlichkeiten erspart und von der sicherlich ausgiebiger Gebrauch gemacht werden wird.

Die Donau und die Frachten aus der Ukraine.

Von Josef Christelbauer.

Schon zweimal hat uns die Donau während dieses Weltkrieges in den Tagen der bittersten wirtschaftlichen Not Hilfe geleistet und den Mittelmächten das Durchhalten ermöglicht. Das erstemal nach der Niederwerfung Serbiens, das zweitemal nach dem siegreichen Vormarsche in Rumänien. So beförderten die Donauschiffe beispielsweise im Monate Mai 1916 nicht weniger als 3.040.000 Meterzentner, das sind 30.400 Bahnwagenlasten an Getreide bergwärts durch das Eisene Tor in unsere Gebiete.

Auch jetzt, da von Osten her der Friede langsam heranzieht und sich alle Augen nach den Lebensmittelvorräten der Ukraine richten, wird die Donau wieder ihren Rücken der kostbaren Last bieten müssen.

Von der Ukraine bis zu uns ist ein weiter Weg, denn der Donauweg allein beträgt von Wien bis zur Mündung gegen 2000 Kilometer. Bedenkt man noch die weiten Landwege, den schlechten Zustand der Straßen, Mangel an Wagen und Bespannung sowie den trostlosen Zustand der durch den Krieg arg mitgenommenen russischen Bahnen, so werden wir der unäglischen Schwierigkeiten gewahr, die sich dem raschen Herbeischaffen der ukrainischen Vorräte entgegenstellen. Zur Verzagttheit ist aber dennoch kein Grund vorhanden. Sowie in den Jahren 1916 und 1917 die Donau uns aus wirtschaftlicher Bedrängnis durch Zufuhr der nötigen Getreidemengen errettete, so wird unser Heimatstrom in diesen Tagen zum drittenmal Retter in arger Not. — Die Herbeischaffung der Getreidevorräte aus der Ukraine kann, da die Leistungsfähigkeit der Bahnen eine Steigerung kaum mehr gestattet, auf dem Landwege allein nicht bewerkstelligt werden. Die Donau, die den natürlichen Weg zum Schwarzen Meer und darüber nach Odessa und Cherson herstellt, muß den Hauptteil der Beförderung der ersetzten Güter übernehmen. — Schon ist die Donauflotte der k. u. k. Zentraltransportleitung, bestehend aus 211 Dampfern und 1216 Schleppern mit 773.000 Laderaumtonnen, gerüstet. Die Getreideverschiffungen, die von Odessa aus mittels Seeschiffen bis Galatz oder Braila (Hauptstapelplätze des Donauhandels) bewerkstelligt werden, gehen hier auf Donauschiffe über und nehmen ihren sicheren Weg bergwärts bis Wien, Linz, Passau und Regensburg. Da schon 1916 und 1917 bei der noch immerhin heißen Durchschiffung des Eisernen Tores bei Orsova Tagesleistungen bis zu 1000 Bahnwagenladungen erzielt worden sind, so wird diesmal noch eine Steigerung dieser Leistungsfähigkeit möglich sein. Um die Leistungsfähigkeit unserer Donauschiffahrt desungeachtet zu steigern, machte die k. u. k. Zentraltransportleitung im Herbst 1917 den Versuch, Nachtfahrten einzuführen. Er war von bestem Erfolge gekrönt. Es ergab sich eine Mehrleistung von 38 Prozent, bei einzelnen Schiffen sogar eine solche von 84.

Bei 26 Eildampfern, die zu den Nachtfahrten in Dienst gestellt wurden, ergab sich ziffermäßig eine Mehrleistung von 23.011.197 Tonnenkilometern. Es kann von einem unerwarteten und glänzenden Erfolg gesprochen werden, der zur Hoffnung berechtigt, daß das Schlagwort von der idealen Verbindung zwischen Ost und West zur Wahrheit wird.

Die beabsichtigte Einführung des 1000-Tonnen-schiffes — gegenwärtig ist das 650-Tonnen-Schiff vorherrschend — der von allen Donaustaaten erstrebte Ausbau des Donau-Main-Rheinkanals sowie des Donau-Oderkanals wird unserem Heimatstrom jene wirtschaftliche Bedeutung sichern, die er schon lange verdient hätte.

Die Ausgestaltung des Donaustromes zur zukünftigen Welt Handelsstraße — West-Ost — ist eine unserer Lebensfragen.

4. IV. 1918

Unsre wirtschaftliche Sicherung und der Donauweg.

Die Rede des Grafen Czernin hat sich zu nicht geringem Teil mit der wirtschaftspolitischen Seite der Friedensschlüsse im Osten beschäftigt und hierbei insbesondere der Sicherung unsrer Wirtschaftsinteressen im Frieden sowohl mit der Ukraine als mit Rumänien gedacht. Der „Brotfrieden“ von Brest-Litowsk sollte uns zunächst das Durchhalten bis zu unsrer nächsten Ernte gewährleisten, der Abschluß des Friedens mit Rumänien wird dies noch mehr erleichtern und darüber hinaus auch für die Zuschüsse aus der nächsten rumänischen Ernte Vor Sorge treffen.

Hinsichtlich der Ukraine hat der Minister des Aeußern den baldigen Abschluß der gegenwärtig in Kiew stattfindenden Unterhandlungen und eine wesentliche Verstärkung der ukrainischen Getreideausfuhr nach der Monarchie in Aussicht gestellt. Bisher sind 30 Waggon eingelangt, und 600 Waggon stehen zum Abtransport bereit; die Ukraine soll jedoch uns und unsern Verbündeten bis Ende Juli wenigstens eine Million Tonnen, das sind 100.000 Waggon, liefern. Die Bewältigung dieser Transporte auf dem Schienenwege in der Zeit von vier Monaten ist ein Ding der Unmöglichkeit, die Verfrachtung wird zum allergrößten Teil auf dem Donauweg zu geschehen haben, den uns der Friedensschluß mit Rumänien öffnet. Die durchschnittliche Transportleistungsfähigkeit der Donau wird für 300 eisfreie Tage im Jahre mit 3 Millionen Tonnen oder 10.000 Tonnen pro Tag angenommen, und dieser Transportmenge ist auch der Donauschiffspart Österreichs, Ungarns und Deutschlands voll auf gewachsen. Seit dem Bau der Dreiecksbahn bei Orsova sind auch schon bei Ueberwindung des Eisernen Tores wiederholt Tagesleistungen bis zu 1000 Waggon erzielt worden. Ein namhafter Erfolg wurde besonders mit der Aufnahme von Nachschiffen durchs Eisernes Tor erzielt. Bisher sind 30 „Gütermarchen“, die auch in der Nacht fahren, in Dienst gestellt worden, doch soll dieser Dienst bis zum Sommer von achtzig Dampfern besorgt werden. Auch Aus- und Umladung der großen Tagestransporte bilden wieder ein Problem für sich. Man beabsichtigt, täglich zwei Schleppschiffe nach Pancsova, zwei nach Upitel, eines nach Bukovar, je fünf nach Budapest und Wien und ebenso viele nach Buda und Regensburg zu dirigieren. Die intensive Ausnützung des Donauweges wird die Transportorganisation vor um so schwierigere Aufgaben stellen, als zum ukrainischen Getreide zunächst noch 70.000 Tonnen Mais, ferner 100.000 Schweine und 300.000 Schafe aus Rumänien hinzukommen, während von der nächsten rumänischen Ernte 800.000 Tonnen Getreide, wovon die Hälfte für uns bestimmt ist, donauaufwärts zu befördern sein werden. Nach den vorliegenden Mitteilungen befindet sich der größte Teil der ukrainischen Getreidevorräte im Süden der Ukraine, in der Nähe der Mäen am Schwarzen und Asowschen Meer, so daß der Anteil der Bahntransporte im Vergleich zum Umschlagverkehr von Odessa über Braila donauaufwärts sehr gering ausfallen dürfte.

Der Friedensschluß mit Rumänien wird uns aber, wie Graf Czernin mitteilte, nicht bloß die Freiheit des Donauweges, sondern eine weitere Sicherung von Lebensmittelschüssen bringen. Wichtiger als die schon erwähnte Maismenge und die begrenzte Anzahl von Schweinen und Schafen, die sich übrigens bei ersteren im Rahmen des vom letzten Handelsvertrag fixierten Einfuhrkontingents (von 50.000 ansteigend bis 120.000) hält, bei letzteren aber die dreifache Menge dieses Kontingents (100.000) festsetzt, ist die Sicherung der Exportüberschüsse der nächsten rumänischen Getreideernte, die zu gleichen Teilen der Monarchie und Deutschland zufallen sollen. Die vom Minister des Aeußern genannte Ziffer von 400.000 Tonnen Getreide, die auf die Monarchie entfallen dürften, ist vermutlich als verträglich

Mindestlieferung aufzufassen, die wohl einer wesentlichen Steigerung fähig sein wird. Daran läßt auch die Bemerkung des Grafen Czernin schließen, daß die Mittelmächte und ihre Verbündeten sich die wichtigsten Kornkammern Europas, die Ukraine und Rumänien, für ihren Bedarf allein gesichert haben. Rumänien hat in schlechten Jahren wie 1914 nahezu 2 Millionen Tonnen Getreide exportiert, und 1913 betrug die rumänische Getreideausfuhr 27 Millionen Tonnen. Haben sich die Mittelmächte die ganzen Ernteüberschüsse Rumäniens gesichert, so beruht die auf uns entfallende Ziffer von 400.000 Tonnen wohl auf einer äußerst vorsichtigen Mindestschätzung. Die Verhältnisse in der Moldau sollen allerdings sehr ungünstig sein, aber in den von den Mittelmächten besetzten Gebieten Rumäniens ist heuer nahezu die normale Anbaufläche bestellt worden, und wenn die Ernte gut ausfällt, kann das Defizit der Moldau zum großen Teile wettgemacht werden, so daß Rumänien leicht viel mehr als 800.000 Tonnen für den Export erübrigen dürfte.

Von besonderer Bedeutung ist Graf Czernins Hinweis auf die schwierige Lage des internationalen Lebensmittelmarktes nach dem Krieg infolge des Kornmangels, der die Deckung des Getreidebedarfs in England, Frankreich und Italien zu einem nicht leicht lösbaren Problem gehalten wird. Wenn auch die vielfach aufgetauchte Befürchtung einer Welt Hungersnot nach Friedensschluß nicht zutreffen wird, so werden doch wir und Deutschland in dieser kritischen Zeit durch die Sicherung der ukrainischen und rumänischen Ueberschüsse erheblich günstiger als das übrige Europa gestellt sein. Was sich an unsrer Ernährung jetzt und in nächster Zukunft verbessern läßt, hat uns der Friede im Osten bereits gebracht. Und Rumänien anderseits wird, wie die Verhältnisse gegenwärtig liegen, infolge Mangels an Schiffsraum und der enormen Seefrachten hinsichtlich der Realisierung seiner Ernteüberschüsse vorzugsweise auf den Donauweg und demgemäß auf die Monarchie und Deutschland angewiesen sein. Die beiderseitigen Wirtschaftsinteressen begreifen sich hier. Der Zug zu Mitteleuropa dürfte für Rumänien zu einer wirtschaftspolitischen Selbstverständlichkeit werden.

*** (Die Sommerzeit auf der Nordwestbahn.)**
Am 15. d. um 2 Uhr früh erfolgt der Uebergang von der mitteleuropäischen Zeit zur Sommerzeit. Zur Regelung des Schnellzugsverkehrs mit dem Auslande wird Sonntag, den 14. d., an Stelle des um 8 Uhr 5 Min. abends von Wien-Nordwestbahnhof abgehenden Schnellzuges Wien-Nordwestbahnhof-Berlin-Anhalter Bahnhof ein Sonderschnellzug, Wien-Nordwestbahnhof ab 7 Uhr 14 Min. abends, in Verkehr gesetzt, dessen Ankunft in Tetschen-Nordwestbahnhof und Berlin-Anhalter Bahnhof am 15. bereits nach der Sommerzeit fahrplanmäßig erfolgt. In der Gegenrichtung wird am 14. d. der Anschlußzug von Berlin-Anhalter Bahnhof etwa eine Stunde früher abgehen und in Tetschen-Nordwestbahnhof schon um 10 Uhr 19 Min. abends eintreffen. Die Abfahrt des Nachtschnellzuges wird an diesem Tage von der Station Tetschen-Nordwestbahnhof statt um 12 Uhr 19 Min. nachts bereits um 11 Uhr 26 Min. abends als Sonderschnellzug erfolgen. Dieser Zug wird am 15. d. bereits nach Sommerzeit fahrplanmäßig in Wien-Nordwestbahnhof (an 10 Uhr 9 Min. vormittags) eintreffen. Im Anschluß an diesen Sonderschnellzug vermittelt über Schredenstein in der Uebergangsnacht der von Auffig Tepitzer Bahnhof um 11 Uhr 22 Min. abends abgehende und der in dieser Station um 12 Uhr nachts (Mitternacht) eintreffende Personenzug die Verbindung von und nach den Linien der Auffig Tepitzer Eisenbahn. Die Verkehrszeiten der bezeichneten Sonderschnellzüge in den einzelnen Anhaltstationen sind aus den in den Bahnhöfen ausgehängten Rundmachungen zu ersehen.

(Schnellzüge ohne erste Klasse.) Zur Vereinfachung des Betriebes beabsichtigt die deutsche Eisenbahnverwaltung, nur noch zwei Klassen in den Zügen zu führen. Schnellzüge sollen entweder nur die erste und zweite oder die zweite und dritte Klasse führen, Eilzüge nur die zweite und dritte Klasse. Diese Maßnahme ist indeed im endgültigen Entwurf zum Sommerfahrplan zum Teil vorgesehen worden. So werden vier D-Züge zwischen Berlin und Köln nur noch mit Wagen zweiter und dritter Klasse fahren. Auch verschiedene Eilzüge verlieren nachträglich die erste Klasse, so ein Zugpaar zwischen Hamburg und Bremen. Zahlreiche Militärurlauberzüge werden gleichfalls die erste Klasse nicht mehr führen. Züge, die nur die vierte Klasse führen, wird es in Baden geben. Bekanntlich wird dort diese Klasse allgemein eingeführt. Auf Nebenbahnen mit sehr schwachem Verkehr soll dann nur noch eine Klasse geführt werden, und zwar Wagen vierter Klasse. Auf Seitenstrecken mit etwas stärkerem Verkehr werden die Züge aus Wagen dritter und vierter Klasse bestehen.

* Die Sommerzeit auf den Eisenbahnen. Am 15. April d. J., um 2 Uhr früh, erfolgt der Uebergang von der mittteleuropäischen Zeit zur Sommerzeit. Zur Regelung des Schnellzugsverkehrs mit dem Auslande wird am Sonntag, den 14. d. an Stelle des um 8 Uhr 5 Min. abends von Wien-Nordwestbahnhof abgehenden Schnellzuges Wien-Nordwestbahnhof-Berlin-Anhalterbahnhof ein Sonderschnellzug, Wien-Nordwestbahnhof ab 7 Uhr 14 Min. abends, in Verkehr gesetzt, dessen Ankunft in Tetschen-Nordwestbahnhof und Berlin-Anhalterbahnhof am 15. d. bereits nach der Sommerzeit fahrplanmäßig erfolgt. In der Gegenrichtung wird am 14. d. der Anschlusszug vom Berlin-Anhalterbahnhof etwa eine Stunde früher abgehen und in Tetschen-Nordwestbahnhof schon um 10 Uhr 19 Min. abends eintreffen. Die Abfahrt des Nachtschnellzuges wird an diesem Tage von der Station Tetschen-Nordwestbahnhof statt um 12 Uhr 19 Minuten abends bereits um 11 Uhr 26 Minuten als Sonderschnellzug erfolgen. Dieser Zug wird am 15. d. bereits nach Sommerzeit fahrplanmäßig in Wien-Nordwestbahnhof (an 10 Uhr 9 Min. vorm.) eintreffen. Im Anschlusse an diesen Sonderschnellzug vermitteln über Schreckenstein in der Uebergangsnacht der von Aussig-Teplitzerbahnhof um 11 Uhr 22 Min. abends abgehende und der in dieser Station um 12 Uhr nachts (Mitternacht) eintreffende Personenzug die Verbindung von und nach den Linien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die Verkehrszeiten der bezeichneten Sonderschnellzüge in den einzelnen Anhaltstationen sind aus den in den Bahnhöfen ausgehängten Rundmachungen zu ersehen.

Der Ostsee-Schwarzes-Meer-Kanal.

Der nach dem Zusammenbruch des Zarenreiches einsetzende wirtschaftliche Neubau Osteuropas wird insbesondere auf dem Gebiete der Nuzbarmachung der natürlichen und künstlichen Wasserstraßen große und aussichtsreiche Möglichkeiten vorfinden, deren Ausnützung sowohl im Interesse der neuen Staaten Osteuropas wie in dem der an diese angrenzenden Mittelmächte liegt.

Mit einziger Ausnahme der Vereinigten Staaten von Nordamerika besitzt Osteuropa das ausgiebigste und am vorteilhaftesten entwickelte Wasserstraßennetz der Erde, für dessen Verwendung der radiale Charakter des Stromsystems von wesentlicher Bedeutung ist. Die Quellgebiete aller großen Ströme liegen im Herzen des ganzen Landgebietes. Wolga, Duna und Dnjepr berühren sich mit ihrem Ursprungsgebiet südlich und südwestlich der Walddahöhe so nahe, daß die Herstellung künstlicher Verbindungen zwischen Nord und Süd, Ost und West überaus erleichtert ist. Die Wasserscheiden sind schmal und niedrig, daher leicht zu überwinden, das Gefälle der Ströme gering und für die Schifffahrt sehr günstig. Die Walddahöhe erhebt sich nur bis zu 322 Meter und der von ihr in südwestlicher Richtung zwischen den Oberläufen der Duna und des Dnjepr streichende litauische Landrücken erreicht in seiner höchsten Erhebung bei Minsk 369 Meter, um dann bis Brest-Litowsk gänzlich abzusinken. Diese Verhältnisse stellen daher der Anlage von Wasserstraßen und der Ausnützung der Ströme für die Schifffahrt keine

Schwierigkeiten in den Weg. Solche bieten außer der Eisperrre in den nördlichen Gebieten nur die Frühjahrüberschwemmungen, die vielfach eine wochenlange Behinderung der Schifffahrt hervorrufen, welchem Uebelstand der geringe Wasserstand in den regenarmen Sommermonaten gegenübersteht, und schließlich im Stromgebiet des Schwarzen Meeres die Stromschnellen des Dnjepr, Dnjestr und Don.

Den günstigen geographischen Verhältnissen gemäß ist das Kanalnetz Osteuropas sehr ausgedehnt. Seine Entstehung reicht bis in die Zeit Peters des Großen zurück, unter dessen Nachfolgern sich besonders Katharina II., Alexander I. und Nikolaus I. Verdienste um seine Vervollständigung erwarben. Es war dies die Zeit vor der Einführung des Eisenbahnverkehrs, wo die Kanäle im Verein mit der Flußschifffahrt den Hauptteil des Warenverkehrs zu bewältigen hatten. Aber auch heute noch wird dieses billige Verkehrsmittel infolge des ganz unzureichenden Eisenbahnnetzes besonders für den Binnenverkehr solcher Waren benützt, deren Beförderung nicht an die Zeit gebunden ist. Viele Kanäle sind allerdings gar nicht oder nur unvollkommen für den Dampferverkehr eingerichtet, aber im großen ganzen ist durch das bestehende Kanalnetz bereits die Verbindung zwischen der Ostsee, dem Schwarzen Meer, dem Weißen Meer und dem Kaspischen Meer hergestellt. Die Wichtigkeit dieser Verbindungen wird aber durch ihre Bedeutung für den Binnenverkehr noch weit übertroffen. Heute unterscheidet man in dem Flachlandsgebiet Osteuropas zehn Kanalsysteme, von denen für die Verbindung Ostsee-Schwarzes Meer folgende vor allem in Betracht kommen: das Beresinastem zwischen Duna und Dnjestr; von der Illa, einem Nebenfluß der Duna zum Sergutisch, einem Nebenfluß der Beresina und durch diese zum Dnjepr. Diese Linie ist heute nur für Holzfloßerei von Bedeutung. Dann das Oginskische System, das von dem Großhetman von Litauen Kasimir Oginski im Jahre 1770 begonnen und 1804 zu Ende geführt wurde, und das den Njemen mit dem Dnjepr verbindet. Der Oginski-Kanal geht von der Schara, einem Nebenfluß des Njemen, nach der Jastolka, einem Nebenfluß des in den Dnjepr mündenden Pripiet. Auch diese Verbindung ist heute ohne Bedeutung, da die Anlagen veraltet sind und der Kanal ganz verflacht ist. Ebenso minderwertig sind die weiteren Kanalverbindungen, so der Dnjepr-Bug-Kanal, auch Kaiserkanal genannt, der mittels der Flußläufe Narew-Bug-Muchawec-Pina-Jastolka-Pripiet die Weichsel mit dem Dnjepr verbindet, und der Augustowkanal, der vom Njemen bei Grodno durch die Netta und den Bobr zum Narew und zur Weichsel führt.

Die zweifellos überaus große Wichtigkeit, die ein leistungsfähiges Kanalnetz und die Nuzbarmachung der Wasserstraßen für den Dampferverkehr für die Volkswirtschaft Osteuropas hätten, ist wohl auch in dem alten Rußland der Zaren erkannt worden und das Problem der Verbesserung der bestehenden Wasserwege beschäftigte die dortigen maßgebenden Stellen und die Öffentlichkeit während des letzten halben Jahrhunderts sehr häufig. Auch finanzielle und technisch-industrielle Kreise des Auslandes befaßten sich wiederholt mit den Aussichten und Möglichkeiten, die ein moderner Ausbau des russischen Kanalsystems bietet und im Jahre 1905 legten die Montanindustriellen Rußlands dem russischen Finanzministerium das großzügige Projekt des belgischen Ingenieurs Grafen Desoffe vor, der auf Grund eingehender Untersuchungen der Wasserverhältnisse des Dnjepr, der Beresina und der Duna einen leistungsfähigen Wasserweg von der Ostsee bis zum Schwarzen Meer herstellen wollte. Diese Wasserstraße, um deren Konzessionierung bereits angefragt war, und deren Bau ausschließlich mit fremdem — belgischem und französischem — Kapital ohne jede Verpflichtung der russischen Regierung ausgeführt werden sollte, hätte bei Cherson an der Mündung des Dnjepr beginnen sollen, welche wichtige Handelsstadt bekanntlich erst vor kurzem von den verbündeten Truppen aus den Händen der Bolschewiken befreit wurde. Der Wasserweg sollte dann entlang des Dnjepr geführt werden, wobei scharfe Flußbiegungen sowie die Stromschnellen — Porogen — unterhalb Zekalerinoslaw beseitigt werden sollten. Von Gorwal an der Einmündung der Beresina war der Kanal entlang dem Laufe dieses Flusses zur Duna geplant, um bei Riga in die Ostsee zu münden. Die Länge dieses Niesenkanals, dessen allgemeine Trasse auch heute in ähnlicher Weise geführt werden könnte, hätte ungefähr 1700 Kilometer betragen, die Tiefe des Kanals war mit 9½ Meter, die untere Breite mit 42 Meter veranschlagt. Durch Anlage einer elektrischen Beleuchtung hätte ein durchlaufender Tag- und Nachtverkehr ermöglicht werden sollen, der die Fahrtdauer der Frachtschiffe zwischen Ostsee und Schwarzem Meer auf kaum eine Woche herabgesetzt hätte. Die Ausführung dieses Projekts hätte Rußland nicht nur in volkswirtschaftlicher Beziehung unermessliche Vorteile gebracht, da der Kanal ein einziger riesiger Hafen für die Getreideausfuhr und die sonstigen Gütertransporte gewesen wäre, sondern er hätte auch in militärischer Hinsicht eine entscheidende Bedeutung gehabt. Denn die Abmessungen des Kanals hätten es gestattet, die ganze russische Kriegsflotte je nach der Notwendigkeit in der Ostsee oder im Schwarzen Meere zu vereinigen, und es läßt sich leicht ermessen, welche ungeheure Vorteile Rußland hieraus hätte ziehen können, wenn der Kanal zu Beginn des Weltkrieges bereits fertiggestellt gewesen wäre — z. B. für die Beteiligung Rußlands an dem Angriff auf Konstantinopel und die Meerengen.

Heute gehören alle diese Erwägungen glücklicherweise der Geschichte an, denn das Projekt wurde nicht verwirklicht und das Zarenreich hat den Weltkrieg nicht überlebt. Hoffentlich wird auch die weitere Entwicklung Osteuropas keine Gelegenheit mehr bieten, derartige Erwägungen wieder aktuell zu machen. Mit um so größerem Nachdruck wird aber jetzt das technisch-wirtschaftliche Problem des Ostsee-Schwarzes-Meer-Kanals von deutscher Seite auf die Tagesordnung gestellt und diesmal sind nicht nur die Kräfte und Mittel, sondern auch der Wille zur Durchführung vorhanden. Der Kanal würde nicht mehr im Innern eines einheitlichen Reiches führen und das Gebiet Großrußlands nur zum kleinsten Teil berühren, in der Hauptsache aber größtenteils innerhalb der Ukraine und der unter deutschem Schutze stehenden nordwestlichen Randstaaten des alten Zarenreiches liegen. Für die wirtschaftliche Erstarkung dieser Staaten würde der Bau des Kanals von der größten Bedeutung sein und auch die angrenzenden Mittelmächte würden hieraus namhafte Vorteile zu ziehen vermögen. Da überdies die Hindernisse, die die russische Bürokratie der Verwirklichung des Projekts in den Weg legte, nicht mehr bestehen und auch die Natur die Anlage dieses wichtigen Schifffahrtskanals außerordentlich begünstigt, so daß keine unliebsamen Überraschungen, wie beim Bau des Panama-Kanals zu befürchten sind, so kann man annehmen, daß das große wirtschaftliche Kulturwerk der Verbindung des Schwarzen Meeres mit der Ostsee in absehbarer Zeit zur Tatsache werden wird.

Oesterreichs Verkehrswege nach dem Kriege.

Ueber „Oesterreichs Verkehrswege nach dem Kriege“ hielt kürzlich Hofrat Dr. Heinrich R o e d e r, Direktorstellvertreter des Tarif-erstellungs- und Abrechnungsbureaus im Eisenbahnministerium, einen sehr beachtenswerten Vortrag. Nach einer kurzen Darstellung der Verkehrsverhältnisse vor Ausbruch der Feindseligkeiten und während des Feldzuges erörterte der Vortragende in anschaulicher Weise die Aufgaben, die unser nach Friedensschluß harren, und die daher, je nach ihrer Dringlichkeit, rechtzeitig bewältigt werden sollen. In erster Linie wäre die Leistungsfähigkeit unserer Eisenbahnen in jeder Hinsicht zu heben. Dies hat in verkehrstechnischer Beziehung auf den Hauptbahnen die Trennung des Massengüterverkehrs vom Personen- und Ortsverkehr und von der Beförderung der Approbitionierungs- und der sogenannten Kaufmannsgüter zur Voraussetzung. Es müßten Gleise, die nur der Massenförderung dienen, gelegt werden, weil dadurch eine bedeutende Steigerung und Verbilligung des Betriebes unbedingt erzielt werden könnte. Die durch das gemischte System von Staats- und Privatbahnen verursachten Hemmungen der Verkehrs- und Tarifpolitik wären durch energische Fortführung und Beendigung der schon so lange begonnenen Verstaatlichungsaktion zu beseitigen. Dann erst könnte die vom jetzigen Vorstand der kommerziellen Sektion des Eisenbahnministeriums Ritter v. Solbis bereits öffentlich angekündigte grundlegende Tarifreform mit Durchrechnung der Tarife über alle Bahnen und Schaffung gleicher Bedingungen für alle Verfrächter in ganz Oesterreich durchgeführt werden.

Für die Ausgestaltung des Netzes von Lokal- und Nebenbahnen bestanden schon vor dem Kriege weitreichende Pläne; sie wären einer gründlichen Ueberprüfung zu unterziehen. Insbesondere darf nicht mehr nach einer Schablone gearbeitet werden; die Betriebsmittel müssen dem Verkehrscharakter der Linie angepaßt sein. Wo der Personenverkehr entwicklungsfähig ist, wie zwischen größeren Städten oder Industriorten mit zahlreicher Arbeiterbevölkerung, wird der Zugverkehr durch Einstellung von Motortwagen mit kurzen Intervallen zu fördern sein; ein solcher Betrieb ist erfahrungsgemäß um etwa 40 Prozent billiger als der Betrieb mit Dampflokomotiven. Wo aber Massengüterverkehr geweckt werden können, ist wieder der Lokomotivbetrieb mit langen Lastzügen vorzuziehen. Natürlich muß auf die Einführung des elektrischen Betriebes unter Ausnutzung vorhandener Wasserkräfte, wofür ja das neue, in Beratung stehende Elektrizitätsgesetz eine vorzügliche Grundlage bietet, Bedacht genommen werden. Dort aber, wo eine Schienenanlage sich nicht oder noch nicht rentiert, sollen Kraftwagenlinien ohne Schienenspur als Vorläufer der Lokalbahnen geschaffen werden.

Des weiteren ist es dringend erforderlich, die Donau endlich von den technischen Hemmungen zu befreien, die einem großzügigen Schiffsverkehr entgegenstehen. Hatte doch zum Beispiel der Rhein 1912 einen Verkehr von 67 Millionen Tonnen, die Donau einen solchen von 7-8 Millionen Tonnen, wovon nur 3-25 Millionen auf die österreichische Donau-Strecke entfielen. Die Verkehrshindernisse der Donau sind tatsächlich mit verhältnismäßig so geringen Mitteln zu beseitigen, daß ihr Fortbestand als ein höchst tadelnswertes Versäumnis anzusehen ist. Auf österreichischem Gebiet sind es das Aschacher Rachtlet, der Struden bei Grein und mehrere Furten; einige 50 Millionen Kronen würden zur Beseitigung dieser Hindernisse ausreichen. Natürlich müßte auch Ungarn die Schütt bei Gönyü und einige Furten beseitigen und insbesondere dem Hindernis des Eisernen Tores an den Deisküden. Infolge dieses Hindernisses konnte zum Beispiel das Getreide, das die Mittelmächte aus Rumänien bezogen, von Galatz und Braila auf sogenannten Griechenschleppern mit 1500 Tonnen Tragfähigkeit nur bis Turn-Severin befördert werden, weil diese das Eisernen Tor nicht passieren konnten. Von da wurde das Getreide nach Umladung mittelst Elevatoren in sogenannten Torschleppern durchs Eisernen Tor gebracht, um dann in verschiedenen Stationen, wie Orsova und Bazias, auf die Eisenbahnen überzugehen; zur Durchführung dieser Transporte mußte man zerlegte Schraubenschleppdampfer aus Deutschland auf dem — Eisenbahnweg zu den geeigneten Plätzen an der Donau bringen. So kann man natürlich nicht arbeiten! Aber auch in den internationalen Verhältnissen der Donau müßte gründlich Wandel geschaffen werden, so daß im Zusammenhang damit die Strompolizei, das Betriebsreglement, die öffentlichen und privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, die Tarife und die sonstigen verkehrsrechtlichen Angelegenheiten für die ganze schiffbare Donau bis zu ihrer Mündung einheitlich geregelt werden könnten. Dazu dürften wohl schon die Friedensverhandlungen geeignete Gelegenheit bieten. Schließlich müßte in Wien mit aller Macht an die Herstellung großer Safenanlagen mit allen technischen Hilfsmitteln, besonders auch eines Kohlenhafens, geschritten werden, damit sich hier der Umschlag flaglos und möglichst billig vollziehen könne. Hofrat R o e d e r wies warnend auf die Anstrengungen hin, die schon jetzt in Preshburg und in Budapest gemacht werden. Dort wird die Gepel-Insel zu einer großen Industrie- und Handelsanlange ausgebaut, um den erwarteten mächtigen Friedensverkehr heranzuziehen. Wir dürfen auch auf diesem Gebiet nicht ins Hintertreffen geraten. Schließlich betonte der Vortragende die Notwendigkeit zur Zusammenfassung aller auf die Ausgestaltung unserer Verkehrswege sich be-

ziehenden Maßnahmen in einem großzügigen einheitlichen Programm. Selbstverständlich dürfen dabei die behördlichen Kompetenzen nicht so zersplittert sein, wie dies heute in Oesterreich der Fall ist, wo die Eisenbahnen dem Eisenbahnministerium, die Postkurse der Postdirektion, die Wasserstraßen und Schifffahrtbetriebe dem Handelsministerium und die elektrischen Betriebe dem Ministerium für öffentliche Arbeiten unterstehen.

Der Vortrag des sehr angesehenen Fachmannes, dem in der Leo-Gesellschaft eine zahlreiche Zuhörerschaft mit großem Interesse folgte, hat lebhaften Beifall gefunden.

Schiffsbauten während des Krieges.

In viel höherem Maß als vor dem Kriege werden wir in den Jahren nach Friedensschluß darauf angewiesen sein, unseren Seeverkehr mit Hilfe des eigenen Schiffsraumes zu bewältigen. Zwar wurde der Verkehr in den österreichischen Häfen schon früher zu mehr als 90 Prozent von der heimischen Flagge bestritten, aber an dem großen Teil unseres Ueberseeverkehrs, der sich über Hamburg und andere deutsche Häfen abspielte, war unsere Handelsflotte kaum beteiligt, und das gleiche gilt von jenen weniger bedeutenden Warenmengen, die über andere ausländische Häfen zur Ein- und Ausfuhr gelangten. Die deutsche Handelsflotte, die früher den größten Teil unseres über ausländische Häfen geleiteten Verkehrs besorgte, hat im Kriege empfindliche Verluste erlitten, von denen vermutlich nur ein Teil im Frieden in natura ersetzt werden wird, und da sie neben dem großen Frachtraumbedarf des Deutschen Reiches selbst auch jenen der russischen Randgebiete, der Türkei und Bulgariens wird bestritten müssen, so wird sie nur in sehr beschränktem Umfang auch für unsere Bedürfnisse zur Verfügung stehen. Die österreichische Handelsflotte ist nun sicher nicht einmal in der Lage, unseren normalen Seeverkehr zu bewältigen, geschweige denn den erhöhten Anforderungen der Übergangszeit zu genügen. An Schiffen weiter Fahrt besaßen wir im Jahre 1913 nicht mehr als 443.086 Tonnen, und wenn auch die Verluste durch den Krieg nur geringe waren, so wird doch bei der fast völligen Stochung der Bautätigkeit und infolge des Verkaufes einiger in ausländischen Häfen liegender Schiffe der Bestand nach Friedensschluß noch geringer sein. Selbst wenn dieser Schiffsraum völlig zu unserer Verfügung bleibt und wir weder für Ungarn noch für Polen oder sonstige Gebiete Frachten übernehmen, werden wir unter einem drückenden Mangel an Frachtraum leiden, der sich vor allem bei der Einfuhr geltend machen wird, die viel größere Mengen umfaßt als die Ausfuhr nach überseeischen Ländern. Die Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln und der Industrie mit Rohstoffen wird in gleicher Weise erschwert und ihre Befriedigung in auch nur annähernd befriedigendem Ausmaße unmöglich gemacht sein. Ueberseeische Rohstoffe zur Weiterverarbeitung für Exportzwecke zu erwirgen, wird uns ganz unmöglich sein, so notwendig dies im Interesse unserer Valuta wäre, und wir werden untätig zusehen müssen, wie sich die Konkurrenz in unseren alten Absatzgebieten festsetzt.

Da im Ausland verkäuflicher Schiffsraum kaum mehr vorhanden ist — ganz abgesehen von der Preisfrage —, ist eine Abhilfe nur von einer forcierten Steigerung unseres eigenen Schiffsbaues zu erhoffen. Im Jahre 1913 wurden in Oesterreich nicht ganz 50.000 Tonnen fertiggestellt. Von den damals in Betrieb befindlichen Werften ist jene in Monfalcone inzwischen zerstört worden. Ob sie wieder aufgebaut werden wird, ist ungewiß. Dagegen sind neue Gesellschaften für Schiffbau gegründet worden, aber ohne entsprechendes Eingreifen der Regierung werden sie vor Beendigung des Krieges schon für die Errichtung der nötigen Anlagen und die Beschaffung der Maschinen mit den größten Schwierigkeiten zu rechnen haben, und es werden einige Jahre vergehen, bis die ersten von ihnen gebauten Schiffe vom Stapel laufen. Von einer staatlichen Intervention verlanget aber bisher nichts, trotzdem es im Interesse der gesamten Volkswirtschaft unbedingt erforderlich ist, die frühere Ziffer unseres Schiffsbaues gewaltig zu steigern. Es ist vor allem nötig, daß das Material

sowohl für die Schiffe selbst als auch für die Errichtung neuer Werften freigegeben wird und daß die nötigen qualifizierten Arbeitskräfte entbunden werden. Nach dem Verschwinden der Ostfront kann dies nicht mehr undurchführbar sein. Da der Schiffsbau noch durch viele Jahre ein glänzendes Geschäft sein dürfte, so wird sich voraussichtlich genügend privates Kapital für die Errichtung der notwendigen neuen Werften finden, eventuell könnte der Staat seinen Einfluß auf die Banken geltend machen. Die Errichtung staatlicher Werften käme nur als Nothbehelf in Frage, der voraussichtlich vermieden werden kann. Sofern die Schiffe, die mit Hilfe der freigegebenen Materialien und Mannschaften gebaut werden, für Rechnung von Schiffahrtsgesellschaften und Reedern auf Stapel gelegt werden, müßten die Besteller als Gegenleistung die Verpflichtung übernehmen, die Schiffe nicht ins Ausland zu verkaufen, durch eine Reihe von Jahren jene Fahrten zu unternehmen, die die Staatsverwaltung im Interesse unserer Volkswirtschaft für nötig hält (vor allem müßte es natürlich ausgeschlossen bleiben, daß diese Schiffe den Verkehr zwischen fremden Ländern vermitteln, solange unser eigener Bedarf an Schiffsraum nicht gedeckt ist), und sich schließlich, ebenfalls für eine Reihe von Jahren, im Inbortverkehr der staatlichen Tarifhoheit unterwerfen. Soweit die Werften die Schiffe für eigene Rechnung bauen, müßten sie verpflichtet sein, diese nur an solche österreichische Käufer abzugeben, die sich diesen Bedingungen fügen. Im Interesse der möglichst raschen Fertigstellung von möglichst viel Schiffsraum könnte der Staat seine Förderung auch davon abhängig machen, daß Schiffe von einer bestimmten Mindestgröße und eventuell solche einer Einheitsgröße gebaut werden.

Es könnte eingewendet werden, daß durch die künstliche Förderung des Schiffsbaues eine Ueberproduktion hervorgerufen würde: daß die im Kriege errichteten Werften zu hohe Anlagekosten haben würden, was ihre Konkurrenzfähigkeit in späteren Jahren ungünstig be-

einflussen werde, und schließlich, daß die im Kriege gebauten Schiffe so teuer sein würden, daß sie entweder sehr hohe Frachten einheben oder mit Verlust arbeiten müßten. Alle drei Einwände sind unstatthaltig. Wenn unser eigener Bedarf an Handelschiffen gedeckt ist, was voraussichtlich erst nach einer geraumen Reihe von Jahren der Fall sein wird, werden unsere Werften für die Ausfuhr arbeiten können und damit einen willkommenen Beitrag für die Verbesserung unserer Handelsbilanz liefern. Daß unsere Produktion auch nach einer Steigerung auf ein Mehrfaches der früheren Leistungsfähigkeit den Weltmarkt für Schiffe ungünstig beeinflussen könnte, ist nicht anzunehmen. Für diese Auslandslieferungen müßten die Werften natürlich unbegrenzt kostfreies ausländisches Material verwenden dürfen. Die hohen Schiffspreise, die die Werften in den nächsten Jahren erzielen werden, werden ihnen die rasche Abschreibung ihrer Anlagen ermöglichen, so daß sie später die Konkurrenz mit den vor dem Kriege oder nach dem Abban der Kriegspreise errichteten Unternehmungen wohl werden aufnehmen können. Ähnliches gilt für die zu Kriegspreisen gebauten Schiffe, da die Frachtkonjunktur nach dem Kriege, selbst wenn ihre schrankenlose Ausnützung durch staatliches Eingreifen verhindert wird, hohe Abschreibungen leicht machen wird.

Offenkundig werden die nötigen Anordnungen bald getroffen werden, denn jeder Tag, der jetzt verloren wird, bedeutet eine Verzögerung unserer Bedarfsbefriedigung nach dem Kriege.

Paul Kaufmann.

Die Umgestaltung der Wiener Bahnhöfe. Vorschläge der Wiener industriellen und kommerziellen Bahnhofskommission.

Wien, 18. April.

Einem alten, oft beklagten Wiener Uebel, der Rückständigkeit und der veralteten Anlage der Wiener Bahnhöfe, soll in absehbarer Zukunft abgeholfen werden. Es ist ein Verdienst des Vereines „Kommunikation“, eine aus Vertretern der kaufmännischen und gewerblichen Kreise Wiens bestehende Kommission ins Leben gerufen zu haben, die alle Wünsche, Forderungen und Beschwerden der wirtschaftlichen Kreise Wiens gesammelt und verarbeitet hat, insofern sie sich auf die Neu- und Umgestaltung der Wiener Bahnhöfe beziehen. Eine überaus inhaltsreiche und lezenswerte Denkschrift ist das Ergebnis der Kommissionsarbeiten, über welches am 22. d. um 7 Uhr abends in einer Versammlung referiert werden wird, die im Gewerbeverein unter Vorsitz des Präsidenten Schiel stattfinden wird und in der Oberbaurat Eduard Engelmann das Referat zu erstatten gedenkt.

Die Vorschläge der Kommission gehen von dem Grundsatz der getrennten Anlage der Personen- und Güterbahnhöfe aus. Die Errichtung eines Zentralbahnhofes wird abgelehnt. Ein solcher könnte für den Verkehr einer Stadt mit mehr als zwei Millionen Einwohnern nicht genügen und müßte überdies eine so bedeutende räumliche Ausdehnung erhalten, daß er nur in großer Entfernung von dem Stadttinnern erbaut werden könnte. Ein Teil der Eisenbahnzüge müßte überdies die ganze Stadt umfahren, um den Zentralbahnhof zu erreichen. Endlich solle im Interesse des Wiener Fremdenverkehrs angestrebt werden, die Fremden wenn möglich durch das Reichbild Wiens durchzuführen, nicht aber um die Stadt herum, oder so durchzuführen, daß sie weder Gelegenheit noch Veranlassung haben, den Bahnhof zu verlassen.

Es sollen zwei Hauptbahnhöfe errichtet werden, einer für den südlichen und südöstlichen, der andere für den nördlichen und nordöstlichen Verkehr. Für die Zusammenfassung der Fernverkehre in zwei Personenhauptbahnhöfen sind die Anordnung der gegenwärtigen Wiener Bahnhöfe und die Hauptrichtungen der Fernverkehre bestimmend. Die benachbarte Lage des Franz Josefs-, Nordwest- und Nordbahnhofes einerseits, des Süds-, Ost- und Aspernbahnhofes andererseits gibt schon an und für sich die Richtlinien für die Zusammenziehung dieser beiden Bahnhofgruppen, welche durch die hinzutretende Uebereinstimmung der Verkehrsrichtungen unterstützt werden. Der Westbahnhof muß von dieser Zusammenlegung mit Rücksicht auf seine abgesonderte und für die Mündung des westlichen Verkehrs gegenüber dem Stadtgebiet besonders günstige Lage, ferner wegen der Wichtigkeit und Beschaffenheit des dortigen Verkehrs ausgeschaltet werden.

Was die Verkehrs- und Betriebsorganisation anlangt, ist natürlich die Trennung des Personennahverkehrs vom Fernverkehr in Vorschlag gebracht und die Ableitung des letzteren auf die Linien des Stadtbahnnetzes. Die Personenhauptbahnhöfe sollen ausschließlich für den Fernverkehr dienen, die Stadtbahnhöfe hingegen für die Abwicklung des Nahverkehrs. Sämtliche Nahzüge der West- und Franz Josefsbahn sowie der Südbahn sollen auf die beiden Ringhälften des Stadtbahnnetzes (Gürtel- und Donaukanal-Wientallinie nach Ausbau der Verbindung Gumpendorferstraße-Maschinenbau) übergeleitet werden. Bei fortgeschreitender Besiedelung der äußeren Bezirke würde ein Teil dieses Nahverkehrs auch über die Vorortelinie (unter Einschaltung einer Verbindungskurve von Hagenbrunn gegen Agersdorf) und über die Verbindungsbahn zu führen sein, wodurch auch für die Südbahnzüge ein äußerer Ring über Meidling-Nordbahnhof-Heiligenstadt-Vorortelinie-Agersdorf gebildet würde. Die Nahzüge der Ost- und Aspernbahn hätten je nach Bedarf über die Hauptzollamt-Donaukanallinie auf die Franz Josefsbahn oder über die Gürtellinie auf die West- oder Südbahn oder über die Verbindungsbahn auf die Nordwest- und Nordbahnhöfe zu laufen, so daß für den gesamten Nahverkehr ein durch Wien führendes, zusammenhängendes Verkehrsnetz zu Gebote stünde. Die Abzweigungen der Nahverkehre von den Hauptstrecken sollten in jenen zum Teil schon bestehenden Knotenstationen erfolgen, welche durch ihre Lage geeignet sind, die ungestörte Abwicklung der Fernverkehre in die beiden Hauptbahnhöfe zu gewährleisten.

Als Abzweigstationen empfehlen sich etwa:

für die Franz Josefsbahn: Heiligenstadt und Rusdorf,

für die Westbahn: Hütteldorf und Penzing,

für die Südbahn: Agersdorf und Meidling,

für die Ostbahn: eine neu zu errichtende Station oder die Station Zentralfriedhof,

für die Nordbahn: Leopoldsdorf oder Süßenbrunn,

für die Nordwestbahn: Jedlesee.

Der Vorschlag, alle von Wien ausgehenden Fernzüge von einem Hauptbahnhof zum andern überzuleiten, wird abgelehnt. Nur die wenigen internationalen Fernzüge sollen von einem zum anderen Hauptbahnhof geführt werden, weil dies ja bei deren geringer Zahl keine störende Belastung des Nahverkehrs herbeiführt.

Sehr bemerkenswerte Vorschläge werden für die Ausgestaltung des Bahnhofgebäudes, die Heranführung der Unterpfaster- und Stadtbahnen an die Bahnhöfe über wettergeschützte Unterführungen für die An- und Abfahrt der Reisenden sowie für die zeitgemäße Ausstattung der Hallen und Warteräume gemacht.

(Die österreichische Handelschiffahrt und Valona.) Von hochgeschätzter, den wirtschaftlichen Interessen Triests nahestehender Seite gehen uns die folgenden Ausführungen zu: „Im südlichen Albanien an der an dieser Stelle nur 55 Seemeilen breiten Meerenge von Otranto liegt an der gleichnamigen Bucht die Hafenstadt Valona. Dieser geräumige, den größten Seeschiffen Unterschlupf gewährende Naturhafen, dessen Einfahrt durch die vorgelegene Insel Saseno geschützt wird, bietet einen formidablen Stütz- und Sicherungspunkt für maritime Operationen. Es führt seit Kriegsbeginn Italien den nächsten Weg in die südlichen Balkanländer Epirus, Thessalien und Mazedonien. Mit der Besitzergreifung Valonas und im Besitze seines gegenüberliegenden Kriegshafens Brindisi sperren italienische Kriegsschiffe, Minen und Befestigungen an den beiden Küsten die Adria vom Mitteländischen Meere ab. Triest, Fiume, Dalmatien, kurzum die ganze österreichisch-ungarische Küste sind vom Verkehr mit dem Süden ausgeschlossen und werden es solange bleiben, solange Valona im italienischen Besitze sein wird. Aber auch wenn im Friedensschlusse Valona einem beliebigen Dritten zugesprochen werden sollte, bleibt die Gefahr der Beherrschung der Adria durch die Monarchie vom Westmeere und

der Unterbindung ihres Handels und ihres Verkehrs zur See bestehen. Diese Gefahr kann nur abgewendet werden, wenn wir uns entschließen, von Valona und dessen Hinterland Besitz zu ergreifen und einen starken Kriegshafen dort anzulegen, unter dessen Schutz unsere Handelsmarine in dem Dienste unserer großen wirtschaftlichen und politischen Interessen sich betätigen kann und betätigen muß. Mit dem weit stärkeren Rechte der Pflicht der Selbsterhaltung müssen wir den Besitz von Valona als des Sectors zu unserer Adria fordern, als England berechtigt gewesen ist, im Mittelmeer Gibraltar, Malta, Cypern und Aegypten zu annektieren, um sich den kürzeren Weg nach Indien zu sichern. Unsere Handelsflotte hat eine großartige Entwicklung genommen. Sie vermittelte im steigenden Ausmaß vor Kriegsausbruch unsern Import- und Exportverkehr zur See, und wir haben begründete Ursache, zu glauben, daß sie in wenigen Friedensjahren in der Lage sein kann, den ganzen heimischen Verkehr zur See zu besorgen und auch noch nebstbei Beschäftigung und Verdienst im Auslande finden wird. Kann eine so vielversprechende Zukunft unserer Wirtschaft der Gefahr ausgesetzt bleiben, Schiffbruch erleiden zu müssen wegen eines schwachherzigen Verzichtes auf die Annexion eines kleinen, aber für unsere Existenz so hochwichtigen Stützpunktes in der Adria, die ohnehin zum größten Teil in unsern Gebieten liegt?

A. v. E.“

Die Wiener Bahnhoffrage.

Die industrielle und kommerzielle Bahnhofskommission, die im Auftrag von ungefähr fünfzehn Wiener Körperschaften, darunter der Verein „Kommunikation“, die Frage der Schaffung zweier Zentralbahnhöfe für Wien bearbeitet, hat gestern abends zum Beschluß ihrer Tätigkeit im Festsaal des Niederösterreichischen Gewerbevereins ihre letzte Versammlung abgehalten, worin ihr Vorsitzender Herr Adolf Schiel, Präsident des Niederösterreichischen Gewerbevereins, und Oberbaurat Eduard Engelmann Bericht erstatteten, und letzterer die Resultate der Studien der Kommission in einem von Lichtbildern begleiteten Vortrag darlegte.

Die wichtigsten Einzelheiten der vorgeschlagenen Lösung der Bahnhoffrage wurden bereits vor einigen Tagen in der „Zeit“ veröffentlicht. Schon im Jahre 1912 kam die Regierung zu dem Entschluß, sich der Wiener Bahnhofreform anzunehmen und die jetzt bestehenden veralteten und unangenehmen Zustände zu beseitigen. Zum Studium des Gegenstandes hatte das Eisenbahnministerium aus ausgewählten Beamten aller Wiener Bahndirektionen die sogenannte Wiener Bahnhofskommission zusammengesetzt, mit deren Vorsitz die k. k. Nordbahndirektion betraut wurde. Da nun die eigentlich Betroffenen, die gewerblichen und die kaufmännischen Kreise Wiens, in dieser Kommission nicht vertreten waren und sie nicht nur ihre Wünsche und Beschwerden, sondern auch ihre geschäftliche Erfahrung zu den überaus wichtigen Entschlüssen zur Verfügung stellen wollten, die Regierung sich jedoch ablehnend verhielt und eine unmittelbare Mitarbeit der Wiener Geschäftswelt nicht zuließ, unternahm es der seit langem bestehende Verein „Kommunikation“, selbst eine Kommission ins Leben zu rufen, bestehend aus den Vertretern aller beteiligten Schichten des Großhandels. Diese Kommission sollte die Gesamtheit aller Interessenten zu gemeinsamem Handeln verbinden und die Richtlinien angeben, in denen die Aktion der Regierung sich bewegen sollte. Die Kommission trat in der Folge auch mit der Regierung in Verbindung, wo sie verständnisvolles Entgegenkommen fand. Ihre Tätigkeit gestaltete sich zu einer Art Willen-Exposition, zu der Sachkundige aller beteiligten Branchen der Wiener Geschäftswelt sowie auch Techniker und Eisenbahnsachleute herangezogen wurden.

Oberbaurat Engelmann gab nun einen kurzen Überblick über die gewonnenen Resultate an der Hand der Karte von Wien, indem er die Anlage der zwei zu errichtenden Zentralbahnhöfe erläuterte. Lichtbilder der größten modernen Bahnhöfe von New-York, Washington und Orleans gaben einen Begriff von dem riesigen Maßstab, in dem solche für den Massenverkehr bestimmte Bahnhöfe heutzutage gebaut werden. Eine angenehme Aussicht für Wien, endlich an Stelle der alten unzulänglich gewordenen Bahnhöfe solche praktische moderne großen Stils zu erhalten, die den Verkehr an zwei oder drei Stellen konzentrieren und einer Großstadt würdig sind.

Die Anwesenden nahmen die instruktiven Ausführungen des Vortragenden mit großem Interesse entgegen.

Unsere Verkehrsverbindungen nach Südost.

Von Ing. Hermann v. Pittrow.

Während des Weltkrieges und der durch ihn hervorgerufenen Unterbindung der Verkehrswege mit Westeuropa und den Weltmeeren sind alle unsere Verkehrswege nach dem Südosten Europas und darüber hinaus nach Asien zu erhöhter Bedeutung gelangt. Die Ursachen hierfür haben im Laufe des Krieges außerordentlich gewechselt. Zu Anfang des Krieges, als der Balkan, mit Ausnahme von Serbien und Montenegro, sich noch neutral verhielt, war es für uns wichtig, aus Rumänien Getreide und besonders Petroleum und Schmieröle zu beziehen, da unser Erdölgebiet von Rußland besetzt war; später oblag uns die Pflicht, auf demselben Wege die Türkei durch Zufuhr von Kriegsmaterial zu unterstützen, als England, Frankreich und Rußland die Dardanellendurchfahrt zu erzwingen versuchten. In der nächsten Kriegsperiode, als Rumänien uns Schweregefeite machte, aber Serbien bereits niedergeschlagen war, und in der Periode, als Rumänien unser offener Feind, dagegen die Türkei und Bulgarien unsere Bundesgenossen geworden waren, blieb zwar die Wichtigkeit des südöstlichen Weges dieselbe, dieser verlief aber, von Rumänien auszuweichen, südlich der Donau über die wieder hergestellte serbische Hauptbahn bis Nis und dann über die bulgarische Linie. Auf diesem Wege und dem später wieder erkämpften Weg über einen großen Teil der unteren Donau unterstützen wir jetzt unsere südöstlichen beiden Bundesgenossen. Diese Unterstützung wirkt heute noch über die anatolische Bahn, die Bagdad- und die Mekka-Bahn bis an die türkischen Fronten in Mesopotamien, Syrien und Palästina. Im zukünftigen Frieden, wenn die Verkehrswege nicht mehr von militärischen Beförderungen allein belebt sein werden, werden uns aber die südöstlichen Verkehrsverbindungen mit agrarischen Ländern, die Bedarf an Industrieartikeln haben, erst recht von hohem Werte sein, weil das Weltmeer infolge der großen Vernichtungen an Schiffsraum durch den Krieg weder unseren Freunden noch unseren Feinden als bisher billiger und besser Verkehrsweg voll zur Verfügung stehen wird.

Uns und Deutschland stehen zu Land und über Binnengewässer heute ungefähr folgende Wege nach Südost zur Verfügung, wobei die Straßenverbindungen als den modernen Anforderungen nicht mehr entsprechend außer Betracht bleiben können. Eine einzige Straße wird hiervon insoweit eine Ausnahme machen, als sie der Embargo einer Eisenbahn werden kann. Es ist dies die oströmische Via Egnatia von Durazzo (Durrës) über Elbasan nach der Mündung des Dardaneles gegen Saloniki und Konstantinopel. An Wasserwegen, die für billige Massengüter von besonderer Wichtigkeit sind, ist außer der Donau nach Südosten nichts Wertvolles vorhanden, da die Verbindung des Rheins, beziehungsweise Mains mit der Donau, der alte Ludwigskanal, und die zweite Wasserbindung in südöstlicher Richtung quer durch Europa, der ebenfalls alte Königskanal (Weichsel — Bug — Dniepr — Rönigskanal — Pripiet — Dniepr) keine nennenswerten Gütermengen befördern können. Im Gegensatz zur Zahl der vorhandenen Wasserstraßen steht die Zahl der projektierten. Da ist vor allem der neue Main-Donau-Kanal Wiesbaden — Steyberg (450 Kilometer samt regulierter Mainstrecke), den die bayerische Regierung plant. Es folgt der Kanal

Elbe-Donau über Budweis — Linz, 150 Kilometer, der von sehr ehrenwerten Persönlichkeiten durch Petitionen an die Regierung (Jahre 1917) zur möglichst baldigen Herstellung empfohlen wird, trotzdem kein Projekt für ihn vorhanden ist und trotzdem er eine Höhe von ungefähr 650 Meter überwinden soll, was noch keinem Kanal der Welt gelungen ist. Uebrigens wird auch die Stadt Linz durch einen solchen Kanal keinen Gewinn erzielen, weil er unterhalb der Stadt in die Donau münden wird und daher die Kanalfrachten nicht einmal an Linz vorbeilaufen würden. Eine Konkurrenz dieses Kanals bietet der Pardubitz(Elbe)-Breslauer Kanal, dessen Projekt ebenfalls im Jahre 1917 zu neuem Leben erwacht ist. Das großartigste Projekt ist aber wohl der neue Südostkanal zur Verbindung von Deutschland mit Südrußland. Eine Studiengesellschaft für einen solchen hat sich neuester Zeit in Berlin gebildet. Ueber die Trasse dieses Riesenterms wurde jedoch noch nichts verlautet.

Wesentlich günstiger ist der Stand der Eisenbahn- (Land-) Verbindungen. Deutschland hat (über die alte Grenze) sechs Anschlüsse mit Rußland, wir hatten vor dem Kriege vier und erhielten im Kriege vier neue; ein fünfter ist im Bau. Von diesen werden aber drei oder vielleicht sogar vier im Frieden nicht mehr den vollen Wert haben, weil sie uns nur auf dem Umweg über Polen mit der Ukraina verbinden, dagegen wird die Verbindung von Czernowitz nach Südosten über Kischinew — Nischni außerordentlich wertvoll sein, weil sie den kürzesten Weg nach der Ukraina ergibt. Nischni wird zum Stapelplatz ukrainischen Getreides werden, das dort umgeladen werden muß, da die russische Eisenbahnspurweite an diesem einzigen Punkt über die alte russische Landesgrenze hinausgeht. Ueber die Zukunft eines ukrainischen Getreideverkehrs über Kienj-Galatz läßt sich heute noch kein Urteil fällen. Ebenfalls kann man über Umladeplätze, die zugleich Handelsplätze sein werden, nördlich von Czernowitz Sicheres vorhersagen, bis nicht die infolge des Krieges teilweise geänderte Spur einzelner russischer Linien in einen Beharrungszustand

gelangt sein wird. Die vier ungarischen Verbindungen mit Rumänien (Gyimes, Predeal, Rotenturm- und Eisernes Tor) sowie die Verbindung mit Serbien über Belgrad werden keine große Rolle im Massengutverkehr spielen, weil sie sämtlich durch den Donauwasserweg konkurrenzieren sind; trotzdem werden die Vulkanpashlinie nach Rumänien, und die sehr günstige Strecke über Bazias nach Serbien ebenso wie die Klenafinie ausgebaut werden.

Auch im ferneren Südosten in Kleinasien kommen Projekte für neue Verbindungen mit uns an den Tag. Da soll vor allem eine Eisenbahnverbindung mit Europa geschaffen werden mittels einer Brücke über den Bosporus oder eines 1800 Meter langen Tunnels in 20 bis 50 Meter Tiefe unter ihm. Auch ein Projekt für eine zweite Verbindung mit Mesopotamien ist in Deutschland in Angriff genommen worden. Diese neue Linie soll, von der anatolischen Bahn in Angora ausgehend, mit Abzweigung zu dem seit mehr als zehn Jahren im Betrieb stehenden Kohlenwerk Zugulda (beim alten Troja) über Erzerum und den Van-See in das Tal des oberen Euphrat geführt werden, in Mossul die im Bau begriffene Bagdadbahn treffen und dort auch Anschluß nach Persien erhalten. Bereits im Bau begriffen ist die Abzweigung von der Mekkabahn (bei Jerusalem) nach der Sinaihalbinsel. Da auch das Schlußstück der Bagdadbahn zum Schat-el-Arab, welches Stück früher für England reserviert war, wieder als deutsches Projekt aussteht, werden wir im Frieden genügend Verbindungen zu Wasser und zu Land nach dem türkischen Asien und darüber hinaus erhalten, ohne das Meer zu berühren, also ohne die Seeschifffahrt zu belasten. Es läßt sich zwar heute noch nicht voraussagen, wie weit die wirkliche Bauausführung bei den genannten Land- und Wasserlinien der Projektierung folgen wird, aber der Hauptverkehrsweg aus dem Südosten steht ja heute schon voll zur Verfügung, besonders da (seit April 1918) das letzte Stück dieses Weges durch Angliederung von Bessarabien an Rumänien aus der russisch-ukrainischen Einflußsphäre scheiden dürfte.

Die Wiener Bahnhöfe.

Die Wiener industrielle und kommerzielle Bahnhofskommission veranstaltete Montagabend im Festsaale des Niederösterreichischen Gewerbevereines unter dem Voritze des Präsidenten Schiel und des Präsidenten des Vereines „Kommunikation“ Friß aus Anlaß der Vollenbung ihrer Arbeiten eine feierliche Schlußversammlung, die sich zu einer eindrucksvollen Rundgebung für die endliche Lösung der Wiener Bahnhoffragen gestaltete. Die Festsetzung war außerordentlich zahlreich besucht, die Regierung sowie alle hervorragenden wirtschaftlichen Körperschaften waren durch Abordnungen vertreten.

Präsident Schiel gedachte nach der Begrüßung in ehrenden Worten des im Vorjahre verstorbenen Vorsitzenden der Kommission kaiserlichen Rates Schefftel und legte nach Erstattung eines Berichtes über die Arbeiten der industriellen und gewerblichen Wiener Bahnhofskommission, die im Frühjahr 1914 von 15 Korporationen der Industrie, des Gewerbes, des Handels sowie von Export- und Verkehrsinteressenten ins Leben gerufen worden war, die vom Präsidium ausgearbeitete Denkschrift über die Lösung der Wiener Bahnhoffragen vor. Eine erfreuliche Uebereinstimmung der Ansichten in den Haupttrichtpunkten machte es den Referenten möglich, jene Grundsätze festzulegen, nach welchen der Ausbau der Wiener Bahnhöfe und die Ausgestaltung des Verkehrswezens erfolgen soll. Die Regierung kann und will, führte der Präsident aus, wie uns an maßgebenden Stellen auch versichert wurde, an diesen Arbeiten nicht vorübergehen.

Nach Dankesworten an die Referenten Oberbaurat Engelmann und Kommerzialrat Ingenieur Ehrenfest-Egger sowie an Dr. Schweinburg gab Oberbaurat Engelmann in einem Referat Erläuterungen zur Denkschrift, welche er durch mehrere Lichtbilder unterstützte. Oberbaurat Engelmann entwickelte die von uns kürzlich behandelten Fragen des gesamten Wiener Bahnhofwesens und Verkehrs und fand für seine glänzenden Ausführungen lebhaftes Interesse und reichen Beifall.

Hierauf begrüßte Geheimrat Dr. Battai als Parlamentarier die erfolgsversprechende Tätigkeit der Bahnhofskommission. Es sei gerade im gegenwärtigen Zeitpunkt, da die glänzenden Waffenerfolge der Mittelmächte heranreifen, von unschätzbarem Werte, daß für den Frieden vorgearbeitet werde. Die in der Denkschrift enthaltenen Vorschläge der Kommission sollten bei Durchführung der Bahnhofreform volle Berücksichtigung finden und deren Inangriffnahme beschleunigt werden, wodurch für die heimkehrenden Krieger vielfach Arbeitsgelegenheit geschaffen würde. (Beifall.)

Magistratsrat Dr. Müller hob hervor, daß die Gemeindeverwaltung der Lösung der Bahnhoffrage seit Jahren das größte Interesse zuwenbe und in den Vorschlägen der Bahnhofskommission, welche sich mit denen der Gemeindeverwaltung in vieler Hinsicht decken, eine wertvolle Unterstützung ihrer eigenen Bestrebungen erblicke. Präsident Schiel schloß mit einem wirksamen Appell an die Behörden, sich für die Durchführung der in der Denkschrift enthaltenen Reformvorschläge und deren Inangriffnahme einzusetzen, die Versammlung.

Verwilderung im Eisenbahnverkehr. Im Eisenbahnverkehr ist vielfach eine sehr beklagenswerte Verwilderung mancher Fahrgäste festzustellen. Die Fenster werden eingeschlagen, man verlegt die einfachsten Gebote der Anständigkeit und benimmt sich überhaupt mehr als rüde. Männliches Zugbegleitungspersonal fehlt, die Schaffnerinnen werden verhöhnt und brutal behandelt, und die Reisenden, die sich gegen die Wildlinge zur Wehre setzen, terrorisiert. In der letzten Zeit kommt es gar vor, daß während der Fahrt eines Eisenbahnzuges die Notleine gezogen wird, weil einige Leute in jenem Orte aussteigen wollen, den der Zug eben passiert. So hielt kürzlich ein beschleunigter Personenzug auf der Strecke Wien—Sankt Valentin dreimal auf offener Strecke. Die Notleine war gezogen worden, und die erschreckten Reisenden sahen, wie einige Personen quer über die Felder ihrem Reiseziel zustrebten. Das bürgert sich nun so ein; an die schwere Gefährdung des Bahnbetriebes denken die Leute gar nicht, die sich eine neue Formel zurecht legten: Jeder ist sich selbst der Nächste, und im Krieg ist ihm alles erlaubt!

Die Wiener Bahnhoffragen.

Bestimmte Personen- und Güterbahnhöfeanlagen. — Sonderbahnhöfe für die Approvisionierung. — Weitere Vorschläge.

Die angesehensten wirtschaftlichen Körperschaften Wiens haben sich in der Wiener Bahnhofskommission vereinigt, um alle Wünsche, Forderungen und Beschwerden der wirtschaftlichen Kreise Wiens im Hinblick auf die dringend notwendige, von der Regierung in Aussicht genommene Umgestaltung und Neuanlage der Wiener Bahnhöfe zu sammeln und an maßgebender Stelle sowie in der breiten Öffentlichkeit zu vertreten. Die Kommission hat nunmehr ihre Arbeiten erledigt und in einer ausführlichen Denkschrift das Ergebnis derselben niedergelegt.

Bekanntlich kam die Regierung im Jahre 1912 zu dem Entschlusse, der Wiener Bahnhofstifere ein Ende zu machen. Wie in solchen Fällen üblich, wurde zunächst eine Kommission eingesetzt, und zwar leider ausschließlich aus Beamten. Es war zu begreifen, daß die gewerblichen und kaufmännischen Kreise forderten, bei der Entscheidung so hochwirtschaftlicher Fragen wie es jene sind, welche in ihrem gesamten Umfange die Wiener Bahnhoffrage ausmachen, mit angehört zu werden. Für derlei berechtigete Forderungen war die Zeit im alten Österreich vor dem Kriege offenbar noch nicht reif. Die damalige hohe Regierung verhielt sich damals diesem Ansinnen gegenüber ablehnend. Das Interesse aller gewerblichen und kaufmännischen Kreise Wiens an der Frage war ein derart großes, daß sich sämtliche betroffenen Körperschaften einfach zusammaten und den Verein „Kommunikation“ gründeten, der, unbeirrt durch die inzwischen eingetretenen Kriegsverhältnisse, eifrig die Lösung der brennenden Fragen in Angriff nahm. Die Bestrebungen des Vereines verdienen in erster Linie deshalb volle Anerkennung und Unterstützung, weil es sich nicht um diverse Sonderinteressen handelt, sondern um die Lösung von Fragen, welche das wirtschaftliche Leben Wiens in seiner Gesamtheit betreffen. Bald trat auch ein Umsturz in der Stellungnahme der Regierung ein. Die ursprüngliche Ablehnung machte einer verständigen Zuversicht Platz, ja, das Präsidium des Vereines erhielt sogar die Versicherung, daß die Regierung in der Vorlage von Vorschlägen, in der Bekanntgabe von Beschwerden eine wertvolle Mitarbeit bei der Lösung der Wiener Bahnhoffrage erblicke.

Die aner kennenswerte Arbeit des Vereines, der in Form einer stillen Expertise eine Reihe hervorragender Vertreter der Geschäftswelt, der Technik und der Eisenbahnkunde zur Mitarbeit herangezogen hat, weist heute bereits insofern einen greifbaren Erfolg auf, als feste Richtlinien vorliegen. Gewiß werden noch manche Änderungen, manche Verbesserungsvorschläge entstehen, aber im großen und ganzen hat der Verein gewissermaßen einen Rahmen aufgestellt, innerhalb welchem eine erspriessliche, zielbewusste Arbeit geleistet werden kann. Die Zeitsäke für diesen Rahmen sind derart von allgemeinem Interesse, daß sie in folgendem mitgeteilt seien: Der oberste Grundsatz ist die getrennte Anlage von Personen- und Güterbahnhöfen. Der Plan eines einzigen Zentralbahnhofes wird abgelehnt. Es sollen zwei Personenhauptbahnhöfe errichtet werden, einer für die südlichen und südöstlichen, ein zweiter für die nördlichen und nordöstlichen Verkehrslinien. Der Westbahnhof hätte für den restlichen Fernverkehr mit der Kopfstation Wien zu bleiben. Personenfern- und -nahverkehr müssen, unter gleichzeitiger Ablenkung des letzteren auf die Linien des Stadtbahnnetzes, getrennt werden. Eine möglichst nahe Heranführung der Untergrund- und Stadtbahnen an die

Bahnhöfe ist zu erstreben. Auf den Güterbahnhöfen ist der Durchzugsverkehr vom Ortsverkehr grundsätzlich zu trennen. Der Vorschlag auf Errichtung eines oder zweier Güterzentralbahnhöfe wird abgelehnt, die bestehenden Wiener Bahnhöfe sollen nach Abtrennung des Personenverkehrs als Güter- und Sonder- (Spezial-) Bahnhöfe eingerichtet werden. Eilgut- und Frachtverkehr sollen voneinander getrennt werden. Im Personenverkehr sollen Lokalzüge auf die Linien der Stadtbahn übergeleitet werden. Die Verzehrungssteuerbehandlung soll im Zuge erfolgen. Nach Bereitstellung der Garnituren soll sofort die Bahnsteigeröffnung erfolgen. Reisegepäck soll bis 50 Kilogramm frei sein, aber dafür in den Abteilen keine großen Pakete, Koffer u. dgl. mitgeschleppt werden dürfen. Das wären so die Hauptpunkte. Außerdem sind der Vorschläge eine lange Reihe, welche auf eine Verbesserung, bezw. gründliche Aenderung der hygienischen und sanitären Einrichtungen abzielen, ferner wichtige Forderungen, betreffend die Versorgung der Großstädte, insbesondere der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien.

Im Motivenbericht zu den Richtlinien wird ausführlich der Ausgestaltung der zwei Hauptbahnhöfe gedacht. Als raumsparend und durch die ausländischen Erfahrungen gerechtfertigt wird die Anlage von sogenannten Geschosbahnhöfen gewünscht. Im Hinblick auf den starken Verkehr, der in den beiden Personenhauptbahnhöfen vereinigt sein wird, muß dafür Vorkehrung getroffen werden, den Strom der in Wien ankommenden Reisenden sofort nach dem Verlassen der Züge zu sondern und zu teilen. Am besten nach den Verkehrsmitteln, deren sich die Reisenden nach Verlassen des Bahnhofes zu bedienen wünschen. All dies muß aber so erfolgen, daß die Reisenden gegen alle Wetterunbill geschützt sind und rasch an die Verkehrsmittel herankönnen. Die Ausgestaltung der Hallen und Warterräume muß in zeitgemäßer Weise erfolgen. Die Zustände, die heute in diesem Punkte herrschen, spotten jeder Kritik. Auskunftsstellen, betrieben vom Landesverband für Fremdenverkehr, verdienen besondere Aufmerksamkeit. Bezüglich des Güterverkehrs werden eine Reihe von aner kennenswerten Vorschlägen gemacht. So zum Beispiel werden für Getreide- und Brotfrüchte zwei Gesichtspunkte festgehalten: die Erleichterung der Güterverteilung an die Verbraucher und die Sicherstellung einer ausreichenden Versorgung Wiens. Durch die Errichtung von Sondergüterbahnhöfen soll diesen Gesichtspunkten Rechnung getragen werden, wobei auf die Beschleunigung der Entladung und Herabminderung der Zufuhrzeiten größtes Gewicht gelegt wird. Für Marktwirtschaften, Obst-, Milch- und Fleischzufuhr sind ebenfalls Spezialbahnhöfe vorgesehen unter gleichzeitiger Ausnützung aller technischen, bei verderblichen Waren namentlich der gefriertechnischen Errungenschaften, so daß schon durch die Bewahrung vor dem Verderben Millionenwerte erspart werden können.

27./IV. 1918

22
151

* Ueber die Zukunft der Weltwasserstraßen teilte, wie uns aus München gebrähtet wird, am Donnerstag Zivilingenieur Hallinger, dem die Erschließung der Niederdruck-Wasser-Presse in Bayern zu verdanken ist, in Gegenwart des Königs folgendes mit:

Von Nord- und Westdeutschland wird eine starke Kürzung der bisherigen Führung der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße gefordert und von dieser Kürzung die materielle Unterstützung abhängig gemacht. Damit steht der Anschluß für München noch nicht fest. Er war bisher über Steppberg gedacht. Die Ausnützung der Harwasserkräfte steht bevor. Die Unter-Har ist der A. E. G. überwiesen, die mittlere der Gesellschaft zur wirtschaftlichen Förderung Bayerns. Beide Projekte sind energisch in die Hand genommen und sollen alsbald der Verwirklichung zugeführt werden. Kommt die Linienführung über Steppberg nicht, dann möge München keine Schwierigkeiten machen und dem späteren Anschluß über Augsburg durch Schwaben und über den Neckar zum Rhein mit Württemberg anstreben. Damit wird der kürzeste Weg zum Rhein und über die Har der kürzeste Weg zur Donau und damit zugleich ein Durchgangsweg erreicht. So könnte vor allem eine Verständigung mit Württemberg erzielt werden. Der Weg zum Neckar ist 180 bzw. 200 Km. kürzer als über die Donau bzw. Steppberg zum Rhein. München ist von den 5 deutschen Städten über 1/4 Million Einwohner die einzige ohne Wasserstraßenanschluß. — Gegenwärtig sind in Bayern 1 Million Pferdekkräfte (Niederdruck-Wasser-Presse) für die Großindustrie teilweise im Bau, teilweise angefordert und teilweise zugeklagen. Wenn diese Pferdekkräfte ausgebaut sind, werden sie einen jährlichen Frachtverkehr von rund 3 Millionen Tonnen bringen. Der Ausbau der Wasserkräfte könne aber erst einsetzen, wenn die Hauptwasserstraße und die Anschlußlinien für München festliegen, da bei solchem Riesentapital nicht aufs Umgewisse hin gearbeitet werden kann und darf.

Die Neugestaltung der Wiener Bahnhöfe. Die Wiener industrielle und kommerzielle Bahnhofskommission veranstaltete kürzlich im Gewerbevereinssaale unter dem Vorsitz des Präsidenten Schiel und des Präsidenten des Vereins „Kommunikation“ Friz aus Anlaß der Vollendung ihrer Arbeiten eine Schlußversammlung. Präsident Schiel eröffnete die Versammlung und gedachte des im Vorjahre dahingegangenen Vorsitzenden der Kommission, kais. Rates Scheffl. Nach Erstattung eines Berichtes über die Arbeiten der industriellen und gewerblichen Wiener Bahnhofskommission, die ins Leben gerufen worden war, legte der Vorsitzende die Denkschrift über die Lösung der Wiener Bahnhoffrage vor. Oberbaurat Engelmann gab dazu Erläuterungen. In der Denkschrift, führte er aus, wurden Verkehrsverbesserungen und Richtlinien bei Neuanlagen von Wiener Zentralbahnhöfen dargelegt. Die vorläufigen Verbesserungen umfassen unter anderem die bessere Ausnützung der Stadtbahn durch Ueberleitung möglichst aller in Wien einlaufenden Lokalzüge. Für die Neugestaltung der Wiener Bahnhöfe wurde das Fallenlassen der Idee eines einzigen Zentralbahnhofes übereinstimmend festgestellt. Doktor Pattai begrüßte sodann als Parlamentarier die ersatzversprechende Tätigkeit der Bahnhofskommission; es sei von unschätzbarem Werte, daß für den Frieden schon jetzt vorgearbeitet werde. Die Inangriffnahme der Arbeiten sei zu beschleunigen, da dadurch heimkehrenden Kriegern Arbeitsgelegenheit geschaffen würde. Magistratsrat Dr. Müller hob hervor, daß die Gemeindeverwaltung der Lösung der Bahnhoffrage seit Jahren das größte Interesse zuwende. Präsident Schiel schloß sodann mit einem Appell an die Behörden, sich für die Durchführung der Reformvorschlüge einzusetzen.

• Beschlüsse der Donauregulierungskommission. Kürzlich fand unter dem Voritze des Ministers für öffentliche Arbeiten Ritter von S o m a n n eine Vollversammlung der Donauregulierungskommission statt. Nach dem Vorschlag der Kommission für 1918 ist zur Verbauung zu Lasten des Baufonds eine Summe von mehr als acht Millionen Kronen in Aussicht genommen. Neben den laufenden Erhaltungsarbeiten wird insbesondere der Umbau der Kaiser Franz Josef-Brücke gefördert werden. Vom Fonds der eigenen Einnahmen wird eine Summe von etwas über eine Million zur Herausgabe ins Auge gefaßt, für die Umwandlung des Wiener Donaulanals in einen Handels- und Winterhafen werden Auslagen von etwas über eine Viertelmillion erwachsen. Die Kommission beschloß ferner, der Gemeinde Wien ausgedehnte Fondsgründe im Ausmaß von rund 47.000 Quadratmeter zur Errichtung von Wohnhäusern zur Straßenbahnbedienstete, einer öffentlichen Badeanstalt, einer städtischen Industrieanlage, dann zur teilweise Verlegung der Engerthstraße käuflich zu überlassen.

Die Eisenbahnpolizei am Werke.

Gegen die maßlos überhandnehmenden Güterdiebstähle.

Wie bereits kurz aus ungarischer Quelle mitgeteilt wurde, ist eine Eisenbahnpolizei in Gründung begriffen. Zunächst war die Meldung unklar und erst später erfuhr man, daß es sich um eine Maßnahme gegen das immer mehr überhandnehmende Unwesen der Güterdiebe auf den Bahnen handelt. Der Sekretär im Eisenbahnministerium Dr. Franz Jelinek äußerte sich nun einem Berichterstatter gegenüber zu dieser Frage folgend:

„Wenn in Ungarn von der Organisation einer Eisenbahnpolizei die Rede ist, so kann es sich ebenso wie bei uns nur um eine vom Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem Kriegsministerium bewirkte Bereitstellung von Militärmannschaft handeln. Wir stehen bekanntlich in den letzten Jahren im heftigsten Kampfe mit den überhandnehmenden Eisenbahndieb-

stählen. Die verschiedensten Mittel wurden dagegen angewendet, meist nur mit halbem Erfolg. Man ist daran gegangen, die Güterwagen zu versiegeln, von Polizeienten begleiten zu lassen; aber dies alles erwies sich als ungenügend. Wir haben uns schon in früheren Jahren an das Kriegsministerium mit dem Ersuchen gewendet, für eine reichliche Ueberschussung der Bahnhöfe und Eisenbahnzüge uns Militärmannschaft zur Verfügung zu stellen. In früherer Zeit hat sich das Kriegsministerium auf dieses Ansuchen stets mit dem Hinweis darauf ablehnend verhalten, daß nicht genügend Mannschaft für diese Aufgabe zu Gebote stehe.

Als jedoch das Uebel immer mehr auswuchs und demgemäß auch unser Ersuchen immer dringender wurde — vor einem halben Jahre — hat das Kriegsministerium die grundsätzliche Zusage gegeben, 3000 bis 4000 Mann Wachmannschaft für die österreichischen Bahnhöfe zur Verfügung zu stellen, und diese dienen auch tatsächlich seit einem halben Jahre mit bestem Erfolge dem gedachten Zwecke. Wir verfügen also bereits über eine Eisenbahnpolizei. Diese Mannschaft ist auf den größeren Bahnhöfen untergebracht und arbeitet entweder als selbständige Wache oder als fliegende Patrouillen oder als bewaffnete Begleitung der Züge, welche darauf zu sehen hat, daß im Güterverkehr keine diebischen Eingriffe vorkommen. Das scheinbar große Kontingent von 3000 bis 4000 Mann ist natürlich in Wirklichkeit gegenüber den bedeutenden Anforderungen unseres ausgedehnten Verkehrsnetzes nur gering und sehr der Ergänzung bedürftig. Wir erwarten daher zum weiteren Ausbau dieser wichtigen Sicherheitsorganisation, daß uns das Kriegsministerium in entgegenkommender Weise weitere Mannschaft zuteilen wird. Dahin mag auch die in Budapest dieser Angelegenheit gewidmete Enquete gezielt haben.“

(Die Nobelklasse.) Sage mir, in welcher Klasse du fährst, und ich sage dir, wer du bist. Dieser Zeitsatz hatte einmal seine geradezu eherner Gültigkeit. In der dritten Klasse fuhren jene, die wenig für die Reise bezahlten, in der zweiten solche, die mehr, und in der ersten Klasse diejenigen, die nichts bezahlten. Es hatte sich ein eigener Rhythmus des Reisens entwickelt. Der Passagier dritter Klasse reiste mit kleinen Begleitererscheinungen von Aufregung, er fühlte sich in jeder Station verpflichtet, ein Glas Bier oder wenigstens ein Glas Wasser zu trinken, lief gestikulierend und alle Schaffner mit den unmöglichsten Fragen bestürmend, die Wagen entlang, er wollte, so lange der Zug rollte, möglichst ungesehen bleiben, denn im Coupé war er doch ein Mensch dritter Klasse; hielt aber der Zug in einer Station, dann machte er sich bemerkbar, markierte den Reisenden der höheren Wagenklasse, weil ihn ja doch auf den Bahnsteigen niemand kontrollieren konnte. Der Reisende zweiter Klasse war erklüht. Er genoss die Fahrt, schlürfte Landschaften, postierte Klus-fauteuil, kostete seine grüne Fahrkarte aus und wurde nur erregt, wenn ein Reisender, den er nach dem äußeren Schein auf den braunen Bappendeckel der dritten Klasse-Fahrkarte schaute, sich absichtlich oder irrtümlich in den ledernen Bezirk der zweiten Klasse verirrt. Der Passagier der ersten Klasse endlich reiste blasiert, exterritorial; er reichte seine Fahrpreis-ermäßigung mit Güterlaune und Ergebenheit dem Kondukteur und ließ den Alltag nie an seine Samtholster herankommen: höchstens, daß er einmal ein ganz klein wenig über die Passagiere lächelte, die eine feudale gelbe Fahrkarte erster Klasse, zum vollen Preis erworben, vorzeigten. Diese Eisenbahnkassen sind heute verwirrt, mehr noch, ungewertet. Vor allem, der geborene und prädestinierte Drittklassen-Passagier fühlt sich teils aus Kriegsgewinnerischer Probenlaune, teils aus Angst, in der dritten keinen Platz zu bekommen, verpflichtet, zweiter Klasse zu reisen. Das führt zu einer derartigen Ueberfüllung der zweiten Wagenklasse, daß man beim Kartenkampf an den Schaltern sehr bald nach Eröffnung den Kassier rufen hört: „Zweite Klasse ausverkauft, nur mehr erste und dritte.“ Dieser Augenblick ist psychologisch nicht uninteressant. Es beginnt sofort ein Run auf die Fahrkarten erster Klasse. Alles reist in Samtcoupsés. Nur die wahrhaft Vornehmen, die überlegen Lächelnden, die Geduldigen, vermeiden jedes Gedränge: sie warten auf ihre neue, gleichfalls erklühte Eisenbahnwelt, sie fahren dritter Klasse. Die dritte ist die wahre Nobelklasse der Gegenwart. Sie nimmt die Passagiere zweiter Klasse von ehemals auf und die Zahler der ersten von einst. Die Werte haben sich verschoben. In der zweiten und ersten pfercht sich die Welt des Geldes von einst, in der dritten räfelt sich bequem der Weise der Reiskunst von heute.

Die Beschränkung des Fremdenverkehrs.

N Berlin. Das Kriegsernährungsamt teilt folgendes mit: Die Verordnung soll keineswegs eine grundsätzliche und allgemeine Beschränkung des Fremdenverkehrs herbeiführen, sondern sie soll lediglich den im vorigen Jahre in den Formen des Fremdenverkehrs und auch in seiner örtlichen Regelung vielfach hervorgetretenen Mißbräuchen und Auswüchsen Abhilfe schaffen und Vorsorge treffen, daß die aus volksgesundheitlichen Gründen notwendigen Erholungsmöglichkeiten überall gewahrt bleiben, und daß die beschränkte Versorgung, die der knappe Stand der allgemeinen Ernährungslage dem Reiseverkehr beläßt, in erster Linie denjenigen Personen nutzbar wird, die aus Gesundheitsrücksichten zu einem Aufsuchen von Kurorten, Heilbädern oder Erholungsräumen gezwungen sind. In diesem Sinne wird die Verordnung vom Kriegsernährungsamt gehandhabt werden. Die für ihre landesrechtlichen Ausführungsbestimmungen grundsätzlich vorbehaltene Zustimmung der Reichsinstanz gibt die Gewähr einer einheitlichen Regelung, die den berechtigten Fremdenverkehr gegen jede unangebrachte Behinderung schützt und in seiner Versorgung in den Grenzen des zur Zeit überhaupt Möglichen sicherstellt.

Nachtverkehr auf der Donau.

I Regensburg. Um einen rascheren Dampferverkehr auf der Donau zu ermöglichen, wurde vor einigen Monaten die Möglichkeit geprüft, die Dampfer zu nächtlichen Fahrten mit Scheinwerfern auszustatten. Nach mehreren Versuchen ist es nunmehr dem Dampfer „Eldo“ gelungen, mit drei tiefbeladenen Schleppern mit zusammen 770 Tonnen für Deutschland bestimmten Automobilen, Mais und Stroh eine vollständig gelungene Scheinwerferfahrt Wien—Linz—Passau—Regensburg durchzuführen, wobei die schwierigen Furten nachts mit voller Sicherheit passiert werden konnten. Nach Übernahme von zwei mit deutscher Kohle beladenen, für Rumänien bestimmten Schleppern wurde von Regensburg aus die Talfahrt angetreten. Nach nicht ganz fünftägiger Abwesenheit lief die „Eldo“ wieder Wien an. Die in 80 Stunden von Wien nach Regensburg durchgeführte Vergfahrt, für die normale Zugdampfer unter gleichen nautischen und Neumond-Verhältnissen die doppelte Reisebauer benötigen, beweist, daß Nachtfahrten auf der österreichischen und bayerischen Donau selbst unter schwierigen Verhältnissen mit voller Sicherheit durchführbar sind. Dieser bisher selbst von Fachleuten bezweifelte Erfolg der Scheinwerfernachtsfahrten ist für die ganze Zukunft des Donauverkehrs, insbesondere aber für die demnächst beginnende Versorgung Deutschlands und Oesterreich-Ungarns mit ukrainischem Getreide, von größter Bedeutung. Es ist noch zu bemerken, daß Leuchtfeuer und Leuchtkojen auf dieser Strecke unnötig sind, da die Scheinwerfer in dem Donaustrombett fast dieselbe nautische Orientierung wie das Tageslicht bieten.

Die Einigung zwischen Deutschland und Holland.

Amsterdam, 2. Mai.

„Algemeen Handelsblad“ erfährt von maßgebender Seite folgendes über den Stand der Verhandlungen über das Wirtschaftsabkommen: Wie man weiß, sind, abgesehen von den rein wirtschaftlichen Verhandlungen, verschiedene andere Punkte zur Sprache gelangt, von denen aber nur die Sand- und Kriegsfrage sowie die Benützung der limburgischen Eisenbahn Anlaß zu langdauernden und schwierigen Besprechungen gegeben haben. Am vergangenen Samstag ist man jedoch grundsätzlich zu einer Uebereinstimmung gekommen. Dabei verdient bemerkt zu werden, daß die deutsche Regierung um folgendes ersuchte: 1. Die Durchfuhr von Sand und Kies, soweit sie zur Wiederherstellung und zum Unterhalt der belgischen Wege gebraucht werden, und 2. die Benützung der limburgischen Eisenbahn für alle Durchfuhr mit Ausnahme der von Kriegsmaterial. Es ist vorläufig ebensovornig ein Anlaß zu optimistischer wie zu pessimistischer Beurteilung vorhanden. Baron Severis ist nach dem am Samstag erzielten vorläufigen Ergebnis mit genau umschriebenen Vorschlägen zur Vorbereitung der definitiven Regelung nach Berlin abgereist. Es ist von sehr großer Bedeutung, welchen Standpunkt man in Berlin gegenüber den von den Niederlanden gemachten Vorschlägen über die Mengen von Sand und Kies, die zur Durchfuhr gelangen sollen, sowie über den Umfang des Verkehrs auf der limburgischen Eisenbahn einnehmen wird. Auch ist noch nicht festgestellt, welche Auslegung dem Begriff Kriegsmaterial gegeben wird.

4. IV. 1918

4

159

Die neuen Donau-Akte.

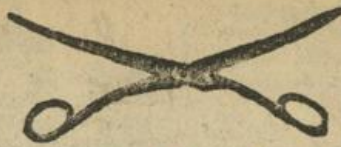
Drahtmeldung der „Vossischen Zeitung“.

* München, 3. Mai.

In der heutigen Nachmittagsitzung der Abgeordnetenkammer erklärte der bayerische Verkehrsminister v. Seidlein: Bei den bisherigen Verhandlungen des Reiches mit Oesterreich-Ungarn wurde unter Mitwirkung bayerischer Vertreter auch über die Donau-Frage verhandelt. Ferner wurden auch bei den Friedensverhandlungen mit Rumänien, ebenfalls unter Mitwirkung bayerischer Regierungsvertreter, die wirtschaftlichen und rechtlichen Verhältnisse auf der Donau besprochen. Nach dem bisherigen Stand der rumänischen Friedensverhandlungen wird den bayerischen Interessen durchaus Rechnung getragen. Im Anschluß an die Abmachungen mit Rumänien finden dann weitere Verhandlungen mit Oesterreich und Ungarn über den Ausbau der oberen Donau und mit allen Uferstaaten über die neue Donau-Akte statt. Als Verhandlungsort ist München in Aussicht genommen. Ueber den Ausbau der Donau unterhalb Regensburgs ist vorerst eine Einigung erzielt worden. Wir streben im Einverständnis mit der Reichsleitung an, daß die noch erforderlichen Verbesserungen der österreichischen und ungarischen Donau so ausgeführt werden, daß die Beendigung der Arbeiten mit dem Ausbau der Donau bis Passau zusammenfällt. Unsere Anregungen sind vom Reiche in dankenswerter Weise als deutsche Sache vertreten und unterstützt worden.

Zum Ausschneiden.

Zum Ausschneiden.



Der neue Eisenbahn-Tarif.

II.

Im Anschluß an unsere unlängst veröffentlichte Zusammenstellung der neuen Reisepreise nach einer Anzahl großer Städte geben wir heute noch eine ähnliche Uebersicht für **deutsche Badeorte**. Es finden sich Orte aus allen Reisegegenden verzeichnet, so daß auch für hier nicht genannte Reiseziele der annähernde Fahrpreis aus dem Vergleich der Reiskosten nach benachbarten Orten entnommen werden kann. Bei Ausführung der Reisen können sich sowohl in den Schnellzugfahrpreisen als auch in den Fahrzeiten unwesentliche Abweichungen ergeben, die auf die während des Krieges häufigen Veränderungen im Fahrplan und auf abweichende Reisewege zurückzuführen sind. Angehängt ist der neue ebenfalls stark erhöhte Gepäcktarif, aus dem mit Hilfe der neben den Orten angegebenen Entfernungen die Gepäckfracht leicht ermittelt werden kann.

km	Von Berlin nach	Vorkauf geltender erhöhter Schnellzugs- Fahrpreis			Personenzug-Fahrpreise								ungefähre Fahrtdauer	
					Neue (ab 1. April)				Bisherige				in Schnell- Zügen	in Person- Zügen
		1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4. Kl.	Stunden	

Seebäder

202	Swinemünde	35.80	21.20	14.60	18.20	11.60	7.50	4.90	15.90	9.50	6.80	4.10	6	6
204	Heringsdorf	36.90	21.90	15.00	18.90	12.00	7.80	5.10	16.20	9.90	6.90	4.20	7	7
210	Misdroy	32.50	19.00	12.90	16.80	10.50	6.20	3.20	17.00	10.30	6.90	4.40	6	8
280	Vingst	46.10	28.30	19.10	25.60	16.00	11.00	7.10	21.20	14.20	9.10	5.90	8	12
276	Sahle	46.70	27.90	18.80	24.90	15.80	10.80	6.70	21.00	13.30	8.50	5.60	6	10
226	Warnemünde	40.10	23.60	16.50	20.60	13.50	8.20	6.10	17.60	11.30	7.50	4.90	5	8
236	Jumme	40.80	23.30	16.50	21.30	13.50	8.80	5.70	18.20	11.50	7.80	4.80	8	8
247	Kolberg	52.70	31.60	21.10	28.60	18.10	11.80	7.70	24.60	15.10	9.90	6.40	7	12
267	Binz	45.40	27.10	18.30	24.10	15.80	9.90	6.50	—	12.90	8.30	5.40	17	17
406	Rostock	76.60	46.00	30.60	42.00	26.60	17.30	11.20	96.30	22.20	14.40	9.40	9	13
510	Wgt.	72.50	46.40	32.10	49.90	33.90	23.30	15.80	42.70	28.10	19.30	12.60	15	15

Mitteldeutschland

215	Stößen	37.70	22.40	15.30	19.40	12.30	8.00	5.20	16.70	10.10	6.70	4.30	5	7
220	Schandau	36.40	22.80	15.60	19.80	12.60	8.20	5.30	17.00	10.30	6.90	4.40	4	8
273	Braunlage	—	27.00	17.90	—	16.60	10.90	—	—	13.40	8.60	—	8	10
224	Thale	38.20	22.70	15.50	20.70	13.10	8.50	5.50	17.70	11.20	7.10	4.60	7	7
246	Harzburg	39.60	23.60	16.10	22.10	14.00	9.10	5.70	18.80	11.90	7.90	4.70	6	8
257	Kautenberg	—	28.10	18.00	—	16.40	10.70	6.90	—	13.80	8.90	5.80	7	10
286	Wittberg	48.20	29.80	19.40	25.80	16.40	10.60	6.90	22.50	13.70	8.90	5.80	8	10
296	Wittenberg	49.50	29.60	19.90	26.80	16.90	11.00	7.10	23.00	14.10	9.10	5.90	8	10
318	Schreibersb.	52.90	31.70	21.20	28.70	18.20	11.90	7.70	24.00	15.20	9.80	6.40	14	16
383	Salzbrunn	53.60	32.00	22.00	30.00	19.00	12.40	8.00	25.90	15.80	10.20	6.70	10	12
319	Ardenholz	52.50	31.40	21.10	28.50	18.20	11.90	7.70	24.50	15.20	9.90	6.40	8	12
328	Stenach	54.50	32.60	21.70	29.60	18.70	12.20	7.90	25.40	15.60	10.10	6.60	7	11
321	Stenach	—	30.20	20.30	—	18.30	11.90	7.80	—	15.0	9.90	6.50	9	12
354	Salzungen	56.60	34.10	22.60	31.90	20.20	13.10	8.50	27.20	16.30	11.10	7.10	8	11
332	Thymont	54.80	32.30	22.00	29.90	19.00	12.30	7.90	25.70	15.80	10.20	6.60	8	11
383	Stiller	53.60	32.10	21.50	29.10	18.50	12.00	7.80	25.10	15.40	9.90	6.50	10	13
425	Stillingen	70.70	42.40	28.30	38.40	24.30	15.80	10.30	32.20	20.00	13.20	8.60	14	14
451	Sanditz	65.60	39.70	26.40	40.60	25.60	16.70	10.90	35.20	21.50	14.00	9.10	12	15
452	Reinert	65.70	39.70	26.50	40.70	25.80	16.80	10.90	35.30	21.60	14.00	9.10	10	15

West- und Süddeutschland.

555	Soden (Zemrus)	88.80	53.50	35.40	50.60	31.70	20.60	13.40	42.50	26.20	17.10	11.10	12	19
599	Embs	90.50	54.70	36.20	54.00	34.20	22.20	14.40	47.40	28.20	18.40	12.40	13	24
621	Kreuznach	99.30	59.90	39.40	55.90	35.40	23.00	15.00	49.90	29.20	19.10	12.50	13	24
689	Waldab	102.10	65.90	43.10	62.10	39.20	25.50	16.50	54.00	33.20	21.60	14.00	16	27
695	Waldberg	100.00	60.30	39.70	56.30	35.70	23.20	15.30	49.50	29.70	19.50	12.80	12	21
815	Wieschenhall	127.00	78.80	50.20	73.40	43.50	30.20	19.60	65.10	39.60	25.10	16.00	19	44
807	Lindau	126.70	78.70	50.00	72.70	43.00	29.90	19.40	64.50	39.20	24.90	16.20	16	48
759	Garmisch-P.	113.70	68.90	45.20	68.40	43.50	28.10	18.30	61.40	36.10	23.50	15.30	20	41
843	Verchiesgaden	129.50	78.50	51.20	75.90	45.10	31.40	20.30	67.80	39.90	26.0	17.00	20	45

Tarif für die Beförderung des Reisegepäcks.

Ermäßigte Beförderungssätze bei Vorweisen von 2 und mehr Fahrkarten sind im neuen Gepäcktarif nicht vorgesehen.

Entfernung in km	Neuer Gepäcktarif										Alter Gepäcktarif							
	Gewichtsstufen in kg										1-25 kg				26-50 kg			
											1-25 kg	26-35 kg	36-50 kg	51-75 kg	76-100 kg	101-150 kg	151-200 kg	201-250 kg

Beispiel: 10 kg auf 1 km, dann 50 kg auf 100 km Entfernung 270 Pf.

8.7.1918

161

[Die Gemeinde Wien für den Bau der Wasserstraßen.] Der Bürgermeister hat kürzlich in der Frage der Wasserstraßen ein Schreiben an den Ministerpräsidenten gerichtet, in dem ausgeführt wird: Mit Recht muß es jeden Oesterreicher erfüllen, wenn er ermägt, in welcher großartigsten und entschiedener Weise der Ausbau des Wasserstraßennetzes in Deutschland gefördert wird und welche Absichten in Ungarn verfolgt werden. Es ist hoch an der Zeit, auch an die Herstellung des Donau-Oberdanubies mit den Verbindungen zur Weichsel, Oder und Elbe zu schreiten. Das Bögm der österreichischen Regierung hat inzwischen in den beteiligten Kreisen Deutschlands einen neuen Plan erweilt, der geeignet ist, eine Schädigung der österreichischen Interessen zu bewirken. Zeitungs- nachrichten zufolge wird die Herstellung eines Großschiffahrtsweges von Riga nach Odessa durch Verbindung der Duna mit dem Dnjepr geplant und soll das hierzu erforderliche Kapital von 2 Milliarden Mark von deutscher Seite bereits sichergestellt sein. Durch einen solchen Schiffahrtsweg würde Oesterreich von dem wichtigen, über die Ostsee kommenden Verkehr nach Südrußland vollständig ausgehalten werden und es würde auch in der Beschaffung vieler für seine Ernährung wichtiger Artikel (Getreide, Vieh usw.) geschädigt werden. Das Schreiben schließt mit der dringenden Bitte, die österreichische Regierung wolle endlich einmal ihre Stellung zu diesen so wichtigen Fragen öffentlich bekanntgeben und sohin mit der größten Beschleunigung den Bau des Donau-Oberdanubies entsprechend dem Ge-
setze vom Jahre 1901 durchführen.

Der Flugverkehr Wien-Kiew.**Einstellung in der nächsten Zeit.**

Aus B u d a p e s t, 7. d., telegraphiert man uns: „Az Ujsag“ meldet, daß der Flugverkehr zwischen Kiew und Wien innerhalb kurzer Zeit eingestellt wird, da wegen des wechselnden Wetters der Zeitpunkt der Abfahrt und Ankunft unsicher geworden ist. Auch die Bahnverbindung ist inzwischen so weit fortgeschritten, daß der Weg nach Kiew in 42 Stunden zurückgelegt werden kann. Auch haben die Flugzeuge zu viel Benzin aufgebraucht.

Volkswirtschaft.**Die Wasserstraßenfrage.**

Ein Mahnruf des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner.

Bürgermeister Dr. Weiskirchner hat ein Schreiben an den Ministerpräsidenten gerichtet, worin darauf verwiesen wird, daß trotz aller Bemühungen von verschiedenen Seiten die Lösung der österreichischen Wasserstraßenfrage noch nicht weiter gediehen sei; es erfolge nicht einmal eine Mitteilung, welchen Standpunkt die Regierung einnimmt. Mit Recht müsse es jeden Österreicher erfüllen, wenn er erwägt, in welcher großzügiger und entschiedener Weise der Ausbau des Wasserstraßennetzes in Deutschland gefördert wird und welche Absichten in Ungarn verfolgt werden. Bayern hat beschlossen, die Großschiffahrtsverbindung vom Rhein zur Donau herzustellen, die Projektarbeiten sind dem Vernehmen nach schon sehr weit gediehen; dem Projekte wird auch die Ausführung des Kanals ohne Verzug folgen. Es ist hoch an der Zeit, auch an die Herstellung des Donau-Oder-Kanals mit den Verbindungen zur Weichsel, Oder und Elbe zu schreiten. Die ehestige, die sofortige Herstellung des Donau-Oder-Kanals mit den erwähnten Anschlüssen ist geradezu eine Lebensfrage für die österreichische Volkswirtschaft.

Das Zögern der österreichischen Regierung hat inzwischen in den beteiligten Kreisen Deutschlands einen neuen Plan erweckt. Zeitungsnachrichten zufolge wird die Herstellung eines Großschiffahrtsweges von Riga nach Odessa durch Verbindung der Düna mit dem Dnjepr geplant, und das hierzu erforderliche Kapital von zwei Milliarden Mark soll von deutscher Seite bereits sichergestellt sein. Durch einen solchen Schiffahrtsweg würde Österreich von dem wichtigen, über die Ostsee kommenden Verkehr nach Südrussland vollständig ausgeschlossen werden und es würde auch in der Beschaffung vieler, für seine Ernährung wichtiger Artikel (Getreide, Vieh usw.) geschädigt werden.

In der Denkschrift des Bürgermeisters wird die dringende Bitte ausgesprochen, die österreichische Regierung wolle endlich einmal ihre Stellung zu diesen so wichtigen Fragen öffentlich bekanntgeben und sohin mit der größten Beschleunigung den Bau des Donau-Oder-Kanals entsprechend dem Gesetze vom Jahre 1901 durchführen.

* * *

Schiffbarmachung des Wiener-Neustädter Kanals.

Die Aspaugbahn, die Eigentümerin des Wiener-Neustädter Kanals, beabsichtigt, den Kanal für den Frachtenverkehr besser auszunutzen. Es stehen gegenwärtig mehrere Projekte in Beratung, die auf eine Wiederbelebung der Frachtenschiffahrt auf dem Kanal abzielen, mit dem mehrere neue Bahnlinien in Verbindung gebracht werden sollen. Bekanntlich sind in den letzten Jahren längs des Kanals und in seiner Nähe viele Industrie-Etablissements entstanden, für die große Kohlen- oder Ziegeltransporte in Frage kommen. Diese Artikel, die bisher mit der Bahn transportiert wurden, sollen in großen Schienen direkt zu den am Kanal liegenden Industriewerken befördert werden.

Die Projekte der neuerlichen Schiffbarmachung des Kanals erscheinen nicht nur im Hinblick auf die notwendige Verbilligung der Industrie-frachten,

sondern auch seit der Uebernahme des Billingsdorfer Kohlenbergwerks durch die Gemeinde Wien und der Erbauung der Elektrizitätsüberlandszentrale in Ebenfurt in mehrfache Hinsicht dringlich.

Transporteinnahmen der Staatsbahnen.

Die vorläufig ermittelten Transporteinnahmen der österreichischen Staatsbahnen betrugen im Monat März 1918 100,689.200 Kronen (+ 15,153.462 Kronen), und zwar enthielten auf den Personen- und Gepäckverkehr 30,712.800 Kronen (+ 6,564.701 Kronen) und auf den Güterverkehr 69,976.400 Kronen (+ 8,588.761 Kronen).

Aus der endgültigen Abrechnung für Dezember 1917 ergab sich eine Plusrichtigstellung von 2,079.730 Kronen. Vom 1. Juli 1917 bis Ende März 1918 wurden an Einnahmen erzielt: im Personen- und Gepäckverkehr 270,250.377 Kronen (+ 76,161.358 Kronen) und im Güterverkehr 534,639.728 Kronen (+ 45,238.026 Kronen), zusammen 804,890.105 Kronen (+ 121,399.384 Kronen).

Die Einnahmen der Wiener Stadtbahn haben in der Berichtsperiode 3,903.158 Kronen (+ 961.885 Kronen) betragen.

Der Ertrag der Verkehrssteuern für den Monat März 1918 stellt sich rücksichtlich der österreichischen Staatsbahnen nach der vorläufigen Ermittlung im Personen- und Gepäckverkehr auf 5.25 Millionen Kronen und im Güterverkehr auf 10 Millionen Kronen, im ganzen auf 15.25 Millionen Kronen. Für die Monate Juli 1917 bis Ende März 1918 betragen diese Steuern im Personen- und Gepäckverkehr beiläufig 49.38 Millionen Kronen und im Güterverkehr 75.82 Millionen Kronen, insgesamt daher 125.20 Millionen Kronen.

Städtische Chronik. Die Wasserstraßenfrage.

Gelegentlich einer Anfrage im Gemeinderate hat der Bürgermeister zugesagt, neuerlich die Regierung um die Befestigung ihrer Anschauungen zur österreichischen Wasserstraßenfrage, insbesondere zur Durchführung des Donau-Ober-Kanals, zu ersuchen. Der Bürgermeister hat nun ein Schreiben an den Ministerpräsidenten gerichtet, in dem ausgeführt wird:

Die mächtige Bewegung, die der Krieg in der Wasserstraßenfrage ausgelöst hat, scheint bei der österreichischen Regierung leider ohne jede Wirkung geblieben zu sein. Die Gemeinde Wien hat sich im Laufe der letzten Jahre schon wiederholt erlaubt, die Regierung auf die Wichtigkeit und ganz besondere Dringlichkeit dieser Frage aufmerksam zu machen. Allein es erfolgt nicht einmal eine Mitteilung, welchen Standpunkt die Regierung einnimmt. Mit Reiz muß es jeden Österreicher erfüllen, wenn er erwägt, in welcher großzügiger und entschiedener Weise der Ausbau des Wasserstraßennetzes in Deutschland gefördert wird und welche Absichten in Ungarn verfolgt werden. Im März vorigen Jahres hat Bayern beschlossen, die Großschiffahrtsverbindung vom Rhein zur Donau herzustellen, die Projektarbeiten wurden sofort in Angriff genommen und sind dem Vernehmen nach schon sehr weit gediehen; es ist nicht daran zu zweifeln (?), daß dem Projekte nach seiner Fertigstellung auch die Ausführung des Kanals ohne Verzug folgen wird. (Wer verbürgt das? — Red.) Es ist hoch an der Zeit, auch an die Herstellung des Donau-Ober-Kanals mit den Verbindungen zur Weichsel, Oder und Elbe zu schreiten. (Die günstigste Zeit ist leider versäumt worden, nämlich die Zeit, da der Handelsminister Dr. Weiskirchner hieß. — Red.) Das Zögern der österreichischen Regierung hat inzwischen in den beteiligten Kreisen Deutschlands einen neuen Plan erweckt (?), der geeignet ist, eine Schädigung der österreichischen Interessen zu bewirken. Zeitungsnachrichten zufolge wird die Herstellung eines Großschiffahrtsweges von Riga nach Odessa durch Verbindung der Düna mit dem Dnjepr geplant und soll das hierzu erforderliche Kapital von zwei Milliarden Mark von deutscher Seite bereits sichergestellt sein. Durch einen solchen Schifffahrtsweg würde Österreich von dem wichtigen, über die Ostsee kommenden Verkehr nach Südrussland vollständig ausgeschaltet werden und es würde auch in der Beschaffung vieler für seine Ernährung wichtiger Artikel (Getreide, Vieh usw.) geschädigt werden.

Zur Wahrung der österreichischen, wie besonders der Wiener Interessen wird in der Denkschrift die „dringende Bitte“ ausgesprochen, die österreichische Regierung wolle endlich einmal ihre Stellung zu diesen so wichtigen Fragen öffentlich bekanntgeben und sohin mit der größten Beschleunigung den Bau des Donau-Ober-Kanals entsprechend dem Gesetze vom Jahre 1901 durchführen.“

8./V. 1918.

Abb

* Die Donau als Transportstraße. Die Versuche, die gesamte Donau Tag und Nacht zu befahren, d. h. den Verkehrsbetrieb von 12 auf 24 Stunden auszuweiten — die „T. R.“ hat wiederholt über diese Versuche berichtet —, sind vorläufig als abgeschlossen zu betrachten. Der Leiter der Nachtfahrten, Korvettenkapitän Doebrantes, der k. u. k. Zentraltransportleitung-Wien, hat, wie unser Münchener Vertreter erfährt, eine Denkschrift ausgearbeitet, in der die Ergebnisse des Ausbaus des Donauverkehrs niedergelegt sind. Seine Ausführungen zeigen, daß durch die Nachtfahrten mit Scheinwerfern der Donauverkehr um fast das Fünffache (222 v. H.) gestiegen ist, und daß die ersten sechs Monate, von Oktober 1917 bis April 1918, nach Abzug aller Unkosten einen Nettogewinn von 6,7 Mill. Kr. gebracht haben. Das sind so gewaltige Erfolge, daß damit die Bedeutung der Donau als Transportstraße um fast das Fünffache gestiegen ist. Gleichzeitig ist der Beweis erbracht, daß die verwendeten Scheinwerfer in jedem engen Strombett Verwertung finden können, und Leuchtfeuer und -bojen entbehrlich geworden sind. Wenn man bedenkt, so schließt die Denkschrift, daß es sich bei den bisherigen Versuchen nur um ein Lasten handelte, und daß die Erfahrungen noch mangeln, so ist tatsächlich der Beweis erbracht, daß die Wettbewerbsfähigkeit des Donauweges gegenüber dem Seeweg als gesichert bezeichnet werden kann.

Wiener Bahnhofsmisstände.

Die Zustände in und vor den Wiener Bahnhöfen bilden wohl eines der peinlichsten Kapitel der gegenwärtig so empfindlich in Erscheinung tretenden Verkehrsmisere. Während nun aber die Erschwerung des Bahnverkehrs im allgemeinen eine durchaus natürliche Zeitercheinung ist, unter der nicht nur Oesterreich allein, sondern jeder kriegsführende Staat zu leiden hat, eine Erscheinung, mit der man sich resigniert abfinden muß, wäre es andererseits gar nicht schwer, die vier größten Katastrophen des Wiener Bahnhoflebens auf ein erträgliches Mindestmaß zu reduzieren. Sonderbarerweise hat sich bisher die Tagespresse durchaus nicht nach Gebühr mit diesen Uebelständen beschäftigt, obwohl deren sachliche Erörterung nichts mit unfruchtbarer Nörgerei zu schaffen hat, sondern nur eine verlässliche Wahrnehmung öffentlicher Interessen darstellen würde.

Was zunächst in der Gegend der Wiener Bahnhöfe unangenehm auffällt, ist die Unreinlichkeit. In den Ankunfts- und Abfahrtsstellen selbst mag sie, wenn schon keine Entschuldigung, so doch eine Erklärung finden: Die ungeheure Frequenz von Soldaten, die entweder von der Front kommen oder hier aus den äußersten Teilen der Provinz eintreffen, das unausgesehete Kommen und Gehen Tausender von Personen, die mit allerhand defektem Handgepäck beladen sind, bringt es mit sich, daß Treppen, Wände und Steinfliesen mit Schmutz überzogen und die Luft mit dicken Staubschwaden erfüllt wird. Was geschieht aber nun? Statt ununterbrochen eine entsprechende große Abteilung von Scheuerfrauen unter reichlichster Verwendung von Wasser mit steten Reinigungsarbeiten zu beschäftigen, statt Türen und Fenster in allen Bahnhofgebäuden angelehnt offen zu halten, damit Luft und Sonne in diese düster-kühlen Hallen Zutritt finden, werden sofort nach Abgang des letzten Zuges alle Tore hermetisch geschlossen und erst am nächsten Morgen kurz vor Abfahrt des ersten Zuges wieder geöffnet.

Hieraus entwickelt sich der zweite Uebelstand. Wer gezwungen ist, spät abends oder am Morgen die Straßen vor dem Nordbahnhof, Ostbahnhof, Nordwest- oder Franz Josef-Bahnhof zu passieren, wird mit Entsetzen beobachten können, daß hier rings um den Bahnhof Hunderte von Menschen im freien Lumbieren, allerhand armes Volk, das teils kein Obdach finden konnte, teils keine Unterkunft bezahlen wollte. Diese Menschen, zumeist Frauen und Kinder, lagern unter den unsauberen Toreingängen oder auf den schmutzstarrenden Treppen und Gehsteigen. Mit jedem Atemzug bumpen sie den Staub, der beim leisesten Rütteln in ganzen Wolken über das Pflaster wirbelt, in ihre Lungen, nehmen gleichzeitig aber auch die Keime zur Tuberkulose in sich auf, die man derzeit eifriger denn je am grünen Tisch mit Theorien und schönen Worten bekämpft. Die möglichst häufigen Säuberungen der Gänge oder Hallen sowie die stete Offenhaltung aller Bahnhofszugänge, Wartezimmer und Abfahrtsräume wäre doch leicht zu bewerkstelligen und würde unabwehrbare hygienische Notstände beseitigen.

Der dritte Uebelstand ist der völlige Mangel eines geordneten Zu- und Abfuhrdienstes und eines geregelten Gepäcktransportes. Nur wer selbst die Bahn benutzen muß, weiß es, welche Kämpfe der Reisende durchzuführen hat, um einen Träger oder Wagen zu erhalten. Täglich spielen sich die äraerlichsten Szenen ab, und in vorgerückter Nachtstunde, sobald der allgemeine

Straßenbahnverkehr ruht, ist man der unverschämtesten Uebervorteilung durch die Aufseher der Lohnfuhrwerke ausgesetzt, die selbst für eine Fahrt von wenigen Minuten Beträge von zwanzig Kronen, wenn nicht mehr, dem rat- und hilflosen Reisenden erpressen. Kann schon die Zahl der Wagen wegen des Pferdemangels nicht vermehrt werden, dann sollte doch wenigstens schärfste Polizeikontrolle für eine systematische Zuweisung des gesamten verfügbaren Fuhrwerkes zu den Nachzüglern sorgen, und eine ebenso scharfe Kontrolle sollte die Einhaltung der Taxen herbeiführen.

Der ärgerlichste Mifftand im Bereiche des Wiener Bahnverkehrs ist aber die völlige Desorientierung des Publikums über den jeweiligen Stand der Ankunfts- und Abfahrtszeiten. Woche für Woche kommt es vor, daß ganze Zugpaare, zuweilen wichtige Fernzüge, zeitweilig verlegt oder ganz aufgegeben werden. Die plötzlichen Aenderungen sind im Kriege mit seinen militärischen Transporterfordernissen unermesslich. Nimmt aber der Geschäftsreisende, der ja schließlich auch einen wichtigen Faktor des gegenwärtig fieberhaft arbeitenden wirtschaftlichen Lebens bildet, das jüngste Eisenbahnkursbuch zur Hand, dann kann er darauf schwören, daß jene Ankunfts- und Abfahrtszeiten, die er dort findet, gerade jetzt irgendeine Aenderung erfahren haben. Die gelegentliche Publikation der Aenderungen unterbleibt überhaupt oder sie erfolgt in einer unverständigen Notiz in der Tagespresse, wo sie eine Stunde später schon vergessen wird. Ein regelmäßiger ständiger Ausweis über unseren Gesamtfahrplan und seine Abweichungen existiert nicht, telephonische Ankünfte sind nur äußerst schwer zu erhalten, in Bahnhöfen selbst jedoch sind die Fahrpläne und deren Korrekturen so unübersichtlich, daß sie dem praktischen Gebrauch nicht genügen. Der Reisende eilt zur Bahn. Er opfert schweres Geld für das Fuhrwerk, und schließlich muß er erfahren, daß sein Zug aufgegeben oder verlegt ist. Die Öffentlichkeit braucht eine regelmäßige Publikation der bestehenden Ankunfts- und Abfahrtszeiten.

Keine Pfingstausflugsfahrten.**Einstellung des Kartenvorverkaufes vom
17. bis 21. Mai.**

Die Verkehrsschwierigkeiten auf den Eisenbahnen halten, wie von zuständiger Seite mitgeteilt wird, an. Deshalb kann auch in den Pfingstferientagen keinerlei Besserung der Reismöglichkeiten eintreten, um so weniger, als vor allem die Anforderungen des Militärurlaubsverkehrs zu bewältigen sind. Für Ausflügler wird daher in den Zügen nur sehr wenig oder gar kein Platz übrigbleiben. Zweck Drosselung des Ausflugsverkehrs ist denn auch schon die Einstellung des Kartenvorverkaufes in den Wiener Reisebureaus für die Zeit vom 17. bis 21. Mai angeordnet worden. Die Aussichten für Pfingsten sind also die denkbar schlechtesten, und man wird gut daran tun, sich für diesmal mit dem Verzicht auf alle Reisepläne abzufinden.

Ämtlich wird ferner verlautbart: Für Eisenbahnfahrten werden in der Zeit vom 17. d. bis einschließlich 21. d. Fahrkarten nur am Tage des Zugabganges bei den Personenkassen der Wiener Bahnhöfe an Reisende verabfolgt werden. Vom 21. d. an sind Fahrkarten für Reisen, die an einem der beiden folgenden Tage angetreten werden, im Vorverkauf wieder erhältlich. Bei Ausgabe von Balkanzugsfahrkarten und von Fahrkarten für Schlafwagenreisende tritt keine Aenderung ein.

Der Reiseverkehr zu Pfingsten.

Wien, 11. Mai.

Wie von unterrichteter Seite mitgeteilt wird, halten die Verkehrsbehörden auf den Eisenbahnen an. Deshalb kann auch in den Pfingstfeiertagen keinerlei Besserung der Reisemöglichkeiten eintreten, um so weniger, als vor allem die Anforderungen des Militärverkehrs zu bewältigen sind. Für Ausflügler wird daher in den Zügen nur sehr wenig oder gar kein Platz übrig bleiben. Zweck Drosselung des Ausflugsverkehrs ist beim auch schon die Einstellung des Kartens-

vorverkaufes in den Wiener Reisebüros für die Zeit vom 17. bis 21. Mai angeordnet worden. Die Ausflüge zu Pfingsttagen sind also die denkbar schlechtesten, und man wird gut daran tun, sich für diesmal mit dem Verzicht auf alle Reisepläne abzufinden.

Eine bahnbrechende Umwälzung im Donaubetrieb.

Die Sperrung der Meere durch die Entente hat die Mittelmächte in stärkerem Maße als je auf jene natürliche Wasserstraße zurückverwiesen, der im Frieden größtenteils der billigere und raschere Seeweg vorgezogen wurde: auf die Donau. Der heute verfügbare Schiffsraum von 110 Schleppdampfern, 20 Lokalbügeln und 650 Schleppflößen zu insgesamt 450.000 Tonnen Ladekapazität würde ausreichen, um von Giurgiu drei Millionen Tonnen nach Südungarn oder aber je 750.000 Tonnen bis Wien und bis Regensburg zu befördern. In der Praxis konnte jedoch bisher nur ein kleiner Bruchteil der Ladungen bis Budapest und Wien, ein noch kleinerer bis Passau und Regensburg

geschleppt werden. Nun hat sich die k. u. k. Zentraltransportleitung in Verbindung mit den beteiligten Schiffsahrtgesellschaften, wie Ungarischer See- und Flußschiffsahrtgesellschaft, Oesterreichischer Donaudampfschiffsahrtgesellschaft, Bayerischer Lloyd und anderen, durch Einführung des regelmäßigen Nachtverkehrs im Donauschleppdienst mit einem Schlag die Möglichkeit geschaffen, diese Leistung zu verdoppeln.

Galt im Frieden der Schleppernachtdienst für wenig ratsam und teilweise unmöglich, so hat das eiserne Muß des Krieges auch in dieser Auffassung zu einer Wandlung geführt. In achtmonatigen Versuchen, die nunmehr abgeschlossen sind, wurde für die ganze schiffbare Donau von Sulina bis Regensburg der Nachweis erbracht, daß bei verlässlicher Nachtbezeichnung der schwierigeren Fahrstrecken eine Nachtbefahrung auch mit beladenen Schleppern möglich ist. Auf Einladung der Zentraltransportleitung hat ein Vertreter der „Zeit“ an einer solchen nächtlichen Schleppfahrt teilgenommen. Trotz dießigen Wetters und Regens wurde die schwierige, vielfach gekrümmte Fahrstrecke Wien—Stein von unserem Dampfer mit zwei mäßig beladenen Rähnen im Schlepp ohne Aufenthalt und Anstand in normaler Fahrt zurückgelegt, wobei zwei mittschiffs außenbord angebrachte Alarmscheinwerfer dem Steuermann die nötige Uferorientierung gewährten.

Ernstere Unfälle, die unmittelbar auf den Nachtdienst zurückzuführen wären, haben sich während der Versuchszeit überhaupt nicht ereignet; ein unüberwindliches Hindernis bilden nur die starken Winternebel. Die von der rumänischen Schiffsahrtbehörde eingestellte Regenbezeichnung der rumänisch-bulgarischen Fahrstrecke hat vorläufig die k. u. k. Zentraltransportleitung übernommen. Im Nachhinein hofft man, den Frachtenverkehr auf der Donau bei vollaussgenütztem Tag- und Nachtdienst bis zu sieben Millionen Tonnen im Jahr steigern zu können. Schon jetzt ist eine Steigerung auf mehr als das Doppelte erfolgt, womit zugleich eine entsprechende Entlastung des Bahnverkehrs verbunden ist. Bei der eminenten Bedeutung, die die Donaustraße für den Lebensmittelnachschub nach Oesterreich-Ungarn und Deutschland hat, muß der geglückte Versuch zur Einführung des regelmäßigen Nachtdienstes im Schlepptransport als bahnbrechend bezeichnet werden.

Der Transportverkehr mit der Ukraine und Rumänien.

Besichtigung der Grenzstationen durch den Eisenbahnminister.

Czernowitz, 11. Mai. Eisenbahnminister Freiherr v. Banhaus ist auf seiner Reise an die ukrainische Grenze nach kurzem Aufenthalt in Stanislaw Freitag hier angekommen und hat sich mit den Spitzen der staatlichen und Selbstverwaltungsbehörden bezüglich der die Lebensmitteleinfuhr und den Warenverkehr mit der Ukraine und Rumänien betreffenden Fragen eingehend ausgesprochen. Noch am Vormittag wurden die Arbeiten zur Wiederherstellung des stark beschädigten Stationsgebäudes in Czernowitz, nachmittags die Grenzstationen Oesterreichisch- und Russisch-Nowosieliza besichtigt. Die Instandsetzung der ersteren Station, die gänzlich zerstört war, ist bereits so weit vorgeschritten, daß die Umladung von täglich zweihundert Wagen Lebendvieh möglich ist. Auch ist eine Umschüttungsanlage für 300 Wagen geplant. In der gut erhaltenen Station Russisch-Nowosieliza können derzeit 150 Wagen Güter umgeladen werden. Der Ausbau dieser Anlage bis zur Leistungsfähigkeit von täglich 300 Wagen ist im Zuge.

13./V. 1918

(Erhöhung der Personalfahrtpreise auf den niederösterreichischen Landesbahnen.) Mit 15. d. tritt auf sämtlichen Linien der niederösterreichischen Landesbahnen eine Erhöhung der Personalfahrtpreise ein. Die neuen Preise sind aus den Fahrpreistabellen, welche in den Stationen bei den Kassenschaltern ausgehängt sind, ersichtlich. Die Reisenden werden auf diese Tabellen sowie auf die ebenfalls bei den Schaltern und außerdem in den Waggons affichierten Kundmachungen über die erfolgte Fahrpreiserhöhung besonders aufmerksam gemacht. Die in den Lokalpersonentaxen der niederösterreichischen Landesbahnen für Arbeiter und Schuler enthaltenen Fahrpreisermäßigungen aus öffentlichen Rücksichten wurden nicht erhöht; ebenso bleiben die Preise der Streckenkarten unverändert.

Der Reiseverkehr nach der Ukraine.

Zugsverbindungen Wien-Kiew und Wien-Odessa.

Zur Herstellung eines geeigneten Zugverkehrs mit der Ukraine wurden kürzlich die folgenden neuen Reiseverbindungen geschaffen:

Wien-Kiew (über Brody): Wien-Nordbahnhof ab 8 Uhr 30 Min. abends, Lemberg an 2 Uhr, ab 3 Uhr 25 Min. nachmittags, Brody an 7 Uhr, ab 8 Uhr abends, Kiew an 10 Uhr 25 Min. vormittags (Reisedauer 37 Stunden 55 Min.); zurück Kiew ab 2 Uhr 30 Min. nachmittags, Brody an 7 Uhr, ab 8 Uhr 3 Min. früh, Lemberg an 12 Uhr 50 Min., ab 2 Uhr 30 Min. nachmittags, Wien-Nordbahnhof an 7 Uhr 48 Min. früh (Reisedauer 41 Stunden 18 Min.).

Wien-Odessa (über Podwoloczyska): Wien-Nordbahnhof ab 8 Uhr 30 Min. abends, Lemberg an 2 Uhr, ab 3 Uhr 25 Min. nachmittags, Podwoloczyska an 11 Uhr 33 Min., ab 1 Uhr 30 Min. nachts, Zmerinka an 7 Uhr 30 Min., ab 8 Uhr 30 Min. früh, Odessa an 6 Uhr 30 Min. abends (Reisedauer 46 Stunden); zurück Odessa ab 1 Uhr 30 Min. nachmittags, Zmerinka an 9 Uhr 30 Min., ab 10 Uhr abends, Podwoloczyska an 2 Uhr 5 Min., ab 4 Uhr 27 Min. früh, Lemberg an 12 Uhr 50 Min., ab 2 Uhr 30 Min. nachmittags, Wien-Nordbahnhof an 7 Uhr 48 Min. früh (Reisedauer 42 Stunden 18 Min.).

15./v. 1918

174

„Der erschwerte Sonntagsausflug.“

Mitteilungen aus Eisenbahnsachkreisen.

Zu dem unter diesem Titel in unserem Blatte erschienenen Aufsatz wird uns von sachmännischer Seite mitgeteilt:

Der Wunsch nach einer Vermehrung der Lokalzüge in die Umgebung Wiens ist sicherlich gerade in der jetzigen Zeit begreiflich, leider aber nicht so einfach zu befriedigen. Unter den gegebenen Verhältnissen muß die größte Ausnützung der zur Verfügung stehenden Lokomotiven angestrebt werden, da nur auf diesem Wege das Auslangen mit den vorhandenen Betriebsmitteln, vor allem aber mit den Lokomotiven gefunden werden kann. Wenn nun auch unter diesem Gesichtspunkte der Lokalverkehr ebenso wie der Fernverkehrsverkehr eingeschränkt werden mußte, ist doch dessen Gesamtumfang keinesfalls zu unterschätzen. Es verkehren nämlich gegenwärtig noch immer von und nach den Wiener Bahnhöfen (ohne Aspernbahn) täglich 116 Lokalzüge mit einer Gesamtleistung von rund 3850 Zugkilometern.

Mit diesen Zügen können demnach täglich in beiden Fahrtrichtungen etwa 60.000 bis 70.000 Personen und bei äußerster Ausnützung der Züge — wie dies an Sonn- und Feiertagen der Fall ist — 90.000 bis 100.000 Personen befördert werden.

Von dieser Leistung entfallen auf die Westbahn rund 20, auf die Kaiser-Franz-Josef-Bahn 12 und auf

die Südbahn 38 bis 39 vom Hundert, der Rest auf die Nordwest- und die Nordbahn. Auf die besuchtesten Ausflugsbahnen entfällt somit eine Frequenzleistung von zirka 76.000 Personen, die unter den heutigen Verhältnissen immerhin nicht unbeträchtlich ist. Der Verkehr dieser Lokalzüge erfordert insgesamt 54 Lokomotiven, die dadurch voll ausgenützt sind, so daß jede Zugvermehrung nur durch Indienststellung weiterer Lokomotiven erreicht werden könnte. Würde man die derzeitige Lokozugsleistung um nur ein Viertel erhöhen, so würde dies einen Mehrbedarf von mindestens elf Lokomotiven ergeben, mit denen täglich vier Kohlen- oder Approvisionierungszüge in der Strecke Mährisch-Ostrau—Wien (zirka 270 Kilometer) befördert werden könnten. Der Verzicht auf solche Leistungen ist bei den heutigen Verhältnissen, bei denen es sich vor allem darum handelt, die Zufuhren von Lebens- und sonstigen volkswirtschaftlich wichtigen Bedarfsartikeln sicherzustellen, nicht möglich. Daß diese Notwendigkeit allem vorausgehen muß, dem wird gewiß jedermann beipflichten. Dieselbe harte Notwendigkeit hat zu der Einschränkung des Fernverkehrs genötigt und mußte selbstverständlich auch im Lokalverkehr zum Ausdruck kommen. Gleichwohl besteht unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel (Lokalzüge, Fernpersonenzüge, Straßenbahnen) noch immer für etwa 15 bis 20 vom Hundert der Gesamtbevölkerung Wiens die Möglichkeit zu Ausflügen in die nähere Umgebung Wiens. Das ist freilich für die um mehr als ein Drittel eingetretene Verminderung nur ein schwacher Trost. Indessen haben die Wiener gelernt, sich zu bescheiden und durch tapferes Durchhalten mit zur Erreichung des großen Zieles, das wir alle anstreben, beizutragen.

Damit darf auch im gegebenen Falle gerechnet werden — ganz besonders dann, wenn sich die Erkenntnis Bahn bricht, daß es sich um eine unvermeidliche Notwendigkeit im Interesse der Bevölkerung selbst handelt.

(Einschränkung im Pfingstverkehr auf den Linien der Aspang- und Schneebergbahn.) Die Direktion der Wien-Aspangbahn teilt mit: Mit Rücksicht auf die durch die außerordentlichen Verhältnisse bedingte anderweitige Inanspruchnahme des Eisenbahnbetriebsmaterials kann bei Bewältigung der für die kommenden Pfingstfeiertage zu gewärtigenden starken Personenfrequenz nur mit beschränkten Vorfragen gerechnet werden. Hierauf wird das Publikum mit dem Bemerken aufmerksam gemacht, daß während der Pfingstfeiertage die Beförderung von Privatreisenden nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel in Aussicht gestellt und eine Gewähr für die unbedingte Beförderung nicht geboten werden kann.

* Das Sichtvermerk für Pässe nach Oesterreich-Ungarn wird vom 1. Juni an für deutsche Reichsangehörige und Ausländer, die in den preussischen Provinzen Brandenburg und Sachsen, in dem Herzogtum Braunschweig sowie in Elsaß-Lothringen ihren ordentlichen Wohnsitz haben, bei Reisen nach und durch Oesterreich-Ungarn nicht mehr durch das k. u. k. Generalkonsulat Berlin erfolgen, sondern durch die k. u. k. österr.-ung. Botschaft, Botsstelle, Berlin-Charlottenburg, Kurfürstendamm 242, I. Stock, wo die betreffenden Eingaben persönlich vorzubringen sind. Von dem persönlichen Erscheinen sind die in Elsaß-Lothringen wohnhaften Päßwerber befreit, andere Ausnahmen sind nur in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen zulässig.

[Der Ausbau der Donauschifffahrt und die Gemeinde Wien.] Bürgermeister Dr. Weiskirchner tritt morgen mit den Vertretern der Stadt Wien in der Donauregulierungskommission eine Reise nach Linz an. Dort treffen die Herren mit den Vertretern des Staates und des Landes Niederösterreich in der Regulierungskommission zusammen und fahren gemeinsam auf der Donau nach Passau zu einer Begegnung mit bayerischen Abgeordneten. Hierauf wird stromabwärts die Reise nach Wien angetreten. Zweck der Fahrt ist, die Erfolge der bisherigen Donauregulierungsarbeiten zu überprüfen und gleichzeitig sich ein Bild über die Ausgestaltung der Donau als Großschifffahrtsstraße zu machen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß die auf der Fahrt gewonnenen Eindrücke im Zusammenhang mit den durch den Friedensvertrag mit Rumänien geschaffenen Verhältnissen auf der Donau zum Gegenstand eines Meinungsaustausches mit den Vertretern des österreichischen Handels im allgemeinen und des Wiener Handels im besonderen werden gemacht werden. Nach erfolgter Rückkehr nach Wien werden der Obmännerkonferenz und dem Stadt- und Gemeinderate Informationen über diese Fahrt zugehen. Die Gemeinde Wien wird auf ihre Wünsche bezüglich der neuen Situation auf der Donau, wie sie durch den Friedensvertrag mit Rumänien geschaffen wurde, und über die zukünftige Großschifffahrtsstraße eine ausführliche Denkschrift herausgeben und die Stellung begründen, welche Wien als der hervorragendsten Donaustadt bei diesem Wandel der Verhältnisse zukommt, sowie auch die Interessen begründen, welche bezüglich Wiens unter allen Umständen gewahrt werden müssen.

Die Binnenschifffahrt nach dem Kriege.

Aus Berlin wird uns geschrieben: In der kürzlich in Nürnberg abgehaltenen Beratung des Strombezirkrates des Rhein-Donau-Stromverbandes hat man die Verwirklichung des Planes eines Rhein-Donau-Kanals in den Vordergrund der zu erfüllenden Notwendigkeiten für den Ausbau der Binnenschifffahrt nach dem Kriege gestellt. Österreich und Deutschland sind im gleichen Maß an der Tatwerdung dieses Projekts interessiert, dessen unbedingte Ausführung die Erfahrungen des Krieges gebieterisch fordern. Jahrelang hat man in akademischen, theoretischen Verhandlungen die Zeit verstreichen und sich von technischen Schwierigkeiten und finanziellen Erwägungen abschrecken lassen, den Bau des Rhein-Donau-Kanals in Angriff zu nehmen, bis der Weltkrieg, in dem nicht Millionen, sondern Milliarden keine Rolle spielen, das verhängnisvolle Veräumnis auf das drastischste enthüllte. Nun will man wenigstens tatbereit Vorjorge für die Zukunft treffen und betreibt seit Sommer 1917 die staatlichen Vorarbeiten zur Großschifffahrtsstraße Aschaffenburg—Nürnberg—Passau für 1200-Tonnenschiffe in einer Weise, die auf den Ernst schließen läßt, tunlichst rasch nach Friedensschluß mit dem Kanalbau zu beginnen. Der technische Ausschuß des Stromverbandes wird schon in allernächster Zeit in München zusammenzutreten, um den endgültigen Plan der Wasserlinie festzustellen. Eine gewaltige Erhöhung der Bedeutung findet das Projekt gerade gegenwärtig, wo bei dem großen Mangel an Seeschiffstonnage und bei der weitgehenden Abnutzung alles rollenden Eisenbahnmaterials die Binnenschifffahrt ungemein gesteigerte Transportaufgaben zu bewältigen haben wird. Welch ein Segen für das Wirtschaftsleben Österreichs und Deutschlands wäre nun jetzt der Rhein-Donau-Kanal, wenn er schon bestünde! Nicht nur unmittelbar erwachsen aus ihm den beiden verbündeten Reichen unmeßbare Vorteile, sondern auch mittelbar durch die Inanspruchnahme des Kanals seitens anderer Nationen, die bei dem allgemein wirtschaftlichen Bedürfnis, den internationalen Güteraustausch so rasch wie nur irgend möglich wieder aufzunehmen, naturgemäß den vorhandenen kürzesten Wasserweg wählen werden. Angesichts dieser Tatsache wird es zur selbstverständlichen Forderung, daß die Binnenwasserstraßen von den Angehörigen aller Staaten unter den gleichen Bedingungen benützt werden können, wie von den Angehörigen des Staates, in dem sie liegen. Es wird daher nicht genügen, auf ihnen das Prinzip der allgemeinen Meistbegünstigung, das ja nur die Benachteiligung eines Ausländers gegenüber dem anderen verbietet, zur Anwendung zu bringen, sondern das der Internationalität, wie es schon für den Rhein (durch die Rheinschifffahrtsakte) und für die untere Donau festgelegt ist. Allerdings empfiehlt sich das für die europäischen Staaten, die durch Binnenwasserstraßen miteinander verbunden sind. Dem Rhein-Donau-Kanal soll der internationale Charakter entgegen verschoben, aber unmaßgeblichen Sonderwünschen kleiner Verfrächterkreise im weitesten Umfang zugute kommen, weil ganz fraglos in der tunlichst hohen Inanspruchnahme des Wasserweges zwischen Rhein und Donau auch eine der Stärke nach noch nicht zu übersehende, aber ohne Zweifel sich einstellende Belebung des österreichischen und reichsdeutschen Wirtschaftslebens liegt. Man darf freilich nicht vergessen, daß noch Jahre vergehen werden, ehe der erste Frachtdampfer den Rhein-Donau-Kanal befahren wird; da wir aber die finanziellen Schwerlasten des Krieges jahrzehntelange zu tragen haben werden und auch für die Zukunft besser vorsorgen müssen als es für die Gegenwart geschehen ist, deren Gestaltung sich ja auch niemand träumen ließ, so spielen die paar Jahre Bauzeit keine Rolle. Die Hauptsache bleibt, daß diesmal der Rhein-Donau-Kanal nicht wieder — ins Wasser fällt.

Der Eisenbahnverkehr zu Pfingsten.

Untlich wird verlautbart:

Schon vor einigen Tagen ist dringend empfohlen worden, für die Pfingstfeiertage keinerlei Reisepläne zu entwerfen, weil die Bahnen derzeit nicht in der Lage sind, zur Bewältigung eines größeren Andranges irgend welche Vorkehrungen zu treffen. Denn die Bahnen können unter den gegebenen Verhältnissen gar keine Gewähr dafür übernehmen, daß die Beförderung überhaupt stattfinden kann. Es ist deshalb im Vorteil jedes einzelnen Gelegen, zu den Feiertagen die Benützung der Eisenbahn oder auch nur den Versuch hiezu ganz zu unterlassen und unumgänglich notwendige Reisen zu verschieben.

18. J. 1918

2
18

181

Nachtfahrten mit Scheinwerfern auf der Donau.
Telegramm unseres Korrespondenten.

Drjowa, 16. Mai.

In der Nacht vom 14. und 15. d. wurden auf dem schwierigsten Teil der unteren Donau, im Abschnitte zwischen dem Eisernen Tore und Drjowa-Drenkova, für die Zukunft der Donauschiffahrt sehr wichtige Versuche durchgeführt. Ueber Initiative des Korvettenkapitäns Döbrenai wurden die seitens der k. u. k. Zentraltransportleitung auf der österreichischen und bayerischen Donau eingeführten Nachtfahrten der mit Scheinwerfern ausgerüsteten Schleppdampfer auch hier versucht. Der Gebrauch von Scheinwerfern hat sich auf dieser Strecke, wo die Donau wesentlich breiter ist als in Oesterreich und Bayern, ebenfalls bewährt. Der Dampfer „Kentaure“ der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft mit 800 Pferdekraften hat mit einem beladenen Schleppkahn, der Dampfer „Magyar Drszag“ der königlich ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft mit 1200 Pferdekraften mit zwei beladenen Schleppkähnen in 2½ Stunden, daher innerhalb der ordentlichen Tagesfahrzeit, trotz herrschenden finsternen und regnerischen Wetter, ohne jede Schwierigkeit Drjowa erreicht. Von dieser Fahrzeit entfielen 38 Minuten auf den Eisernen-Tor-Kanal. Am anderen Tage, abends 10 Uhr, fuhr der Dampfer „Magyar Drszag“, ebenfalls mit zwei Schleppkähnen, ab. Trotzdem es die ganze Nacht hindurch in Strömen regnete und dicke Finsternis herrschte, traf der Dampfer morgens um 4 Uhr innerhalb der ordentlichen Tagesfahrzeit in Drenkova ein. Der interessanten Schifffahrt wohnten die Vertreter des ungarischen und österreichischen Handelsministeriums, der Wasserbehörden, der Presse und der Schifffahrtsgesellschaften bei. Die ungarischen Schiffahrer, an ihrer Spitze Schiffskapitän Georg Budor, lösten restlos ihre schwierige Aufgabe, was auch von dem Vertreter der k. u. k. Zentraltransportleitung Hauptmann Zimmelfeld besonders anerkannt wurde.

(Vorbereitungen zur Elektrifizierung der Vollbahnen.) An die Verwirklichung der zahlreichen großangelegten Pläne zur Ausnützung der Wasserkräfte und zur Errichtung bedeutender Elektrizitätswerke kann, so lange der Krieg dauert, noch nicht geschritten werden. Viele der hierzu erforderlichen Materialien, wie zum Beispiel Kupfer, Glimmer und anderes, sind teils gar nicht, teils nur in unzulänglichem Maße vorhanden, ganz abgesehen davon, daß bei den hohen Preisen aller Sachgüter im Zusammenhang mit den hohen Löhnen jede größere Durchführung sich unwirtschaftlich gestalten müßte und in der Folge ganz unrentabel wäre. Die Großindustrie und das Finanzkapital beschränken daher ihre Tätigkeit auf diesem Gebiete vorläufig auf Projektierungen, auf die Gründung von Konjuntionen, auf die Erwerbung von Wasserkräftkonzessionen usw. Diese Bestrebungen haben die Staatsbahnen, wie aus der vor einiger Zeit veröffentlichten, an dieser Stelle ausführlich besprochenen amtlichen Veröffentlichung hervorgeht, bereits vor dem Kriege zurückgelegt. Sie konnten nunmehr einen bemerkenswerten Schritt weitergehen. So wird, wie wir erfahren, noch im Laufe des heutigen Sommers zur Einführung des elektrischen Betriebes auf der Arlbergstrecke über das Projekt der elektrischen Ausrüstung der Linie Lando—Bludenz bereits die politische Begehung stattfinden. Um diese Zeit wird auch, nach den schon ausgearbeiteten technischen Richtlinien, die Auszeichnung der elektrischen Lokomotiven stattfinden. Deren praktische Erprobung dürfte, nach der bestehenden Absicht, auf der für diese Zwecke sehr geeigneten Mittenwaldbahn vorgenommen werden. Für die Stromlieferung auf der Arlbergstrecke wird eine ganze Reihe von Wasserkräften in Betracht gezogen, wie ein Werk am Grullersee, der Lubbach, der Inn bei Lando, der Naggenbach, die Deltaler Ache, der Stuibnbach und vielleicht auch das Rymenwerk. Bei der Wahl der Wasserkraft kommt auch der Umstand in Betracht, ob durch deren Ausrüstung eine technisch und wirtschaftlich zweckmäßige Vereinigung der Stromlieferung sowohl für Zwecke des Bahnbetriebes als auch für die der Industrie zu erzielen sein wird. Ueber die Wasserkräfte im Dostal sind die erforderlichen Verhandlungen zwischen den Staatsbahnen und einer großen Verb., beziehungsweise Unternehmung bereits im Zuge. Das wichtige Projekt der Ausnützung des Achensees ist schon so weit gediehen, daß die Staatsbahnverwaltung im wasserrechtlichen Verfahren auf Grund eines bereits ausgearbeiteten Detailplanes an die Erwerbung des Konzesses schreiten kann. Freilich werden noch sehr viele Schwierigkeiten, die hauptsächlich auf die vorhandenen Eigentumsverhältnisse zurückzuführen sind, zu überwinden sein, doch ist eine gegenseitige Verständigung der Beteiligten in absehbarer Zeit zu erwarten, was für die Allgemeinheit von sehr erheblichem Vorteil wäre. Weisen doch die natürlichen Eigenschaften der Achenseekraft, als einer speicherfähigen und daher für Spitzenbedarfszwecke ganz besonders geeigneten Anlage, darauf hin, daß sich deren Ausnützung nicht bloß auf elektrochemische und ähnliche Industrien zu beschränken braucht. Ein Achenseekraftwerk erscheint vielmehr berufen, für sich allein oder noch besser in zukünftiger Doppelung mit anderen großen, aber nicht speicherfähigen Wasserkräften eine bedeutungsvolle Rolle in der Gesamtversorgung Nordtirols mit elektrischer Energie zu spielen und insbesondere die großen Bedarfschwankungen des künftigen elektrischen Betriebes auf den Vollbahnen auszugleichen. Für dessen baldige Einführung nach Friedensschluß werden, auch mit Rücksicht auf die fortwährende Steigerung der Kohlenpreise, schon jetzt unablässig alle in Kriegszeit überhaupt nur irgendwie möglichen Vorbereitungen mit aller Energie getroffen.

Volkswirtschaft.

Unsere Verbindung mit der Ukraina.

Von Bau- und Verkehrsminister Mag. Gál (Szeged).

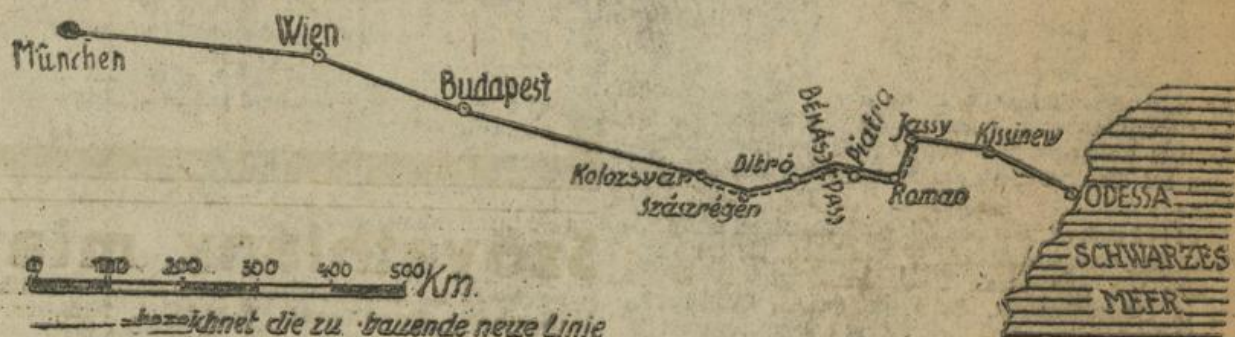
Nicht lange nach der Befreiung Kiems von den Bolschewiki konnten wir lesen, daß der erste direkte Zug Berlin—Kiew abgerollt sei und unlängst hörten wir, daß auch die unmittelbare Verbindung Wien—Kiew hergestellt sei. Nur von einer direkten Verbindung Budapest—Kiew haben wir noch nichts gehört. Es gehört zu den besten Taten Deutschlands, daß seinem Heere die Volkswirtschaft auf dem Fuße folgt und was jenes kriegerisch ebnet, von der letzteren wirtschaftlich exploitiert wird. Kaum eiliche Tage nach dem Falle Rigas ging ja auch der erste D-Zug Berlin—Riga ab.

Wir Ungarn stehen, was die Tapferkeit anbelangt, unbedingt würdig den Deutschen zur Seite, gerade nur der Sinn für die wirtschaftliche Ausnützung ist bei uns minder entwickelt; wir haben infolge der jahrhundertalten wirtschaftlichen Abhängigkeit von Oesterreich uns so sehr daran gewöhnt, nicht selbständig und nicht initiierend aufzutreten, daß wir stets dann kommen, wenn alle Wege bereits geebnet und das Gras bereits vollständig abgemäht ist; eventuell aber gehen wir Hand in Hand mit Oesterreich, wobei unseren speziellen Interessen selbstredend erst in zweiter Linie Rechnung getragen werden kann. Dadurch, daß die Ukraina auch durch das Blut

unserer Tapferen erstanden ist, daß wir dazu beigetragen haben, dort Ruhe und Ordnung zu schaffen, verdient wohl unsere Volkswirtschaft, daß unser Land, wenn auch räumlich von der Ukraina getrennt, doch eine direkte Verbindung mit ihr erhalte. Es ist dies um so leichter, weil wir mit Rumänien darüber ebenfalls jetzt ins reine kommen müssen und weil wir auch in Besarabien noch wirtschaftliche Aufgaben zu lösen haben. Nicht nur jenes Land kann am besten verteidigt werden, das über die zahlreichsten Eisenbahnlinien verfügt, sondern die Volkswirtschaft eines Landes wird in dem Maße erstarken, in dem sie so möglich auf eigenen Linien mit dem Auslande verkehrt. Es sei genug mit dem Annaberger Anschluß. Schaffen wir uns hier wenigstens mit der Ukraina direkte, eigene Linien.

Mit Rücksicht auf diese Notwendigkeit, die Ukraina uns nicht nur über die Donau, sondern auch auf dem Landwege näher zu bringen, haben wir die Pflicht, schon im Kriege alle Vorarbeiten zu treffen, die erforderlich erscheinen, dieses durch unsere Hilfe neuerstandene Land volkswirtschaftlich auch in unsere Dienste zu stellen. Je größer das Hinterland ist, auf das die Zentralmächte sich stützen können, um so gewisser unser endgültiger Sieg, um so weniger können wir ausgehundert werden, um so eher können wir uns den erwünschten Frieden erkämpfen.

Ein Schienenstrang bietet sich uns dar, der bloß verlängert und erstrangig ausgebaut werden muß, um Odessa auf dem kürzesten Landweg zu erreichen, wie dies folgende Skizze zeigt:



Zur Erläuterung will ich bemerken, daß die Linie München—Kolozsvár für den Schnellzugsverkehr bereits besteht und eine fast gerade Linie ergibt. Von Kolozsvár weicht die gerade Linie in einem Bogen nach unten ab, um bei Kocsárd wieder hinaufzusteigen. Bei Szászrégen erreicht sie die frühere Höhe. Diese Linie, die übrigens durch die Erdgasfelder von Kis-Sármás führen würde und eine Jahrhunderte alte Straße verbindet, muß gebaut werden, ferner muß von Szászrégen die Verbin-

dung über Ditró und den Bekájer Paß nach Piatra—Roman—Jassy hergestellt werden, wo die Eisenbahn Jassy—Kischinew—Odessa erreicht wird. Wir haben dann ungefähr eine gerade, direkte Verbindung München—Odessa, als quasi Parallelverbindung Münchens über die Donau.

Dies wäre die eine Eisenbahnlinie. Die andere soll nachfolgende Skizze klarlegen:



Von Szászrégen ist die Linie nach Beszterce auszubauen, die bestehende bis Borgó ist erstrangig zu gestalten, dann nach Dornawatra fortzuführen, wo sie in die nach Hatna führende mündet, welche aber ebenfalls erstrangig gemacht werden muß. Von Hatna soll eine Linie nach Dorohoiu-Liptany gebaut werden, um dann von hier über Mohilew nach Kiew in die bestehende zu münden. Derart hätten wir mit dem Zentrum Szászrégen zwei erstrangige Linien nach der Ukraina, die auch Bayern, respektive Süddeutschland am kürzesten verbinden. Selbstredend stellen beide Linien auch neue Verbindungen mit Rumänien, respektive Besarabien her, wofür letzterer Umstand nicht genug betont werden kann. Von Szászrégen sind die berühmten siebenbürgischen Bäder- und Kurorte sowie die alten Städte Siebenbürgens auf dem kürzesten Wege zu erreichen, ja dem unternehmungslustigen Kapital ist da zur Fruchtbarmachung durch Ausnützung der in den Berggewässern enthaltenen immensen Wasserkraft, der Erdgase, der Kurorte usw. Tür und Tor offen.

Wir wollen nicht nur hoffen, sondern auch wünschen, daß die schweren Tage gemeinsam überstandener Leiden von uns nicht nur Blut gefordert haben, sondern daß uns das gemeinsame Bestreben leitet, auch die Wege zukünftiger Friedenswirtschaft Hand in Hand, Schulter an Schulter zu ebnet und deren Vorteile gemeinsam zu genießen. Unter gemeinsam wollen wir aber nicht de nobis sine nobis verstehen.

* Personalausweise für die Reise. Der Polizeipräsident von Berlin hat die Polizeireviere im Landespolizeibezirk Berlin angewiesen, fortan für Reisen innerhalb Deutschlands mit Ausschluß von Elsaß-Lothringen, dem Nordseestrand und den Nordseeinseln stempelfreie Personalausweise, wie sie zu den Reisen nach den Ostseebädern erteilt werden, an unbestrafte und unverdächtige Deutsche, die

mindestens zuletzt drei Monate in Berlin ununterbrochen gemeldet waren, zu erteilen. Diese Ausweise sind auf die Zeit und den Ort der Reise zu beschränken; Höchstdauer der Gültigkeit beträgt drei Monate.

Verkehrsnot als Wissenschaft.

Ein Vortrag von Prof. Thießen.

Der Krieg hat uns die Verkehrsnot besichert, aber mit ihr die Mittel ihre Ursachen zu erkennen und ihre Abstellung herbeizuführen. Wie Professor Thießen gestern im Verein zur Beförderung des Gewerbesinnes ausführte, ist ihm durch das Kriegsamt der Auftrag geworden, diese Frage zu studieren. Einige der Ursachen der Verkehrsnot sind ja bekannt: Die Sperrung des Seeverkehrs, die Ausdehnung der Kriegsschauplätze und damit die Vergrößerung der Transportwege, ferner die starke Verringerung der Eisenbahn. Es kommt aber ein anderer, nicht unbedeutender Gesichtspunkt hinzu. Die Anzählung der Bahnen ist proportional der beförderten Menge, jedoch umgekehrt proportional dem zurückgelegten Wege. Das heißt eine Bahn arbeitet mit um so größerem Nutzen, je kürzere Wege eine bestimmte Gütermenge befördert wird. Die Wege zu erforschen, die die Massengüter befördert werden müssen, dient die Statistik. Ihre Ergebnisse sind seit langem niedergelegt in umfangreichen Tabellenwerken. Aber diese Tabellen sind vollkommen ungeeignet, zur Erkenntnis zu führen. Sie geben nur Antwort, wenn man mit Fragen an sie herantritt, aber sie dienen nicht dazu Fragen aufzuwerfen. Professor Thießen hat als Geograph sich die Aufgabe gestellt, diese Statistiken in ein geographisches Bild überzuführen. An einer Anzahl von Verkehrsarten zeigte er, wie es möglich gewesen ist, die Verkehrsmenge und Wege der wichtigsten Massengüter, wie Kohle, Eisenerze, Getreide, Kartoffeln usw. so in Karten einzutragen, daß die beiden Elemente des Verkehrs Menge und Weg sofort in ihrer Bedeutung für jedes einzelne Gut ins Auge springen. Die Karten zeigen mit außerordentlicher Deutlichkeit den Einfluß des Krieges auf die Veränderung der Verkehrswege. Weiter aber deuten sie an, wie es wohl in der Zukunft möglich sein wird, durch eine Rationierung der Verkehrswege zu einer Beseitigung der Verkehrsnot zu kommen. So ist zum Beispiel nicht einzusehen, daß das bayerische Bier bis in jedes kleinste Dorf Deutschlands befördert werden muß, daß Kartoffeln einerseits von Galizien bis in den Aachener Bezirk, aber gleichzeitig vom Aachener Bezirk nach Galizien gehen. Diese Rationierung wird nicht nur vom Standpunkt des Verkehrsachtmannes gewünscht, sondern ist auch zum Besten der Großindustrie, da überall die Einsicht vorherrschend geworden ist, daß nur durch möglichst große Wirtschaftlichkeit Deutschland seine Kräfte jetzt und später zur härtesten Entfaltung bringen kann.

Triest-Wien in sechs Stunden.**Das Projekt eines Triester Ingenieurs.**

Auf Einladung des Regierungskommissärs Sektionsrat Dr. v. Hirsch sprach dieser Tage Dr. Dompieri in Triest über sein Bahnprojekt „Triest-Wien in sechs Stunden“. Als Ausgangspunkt der neuen Linie denkt sich Doktor Dompieri den Nordbahnhof in Wien. Von hier hätte sie zum Aspangbahnhof, dann über Wiener-Neustadt unter Verdopplung der bestehenden Trasse nach Aspang zu laufen. Nach Aspang verläßt die Linie die alte Spur, tritt in einen 19,3 Kilometer langen, bei Rohrbach mündenden Tunnel und läuft nach Neubau, von welcher Station bis Fürstenseld die bestehende Trasse benützt wird. Nach dem Durchlaufen von zwei neuen Tunnels ereilt die Linie im Tale der Raab die Linie Graz-Fehring-Körmen-Szombathely, wendet sich dann gleich nach Osten, tritt über Gleichenberg nach Durchquerung von zwei Tunnels in das Tal der Sulz ein, überseht die Linie Spielfeld-Radkersburg, das Murtal und jenes der Stainz und tritt dann durch einen Tunnel in das Tal der Pönnitz, welchem sie bis Bettau folgt. Von Bettau bis Pragerhof würde sich eine Verdopplung des bestehenden Südbahngeläses notwendig erweisen. Weiter bis Eitzl wäre abermals die Südbahnlinie zu benützen. Von hier hätte die neue Linie von der Südbahnlinie abzuzweigen und der Staatsbahnlinie bis Sachsenfeld zu folgen. Von Sachsenfeld wäre die Linie über Glogowitz und Blischhof nach Idria und durch einen zehn-einhalb Kilometer langen Tunnel unter dem Tarnobaner Wald fort in das Tal der Wippach und bis zum Nanos zu führen.

Nach Baldufschaft tritt die Linie in einen 20,8 Kilometer langen, die Grotte von Corgnale durchquerenden und nach S. Giuseppe in das Tal der Rosandra mündenden Tunnel ein, läuft bis zur Reichstraße von Baule, durchquert neuerdings zwei Tunnel, teilt sich oberhalb der Gasanstalt in einen zum Staatsbahnhof (Triest) laufenden und einen, nach Durchquerung des unter dem Hügel von St. Just anzulegenden Tunnel als Hochbahnbau auf der Piazza della Borsa mündenden Ast, der weiter über einen Viadukt zum Schloß führt.

Die Linie wird insgesamt 474 Kilometer lang sein — die Südbahnlinie Triest-Wien hat eine Länge von 585 Kilometer. Die Geschwindigkeit der Züge müßte achtzig Kilometer stündlich betragen. Die Linie ist als wirtschaftliche, aber auch als strategische Linie gedacht. Die Fahrtdauer von Triest nach Graz würde auf 4½ Stunden, jene nach Wien auf 6 Stunden herabsinken. Die Vandalauer würde acht Jahre erfordern.

Bürgermeister Dr. Weiskirchner beabsichtigt, alle Interessenten, womöglich noch im Laufe des Monats Juni, zu einer Besprechung nach Wien zu laden.

Regelung des Reiseverkehrs. Beschleunigte Vorarbeiten für Einführung von Legitimationen.

Schon vor einiger Zeit war, wie seinerzeit berichtet wurde, seitens der kompetenten Faktoren die Frage in Erwägung gezogen worden, ob nicht durch Einführung von Reiselegitimationen der unnötigen Ueberlastung der Eisenbahnen gesteuert werden solle. Der Durchführung einer solchen Personenverkehrsregelung stellten sich jedoch zunächst große Schwierigkeiten in den Weg. Inzwischen haben sich aber die Verkehrsverhältnisse derart verschlechtert, und die an das Publikum gerichteten Ermahnungen, unnötige Reisen zu unterlassen, haben so wenig gesuchtet, daß man nun an den maßgebenden Stellen sich neuerlich mit der Frage der Einführung von Reiselegitimationen beschäftigt.

Von informierter Seite wird uns hierzu mitgeteilt:

Die seinerzeit bereits eingeleiteten Vorarbeiten für eine Regelung des Reiseverkehrs durch Einführung von Reiseerlaubnischeinen sind neuerlich aufgenommen worden und werden derzeit beschleunigt zu Ende geführt. Wenn auch mit allem Nachdruck betont werden muß, daß man sich noch nicht schlüssig ist, zu welchem Zeitpunkt diese Regelung praktisch in Kraft zu treten hat, deuten doch andererseits alle Umstände darauf hin, daß sich die Einführung von Legitimationen auf die Dauer kaum umsetzen lassen wird. Die Bahnen sind durch den immer mehr steigenden Personenverkehr so sehr überlastet, daß eine Beschränkung des Verkehrs in der angedeuteten Weise sich immer dringender notwendig erweist. Was die Durchführung des Legitimationszwanges anlangt, werden Erlaubnischeine für Geschäfts- und Dienstreisen ohne weiteres erhältlich sein. Auch Fahrten in dringenden Familienangelegenheiten werden keiner Erschwerung begegnen. Ueberhaupt ist die Vorschreibung der geplanten Erlaubnischeine nur für den Fernverkehr in Aussicht genommen. Die Beschaffung der Legitimation wird sich in ähnlicher Weise vollziehen, wie derzeit die Beschaffung eines Reisepasses.

Da, wie schon erwähnt, nur der Fernverkehr einer Beschränkung unterworfen werden soll, werden also kleinere Reisen, wie etwa beispielsweise Wien—Bayerbach, Wien—St. Pölten und dergleichen, die Beibringung einer Legitimation nicht erforderlich machen. Um so strenger jedoch werden die für den Nah- und Lokalverkehr bereits jetzt in Geltung stehenden, aber bisher ziemlich liberal gehandhabten Vorschriften durchgeführt werden müssen. Durch die ständige Ueberfüllung der Lokalzüge haben sich ganz unheimliche Zustände herausgebildet.

Die Vorarbeiten für die Einführung von Erlaubnischeinen für Fernreisen sind nahezu beendet. Es wird nun lediglich von der weiteren Gestaltung der Verkehrsverhältnisse abhängen, ob die Einführung von Reiselegitimationen bereits in naher Zukunft zu gewärtigen ist.

Reiselegitimationen?

Von kais. Rat G. Lehr.

Der, wie verlautet, beabsichtigten Einführung von Reiselegitimationen muß vom Standpunkt des Fremdenverkehrs entschieden entgegengetreten werden. Das Reisen ist ohnehin gegenwärtig mit den größten Schwierigkeiten verbunden, so daß wohl nur solche Personen reisen, die unbedingt reisen müssen. Diejenigen, die aus Vergnügen Fahrten unternehmen, werden immer Mittel und Wege finden, eine Reiselegitimation zu erhalten, sei es durch ein ärztliches Zeugnis, wonach sie aus Gesundheitsrücksichten die Reise unternehmen, sei es durch bestellte Telegramme usw. Es wäre auch fast unmöglich und würde einen zu großen Apparat erfordern, um die Gründe, die für die Reise sprechen, genau zu überprüfen. Das würde auch viel zu lange dauern, da ja in den meisten Fällen, insbesondere wenn geschäftliche Motive oder Familienrücksichten obwalten, die Reise oft plötzlich angetreten werden muß, ohne daß die Zeit vorhanden ist, sich erst einer umständlichen Prozedur zu unterziehen, die zur Beschaffung einer Legitimation erforderlich ist.

Gerade jene Kreise der Bevölkerung, die außerhalb der sogenannten Gesellschaft stehen und die nur dann reisen, wenn sie tatsächlich unbedingt reisen müssen, werden durch die Schwierigkeiten, die der Beschaffung von Reiselegitimationen entgegenstehen, am meisten in Mitleidenschaft gezogen, da sie oft kaum in der Lage sind, momentan einen einwandfreien Nachweis, daß die Reise unbedingt notwendig ist, zu erbringen, und wenn sie endlich diesen Nachweis erbracht haben, der Reisezweck illusorisch geworden ist. Außerdem würde die Beschaffung der Reiselegitimationen mit einer überflüssigen Zeitvergeudung des Publikums verbunden sein, unter der gerade diejenigen am meisten leiden werden, die vollauf beschäftigt sind und daher auch durch den erforderlichen Zeitaufwand unter Umständen einen Einnahmsverlust erleiden.

In der Maßnahme einer Einführung von Reiselegitimationen kann nur eine ganz überflüssige Belästigung des Publikums und eine überflüssige Kräftevergeudung erblickt werden, ohne daß der beabsichtigte Zweck, die wirklich überflüssigen Reisen zu vermeiden, auch nur im geringsten erreicht wird. Keinesfalls dürfte jedoch der Aufwand an Zeit und Arbeit im Verhältnis zur erreichten Wirkung stehen.

Zunächst nur theoretische Vorarbeiten.

Zu unserer, wie erinnernlich, gestern auf Grund privater Informationen gebrachten Meldung, daß die Vorarbeiten für die Einführung von Reiselegitimationen (Erlaubnis-scheinen) beschleunigt zu Ende geführt werden, wird uns von amtlicher Stelle mitgeteilt:

„Allerdings sind derartige Vorarbeiten im Zuge. Es ist jedoch zu betonen, daß die obligatorische Einführung von Reiselegitimationen vorläufig nicht geplant ist. Diese Feststellung erscheint deshalb wichtig, da anderenfalls eine Beunruhigung des reisenden Publikums hervorgerufen werden könnte.“

13. IV. 1918

1913

Die österreichische Schifffahrt im Schwarzen Meer.

Für den Transport der in der Ukraine aufzubringenden landwirtschaftlichen Produkte kamen vorerst die sogenannten „trockenen“ Wege in Betracht, denn der Seeweg konnte in der ersten Zeit noch nicht ausgenützt werden. Als unsere Donauflotte aber gegen Odessa und Nikolajew vorstieß und den Dienst der Hafen- und Seepolizei übernahm, konnten alsbald die seit Kriegsausbruch im Schwarzen Meere befindlichen Dampfer österreichischer und ungarischer Nationalität für den Dienst bereitgestellt werden. Hervorzuheben ist, daß im Schwarzen Meer lediglich Dampfer der österreichischen freien Schifffahrt von Seite der Russen gekapert wurden. Der Oesterreichische Lloyd hat keinen einzigen Dampfer bei Kriegsausbruch im Schwarzen Meer schwimmen gehabt. Von diesen unseren Schiffen sind bisher sechs aufgefunden worden, davon mußten zwei in Braila zur Instandsetzung gedockt werden, wogegen vier andere sofort in den Dienst gestellt werden konnten. Die zwei gedockten Dampfer dürften jedoch sehr bald an dem Schiffsverkehr teilnehmen. Es kann als wahrscheinlich angenommen werden, daß noch weitere Dampfer österreichischer und ungarischer Nationalität in der nächsten Zeit aufgebracht werden, da sich bei Kriegsbeginn im Schwarzen Meer zwölf solche Dampfer befanden. Es steht der Monarchie nunmehr zu Transportzwecken im Schwarzen Meer eine ausreichende Tonnage zur Verfügung. Auch die Deutschen haben eine gewisse Anzahl von Schiffen aufzubringen vermocht. Abgesehen von den nunmehr in Verkehr gestellten Dampfern, stehen den Verbündeten noch Schiffe der Ententemächte in einer Gesamttonnage von 200.000 Tonnen zur Verfügung. Auf dem kombinierten Seewege sind also die Verbündeten in der Lage, die Transporte der Ukraine via Schwarzes Meer—Donau glatt zu erledigen. Auch sind die Hafeneinrichtungen in Braila und Galatz derartig betriebsbereit, daß der Umschlagverkehr ohne jegliches Hindernis durchgeführt werden kann.

Die beschlagnahmten Dampfer der Entente bilden ein wertvolles Faustpfand und werden erst nach Ausfolgung der uns gekaperten Tonnage zurückerstattet werden.

Die interessierten Reeder gründeten zur einheitlichen Regelung und Durchführung der Frachten mit vier Millionen Kr. Stammeinlagen die „Cuxina“; das Kapital wurde durch diejenigen Reeder gezeichnet, deren Dampfer in den Dienst gestellt wurden. Dem Konzern gehören auch der „Oesterreichische Lloyd“, die „Ungarische Levante“ und die „Orientseeschifffahrt“, welche in die Gesellschaft gekaperte Ententeschiffe einbringen, die ihnen vorläufig als Ersatz für die von den Feinde weggenommenen Schiffe überlassen werden. Für die Verfrachtungen kommt also als Kontrahent dem Armeekommando, respektive der Schwarzen Meeres-Stelle gegenüber die „Cuxina“ in Betracht.

Über eine gleiche Organisation verfügen die Deutschen im „Deutschen Reederverband“. Beide Gesellschaften stehen in einem Vertragsverhältnis zueinander, das lediglich auf die Ausnützung des fremden Raumes erstreckt. Die fremden Schiffe werden ge-

meinschaftlich von der „Cuxina“ und vom „Deutschen Reederverband“ gechartert. Die gekaperten Schiffe tragen die Kriegsflagge der Monarchie oder des Deutschen Reiches und werden betriebsmäßig des Schiffsraumes gemeinschaftlich im angeedeuteten Sinne verwendet.

Durch den uns nunmehr zur Verfügung stehenden Schiffsraum sind wir nicht nur in der Lage, den gesamten Verkehr auf dem Schwarzen Meer abzuwickeln, sondern eine direkte Linie via Konstanza oder Galatz—Konstantinopel einzuschalten. Diese Linie wäre ausschließlich dazu bestimmt, den Export der Monarchie und Deutschlands nach der Türkei zu fördern. Der Schwarzen-Meer-Stelle wurden bereits Industriegüter aus Oesterreich-Ungarn in einer Menge von 2000 Tonnen für den Transport nach Konstantinopel zur Verfügung gestellt, weitere 1000 Tonnen sind angekündigt. Die Deutschen sollen noch bedeutendere Ausführungen für die Türkei bereithalten.

Anzunehmen ist, daß unsere für die Türkei bestimmten Warenmengen durch eingehende Information der in Betracht kommenden Stellen schnellstens steigern werden.

Die Forderungen der Eisenbahner.

Der Reichsbund deutscher Eisenbahner Oesterreichs übermittelt uns nachstehende Mitteilungen:

Die herrschende große Not unter der gesamten Eisenbahnbefriedigtenerschaft hat die Organisationen, ohne Unterschied der Parteizugehörigkeit, veranlaßt, in einer Denkschrift der Regierung die dringendsten Forderungen zu überreichen.

Diese Denkschrift wurde vorgestern durch die Obmänner der beteiligten Eisenbahnerorganisationen des Deutschösterreichischen Eisenbahnbefriedigtenvereins, des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftvereins für Oesterreich, des Kondukteur-Unterstützungs- und Rechtsschutzvereins der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen, des Reichsbundes deutscher Eisenbahner Oesterreichs, des Unterstützungs- und Rechtsschutzvereins österreichischer und ungarischer Lokomotivführer, des österreichischen Bahnmeistervereins, des Eisenbahner-Rechtsschutz- und Unterstützungsvereins „Verkehrsbund“ und des Reichsverbandes der christlichen Eisenbahner Oesterreichs dem Eisenbahnminister Dr. Freiherrn v. Bauhans mit den entsprechenden Begründungen übergeben.

Die Vertreter machten den Minister auf die erregte Stimmung unter den Befriedigten aufmerksam und forderten die eheste Erfüllung der gestellten Forderungen, da sie sonst nicht länger in der Lage seien, be-

ruhigend auf das Personal einzuwirken.

Der Minister erkannte die Notwendigkeit der Erfüllung der gestellten Forderungen und versprach, sich im Ministerrat für die Verwirklichung einzusetzen. Zum Schluß machte der Minister die Zusage, die erschienenen Vertreter in der allernächsten Zeit zu sich zu berufen, um ihnen die getroffenen Maßnahmen der Regierung für die Eisenbahner bekanntzugeben.

[Reisegepäck bis zu 50 Kilogramm.] Durch eine Verordnung des Eisenbahnministeriums ist kürzlich verfügt worden, daß das Gewicht eines Gepäckstückes 50 Kilogramm nicht überschreiten darf. Ueber die Ursachen dieser Maßregel gehen uns von unterrichteter Seite folgende Mitteilungen zu: In Oesterreich hat sich die Staatseisenbahnverwaltung lange gegen eine solche Neuerung gestraubt, sich aber schließlich doch dafür entschieden, nachdem sie im Januar in Deutschland und vor kurzer Zeit auch in Ungarn eingeführt wurde und eine Verschiedenheit in der Behandlung des Reisegepäcks vor allem im österreichisch-ungarischen Verkehr vielfach Störungen und Erschwerungen herbeigeführt hätte. Die Verpflichtung, auf den Gepäckstücken die genaue und dauerhaft befestigte Adresse des Reisenden sowie den Namen des Aufgebers und der Bestimmungsstation zu verzeichnen, ist schon vor zwei Jahren in Diskussion gestanden und die österreichische Staatseisenbahnverwaltung hat sich damals gegen eine solche Reform ausgesprochen. Nun ist sie jedoch in Deutschland und in Ungarn gleichfalls in Kraft getreten und von dieser Erwägung abgesehen, ist man im Kriege vor die Tatsache gestellt, daß infolge des Mangels an Personal, der Ueberlastung der Züge und der Knappheit der Unterbringungsräume vielfach Verschleppungen des Gepäcks vorkommen, die bei näheren Angaben vermieden werden. Hinsichtlich der Gewichtsgrenze von 50 Kilogramm hat man sich auch die Erwägung vor Augen gehalten, daß infolge der Verringerung des Personals und der Unterernährung das Heben von Gepäckstücken über 50 Kilogramm vielfach Schwierigkeiten macht, denen gegenüber man sich durch eine dem Gepäck keineswegs vorteilhafte Behandlung, wie Herumwerfen, Aufschlagen und Stoßen zu helfen trachtet. In Ausnahmen wird bei der Verordnung vorläufig nicht gedacht, so daß auch Personen, die mit Gepäckstücken über 50 Kilogramm schon auf dem Lande sind, bei ihrer Rückkehr das Gepäck zu teilen genötigt sein werden und was über 50 Kilogramm hinausgeht, in eine neue Emballage werden geben müssen. Auch für Ausländer bestehen keine Ausnahmen. Man konnte nicht verfügen, daß beispielsweise die Stationsbeamten ermächtigt sind, einen Dispens eintreten zu lassen, weil die Durchführung der Vorschriften damit durchbrochen worden wäre. Andererseits ist anzunehmen, daß man die neuen Verfügungen nicht drakonisch oder vegetarisch handhaben wird. Wenn zum Beispiel jemand aus der Sommerfrische einen weiten Weg zur nächsten Bahnstation zurücklegen muß und sein Gepäck vielleicht 1 bis 2 Kilogramm Ubergewicht hat, wird es deshalb nicht zurückgewiesen werden. Falls Ausnahmen notwendig werden sollten, müßte eine neue Verordnung geschaffen werden, und man hat sich von vornherein die Möglichkeit von Ausnahmeverfügungen vorbehalten, doch besteht keine Absicht, solche zu erlassen.

* (Der verbotene große Koffer.) Zu den zahllosen Erschwernissen des Reisens, und zwar nicht etwa bloß der Vergnügungsreisen, sondern auch der notwendigen und unvermeidlichen Reisen, gehört die kürzlich mitgeteilte behördliche Anordnung, wonach die Eisenbahnen in Zukunft Reisegepäckstücke, die einzeln mehr als fünfzig Kilogramm wiegen, nicht mehr zur Beförderung zulassen werden. Niemand wird also gehindert, so viel überflüssiges Gepäck mitzunehmen, als ihm beliebt, wenn er es nur auf viele Koffer verteilt, deren jeder weniger als fünfzig Kilogramm wiegt; wer aber das Notwendigste für sich und die Seinen in einem einzigen Koffer unterbringt, der etwa 70 Kilogramm wiegt, wird bei der Gepäckkasse unbarmherzig zurückgewiesen. Es scheint hier wieder einmal eine Anordnung getroffen worden zu sein, über deren Tragweite und Folgewirkungen man sich nicht klar war. Es gibt viele Leute, die nur einen einzigen, und zwar einen großen, Koffer besitzen, der den ganzen Reisebedarf an Wäsche, Kleidern, Beschuhung usw. faßt. Ja, es gibt Familien, die das gesamte Reisegepäck aller Angehörigen in einem solchen Koffer vereinigen. Man soll der große Koffer in den Rathstand versetzt und an seiner Statt müssen mehrere kleinere Koffer angeschafft werden. Diese sind heute in Wien gewiß nicht in der erforderlichen Menge vorhanden und überdies würde mit dem plötzlichen großen Bedarf sofort die übliche außerordentliche Preissteigerung einsetzen. Wer zwei oder drei neue Koffer mittlerer Größe anschaffen müßte, könnte sich auf eine Ausgabe gefaßt machen, die in die vielen vielen Hunderte geht. Dem Mittelstande nun auch noch eine solche Ausgabe anzumuten, heißt geradezu eine Strafe auf jede Reise setzen, sei sie noch so dringend und notwendig. Man denkt offenbar immer nur an die Sommerfrischler und Badegäste, obwohl es ja schließlich auch kein Verbrechen ist, wenn jemand ein schweres Magen- oder Herzleiden hat und sich nach Karlsbad oder Franzensbad begeben muß. Aber außerdem gibt es doch eine ungezählte Menge von Staatsbürgern, die aus den verschiedensten zwingenden Gründen, oft auch mit Frau und Kindern, eine Reise unternehmen müssen. Sie wären jetzt genötigt, um geradezu unerschwingliche Beträge neue Koffer anzuschaffen. Durch die Maßregel wird überdies die Manipulation an der Gepäckkasse nicht nur nicht erleichtert, sondern außerordentlich erschwert. Die Abfertigung eines Passagiers vollzog sich bisher binnen weniger Minuten, da alle seine Gepäckstücke zusammen abgewogen wurden. Nunmehr aber wird bei jedem einzelnen Kollo das hochnotpeinliche Verfahren eingeleitet und festgestellt werden, ob nicht vielleicht ein Gepäckstück um ein halbes Kilogramm mehr als die vorgeschriebenen 50 Kilogramm hat. In diesem Falle wird der Eigentümer des unseligen Stückes zurückgewiesen. Was soll der Armste nun beginnen? Abreisen kann er nicht ohne das Gepäckstück, das vielleicht seine wichtigsten Kleidungsstücke enthält. Nun hat er schon tagelang vorher die Bahnkarte besorgt, dann zu den heutigen phantastischen Tagen das Fuhrwerk zum Bahnhofe gesichert. Jetzt ist er endlich zur Gepäckkasse gelangt, und da heißt es: zurück, weil ein Stück um einige Kilogramm zu schwer ist. Aber wie zurück? Wie und wo jetzt wieder einen Wagen finden, der einen in die Stadt bringt? Und wann hat man die Aussicht, wieder den Leidensweg zur Bahn antreten zu können? Die einzelnen Kollo schon zu Hause abzuwiegen ist unmöglich, weil niemand eine schwere Waage in seiner Wohnung hat. Unmöglichkeit der Durchführung und Schläne sind also das Zeichen der neuen Verfügung. Da aber noch nicht mehr das eine noch das andere...

Man sagt, die Neuerungen stamme aus Deutschland. Wenn man aber bei uns so manches Gute aus Deutschland unmaßgebend lieh, muß man denn gerade das nachahmen, was sich, wie gesagt, aus jedem Gesichtspunkte als schlecht erweist? — Zu dieser Angelegenheit wird uns heute aus Budapest gemeldet, daß die Regierung die Eisenbahnen hinsichtlich der Reisen nach Sommerfrischen und Badeorten ausdrücklich angewiesen hat, ausnahmsweise dem Publikum insofern entgegenzukommen, als dessen Gepäckstücke auch dann befördert werden sollen, wenn einzelne schwerer sind als 50 Kilogramm. — In Ungarn scheint man also die Undurchführbarkeit der Maßregel einzusehen.

Die Zurücknahme der Koffer- verordnung.

Die vor einiger Zeit erlassene Kofferverordnung, die in den Kreisen des reisenden Publikums als ein höchst überflüssige Erschwerung des Reiseverkehrs namentlich nach den österreichischen Kurorten — im Verkehr mit Ungarn und dem Deutschen Reich — liegen die Verhältnisse anders — allgemeine Verurteilung gefunden hat, wird nunmehr vom Eisenbahnministerium zurückgenommen. Man darf es mit Anerkennung registrieren, daß die oberste Eisenbahnverwaltung den „Koffererlaß“ noch vor seiner Aktivierung außer Kraft gesetzt und damit bekundet hat, daß sie berechtigten Beschwerden williges Ohr leiht. Die heute erfolgte amtliche Verlautbarung über die Beschränkungen im Gepäckverkehr der Eisenbahnen hat folgenden Wortlaut:

Mit Rücksicht auf die durch den Krieg hervorgerufenen außerordentlichen Verhältnisse haben die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen die Verfügung getroffen, daß ab 1. Juli jedes Gepäckstück mit der Adresse des Empfängers versehen sein muß und daß nur Gepäckstücke im Höchstgewichte von 50 Kilogramm zur Beförderung angenommen werden. Diese Maßnahme, die in Deutschland bereits seit 15. November 1917 in Geltung steht, hat sich auch bei uns als notwendig erwiesen, weil bei den Eisenbahnen während des Krieges vielfach jugendliche und weibliche Hilfskräfte verwendet werden müssen, die ebenso wie die männlichen Bediensteten infolge der durch die mangelhafte Ernährung geminderten Körperkräfte die Manipulation mit großen und schweren Gepäckstücken schwer durchführen können. Ueberschreitungen der Zugaufenthalte in den Stationen und die durch hervorgerufenen Zugverspätungen sowie eine schonungslose Behandlung der schweren Gepäckstücke waren die Folge des bisherigen Zustandes, dem durch die oben erwähnte Maßnahme abgeholfen werden soll. Um die Schwierigkeiten, die sich für das reisende Publikum aus dieser Gewichtsbeschränkung der Gepäckstücke gerade während des Sommerfrischverkehrs ergeben, zu mildern, hat der Eisenbahnminister sich veranlaßt gesehen, von der in der bezüglichen Verordnung vorgesehenen Zulässigkeit von Ausnahmsbestimmungen Gebrauch zu machen und verfügt, daß bis auf weiteres die bisherige Übung, Gepäckstücke ohne Rücksicht auf ihr Gewicht zur Beförderung anzunehmen, unverändert weiter gehandhabt werden soll. Es wird dabei vorausgesetzt, daß das Publikum selbst auf die schwierigen Verhältnisse im Eisenbahnbienste Rücksicht nehmen und es vermeiden wird, allzu schwere Gepäckstücke aufzugeben. Bezüglich des direkten Verkehrs mit Ungarn und mit dem Deutschen Reich wird das Publikum aber aufmerksam gemacht, daß mit Rücksicht auf die in diesen Ländern bestehenden Verordnungen sich an der Grenze bei der Uebernahme von Gepäckstücken über 50 Kilogramm Gewicht Verzögerungen und Schwierigkeiten ergeben könnten.

Zurücknahme der Kofferverordnung für den Sommerfrischenverkehr.

Rein 50-Kilogramm-Maximum.

Wien, 19. Juni.

Das Eisenbahnministerium hat einen dankenswerten Entschluß gefaßt, der in weiten Kreisen des Publikums mit ungeteilter Genugtung begrüßt werden wird. Der vielbesprochene Koffererlaß ist, bevor er noch in Wirksamkeit getreten ist, außer Kraft gesetzt worden. Für den Sommerfrischenverkehr bleibt es bei der bisherigen Übung, von der Beschränkung auf das fünfzigkilogrammweite Gepäck ist keine Rede. Man kann ruhig sagen, daß heute nicht „mutwillig“ aufs Land gegangen werden wird. Wer nicht wirklich im höchsten Grade erholungsbedürftig ist, wen nicht die Sorge um eine durch die Wirtschaftsqualen des vierten Kriegswinters in ihrer Gesundheit schwer bedrohte und gefährdete Frau und um kränkliche, unterernährte Kinder aus dem Bannkreis der Stadt treibt, dem fällt es nicht ein, sich den Fährlichkeiten und Unannehmlichkeiten einer Eisenbahnreise auszusetzen und demütige Bittgesuche nach den verschiedenen Sommerfrischen auszusenden, die zumeist mit größerer oder geringerer Höflichkeit abschlägig beschieden werden. Es ist auch nicht anzunehmen, daß den Inhalt der Reisekoffer überflüssiger Land- und Hervorbringungen des Modelurus bilden werden. Wenn nichts anderes, so dürfte die geringe Sicherheit des Eisenbahngutes Modedamen davon abhalten, Prunk- und Prachtvoiletten in die Sommerfrische mitzunehmen. Wer auf seine Sommerreise einen Koffer mit Gepäck von mehr als fünfzig Kilogramm mitnimmt, dürfte eben einen Familienkoffer mit sich führen, der das Gepäck mehrerer Angehöriger des Haushaltes birgt.

Die Kofferverordnung bedeutete eine weitere ganz unnötige und überflüssige Erschwerung der Sommerreisen, die, wie gesagt, heute in den allerjüngsten Fällen, man kann ruhig sagen, überhaupt niemals ausschließlich zu Unterhaltungs- oder Zeitvertreibszwecken riskiert werden. Die Hausfrauen, die eigentlichen und die bedauerns-

wertesten Kriegsoffer des Hinterlandes, stellen sich die bange Frage, wie und wo sie die Koffer abwägen lassen sollten, da doch die Küchenwaage für solche Unternehmungen nicht recht anwendbar ist. Man zerbrach sich darüber den Kopf, was geschehen würde, wenn einer mit gutem Gewissen und wohl abgewogenem Koffer zur Bahn fährt und dort von dem Wagemeister die niederschmetternde Mitteilung erhält, daß seine Wäge den Koffer eines Gewichtes von fünfzigkilogramm übersteigt. Und was sollte eine vielköpfige Familie tun, die mit den gesetzlich gestatteten fünfzig Kilo absolut nicht das Auskommen findet und deren Gehalter die Reisekosten wirklich nicht durch den Ankauf eines neuen weiteren Reisekoffers vergrößern kann, der heute bei nahe buchstäblich mit Gold aufgewogen werden müßte. Diesen und anderen Bedenken hat nun das Eisenbahnministerium dadurch entprochen, daß es die Kofferverordnung einfach bis auf weiteres zurückgenommen hat. Damit ist ein Beispiel gegeben, das Nachahmung verdiente. Man kann nämlich eine Verordnung erlassen, die sich hinterher als zweckwidrig herausstellt. Das kommt in den besten Regierungsfamilien vor. Ein Unglück wird es erst, wenn man sich auf den Zustandstandpunkt stellt und einen solchen Wechselbalg von Verordnung mit übelangebrachter Zähigkeit durchaus lebensfähig erhalten will.

Die halbamtliche Verantwärtung.

Mit Rücksicht auf die durch den Krieg hervorgerufenen außerordentlichen Verhältnisse haben die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen die Verfügung getroffen, daß ab 1. Juli 1918 jedes Gepäckstück mit der Adresse des Empfängers versehen sein muß und daß nur Gepäckstücke im Höchstgewicht von 50 Kilogramm zur Beförderung angenommen werden. Diese Maßnahme, die in Deutschland bereits seit 15. November 1917 in Geltung steht, hat sich auch bei uns als notwendig erwiesen, weil bei den Eisenbahnen während des Krieges vielfach jugendliche und weibliche Hilfskräfte verwendet werden müssen, die ebenso wie die männlichen Bediensteten infolge der durch die mangelhafte Ernährung geminderten Kräfte die Manipulation mit großen und schweren Gepäckstücken schwer durchführen können. Ueberschreitungen der Zugsanhalte in den Stationen und die hierdurch hervorgerufenen Zugverspätungen sowie eine schonungslose Behandlung der schweren Gepäckstücke waren die Folge des bisherigen Zustandes, dem durch die oben erwähnte Maßnahme abgeholfen werden soll.

Um die Schwierigkeiten, die sich für das reisende Publikum aus dieser Gewichtsbeschränkung der Gepäckstücke gerade während des Sommerfrischenverkehrs ergeben, zu mildern, hat der Eisenbahnminister sich veranlaßt gesehen, von der in der bezüglichen Verordnung vorgesehenen Zulässigkeit von Ausnahmsbestimmungen Gebrauch zu machen, und verfügt, daß bis auf weiteres die bisherige Übung, Gepäckstücke ohne Rücksicht auf ihr Gewicht zur Beförderung anzunehmen, unverändert weitergehandhabt werden soll.

Es wird dabei vorausgesetzt, daß das Publikum selbst auf die schwierigen Verhältnisse im Eisenbahndienste Rücksicht nehmen und es vermeiden wird, allzu schwere Gepäckstücke aufzugeben.

Bezüglich des direkten Verkehrs mit Ungarn und mit dem Deutschen Reich wird das Publikum aber aufmerksam gemacht, daß mit Rücksicht auf die in diesen Ländern bestehenden Verordnungen sich an der Grenze beider Uebernahme von Gepäckstücken über 50 Kilogramm Gewicht Verzögerungen und Schwierigkeiten ergeben könnten.

* Eine neue Eisenbahnlinie Berlin—Wien. In Voraussicht der kommenden engeren wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und Oesterreich—Ungarn hat die Zittauer Handelskammer dem sächsischen Finanzministerium eine Denkschrift eingereicht, die eine bedeutungsvolle neue Schnellzugsverbindung zwischen Berlin und Wien in Vorschlag bringt. Bisher bestanden zwischen den Hauptstädten der beiden Reiche drei direkte Verbindungen: Berlin—Leipzig—Prag—Wien, Berlin—Bodenbach—Wien und Berlin—Oderberg—Wien; letztere Linie wurde von der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung als Konkurrenzlinie gegen die Sächsischen Staatseisenbahnen gebaut. Bei den beiden erstgenannten Verbindungen war die böhmische Landeshauptstadt insofern übermäßig bevorzugt, als die eine Linie die Stadt direkt berührte und die zweite sich mit einer kurzen Zwischstrecke erreichen ließ. Dagegen war das industriereiche deutsche Nordböhmen von einer direkten Verbindung mit den beiden Hauptstädten so gut wie abgeschnitten, was übrigens bei den politischen Verhältnissen im Kronlande Böhmen nicht verwunderlich erscheint. Diesem für die deutschen Teile Böhmens überaus lästigen Zustand soll nach der Denkschrift ein Ende gemacht werden. Sie schlägt eine neue Linie für die Verbindung Berlin—Wien vor, die einmal die Landeshauptstadt unberührt liegen läßt, dafür aber das sächsische und nordböhmische Industriegebiet eröffnet. Die neue Verbindung soll über Görlitz—Zittau—Reichenberg geleitet werden. Man hofft um so eher auf das Zustandekommen dieses Planes in absehbarer Zeit, als sich schon weite Kreise der fraglichen Gebiete, darunter auch die Handelskammern von Görlitz und Reichenberg, dafür ausgesprochen haben.

* **Vorschriften für den Reiseverkehr.** Der Eisenbahnminister hat die Eisenbahndirektionen erneut darauf hingewiesen, daß die Reisenden vor Beginn der Hauptreisezeit zu ihrem eigenen Besten auf verschiedene wichtige Bestimmungen aufmerksam zu machen sind. Dazu gehört, daß das Einzelgewicht der aufzuliefernden Gepäckstücke das Gewicht von 50 Kg. nicht übersteigen darf, daß jedes Gepäckstück die genaue und dauerhaft befestigte Adresse des Reisenden und den Namen der Abgangs- und Bestimmungstation tragen muß, und daß es sich empfiehlt, diese Angaben auch im Gepäck selbst einzulegen. Gleichzeitig sind die Reisenden darauf aufmerksam zu machen, daß sie selbst durch Innehaltung der Ordnungsvorschriften dazu beitragen können und sollten, daß der Verkehr sich pünktlich abwickelt, so, indem sie auf Schonungsbedürfnisse, insbesondere Verwundete Rücksicht nehmen, in Nichtraucherabteilen und in den Seitengängen der Wagen für Nichtraucher das Rauchen unbedingt unterlassen, nur die nach den Fahrtausweisen zuständige Wagenklasse benutzen und auch bei Ueberfüllung eines Zuges mit einer Fahrkarte niedriger Klasse nur mit ausdrücklicher vorheriger Zustimmung der Zugbegleit- oder der diensthabenden Stationsbeamten in einer höheren Wagenklasse Platz nehmen, ferner Handgepäck in die Abteile erster bis dritter Klasse nur insoweit mitnehmen, als der Platz über oder unter dem dem Reisenden zustehenden Sitzplatz zur Unterbringung der Stücke ausreicht, dagegen die Ueberfüllung der Abteile und namentlich der Seitengänge der Durchgangszüge mit Gepäck aus Gründen der Betriebssicherheit vorgegangen werden muß. Während des Zugaufenthaltes auf den Stationen sind zur Erleichterung des Ein- und Aussteigens die Türen und Gänge der Durchgangswagen freizulassen. Der Eisenbahnminister verkennt nicht, daß die Regelung des Verkehrs unter den gegenwärtigen Verhältnissen besondere Schwierigkeiten bietet; er vertraut indes, daß es den Beamten gleichwohl gelingen wird, die Durchführung der zur Aufrechterhaltung der Ordnung unentbehrlichen Bestimmungen zu erreichen.

Es sei auch darauf aufmerksam gemacht, daß der militärische Ueberwachungsdiens auf der Eisenbahn wieder sehr scharf gehandhabt wird. Kein Reisender versäume daher, sich mit hinreichenden Ausweisen über seine Person zu versehen, Heerespflichtige auch mit ihren Militärpapieren. Auch Frauen bedürfen eines Ausweises, aus dem ihre Staatsangehörigkeit unzweifelhaft hervorgeht.

27. VII. 1918

Die Ersatzansprüche der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Bekanntlich hat die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft für zugrundegegangene Fahrzeuge und sonstige Leistungen Ersatzansprüche an die gemeinsame Regierung angemeldet und zur Vermeidung der Verjährung gerichtliche Klage erhoben. Das Prozedurverfahren ist über die ersten Anfänge nicht hinausgebiehen. Für die Bewertung der Ansprüche für versunkene Fahrzeuge wird selbstverständlich nicht der Buchwert dieser Fahrzeuge als Maßstab dienen können, da die Entschädigung auf dieser Grundlage unter den jetzigen Preisverhältnissen für einen Ersatz der Fahrzeuge auch nicht entfernt ausreichen würde. Der Buchwert ist ja auf Grund der früheren Verhältnisse gebildet worden, also jetzt schon ganz veraltet. Auch in Deutschland hat die Regierung deshalb bei Schadenersatzansprüchen dem im Kriege Gewordenen Rechnung getragen und so beispielsweise an Holland Schiffsentzündungen mittelst Uebergabe von Ersatzschiffen geleistet, von der Zugrundelegung des ganz veralteten Buchwertes also ganz abgesehen. Der Betrag des Streitgegenstandes in der Klage der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft ist bei der Verzögerung in der Austragung seither auch durch Zinsenausfall zc. beträchtlich angewachsen.

Die Eisenbahndiebstähle.

Hundertköpfige Räuberbanden.

In der gestrigen Sitzung des Staatsseisenbahnrates wies Ministerialrat Dr. Descha darauf hin, daß das Ueberhandnehmen der Eisenbahndiebstähle auf die durch den Krieg bedingten außergewöhnlichen Verhältnisse und in erster Linie auf die große Knappheit an allen Bedarfsgegenständen sowie auf den wirtschaftlichen Notstand weiter Bevölkerungsschichten zurückzuführen sei. Das Eisenbahnministerium habe dieser bedauerlichen Erscheinung stets seine volle Aufmerksamkeit zugewendet und zu ihrer Bekämpfung eine ganze Reihe von Maßnahmen ergriffen. Gegen Bedienstete, die sich Diebstähle zuschulden kommen lassen, werde mit der größten Strenge verfahren, wenngleich es mit Rücksicht auf den empfindlichen Personalmangel nicht immer möglich sei, mit der Strafe sofortiger Entlassung vorzugehen, da ein Ersatz für qualifizierte Arbeiter nicht zu erhalten sei.

Das Eisenbahnministerium nehme keinen Anstand, zu erklären, daß in den letzten Monaten die Anzahl der Diebstähle gestiegen, ihr Charakter bedrohlicher geworden ist. Es handle sich vielfach nicht mehr um einzelne Fälle, sondern um Massen diebstähle, durch die der Aufbringungs- und Versorgungsplan in Mitleidenschaft gezogen werde, nicht mehr um geheime Diebstähle, sondern um offene Beraubungen, durch die die öffentliche Sicherheit im höchsten Maße gefährdet werde. Ganze Züge werden von förmlichen Räuberbanden, die bisweilen aus hunderten, ja tausenden von Individuen bestehen, überfallen, zum Stehen gebracht und ausgeplündert, wobei jeder Widerstand des Zugspersonals durch Bedrohung mit Waffen hintangehalten werde. Solchen Erscheinungen gegenüber befinden sich die Eisenbahnen in einer schwierigen Lage. Doch werde das Eisenbahnministerium im eigensten Interesse sowie im Interesse der Öffentlichkeit auch weiterhin alles aufbieten, um diesen Zuständen zu begegnen. Es hoffe, dank der Unterstützung, die es bei der Bekämpfung der Eisenbahndiebstählen nunmehr bei den anderen Zentralstellen — namentlich beim Kriegsministerium — finde, diesen Uebelständen wirksam steuern zu können.

[Regierungserklärungen über Tarifierhöhungen der Staatsbahnen.] In der heutigen Sitzung des Ausschusses des Staatseisenbahnrates für Angelegenheiten des Güterverkehrs hat der Regierungsvertreter Sektionschef Ritter v. Solvis eine Erklärung abgegeben, aus der in allgemeinen Grundlinien die Absichten der Staatseisenbahnverwaltung wegen einer weiteren Erhöhung der Eisenbahntarife ersichtlich sind. Sektionschef Ritter v. Solvis führte folgendes aus: Die finanzielle Lage des Staates erfordert die höchste Anspannung aller staatlichen Einnahmequellen. Auch im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung müssen alle Maßregeln vorgelegt werden, um eine Erhöhung der Einnahmen aus dem Betriebe der österreichischen Staatsbahnen herbeizuführen. Die durch die bisher getroffenen Vorkehrungen erzielte Steigerung der Einnahmen aus dem Staatseisenbahnbetriebe vermochte mit dem rapiden Ansteigen der Betriebsausgaben der österreichischen Staatsbahnen nicht Schritt zu halten. Die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen, die im Jahre 1913 797 Millionen Kronen betrugen, werden für das Jahr 1918/19 unter dem Einflusse der bereits durchgeführten Tarifierhöhungen, ungeachtet des Rückganges im Güterverkehr, mit 1316 Millionen Kronen veranschlagt, wozu noch etwa 160 Millionen Kronen an Verkehrssteuern hinzukommen, so daß sich für das Jahr 1918/19 gegenüber dem letzten Friedensjahre (1913) Mehreinnahmen von über 600 Millionen Kronen ergeben dürften. Trotzdem wird aller Voraussicht nach das Budgetjahr 1917/18 mit einem Betriebsabgange von rund 110 Millionen Kronen abschließen, wobei die Einnahmen aus den Verkehrssteuern allerdings nicht in Rechnung gezogen sind. Auch das Budgetjahr 1918/19 müßte, falls nicht eine weitere Erhöhung der Transporteinnahmen durch entsprechende Maßnahmen erfolgen würde, einen sehr namhaften Betriebsabgang ergeben, da die persönlichen Auslagen für dieses Budgetjahr mit einem Mehrbetrage von ungefähr 227 Millionen Kronen und die sachlichen mit einem solchen von rund 243 Millionen Kronen veranschlagt werden müssen. Im Vergleich zum Jahre 1913 haben sich die Personalkosten im Jahre 1918 um 76 Prozent erhöht. Die Anschaffungskosten für Kohle sind von 52 Millionen Kronen auf 125 Millionen Kronen gestiegen, indem sich der Preis der Tonne von 8 K. auf 25 K. erhöht hat. Die Kosten für Schmiermaterialien haben sich um 190 Prozent erhöht, der Lokomotivkilometer sogar um 310 Prozent. Die Anschaffungskosten für Güterwagen und Lokomotiven sind um 180 Prozent gestiegen. Das Bestreben, die sonach unvermeidlichen weiteren Tarifierhöhungen ohne einseitige Belastung der österreichischen Verkehrsträger durchzuführen, hat dem Eisenbahnministerium Veranlassung gegeben, wegen eines korrespondierenden Vorgehens mit der ungarischen Regierung in Verhandlungen zu treten, die auch ihrerseits vor die Notwendigkeit gestellt ist, zur Herstellung des Gleichgewichtes der finanziellen Lage der ungarischen Staatsbahnen eine ausgiebige Tarifierhöhung durchzuführen. Die beiden Regierungen haben die bestimmte Absicht, den Militärtarif, der bereits im Jahre 1917 allgemein um 30 Prozent und im Jahre 1918 hinsichtlich des Schnellzugsverkehrs um weitere 30 Prozent erhöht wurde, in der allernächsten Zeit neuerlich, und zwar in beträchtlichem Maße, zu erhöhen. Bezüglich der Ziviltarife sind die bereits eingeleiteten Studien weder auf österreichischer noch auf ungarischer Seite abgeschlossen, das Eisenbahnministerium werde jedoch, sobald die Arbeiten weiter vorgeschritten sein werden, nicht einmalig,

die ins Auge gefaßten Vorschläge dem Staatseisenbahnrat zur Begutachtung vorzulegen, um auf diese Weise die Stellung der Interessenten zu den geplanten tarifmäßigen Maßnahmen kennen zu lernen. Der Zeitpunkt, in dem die Richtlinien eines auf neuer Grundlage beruhenden Lokalgütertarifes endgültig festzustellen sein werden, ist, wie der Regierungsvertreter erklärte, jedenfalls in merklige Nähe gerückt und es gereicht dem Eisenbahnministerium zu um so größerer Befriedigung, dem Staatseisenbahnrat von dieser Tatsache Mitteilung machen zu können, als es von der Ueberzeugung durchdrungen ist, daß die Interessenten auf geordnete tarifmäßige Verhältnisse einen Anspruch haben. Sie dürfen mit Fug und Recht verlangen, daß an Stelle eines durch Notverfügungen unübersichtlich und unwirtschaftlich gewordenen Tarifzustandes ehestens eine Neuordnung trete, die das gesamte Netz der österreichischen Staatsbahnen womöglich einschließlich der Lokalbahnen zu einem homogenen, durch die Durchrechnung des gleichen Barèmes gebildeten Ganzen zusammenfaßt und auf diese Weise erst im Bereiche sämtlicher Staatsbahnlinien auch tarifmäßig das einheitliche Wirtschaftsgebiet herstellt. Der Regierungsvertreter gab die Erklärung zu den Anträgen der Mitglieder Dr. Günther, Epstein, Uberski, Wachtel und Dr. v. Oberleithner ab. Den Vorsitz führen die Obmänner Edler v. Baczewski und Abgeordneter Dr. Viskovsky. Zu den Anträgen der Mitglieder Dr. Grafen Varisch-Moennich und Hüttemann wegen Beibehaltung der bisherigen Spannung zwischen den Frachttarifen für inländische und ausländische Kohle gab der Regierungsvertreter, Sektionschef Ritter v. Solvis die Erklärung ab, daß die Staatseisenbahnverwaltung die Förderung der inländischen Produktion als die oberste Aufgabe ihrer Tarifpolitik betrachte und bei der in Erwägung stehenden allgemeinen Erhöhung der Kohlentarife auf die Verhältnisse der inländischen Kohlenindustrie gebührend Rücksicht nehmen werde. An diese Erklärung knüpfte sich eine eingehende Debatte, an der sich die Mitglieder v. Zanotta, Dr. Günther, Berl, Dr. Graf Varisch-Moennich, Bettschel, Freud und Dr. Kolischer beteiligten. Der Ausschuß nahm die Regierungserklärung zur Kenntnis. Bezüglich der Kohlentarife sprach sich der Ausschuß dafür aus, daß im Falle einer allgemeinen Erhöhung der Kohlentarife die bisherige Spannung zugunsten der inländischen Kohle aufrecht zu bleiben hätte.

Regierungserklärungen über die Erhöhung der Gütertarife.

Aus dem Staatseisenbahnrat.

Gestern verhandelte der dritte Ausschuss des Staatseisenbahnrates über die Angelegenheiten des Güterverkehrs. In den Maßnahmen auf dem Gebiete der Gütertarife gab der Regierungsvertreter Sektionschef Ritter v. Solbis eine eingehende Darlegung, in welcher er unter anderem ausführte: Die finanzielle Lage des Staates erfordert die höchste Anspannung aller staatlichen Einnahmequellen. Obwohl die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen, die im Jahre 1913 797 Millionen Kronen betrugen, für das Jahr 1918/19 unter dem Einfluß der bereits durchgeführten Tarifierhöhungen, ungeachtet des Rückganges im Güterverkehr mit 1316 Millionen Kronen veranschlagt werden, wozu noch etwa 160 Millionen Kronen an Verkehrssteuern hinzukommen, so daß sich für das Jahr 1918/19 gegenüber dem letzten Friedensjahr (1913) Mehreinnahmen von über 600 Millionen Kronen ergeben dürften, wird aller Voraussicht nach das Budgetjahr 1917/18 mit einem Betriebsabgang von rund 110 Millionen Kronen abschließen, wobei die Einnahmen aus den Verkehrssteuern allerdings nicht in Rechnung gezogen sind.

Auch das Budgetjahr 1918/19 müßte, falls nicht eine weitere Erhöhung der Transporteinnahmen durch entsprechende Maßnahmen erfolgen würde, einen sehr namhaften Betriebsabgang ergeben, da die persönlichen Auslagen für dieses Budgetjahr mit einem Mehrbetrage von ungefähr 227 Millionen Kronen und die sachlichen mit einem solchen von rund 243 Millionen Kronen veranschlagt werden müssen. Im Vergleich zum Jahre 1913 haben sich die Personalkosten im Jahre 1918 um 76 Prozent erhöht. Die Anschaffungskosten für Kohle sind von 52 Millionen Kronen auf 125 Millionen Kronen gestiegen, indem sich der Preis pro Tonne von 8 K. auf 25 K. erhöht hat. Die Kosten für Schmiermaterialien haben sich um 190 Prozent erhöht, pro Lokomotivkilometer sogar um 310 Prozent. Die Anschaffungskosten für Güterwagen und Lokomotiven sind um 180 Prozent gestiegen. Das Bestreben, die sonach unvermeidlichen weiteren Tarifierhöhungen ohne einseitige Belastung der österreichischen Versfrachter durchzuführen, hat dem Eisenbahnministerium Veranlassung gegeben, wegen eines konformen Vorgehens mit der ungarischen Regierung in Verhandlungen zu treten, die auch ihrerseits vor die Notwendigkeit gestellt ist, zur Herstellung des Gleichgewichtes der finanziellen Lage der ungarischen Staatsbahnen eine ausgiebige Tarifierhöhung durchzuführen. Die beiden Regierungen haben die bestimmte Absicht, den Militärtarif, der bereits im Jahre 1917 allgemein um 30 Prozent und im Jahre 1918 rücksichtlich des Personenverkehrs teilweise um weitere 50 Prozent erhöht wurde, in der allernächsten Zeit neuerlich, und zwar in beträchtlichem Maße zu erhöhen. Bezüglich der Zivilgütertarife sind die bereits eingeleiteten Studien weder auf österreichischer, noch auf ungarischer Seite abgeschlossen. Ich kann jedoch schon jetzt erklären, daß das Eisenbahnministerium, sobald die Arbeiten weiter fortgeschritten sein werden, nicht ermangeln wird, die ins Auge gefaßten Vorschläge dem Staatseisenbahnrat zur Begutachtung vorzulegen, um auf diese Weise die Stellung der Interessenten zu den geplanten tariflichen Maßnahmen kennen zu lernen.

Der Zeitpunkt, in dem die Richtlinien eines auf neuer Grundlage beruhenden Totalgütertarifes endgültig festzustellen sein werden, ist jedenfalls in merklicher Nähe gerückt. Es wird eine Neuordnung geschaffen werden, die das gesamte Netz der österreichischen Staatsbahnen womöglich einschließlich der Lokalbahnen zu einem homogenen, durch die Durchrechnung des gleichen Baremes gebildeten Ganzen zusammenfaßt und auf diese Weise erst im Bereiche sämtlicher Staatsbahnlinien auch tariflich das einheitliche Wirtschaftsgebiet herstellt.

Sektionschef Ritter v. Solbis bemerkte schließlich, daß die Staatseisenbahnverwaltung die Förderung der inländischen Produktion als die oberste Aufgabe ihrer Tarifpolitik betrachte.

**Eisenbahnminister Freiherr v. Banhaus
über die Staatseisenbahnverwaltung.**

(Staatseisenbahnrat.)

In der heutigen Plenarsitzung des Staatseisenbahnrates gab Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Banhaus wichtige Erklärungen über die Staatseisenbahnverwaltung ab. Der Eisenbahnminister führte u. a. folgendes aus:

Meine Ausführungen in der vorigen Session haben ein Bild der schwierigen Verhältnisse gegeben, unter denen die Staatseisenbahnverwaltung zu arbeiten hatte und die sich seither in vielen Belangen weiter verschärft haben. Es ist trotz alledem, dank der Opferwilligkeit des gesamten Personals, das mit äußerster Anspannung seiner durch die lange Dauer des Krieges und die außerordentlich ungünstigen Lebensbedingungen vielfach bereits bedenklich herabgeminderten Kräfte den schwersten Dienstpflichten getreu nachgekommen ist, gelungen, noch das zu leisten, was man unter den auf allen Seiten sich häufenden Schwierigkeiten vom Staatsbahnbetriebe verlangen kann.

Der gesamte Baudienst und Bahnerhaltungsdienst ist durch die großen Anforderungen, die die Wiederinstandsetzung der Eisenbahnen an die Staatseisenbahnverwaltung stellte, wesentlich beeinflusst worden.

Die Wiederherstellung der Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina.

Von unseren Eisenbahnen in Galizien und der Bukowina waren 4200 Kilometer, das sind 90 Prozent unseres nordöstlichen Eisenbahnnetzes, und von den Staatsbahnlinien des Südwestens ungefähr 200 Kilometer, somit insgesamt 4400 Kilometer, das sind mehr als ein Fünftel unseres gesamten österreichischen Staatsbahnnetzes, in Feindeshand. Diese Strecken sind jetzt wieder — einige wenige militärisch minder wichtige Lokalbahnen ausgenommen — voll im Betriebs-

Nicht weniger als 535 Aufnahmsgebäude, 410 Gütermagazine, 75 Heizhäuser und Werkstätten, 165 Wassertürme, 3400 Wohngebäude und sonstige Hochbauten, dann 4800 eiserne Brücken, 350 gewölbte Brücken, Viadukte und sonstige Brückenobjekte, außerdem zahlreiche Drehscheiben, Brückenwagen und andere Bahneinrichtungen waren teils vollständig zerstört, teils schwer beschädigt. Die Sicherungsanlagen waren begreiflicherweise das erste Ziel gründlichster Vernichtung.

Besondere Schwierigkeiten stellten sich einer raschen Wiederaufnahme des Betriebes dadurch entgegen, daß in Ostgalizien und der Bukowina nahezu sämtliche im Jahre 1917 von uns wiedergewonnenen Bahnlinien auf Breitspur übermalt, also für unsere Fahrbedienmittel ungeeignet vorgefunden wurden.

Die Schwierigkeiten, die der Wiederherstellung der Eisenbahnen entgegenstehen, werden zufolge des herrschenden großen Material- und Arbeitermangels in jedem Monate größer. Nur durch die Heranziehung aller Kräfte des Landes, durch die Zuweisung großer Mengen von Baumaterialien, Geräten, Einrichtungsgegenständen und eines Stabes von Ingenieuren und Arbeitern aus den Eisenbahndirektionen des Westens konnte der Wiederaufbau der wichtigsten Linien soweit durchgeführt werden, daß auch auf den zuletzt zurückgewonnenen Strecken die Sicherheit des Betriebes gewährleistet ist.

Die Arbeiten auf diesem Gebiete sind noch keineswegs abgeschlossen, der Ersatz der heute aufgestellten und noch aufzustellenden Provisorien wird die Staatseisenbahnverwaltung noch in der Friedenszeit zu beschäftigen haben.

Wie ich bereits erwähnte, ist nunmehr das Liniennetz der Staatseisenbahnverwaltung nahezu zur Gänze dem Betriebe übergeben. Nur wenige militärisch minder wichtige Lokalbahnen Galiziens und der Bukowina konnten, da die Heeresverwaltung die nötigen Kräfte für die provisorische Fahrbarmachung derzeit nicht zur Verfügung stellen kann, bisher nicht wiederhergestellt werden. Die Staatseisenbahnverwaltung wird aber die Fahrbarmachung auch dieser restlichen Lokalbahnen in Bälde durchzuführen nach Kräften bemüht sein.

Infolge der in der Beschaffung der Arbeitskräfte und der Materialien bestehenden Schwierigkeiten, sowie durch die Rücksichtnahme auf die gegenwärtige staatsfinanzielle Lage haben die am Oberbau notwendigen Ergänzungsarbeiten eine große Einschränkung erfahren müssen.

Immerhin wurden ganz beträchtliche Leistungen vollbracht und im Jahre 1917 rund 400 Geleisekilometer neuer Oberbau und ungefähr 600 Stück Weichen mit einem Aufwand von rund 15 Millionen Kronen verlegt.

Bei diesen Herstellungen wird in Ansehung der nach dem Kriege zu gewärtigenden politischen und wirtschaftlichen Lage der Ausgestaltung der für den Durchgangsverkehr von Westdeutschland nach den Balkanländern in Betracht kommenden Strecken besonderes Augenmerk zugewendet, um auf diesen Strecken leistungsfähige Lokomotiven in Verkehr setzen zu können.

Wenn auch von den hierfür erforderlichen Arbeiten dermalen nur wenige durchgeführt werden können, wird alles vorbereitet, um nach Wiedereintritt günstiger Verhältnisse mit den Arbeiten in großem Umfange einsetzen zu können.

Die Zukunft der Donau-Schifffahrt.

Drahtmeldung der „Vossischen Zeitung“.

* München, 26. Juni.

In der gestrigen Ausschuß-Sitzung des bayerischen Landtages gab der Vertreter des erkrankten Verkehrsministers, Staatsrat Niegel, folgende Erklärung über die Bedeutung der Donau-Schifffahrt für Bayern und für das übrige Deutschland.

In eingehenden Bestimmungen sind im Friedensvertrag die rechtlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse des Schiffsverkehrs auf der unteren Donau in durchaus befriedigender Weise geregelt worden. Die rechtlichen Beziehungen der Donau-Schifffahrt werden hiernach für den ganzen Bereich der schiffbaren Donau durch eine neue Donau-Schiffahrts-Akte geregelt werden, deren Grundzüge bereits für Deutschland und Oesterreich-Ungarn gemeinsam festgestellt worden sind. Bis zu ihrem Inkrafttreten ist Rumänien nunmehr der alten Donau-Schiffahrts-Akte von 1857 beigetreten. In wirtschaftlicher Hinsicht ist die Befreiung von lästigen Abgaben bzw. die Sicherung gegen solche erreicht und der deutschen Donau-Schifffahrt nicht nur die Behandlung auf dem Fuße völliger Gleichheit mit den rumänischen und allen anderen Schiffen und Schiffsverkehrs-Unternehmen zugesagt, sondern auch für ihre Ansässigmachung und Betätigung an den rumänischen Donauplätzen ausreichend Vorsonne getroffen. Nach dem Abkommen wird künftig der Bedarf Deutschlands einerseits an Getreide, Öl, Hülsenfrüchten und Futtermitteln, soweit Deutschland auf Zufuhr von auswärts noch weiterhin angewiesen sein wird, für die nächsten 9 Jahre, und der Bedarf an Erdöl und Erdölzeugnissen noch auf erheblich längere Zeit in erster Linie aus Rumänien gedeckt werden. Die Donau ist der gegebene Weg für einen großen Teil dieser Einfuhrmengen, die früher aus anderen Gebieten bezogen wurden, und deshalb überwiegend auf anderen Wegen nach Deutschland eingegangen sind. Wenn auch naturgemäß nicht damit gerechnet werden kann, daß die erwähnten Agrarprodukte und das Petroleum aus Rumänien ausschließlich über die Donau eingehen werden, so wird, wenn auch nur ein einigermaßen entsprechender Teil dieser Straße zufallen wird, auf absehbare Zeit ein diesen zwei wichtigen Warengruppen der zur Verfügung stehende Schiffsraum vollständig ausgenützt sein.

Die Donau in Baden

Weiteres Einschränken des Ferienverkehrs in Bayern.

München, 28. Juni. Die „Korrespondenz Hoffmann“ meldet amtlich:

Die allgemeine Ernährungslage hat sich in der letzten Zeit so ungünstig gestaltet, daß die Versorgung der einheimischen Bevölkerung mit Lebensmitteln in den von Fremden besonders stark besuchten Bezirken den größten Schwierigkeiten begegnet. Dies gilt vor allem für die Fleisch- und Fettversorgung. Weitere Einschränkungen des Fremdenverkehrs lassen sich deshalb nicht vermeiden, zumal, da der Zuzug an Fremden heuer weit größer ist als in den letzten Friedensjahren.

Auf Grund einer Besprechung mit den Vorständen der hauptsächlich am Fremdenverkehr beteiligten Kommunalverbände, insbesondere im bayerischen Hochgebirge, wird daher die Dauer des ohne amtsärztliches Zeugnis zugelassenen Aufenthalts in diesen Bezirken auf drei Wochen herabgesetzt werden. Außerdem wurden die Vorstände der betreffenden Kommunalverbände ermächtigt, die Höchstzahl der ortsfremden Personen zu bestimmen, die in den einzelnen Verkehrsorten oder Gaststätten beherbergt werden dürfen. Als Maßstab soll hierbei gelten, daß in der Regel nur 50, höchstens 60 v. H. der vorhandenen Betten in den Gaststätten, Fremdenheimen usw. belegt werden dürfen. In gleicher Weise soll auch eine Einschränkung in den Privathaushaltungen durchgeführt werden, die sich mit dem Vermieten von Wohnungen an Fremde befassen. Mit Rücksicht auf die jetzt schon anwesende große Zahl von Fremden in einzelnen Kurorten und Erholungsplätzen werden die Fremden im eigenen Interesse darauf aufmerksam gemacht, daß sie nur dann auf Unterkunft und Verpflegung rechnen können, wenn sie sich diese vorher gesichert haben.

(Die Verstaatlichung der Privatbahnen.)

In der gestrigen Sitzung des Staatseisenbahnrates nahm die Debatte über den Antrag Dr. Weisskirchner auf Verstaatlichung der Südbahn und der Wipacabahn einen großen Raum ein. Mitglied Dr. Günther führte aus, daß seiner Ansicht nach nur der Privatbetrieb volle Gewähr für den Fortschritt und die beste Entwicklung biete; trotzdem trete er für die Verstaatlichung der Südbahn ein, weil die fortgeschrittene Verstaatlichung der österreichischen Bahnen die Einverleibung eines so großen Betriebes wie die Südbahn gebieterisch fordere. Diese Forderung sei umso wichtiger, als die Südbahn die wichtigste Verbindung nach Triest sei, welcher Weg als für die Entwicklung des Handels bestimmend, unbedingt in die Hand des Staates gelangen müsse. Auch die trotz der durchgeführten Sanierungsaktionen immer bedrohlicher werdenden finanziellen Verhältnisse dieser Bahn sprächen für die Verstaatlichung. Die Südbahn bedürfe sehr großartiger Investitionen, die aber heute angesichts der Unsicherheit in der Verstaatlichungsfrage unterlassen oder nur in unzureichendem Maße durchgeführt würden. Da hierdurch die wichtigsten Aufgaben dieser Bahn bedenklich beeinträchtigt werden, müsse Handel und Industrie dringend die Verstaatlichung der Südbahn fordern. Mitglied Einspinner stellte fest, daß der Betrieb der Südbahn vor dem Kriege gewiß nicht schlechter gewesen sei als der Betrieb der k. k. Staatsbahnen. Wenn er jetzt schlechter geworden sei, so trügen die Verhältnisse, aber nicht die Südbahnverwaltung daran die Schuld. Auch nationale Erwägungen ließen den Absehländern die Verstaatlichung der Südbahn, zumindest während des Krieges, nicht als besonders begrenztenwert erscheinen. Mitglied Mastala erhob die Forderung nach Verstaatlichung auch der beiden großen böhmischen Privatbahnen. Mitglied Dr. Lampe erklärte es als ein Gebot der staatlichen Notwendigkeit, ein Unternehmen wie die Südbahn in die Hände des Staates zu bringen. In die Verstaatlichung der Südbahn müßte sich die Verstaatlichung aller anderen großen noch in Privat Händen befindlichen Bahnen anschließen. Die Verstaatlichung der Privatbahnen sei eine wirtschaftliche Frage, die mit nationalen Wünschen nicht verbunden werden dürfe. Erschmann Ingenieur Spänger bezeichnete es gleichfalls als unbedingte Notwendigkeit, die Südbahn und die Wipacabahn in das Netz der Staatsbahnen einzubeziehen. Es sei ein wichtiges Interesse der Stadt Wien, daß eine so große, von Wien ausgehende Eisenbahn nicht weiter in privaten Händen bleibe. Auch könne nur in diesem Zusammenhang die Lösung der Wiener Bahnhoffrage mit Erfolg durchgeführt werden. Auch der Eisenbahnminister griff in die Debatte ein und betonte, daß es selbstverständlich sei, daß die Regierung, die sich zum Programm der Fortsetzung der Verstaatlichung bekannt hatte, dieses Programm nicht aus dem Auge verlieren werde. Dies um so weniger, als die Erfahrungen während des Krieges gezeigt haben, wie notwendig die möglichste Konzentration des gesamten Eisenbahnbetriebes in einer Hand sei, und zwar nicht zuletzt auch vom Standpunkt der Interessen der Staatseisenbahnverwaltung, deren Personal und Fahrpark infolge des Zwanges der Verhältnisse unter Zurückstellung der eigenen Interessen des Staatsbetriebes vielfach auch auf den Privatbahnen ausshelfen mußte. Was aber speziell die Frage der Verstaatlichung der Südbahn anlangte, so könne nicht außer acht bleiben, daß dieser Frage neben ihrer verkehrs-, politischen und volkswirtschaftlichen Wichtigkeit auch eine sehr große staatsfinanzielle Bedeutung zukomme, und daß eine befriedigende Lösung der mit dem Problem der Südbahnverstaatlichung zusammenhängenden finanziellen Fragen wohl kaum während des Krieges werde erfolgen können. Der Eisenbahnminister hob schließlich hervor, daß die Südbahn, während des Krieges zu ganz außerordentlich schwierigen Aufgaben berufen, höchst anerkanntswerte und erfolgreiche Leistungen im Kriegsverkehr aufzuweisen habe und daß, wenn der Zivilverkehr auf der Südbahnlinie notgedrungen zurückgehe, dies darauf zurückzuführen sei, daß, sowie alle Eisenbahnen, auch die Südbahn unter den kriegerischen Verhältnissen zu leiden habe. Die in Verhandlung stehenden Anträge gelangten hierauf zur Annahme.

(Eröffnung der Zweigstellen des Oesterreichischen Verkehrsbureaus.) Das Oesterreichische Verkehrsbureau, Ges. m. b. H., eröffnet am 1. Juli weitere Zweigstellen in Wien, Rärtnerring Nr. 11, in Karlsbad und in Gmunden. Das bisher am Rärtnerring Nr. 7 befindliche Stadtbureau der Staatsbahnen wird mit gleichem Termin aufgelassen. In der Wiener Zweigstelle, Rärtnerring Nr. 11 (Telephon Nr. 534 und 3020), erfolgt der Fahrkartenverkauf für Reisen ab Wien Nordbahnhof und Wien Ostbahnhof unter den bisher üblichen Bedingungen sowie die Auskunftserteilung über diesen Verkehr und die Abfertigung für die Balkanzüge. Am gleichen Lokal gelangen durch die Mitropa Wettkarten für alle Schlafwagenkurse zur Ausgabe. Das Bureau ist für den Parteienverkehr an Wochentagen von 8 bis halb 5 Uhr, an Sonn- und Feiertagen von 9 bis 11 Uhr geöffnet. Die Ausgabe der Fahrkarten ab Wien Westbahnhof, der Monatsstreckentarten und der zusammengestellten Fahrscheine des Vereins deutscher Eisenbahnenverwaltungen (Rundreisehefte) wird durch die Zweigstelle, Stad-im-Eisenplatz, des Oesterreichischen Verkehrsbureaus in Wien, 1. Bezirk (Telephon Nr. 10159), besorgt. Die „Zweigstelle Karlsbad“ des Oesterreichischen Verkehrsbureaus (Telegrammadresse: Austriaverkehr Karlsbad) tritt an die Stelle des bisher vom Landesverband für Fremdenverkehr in Deutschböhmen betriebenen Reisebureaus und nimmt als Vertretung der Mitropa Bestellungen auf Schlafwagenplätze entgegen. Die „Zweigstelle Gmunden“ des Oesterreichischen Verkehrsbureaus befindet sich in Gmunden, Esplanade Nr. 6 (Telegrammadresse: Austriaverkehr Gmunden), und besorgt für die Dauer der Kuraison sämtliche Agenden eines Reisebureaus; auch gilt diese Zweigstelle als Vertretung der Mitropa. Die Direktion der Gesellschaft befindet sich in Wien, 1. Bezirk, Schottenbautei Nr. 6 (Telephon Nr. 23146), wohin allfällige Beschwerden zu richten sind.

Eisenbahndiebstähle und Gepäcksberaubungen.

(Telegramm der „Neuen Freien Presse“.)

Budapest, 1. Juli.

Wie „N. F.“ meldet, hat in der letzten Sitzung des österreichischen Eisenbahnrates Ministerialrat Dr. Deschka über die immer häufiger verübten Eisenbahndiebstähle berichtet, wie auch über die getroffenen Schutzmaßnahmen, in deren Durchführung das Eisenbahnministerium jetzt durch das Kriegsministerium dadurch unterstützt wird, daß in Stationen, wo Gepäcksplünderungen öfter vorkommen, militärische Polizeitruppen den Eisenbahnen beige stellt werden.

Das Eisenbahnministerium bietet im eigenen Interesse wie im Interesse der Öffentlichkeit mit Hilfe des Kriegsministeriums alles auf, um derartige Vorkommnisse unmöglich zu machen. Das Mitglied des Eisenbahnrates Baron Battaglia sprach den Wunsch aus, daß auf den besonders unsicheren Eisenbahnlinien, wie beispielsweise Dniebitz-Dembica, Offiziere der militärischen Bewachung leiten mögen.

Die Wünsche der Eisenbahner.**Die Maßnahmen der Regierung.**

Der Eisenbahnminister hat gestern die Abordnung des gesamten Staatsbahnpersonals empfangen, um die Stellungnahme der Regierung zu dem von den verschiedenen Personalorganisationen in 10 Punkten zusammengefaßten und am 12. Juni überreichten Memorandum bekanntzugeben.

Hinsichtlich des ersten Petits, welches die Einrechnung eines bestimmten Betrages der Teuerungszulage in den Gehalt betrifft, erklärte der Minister, daß die Regierung selbstverständlich die Notwendigkeit einer allgemeinen Befoldungsregelung anerkenne, doch müsse mit Rücksicht auf die dermalen noch ungelärten Verhältnisse vorläufig an dem Teuerungszulagen-system festgehalten werden. Der Abbau der Teuerungszulagen werde aber bestimmt durch eine den seinerzeitigen Verhältnissen angepasste Regulierung der ständigen Bezüge, beziehungsweise Löhne erfolgen. Vorläufig wird aber überdies das Gehaltsschema der niederen Staatseisenbahnbediensteten durch Anreihung von je zwei Gehaltsstufen bei den drei Dienerkategorien und von je einer Gehaltsstufe bei den Gruppen B und O der Unterbeamten erweitert.

Der Forderung nach fünfzigprozentiger Erhöhung der Teuerungszulagen hat die Regierung, wenn auch in etwas anderer Form, so doch dem materiellen Effekt nach, durch die neuerliche Gewährung des einmaligen Teuerungszuschusses im Monat August fast zur Gänze Rechnung getragen; die Staatsbahndirektionen seien überdies ermächtigt, auf Verlangen Kontozahlungen bis 50 Prozent des Zuschusses schon im Juli auszusahlen. Ebenso werde dem Ansuchen der Arbeiterschaft nach Auszahlung eines Differenzbetrages auf die im August 1917 gewährten Geldzuschüsse nunmehr entsprochen. Auch die Aufhebung der lediglich als Kriegsmäßnahme eingeführten fünfjährigen Kündigungsfrist hat der Minister mit Kriegsende in sichere Aussicht gestellt.

Hinsichtlich der erbetenen doppelten Anrechnung der Kriegsjahre mußte sich der Eisenbahnminister auf die Erklärung beschränken, daß eine begünstigte Dienstzeitberechnung für die während des Krieges vollstreckten Jahre nur im Rahmen einer alle Staatsbediensteten umfassenden Aktion seinerzeit durchgeführt werden wird.

Der Forderung nach Definitivverneuerung aller Bediensteten nach längstens zweijähriger provisorischer Dienstzeit kann in dieser Allgemeinheit zwar nicht Rechnung getragen werden, doch wurden insbesondere für die mit 1. d. zu vollziehenden Ernennungen Kürzungen an den bisher üblichen Vordienstzeitfristen vorgenommen, welche bei den meisten Dienerkategorien $\frac{1}{2}$ bis 3 Jahre betragen. Der weitere Ausbau dieser Kürzungen hängt naturgemäß von den jeweiligen Personalstandesverhältnissen ab, die vor jeden Beförderungstermin festgestellt werden.

Dem Wunsche nach Schaffung eines einheitlichen Altersversorgungsinstituts wird vorläufig in der Weise Rechnung getragen, daß den Teilnehmern an den noch bestehenden Versorgungsfonds der lehrverstaatlichten Privatbahnen die Option für die Behandlung nach den günstigeren Versorgungsnormen der österreichischen Staatsbahnen gestattet wird.

Gegenüber dem Verlangen nach Gleichstellung der Eisenbahner in der Approvisionierung mit den Munitionsarbeitern konnte der Minister den Vertretern des Personals mitteilen, daß er ohnedies für eine bevorzugte Lebensmittellieferung seiner Angehörigen Sorge trug, und daß es ihm bereits gelungen sei, für die nächsten Wochen insbesondere für das in Wien und Niederösterreich domizilierende Personal Zubußen an Mehl und Hülsenfrüchten sicherzustellen, daß er aber auch für die übrigen Kronländer sorgen müsse, um dort, wo ein momentaner schwerer Notstand eintritt, ausbessern zu können.

Die erbetene Einflußnahme des Eisenbahnministeriums auf die Privatbahngesellschaften zwecks Durchführung gleichartiger Fürsorgemaßnahmen in Ansehung des Privatbahnpersonals konnte um so mehr zugesichert werden, als auch bisher in dieser Richtung stets das Eisenbahnministerium in diesem Sinne seinen Einfluß mit Erfolg geltend machte.

Bei der an die Erklärungen des Ministers sich anschließenden Aussprache wurde von den Mitglie-

Punkt 1. — Einbeziehung eines Teiles der Teuerungszulagen in den Gehalt — zurückgegriffen und betont, daß die Erfüllung gerade dieses Wunsches geeignet wäre, Verwirrung unter dem Personal hervorzurufen. Der Eisenbahnminister wiederholte, daß eine Regulierung der Befoldungsverhältnisse in ganz sicherer Aussicht stehe, daß lediglich der Zeitpunkt heute nicht festgelegt werden könne und es für das Personal heute ja doch nur darauf ankomme, zu wissen, daß der Abbau der Teuerungszulagen eben durch eine Gehalts-, beziehungsweise Lohnregulierung erfolgen werde. Bei zwischenzeitig erfolgenden Uebertritten in den Ruhestand werde er trachten, durch individualisierende Maßnahmen einen Ausgleich zu schaffen.

* **Eisenbahnbibliotheken.** Die dänische Aktiengesellschaft für Eisenbahnreklame hat soeben im Verein mit dem dortigen Schriftstellerverband einen neuartigen Gedanken in die Tat umgesetzt. In diesen Tagen werden zum ersten Male in den Abteilen erster und zweiter Klasse moderne Bücher zur allgemeinen Benutzung aufgelegt. Zeigt es sich, daß die Neueinrichtung Anklang bei dem reisenden Publikum findet, so soll sie auch auf die dritte Klasse ausgedehnt werden. Man hofft, daß durch die so geschaffene Zugbibliothek die Reiselektüre gehoben wird, und daß zugleich die modernen Schriftsteller neue Freunde und Käufer finden.

Günstige Betriebslage bei der Eisenbahn.

Der Kampf gegen die Diebstähle.

Eisenbahnminister v. Breitenbach erklärte im Finanzausschuß des Herrenhauses, die augenblickliche Betriebslage müsse als sehr günstig bezeichnet werden, den die Personen- und Schnellzüge fahren mit ganz geringen Ausnahmen pünktlich wie im Frieden, ja vielleicht noch pünktlicher. Freilich könne keine Garantie übernommen werden, daß das so bleibe. Wenn demnächst täglich an 30 000 Feldgrauen als Urlauber zu befördern seien, ergeben sich viele Schwierigkeiten. Der Schnellzugsverkehr, der bis auf 27 v. H. des Friedensstandes vermindert wurde, wurde seit Mai wieder auf etwa 40 v. H. erhöht. Eingehende Mitteilungen machte der Eisenbahnminister über die Entwicklung der finanziellen Ergebnisse. Daraus ergibt sich, daß im Jahre 1917 die persönlichen Ausgaben der Eisenbahn 1800 Millionen betrugen, gegen 1308 im Jahre zuvor. Sehr stark ist die Zahl der Werkstättenarbeiter angewachsen, sie betrug 1917 bereits 126 000, das sind 45 000 mehr als im Frieden, trotzdem gingen die Leistungen erheblich zurück, weil sich das Personal vielfach aus Gefangenen, Frauen und alten Leuten zusammensetzt.

Die Entwendung von Gütern durch Diebstahl habe eine geradezu ungeheure Höhe erreicht. Die Entschädigung, die die Verwaltung zu leisten hatte, ist auf 80 Millionen Mark zu veranschlagen, wobei die ungeheure Wertvermehrung einigermaßen in Betracht kommt. Von Einfluß auf die große Zahl der Diebstähle sei die außerordentliche Verringerung des ständigen, insbesondere des Aufsichtspersonals. Die Verwaltung habe 214 000 Leute herausgeben müssen, dazu kamen große Schwierigkeiten im Betrieb, Verkehrsstockungen, die dazu führten, daß die Güter auf Seiten- und Nebengleisen lange liegen blieben, was eine gesündene Gelegenheit war für alle, die sich an fremdem Gut vergriffen.

Es seien umfassende Maßnahmen getroffen, um diesen Krebsgeschaden zu beseitigen. Trotz der Not, die unter Umständen das Vorgehen der Diebe in milderem Lichte erscheinen lasse, greife jetzt die Verwaltung fest zu und entlasse die Schuldigen, auch wenn sie dadurch in Betriebschwierigkeiten gerate. Leider sei an den Diebstählen auch das eigene Personal beteiligt, aber in der Mehrzahl gehen sie auf Fremde zurück.

Nach dem Kriege stehen für die Eisenbahn schwere Zeiten bevor; ehe wir wieder zur Balanzierung des Haushalts kommen, werde geraume Zeit vergehen. Zur Erleichterung werde beitragen, wenn wir unsere Ausgaben durch verständige Führung des Betriebs entlasteten. Dazu gehöre insbesondere die sparsamere Abwicklung des Personenverkehrs durch Einschränkung der Zahl der Klassen. Er sei jeder radikalen Aenderung abhold. An den vier Klassen, die wir führen, wolle er festhalten, aber er wolle dahin kommen, daß wir in der Mehrzahl der Züge nur zwei Klassen führen, und zwar daß wir D-Züge mit erster und zweiter oder zweiter und dritter Klasse führen. Die Abfertigung der Personenzüge mache die größte Schwierigkeit. Die Mehrzahl dieser Züge solle mit der zweiten, dritten und vierten Klasse fahren; die erste Klasse werde aus ihnen ganz entfernt. In einer Reihe von ihnen könne man sich mit der dritten und vierten oder vielleicht der zweiten und vierten Klasse begnügen.

Auf allen Gebieten müssen Ersparungen stattfinden. Daran werde bereits lebhaft gearbeitet. So fanden unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen eingehende Erörterungen statt, um durch eine festere Verbindung unter völliger Festhaltung des Föderationsprinzips, unter Wahrung der vollen Selbständigkeit jeder einzelnen bundesstaatlichen Verwaltung, einheitliche Bestimmungen zu treffen, die uns schließlich im Wege der Vereinbarung das bringen, was sonst nur durch Ueberführung der Eisenbahnen auf das Reich erreicht werden könnte. An der Voraussetzung der Selbständigkeit der preussischen Eisenbahnen halte er unter allen Umständen fest.

Größte Hoffnungen setze er neben den organisatorischen Verbesserungen auf die Entwicklung der reinen Technik. Soeben habe er der Abgeordnetenhauskommission eine der größten Erfindungen vorführen können: die Einführung der durchgehenden Güterzugbremse für sämtliche Güterzüge. Hier sei es der Staatsbahnverwaltung gemeinsam mit einer großen Firma gelungen, die Beherrschung, die Zügelung, die Bändigung der rollenden Masse in einer Weise zu erreichen, wie sie vor wenigen Jahren noch nicht einmal geahnt wurde.

Persönlichkeitsausweis bei Eisenbahnfahrten.

Die von den Militärbefehlshabern seit längerer Zeit zum Schutze unseres gesamten Wirtschaftslebens und der militärischen Maßnahmen gegen die Betätigung feindlicher Agenten eingerichteten Eisenbahnüberwachungsreisen haben sich als außerordentlich zweckmäßig und für die Sicherheit des Reiches förderlich erwiesen. Dieses günstige Ergebnis ist unter anderem dem Umstände zu verdanken, daß die Mehrzahl der Eisenbahnreisenden in zunehmender Erkenntnis der Notwendigkeit dieser Einrichtungen sich den bestehenden Vorschriften über die Verpflichtung zum Ausweis ihrer Persönlichkeit willig unterzogen hat. Die mit der Einrichtung der Eisenbahnüberwachungsreisen erstrebten Ziele würden sich jedoch noch in größerem Umfange erreichen lassen, wenn alle Reisenden sich ganz allgemein dessen bewußt würden, daß sie die schwere und verantwortungsreiche Tätigkeit der Eisenbahnüberwachungsreisenden wesentlich fördern

könnten, indem sie selbst nach Möglichkeit die Feststellung ihrer Persönlichkeit erleichtern. Dies kann dadurch geschehen, daß sich jeder Reisende für jede Reise mit ihm gehörigen Papieren versieht, die über seine Persönlichkeit ausreichenden Aufschluß geben. Als solche kommen Papiere in Betracht, wie sie jedermann zu besitzen pflegt, z. B. Schulzeugnisse, Steuerquittungen, Nachfahrkarten, Bornunbsbestellungen, Urkunden über die Ernennung zum Beamten, standesamtliche Urkunden und anderes; besonders wertvoll zu diesem Zwecke sind mit einem Lichtbild des Inhabers versehene Papiere wie Postausweise, Kraftwagenführerscheine usw. Die Vorlegung eines Passes oder eines Paßerscheines kann von deutschen Reisenden zwar nicht verlangt werden; wer jedoch im Besitze eines solchen Papieres ist, wird sich naturgemäß am besten durch dessen Vorlegung ausweisen.

Abgesehen davon, daß die Reisenden durch ein den vorbeschriebenen Erfordernissen angepaßtes Verhalten zu ihrem Teil an der reiblosen Durchführung der zur Sicherheit des Reiches getroffenen Maßnahmen mitwirken können, handeln sie auch in ihrem eigenen Interesse, wenn sie die von den Militärbefehlshabern erlassenen Ausweisvorschriften willig erfüllen, da die Eisenbahnüberwachungsreisenden berechtigt sind, Reisende, die sich nicht ausreichend über ihre Person ausweisen, von der Eisenbahnfahrt so lange auszuschließen, bis die Persönlichkeit einwandfrei festgestellt ist.

* Weitere Aufklärung des Einverständnisses Eisenbahnreisender.

Die Erkenntnis, daß es nach Ablauf des Krieges notwendig sein wird, die Handelsmarine einer schärferen staatlichen Kontrolle als bisher zu unterziehen, und die Besorgnis, es könnten sonst die jetzt ohnehin ungemein hohen Seefrachtraten nach Friedensschluß eine weitere Steigerung erfahren, haben teilweise im Zusammenhang mit gewissen unerwünschten Erscheinungen im Handel von Schifffahrtslinien den Plan an eine Monopolisierung oder Verstaatlichung der Handelschifffahrt aufzuheben lassen. Hierbei wird vor allem darauf hingewiesen, daß während der Kriegszeit selbst in den demokratischsten Staaten die Handelsmarine ganz unfrei geworden ist. So sind beispielsweise in England sämtliche Schifffahrtsgesellschaften und Reedereien nichts anderes als die (keineswegs gut entlohnenden) Angestellten des Staates. Ueber sein Fahrzeug kann kein Schifffahrtsbesitzer mehr verfügen. Selbst der Bau von Handelsschiffen, der sich immer mehr nach den Anordnungen der Behörden gestalten mußte, ist beinahe ganz in die Hände der Regierung, und zwar der Admiralität, übergegangen. Bei uns ist ebenso wie im Deutschen Reich der Verkauf von Schiffen ohne spezielle Bewilligung der Regierung an das Ausland untersagt. In Deutschland hat auch der Bundesrat eine Verordnung erlassen, durch die, abgesehen von gewissen Ausnahmen, die Miet- und Frachtverträge behufs Beförderung von Gütern, soweit die Verträge nach dem 1. Dezember 1916 geschlossen wurden, mit Friedensschluß hinfällig werden. Die Verordnung will es schon jetzt verhindern, daß in der Zeit nach dem Kriege der Schiffsraum anderen Zwecken dienstbar gemacht wird, als den notwendigsten Bedürfnissen der Volkswirtschaft. Würde eine derartige Bestimmung erfüllt werden, so bestünde die Gefahr, daß dann über einen großen Teil der Tonnage schon verfügt wäre und entweder auf sie verzichtet oder — sei es mit, sei es ohne Entschädigung — in wohlverordnete Rechte Dritter eingegriffen werden müßte. Die Anhänger des Projekts behaupten aber auch, daß eine staatliche Handelsmarine nichts anderes sei als die folgerichtige Anwendung des Verstaatlichungsgedankens im Verkehrswesen, die Fortsetzung dessen, was auf dem Gebiete der Post und bei den Mittelmächten zumeist auch der Bahnen bisher bereits geschehen ist. Demgegenüber wurde aber mit Recht eingewendet, daß zwischen der Hochseeschifffahrt und den erwähnten anderen Verkehrsmitteln ein gewaltiger Unterschied besteht. Post und Eisenbahnen haben den Schwerpunkt ihrer Betriebsleitung im Inlande, während die Seeschifffahrt ausschließlich die internationalen Meere als ihr Tätigkeitsgebiet ansehen muß. Die inländischen Verkehrseinrichtungen konnte der Staat deswegen wirtschaftlich und finanziell mit Erfolg monopolisieren, weil er die Bewohner des Inlandes zur Benützung dieser Verkehrseinrichtungen mittelbar zu zwingen vermag, indem er, abgesehen von unbedeutenden Ausnahmen, jede Konkurrenz gegen sie ausschließt. Die Seeschifffahrt hingegen läßt sich von einem Staat deswegen nicht befähigen, weil sie den Bedingungen des Weltmarktes unterliegt, mit dem ausländischen Wettbewerb zu rechnen hat und darauf angewiesen ist, nicht nur inländische, sondern auch ausländische Personen und Waren zu befördern, und zwar auch im Verkehr zwischen verschiedenen Auslandshäfen. Auch ist es jedem Kenner der Verhältnisse klar, daß der Schifffahrtsbetrieb bei seiner Vielgestaltigkeit auch von einer weit fortgeschrittenen Bürokratie nicht geleitet werden könnte. Die Schifffahrt verlangt überhaupt nicht nur peinliche Betriebsicherheit, Genauigkeit und ständige Beobachtung jedes technischen Fortschrittes, sondern auch einen starken Wagemut, der häufig zur Errichtung neuer Schifffahrtslinien und Schiffstypen führt, wenn sich die rechnerischen Grundlagen auch nicht oder noch nicht genau feststellen lassen. Derartige Wagnisse und Experimente kann wohl ein genialer und unternehmungslustiger Kaufmann, nicht aber ein staatlicher Verwaltungsbeamter planen und durchführen. An eine Verstaatlichung des Schifffahrtbetriebes sollte daher nicht einmal gedacht werden.

Über etwas ganz anderes könnte der Staat tun, um für einen raschen Aufschwung der heimischen Schifffahrt nach dem Kriege zu sorgen: er könnte auf staatlichen Werften Handelschiffe bauen. Freilich nicht im Wettbewerb mit anderen Werften, sondern gleichsam zur Ergänzung der privaten Bautätigkeit. Hierbei kämen nur die in der „Reit“ erwähnten Einheitschiffe (Normalschiffe, Standard-typen) in Betracht. Klammer, der Urheber und eifrige Verfechter dieses Vorschlages, empfiehlt es, im Hinblick auf die rasche Fertigstellung — der Hauptbedarf an Schiffsraum wird unmittelbar nach Friedensschluß bestehen — nicht allzu große Schiffe zu bauen: hierfür spreche auch der Umstand, daß derartige Fahrzeuge leichter beladen und gelöscht werden können und in größerer Zahl auf Fahrt gehen. Aus diesen Erwägungen ergeben sich Schiffe von 6000 bis 7000 Tonnen Tragfähigkeit, deren Geschwindigkeit 10 bis 11 Knoten betragen sollte. Die als Einschrauber zu bauenden Fahrzeuge hätten demgemäß eine Maschinenanlage von rund 2000 indizierten Pferdestärken aufzuweisen. Die Bauzeit für ein solches Fahrzeug dürfte bei Massenbetrieb kaum vier Monate übersteigen. Da alle Bauteile möglichst einfach und bei allen Schiffen gleich sind, so beschleunigt die fabrikmäßige Herstellung nicht nur den Bau, sondern verbilligt ihn auch sowohl hinsichtlich der Löhne als auch der Anzahl der Arbeiter und Ingenieure. Die Einrichtungen der Werft sollte man rationell, aber so einfach wie möglich gestalten und beispielsweise von der Errichtung

1917

4

Die Finanzlage der Staatsbahnen.

Vom Geheimen Rat Dr. Erba,
1. Eisenbahnminister a. D.

Als mit den so ungünstigen Betriebsergebnissen des Jahres 1909 (Betriebsüberschuss 69 Millionen Kronen, sogenannter Staatszuschuss 114,6 Millionen Kronen, Verzinsung 1,65 Prozent) die Rentabilität der Staatsbahnen in den Friedensjahren auf den Tiefstand gelangt war, habe ich auf Grund langjähriger sachmännlicher Beobachtung und Erfahrung wiederholt der bestimmten Ueberzeugung Ausdruck gegeben, daß schon in absehbarer Zukunft eine befriedigende Gestaltung der finanziellen Verhältnisse der Staatsbahnen mit Zuversicht zu erwarten sei. Nicht wie man damals vielfach annahm, infolge weitgehender Verabminderung der Ausgaben, sondern durch grundstürzende Aenderung der Organisation und Verwaltung, sondern infolge der zu erwartenden bedeutenden Erhöhung der Einnahmen, und zwar teils wegen der erfahrungsmäßig eintretenden normalen Verkehrssteigerung, teils als Ergebnis der getroffenen Tarifmaßnahmen. Die Entwicklung des Staatsbahnbetriebes in den nächsten Friedensjahren hat meine zuversichtliche Erwartung vollumfänglich bestätigt. Die Ausgaben sind zwar stetig gestiegen, die Einnahmen haben aber aus den vorangedeuteten Gründen eine noch weit beträchtlichere Steigerung erfahren. Der Betriebsüberschuss ist von 1910 bis 1912 auf 154, 186 und 202 Millionen Kronen gestiegen, die Verzinsung wurde mit 2,76, 3,30 und 3,5 Prozent angegeben, der meines Erachtens mit Unrecht so bezeichnete, auch unrichtig ermittelte sogenannte Staatszuschuss hat sich auf 95,36, 57,9 und 45,5 Millionen Kronen vermindert. Wenn man berücksichtigt, daß selbst bei strengster Aufassung, unter Vernachlässigung mancher anderen zugunsten des Staatsbetriebes zu wertender Belange mindestens die Gesamtbeträge von 9,9, 48,8 und 52,1 Millionen Kronen für die eine effektive Wertvermehrung darstellende Schuldentilgung und für die nur als ein fiktive Ausgabe anzusehenden Staatssteuern dem Reinertrag der Staatsbahnen gutzubringen wären, so konnte man mit Verubung feststellen, daß in diesen Jahren und auch in dem einen kleinen Mittagsjahre 1913 (Betriebsüberschuss 196, sogenannter Staatszuschuss 51 Millionen Kronen, Verzinsung 3,36 Prozent, gutzubringende Gegenpost für Amortisation und Steuern 54 Millionen Kronen) die normale Kapitalverzinsung erreicht, sogar etwas überschritten wurde. Die Sanierung der Staatsbahnen war also in Friedenszeiten auf dem von mir vorausgesehenen Wege, also insbesondere ohne grundstürzende Organisationsänderung, tatsächlich, dem Anschein nach dauernd gesichert.

Diese aussichtsreiche normale Entwicklung der Staatsbahnen in der Friedenszeit hat nun, wie nicht anders zu erwarten, durch die unabweidbaren Folgewirkungen des furchtbaren Weltkrieges eine jähe Unterbrechung erfahren.

Die tiefeinschneidenden, im höchsten Maße schädigenden Einwirkungen der Kriegseingriffe auf die finanzielle Gebarung der Staatsbahnen und die sonstigen, für die Verwaltung und die Bevölkerung gleich empfindlichen schwersten Nachteile für den Verkehr und Betrieb wie auch für den Bestand und die Erhaltung der Staatsbahnen und die zur ehestmöglichen Behebung der in dieser Hinsicht unlegbar bestehenden Mängel in der nächsten Zukunft vorgesehenen Maßnahmen sind in mehrfachen amtlichen Kundgebungen, bei den Verhandlungen im Reichsrat und im Staatseisenbahnrat wiederholt eingehend und zutreffend behandelt und erörtert worden. In dieser Hinsicht möchte ich ganz besonders auf die vortreffliche, ebenso kluge und sachverständige als offene und ehrliche, demnach auch mit wohlverdientem Beifall angenommene Eröffnungsrede des Eisenbahnministers Baron Vanhans im Staatseisenbahnrat verweisen.

Da ich als Außenstehender neues Material nicht beizubringen vermöchte und mit Rücksicht auf den Zweck dieser Zeilen, der sich auf eine kurze Besprechung einiger sich aufdrängender finanzieller Gesichtspunkte beschränkt, kann ich auf die sonst sich ergebenden verkehrspolitischen, wirtschaftlichen und betriebsökonomischen Fragen hier nicht näher eingehen, obwohl ich hierüber noch vieles vorzubringen hätte, so zum Beispiel über die erprobten Vorzüge der bestehenden sogenannten Routendirektionen, die Notwendigkeit einer zielbewußten, weit ausblickenden Investitionspolitik usw.

Wohl aber möchte ich auch an dieser Stelle mit innerer Befriedigung feststellen, daß ungeachtet der schwersten Opfer, die die durch die Kriegseingriffe herbeigeführte empfindliche Schädigung des Staatsbahnbetriebes in den Ertragsmitteln und im Verkehr den Staatsfinanzen, wie nicht minder der verkehrstreibenden Bevölkerung auferlegt, doch meines Wissens von keiner Seite das Staatsbahnwesen als solches zum Gegenstand von Angriffen und Beschwerden gemacht worden ist, vielmehr, von einzelnen mehr oder minder berechtigten kritischen An-

würfen und Bemängelungen abgesehen, die außerordentlich gesteigerten Verkehrsleistungen der Staatsbahnen im Kriegsverkehr allseitige Anerkennung gefunden haben.

Im Staatseisenbahnrat wurde in dieser Hinsicht hervorgehoben, daß die unter den schwierigsten Verhältnissen, wenn auch unter manchen vorübergehenden Störungen und Reibungen, doch im großen und ganzen befriedigende und anstandslose Bewältigung der an den Staatsbahnbetrieb gestellten außerordentlichen Aufträge nur durch die einheitliche Leitung, die kräftige innere Organisation der Staatsbahnverwaltung und durch die — mit wenigen bedauerlichen Ausnahmen — unter den schwierigsten dienstlichen und persönlichen Verhältnissen betätigte opferwillige Mitwirkung des bis an die Grenze des Zulässigen in Anspruch genommenen Personals ermöglicht werden konnte.

Zur Besprechung der finanziellen Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes in der Kriegszeit übergehend, entnehme ich einer dem Eisenbahnzuschuss vorgelegenen amtlichen Zusammenstellung die nachstehenden Erfolgsziffern für die Budgetjahre 1914/15, 1915/16, 1916/17 (provisorisch), 1917/18 (veranschlagt): Die Einnahmen sind, nach einem wie im Ausland so auch bei uns im ersten Kriegsjahre eingetretenen vorübergehenden Rückschlag, gegenüber dem letzten Friedensjahre stetig gestiegen von 886,7 (1913) auf 1081 Millionen Kronen, ebenso, und zwar in weit stärkerer Progression, die Ausgaben von 690,7 auf 1184 Millionen Kronen; der Betriebsüberschuss ist von 196 auf 51,5 und 81,9 Millionen Kronen gestiegen und hat sich in den beiden letzten Vergleichsjahren in einen Abgang von 10,1 und 108 Millionen Kronen umgestaltet.

Der sogenannte Staatszuschuss hat sich demzufolge unter Einbeziehung der Kapitalkosten von 246,9 bis 268,6 Millionen Kronen von 50,9 (1913) auf 371,5 Millionen Kronen erhöht und würde nach der Mitteilung des Eisenbahnministers im Staatseisenbahnrat infolge einer in Aussicht genommenen Kürzungsaktion für das Personal noch weiter auf rund 500 Millionen Kronen answellen, wenn nicht die inzwischen beschlossene neuerliche Erhöhung der Fahr- und Frachtpreise, eine ebenso bedauerliche als unvermeidliche Maßnahme, eine Einnahmenerhöhung von rund 420 Millionen Kronen erhoffen ließe.

Wenn diese in anscheinend etwas optimistischer Auffassung veranschlagte Mehreinnahme von 420 Millionen Kronen wirklich erzielt wird, würde sich der sogenannte Staatszuschuss auf 80 Millionen Kronen und bei Berücksichtigung der vorangeführten, dem Staatsbahnbetriebe gutzubringenden Abzugsposten (Amortisation und Steuern), sowie unter Kompensation der im Finanzetat verrechneten, die Staatsbahnen betreffenden Einnahme- und Ausgabearten von je rund 150 Millionen Kronen, auf etwa 30 bis 40 Millionen Kronen herabmindern. Die Staatsbahnen könnten in Anbetracht normaler Verkehrsentwicklung in den hoffentlich recht bald kommenden Friedenszeiten, freilich unter schwersten Opfern der Bevölkerung, als saniert angesehen werden und stehen heute vor einer ähnlichen Entwicklung wie im Jahre 1910. Die Ausgaben werden voraussichtlich keine erhebliche Verabminderung erfahren können, nicht in der weiteren Kriegszeit, nicht in der Uebergangswirtschaft und meines Erachtens wohl auch nicht in den nächstfolgenden Friedensjahren; der Nachweis hierfür würde zu weit führen. Die Besserung kann also, wie ich glaube, auch jetzt nur auf der Einnahmsseite erfolgen, und zwar, da die Tarifsteigerungen wohl ihre äußerste Grenze gefunden haben, nur als Folge der erfahrungsmäßigen stetigen Steigerung des Verkehrs. In dieser Hinsicht eröffnen sich also, zwar nicht für die nähere, so doch für die weitere Zukunft nicht ungünstige Aussichten. Schon aus der vorstehenden Aufstellung ergibt sich aber meines Erachtens die allerdings recht bedauerliche Erkenntnis, daß in den Beziehungen der Staatsbahnverwaltung zur verkehrstreibenden Bevölkerung bezüglich des Abbaues der erhöhten Fahr- und Frachtpreise, der Auflassung bestehender Verkehrseinschränkungen, der Verbesserung der Betriebs- und Verkehrsbedingungen usw. die allseits erwünschte möglichst weitgehende Verbesserung, die Wiedertehr zu normalen Verkehrsverhältnissen nicht so bald, sicher erst nach Jahren, vielleicht erst in Jahrzehnten zu erhoffen ist. Im Gegenteil, die größte Rückhaltung der Bevölkerung und der Volkstretung in bezüglichen Forderungen und Wünschen, der Regierung und der Verwaltung in entgegenkommenden Verfügungen, die die Einnahmen verringern und die Kosten erhöhen würden, scheint mir die unerläßliche Voraussetzung, um die Wiedertehr normaler Verhältnisse zu erleichtern und zu beschleunigen. Insbesondere bezüglich des Abbaues der wiederholt erhöhten Tarife wird man die vielfach nicht sehr günstig beurteilten Erfahrungen aus der Periode der allgemeinen Tarifermäßigungen der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts beherzigen, mit der Fortdauer der bestehenden Verkehrseinschränkungen und Erschwernisse wird man noch auf lange Zeit hinaus rechnen müssen. Diese etwas pessimistisch angehauchten Erwägungen gelten natürlich in erster Linie für die Zeit, bis die Staatsbahnverwaltung als selbstständiger Großbetrieb in der eigenen Wirtschaft zu einer ausreichenden Ertragsfähigkeit gelangt sein wird, was nicht so bald der Fall sein dürfte.

Sie werden aber auch nach allenfalls erreichter voller Rentabilität der Staatsbahnen in vollem Umfang zutreffend erscheinen, da, was wohl zu beachten ist, die Staatsbahnen nicht allein als selbstständiger Betrieb, sondern auch als wichtiges Glied der gesamten Staats- und Finanzwirtschaft in Betracht kommen. Die voraussichtlich noch lang andauernde, äußerst schwierige und beengte Gestaltung der staatlichen Finanzwirtschaft wird aber sicherlich die Staats- und Finanzverwaltung dauernd in die Zwangslage versetzen, aus der Gebarung der Staatsbahnen als wichtige Einnahmequelle alle Ertragskräfte herauszuholen, die unter den gegebenen Verhältnissen überhaupt zu erzielen sind. Die nicht sehr erfreulichen Folgerungen aus dieser Lage sind leicht abzuleiten.

Die Tarifierhöhungen der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen.

Von Emil Rant.

Die neuerliche Erhöhung der Personen- und Gütertarife der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J., beziehungsweise für den Güterverkehr mit 1. Jänner 1918, berücksichtigt nicht genügend die Verhältnisse, unter denen sich der Güterausfuhr vollzieht. Spätestens zur Zeit des Friedensschlusses sollte deshalb ein Ersatz der Kriegstarife durch solche Tarife erfolgen, die den Verhältnissen besser Rechnung tragen. Im nachfolgenden soll versucht werden, die Notwendigkeit einer solchen Maßnahme näher zu begründen. Zu diesem Zwecke müssen zunächst die Gütertarifierhöhungen, wie sie sich aus der Hauptmaßnahme, der letzten Tarifierhöhung, d. i. der Versetzung der Güter in höhere Tarifklassen ergeben, für eine Reihe wichtiger Güter ziffernmäßig angeführt werden, da nur auf diesem Wege ein richtiges Bild über die Höhe und die Wirkung der neuen Frachtsätze erreicht werden kann.

In der folgenden Aufstellung sind die beispielsweise angeführten Güter, sofern es notwendig ist, durch Bezeichnung der Nummer der Güterklassifikation des Gütertarifs, Teil I, näher gekennzeichnet.

1. Von der Klasse C werden in die Klasse B versetzt unter anderem Abfälle von Rohmaterialien der Papierfabrikation, Asphalterde, Asphaltflasterplatten, Barut, Braunkohlenteeröle, Rohseifen, Fleischfuttermehl, Knochen, Porzellanmasse (P 19 a), Leere, Tonwaren (T 20 a), Zementwaren (Z 2 a).

Dabei ergeben sich folgende Frachterhöhungen:

Güter	Frachtsatz	neuerliche Erhöhung	in Prozenten
Kilometer	früher	neu für 10 Tonnen	
50	46	72	57%
300	133	232	74%
600	219	370	69%

2. Von der Klasse B werden in die Klasse A versetzt unter anderem Bauornamente, Chloralkali, Dachpfl., Eisen und Stahl (E 6), Glas (G 10 a), Kreide (K 40 b), landwirtschaftliche Maschinen, Pappe (P 6 a), Pottasche, Stein (S 51 c), Wagenschmiere, Wasserglas.

Dies betragen die Frachterhöhungen:

Güter	Frachtsatz	neuerliche Erhöhung	in Prozenten
Kilometer	früher	neu für 10 Tonnen	
50	56	87	55%
300	216	306	42%
600	354	518	46%

3. a) Von der Klasse A in die Klasse II werden versetzt unter anderem Eisen und Stahl (E 5 d), Papier und Papierwaren (P 2 a), Säuren (S 3 e), Tonerde (T 18 a bis c).

b) Von der Klasse A werden in die Klasse I versetzt unter anderem Farbhölzer, Fleischfuttermehl, Glyzerin, Häute, Kaffeefuttermehl, tierische und vegetabilische Öle, Leere Säcke (S 1 a), Seilerwaren, Soda (S 41 b), Spiritus, Wolle (W 19 a).

Da sowohl die Frachtgüter der Klasse II, als auch jene der Klasse I in Wagenladungen von 10 Tonnen in den gleichen Ausnahmetarif 3 b fallen, ergeben sich zu 3 a und 3 b die gleichen Frachterhöhungen. Sie betragen:

Güter	Frachtsatz	neuerliche Erhöhung	in Prozenten
Kilometer	früher	neu für 10 Tonnen	
50	71	150	111%
300	290	598	106%
600	502	1009	101%

4. Vom Spezialtarif II werden in die Klasse B versetzt: Beizen (B 11 a), Färbholz, Färbseifen, Holz (H 17 b bis e), Holzwaren (H 30 a), Melasse, Salzsäure, Seifen.

Dies betragen die Frachterhöhungen:

Güter	Frachtsatz	neuerliche Erhöhung	in Prozenten
Kilometer	früher	neu für 10 Tonnen	
50	50	78	56%
300	140	232	66%
600	225	370	64%

Wie sich aus den angeführten Ziffern ergibt, handelt es sich um bedeutende Erhöhungsbeträge. In dieser Richtung dürfte aber wohl eine wesentliche Milderung kaum zu erwarten sein, da die notwendige Stärkung der Staats- und Eisenbahneinnahmen bei geringeren Erhöhungsbeträgen nicht erreicht werden kann.

Anders aber steht es mit der Frage, ob der gewählte Vorgang die zu tragenden Lasten in einer Weise verteilt, die die Verhältnisse, unter denen sich der Güterausfuhr vollzieht, genügend berücksichtigt. Wie die vorgeführten Ziffern klar erkennen lassen, muß diese Frage leider verneint werden. Die Versetzung der Güter in höhere Tarifklassen belastet nämlich gerade denjenigen Teil des Verkehrs am meisten, der eine Mehrbelastung am wenigsten ver-

trägt, nämlich den Fernverkehr, schon dagegen verhältnismäßig den belastungsfähigsten Verkehrsteil, das ist den Nahverkehr.

Bei den meisten Gütern ist die Belastung des Fernverkehrs schon der Hundertteilige, nach einer höheren als diejenige des Nahverkehrs. Dieses an sich ungünstige Verhältnis steigert sich aber noch erheblich dadurch, daß die bisherigen Frachtsätze des Fernverkehrs weit höher sind als die Nahverkehrssätze.

Diese Lastenverteilung widerspricht aber gerade einem der wichtigsten Tarifbildungsgrundsätze, der eine mögliche Schonung des Fernverkehrs fordert. Dieser Grundsatz hat ja auch zur Einführung der Staffeltarife geführt, bei denen die kilometrischen Frachteinheitsätze mit zunehmender Entfernung stark fallen.

Die Regierungsvorlage erkennt nun auch nicht nur die Richtigkeit, sondern auch die Wichtigkeit dieses Grundsatzes ausdrücklich an.

Nun muß ja zugegeben werden, daß die Notwendigkeit, die Frachterhöhungen rasch durchzuführen, zur Wahl möglichst einfacher Mittel zwang, deren Nachteile einfach in den Kauf genommen werden müssen. Es mag ja auch sein, daß der angeführte Nachteil sich während der Kriegszeit tatsächlich nicht allzu störend fühlbar machen wird. Ob letzteres wirklich zutrifft, können natürlich nur jene beurteilen, die die Frachten zu zahlen und zu tragen haben. Langjährige Erfahrung läßt aber die Annahme als zutreffend erscheinen, daß eine solche Art der Lastenverteilung sich in der kommenden Friedenszeit als unhaltbar erweisen wird.

Es entsteht also die wichtige Frage, ob Aussicht dazu vorhanden ist, daß die unter dem Zwange des Krieges eingeführten Frachtsätze sofort nach dem hoffentlich nicht mehr fernem Friedensschluß durch solche ersetzt werden, die den Verhältnissen des Güterausfuhrs besser Rechnung tragen.

Nach den Äußerungen der Regierungsvorlage scheint hierfür aber wenig Hoffnung vorhanden zu sein. Sie lauten nämlich folgendermaßen: „Alle im vorstehenden näher bezeichneten allgemeinen Tarifmaßnahmen werden als Maßnahmen, die unter Ausnahmeverhältnissen aus Anlaß des Krieges getroffen werden, den Charakter eines Provisoriums haben, das bloß so lange in Kraft bleiben soll, bis es die Verhältnisse gestatten, eine grundlegende und systematische Neubearbeitung aller Gütertarife durchzuführen.“

Da eine so gründliche Umarbeitung der Gütertarife sehr zeitraubende Vorarbeiten erfordert, ist aber schon aus diesem Grunde zu befürchten, daß die Kriegstarife noch geraume Zeit nach Friedensschluß in Kraft bleiben werden.

Geschieht dies, dann sind schwere Schädigungen vieler Gütererzeuger schon deshalb zu befürchten, weil nach Aufnahme der Friedensarbeit der Wettbewerb wieder in Tätigkeit tritt, der alle jene Erzeuger in den Hintergrund drängen wird, die ihre Roh- und Hilfsstoffe zu den Kriegstarifen über größere Entfernungen zu beziehen gezwungen sind.

Es dürfte daher die Anregung vollberechtigt erscheinen, die berufenen Vertretungskörper der Gütererzeugung und des Handels mögen schon jetzt dahin bemüht sein, daß die Kriegstarife sofort nach Friedensschluß durch solche ersetzt werden, die den Verhältnissen besser Rechnung tragen.

Nun gibt es auch tatsächlich Mittel, die es ermöglichen, diesem Wunsche ohne weiteres Rechnung zu tragen. Es braucht nur dem Vorgange der Schweiz gefolgt zu werden, die ihre Eisenbahngütertarife durch Festsetzung von Frachtschlägen erhöhte, die für jede Tarifklasse und für jeden Ausnahmetarif sowie für jede Entfernung besonders bemessen wurden, wobei aber darauf Bedacht genommen wurde, den Fernverkehr möglichst zu schonen und dafür den Nahverkehr stärker zu belasten.

Eine ähnliche Maßregel ließe sich auch für den österreichisch-ungarischen Güterverkehr leicht durchführen. Die Aufhebung zahlreicher Ausnahmetarife erleichtert die Ausgabe von Tafeln, die die Erhöhungsbeträge angeben. Es dürfte auch wohl möglich sein, neue Gebührenberechnungstabellen auszugeben, die sämtliche Erhöhungsbeträge enthalten, daher eine leichte Berechnung der zu zahlenden Fracht gestatten. Die 15prozentige Staatssteuer, die die Eisenbahnen dem Staate abzuliefern haben, ist dabei kein ernstes Hindernis, da die zur Berechnung derselben benötigten besonderen Rechnungstabellen für den inneren Eisenbahnbetrieb, den sie allein betreffen, besonders festgestellt werden können.

Ein möglichst baldiger Ersatz der Kriegstarife in der ange deuteten Weise liegt aber auch ganz besonders im Interesse der Eisenbahnen selbst. Diese ziehen nämlich ihre Haupteinnahmen aus dem Güterverkehr auf Entfernungen von etwa 100 bis 400 Kilometer — dies kann von

der Größe des Bahnnetzes ab. Der eigentliche Fernverkehr ist, an der beförderten Gesamtmenge gemessen, verhältnismäßig schwach. Die Schonung des Fernverkehrs bedeutet also für die Bahnen nur ein geringes Opfer. Dagegen führt eine starke Belastung desselben immer die Gefahr einer Verkehrsabnahme mit sich, die bei den hier in Frage kommenden hohen Frachtsätzen finanziell stark ins Gewicht fallen kann. Die größtmögliche Mehreinnahme läßt sich daher nur durch entsprechende Belastung des Nahverkehrs und des Verkehrs auf mittelgroßen Entfernungen erreichen. Deshalb ist auch der Schweizer Vorgang nicht nur volkswirtschaftlich, sondern auch vom Standpunkt der Eisenbahnfinanzen aus der empfehlenswerteste.

Zur Reform der Wasserwirtschaft.

Vom Geheimen Räte Herrenhausmitglied
Ingenieur Dr. Freiherrn v. Erka.

Unter den durch den Krieg besonders aktuell gewordenen wirtschaftlichen Fragen der nächsten Zukunft werden die wasserwirtschaftlichen Aufgaben eine bedeutsame Rolle spielen. Es wird namentlich der nachdrücklicheren Pflege des Meliorationswesens im Interesse der Hebung der Bodenproduktion, dann dem Ausbau der Wasserstraßen, der Ausnützung der reichlich vorhandenen Wasserkräfte und endlich den Talsperverbauten vom Standpunkt des Handels, des Gewerbes und der Industrie eine ganz andre Aufmerksamkeit und Fürsorge zugewendet werden müssen, als es bisher der Fall war. Diese Hauptaufgaben der künftigen Wasserwirtschaft hängen so innig zusammen und greifen sachlich und auch hinsichtlich der Ziele, welchen sie zu dienen haben, derart ineinander, daß sie niemals getrennt, sondern nur von jenem einzig und allein richtigen Standpunkt aus behandelt werden sollten, welcher durch die möglichst vollkommene und nutzbringende Verwertung aller aus einer wahrhaft rationalen Wasserwirtschaft sich ergebenden Vorteile gekennzeichnet ist.

Nach dieser Auffassung sollte es demnach überhaupt keine Regulierung oder Kanalisierung der Gewässer mehr geben, die nicht auf die Bedürfnisse der Landwirtschaft in bezug auf die sich hierbei ergebenden Möglichkeiten der Be- und Entwässerung der Grundfläche und auf jene des Handels und der Industrie in bezug auf die Wahrnehmung der sich bietenden Gelegenheiten der wirtschaftlichen Ausnützung der Wasserwege und Wasserkräfte volle Rücksicht nehmen. In einem gleich engen Verhältnisse hängt die Schaffung von künstlichen Wasserstraßen mit der auch hierbei oft möglichen Wasserkraftausnützung und weiter mit den Talsperverbauten zusammen. Diese letzteren Anlagen wieder können nicht nur hervorragend dem Hochwasserschutz und den sonstigen Regulierungszwecken, sondern auch vorteilhaft der Wasserkraftausnützung und der Wasserbeschaffung für die Bewässerungsanlagen und auch für die Wasserstraßen dienstbar gemacht werden. Aus diesem natürlichen Zusammenhang der fließenden Gewässer und ihrer wechselreichen Ausnutzungsmöglichkeiten hat sich nicht nur in den engen Fachkreisen, sondern längst auch schon in der Allgemeinheit die Erkenntnis Bahn gebrochen, daß nur ein einheitliches Regime der Gewässer und ein planmäßiges Vorgehen bei allen diesen technisch-wirtschaftlichen Fragen die Gewähr für die ziellichere Erreichung der erstrebenswerten großen Erfolge der modernen Wasserwirtschaft zu bieten vermag.

Im offenen Widerspruch zu dieser auch durch die Erfahrungen so begründeten Forderung und sehr zum Schaden der Sache selbst, herrscht bei uns merkwürdigerweise auf keinem Verwaltungsgebiete eine solche Zersplitterung der Kompetenzen wie gerade auf dem des Wasserwesens überhaupt und jenem des Wasserbaues im besonderen. Nicht weniger als fünf Zentralstellen, und zwar dem Ackerbauministerium (Wasserrecht, Meliorationen und Wildbachverbauungen), dem Ministerium für öffentliche Arbeiten (technische und technisch-administrative Angelegenheiten des Wasserbaues und Förderung der Verwertung der Wasserkräfte für produktive Zwecke), dem Ministerium des Innern (Wasserleitungen und Kanalisierungen), dem Handelsministerium (Bau von Wasserstraßen, See- und Hafenbauten) und schließlich dem Eisenbahnministerium (Einfluß auf wasserbauliche Verhandlungen vom Standpunkt der elektrischen Traction der Eisenbahnen) kommt gegenwärtig auf diesem Gebiete eine Zuständigkeit zu, die sich zumeist überhaupt nicht scharf abgrenzen läßt, aber jedenfalls eine systematische Wasserwirtschaft ganz und gar unmöglich macht. Versuche und Vorschläge zur Venderung dieser unhaltbaren und in keinem Staate Europas auch nur annähernd vorkommenden Verhältnisse sind wiederholt

gemacht worden; auch die öffentlichen Vertretungskörper, die technischen und die wirtschaftlichen Vereinigungen haben sich mehrfach mit der Frage der so nachteiligen Zersplitterung der Kompetenzen befaßt; wiewohl bei dem vorwiegend technischen Charakter dieser Verwaltungsaufgaben niemals Zweifel darüber bestanden, daß sie in letzter Instanz durchweg zum Ministerium für öffentliche Arbeiten ressortieren, konnte eine solche Vereinigung derselben bisher nicht erreicht werden.

Aber nicht nur in den bisherigen obersten Verwaltungsinstanzen, sondern auch in den Kronländern selbst herrschen gleichfalls recht sonderbare Verhältnisse. Als Beispiel sei hier nur das Königreich Böhmen angeführt, dessen Gewässernek bekanntlich ein überaus interessantes hydrographisches Ganzes bildet und wo die Möglichkeiten der Ausnützung der Gewässer zu all den vorangeführten Zwecken in besonders reichlichem Maße gegeben sind. Nicht weniger als acht Stellen kommen hier in Betracht, die gleichfalls meistens unabhängig voneinander die Wasserbauagenden mit den zugehörigen wasserwirtschaftlichen Aufgaben dieses Landes verwalten, ja sogar, wie es zum Beispiel bei der Elbe der Fall ist, eines und desselben Flusses. Diese Stellen sind: die Statthalterei, die autonome Landesverwaltung, der Landeskulturrat, die Wasserstraßendirektion des Handelsministeriums, die Kommission für die Kanalisierung der Moldau und des Elbflusses, die Landesflußregulierungskommission, die Wildbachbauaktion und das Binnenschiffahrtsinspektorat. Auch dieser unbefriedigende Zustand erfuhr bisher keine Venderung, obwohl es jedermann klar sein muß, welche Vorteile den Kronländern eine Vereinigung all dieser Agenden in einer einzigen autonomen Landeskommission auf einer noch erweiterten Grundlage mit sich gebracht hätte, wie sie zum Beispiel für die ausgezeichnet wirkende Donauregulierungskommission in Wien seit Jahrzehnten besteht.

Unter solchen Umständen ist es wohl nicht zu wundern, daß die bisherigen Ergebnisse unserer Wasserwirtschaft fast auf allen wichtigen Gebieten, und zwar nicht nur was den Umfang, sondern vielfach auch die sachgemäße Ausführung betrifft, recht unerfreulich sein müssen und alle Merkmale der Stückerarbeit und Rüchständigkeit an sich tragen. Selbst von dem großzügigen Wasserstraßenbauprogramm des Jahres 1901 ist, obwohl seither 17 Jahre verstrichen sind, bedauerlicherweise nur ein ganz bescheidener Teil verwirklicht worden, und auch dieser bietet mit Rücksicht auf das leider auch hier angewandte System der stückweisen und voneinander getrennten Durchführungsart noch fast keine Möglichkeit der vollen Ausnützung der bereits kanalisierten Strecken als Wasserwege.

Als Anomalie muß es ferner bezeichnet werden, daß noch immer zur Leitung dieser vorwiegend technischen Agenden nicht durchweg die hierzu einzig berufenen Techniker herangezogen werden. Es kann aber auch nicht gutgeheißen werden, daß die Ungelogenheiten des Wasserrechtes von den wichtigsten Agenden des Wasserbaues getrennt sind. Die hier und da noch auftauchende Anschauung, daß das Wasserrecht vornehmlich mit den Aufgaben der Landeskultur zusammenhänge und deshalb dem Ackerbauressort weiter unterstehen solle, trifft längst nicht mehr zu, denn heute sind an den meisten Wasserbauten auch andre wichtige wirtschaftliche Faktoren, zum Beispiel die Industrie, nicht minder interessiert.

Eine neue Orientierung in der Organisation der Wasserwirtschaft, namentlich aber eine Vereinigung der Wasserbauagenden aller Art, ist nach dem Vorgesagten zur Besserung der gegenwärtigen schädlichen Kompetenzverhältnisse unerlässlich und bildet übrigens die erste wichtige Voraussetzung für die tatsächliche Erreichung der mit den wasserwirtschaftlichen Fragen der nächsten Zukunft verfolgten Ziele. Dies ist um so dringender, als gerade hier die so verworrenen Kompetenzen nicht nur eine stete Quelle von Streitigkeiten und unnötigen Auseinandersetzungen, sondern erwiesenermaßen die unmittelbare Ursache des Stillstandes in der Sache selbst bilden, der naturgemäß schließlich zu einer völligen Lahmlegung jeder Initiative

Die Wirkungen des Krieges auf die Eisenbahnen.

Wien, 24. Januar.

In der heutigen Sitzung des Budgetausschusses hat der Eisenbahnminister Freiherr v. Banhaus eine Darstellung über die Tätigkeit der Staatsbahnen im Kriege gegeben. Die österreichischen Bahnen sind vom Kriege während einer starken Verkehrsentwicklung erfasst worden und mussten sich den neuen Bedürfnissen gleichsam über Nacht anpassen. Aus einem reichen, mit großem Interesse aufgenommenen Rüstungsmaterial, das der Eisenbahnminister dem Ausschusse unterbreitete, ging hervor, welche unerwartete und tiefgreifende Folgen der Krieg gehabt hat. Die zahlreichen Hindernisse und Erschwerungen haben dazu geführt, daß die Bahnverwaltungen vom Publikum als schuldtragend angesehen wurden, und der Minister erklärte, dieser Meinung entgegenzutreten zu müssen, weil die Bahnen ihre Aufgaben so gut erfüllt haben, als es nur möglich gewesen ist. Der vielbesagte Wagenmangel wurde zum großen Teile durch die Inanspruchnahme des Fahrparks für neu-befestigte feindliche Gebiete hervorgerufen und die Deckung des Bedarfs an Kohlenwagen sei im Durchschnitt noch immer eine verhältnismäßig günstige gewesen. Besonders schwerwiegend waren die Wirkungen des Krieges auf die Ausgaben der Staatsbahnen. Die Maßregeln für die Personalfürsorge umfassen für die Jahre 1915 bis Mitte 1918 eine halbe Milliarde, wozu noch viele Millionen für vorübergehende Zuschüsse kommen. Die Personalkosten sind im vorliegenden Budget auf 645 Millionen Kronen gegen 343 im Jahre 1913 gestiegen und haben sich schließlich auf 775 Millionen erhöht. Persönliche und sachliche Ausgaben sind zusammen um 488 Millionen, die Einnahmen nur um 194 Millionen gewachsen, so daß sich Tarifserhöhungen als unabwendbar erwiesen haben. Der Minister schätzt die Mehreinnahmen aus den Gütertarifserhöhungen vom 1. Februar 1917 auf 170 Millionen, aus der Reform des Frachttarifs auf 12 Millionen, aus dem neuen Personen- und Gepäckstarif auf 96 Millionen, aus der Fahrkarten- und Gepäcksteuer auf 35 Millionen, den Gesamteffekt der mit 1. Januar 1918 eingeführten Maßregeln auf etwa 410 Millionen. Insgesamt würden sich somit Mehreinnahmen von mehr als 700 Millionen ergeben, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß diese Schätzungen auf dem Friedensverkehr beruhen und die künftige Entwicklung natürlich nicht mit Sicherheit beurteilt werden kann. Nach einer ausföhrlichen Darlegung über die hantlichen Investitionen und Fahrparkvermehrungen der Staatsbahnen und der Mitteilung, daß ein mehr-jähriges eingehendes Investitionsprogramm bei der Ungewißheit der künftigen wirtschaftlichen Verhältnisse und internationalen Beziehungen nicht vorgelegt werden könne, schloß der Minister seine mit Zustimmung angenommene Rede mit dem Hinweis, daß sich alle bemühen sollten, den Pessimismus möglichst abzusütteln. Die Monarchie wurde sich erst in dem gewaltigsten aller Kriege der Größe der eigenen Kraft bewusst und müsse sie auch weiterhin für den wirtschaftlichen Wiederaufbau aufbringen. Allerdings werden Jahre hindurch Opfer, Sparsamkeit und Arbeit notwendig sein.

Ueber die Sitzung liegt der folgende Bericht vor:

Berichterstatter Dr. Kolischer leitet die Verhandlungen über den Voranschlag des Eisenbahnministeriums mit einem ausführlichen Referat ein.

Eisenbahnminister Freiherr v. Banhaus gibt ein Bild der Tätigkeit der Staatsbahnverwaltung seit Beginn des Krieges. Er schildert eingehend die verschiedenen Wandlungen, die der Personenzugfahrplan erfahren hat und erläutert die zwingenden Gründe, die die Einführung des sogenannten Notfahrplanes unvermeidlich erscheinen ließen. Von demselben erwartet die Staatsbahnverwaltung eine Ersparnis an Kohle bis zu 300.000 Meterzentner im Monat, die für sich allein schon in Anbetracht der Schwierigkeiten der Kohlenversorgung die Durchführung dieser Maßregel rechtfertigt. Auf dem Gebiete des Gütertransportes erblickte die Staatsbahnverwaltung ihre vornehmste Pflicht in der möglichst klaglosen Abwicklung des Approvisionierungsverkehrs. Den Approvisionierungsgütern wurde der unbedingte Vorrang vor allen übrigen Zivilgütern eingeräumt. Unablässig werde der einschlägige Verkehr überwacht und mit größter Energie auf sachgemäße Verladung, schnelle Beförderung und ungefäulste Ablieferung nach Beendigung des Transportes hingewirkt. Um so mehr muß der Meinung der Öffentlichkeit, bei Hemmungen im Lebensmittelverkehr liege die Bahnverwaltung als schuldtragend hinzustellen, entgegengetreten werden, denn die Bahnen haben den ihnen obliegenden Teil an den schweren Aufgaben der Volksernährung bisher so gut erfüllt, als es eben unter den obwaltenden Verhältnissen in ihren Kräften lag. Im weiteren Verlaufe seiner Ausführungen bespricht der Minister sodann die Wagenwirtschaft, die außerordentlich starke Inanspruchnahme des Wagenparkes für Militärtransporte und zur Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse auf den befestigten feindlichen Eisenbahnstrecken (Russisch-Polen, Serbien, Rumänien und in letzter Zeit auch Italien), in der die vornehmlichste Ursache des wiederholt und zuweilen mit fühlbarer Schärfe in Erscheinung getretenen Wagenmangels zu erblicken ist. Der Abfuhr der Kohle aus den Kohlenrevieren hat die Staatsbahnverwaltung volle Aufmerksamkeit zugewendet. Soweit die Kohlenverladung nicht durch andere, von der Heeresverwaltung für nötig befundene Maßnahmen behindert war, wurde in den österreichischen Revieren noch immer eine verhältnismäßig günstige Bedeckung des Wagenbedarfes erzielt. Sie belief sich in den letzten acht Monaten des Jahres 1914 auf 87 Prozent, im Jahre 1915 auf 75 Prozent und im Jahre 1916 auf 89 Prozent. Im Jahre 1917 wurde in den ersten sechs Monaten eine 94prozentige, in der zweiten Hälfte 1917 eine etwa 80prozentige Bedeckung erzielt. Die für den Rutenverkehr angeprochenen Wagen wurden voll beigestellt. Hierauf erörtert der Minister die verschiedenen Maßnahmen der Staatsbahnverwaltung zur Debung der Leistungsfähigkeit des Zugsförderungs- und Werkstättenbetriebes. Trotz aller erschwerenden Umstände und der erheblichen Mehrbelastung der Werkstätten wurde das Zweieinhalbfache an Reparaturen gegenüber Friedensverhältnissen geleistet. Im Anschlus-

an Fragen des Betriebsdienstes berührt der Minister die während des Krieges auf eisenbahntechnischem Gebiete getroffenen, aufs vollste bewährten Vorkehrungen, denen sicherlich ein Teil des großen, entscheidenden Erfolges, den die moderne Seuchenbekämpfung in diesem Kriege davongetragen habe, zugute gehalten werden dürfe. Uebergehend zur Erörterung der personalarwirtschaftlichen Maßnahmen betont Freiherr v. Banhaus, daß nur an der Größe der Aufgabe und im Hinblick auf die Härte der Anforderungen des Kriegsverkehrs das die Leistungen der Eisenbahner abwägende Urteil ihrer Tüchtigkeit und Ausdauer voll gerecht werden könne. Zur Kennzeichnung des Umfangs und der finanziellen Tragweite der personalarwirtschaftlichen Maßnahmen will der Minister erwähnen, daß sich dieser Aufwand für die Jahre 1915 bis Mitte 1918 auf nicht weniger als rund 500 Millionen Kronen beläuft. Die wiederholte Gewährung von Zuschüssen erforderte für die Jahre 1915/16 bis 1917/18 insgesamt einen Geldaufwand von 52 Millionen Kronen. Freiherr v. Banhaus bespricht dann die besonderen organisatorischen Maßregeln, die infolge der Schwierigkeiten bei der Approvisionierung des Personals nötig geworden waren, und hierauf die Frage der Reorganisation der Verwaltung. Der Krieg habe die Entwicklung von Reformplänen für die äußere Organisation unterbrochen, auf dem Gebiete der inneren Einrichtungen jedoch eher schöpferisch gewirkt und mit dem Zwange zu raschem Eingreifen in vieler Beziehung einer Vereinfachung und Vereinfachung das Wort geredet. Vielfach wurden weibliche Arbeitskräfte verwendet, deren Leistungen sich allenthalben bewährt haben. Weite Arbeitsgebiete im Kanzleibetrieb werden weiblichen Bediensteten überlassen werden können. Viele Beamtenstellen werden aufgelassen, beziehungsweise durch niedrigeres Personal ersetzt werden können, und es wird auch das qualitativ höchstehende Personal — das sind die rechtshundigen Beamten und Ingenieure — quantitativ ganz bedeutend herabgesetzt werden können. Selbstverständlich darf aus diesen Maßnahmen keinerlei Nachteil für das vorhandene Personal erwachsen, vielmehr kann diese Reform nur unter voller Berücksichtigung der begründeten Interessen desselben vorgenommen werden.

Der Minister geht nunmehr auf das Gebiet der Investitionen und den Einfluß des Krieges auf dieselben über. Trotz der zahlreichen Hemmnisse infolge der Knappheit an Baustoffen, des Arbeitermangels und der Ernährungsschwierigkeiten konnten im Jahre 1914/15 47 Millionen Kronen, im Jahre 1915/16 39 Millionen Kronen und im Jahre 1916/17 50 Millionen Kronen für Investitionsbauten aufgewendet werden. Uebergehend auf den zweiten Teil der Investitionstätigkeit, die Fahrparkaufschaffung, gibt der Minister, ausgehend von dem bei Kriegsausbruch vorhandenen Betriebsmittelstande, der 6255 Lokomotiven, 12.417 Personen- und 121.590 Güterwagen betragen habe, ein Bild über die während des Krieges von den Staatsbahnen unter voller Ausnützung der Leistungsfähigkeit der heimischen Industrie durchgeführten umfangreichen Fahrparkbeschaffungen, die bis einschließlich des Jahres 1917/18 1398 Lokomotiven nebst Tendern, 5395 Personen- und Dienstwagen und 40.580 Güterwagen umfassen und einen Kostenaufwand von rund 600 Millionen Kronen erfordern. Auch für das Jahr 1918/19 sind bereits die erforderlichen Abmachungen wegen einer neuerlichen Beschaffung von 400 Lokomotiven und 10.000 Wagen getroffen. Allerdings dürfen diese bedeutenden Nachschaffungen nicht in vollem Maße als Verstärkung des Fahrparkbestandes gewertet werden, vielmehr dienen sie, abgesehen von der bedeutenden Anzahl von Lokomotiven und Wagen, die für den Dienst in den besetzten Gebieten benötigt werden, zum großen Teile als Ersatz für die verlorenen, zerstörten oder schwer beschädigten Fahrzeuge sowie zur Ausgleichung jener empfindlichen Schwächung der jeweils für den Verkehr verfügbaren Bestände, die die längere Reparaturdauer der durch den Kriegsverkehr übermäßig beanspruchten und abgenutzten Betriebsmittel mit sich bringt. Der Minister bekennt sich sodann als unbedingter Anhänger einer planmäßigen, auch bereits die Erfordernisse der nächsten absehbaren Zukunft erfassenden Investitionspolitik. Trotz dieser seiner prinzipiellen Ueberzeugung ist er indes gegenwärtig gleichwohl nicht in der Lage, dem von verschiedenen Seiten gestellten Verlangen nach Aufstellung und Vorlage eines mehrjährigen detaillierten Investitionsprogramms zu entsprechen, weil die künftige Gestaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse und internationalen Beziehungen unmöglich auch nur mit annähernder Sicherheit beurteilt werden kann.

Der Rückgang des Betriebsergebnisses der Staatsbahnen, den der Minister nun bespricht, ist in der enormen Steigerung der unmittelbaren Betriebsausgaben zu erblicken. Die persönlichen und sachlichen Ausgaben haben sich um 488 Millionen Kronen erhöht. Dagegen haben die Einnahmen in der gleichen Zeit eine Zunahme von nur 194 Millionen Kronen, nämlich von 887 auf 1081 Millionen Kronen erfahren. Bei diesem Mißverhältnis zwischen den Ausgaben und Einnahmen erübrigte lediglich eine Revision der Tarife. Der Minister gibt eine Darstellung der im Kriege durchgeführten Tarifserhöhungen und ihres finanziellen Effektes. Die jährliche Mehreinnahme aus den Steuern und Tarifmaßnahmen vom 1. Februar 1917 könne, soweit die Staatsbahnen allein in Betracht kommen, mit über 170 Millionen Kronen und unter Berücksichtigung des Ertrages der Frachttarife auf den Privatbahnen mit rund 200 Millionen Kronen veranschlagt werden. Die Reform des Frachttarifs vom Jahre 1916 dürfte dem Staate einen Zuwachs von ungefähr 12 Millionen Kronen bringen. Das Ergebnis des neuen Personen- und Gepäckstarifs ist auf rund 96 Millionen Kronen zu schätzen; an Fahrkarten- und Gepäcksteuer dürften insgesamt 35 Millionen Kronen mehr eingegehen. Als sich zeigte, daß pro 1917/18 wieder mit einer Steigerung der Ausgaben von 1046 Millionen Kronen (1916/17) auf 1314 Millionen Kronen, demnach um rund 270 Millionen (ist gleich 26 Prozent) zu rechnen sei, eine neuerliche ausgiebige Vermehrung der Einnahmen geschehen werden. Nach der Schätzung des Ministers werden sich aus dieser neuen mit 1. Januar 1918 durchgeführten Tarifmaßnahmen bei den österreichischen Staatsbahnen im Güterverkehr Mehreinnahmen von etwa 284 Millionen Kronen und außerdem an Verkehrssteuern Mehreinnahmen von etwa 56 Millionen Kronen ergeben. Alle diese Maßnahmen tragen jedoch nur provisorischen Charakter. Gewisse Härten haben sich nicht vermeiden lassen; es wird nun Aufgabe des Eisenbahnministeriums sein, sie in nächster Zeit durch Sondermaßnahmen soweit als tunlich zu mildern. Der Gesamteffekt der mit 1. Dezember 1917, beziehungsweise 1. Januar 1918 eingeführten Tarifmaßnahmen im Güter- und Personenverkehr kann auf Grundlage der Verkehrsintensitäten des Jahres 1913 auf 344 Millionen an Mehreinnahmen der österreichischen Staatsbahnen und auf 66 Millionen an Mehreinnahmen für Verkehrsabgaben, in Summe daher auf etwa 410 Millionen Kronen jährlich veranschlagt werden. Der Umstand, daß in der Budgetperiode 1916/17 die österreichischen Staatsbahnen eine

Einnahme erzielten, die sich als die höchste seit ihrem Bestande darstellt und das Ergebnis des letzten Friedensjahres um rund 133 Millionen Kronen übertrifft, läßt hoffen, daß auch im Jahre 1917/18 die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen auf jeden Fall eine weitere günstige Entwicklung erfahren werden. Der Minister schließt mit den Worten: „Ich sehe überhaupt der wirtschaftlichen Entwicklung nicht mit Bangen und mit keinerlei Gedanken des Pessimismus, sondern vielmehr mit voller Zuversicht entgegen. Wir alle sollten uns bemühen, den Pessimismus möglichst von uns abzusütteln, wir alle sollten dazu beitragen das Selbstvertrauen und Selbstbewußtsein in der gesamten Bevölkerung zu stärken. Haben wir doch in der Zeit der größten Not und der größten Entbehrungen zähe Ausdauer und Enthaltbarkeit betätigt und wurden wir doch erst während dieses gewaltigsten aller Kriege der Größe unserer eigenen Kraft bewußt. Diese Kraft aber, die wir aufgebracht haben, um im Kriege durchzuhalten, diese Kraft müssen wir auch weiterhin aufbringen, um den wirtschaftlichen Wiederaufbau unseres Vaterlandes zu ermöglichen und die Wunden zu heilen, die der Krieg geschlagen hat. Allerdings werden wir noch durch eine Reihe von Jahren Opfer bringen müssen. Wir werden sparen müssen und arbeiten, wir müssen in den nächsten Jahren pflügen und düngen, dann werden wir in absehbarer Zeit ernten.“

Es spricht noch Abg. Radlcah.

Nächste Sitzung morgen Freitag, 10 Uhr vormittags.

Die Bahn- und Feldpostdiebstähle.

In den letzten Tagen haben der Handels- und der Eisenbahnminister verschiedene an sie gerichtete Anfragen wegen des Ueberhandnehmens der Bahn- und Feldpostdiebstähle beantwortet. In Beantwortung einer Interpellation des Abgeordneten Baechle sagte der Handelsminister, daß die Zahl der Paketverluste und der Inhaltsabgänge während des Krieges unleugbar bedeutend zugenommen habe. Er führt dafür viele Gründe an. Die Transporte, Arbeits- und Personalverhältnisse haben sich von der Mobilisierung angefangen in ganz besonderer Weise fortlaufend verschlechtert. Die unzureichenden Geleiseanlagen der Eisenbahnen machen es unmöglich, die Beiwagen aufzustellen, die die Postanstalt zur Verladung der Pakete benötigt. Der Raumangel in den Postämtern trägt sein Teil bei, was besonders empfindlich wirkt, da sich die Güter häufen, teils dadurch, daß die Zahl der postführenden Eisenbahnzüge herabgemindert wird, teils auch, weil sich der Mangel an Wagen und Fuhrwerk fühlbar macht. Daß bei einem Personalstand von siebzigtausend männlichen und weiblichen Bediensteten vereinzelt unredliche Menschen zu finden sind, die das ganz besondere Gelegenheitsverhältnis benützen und sich Sendungen oder Teile von solchen aneignen, ist selbstverständlich. Damit allein aber wäre der große Abgang nicht erklärlich. Die Zahl der Pakete, die infolge des Abfallens oder Unleserlichwerdens der Adressen nicht weitergeleitet und auch nicht an den Aufgeber zurückgestellt werden können, ist jetzt unverhältnismäßig größer als früher. Im Jahre 1917 wurden mehr als siebeneinhalbmal so viel unanbringliche Pakete verschickt und mehr als zweihundzwanzigmal so viel Pakete mit verderblichem Inhalt vernichtet als im Jahre 1913. Auch das ist wichtig, daß in vielen Fällen der Inhalt wegen der jetzt bedeutend längeren Beförderungsbauer verdirbt und dann vernichtet werden muß. Die Mangelhaftigkeit der Verpackung und des Verschlusses spielt auch eine Rolle. An Pack- und Wachsleinwand, an entsprechend starken Kisten und Spagat, Siegellack und sonstigen im Frieden überall und um billiges Geld leicht erhältlichen Verschlussmitteln fehlt es. Es ist einfach unmöglich, zu verhindern, daß viele Pakete längere Zeit im Freien, vor den Postämtern oder auf Rollwagen aufgeschichtet liegen. Dadurch ist die Gelegenheit für andere Menschen, sich der Pakete oder eines Teiles ihres Inhalts zu bemächtigen, eine größere geworden. Auch die Unfälle im Eisenbahnbetrieb haben sich vermehrt und verursachen Paketverluste. Beiwagenbrände allein waren während des Krieges bisher etwa zwanzig. Bei diesen ging die Mehrzahl der Pakete in Flammen auf. Da jeder Beiwagen 1000 bis 1400 Pakete faßt, so ist dadurch allein ein großer Verlust zu verzeichnen. Solche Brände entstehen durch Selbstentzündung von Zündhölzchen oder anderen Zündmitteln, die den Paketen entgegen der Vorschrift beige packt werden. Ein einzelner sorgloser Absender kann so viele Tausende Mitversender schädigen.

Zweifelloos ist aber, und das sagt auch der Eisenbahnminister in einer Interpellationsbeantwortung an den Abgeordneten Anzel wegen der vielen Eisenbahndiebstähle, daß

auch viele Pakete auf dem Wege zum Bestimmungsort beraubt oder ganz gestohlen werden. Daß die Triebfeder der unredlichen Handlungen nicht Gabsucht, sondern Hunger oder die Furcht vor Hunger ist, beweist der Umstand, daß bei der Ausbeutung von Diebstählen in fünfzig, in manchen Orten sogar in 85 von hundert Fällen Lebensmittel in Frage kommen. An diesen Diebstählen sind beteiligt die Postauschäftssträße in den Umkartierungs- und Bahnhofpostämtern, die nötig sind, da die ständigen Postbiener bis zu 40 vom Hundert eingerückt sind. Begünstigt werden diese Diebstähle in den Posträumen selbst durch wesentlich eingeschränkte Beleuchtung, die auch den Zutritt Unberufener leichter macht, und dadurch, daß oft Pakete in den Posthöfen zu Bergen gehäuft werden müssen. Diebe und manchmal ganze Banden solcher Diebe übersteigen Planken und Zäune, die die Arbeitsplätze der Postämter umfriedern, und plündern trotz allen aufgestellten Wachen mit Erfolg. Während des Verladebetriebes ist immer reichlich Gelegenheit zum Diebstahl und ebenso während des eigentlichen Transports, während dessen jede Einflussnahme auf die Beförderung und Sicherheit durch die Postanstalten ausgeschlossen ist. Jede Art des Verschlusses ist unwirksam. Es sind auch schon von Eisenbahnwagen ganze Stirnwände herausgebrochen worden. Solche Einbrüche in Postbeiwagen erfordern eine gewisse Zeit. Diese ist dadurch gegeben, daß die Güterzüge, in denen die Beiwagen eingereiht sind, in manchen Stationen oft stundenlang Aufenthalt nehmen. Die Beiwagen bleiben häufig auch außerhalb der Stationsanlagen der Bestimmungstation stehen und es dauert nütunter mehrere Tage, bis sie den Bahnhofpostämtern zugeschoben werden. Die Zahl der Beiwagen, die auf dem Wege bis zum Bestimmungsort geplündert wurden, kann auch nicht annähernd angegeben werden. In manchen Orten trifft täglich mindestens ein solcher ein. Auch hier wirken organisierte Banden, wirken Organe des niederen Verschubdienstes, Soldaten von Truppentransporten und Kriegsgefangene zusammen. Siebzig unter hundert aller Postdiebstähle und Verraubungen sind auf Plünderungen der Beiwagen zurückzuführen. Auch unvorhergesehene Rückschläge operativer Natur haben Verluste von Feldpostpaketen verursacht. Die Zahl der infolge der Kriegsereignisse den Adressaten nicht zugekommenen Pakete geht in die Tausende. Während der Belagerung von Przemyśl wurden tausend zur Weiterleitung bestimmte Feldpostpakete in Przemyśl vom Festungskommando requiriert, versteigert und der Erlös an die Abnehmer mit Postanweisung überwiesen. Auch der Absturz von Tragtieren im Gebirge verursacht Paketverluste. So wirken viele Ursachen zusammen, die alle reslos zu beseitigen die Postverwaltung außerstande ist. Wenigstens, erklärt der Minister im Schluß seiner Antwort, sei eine gründliche Besserung der gegenwärtigen Verhältnisse wohl erst dann wieder zu erwarten, wenn wieder normale Personal- und Beförderungsverhältnisse eingetreten sein werden, das heißt wenn der Krieg zu Ende sein wird.

Ermahnenswert ist noch eine Angabe der Antwort, die gibt, um wie viel mehr Pakete während des Krieges zur Beförderung gelangten. Im Jänner 1916 allein gelangten an die Armee im Felde rund 9 Millionen Feldpostpakete zur Versendung. Dabei fehlt es natürlich an Aufsichtspersonal, vielfach wurde beobachtet, daß auch die bestellten Wächter mit gestohlen haben, daß sich also die Verwendung von Militärwachen als ebenso unwirksam erwiesen hat wie die Ausschreibung von Prämien für das Ergreifen von Dieben auf frischer Tat. Ueber die Eisenbahndiebstähle singt der Eisenbahnminister noch eine Strophe dazu, die ein ebenso unerfreuliches Bild unserer Sicherheitsverhältnisse gibt. „Die Eisenbahndiebstähle haben, wie offen zugegeben werden muß, einen solchen Umfang angenommen, daß — abgesehen von den volkswirtschaftlichen Schäden — auch der finanzielle Erfolg der Staatseisenbahnverwaltung wegen der großen Höhe der zu leistenden Schadenersätze beeinflusst wird. Bei gewissen zentral bewirtschafteten Gütern wie zum Beispiel bei Kartoffeln wird sogar der Aufbringungs- und Versorgungsplan durch das Abhandenkommen großer Gütermengen gestört.“ Das Eisenbahnministerium hat kein Mittel zur Beseitigung der Eisenbahndiebstähle unversucht gelassen, doch hat dieses Uebel infolge der Lebensmittelknappheit und der in weiten Bevölkerungsschichten eingetretenen Mißachtung fremden Eigentums so weite Kreise gezogen, daß nicht nur bahnfremde Leute, sondern auch das Eisenbahnpersonal, ja sogar auch zur Bewachung verwendete Organe sich diebischer Eingriffe schuldig machten. Auch das Eisenbahnministerium gesteht, daß es nicht mehr tun kann, als zu versuchen, diese Diebstähle wenigstens einzuschränken.

So entwerfen diese beiden Antworten der Minister ein Kulturbild aus der „großen Zeit“, das sich die Lobpreiser dieser Zeit wohl nicht erträumt haben.

dieser Neuerung eine Mehreinnahme von 1 Mill. M. jährlich, im Nahverkehr wird die 3. Klasse völlig ausgeschieden und nur noch die 4. Klasse verkehren, ebenso wird aus den Nebenbahnen die 3. Klasse ausgeschaltet werden.

et die Dampfwagen.

Die kommende Verkehrsverteuerung.

Von Josef M. Jurinik-München.

Seit Dezember des Vorjahres wird die Deffenlichkeit auf die mit dem 1. April d. J. einsetzende Verkehrsverteuerung vorbereitet. Um die bittere Medizin einigermaßen erträglich und einnehmbar zu machen, hat man von den zuständigen Stellen lösselweises Eingeben beliebt, d. h. alle vierzehn Tage etwa „verlautet zuverlässig“, daß dies und das auch in die Verkehrsverteuerung einbezogen werden würde.

Das bayerische Verkehrsministerium hat nun in einer für den bayerischen Landeseisenbahnrat, der am 7. Februar zusammentritt, bestimmten Vorlage die Einzelheiten der bevorstehenden Verkehrsverteuerung in gedrängter Weise zusammengefaßt und gleichzeitig in statistischen Anlagen die prozentuale Wirkung, man möchte sagen, veranschaulicht.

Die Vorlage geht davon aus, daß der Erhöhung der Fahrpreise des allgemeinen Verkehrs naturnotwendig eine Verteuerung aller auf den gesamten Personenverkehr Bezug habenden Beförderungen folgen mußte, schon deswegen, weil auch die persönlichen und sachlichen Ausgaben der Eisenbahnverwaltungen ungeheure Steigerungen erfahren haben. Wir haben also, um es kurz zu sagen, ab 1. April zu erwarten:

- 1) Erhöhung des Gepäctarifs.
- 2) Erhöhung der Einheitsätze der Monatskarten.
- 3) Erhöhung der Schnellzugzuschläge.
- 4) Aufrundung der Fahrpreise, neue Mindestpreise.
- 5) Erhöhung der Einheitsätze des Vereinsreiseverkehrs.
- 6) Erhöhung der Hundesfahrkarten.
- 7) Erhöhung des Expressguttarifs.
- 8) Erhöhung der Tarife für Einzel- und Gesellschaftsponderzüge.
- 9) Erhöhung der Gebühren für Aufbewahrung des Gepäcks.
- 10) Erhöhung der Tarife für Reichenbeförderung.

Dazu kommen noch für Bayern und Baden ab 1. April die Einführung der vierten Wagenklasse.

Naturngemäß muß eine derartige umfassende Verkehrsverteuerung auch ihre finanziellen Wirkungen auf den Staatsfiskus ausüben, sie ist aber keineswegs so groß, wie man allgemein anzunehmen geneigt ist, denn alle diese Verteuerungen werden z. B. für die bayerischen Staatseisenbahnen eine Mehreinnahme von höchstens 3½ Millionen Mark bringen.

Geht man nun an der Hand der Vorlage der bayerischen Verkehrsverwaltung die Verteuerungen der Reihe nach durch, so finden wir zunächst

die Erhöhung des Gepäctarifs

eingehend behandelt.

Ab 1. April wird der Gepäctarif in seinem grundsätzlichen Aufbau dahin geändert, daß das Vorstufengewicht mit 30 Kg. beginnt und dann um je weitere 10 Kg. aufgerundet wird. Bisher begann das Vorstufengewicht mit 25 Kg. und die Steigerungen gingen in Sprüngen von 25 Kg. Die Sätze des neuen Tarifs sind aus dem Einheitsatz von 25 Pfg. (bisher 20 Pfg.) für 10 Kg. und 1 Km. unter Aufrundung auf volle 10 Pfg. gebildet, die Vorstufensätze sind auf 50, 100 und 200 Pfg. erhöht. Proberrechnungen haben ergeben, daß durch diesen neuen Gepäctarif die Einnahmen der Eisenbahnen um rund 40 % einschließlich der Reichssteuer steigen dürften, von den 40 % entfallen 15 % auf die Reichssteuer und 25 % auf die Erhöhung der Gepäctfracht. Für beide Reize der bayerischen Staatseisenbahnen wird mit einer Mehreinnahme von etwa 900 000 M. gerechnet.

Die Erhöhung der Monatskarten-Einheitsätze

konnte bei der allgemeinen Anspannung nicht umgangen werden. Da die bisherige Preise in den Interessentkreisen bekannt sind, sei gleich die beabsichtigte Preiserhöhung mitgeteilt:

Es wird angenommen, daß die Monatskarte zu durchschnittlich 75 Fahrten benutzt wird, das ergibt eine Ermäßigung von 40—75 v. H. gegenüber den Fahrpreisen des allgemeinen Verkehrs. Es betragen die neuen Preise der Monatskarten:

	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4. Kl.
Bei 5 Km.	11 M.	7 M.	4,50 M.	3,50 M.
„ 10 „	22 „	14 „	9,00 „	7,00 „
„ 15 „	33 „	21 „	13,50 „	10,50 „
„ 20 „	44 „	28 „	18,00 „	14,00 „
„ 30 „	66 „	42 „	27,00 „	21,00 „
„ 40 „	88 „	56 „	36,00 „	28,00 „
„ 50 „	110 „	70 „	45,00 „	35,00 „
„ 60 „	132 „	84 „	54,00 „	42,00 „

Weitere Strecken wie 60 Km. kommen für Monatskarten kaum in Betracht. Es ist nun interessant, wie sich

17. II. 1918

82

Nur nicht reisen.

Warnung vor Eisenbahnfahrten.

Von Ludwig Hirschfeld.

Es ist ja sehr schwer, alles zu beherzigen, was einem jetzt im Laufe einer Woche amtlich nahegelegt und ausgetragen wird. Aber es gibt auch sehr beherzigenswerte amtliche Ermahnungen, beispielsweise jene schon in ed. Zeit und immer dringlicher ergangene Aufforderung, jetzt nur unbedingt nötige Reisen zu unternehmen und keine Vergnügungsfahrten und Ausflüge. Wie begründet und berechtigt diese amtliche Warnung vor Eisenbahnfahrten ist, davon überzeugt man sich am einfachsten, wenn man sich nicht danach richtet und so leichtfertig ist, jetzt auf Reisen zu gehen. Was früher ein drei- bis vierstündiger Kapsprung war, das ist jetzt eine endlose Expedition, ein gefährvolles und strapazenreiches Abenteuer, eine Fahrt ins Unbestimmte und Ungewisse. Nein, es gibt jetzt wirklich keinen noch so dringenden Reisezweck, der das aufwiegen würde, und selbst wenn es ein irgendwo winkender Teufel Topfen wäre. Oder ist etwa eine Hochzeitsreise ein dringender und vernünftiger Reisezweck? Nur nicht reisen, man riskiert zu viel, man gibt zu viel auf, nur schon hier bleiben. Man muß nicht unbedingt Topfen essen und kann auch auf einer Hochzeitsreise nach Hütteldorf-Pöding furchtbar glücklich werden.

Abchied von der Häuslichkeit. Lebt wohl, ihr Lebensmittelfaktien, ihr Einkaufscheine, ihr geltet draußen in der Fremde nichts. Ihr habt zwar auch hier meistens mehr versprochen als gehalten, aber ihr wartet immer treue Begleiter, losbare Wagent Dokumente, Identitätsausweise eines behördlich anerkannten und befugten Appetits und ihr werdet mir draußen fehlen wie ein Bissen Brot. Wie auch ihr gehamsterten Vorräte. Wenn ich daran denke, daß während meiner Abwesenheit hier behördliche Revisionen stattfinden könnten, geht mir das Wort Hamlets durch den Sinn: Nehmt alles nur in allem, ich werde seinesgleichen nimmer sehen. . . . Und warum ist denn das Brot so gelb? Wahrscheinlich vor Reid, weil es nicht mitfahren darf. Ein Etüchchen kann man ja mitnehmen, damit sie in der Provinz auch einen Begriff vom Wiener Leben bekommen. Aber nur nicht zu viel Gepäck, sonst ist es ganz unmöglich, zum Bahnhof zu gelangen. Damit fängt überhaupt der Reiseärger an. Die Straßenbahn ist nur für Faustrechtskundige benutzbar, ein Dienstmann nimmt heutzutage prinzipiell nicht weniger als 10 Kronen, lieber frickt er an seiner Ecke an. Und wenn man das Malheur hat, einem böse dreinschauenden, aber sonst fahrlustigen Einspänner zu begegnen, dann muß man einen Vortrag über Pferdenernährung im Kriege und allerlei Grobheiten einstecken und 14 bis 20 Kronen herausnehmen. Wenn man sein eigenes Auto oder seine Equipage hat, kostet eine Fahrt zum Bahnhof gewiß viel weniger. Millionäre leben überhaupt viel billiger.

„Alle Fahrkarten zweiter Klasse ausverkauft.“ In diesem Bahnhofvestibül geht's auch sonst zu wie in einem Operettenheater. Die Ausstattung ist schon recht abgemüht, und der Chor schaut verdrießlich drein und schüttelt den Kopf, aber nicht im Walzertakt, sondern vor Ärger und Ungeduld über das lange Warten beim Schalter, der geschlossen und sorgfältig mit einem Vorhang verhängt ist, hinter dem

stimmungsvoll ein Licht leuchtet. Die Reisenden erkundigen sich teilnahmsvoll nach dem Befinden des Kassiers, aber deshalb wird der Schalter doch nicht früher geöffnet. Eisenbahnkassiere sind offenbar Menschen, die nie reisen und daher Gefühle wie Ungeduld, Nervosität und Reiseieber nicht kennen. Hierauf eine zweite Geduldprobe im Wartesaal, der noch immer erst zehn Minuten vor Abgang des Zuges geöffnet wird. Trotz dieser strengen Vorschrift haben sich in den Coupés schon Passagiere häuslich eingerichtet. Das sind offenbar Jahrespartien. In dem unheimlich vollen Waggon herrscht alsbald ein Zustand wie im Zukunftsstaat: alle Klassenunterschiede sind verschwunden. Die Passagiere zweiter Klasse fahren ohne Aufzahlung in der ersten, und es zahlen eigentlich nur jene darauf, die Karten erster Klasse gelöst haben. Die Gepäckstücke im Gang können sich vor lauter Menschen nicht rühren. Reisetaschen tun sich auf, und das Privat- und Innenleben der Mitreisenden kommt ungeniert zum Vorschein: weißes Brot, Butterkegel, Äpfel, gigantische Geflügelteile, mit einem Wort, alles, was es jetzt nicht gibt. Es wird jetzt in der Eisenbahn mehr und heftiger gegessen als je, und in diese aufgezwungene Intimität eingeleitet, sitzt man geängstigt da, auf allen Seiten von lauernden Barden, Fettschlecken und herunterfallenden Schachteln und Paketen bedroht. Namentlich die Frauen sind sehr intensive Mitreisende, und nur hier lernt man ihr wahres Wesen wirklich kennen. Bevor man ein weibliches Wesen ehelicht, sollte man mit ihr unbedingt eine Schnellzugreise absolvieren. Bleibt sie auch da nett, hübsch, liebenswürdig, angenehm und appetitlich, dann kann man getrost mit ihr vom Bahnhof direkt zum Traualtar fahren.

Gegen die Nichtbeheizung der Waggons wäre nichts einzuwenden, wenn die Hitze nur auf alle gleichmäßig und gerecht verteilt würde. Aber während die Passagiere in den vordersten Waggons hinter der Lokomotive wie Soldaten bei lebendigem Leib gesotten werden, wird einem in den letzten Waggons zu Mitleid wie einem kalten Quin in April. Das ist eine Ungerechtigkeit. Und warum sind gerade die Gänge absolut unbefehdet? Das Sparen mit Beheizungsmaterial mag eine Kriegsnotwendigkeit sein, aber durch wunde Schienbeine wird das Durchhalten wesentlich erschwert. Sehr schmerzhaft berührt es auch, daß seit Kriegsbeginn in den Schnellzügen alle Wasserquecken versiegt sind. Mit dem Wasser müßte man nicht sparen, davon haben wir doch noch immer genug. Das bisschen Reisekultur, das schon bei Papierhändlern angelangt war, ist vollständig verschwunden, für Hygiene und Reinlichkeit geschieht jetzt gar nichts mehr. Ab und zu geistert zwar, wie die Kattenmamsell in „Mein Ernst“, eine düster gezeichnete geheimnisvolle Frauengestalt durch den Zug, wagt im Vorübergehen mit einem Ruck eine Schnalle ab, bläst die Passagiere gestankt an und verschwindet wieder. Aber überall liegen Aschere, Speisereste, Zigarren- und Zigarettenstümpe, und lustig wird auf den Boden geschüttelt, angestrichelt von Kundmachungen, die auf Grund eines Erlasses aus dem Jahre 1857 das freie Ausspucken bei 100 Kronen Geldstrafe verbieten. Das imponiert niemanden, das schlichtert keinen Finger ein. Wir sind heute an ganz andere Geldstrafen gewöhnt.

so finster,
absolut
kleine
versteht
Freund-
mache
Gefahren
en ein-
gefordert.
Hans-
bis, bloß
So tut
opulentes
Kleinstube
er nach-
gibt ist,
mit mir
ber auch
Glocke
Ecke
werden.
Antrag,
und in
ist ver-
orlag
Nah
nicht
anspruch
weise
Ueber-
holte
in ich
mit,
gefallen
re die
über-
bleiben,
tillen
ringen
hab'
m soll
r ge-
maen.
und
und
in der
Nähe,

Kommunal-Angelegenheiten.

Schnellbahnlinien für Budapest!

Von Obering. Moritz v. Kelenien.

Budapest, 26. Februar.

Der Verkehr Budapests sowohl im Stadttinnern als zwischen diesem und den Peripherien war schon in den letzten Friedenszeiten in starkem Aufsteigen. Der jährliche Zuwachs der durch die verschiedenen Verkehrsmittel beförderten Personenzahl überstieg die prozentuelle Zahl vieler anderen Großstädte.

In den ersten zwei Kriegsjahren ist ein gewisser Rückgang auch in Budapest eingetreten, die Jahre 1916 und 1917 folgten aber mit einer nie geahnten Verkehrssteigerung. Im Jahre 1918 stellt sich der ganze Personenverkehr — und zwar der elektrischen Straßenbahnen, des Omnibusbetriebes und der Lokalschiffe — sowie auch der relativ geringe Vorortverkehr der Budapester Lokalbahn und der Staatsbahnen insgesamt auf 264 Millionen Fahrgäste, im Jahre 1916 bereits auf rund 400 Millionen; der Verkehr in diesen vier Kriegsjahren ist also insgesamt um 51 Prozent gestiegen. Bei einzelnen Verkehrsmitteln ist dieser enorme Zuwachs noch größer, und zwar bei der Straßenbahngesellschaft 58 Prozent, bei der elektrischen Stadtbahn 72 Prozent und bei der Untergrundbahn 107 Prozent.

Während in den letzten elf Jahren, seit 1906, die Bevölkerung Budapests nur um 24 Prozent, jene Groß-Budapests mit den politisch einverleibten Gemeinden (Urspest, Rákospalota, Kispest, Erzsébetfalva usw.) um 36 Prozent gestiegen ist, hat sich der Personenverkehr in dem gleichen Zeitraum um 250 Prozent erhöht. Die im Jahre 1917 in Budapest beförderte Personenmenge von 400 Millionen erscheint um so größer, wenn man ihr die Gesamtzahl der auf den sämtlichen ungarischen Haupt- und Nebenbahnen im Jahre 1913 (dem letzten statistischen Berichtsjahre) beförderten Personenmenge entgegenhält, welche nur 120 Millionen betragen hat. Es ist unbestreitbar, daß diese ungeheure Zunahme zum großen Teil durch die Kriegsverhältnisse verursacht wurde. Die vielen Durchreisenden, Militärtransporte, der große Verkehr der Bahnhöfe der Hauptbahnen untereinander, die rasch aufsteigende Kriegsausrüstungsindustrie, welche täglich große Arbeitermassen bewegt, die ungesunden Wohnungsverhältnisse, die geänderten Lebensverhältnisse sind zumeist Umstände, die zwar nach Kriegsende voraussichtlich ardhören dürften, jedoch wird dieser Ausgleich nur sehr langsam und schrittweise eintreten, so daß vor dieser Ausgleichung eine greifbare Abnahme des Personenverkehrs nicht zu erwarten ist. Vielmehr können wir in Friedenszeiten mit einem zu noch größeren Dimensionen anwachsenden Verkehr rechnen.

Mit dieser raschen und großzügigen Verkehrszunahme konnten unsere Verkehrseinrichtungen schon in Friedenszeiten nicht Schritt halten. Die wichtige und glatte Abwicklung des Verkehrs in Budapest wurde unter vielen anderen Gründen auch dadurch verhindert, daß unser Straßennetz nicht den Verkehrsbedürfnissen entsprechend gebaut wurde und daß wir in Budapest lieber Lurusstraßen als Verkehrsstraßen anlegten. Hierzu kommen die Hindernisse des breiten Donaustromes und die verhältnismäßig geringe Zahl der Brücken, dann die in den bebauten Stadtteil eingeteilten Hauptbahnhöfe und die Niveauerhöhungen, die teils zu Verkehrsstörungeu im Betriebe, teils zu größeren überflüssigen Umwegen Anlaß geben.

Ein weiterer Uebelstand ist, daß wir in den Straßenbahnen das einzige leistungsfähige Verkehrsmittel besitzen, der Betrieb aber infolge der Führung im Straßenniveau durch den gewöhnlichen Straßenverkehr fortwährende Störungen erleidet und daher im allgemeinen nur unzuverlässig

1266 bis 1277, Oesterreichische Kredit 831 bis 836, Kommerzialbank 5200, Ungarische Bank 830 bis 840, Eszompétebank 891 bis 896, Agrarbank 940 bis 947, Hypothekbank 527 bis 528, Bank für Handel und Industrie 532 bis 534, Realitätenbank 552 bis 555, Verkehrsbank 532 bis 548, Handelsbank 491 bis 493, Mercur 818 bis 816, Grundbesitzbank 360 bis 365, Handelskreditbank 226 bis 228, Gewerkebank 520 bis 530, Ungarische Handelsbank 1800, Zugschiffbank 635, Zugschiffbank 270 bis 269, Konfordinnbank 695 bis 690, Zugschiffbank 746 bis 749, Okerungarische Berg und Hütten 1525 bis 1533, Steinbrucher Dampfzuegelei 560 bis 565, Ungarische Allgemeine Kohlen 1906 bis 1900, Seramische 130 bis 125, Salgotarjaner 985 bis 982, Urilanger 680 bis 678, Waffenfabrik 840 bis 850, Ganz-Darubins 3835 bis 3895, Lang 413 bis 417, Ziptat 340, Rimamuranger 965 bis 369, Schlad 443 bis 446, Csaky 410 bis 402, Drassler 475 bis 485, Györrer Textil 588 bis 582, Ungarische Papier 421 bis 410, Flora 1060 bis 1060, Holzhandel 1085 bis 1115, Alotib 550 bis 555, Ungarische Zuder 2485 bis 2495, Ungarische Eisenbahnverkehr 520, Rasicer 2875 bis 2881, Telephon 680 bis 690, Fischzucht 1240 bis 1200, Royal Hotel 540, Phabus 150 bis 165, Arla 1610 bis 1615, Atlantic 1220 bis 1230, Levante 950 bis 955, Straßenbahn 761 bis 763, Südbahn 100, Staatsbahn 903 bis 905, Trast 248.50 bis 249.50.

(Siebente Kriegsanleihe.) Das 1. Grenadierbataillon hat bisher auf die siebente Kriegsanleihe mehr als zehn Millionen Kronen gezeichnet. Dieser die Ergebnisse aller bisherigen Emissionen übersteigende Erfolg, der dem Patriotismus des unter dem Kommando des Obersten Bela v. Barna stehenden Grenadierbataillons alle Ehre macht, ist vornehmlich den Bemühungen des Werbeoffiziers Oberleutnants Dr. Franz Rósa und des Adjutanten Hauptmanns Nikolaus Schiffer zu danken. An der Zeichnung haben die meisten Offiziere des Grenadierbataillons und zwei Drittel der Mannschaft teilgenommen. Die Zahl der Zeichnungen hat bis

Bei unserer kommunalen Verwaltung hat diese Aufgabe bisher nur sehr wenig Verständnis gefunden. In einer großzügigen, die künftige Entwicklung erfassenden Verkehrspolitik hat es bisher gemangelt, den außerordentlich gewachsenen Verkehrsbedürfnissen gegenüber besteht eine gewisse Programmlosigkeit. Bei der Erwerbung der Aktienmajorität der elektrischen Stadtbahn war Bürgermeister Berczy offenbar von den besten Intentionen geleitet; der drei Jahre vor Kriegsausbruch noch ganz gut effektuierbare weitere Ausbau der Aktion ist ebenso, wie die geplante Einführung des Autobusbetriebes, im Sande verlaufen.

Wie es uns in dieser Beziehung weit voraus, dort ist schon das ganze Straßennetz Eigentum der Kommune. Bürgermeister Weisskirchner geht nun, wie er in seiner Neujahrsrede mitteilte, mit raschen Schritten weiter, er bereitet die Uebernahme der Wiener Stadtbahn vom Staate in das Eigentum der Gemeinde vor, trifft Anstalten zu ihrer Umwandlung auf elektrischen Betrieb und zu ihrer organischen Einfügung in das zu erbauende Schnellbahnetz. Das letztere soll die verkehrsreichsten Teile der Stadt teils als Untergrund-, teils als Hochbahn durchschneiden. Die Pläne sind vom Chef der Studienbureau Dr. Ing. Rusil bereits ausgearbeitet, und die vom Westbahnhof über Mariabühl-Opernring, Kärntner-, Rotenturm- und Praterstraße führende wichtigste Linie des neuen Schnellbahnetzes soll sofort nach Friedensschluss in Bau genommen werden.

Berlin verfügte schon vor dem Kriege über ein ausgebreitetes Schnellbahnetz, dessen weiterer Ausbau, so insbesondere der die Friedrichstraße unterführenden Nord-Südlinien, ist dank deutscher Energie und Tatkraft auch während des Krieges fortgesetzt und zum Teil beendet worden.

Hamburg, Paris, London besitzen gleichfalls ausgedehnte Schnellbahnlinien, in Madrid, Cleveland, Sydney sind solche im Bau. In allen diesen Großstädten waltet die Tendenz, diese Bahnen als wichtige Stadtentwicklungsmittel und gleichzeitig als sichere und rentable Einnahmequelle in eigener Hand im Kommunalbetriebe zu halten.

Sobald die Bevölkerung einer Großstadt die Million erreicht, muß an den Bau von Schnellbahnen geschritten werden, die sich bisher als durchweg rentable Unternehmungen bewährt haben. Dies hat sich auch in Hamburg gezeigt, obwohl dort die Bevölkerungszahl zu jener Zeit bloß 800.000 war, die Million also noch nicht erreicht hatte.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß auch bei uns in Budapest die anwachsenden Verkehrsbedürfnisse nur durch Ausbau eines Schnellbahnetzes befriedigt werden können. Während die elektrischen Straßenbahnen im Stadttinnern im Durchschnitt nur mit 10 bis 12 Kilometer Stundengeschwindigkeit verkehren, erreichen die Schnellbahnen bei einer Fahrgeschwindigkeit von 50 Kilometern eine Reisegeschwindigkeit von 30 Kilometern. Die Leistungsfähigkeit der Schnellbahnen ist vielfach höher als jene der Straßenbahnen. Während eine zweigeleisige elektrische Straßenbahn pro Stunde höchstens 15.000 Fahrgäste befördert, wird auf den Schnellbahnen ein Personenverkehr von 50.000 bis 80.000, auf der Brooklyn-Brücke in New York sogar ein solcher von 100.000 Fahrgästen abgewickelt. Der Tarif der Schnellbahnen ist im Verhältnis zu deren Vorteilen nicht übermäßig hoch, im allgemeinen nur um 25 Prozent höher als jener der Straßenbahnen. Diese geringfügige Differenz wird durch die bei der weitaus größeren Reisegeschwindigkeit erzielte Zeitersparnis reichlich aufgewogen. Je höher die Zeit im Werte steht, um so rascher entwickeln sich die schnellen Beförderungsmittel.

Schnellbahnen werden heute im Stadttinnern zumeist als Untergrundbahnen, in den breiteren Straßen der Peripherien als Hochbahnen gebaut. Der Bau dieser Bahnen hat zurzeit nicht mehr mit Schwierigkeiten zu kämpfen, die moderne Bautechnik wird ihrer mit Leichtigkeit Herr. Während des Baues der Untergrundbahnen geht bei der neuesten Baumethode ohne jede Störung der oberirdische Straßenverkehr vor sich. Solche Bauten wurden in ganz schmalen Straßenzügen, so unter der Friedrichstraße in Berlin, der Courtstreet in Boston ohne jedes Hindernis hergestellt. Auch die Unterführung des Donaubetriebes bei uns wird kein unlösliches Problem bilden, sind doch nicht nur kleinere Flußläufe, wie die Spree, die Seine und Themse, sondern auch Ströme wie der Hudson, der Mersey, der Casp River und andere mehrfach untertunnelt worden.

Es spricht also alles dafür, daß auch Budapest bei einer richtigen Verkehrspolitik zur Bewältigung des Massenverkehrs baldigst ein Schnellbahnetz erhalten muß. Dabei würden die bestehenden Straßenbahnen und der projektierte Autobusbetrieb noch ihr reichliches Auskommen finden, da bei uns vorerst nur einige die Stadt diagonal durchschneidende Hauptlinien der Schnellbahn zu bauen sein würden.

Die erste dieser Linien würde in der Achse der Rákóczi- und Pest mit Buda verbinden. Sie wäre östlich

Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung?

Vom Geheimen Rat E. Weba, 1. i. Eisenbahnminister a. D.

Als in den Jahren 1906, 1908 und 1909 die großen Bahnnetze der von Wien ausgehenden, an die nördlichen Reichsgrenzen, andererseits in östlicher Richtung nach Ungarn führenden Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft, der Oesterreichischen Nordwestbahn mit der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, wie auch die Böhmisches Nordbahn in das Staatsbahnnetz einbezogen wurden, konnte darüber kein Zweifel bestehen, daß die Verstaatlichungsaktion hiemit nicht zum Abschluß gelangt sei, sondern früher oder später, im geeigneten Zeitpunkt und unter gegebenen günstigen Bedingungen auf die noch verbleibenden Privatbahnen ausgedehnt werden sollte. Wenn seither zunächst aus Rücksicht auf eine ungestörte administrative Angliederung der zuletzt erworbenen Bahnlinien an das Staatsbahnnetz, späterhin infolge der inzwischen eingetretenen Kriegsergebnisse ein Stillstand in der weiteren Verstaatlichungsaktion eingetreten ist, so liegt nunmehr in der Hoffnung der näher bevorstehenden Friedens- und Uebergangszeit die Frage nahe, welchen Einfluß die Wirkungen des nun schon durch fast vier Jahre andauernden Kriegszustandes auf die allfällige Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung voraussichtlich ausüben dürften. Nach meiner persönlichen Auffassung dürfte nun diese Frage ohne Bedenken nur in günstigem Sinn zu beantworten sein.

Die Verstaatlichung der Eisenbahnen ist eine Aufgabe, die sich nicht in einem Augenblicke lösen läßt. Sie erfordert eine sorgfältige Vorbereitung und eine langwierige Verhandlung. Die Eisenbahnminister a. D. E. Weba hat in der Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung eine wichtige Rolle gespielt. Er hat die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Österreich-Ungarn durchgeführt. Die Verstaatlichung der Eisenbahnen ist eine Aufgabe, die sich nicht in einem Augenblicke lösen läßt. Sie erfordert eine sorgfältige Vorbereitung und eine langwierige Verhandlung. Die Eisenbahnminister a. D. E. Weba hat in der Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung eine wichtige Rolle gespielt. Er hat die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Österreich-Ungarn durchgeführt.

entsprechende Einflußnahme der Staatsbahnverwaltung auf die Bahnanstalten in wirksamer Weise vorbereitet worden. So wurden die Privatbahnen veranlaßt, das Gehalts- und Lohnschema und die sonstigen Personal-einrichtungen der Staatsbahnen zu übernehmen, wodurch nicht nur die richtige Verteilung des finanziellen Erfolges der einzelnen Verstaatlichungen für die Staatsbahnverwaltung ermöglicht, sondern auch die seinerzeitige Übernahme des privaten Bahnpersonals durch den Staat und die Angliederung des verstaatlichten Bahnmateriells finanziell und auch sonst erheblich erleichtert wird.

Von besonderer Wichtigkeit erscheint es aber, daß es der Staatsbahnverwaltung gelungen ist, die bestehenden Privatbahnen — mit Ausnahme der Kaschau-Oderberger Eisenbahn — zur Einführung der allgemeinen Staatsbahntarife zu bestimmen (bei der Südbahn zum Teil noch mit einem mäßigen Zuschlag.) Diese Einrichtung ist jedenfalls als ein wesentlicher Fortschritt im Sinne einer formellen und materiellen Tarifeinheit im Inlande zu begrüßen. Gleichwohl wird sie in kompetenten Fachkreisen noch keineswegs als die wirkliche tarifmäßige Angliederung der Privatbahnen, als der anzustrebende Zustand der vollständigen Tarifeinheit des gesamten inländischen Bahnnetzes anerkannt. Eine solche wird aber als unerläßliche Voraussetzung einer richtigen inländischen Wirtschaftspolitik und einer wirksamen Unterstützung der zwischenstaatlichen Zoll- und Handelspolitik als unbedingt notwendig erklärt, jedoch nur im Wege der Bildung eines geschlossenen Staatsbahnnetzes durch fortschreitende Verstaatlichung als erreichbar erachtet.

Bei dem Fortbestande des gemischten Systems ist nämlich die allgemeine Durchrechnung der Staatsbahntarife

Einlösungsbedingungen, allzu weitgehende Erwartungen und Anforderungen, mindestens für die nähere Zukunft, keineswegs gerechtfertigt. Im allgemeinen ist es wohl der gemeinwirtschaftliche und staatssozialistische Grundzug des staatlichen Eisenbahnbetriebes, der eine vollständige Ausnutzung der finanziellen Ertragsfähigkeit des Bahnnetzes, wie sie die in erster Linie auf Erwerb gerichtete Tätigkeit der Privatunternehmung ermöglicht und erfordert, unbedingt ausschließt.

Vor allem aber ist leider nicht zu verkennen, daß die so bedauerlichen nachteiligen Einwirkungen des mehrjährigen Kriegszustandes auf die Gebarung der Staatsbahnen wie der Privatbahnen in betriebs-technischer und ökonomischer und überhaupt in finanzieller Hinsicht sowie deren leicht voraus-zusehende Folgeerscheinungen nicht nur für die nächste Zukunft, sondern aller Voraussicht nach für einen längeren Zeitraum recht ungünstige Aussichten für die finanzielle Entwicklung des bestehenden, aber auch eines durch fortschreitende Verstaatlichung zu erweiternden Staatsbahnnetzes eröffnen, zumal auch die allenfalls anzuwendenden fiskalischen Gegenmittel einmal ihre nicht zu überschreitende Grenze finden dürften.

Andererseits aber könnte, wie ich meine, gerade die unverkennbar bereits eingetretene und wohl noch lange andauernde, an und für sich bedauerliche, allgemeine Verschlechterung der finanziellen und sonstigen Verhältnisse, der in Betracht kommenden privaten Bahmunternehmungen für die letzteren wie für den Staat den geeigneten Anlaß bieten, um demnächst mit einiger Aussicht auf einen beiderseits befriedigenden Erfolg in aktuelle Verstaatlichungsverhandlungen einzutreten, die, wie die folgenden Bemerkungen zeigen sollen, meiner Meinung nach nur zu freien Vereinbarungen führen können.

Während nämlich die Staatsverwaltung nicht aus fiskalischen oder überhaupt finanziellen Absichten, sondern nur aus eisenbahn- und verkehrspolitischen Rücksichten an die weitere Verstaatlichungsaktion herantreten würde, dürften andererseits für die beteiligten Bahnverwaltungen wohl schwerwiegende Beweggründe vorliegen, um in Anbetracht bestehender und weiter voraussiehender ungünstiger Umstände und zur Vermeidung in Zukunft noch bevorstehender finanzieller und sonstiger Schwierigkeiten auch ihrerseits die Verstaatlichung unter annehmbaren Bedingungen anzustreben oder doch im Falle einer staatlichen Anregung nicht abzulehnen.

Die Erkenntnis der Motive für derartige Bestrebungen der Privatbahnen müßte allerdings die Staatsverwaltung zu besonderer Vorsicht bei ihrem weiteren Vorgehen und bei den zu treffenden Vereinbarungen bestimmen.

Die Klarstellung der grundsätzlichen Stellungnahme beider Parteien in Absicht auf das gemeinsame Endziel der anzustrebenden Verstaatlichung wird aber ohne Zweifel die Durchführung der bezüglichen Verhandlungen und den Abschluß einer allseits befriedigenden Vereinbarung erheblich erleichtern. Nach diesen allgemeinen Andeutungen sei es mir gestattet, noch einige Bemerkungen über die einzelnen in Betracht kommenden Bahnunternehmungen, und zwar zunächst über die beiden böhmischen Kohlenbahnen, beizufügen, deren eventuelle Verstaatlichung meiner unmaßgeblichen Ansicht nach bei vorausgesetztem beiderseitigem gutem Willen keinen allzu großen Schwierigkeiten begegnen dürfte und daher meines Erachtens besonders aktuell erscheint.

(Ein zweiter Artikel folgt.)

Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung?

Vom Geheimen Rat P. Werba, i. L. Eisenbahnminister a. D.

II*)

Auffig-Teplizer Bahn.

Die Auffig-Teplizer Eisenbahn umfaßt bekanntlich das Hauptbahnhofs von Auffig bis Komotau, zu dem nebst circa hundert Schleppl- und Kohlenbahnen auch der so wichtige, verkehrsreiche Elbeumschlagplatz in Auffig gehört, mit der sogenannten Vieltalbahn Türmitz-Bilin (circa 180 Kilometer) und die Lokalbahn Setitz-Reichenberg (rund 146 Kilometer). Das Anlagekapital beträgt rund 144,5 Millionen Kronen. Diese Eisenbahnunternehmung war bis zum Jahre 1901, in dem die Lokalbahn eröffnet wurde, eine der ertragreichsten in Oesterreich und konnte noch 1900 ungeachtet einer wiederholten Erhöhung des Nominales der Aktien von 210 auf 500 K. eine Dividende von 15 vom Hundert verteilen. Infolge der gegenüber dem Erfordernisse für die Bedeckung der Kapitallasten unzureichenden Ertragnisse der Lokalbahn, die in den ersten Betriebsjahren nicht einmal die Betriebskosten aufbrachte, war die Rentabilität des Unternehmens schon in der letzten Friedenszeit erheblich herabgemindert. Eine weitere Verschlechterung brachten die Kriegsjahre. Der Betriebserlös, der im Jahre 1913 noch mit 8,09 Millionen Kronen ausgewiesen wurde, ist bei nicht unbefriedigenden, im letzten Jahre sogar etwas erhöhten Einnahmen infolge der außerordentlichen Steigerung der Ausgaben (von 1912 bis 1917 von 15 auf circa 21 Millionen Kronen) auf 5,53 Millionen Kronen pro 1916 gesunken und wird pro 1917 gar nur auf wenig mehr als 2 Millionen Kronen geschätzt. Eine beträchtliche Besserung der Einnahmen wird allerdings durch die für die nächste Zeit unter gewissen Vorbehalten bewilligte Tarifierhöhung herbeigeführt werden; ob und inwieweit dieselbe aber nicht durch die zu besorgende weitere Steigerung der Ausgaben wettgemacht wird, wird die Zukunft zeigen.

Welchen Einfluß auf diese minder günstige Finanzlage der Gesellschaft die Ergebnisse der Lokalbahn ausgeübt haben, zeigen die Rechnungsaufstellungen pro 1916, wonach bei einem Betriebserlös dieser Fortsetzungslinie von nur 476,000 K. der Abgang gegenüber den Gesamtausgaben einschließlich der Prioritätszinsen rund 2,144,000 K. betragen hat. Dieses so ungünstige Ergebnis der Lokalbahn könnte einerseits der Eisenbahngesellschaft die Erwägung nahelegen, ob nicht im Wege der ihrerseits anzustrebenden Verstaatlichung ihres Gesamtunternehmens eine gewisse Erleichterung der ihr aus dem Betrieb der Lokalbahn erwachsenden Kapitallasten zu ermöglichen wäre. Andererseits schließt diese Sachlage, vom finanziellen Interessenstandpunkt des Staates betrachtet, die Einlösung des Gesamtunternehmens der Auffig-Teplizer Bahn auf Grund der sonst keine besonderen Schwierigkeiten bietenden konzeptionsmäßigen Einlösungsbestimmungen unbedingt aus, da hiernach die Staatsverwaltung verpflichtet wäre, die Lokalbahn gegen Übernahme der vollen Kapitallasten zu erwerben, mithin auch den Gebahrungsausfall derselben auf sich zu nehmen. Es bliebe also um die einander entgegenstehenden finanziellen Interessen der Gesellschaft und des Staates in Einklang zu bringen, nur der Weg eines freien Uebereinkommens, dem bei vorausgesetztem bestimmtem Entschluß beider Teile wohl auch keine unüberwindlichen Schwierigkeiten entgegenstehen dürften.

Buschtehader Bahn.

Weitaus einfacher und auch finanziell günstiger für den Staat würde sich die konzeptions- und vereinbarungsgemäße Einlösung der beiden Netze A und B der Buschtehader Eisenbahn auf Grund der konzeptionsmäßigen, durch wiederholte nachträgliche Vereinbarungen ergänzten

und genau präzisierten Einlösungsbestimmungen gestalten.

Das Unternehmen der Buschtehader Eisenbahn umfaßt zwei Bahnnetze, und zwar lit. A: von Prag (Smichow und Dubna) nach Briesen mit Abzweigungen nach Kralup, Mt. Mladno, Ratonitz und der Lokalbahn Krupa-Kolleschowitz, nebst 35 Industrie- und Kohlenbahnen, zusammen 213 Kilometer, dann lit. B: von Briesen nach Eger mit Verbindungslinie Briesen-Raaden-Brunnersdorf, und Abzweigungen nach Reichenhain, Weipert, Klingental und Franzensbad, nebst 41 Kohlen- und Industriebahnen, zusammen 272,5 Kilometer. Aktienkapital lit. A 21,988,000 K., lit. B 34,600,000 K., Prioritätsobligationen 114,790,000 K. Die konzeptionsmäßigen Bestimmungen über die vom Staat für die beiden Bahnnetze lit. A und B bis zum Ablauf ihrer Konzession (für das Hauptnetz 1963, für einzelne Teilstrecken und die Abzweigung nach Kralup 1947, für die Lokalbahn 1972) zu zahlenden Einlösungsrenten sind die üblichen, jedoch durch nachträgliche Vereinbarungen in mehrfacher Beziehung zugunsten des Staates abgeändert und ergänzt. In dieser Hinsicht ist, abgesehen von der bedingenen teilweisen Nichtanrechnung des Effektes bewilligter Tarifierhöhungen und einiger anderer Nichtigstellungen, der Einlösungsrente als eine Bestimmung von besonderer finanzieller Tragweite die Verpflichtung der Gesellschaft hervorzuheben, die im Zeitpunkt der Einlösungsordnungsmäßig zu ermittelnden effektiven Kosten des bis dahin nicht ausgeführten zweiten Geleises an den Staat zu refundieren. Da in dieser Hinsicht sehr ausgedehnte Bahnstrecken des Unternehmens lit. A (80 bis 100 Kilometer) in Betracht kommen, handelt es sich ersichtlich um eine sehr ins Gewicht fallende Abzugspost. Die Betriebserlöse der beiden Bahnnetze sind in einzelnen Kriegsjahren weit unter jene der vorangegangenen Friedenszeit herabgesunken (1914 5,69, 1917 circa 5 Millionen Kronen gegen früher 10 bis 13 Millionen Kronen); auch bei dieser Bahn ist besonders die außerordentliche Steigerung der Betriebsauslagen (1914 noch circa 21, 1917 rund 34 Millionen Kronen) zu konstatieren, die ohne Zweifel auch noch weiterhin andauern wird. Es werden daher auch die bewilligten Tarifierhöhungen nicht ausreichen, um die zuvor erzielte Rentabilität wieder herzustellen. Da diese ungünstige Verkehrsentswicklung automatisch im Sinne einer Herabminderung der Einlösungsrente einwirkt, so wären auch vom Standpunkt des finanziellen Interesses der Staatsverwaltung alle Voraussetzungen gegeben, um ohne Besorgnis vor störenden Verhandlungsschwierigkeiten ohne Aufschub die konzeptionsmäßige Einlösung der Bahnunternehmung durchzuführen.

Eine freie Vereinbarung der Staatsverwaltung mit der Gesellschaft wäre aber wohl dann anzustreben, wenn der Staat nicht nur die Bahnen samt Zugehör, sondern auch die ein freies Eigentum der Gesellschaft bildenden, bilanzmäßig mit rund 11 Millionen Kronen bewerteten Kohlenwerke erwerben wollte, ein Entschluß, der, der Zeitströmung in wirtschafts- und sozialpolitischer Hinsicht entsprechend, gewiß in den weitesten Kreisen, insbesondere seitens der Volksvertretung, mit Genehmigung und besonderer Befriedigung aufgenommen werden dürfte. Eine kräftige parlamentarische Unterstützung und selbst ein gewisser Druck der Volksvertretung auf die Regierung in diesem Sinne erscheint mir aber als die unerläßliche Voraussetzung einer entsprechenden Durchführung eines solchen Programms, da andernfalls die Schwierigkeiten einer richtigen Ermittlung des Kaufpreises und die Möglichkeit sehr weitgehender Meinungsverschiedenheiten über eine solche Schätzung zu höchst unliebsamen Weiterungen bei den feinerzeitigen parlamentarischen Verhandlungen Anlaß bieten würden.

Die Kohlenwerke wurden 1882 von der Gesellschaft um 6,100,000 fl. angekauft und sind im Rechnungszuschluß 1916 mit dem Buchwert von 10,761,000 K. und 562,409 K. für Materialvorräte eingestellt, der Betriebserlös ist mit rund 516,000 K. ausgewiesen.

Der Verstaatlichung der beiden böhmischen Kohlenbahnen ist übrigens außer ihrer hervorragenden eisenbahn- und wirtschaftspolitischen

*) Ersten Artikel siehe „Neues Wiener Tagblatt“ vom 1. A.

Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung?

Vom Geheimen Rat L. Weba, 1. i. Eisenbahnminister a. D.

III. *)

(Schlußartikel.)

Wien-Uspang-Bahn.

Die Eisenbahn Wien-Uspang (80 Kilometer, Aktienkapital 9,3, Prioritätsobligationen 8 Millionen Kronen) kommt verkehrspolitisch hauptsächlich als wertvolle Fortsetzungslinie des bestehenden, seinerzeit in südlicher Richtung fortzusetzenden Staatsbahnnetzes in der nordöstlichen Steiermark in Betracht. Von diesem Gesichtspunkte wäre ihre Einbeziehung in das Staatsbahnnetz in hohem Grade wünschenswert. Die konzessionsmäßigen Einlösungsbestimmungen, die auf der Kapitalisierung des in üblicher Weise zu ermittelnden Durchschnittsertragnisses beruhen, würden an und für sich ausreichen, um auf ihrer Grundlage zum Erwerbe dieser Bahn zu schreiten.

Manche hierbei auszutragende Fragen, zum Beispiel bezüglich der Besitzverhältnisse an den Grundstücken beim Wiener Bahnhofe, der nicht ausgebauten Umfahrungsline bei Wiener-Neustadt, der Beziehungen zur Schneebergbahn usw. würden aber wohl besondere Verhandlungen zur Erzielung eines freien Uebereinkommens erheischen.

Abgesehen von hieraus sich etwa ergebenden Verhandlungsschwierigkeiten könnte aber der gegenwärtige Zeitpunkt von der Staatsverwaltung aus besonderen finanziellen Erwägungen kaum als geeignet angesehen werden, um die Verstaatlichung dieser Bahn in Angriff zu nehmen. Die Wien-Uspanger Eisenbahn ist nämlich meines Wissens die einzige österreichische Bahnunternehmung, welcher die sonst überall so nachteilig einwirkenden Kriegsereignisse nicht eine Verminderung, sondern im Gegenteil eine sehr beträchtliche Erhöhung ihrer Einnahmen und ihres Betriebsüberschusses (von 1913: 0,77 auf 1916: 2,2 Millionen Kronen), und zwar ungeachtet der erheblichen Steigerung ihrer Ausgaben, gebracht haben. Es betrugen nämlich in den Vergleichsjahren 1913 und 1916 die Gesamteinnahmen 3,36, beziehungsweise 5,93, die Ausgaben 2,59, beziehungsweise 3,73, der Betriebsüberschuß 0,77, beziehungsweise 2,2 Millionen Kronen. Das Jahr 1917 dürfte ein ähnliches Ergebnis liefern wie die Vorjahre. Da solche günstige Ergebnisse in den Friedensjahren keinesfalls zu erwarten sind, würde die Einlösung auf Grund derselben dem Staate augenscheinlich sehr empfindliche finanzielle Nachteile verursachen. Dieselbe wäre somit, lediglich vom staatsfinanziellen Standpunkte beurteilt, besser einem späteren Zeitpunkte vorzubehalten.

Die Verstaatlichung der beiden gemeinsamen Bahnunternehmungen: Kaschau-Oderberger Eisenbahn und Südbahn, setzt jedenfalls das Einvernehmen mit der ungarischen Regierung voraus, die sich in dieser Hinsicht bisher stets ablehnend verhalten hat in dem leicht erkennbaren Bestreben, sich hiedurch einen freien Weg über unsere Bahnstrecken nach dem Auslande in nördlicher, westlicher und südwestlicher Richtung zu erhalten. Soweit es sich hierbei nur um verkehrspolitische Wünsche Ungarns handelt, könnte denselben wohl unschwer durch allgemeine oder auf die einzelnen Bahnen beschränkte Vereinbarungen über Exporttarife, Infrastrukturvorschriften und dergleichen Rechnung getragen werden.

Kaschau-Oderberger Bahn.

Bezüglich der bekanntlich hochrentablen österreichischen Teilstrecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn von Gzaska zur Reichsgrenze bei Oderberg (63,5 Kilometer, 40 Millionen Kronen Anlagekapital) sind aber für Ungarn wohl auch noch andere als rein verkehrspolitische Wünsche maßgebend und dürfte daher auf die Zustimmung der ungarischen Regierung zur Verstaatlichung nicht unbedingt zu rechnen sein. Weitläufiger dürfte aber gegebenenfalls unter den vorangedeuteten Voraussetzungen

ein solches Einvernehmen bezüglich des Südbahnnetzes zu erzielen sein.

Südbahn.

Die Einbeziehung der österreichischen Linien der Südbahn (1490 Kilometer) mit den Lokalbahnen nach Kaltenleutgeben und Mödling (42 Kilometer), mit welchen auch die Nachtbahnen Wien-Pottendorf-Wiener-Neustadt, Graz-Röflach, Leoben-Borbernberg und Radkersburg-Spielfeld (zusammen 197 Kilometer) und mehrere kleinere Privatlokalbahnen in den Staatsbetrieb übergehen würden, während gleichzeitig auch die ungarischen Linien (702 Kilometer) zu verstaatlichen wären, bildet wohl nach Umfang und finanzieller Tragweite die wichtigste, aber auch die schwierigste Aufgabe der fortschreitenden Verstaatlichungsaktion, den eigentlichen, früher oder später zu erwartenden Abschluß derselben.

Es finden daher die früher dargelegten allgemeinen, verkehrs- und wirtschaftspolitischen Erwägungen, wie ich mit voller Ueberszeugung beifügen kann, hauptsächlich und ganz vorzugsweise auf die Südbahn und die mit ihr im Zusammenhange stehenden Bahnlinien Anwendung.

Die außergewöhnlich große finanzielle Tragweite einer jeden auf die Südbahn bezüglichen Transaktion erhält schon aus den nachstehenden, dem Geschäftsberichte für das Jahr 1916 entnommenen, sicherlich zu besonderer Vorsicht mahnenden Daten: Buchwert des österreichischen Netzes 758,7, der Lokalbahnen 55,7, des ungarischen Netzes 152,9, der veräußerten italienischen Linien 585,5 Millionen Kronen; die Geldbeschaffungskosten sind mit 192 Millionen Kronen nachgewiesen. Unter Berücksichtigung der im Sanierungsübereinkommen vom Jahre 1915 vorgenommenen Reduktion betrug das Aktienkapital 138,686,102 K., die in Kronenwährung umgerechnete Obligationenschuld rund 1390 Millionen Kronen; die Verzinsung der letzteren erforderte 57,3 Millionen Kronen, der Reinertrag der beiden Netze der Südbahn belief sich auf 22,745,880 K., beziehungsweise 13,911,936 K., zusammen 36,657,786 K., um 19,446,331 K. weniger als im Vorjahre. Der Gesamtgebarungsbetrag der Gesellschaft wurde mit 5,897,442 K. beziffert, während im Jahre 1915 ungeachtet der Bildung besonderer Reserven von zusammen 11,6 Millionen Kronen noch ein kleiner Überschuß von 294,953 K. erübrigte. Die Gesamtgebarung im Jahre 1916 hat sich um rund 17,5 Millionen Kronen ungünstiger herausgestellt als im Vorjahre.

Diese so ungünstigen Betriebsergebnisse der Bahnlinien werden im Geschäftsberichte mit dem unverhältnismäßigen Mehraufwand besonders bei den Personalausgaben und der Materialgebarung gegen 1915 um rund 39% Millionen Kronen (zirka 40 Prozent) gegenüber einer Erhöhung der Einnahmen um nur 22½ Millionen Kronen (13 Prozent) begründet. Für das Jahr 1917 sind mir nähere Daten nicht bekannt, doch soll sich dem Vernehmen nach in diesem Jahre ungeachtet der wiederholt erfolgten Tarifierhöhungen im Personenverkehr und im Zivilgüterdienste, in den Nebengebühren und für Militärtransporte ein noch weit höherer Einnahmen- und Gebarungsmißfall ergeben haben und werden auch für das laufende Jahr und die Zukunft ungeachtet weiter in Aussicht stehender Tarifmaßnahmen gleich ungünstige Betriebs- und Gebarungsergebnisse befürchtet.

Bei dieser zunehmenden Verschlechterung ihrer Finanzlage, die durch die Valutaschwierigkeiten bei den bedeutenden Zahlungen in ausländischer Währung eine starke Verschärfung erfahren wird, liegt die Beforgnis nahe, daß die Gesellschaft nicht in der Lage sein wird, das Sanierungsübereinkommen vom Jahre 1915 programmgemäß durchzuführen und die hiemit allerdings einigermaßen herabgeminderten Kapitalkosten aus eigenen Mitteln zu bedecken. Die notwendige Folge wären neuerliche finanzielle Sanierungsversuche und eventuell eine teilweise Revision und Abänderung des (anscheinend etwas vorzeitig abgeschlossenen) Uebereinkommens, zugleich aber auch eine sehr weitgehende Abhängigkeit von den hierzu und in vielen anderen Beziehungen notwendigen Maßnahmen der Regierung, auf deren wohlwollende Unterstützung und Förderung ja die

Gesellschaft in jeder Hinsicht unbedingt angewiesen wäre.

Eine solche Sachlage wäre gewiß auch, vom Interessenstandpunkte beider Parteien (Gesellschaft und Staat) betrachtet, in hohem Maße geeignet, von der Regierung etwa einzuleitende Verhandlungen, wenn auch nicht zur sofortigen Durchführung, so doch zur entsprechenden Vorbereitung der Verstaatlichung, die ja noch von der Lösung so mancher Vorfragen abhängt, günstig zu beeinflussen.

Hierbei könnte wohl keinesfalls die konzessionsmäßige Einlösung — im allgemeinen nach dem Durchschnittsertragnisse, bei den Kärntner und Tiroler Linien und den Lokalbahnen nach der Kapitalaufwendung, sondern nur die Erwerbung zu einem frei zu veranschlagenden Kaufpreise, unter Umständen aus formell-rechtlichen Gründen auch nur die Uebernahme der Bahnlinien in den Betrieb des Staates für eigene Rechnung gegen eine feste oder auch eine steigende Pachtrente in Frage stehen. Die Ermittlung des Entgeltes auf Grund der im künftigen Staatsbetriebe zu erwartenden Ertragsfähigkeit wird wohl nicht so leicht sein; die Staatsverwaltung wird aber jedenfalls das weitestgehende Entgegenkommen beweisen, nicht aus „Wohlwollen“ oder Großmuth, sondern aus wohlerrungenen kreditpolitischen Rücksichten gegenüber den ausländischen Inhabern von Aktien und Obligationen. Bedeutend erleichtert würde die Verstaatlichung der Südbahn, wenn es bei den bevorstehenden Friedensverhandlungen mit Italien und Frankreich gelingen sollte, an Stelle der italienischen Annuität von 29,569,887, späterhin von 12,774,751 Franken eine einmalige effektive Kapitalzahlung zu erlangen und im Wege staatsfinanzieller Einflüsse die Bestimmung des Sanierungsübereinkommens zugunsten der Gesellschaft und mittelbar des die Bahnen einlösenden Staates zu erwirken.

Wie man sieht, ist der Weg zur Verstaatlichung des Südbahnunternehmens noch sehr weit und von mannigfachen rechtlichen und sachlichen Schwierigkeiten behindert. Ob der Eintritt von drei einflussreichen Parlamentariern in die gesellschaftliche Verwaltung eine Erleichterung der Verstaatlichung herbeiführen soll, wird die Zukunft erweisen; ebenso bleibt auch der Erfolg des vor einigen Tagen im Abgeordnetenhaus eingebrachten Antrages der Abgeordneten Denk und Genossen abzuwarten.

Das Ergebnis der vorstehenden Ausführungen möchte ich dahin zusammenfassen, daß die fortschreitende Einbeziehung der bestehenden Privatbahnen zweifellos eine der wichtigsten Aufgaben einer richtigen Eisenbahnpolitik darstellt, daß aber das zu erstrebende Endziel nur erreicht werden kann, wenn die Staatsverwaltung in dieser Richtung einen bestimmten, entscheidenden Entschluß faßt, dort, wo die Verhältnisse dies gestatten, rasch und kräftig zugreift, in andern Fällen aber die spätere Verstaatlichung durch zielbewusste Maßnahmen, Erhebungen und Verhandlungen bei jedem geeigneten Anlaß unbeeinträchtigt durch kleinliche, persönliche und parteipolitische Einseitigkeiten wirksam vorbereitet.

*) Ersten Artikel siehe Neues Wiener Tagblatt vom 1. d., zweiten Artikel 2. d.

Die Zentraltransportleitung im Kriege.

Die Organisation. — Bemerkenswerte Ziffern.

Die Eisenbahn spielt im gegenwärtigen Kriege nicht nur in militärischer, sondern auch in volkswirtschaftlicher Beziehung eine derartig bedeutungsvolle Rolle, daß es sicherlich berechtigt erscheint, den weitesten Kreisen einen Einblick in den Dienstbetrieb jener Stelle zu gewähren, in deren Hand sich die gesamte Leitung des Eisenbahnkriegsdienstes nach Direktion des MOK (Chef des Feld-Eisenbahnwesens) konzentriert. Es ist dies die mit dem Namen Zentraltransportleitung bezeichnete höchste Militär-Eisenbahnbehörde des Hinterlandes.

Hervorgegangen aus dem Eisenbahnbureau des Generalstabes, welches im Frieden gemeinsam mit den Vertretern des Eisenbahnministeriums und des ungarischen Handelsministers sowie der staatlichen und privaten Bahnverwaltungen nach Weisung des Chefs des Generalstabes und des Kriegsministeriums die das Eisenbahnwesen betreffenden Kriegsvorbereitungen durchzuführen hatte, trat die Zentraltransportleitung als selbständige Abteilung des Kriegsministeriums zur Einleitung und Ausführung von Militärtransporten sowie zur Besorgung aller sonstigen, das Kriegseisenbahn- und Schiffsahrtswesen betreffenden Angelegenheiten sofort bei Kriegsbeginn im Jahre 1914 in Aktion. Ihr Wirkungsbereich erstreckt sich auf alle Bahnen und Schifffahrtslinien der Monarchie, soweit sie nicht dem Kriegsgebiete angehören; doch ist ihr auch auf letztere ein leitender Einfluß, besonders in Bau-, Zugförderungs- und Eisenbahnpersonalangelegenheiten gewahrt.

Sichtlich der Evidenzhaltung, Verteilung und Dirigierung des Personals und rollenden Materials sowie auch in bezug auf alle Instradierungen tritt die Zentraltransportleitung aus dem Rahmen des Kriegsministeriums heraus und gewinnt einen selbständigen behördlichen Wirkungskreis, der sie auch zum direkten Verkehr mit den Regierungs- und Verwaltungsbehörden sowie mit allen militärischen Kommandostellen im Felde und im Hinterlande, ferner mit den verschiedenen Instradierungsbehörden und Bahnverwaltungen berechtigt. An der Spitze der Zentraltransportleitung stand im Sinne der bestehenden Vorschriften anfänglich der Chef des Feld-Eisenbahnwesens Oberst des Generalstabskorps (gegenwärtig Generalmajor) Johann Straub bis zu seinem Abgehen zum Armeeoberkommando bei der Armee im Felde Mitte September 1914, worauf Oberstleutnant des Generalstabskorps Emil Krencis diesen Dienst übernahm; als auch dieser seinen Rangverhältnissen entsprechend als Oberst im April 1917 ein Brigadefeldkommando an der Ostfront erhielt, wurde zu seinem Nachfolger Oberstleutnant des Generalstabskorps Karl R. Plenzner v. Scharneck bestimmt.

Die Umwandlung des Eisenbahnbureaus in die Zentraltransportleitung vollzog sich in der Zeit vom 26. Juli bis 4. August 1914, zu welchem Zeitpunkte diese als vollständig aufgestellt betrachtet werden konnte, dank der im Frieden getroffenen sorgfältigen Vorbereitung. Allerdings hatte sie damals bei weitem noch nicht jene weitverzweigte Gliederung und jenen hohen Stand an Personal wie heute, da der immer höher werdenden Anforderungen entsprechend auch ein stets vorwärts schreitender Ausbau ihres inneren Gefüges eine Erweiterung ihrer Aufgaben und eine Vermehrung ihres Personalstandes bei grundsätzlicher Aufrechterhaltung ihrer ursprünglichen, durch grundlegende Vorschriften geregelten Organisation erfolgte.

Gegenwärtig besteht die Zentraltransportleitung aus fünf in Gruppen gegliederten Abteilungen und aus einer Anzahl als selbständige Referenten eingeteilter Vertreter einiger Ressortministerien. Die Arbeitsverteilung innerhalb der Zentraltransportleitung erfolgt bei Wahrung der unausgesetzten Einflußnahme seitens ihres Chefs nach dem Grundsatz der Dezentralisation, ausgehend von den sogenannten operativen Geschäftskategorien, welche unter Leitung von Generalstabs-offizieren den rein militärischen, also wichtigsten Teil

des Instradierungsdienstes besorgen und deren Maßnahmen von den übrigen Gruppen und Referenten erst in eisenbahntechnischer, beziehungsweise nautischer Hinsicht verarbeitet und durch Ueberleitung auf die Exekutivorgane in die Wirklichkeit umgesetzt werden.

Es ist einzusehen, daß die Dienstgeschäfte einer Behörde, deren Einflußnahme sich auf das gesamte Eisenbahn- und Schiffsahrtswesen erstreckt, nicht von Berufs-offizieren allein — mögen sich dieselben auch noch so gründliche Kenntnisse und Erfahrungen auf sachlichem Gebiete angeeignet haben — durchgeführt werden können, sondern daß die Heranziehung erprobter Fachleute des Eisenbahn- und Schiffsahrtswesens und von Vertretern der mit dem Wirkungsbereich der Zentraltransportleitung in Berührung kommenden staatlichen Zentralstellen zur Notwendigkeit wird. Die erste der genannten fünf Abteilungen bildet unter Leitung eines Stabs-offiziers des Generalstabskorps die sogenannte „Allgemeine“, umfangreichste und wichtigste Abteilung; sie besteht aus 21 Gruppen, welche sich teils nur aus Offizieren, teils aus Offizieren und Eisenbahnbeamten zusammensetzen. Vier dieser Gruppen, die sogenannten „Operativen Gruppen“, besorgen im Sinne der vom Armeeoberkommando (Chef des Feld-Eisenbahnwesens) der Zentraltransportleitung erteilten Direktiven, die Durchführung und Evidenz aller für den nordöstlichen, beziehungsweise für den rumänischen, für den südwestlichen und endlich für den südöstlichen Kriegsschauplatz bestimmten Transporte und führen demnach die Bezeichnung „Russische“, „Rumänische“, „Italienische“ und „Balkan“-Gruppe. Als weitere Gruppe sei hier die Hinterlandsguppe genannt; ihr obliegen vornehmlich der Truppenverkehr in jenen Teilen unserer Monarchie, die nicht dem Kriegsgebiete angehören, aber auch alle Transportbewegungen zu den stabilen Erzeugnis- und Anstalten des Stappensbereiches, so wie die Verschickung von Kriegsmaterial und endlich der in Eisenbahnsicherungsdienst im Hinterlande.

Von besonderer Bedeutung ist die Verkehrsgruppe, welche alle den Verkehr betreffenden Fragen zwischen den Militär- und Zivil-Eisenbahnbehörden im Einvernehmen mit den Vertretern des Eisenbahnministeriums und ungarischen Handelsministers vermittelt; auch führt sie die Evidenz der Gesamtbelastung der Bahnen, erledigt alle Transportangelegenheiten allgemeiner Natur; ihr obliegen endlich als eine ihrer wichtigsten Aufgaben die Mitwirkung bei der Regelung des Zivilpersonen- und Güterverkehrs, in erster Linie

des Marktversorgungsverkehrs

und hiemit im Zusammenhang die Festsetzung der Rangverhältnisse der Frachten und die hieraus resultierenden Transportbewilligungsangelegenheiten. Um diesen besonders für die Volkswirtschaft bedeutungsvollen Dienstzweig der Verkehrsgruppe entsprechend einschätzen zu können, sei bemerkt, daß die Zentraltransportleitung gleichwohl auch in jenen Fällen, in denen der Approximationsverkehr ausschließlich seitens der zivilen Bahnverwaltungen geregelt und durchgeführt worden ist, alles aufgebietet hat, um den Bahnen die Beistellung der erforderlichen Wagen — sogar unter Rückstellung wichtiger militärischer Erfordernisse — zu ermöglichen und hierdurch die Durchführung der Marktversorgung wesentlich gefördert hat. Diesbezüglich sei auf die vorjährigen Kartoffeltransporte, für welche die Zentraltransportleitung insgesamt 50.500 Wagen beistellte, von welchen 8000 Wagen für die Gemeinde Wien entfielen, hingewiesen. Für diesen Zweck wurden im Monate Oktober 1917 allein trotz des enorm gesteigerten Militärbedarfes 22.000 Wagen in Umlauf gesetzt. Mit der Aufgabe der Verkehrsgruppe im teilweisen Zusammenhange steht auch der Dienst jener Gruppe, welche die Instradierung aller militärisch durchzuführenden Verpflegs- und Approximationstransporte für das Hinterland, dann die Getreide-, Öl- und Beutetransporte aus Rumänien und Italien, endlich die Beförderung von Kriegsgefangenen, Flüchtlingen und Evakuierten besorgt. Hier sei beispielsweise der Durchführung des Abhubs von 991.000, bzw. 718.000 Tonnen Körnerfrüchten aus Rumänien in den Jahren 1916 und 1917 gedacht. Zur Beförderung dieser Mengen waren 59.000 Wagen und eine Tagesleistung von rund 21 Zügen vorgesehen.

Einen wichtigen Anteil an dem Kriegsverkehr, ganz besonders aber an der Approximation der Armee im Felde und des Hinterlandes, hat auch das Schiffsahrtswesen genommen, welches ebenfalls — wie schon eingangs erwähnt — während des Krieges in den Wirkungskreis der Zentraltransportleitung fällt. Diese Dienstgeschäfte versteht die Schiffsahrtsguppe, in deren Ressort die Leitung der See- und Binnenschifffahrt, die Einflußnahme auf die von den Militär-Schiffsahrtbehörden durchzuführenden Transporte, die Fahrtenbezeichnungen, die Maßnahmen bei Schiffsunfällen und Schiffshörungen und die einschlägigen Verrechnungsangelegenheiten gehören. Gegenwärtig stehen auf hoher See 171 Dampfer mit einem Rauminhalt von 204.007 Tonnentonnen in militärischer Verwendung, welche auch bei der Versorgung Dalmatiens in hervorragender Weise mitwirken, da dieses sonst nur auf den schmalen Schienenweg durch Bosnien und die Herzegovina angewiesen wäre.

Der Eisenbahnverkehr nach dem Kriege.

Eine Unterredung mit dem Eisenbahnminister
Dr. Karl Freiherr v. Banhaus.

Eisenbahnminister Dr. Freiherr von Banhaus hatte die Freundlichkeit, sich zu einem Vertreter unseres Blattes über die Frage zu äußern, wie sich der Eisenbahnverkehr nach dem Kriege voraussichtlich gestalten dürfte und welche Aufgaben dabei an die staatliche Eisenbahnpolitik und -verwaltung herangetragen werden. Im nachstehenden lassen wir die gedanktreuen Ausführungen des Herrn Eisenbahnministers folgen:

So schwer es ist, Ihre Frage nach der Gestaltung unserer Eisenbahnverhältnisse nach dem Kriege zu beantworten, so will ich es doch versuchen, Ihrem Wunsche nachzukommen.

Dabei müssen wir zunächst untersuchen, unter welchen Voraussetzungen sich der Eisenbahnbetrieb abwickelt, welchen Bedürfnissen er gegenübersteht und über welche Mittel er zu deren Befriedigung verfügen wird.

Sicher wird das Verkehrsbedürfnis in der ersten Zeit nach dem allgemeinen Friedensschluß im Ganzen genommen bis zu einem unerhörten Maße steigen und im einzelnen gar sehr abweichen sowohl von dem, was wir aus jahrzehntelanger Erfahrung kennen gelernt hatten, als auch von all dem, was wir im Kriege neu lernen mußten.

Die Steigerung des gesamten Verkehrsbedürfnisses ergibt sich aus dem zeitlichen Zusammentreffen einer Steigerung der meisten, und zwar gerade der wichtigsten Einzelbedürfnisse.

Wir werden an abrüstenden Soldaten, an eigenen und fremden Gefangenen, an Flüchtlingen, an außerhalb ihrer Heimat festgehaltenen eigenen und fremden Staatsbürgern, an verbündeten Truppen, an in der Kriegsindustrie verwendeten, dann aber größtenteils wieder zurückkehrenden Arbeitern und Arbeiterinnen in Oesterreich-Ungarn mindestens zehn Millionen Personen zu befördern haben. Man kann als durchschnittliche Reifestrecke 800 Kilometer annehmen; denn viele werden nicht geradenwegs, sondern auf Umwegen über Sammellager und Beobachtungsstationen und alle Soldaten über den Standort ihrer Erklärkörper in die Heimat zurückkehren. Bedenkt man, daß die Grenze der Monarchie bei Mailand nach dem Reisewege 717 bis 797, bei Buchs 717 bis 741, bei Podwoczojka 946 Kilometer von Wien entfernt ist, so dürfte die vorhin gemachte Annahme, bei der die von uns besetzten fremden Linien noch gar nicht berücksichtigt sind, zutreffen und wir werden neben dem regelmäßigen und durch das wiederwachsende Reisebedürfnis sogar gesteigerten bürgerlichen Personenverkehr noch 8 Milliarden Personenkilometer zu leisten haben. Diese Leistung ist ungefähr die gleiche, wie die der österreichischen Eisenbahnen in einem ganzen Friedensjahre vor Ausbruch des Weltkrieges. Nehmen wir an, daß ihre Abwicklung ein Jahr dauert, so ergäbe sich etwa eine Verdoppelung der Leistung im Personenverkehr gegenüber den letzten Friedensjahren.

Gleichzeitig wird der Güterverkehr gewaltige Anforderungen stellen. Vor allem kommt da der Verkehr mit Lebensmitteln, und zwar sowohl mit den einheimischen, als auch mit den seit Jahren fehlenden fremden Lebensmitteln, und die Herbeibringung von Rohstoffen für unser Groß- und Kleingewerbe in Betracht.

So werden wir schon in nächster Zeit großen Anforderungen gegenüberstehen für die Einholung von Getreide, Hülsenfrüchten und Fleisch, von Futtermitteln und Rohstoffen aus der Ukraine. Diese Anforderungen werden sich aber nach dem allgemeinen Friedensschlusse noch bedeutend steigern; man wird sich dann endlich wieder satt essen wollen, den herabgekommenen Viehstand auffüttern, die Milch- und Eierzeugung heben usw.

Dazu kommt das drängende Bedürfnis unserer Landwirtschaft nach Maschinen und Geräten, nach Düngemitteln, Saatgut usw., unseres Gewerbes nach Rohstoffen, Halberzeugnissen, Arbeitsmaschinen und Werkzeugen — Lebensbedingungen für Millionen von Menschen!

Schwer belastet wird den Betrieb der Eisenbahnen ferner die jahrelange gänzliche Unterbindung des Baugewerbes. Man wird weite Gebiete Galiziens, der Bukowina und des Küstenlandes wieder aufbauen müssen; die Wohnungsnot wird sich derart geltend machen, daß man all das in den letzten Jahren Versäumte überall mit einem Schlag wieder nachholen wollen. Gleichzeitig wird die vernachlässigte Erhaltung und Ausbesserung aller Gebäude, der Betriebsgebäude der Landwirtschaft und des Gewerbes, der öffentlichen Bauten, der Eisenbahngebäude usw., ungeahnte Anforderungen an die Bautätigkeit stellen. Gerade die wichtigsten der hierzu nötigen Güter, wie Ziegel, Steine, Holz, Zement usw., zeichnen sich durch hohes Gewicht oder großen Umfang bei geringem Werte aus und verbrauchen unverhältnismäßig viel Laderaum und Lokomotivkraft.

Zu all dem tritt dann noch die Aufbebung der vielen an die Kampflinien oder an Kriegswerkstätten gelieferten Güter. Sofern es sich um reines Kriegsgut handelt (wie Geschütze, Schießbedarf, Flugzeuge u. dgl.), wird sie ja auf mehrere Jahre verteilt werden können; aber viele andere Güter sind für die Hinterlandswirtschaft dringend notwendig und umso wertvoller, je rascher sie zurückkommen. Ich nenne nur die Kraftwagen, Fuhrwerke, Pferde, Werkzeuge, Arbeitsmaschinen, Straßenwalzen, Straßen- und Eisenbahnbaumaschinen, Feld- und Seilbahnen, Dampf-

maschinen, elektrische und Explosionsmotoren, Holz, Eisen, Draht, Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen, Beleuchtungsanlagen, Baracken und Baustoffe, Entseuchungs- und Wäschereianlagen, Webwaren, Leder und tausend andere Dinge, die nicht einen Tag länger als unumgänglich nötig dem Hinterlande entzogen bleiben sollten.

Der Einwand, daß so und so viele Verkehre wegfallen, ist nicht stichhaltig. Denn zum Beispiel die Kohle, die nicht mehr an die Kriegsindustrie gehen wird, wird doppelt und dreimal so notwendig für die Wiederaufrichtung unseres wirtschaftlichen Lebens sein. Und wenn wir auch nichts mehr oder wenig an die Kampflinien zu bringen haben, so ist die Zusammenbringung der rüdflutenden Gütermassen auf beschränkte Zeit viel schlimmer, als die dauernde gleichmäßige Belastung bei der Hinbeförderung. Und dazu kommt dann noch die Lage unserer Währung, die uns zur Ausfuhr im größten Maßstabe zwingen wird!

Somit über das Verkehrsbedürfnis.

Zu seiner Befriedigung steht uns ein Eisenbahnnetz zur Verfügung, das allerdings im Kriege nicht so sorgfältig erhalten werden konnte, wie im Frieden, wenngleich die Betriebssicherheit über jeden Zweifel erhaben ist; aber das vorhandene Viniennetz ist durch wertvolle Neubauten und Umgestaltungen sehr verbessert worden. Ich erinnere nur an die Wiener Umfahrungsanlagen mit dem großen, teilweise fertigen Bahnhof Breitenlee, an den Verschleppbahnhof in Kufste, an viele fertige oder begonnene Stationserweiterungen, zweite und dritte Geleise usw.

Der Fahrpark hat furchtbar gelitten; erstens, weil er überanstrengt wurde, zweitens, weil für die Erhaltung nicht genügend Arbeitskräfte und nicht genug und nicht vollkommen geeignete Rohstoffe und Halberzeugnisse vorhanden waren. Infolgedessen ist zweifellos eine Entwertung des Fahrparks eingetreten.

Beim Wagenpark macht sich dies besonders im Aussehen der Wagen bemerkbar, weniger in ihrer Verwendbarkeit. Die Personenwagen sind freilich sehr derart zugrunde gerichtet, daß ein menschenwürdiges Reisen erst wieder möglich sein wird, wenn die Wagen teils durchgreifend ausgetauscht, teils ersetzt sein werden, was Jahre lang dauern wird. Die Güterwagen aber sind zum weitaus größten Teile ziemlich rasch wieder auszubessern, wenn nur erst einmal Arbeitskräfte und Rohstoffe zur Verfügung stehen.

Schlimmer steht es mit den Lokomotiven aus. Der Neubau ist im Kriege in einer über alles Lob erhabenen Weise gesteigert worden; die Erhaltung hat aber manches zu wünschen übrig gelassen, weil es nicht möglich war, bei Erweiterung der Ausbesserungswerkstätten mit dem Bedürfnisse Schritt zu halten. Es wird eine unserer wichtigsten Aufgaben sein, jede Erleichterung in unseren Wirtschaftsverhältnissen sofort für die Erhaltung und Wiederherstellung der Lokomotiven auszunützen.

Die Verkehrsbedürfnisse werden an das Personal große Anforderungen stellen. So sehr es Pflicht der Verwaltung ist, Gesundheit, Arbeitsfähigkeit und Arbeitsfreude ihrer Leute zu schonen und zu heben und ihnen ein menschenwürdiges Dasein zu sichern, so sehr wird sie gezwungen sein, auf tadellose Dienstleistung zu sehen. Leider hat der Krieg den Eisenbahnen viele ihrer besten Leute entzogen. Für sie mußten Tausende von Arbeitern eingestellt werden, die weder körperlich noch geistig und am wenigsten in ihrer sittlichen Auffassung des Dienstes dessen Anforderungen genügen. Die traurige Erscheinung der Eisenbahndiebstähle ist eine der trübsten Erfahrungen, die wir im Kriege gemacht haben. Da ist es nötig, mit eisernem Besen zu kehren.

Der Vergleich des Bedürfnisses und der Mittel zu seiner Befriedigung zeigt auf den ersten Blick ein Mißverhältnis, dessen Ausgleichung durch betriebstechnische Verbesserungen allein außerhalb des Bereiches menschlicher Fähigkeiten liegt.

Darum werden wir gewiß eine Zeit lang den Anforderungen des Augenblicks nicht voll genügen können und trachten, durch alle erdenklichen Mittel dieses Mißverhältnis abzuschwächen. Dabei aber muß die Eisenbahnverwaltung auf die Mithilfe aller Beteiligten rechnen; aller Behörden, aller beruflichen Körperschaften und jedes einzelnen Staatsbürgers.

Die Eisenbahnverwaltung selbst wird mit der peinlichsten Sorgfalt jede Möglichkeit ausnützen, um mit den vorhandenen Mitteln das Beste zu leisten, die vorhandenen Mittel auszubauen und jede Verschwendung von Leistungen hintanzuhalten. Wir werden so rasch als möglich neue Geleise legen, Stationen vergrößern, Rangierbahnhöfe anlegen und so die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege steigern. Wir werden den Wagen- und Lokomotivneubau aufs kräftigste fördern und die eigenen Werkstätten ausbauen und vervollkommen, um die Wiederherstellung und die Erhaltung der Fahrbetriebsmittel möglichst zu beschleunigen.

Wir werden den Personen- und Güterzugsfahrplan so ausgestalten, daß die Umlaufzeit der Wagen und der Bedarf an Lokomotivkraft auf das geringste mögliche Maß herabgesetzt wird.

Wir werden endlich trachten, den Körperlichen und geistigen Stand der Bediensteten auf jenes Maß zu heben, das er im ersten Eisenbahnland der Welt, in Deutschland, schon erreicht hat und das eine Hauptbedingung für eine tadellose Betriebsführung ist.

Wir brauchen aber auch, wie schon erwähnt, fremde Mithilfe. Die Eisenbahnverwaltung darf bei Beschaffung der Rohstoffe für Betrieb und Bau nicht mehr von der Hand in den Mund leben. Die Eisenbahnen, die ja das Rückgrat unseres Wirtschaftslebens bilden, dürfen nicht auf Kohlenvorräte für wenige Tage angewiesen und oft gezwungen sein, ungeeignete Kohle für hochwertige Maschinen zu verwenden. Ihnen und ihren Lieferanten müssen zuerz alle jene Rohstoffe in ausreichendem Maße zugewiesen werden,

so sie zum Betrieb im allgemeinen und zum Bau und zur Erhaltung der Fahrbetriebsmittel brauchen.

Wir werden noch viel entschiedener als bisher verlangen müssen, daß alle „Kreuzfahrten“ aufhören, daß kein Gut auch nur einen einzigen Kilometer weiter befördert wird, als zum Vorteil der Allgemeinheit unbedingt nötig ist. Unsere Zentralen, Industrieverbände und sonstigen wirtschaftlichen Körperschaften müssen sich der Forderung anpassen, daß bis zur Wiederkehr völlig regelmäßiger Verhältnisse Kohle, Getreide, Zuckerrübe und Zucker, Holz, Eisen und Stein und all die anderen Massengüter, unbedingt nur soweit fahren, als unvermeidlich nötig ist, und sie werden es tun, wenn sie sich klar darüber sind, daß es sich hier wirtschaftlich um Leben oder Sterben handelt.

Die Bevölkerung wird noch einige Jahre hindurch ihr persönliches Reisebedürfnis in engeren Grenzen halten müssen. Jede Vergnügungsreise schädigt die Allgemeinheit; jeder Einzelne muß dies einsehen lernen und sich schämen, eine überflüssige Reise zu machen.

Von der Bequemlichkeit ganzer oder halber Abteile für einen einzelnen Reisenden ist auf Jahre hinaus keine Rede. Und auch das ist für einige Zeit nicht möglich, daß die Eisenbahn sich ganz der Zeiteinteilung der Bevölkerung anpaßt. Für einige Jahre werden umgekehrt Bevölkerung und Aemter genötigt sein, sich in gewissem Maße dem Fahrplan zu fügen. Man wird einsehen, daß es nicht böser Wille oder bürokratische Engstirnigkeit der Eisenbahnverwaltung ist, wenn sie den Verkehr „drosselt“, sondern daß sie damit einer heiligen Pflicht gegenüber dem Gesamtwohl dient. Ein einziger täglicher Schnellzug Wien—Lemberg und zurück kostet soviel Kohle, daß damit der tägliche Kohlenbedarf im Winterausmaß für mehr als 15.000 Feuerstellen (Küchen- und Zimmerbrand) der Wiener Bevölkerung gedeckt werden kann!

Angeht es der erschreckenden Summen, die die Eisenbahnverwaltung für Neubauten, Umbauten, Neuanschaffung und Verbesserung der Fahrbetriebsmittel braucht, angeht es der ungeheuren Steigerung der Kosten für die Bediensteten wird sie bestrebt sein müssen, die äußerste Sparsamkeit walten zu lassen. Und da komme ich auf die heikle Frage der Betriebskosten: Wir werden das bisherige System ändern müssen! Wenn wir wirklich sparsam wirtschaften wollen, dann darf und kann in Zukunft nur der eine Gesichtspunkt maßgebend sein: „Wie leistet man das Größte mit dem geringsten Aufwand?“ Daher müssen alle Rücksichten fallen, die bisher zu Verschwendung geführt haben; der Eisenbahnverwaltung muß volle Freiheit gegeben werden in der wirtschaftlichen Gestaltung des Dienstes. Die ungeheuren Kosten des Personals können nur dann verringert werden, wenn bei Festsetzung der Kopfzahl der Arbeitskräfte, bei Auswahl der Leitenden und bei Beförderung der Bediensteten nur der eine und einzige Gesichtspunkt gewahrt wird, dem Tüchtigen, Begabten und Fleißigen den Vorzug zu geben vor dem Untüchtigen, Faulen oder Unbegabten, wenn alle nicht zum Dienst gehörigen, politischen, nationalpolitischen, landmannschaftlichen und sonstigen Beziehungen vollständig zurücktreten gegenüber dem ersten und höchsten Ziel: Sparsam, gerecht und technisch richtig verwalten!

Möglichkeit eines Zusammenfassens beider Gruppen in eine Einheit nicht gerade unglücklich gelöst, aber gerade das Zusammenziehen der Linienreedereien ist ein Zeichen, daß einerseits mit einer längeren Dauer der Uebergangswirtschaft gerechnet werden will, während andererseits das Zueinanderspielen dieser die Trufbildung auch für die Zukunft gar sehr begünstigt. Dem Prinzip nach wird z. B. der „Lloyd“ die ehemaligen nord- und südamerikanischen Linien der Austro-Americana gerade so gut linienmäßig befahren als die Austro-Americana ehemalige Linien des Lloyd. Oder sie werden nur Linien nach einer Richtung oder schließlich nach neuen Richtungen als zentrale Einheit gemeinsam bedienen. Unbilligstlich wirft sich aber bei dieser Auslegung sofort die Frage nach dem Bedarf und der Trennung auf. Für die erste Zeit ist ja die Frage nach dem Bedarf, welcher Teil der Einheit also diese oder eine andere Linie befahren soll, ziemlich irrelevant. Wir werden anfangs gerade nach den früher von unseren Linien angelaufenen Häfen so viele Schiffe zu entsenden haben, daß jeder Teil ausreichend daran kommen wird; die Frage bleibt nur, ob dadurch nicht ein Teil unserer früher bestandenen Linien vernachlässigt werden wird und wer dann daran kommt, wenn der Bedarf strittig geworden ist, ob die früher bedienende Linie oder die hinzugekommene. Mag darüber auch durch die vorgehenden objektiven Beiträge und schließlich durch das Generalkommissariat hinweggekommen werden, das kann kein Mensch verhindern, daß sich beide Linien, um bei den besseren Linien zu bleiben, unter sich verständigen und, indem sie selbst Handel treiben, die überseeische Nachfrage nach österreichischem Schiffsraum regulieren. Damit aber wäre der Truf fertig auch dahin, daß eben minder ertragreiche Linien, die aber für unsere wirtschaftliche Zukunft und die wirtschaftliche Durchdringung gewisser Gebiete unerlässlich sind, vernachlässigt werden. Es wird zwar eingewendet werden können, zur Ausgleichung seien die Schiffsahrtssubventionen da, zum Handeltreiben die Zentralen und schließlich könne auch die Devisenzentrale einen Kiesel vorlegen, aber nach welchem Schlüssel werden die Subventionen verteilt werden? Oder glaubt denn wirklich ein einziger Mensch, daß nach allem, was gegen die Handelszentralen vorliegt und nach allen Kundgebungen der berufensten Vertreter an den berufensten Handelsplätzen diese den Friedensschluß nennenswerthe Zeit überdauern werden? Der Linientruf aber bleibe und mit ihm eine Desorganisation unseres Schiffsahrtssystems, daß unsere Schiffsahrt schließlich wieder ganz neu aufgebaut werden müßte. Niemand darf sich dem Gedanken verschließen, daß der solcherart entstandene und gehaltene Truf dann, weil ein Mitkonkurrent nicht mehr da sein würde, das Heft schließlich umdreht und die Bedingungen für die künftigen Subventionslinien dem Staate einfach diktiert.

Der Vertrauensmöglichkeit muß also unter allen Umständen vorgebaut werden. Dazu ist es aber vor allem nötig, daß die Linienreedereien nach ihren früheren Bestimmungen möglichst auseinandergehalten, die richtigen Momente für das Auflösen der Zentralisation wahrgenommen und endlich die Aufgaben der Schiffsahrt während der Uebergangszeit präzise gestellt und praktisch zusammengefaßt werden.

Ein Bild der künftigen Tätigkeit unserer Schiffsahrt läßt sich nur auf der Freiheit der Meere und der früheren relativen Handelsfreiheit entwerfen. Nur sie sind der Friede, nur mit einem solchen Frieden haben wir eine wirtschaftliche Zukunft. Nach ihm werden wir nach dem Osten und dem Westen unsere Verkehre wieder aufnehmen haben. Nach wie vor wird der Verkehr nach dem Osten mehr von den Bedürfnissen unseres Ausfuhrhandels bestimmt sein, während der nach dem Westen sich wieder mehr auf die Einfuhr basieren wird. In die Eigenheiten des ersten Verkehrs ist der Lloyd eingearbeitet und so wird ihm auch wieder dieser Verkehr nach dem Osten, ganz abgesehen von den indirekt durch den Weiterbezug eines Teiles der Subventionen dahin überkommenen Verpflichtungen, zufallen. Dieser Verkehr wird aber, wegen anfangs stark geminderter Ausfuhr, die Tonnage des Lloyd, auch wenn die Ausgestaltung des Passagierverkehrs berücksichtigt wird, nicht voll in Anspruch nehmen, es werden sich also — verschieden nach den verschiedenen Zeit — einige Schiffe für andere Dienste erübrigen lassen. Dagegen wird sich der Verkehr nach dem Westen wegen erhöhter Einfuhr viel stärker als vor dem Kriege gestalten, so daß hier nicht nur die freie Schiffsahrt, also die zweite Gruppe, wird einspringen müssen, sondern auch im Liniendienst Platz wäre für die erübrigten Schiffe des Lloyd. In diesen westlichen Verkehren wird also die Gesamtheit, die des Liniendienstes und der freien Schiffsahrt, in Funktion zu treten haben, jedoch sollte, um den Liniendienst der Austro-Americana nicht zu desorganisieren, diese die Führung des Liniendienstes in der Weise behalten, daß ihr die nötigen Schiffe zur Charterung überwiesen werden. Das erschiene zwar durch das eingeführte Prinzip des Ausschlaggebens der vertretenen Tonnage ausgeschlossen und auch den aufgestellten Einheiten zuwider, aber da es schließlich doch nur auf das Generalkommissariat ankommt, so wird auch dieses auf die eben gegebene Anregung greifen, als ihm sonst gebundene Schiffe im Liniendienst gebunden werden könnten, die es vielleicht im Osten gerade dringend nötig hat. Selbstverständlich hätte nach dem Osten der Lloyd die Führung und wären ihm ebenso Schiffe der

Die Zentralisierung der Schiffsahrt.

Von Dr. Karl Ritter v. Frey. Triest.

Nun hat doch auch die Schiffsahrt unter den Wirtschaftszentralen Platz nehmen müssen. Das System des wirtschaftlichen Zentralismus kann und soll dieses wichtigsten Instrumentes für die systematische Deckung unseres Ueberseebedarfes und des Wiederaufbaues unserer Ueberseeausfuhr nicht entraten, am allerwenigsten aber dann, wenn die Hausbewegung in den Schiffsahrtswerten und ihre Begleiterscheinungen darauf hinauslaufen, dem Zentralismus möglichst zu präjudizieren. Ob freilich mit der Zentralisierung der Schiffsahrt diese auch wirklich zu jenem Instrumente gemacht wird, das ausschließlich dem öffentlichen Wohle zu dienen hat, das ist nach den mit den Zentralen gemachten Erfahrungen noch erst die Frage. Der Staatssozialismus auf großkapitalistischer Grundlage hat sich bisher nicht bewährt und hat uns auch das Vertrauen genommen, daß er sich in der noch viel komplizierteren Uebergangszeit bewähren werde. Aber einerseits soll und darf hier nicht von vorne herein verallgemeinert werden, andererseits ist es unmöglich, die Schiffsahrt von der Zentralisation auszuschließen, wenn der gesamte Handel zentralisiert ist, und schließlich darf ebenfalls nicht von vorne herein angenommen werden, daß sich auch bei dieser neuesten Zentralisation wieder der großkapitalistische Drang nach bleibender Vertrauensstellung in den Vordergrund schiebt. Diese Gefahr freilich ist nicht wegzuleugnen, um so mehr muß daher in einer Weise entgegengearbeitet werden, daß sie nach aller Voraussicht mindestens in ihrer Wirkung abgeschwächt wird.

Durch die Organisation der Schiffsahrtzentrale allein ist nach dieser Richtung keine Gewähr zu bieten. Zwar wurde diese durch die Trennung des Liniendienstes von der freien Schiffsahrt und dann durch die

Der Ökonomist.

Die Bilanz der Ferdinands-Nordbahn.

Wien, 26. April.

Die Rechnungsabschlüsse der k. k. Ferdinands-Nordbahn werden heute veröffentlicht. Der Reingewinn der Nordbahn zeigt gegenüber dem vorigen Jahre einen Rückschlag um 3,5 Millionen Kronen; die Dividende beträgt 215 Kronen oder 10,23 Prozent und ist die niedrigste seit dem Jahre 1851. Die Nordbahn ist wie alle Industrieunternehmungen im Jahre 1914 durch den Ausbruch des Krieges zurückgeworfen worden und hatte damals ihre Dividende von 242½ Kronen auf 227½ Kronen ermäßigt. Schon im nächsten Jahre wurde aber der Ausfall wieder eingeholt, die Dividende der letzten zwei Jahre 1915 und 1916 kehrte auf den Stand des Friedensjahres 1913 wieder zurück und der Gewinn der Kohlenwerke war in den letzten zwei Jahren im Kriege der größte seit langer Zeit. Im Jahre 1917 hat sich aber das Bild wieder zum schlechteren gewendet und die Dividende wurde auf den ungünstigsten Stand seit 67 Jahren zurückgeworfen. Auch diese Dividende wäre aber nicht möglich gewesen, wenn die Nordbahn nicht einen Betrag von 1,284.000 Kronen oder 16 Kronen für jede Aktie dem Vortrage entnommen hätte; ohne diese außerordentliche Zuzahlung würde der Betrieb allein nur eine Dividende von 200 Kronen für die Aktie erübrigen haben. Die Nordbahn hatte vor zehn Jahren, nach der Verstaatlichung ihrer Linien, ein umfassendes Investitionsprogramm durchgeführt, um ihre damals für veraltet gehaltenen Einrichtungen des Kohlenwerkes auf den Stand der modernen Technik zu bringen. Dieses Programm war im Jahre vor dem Ausbruche des Krieges abgeschlossen und schien eine gleichmäßige längere Entwicklung in Aussicht zu stellen. Allein diese Erwartung hat sich nicht erfüllt und die Nordbahn ist im vierten Kriegsjahre stärker zurückgeworfen worden als irgendeine andere Bergwerks-Gesellschaft in Oesterreich oder Ungarn. Die Gewinne der böhmischen Braunkohlen-Gesellschaften zeigen relativ mäßige Rückschläge, die sich in der Spannweite von wenigen Kronen halten. Der Gewinn der Berg- und Hüttenwerksgesellschaft, die den Schwerpunkt ihrer Tätigkeit gleichfalls in der Exploitation der Kohle des oberösterreichischen Beckens hat, ist ganz unverändert geblieben. Die Dividende der Nordbahn zeigt jedoch einen Ausfall noch unter die in der Zeit der Investitionen erzielten verringerten Ergebnisse. Der Gewinn der Kohlenwerke und der Koksanstalt betrug diesmal nur 4,97 Millionen Kronen und war um 2,68 Millionen Kronen schwächer als im vorigen Jahre. Die Ursache liegt in erster Linie in einem starken Ausfall der Kohlenförderung. Auf den Schächten der Gesellschaft wurden 15,3 Millionen Meterzentner Kohle, das ist um 1,8 Millionen Meterzentner weniger als im vorigen Jahre, gewonnen. Andererseits ist ein gewisser Ausgleich dadurch erzielt worden, daß sich die Kokszerzeugung von 4,9 auf 5,5 Millionen Meterzentner gehoben hat. Infolge der verringerten Kohlenproduktion hat auch die Montanbahn um eine Million Tonnen weniger an Kohle befördert wie im vorigen Jahre. Der Rückgang der Kohlenproduktion würde aber für sich allein keineswegs genügen, um die Schmälerung der Dividende zu erklären, denn die Kohlenförderung war im Jahre 1913 nur um eine halbe Million Meterzentner höher, und doch wurde damals eine Dividende von 242½ Kronen gezahlt. Weit schwerer ins Gewicht fiel die große Verteuerung der Gesteinskosten. Die Arbeitslöhne sind sehr stark gestiegen, die Produktion gestaltete sich durch mehrere Streiks minder rentabel, weil es nach jedem Stillstand längere Zeit dauerte, bis der Betrieb wieder aufgenommen ist. Nebst der Verteuerung der Löhne kommen die Zulagen für die Bergarbeiter für die Beschaffung von Lebensmitteln und Kleidern in Betracht. Auch die Materialpreise, insbesondere Grubenholz, Schmiermittel und andere Artikel mehr, mußten zu hohen, vielfach zu Phantasiepreisen bezahlt werden. Als ein wichtiges Moment wird darauf verwiesen, daß die Verhältnisse der Kohlenförderung bei der Nordbahn ungünstiger als bei anderen Gruben liegen, weil die Flöze viel schwächer sind, im Durchschnitt nur 60 Zentimeter betragen, während sie bei anderen Gesellschaften eine Mächtigkeit bis zu 1,8 Meter besitzen. Diese Verhältnisse haben den Betrieb ungünstig beeinflusst, andererseits war die Nordbahn bei den Verkaufspreisen durch die staatlichen Verfügungen beschränkt. Die Kohlenpreise sind zwar während des Krieges wiederholt erhöht worden; der jetzige Preis stellt sich auf 39½ Kronen für die Tonne ab Grube, während er vor dem Kriege 18½ Kronen betrug. Die Nordbahn erklärt aber, daß sie bei diesen Preisen ungünstiger als die anderen Gesellschaften abschaide und hierbei weniger ihre Rechnung zu finden vermag, weil eben ihre Abbauverhältnisse schlechtere seien. Hier spielt auch die Tatsache eine Rolle, daß die Nordbahn einen Teil ihrer Kohlenförderung noch zu den früheren ungünstigen Preisen verschlossen hat und von der Preisbesserung nur zu einem Teile Nutzen ziehen konnte. Diese Faktoren dürften auch auf die Ertragsverhältnisse des heutigen Jahres ihren Einfluß fortüben, wenngleich die alten Schlüsse langsam ablaufen und neue Verträge nur auf der erhöhten Basis geschlossen werden.

Die Ertragsverhältnisse der einzelnen Unternehmungen der Gesellschaft sind aus der nachfolgenden Aufstellung zu entnehmen:

1917	gegen 1916
Ertrag aus den Einlösungsrenten	
32.153.166	unverändert
Davon ab:	
Zins- und Tilgung der vom Staate übernommenen Prioritäten	
15.917.668	+ 30.311
16.235.603	- 20.511
Tilgungsdifferenzen der unvollständig im Umlauf befindlichen Anleihen	
+ 245.400	16.481.006 + 128.735 + 37.624

Ertrag aus dem Montanbesitz:

a) Montanbahn ..	2.661.269	- 294.547
b) Bergwerke und Koksanstalt Franzensbrunn	4.977.116	7.638.385 - 2.687.279 - 2.931.826
Uebrig Ertragsverhältnisse:		
a) Privatbesitz	10.224	- 240
b) Zinseneingänge	848.183	+ 83.698
c) Zinslinien von getragenen Prioritäten und verjährte Coupons ..	96.202	955.369 + 1.856 + 85.314
Dieser:		
Gewinnvortrag vom Jahre 1916	3.834.614	+ 325.679
Summe	28.409.371	- 2.638.209
Davon ab:		
Generalunkosten ..	678.750	+ 189.510
Aktiencouponstempel ..	100.002	+ 24.993
Grund- und Gebäudesteuer und Erwerbssteuer samt Zuschlägen	2.530.945	+ 443.946
Abschreibungen an den Montananlagen	4.024.667	+ 218.036
Erfordernis für die Tilgung unserer Aktien	3.611.152	+ 174.424
Abhebung zur Ausgleichung der Anlagelasten der von der k. k. Staatsverwaltung eingegebenen Eisenbahnen samt Zugehör.	319.585	11.265.101 718 + 1.050.191
Reingewinn in flussige Vorträge ..	17.144.270	- 3.583.400

Seit der Verstaatlichung der gesellschaftlichen Linien besteht der überwiegende Teil der Einnahmen, welche die Nordbahn bezieht, in festen Einlösungsrenten. Diese Renten betragen 32 Millionen Kronen; aus ihnen ist die Verzinsung und Tilgung der vom Staate übernommenen Prioritäten zu bestreiten, und zur Verfügung der Gesellschaft aus den staatlichen Renten verbleiben 16,2 Millionen Kronen, um 90.000 Kronen weniger als im vorigen Jahre. Der Nordbahn gehören ferner die Kohlenwerke, die Montanbahn, die Häuser und die Zinseneingänge aus den baren Geldern. Alle diese Einnahmen summieren sich im Jahre 1917 mit 8½ Millionen Kronen und sind um fast 3 Millionen Kronen schwächer als im vorigen Jahre gewesen. Dazu kommt dann noch der Vortrag aus dem Jahre 1916, der 3,8 Millionen Kronen ausmacht und um 325.000 Kronen höher ist, so daß der Gesamtertrag aus den verfügbaren Einnahmen 21½ Millionen Kronen beträgt. Aus diesen der Gesellschaft zur Verfügung stehenden Einnahmen, welche sich mit 28,4 Millionen Kronen beziffern, sind die Kosten der Zentralregie insbesondere Steuern, Abschreibungen von den Kohlenwerken und die Erfordernisse für die Aktientilgung zu bestreiten. Die gesamten Lasten summieren sich mit 11,2 Millionen Kronen und weisen gegenüber dem vorigen Jahre eine Steigerung um rund eine Million Kronen aus. Hier sind besonders drei Hauptposten hervorzuheben: Die Steuern, die Abschreibungen, die Tilgung der Aktien. Die Steuern haben diesmal 2,5 Millionen Kronen, um 443.000 Kronen mehr als im vorigen Jahre, ausgemacht. Die Steigerung erklärt sich zunächst wie bei allen Gesellschaften mit Kriegszuschlägen und Erhöhung des Steuerfußes, sodann aber mit der Tatsache, daß einige Steuerberechnungen früherer Jahre erst jetzt bekannt geworden sind und deshalb das laufende Jahr belastet haben. Eine spezielle Steuerreserve hat hierfür nicht bestanden, wohl aber eine Deckung in dem Vortrage, dem deshalb auch der allerdings weit höhere Betrag von 1,284.000 Kronen entnommen wird. Als Vortrag verbleiben noch 2,050.242 K., etwa 26 Kronen für jede Aktie. Nebst der Steuer haben auch die Abschreibungen an den Montananlagen vier Millionen Kronen erfordert, das sind um 280.000 Kronen mehr als im vorigen Jahre. Die Steigerung ist die nämliche wie in den letzten Jahren und fällt deswegen auf, weil die Produktion, welche die maßgebende Ursache des Substanzverlustes und der Abschreibungsquote bildet, nicht höher, sondern im Gegenteil geringer war. Die Ursache dürfte darin liegen, daß die starke Abnutzung der Anlagen im Kriege auch eine raschere Abschreibung zur Folge haben muß. Das Erfordernis für die Tilgung der Aktien beziffert sich mit 3,6 Millionen Kronen und zeigt die dem Tilgungsplane entsprechende Steigerung um 174.000 Kronen. Endlich sind auch die Generalunkosten, insbesondere die Kosten des Wiener Zentralbureaus durch Gehaltserhöhungen und sonstige Zulagen, um 189.000 Kronen gewachsen. Im ganzen sind die Einnahmen der Nordbahn um 2,5 Millionen Kronen geringer, die Ausgaben um eine Million Kronen höher gewesen, und daraus resultiert der Rückgang des Reingewinnes um 3,58 Millionen Kronen.

Die Kohlenförderung der Gesellschaft ist von 17,15 auf 15,3 zurückgegangen, die Kokszerzeugung von 4,92 auf 5,5 Millionen Meterzentner gestiegen. Vor 30 Jahren hatte die Nordbahn nur 6,4 Millionen Meterzentner Kohle produziert und die Kohlenzerzeugung ist deshalb noch immer zweieinhalbmal so groß als damals, während der Gewinn der Kohlenwerke ungefähr doppelt so hoch ist. Durch den heutigen Rückgang ist die Kohlenproduktion der Nordbahn auf den Stand des Jahres 1912 gebracht worden. Die Erzeugung von Koks hat die Nordbahn zum erstenmal im Jahre 1909 mit der beschriebenen Menge von 369.000 Meterzentner aufgenommen, und die Koksproduktion ist demnach jetzt fünfmal so groß als am Beginne dieser Tätigkeit. Die Ausdehnung der Koksproduktion ist im Kriege um so wichtiger geworden, als die Kokszufuhren aus Deutschland größeren Behinderungen und Schwierigkeiten begegnen. Die Investitionstätigkeit der Nordbahn war schon im vorigen Jahre infolge der außerordentlich schwierigen Verhältnisse gedrosselt und im Jahre 1917 wurde von größeren Investitionen ganz abgesehen, da nur die Ammoniak-Wasser-Verdichtungsanlage in Betrieb gekommen ist. Feuer ist die Zurückhaltung an Investitionen noch größer, weil die Kalkulation infolge der enormen Teuerung aller Materialien und Maschinen und der sprunghaft und täglich steigenden Preise ganz unmöglich geworden ist.

Neues Wiener

Im Schiffsahrtsdienst hat die außerordentliche Meterzentner im Vorjahre, somit um 813,337,5 Meterzentner weniger.

Steigerung der Betriebsausgaben trotz wesentlicher Zunahme der Einnahmen ein bedeutendes Minderergebnis herbeigeführt. Bei der Eisenbahn Mo h a c s - K u n s t l i c h e n ist das Minderergebnis auf die Einnahmenverringering, erhöhte Personalkosten und gesteigerte sachliche Ausgaben zurückzuführen. Das Bergwerk konnte wohl eine geringfügige Mehreinnahme erzielen, doch bedeutet dies angesichts des im Berichtsjahre durch Investitionen stark erhöhten Anlagekapitals im Wesen eine Verringerung des Ertrages.

Das Gewinn- und Verlustkonto beträgt der Reinertrag 7,868,010 K. gegen 10,863,193 K. im Vorjahre, ergibt also eine Abnahme um 2,995,183 K. Unter Berücksichtigung des Vortrages per 1,466,974 K. gegenüber 1,439,620 K. im Vorjahre beträgt die tatsächliche Abnahme des Reingewinnes 3,022,536 K.

Die Güteraufnahme von und nach den Stationen Wien, Pozsony, Győr und Budapest wurde am 15. Mär. und im Anschluß hieran von und nach Stationen unterhalb Budapest bis Belgrad am 20. März eröffnet. Der Güterverkehr von österreichischen und ungarischen Schiffstationen der Strecke von Wien abwärts nach den namhaften Donaustationen am bulgarischen und rumänischen Ufer wurde auf Grund einer Vereinbarung mit der Seeresverwaltung auch im Berichtsjahre im militärischen Betriebe abgewickelt. Die Güteraufnahme in diesen Verkehren wurde am 14. April eröffnet.

Der größte Teil der gesellschaftlichen Jahrbetriebsmittel besorgte im militärischen Dienste die Einfuhr großer Mengen an Getreide, Futterartikeln und Rohstoffen aller Art aus Rumänien nach Österreich-Ungarn und Deutschland.

Der Personenverkehr zeigt eine neuerliche Zunahme der Einnahmen um 1,167,216 K., die sich auf sämtliche im Betrieb gewesene Strecken verteilt. Im Güterverkehr spiegeln sich, und zwar in gesteigertem Maße, die Folgen der abnormalen Verhältnisse wieder. Auf der einen Seite, infolge der vermehrten Inanspruchnahme der gesellschaftlichen Jahrbetriebsmittel durch die Seeresverwaltung, beträchtliche Erhöhungen der Frachteinahmen — die Zunahme beträgt im Berichtsjahre 8,102,960 K. —, auf der andern Seite eine fühlbare weitere Abnahme der aus dem Zivilverkehre fließenden Einnahmen. Das Totale der Einnahmen aus dem Gütertransporte beziffert sich auf 52,641,931 K., um 7,734,056 K. mehr als im Vorjahre.

Wie in den letzten Jahren entfällt auch dieses Jahr die früher bestandene Einnahmenpost „Agio von den Ueberschüssen der Einnahmen über die Ausgaben in Gold“; im Gegenteil ist das Agio ein sehr gestiegener Posten der Debetseite. Die gesamten Betriebsausgaben des Schiffsahrtsdienstes betrugen 46,667,354 K. (+ 12,491,751 K.). Den Hauptanteil an dieser bedeutenden Ausgabenzunahme haben nebst der Steigerung der Materialpreise die neuerlich und wesentlich erhöhten Personalkosten. Die Gegenüberstellung der für die Bezüge der Beamten und Diener, für Gehalte, Löhnungen und Wohnungszinsbeiträge der Dampfbootequipagen, die Kilometergelder und Vordränggebühren sowie die Löhnungen der Schiffsmannschaften verausgabten Beträge, welche im Vorjahre 10,222,640 K. erfordert haben, mit den korrespondierenden Ausgaben des Berichtsjahres ausschließlich der Kriegsunterstützungen, welche 5,322,579 K. erfordert haben, zeigt allein eine Zunahme um 1,073,668 K. Die Steigerung beim Materialverbrauch beträgt 2,536,955 K. Die Ursachen für diese beträchtliche Zunahme liegen in der allgemeinen Materialnot und den daraus erwachsenen Preissteigerungen. Bei dem Konto Steuern und Gebühren weist besonders die Einkommen- und Erwerbsteuer infolge des der Besteuerung zu unterliegenden größeren Reinertrages des Vorjahres sowie infolge der erhöhten Steuerfüße die wesentliche Steigerung um 1,629,077 K. auf. Auch die besonderen Ausgaben und Verluste haben eine sehr beträchtliche Zunahme, und zwar um 1,911,580 K., erfahren. Der Hauptteil dieser Post per 5,543,506 K. entfällt auf diverse Verluste und uneinbringliche Buchforderungen sowie Entschädigungen an Parteien mit 5,477,079 K. In dieser Post sind vereinigt: Minderbewertung der gesellschaftlichen Effekten, Agioverlust, Buchverluste bei Kassierungen und die nötigen Reservierungen für die aus der vorjährigen, den Dampfer „Brinyi“ betreffenden Katastrophe gegebenenfalls zu leistenden Entschädigungen.

Die Betriebsergebnisse der Eisenbahn Mo h a c s - K u n s t l i c h e n waren ungünstiger als im Vorjahre. Das Reinertragnis beträgt 180,652 K. (— 366,517 K.). Das Reinertragnis der Kohlenwerke beträgt 1,362,145 K. (+ 14,359 K.). Die Rohkohlenförderung des Jahres 1917 bezifferte sich auf 6,982,762,5 Meterzentner. Nach Abzug der in der Zentralfabrikation ausgeschiedenen Berge wurden 6,380,383,5 Meterzentner verwendbarer Kohle erzeugt gegen 7,193,721

Der Bericht macht hierauf Mitteilung von der im Vorjahre im Vereine mit der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-A. G. und unter Mitwirkung der österreichischen Bodenkreditanstalt sowie der ungarischen Kreditbank in Angriff genommenen Gründung einer nationalen bulgarischen Donauschiffahrt, die im Berichtsjahre erfolgreich durchgeführt wurde. Ebenso ist die Gesellschaft an der Gründung des „Danub“, bulgarische Schiffahrts-Aktiengesellschaft in Sofia, mit Aktienbesitz beteiligt und im Verwaltungsrate wie in der Direktion vertreten.

Die Kapitalerhöhung.

Neben die geplante Kapitalerhöhung führt der Bericht aus: „Bereits im vorjährigen Berichte haben wir nachdrücklich hervorgehoben, daß ein gewaltiger finanzieller Aufwand nötig sein wird, um unsern gesamten Apparat wieder für einen rationalen und ökonomischen Betrieb instand zu setzen und auf jene Höhe technischer Leistungsfähigkeit zu bringen, die ihn den bevorstehenden Friedensaufgaben des Donauverkehrs gewachsen zeigt. Der Friedensschluß im Osten, namentlich mit Rumänien, rückt diesen Zeitpunkt in sichtbare Nähe. Die pflichtgemäße Wahrung der uns anvertrauten, auch volkswirtschaftlich überaus wichtigen Interessen macht es uns zur Aufgabe, zeitgerecht an unsere finanzielle Rüstung zu schreiten, um die Instandsetzung unsres teils reduzierten, teils über die Gebühr beanspruchten Schiffsparks, den Ausbau unsrer Investitionen an den Werften und im Bergwerke, die Wiederherstellung und Ergänzung unsrer Stationsanlagen usw. energisch in Angriff nehmen zu können. Wohl stehen uns unter dem Titel von Entschädigungsansprüchen sehr namhafte Forderungen an die Seeresverwaltung zu, doch ist es einerseits nicht abzusehen, wann und in welchem Umfange diese Ansprüche zur Realisierung gelangen, anderseits werden die einfließenden Beträge in erster Reihe zur Tilgung der beträchtlichen Tratten- und Lombardkredite heranzuziehen sein. Wir mußten uns demnach, da unsere disponiblen Mittel bereits jetzt nicht einmal ausgereicht haben, um den im Kriege gemachten Investitionen zu genügen, entschließen, vorbehaltlich der Genehmigung der Staatsverwaltung eine entsprechende Erhöhung unsres Gesellschaftskapitals vorzuschlagen.“

Es wird nun beantragt, das Aktienkapital von 60,480,000 K. durch Ausgabe von 14,400. Stück neuer, auf Namen lautender Aktien, jede zu 1050 K., mit Dividendenberechtigung vom 1. Jänner 1918, um 15,120,000 K. auf den Betrag von 75,120,000 K. zu erhöhen.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Geschäftsbericht pro 1917.

Die Administration der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat, wie bereits gemeldet, auf Grund des Rechnungsabchlusses pro 1917, welcher ein Reinertragnis von 6,401,036 K. ergibt, beschlossen, der für den 29. d. einberufenen Generalversammlung die Verteilung einer Dividende von 70 K. wie im Vorjahre und von 1 K. 62 S. für jeden Genuschein zu beantragen. Außerdem wird die Generalversammlung über die Erhöhung des Aktienkapitals und damit zusammenhängende Änderung der Statuten zu beschließen haben. Der nunmehr vorliegende ausführliche Geschäftsbericht weist in Besprechung der Betriebsergebnisse zunächst auf die tieferen Ereignisse hin, welche eine enorme Anspannung des menschlichen und sachlichen Apparats, Beschränkung auf die unumgänglich notwendigen Ergänzungs- und Erhaltungsarbeiten an den Schiffen, steigende Betriebs- und Personalkosten, anhaltende und stetig zunehmende Erschwernisse in der Materialbeschaffung zur Folge hatten.

liche Bestimmung. Er sei auch der Meinung, daß die Behebung der durch den Krieg bewirkten Schädigung unserer Volkswirtschaft eine Verbesserung der bestehenden Verhältnisse und daher eine Vermehrung unserer Fahrzeugmittel dringend erheische. Was nun die von dem Herrn Abgeordneten zur Sprache gebrachte Neugründung betreffe, so müsse er gestehen, daß die Verwaltung von dieser Tatsache überrollt worden sei. Mit Stolz könne er feststellen, daß sich die österreichischen Lokomotivfabriken während des Krieges unter den schwierigsten Verhältnissen glänzend bewährt haben, und wenn es nicht immer möglich gewesen sei, ihre Leistungsfähigkeit voll auszunutzen, so sei dies auf Umstände zurückzuführen, die sich der Einflussnahme der leitenden Funktionäre entziehen. Angesichts des bestehenden Arbeitermangels und der außerordentlichen Schwierigkeiten in der Beschaffung des Rohmaterials sei es geradezu zu verwundern, wenn es gelungen sei, die erzielten Erfolge zu erreichen. Um so betrübender wäre es, wenn einem neu zu gründenden Unternehmen eine die bestehenden Fabriken in ihrer Existenz bedrohende bevorzugte Stellung eingeräumt werden sollte, und es habe daher die Verwaltung nicht gegögert, dagegen alle erforderlichen Schritte einzuleiten, ohne daß diesen jedoch bisher ein Erfolg beschieden gewesen sei. Die Verwaltung werde jedoch ihre Bemühungen nachdrücklich fortsetzen und hoffe, daß es ihr dank der Unterstützung der Niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer, des Niederösterreichischen Gewerbevereines und des Österreichischen Aktionärvereines gelingen werde, das den Lokomotivfabriken drohende Unheil abzuwenden.

Verwaltungsrat Generaldirektor Dr. Georg Gütthert möchte die Verwaltung gegen den möglichen Vorwurf in Schutz nehmen, daß sie nicht rechtzeitig genug gegen die beabsichtigte Bevorzugung der neuen Fabrik Stellung genommen habe. Die Verwaltung habe, sobald sie von der ihrem Unternehmen drohenden Gefährdung Kenntnis erhalten habe, an kompetenter Stelle sofort ihren Standpunkt in energischer Weise zur Geltung gebracht. Sie sei aber nicht in der Lage gewesen, den Vorgang zu verhindern, da sie vor vollzogener Tatsache gestanden sei. Gegenüber der eventuellen Behauptung, daß die bestehenden Fabriken den Anforderungen der Zukunft nicht gewachsen sein dürften, müsse er feststellen, daß die Leistungsfähigkeit der österreichischen Lokomotivfabriken unbedingt ausreiche, um allen Ansprüchen voll Genüge zu leisten. Wenn gegen diese Fabriken der Vorwurf erhoben würde, daß sie nicht in der Lage gewesen seien, ihre Leistungsfähigkeit während des Krieges entsprechend zu erhöhen, so dürfe nicht außer acht gelassen werden, daß die Lokomotivfabriken infolge der unzulänglichen Beschäftigung während der letzten Friedensjahre mit stark reduzierter Leistungsfähigkeit in den Krieg eingetreten seien, so daß es nicht zu verwundern sei, wenn es ihnen bei der durch den Krieg außerordentlich erschwerten Möglichkeit der Beschaffung von Arbeitskräften und Rohstoffen nicht immer gelang, im Kriege ihre volle Leistungsfähigkeit zu entfalten. Es sei unbillig, die Lokomotivfabriken, die darunter gelitten hätten, daß sie im Frieden nicht ihre Produktion erhöhen konnten, dafür verantwortlich zu machen, daß sie im Kriege nicht das Höchstmaß an Leistung zu erzielen vermochten. Redner halte das Vorgehen der leitenden Stellen mit Rücksicht auf die Schädigung der Arbeiter und aller an der regen Tätigkeit der Fabriken interessierten Kreise auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkte für unrichtig und glaube, daß es nicht geeignet sei, die Unternehmungen zur Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit anzuklagen und jene Schaffensfreude und Energie aufzubringen, die zur Reibung unserer Wirtschaft notwendig sei. (Lebhafter Beifall.)

Aktionär Dr. Emil v. Hofmannsthal nimmt namens des österreichischen Aktionärvereines unter ausführlicher Darlegung seines Standpunktes gegen die beabsichtigte Umwandlung des Aktiennominales Stellung, da durch dasselbe der innere Wert der Aktie eine Verschlechterung erfahre und es überdies nicht angehe, eine so entscheidende Maßnahme in einem Zeitpunkt zu beschließen, in dem ein großer Teil der Aktionäre nicht in der Lage sei, seine Rechte geltend zu machen. Die von der Verwaltung verfügte Siftierung der Verlosung für das Jahr 1917 involviere eine Statutenwidrigkeit.

Aktionär Walluch erklärt seinerseits die von der Verwaltung geplante Umwandlung des Aktiennominales als ein geeignetes Mittel, um die Gesellschaft von den Kurschwankungen der Valuta zu emanzipieren, und gibt dem Bedauern Ausdruck, daß das Projekt bisher nicht die Genehmigung der Regierung gefunden habe.

Aktionär Franzi regt vorbehaltlich der statutarischen Zulässigkeit die sofortige Beschlussfassung über das Umwandlungsprojekt an.

Verwaltungsrat Direktor Dr. Reisch wendet sich gegen die Ausführungen des Vertreters des Österreichischen Aktionärvereines, Dr. v. Hofmannsthal, die auf Verfehlung des Umstandes beruhen, daß eine amortisierbare Aktie bis zum Zeitpunkt der Verlosung sich durch nichts von einer normalen Aktie unterscheide, die im wesentlichen lediglich das Recht des Aktionärs auf einen verhältnismäßigen Anteil an dem Gesellschaftsvermögen beinhalte. Da die Verhältnismäßigkeit der Aufteilung des gesellschaftlichen Ertrages und Vermögens das Grundprinzip des Aktienrechtes sei, sei es eine durchaus verfehlte Auffassung, zu glauben, daß die in den Statuten der Staatseisenbahngesellschaft vorgesehene Verlosung den Zweck verfolge, den Aktionären irgendeinen Gewinn zuzuwenden, der ja dem einen Aktionär nur auf Kosten sämtlicher übrigen zukommen könnte; das hieße die Staatsbahnaktie zu einem Prämienchein degradieren, und Redner müsse die Behauptung zurückweisen, daß der Wert dieser Aktie gerade auf der Verlosung und Rückzahlung in Francs beruhe und durch die Befestigung dieser Rückzahlung in Francs eine Schmälerung erfahre. Die in der Francsrückzahlung gelegene Gewinnchance komme jährlich kaum einem halben Prozent aller im Umlauf befindlichen Aktien zu; dem stehe für den Aktionär aber der Umstand gegenüber, daß er mit seinen übrigen Aktien zur Prämie dieses halben Prozentes beisteuern müsse. Eine Befestigung dieser mit dem Wesen der Aktie unvereinbaren Prämie sei daher nur recht und billig. Es werde übrigens auch übersehen, daß die Rückzahlung des Aktiennominales bei der Staatseisenbahngesellschaft nur eine den Wert der Aktien in keiner Weise erschöpfende Abschlagszahlung darstelle, welche durch den Genußschein ergänzt werde. Ob diese Abschlagszahlung etwas größer oder kleiner bemessen werde, sei für den einzelnen Aktionär ziemlich belanglos; für die Gesamtheit der Aktionäre aber sei es wichtig, daß die Abschlagszahlung jederzeit gleichmäßig erfolge. Dies sei aber nur möglich, wenn sie in der Währung, in welcher die Bilanz aufgestellt werde, also in der Kronenwährung geleistet werde. Der Verlosungsparagraf sei nicht dazu bestimmt, dem Aktionär Rechte einzuräumen, vielmehr sei die Verlosung der Aktie nur zu dem Zwecke statuiert, um den Aktionär gegen eine vorzeitige und willkürliche Entziehung der Mitgliedschaftsrechte zu schützen. Was die formale Zulässigkeit der Abschaffung der Francs-

zahlung betrifft, so sei weder in den Statuten noch in den ursprünglichen Aktien eine Bestimmung enthalten, derzufolge die Kapitalsrückzahlung in Francs erfolgen müsse. Erst in der im Jahre 1863 erfolgten Reemission der Aktien sei seitens des Verwaltungsrates mit Uebereinstimmung der von der Generalversammlung des Jahres 1860 erteilten Ermächtigung, die äußere Form der Aktien der inzwischen in Österreich neu eingeführten österreichischen Währung anzupassen, die Bestimmung bezüglich der Francsrückzahlung in den Aktien aufgenommen worden. Es könne also nicht von einem unentziehbaren Sonderrechte des Aktionärs die Rede sein, da ein solches, wenn im vorliegenden Falle hiervon überhaupt gesprochen werden könnte, keinesfalls in der vorgeschriebenen Art und Weise begründet worden sei. Nach der in der aktienrechtlichen Literatur herrschenden Auffassung komme jedoch ein Sonderrecht des Aktionärs hier überhaupt nicht in Frage, denn es handle sich um kein wesentliches Recht des Aktionärs; die Verlosung der Aktien dürfe gegen den Willen der Aktionäre nicht eingeführt, wohl aber unterlassen werden. (So auch Lehmann, II, S. 139.) Was nun die heute allein der Beschlussfassung unterbreitete Aenderung des § 46 der Statute betreffe, gegen welche sich die Kritik des Vertreters des Aktionärvereines gerichtet habe, so sei darauf hinzuweisen, daß der Verlosungsplan und die Art und Weise der Aktienlösung von der Generalversammlung bereits wiederholt geändert worden sei und daß eine solche Aenderung zweifellos im autonomen Wirkungskreise der Generalversammlung liege. Gegenüber dem Vorwurf, daß die Verwaltung ohne Befragen der Generalversammlung im Dezember 1917 mit der Siftierung der Verlosung vorgegangen sei, wolle er darauf hin, daß es sich darum gehandelt habe, zu verhindern, daß der im Ausland befindliche Teil der zur Verlosung gelangenden Aktien zum Schaden aller übrigen Aktionäre eine unbedingte Goldverpflichtung gegen die Gesellschaft erwerbe. Der Verwaltungsrat habe geglaubt, von der Einberufung einer außerordentlichen Generalversammlung Abstand nehmen und auf eigene Verantwortung handeln zu können, da ja die Siftierung dem durch die Generalversammlung repräsentierten Willen der Gesamtheit der Aktionäre nicht präjudiziere. In der Bilanz sei für die Rückzahlung der Aktien Vorzüge getätigt worden, so daß, falls die verfügbare Siftierung heute nicht genehmigt werden sollte, die Aktienverlosung für das Jahr 1917 ohne weiteres nachgeholt werden könne. Durch die erfolgte Siftierung sei niemand geschädigt, da der inländische Aktionär Rückzahlung nur zur festgesetzten Relation von 100 Francs = 100 K. 50 S. erlangt hätte, der feindliche Aktionär aber nicht in der Lage gewesen wäre, die verlosene Aktie zur Einlösung zu präsentieren. Was die Anregung betreffe, kein Provisorium zu schaffen, sondern die geplante Umwandlung zum Gegenstande der definitiven Beschlussfassung schon in der heutigen Generalversammlung zu machen, so bemerke er, daß die Verwaltung einem stillschweigend zum Ausdruck gebrachten Wunsche der Regierung Rechnung tragen wollte und sich daher entschloß, auf eine definitive Regelung derzeit zu verzichten und sich darauf zu beschränken, lediglich eine Aenderung des Artikels 46 der Statuten nach der Richtung vorzuschlagen, daß von einer Verlosung der Aktien — vorläufig längstens bis zum Jahre 1920 — abgesehen werden könne. Redner glaubt, zusammenfassend sagen zu können, daß die vorliegenden Anträge im Interesse der Verwaltung eingehendst erwogen und geprüft worden seien und daß ihnen die Verwaltung mit gutem Gewissen beistimmen könne. (Lebhafter Beifall.)

Hierauf wurden die Anträge, betreffend die Verwendung des Reinertrages, angenommen und der Antrag des Revisionsausschusses auf Erteilung des Absolutums zum Beschluß erhoben. Ebenso wurde die vom Verwaltungsrate verfügte Siftierung der Aktienverlosung, die tilgungsplanmäßig am 7. Dezember 1917 durchzuführen gewesen wäre, genehmigt und der Verwaltungsrat ermächtigt, auch die Aktienverlosungen der folgenden Jahre bis zur endgültigen Regelung der Frage der Aktienumwandlung, beziehungsweise bis zur Wiederkehr geordneter Verhältnisse des Devisenmarktes, vorläufig jedoch längstens bis 31. Dezember 1920 entfallen zu lassen. Für das Erfordernis der Aktienlösung ist alljährlich nach den bisherigen Grundsätzen bilanzmäßig vorzusehen. Die entfallenden Verlosungen sind mit der nächsten tilgungsplanmäßig vorzunehmenden Verlosung zu verreinen. Die Generalversammlung stimmt auch dem hiermit in Zusammenhang stehenden Antrage auf Aenderung des § 46 der Statuten zu.

Nach Vornahme der Wahlen, wobei die Herren Dr. Maximilian Freiherr v. Marx zum Mitgliede des Wiener und Herr Franz Reisch zum Mitgliede des Budapester Verwaltungsrates wieder gewählt wurden, wurde die Generalversammlung nach zweistündiger Dauer geschlossen.

Staatseisenbahngesellschaft.

Im Hause der Industrie hat gestern unter dem Voritze des Präsidenten des Verwaltungsrates Geheimen Rates Doktor Karl Ritter v. Leth die 63. ordentliche Generalversammlung der Staatseisenbahngesellschaft stattgefunden. Es waren 66 Aktionäre anwesend, die 110.528 Aktien mit 981 Stimmen repräsentierten. Als landesfürstlicher Kommissär war Ministerialrat Heinrich Sirt erschienen, als Protokollführer fungierte Notar Dr. August v. Kolisko, zu Sekretären wurden die Aktionäre Dr. Heinrich Ritter v. Miller zu Nischholz und Dr. Siegmund Stranský bestellt. Nach Verlesung des Geschäftsberichtes und des Berichtes der Revisoren verliest Generalsekretär Max Reiblinger über Aufforderung des Vorsitzenden die seitens des Aktionärs Marburg schriftlich eingebrachten Anträge, deren Verhandlung jedoch mangels ihrer Vertretung in der Generalversammlung mit Zustimmung der Versammlung entfällt.

Sodann eröffnet der Vorsitzende die Debatte über die Anträge der Verwaltung. Aktionär Reichsratsabgeordneter Gausser erklärt, gegen die in der jüngsten Zeit viel erörterte Absicht der Regierung Stellung zu nehmen, einer in Böhmen neu zu errichtenden Fabrik unter Hintanhaltung der berechtigten Interessen der bestehenden Unternehmungen, welche unter schwierigen Verhältnissen den an sie gestellten Anforderungen gerecht geworden sind, den Hauptanteil des gesamten zukünftigen Bedarfes zuzuwenden. (Aktionär Julius Schwarz: Es ist sonderbar, daß ein Wiener Abgeordneter für Privilegien und nicht für den freien Handel eintritt.) Er richte daher an die Verwaltung die Anfrage, ob sie alles vorgekehrt habe, um dieser Beeinträchtigung und Gefährdung der eigenen Maschinenfabrik mit allem Nachdruck entgegenzutreten.

Aktionär Franzi regt an, die Dividende nicht in der Francs, sondern ausdrücklich in der Kronenwährung festzusetzen, um allfälligen späteren Reklamationen ausländischer Aktionäre hinsichtlich des Umrechnungskurses von vornherein zu begegnen.

Der Vorsitzende Dr. Ritter v. Leth dankt dem Abgeordneten Gausser zunächst für seine dem Unternehmen bekundete freund-

Unsere Wasserstraßenpolitik und die deutschen Nordseehäfen.

Von

Dr. Paul Grabein.

Geschäftsführer des Bremer Kanalvereins.

Die allgemeine Bedeutung der Wasserstraßen für die Kriegs- und Friedenswirtschaft darf heutzutage als hinreichend bekannt vorausgesetzt werden, namentlich die Erfahrungen dieser fast vier Kriegsjahre haben das Ihre dazu getan. So haben denn nicht nur die entscheidenden militärischen Stellen, sondern auch die sämtlichen Fraktionen der Volksvertretung einmütig die Notwendigkeit eines stärkeren Ausbaues unserer Wasserstraßen anerkannt, und es erübrigt sich, diese hier zu begründen. Die nachstehenden Ausführungen sehen sich eine andere Aufgabe. Sie wollen die Fragen unserer Wasserstraßenpolitik unter dem Gesichtspunkt betrachten, inwieweit davon die deutschen Nordseehäfen berührt werden. Unsere großen Nordseehäfen sind die Grundpfeiler unseres ausgehenden, der eine der Hauptquellen deutscher Kraft war und wieder sein muß, es sind die Lungen des Blutkreislaufes der deutschen Volkswirtschaft, ihre Wiedererstarlung, ihre vermehrte Leistungsfähigkeit ist also für uns ein Gebot der Selbsterhaltung.

Unsere Feinde haben den Vernichtungskampf gegen Deutschland auch auf wirtschaftlichem Gebiet und selbst für die Zeit nach beendeten Krieg ausgerufen. Sie haben sich dabei durch Abmachungen gebunden. Wenn wir zwar auch vertrauen, daß der endgültige Sieg unserer Waffen dieses Abkommen in seinem vollen Umfange zu scheitern machen wird, so werden wir doch zweifelsohne vielfach im Ausland mit mißgünstiger Gesinnung und ihrer Betätigung zu rechnen haben. Deutschland wird also auch nach Friedensschluß seine Energie hochspannen und alles daransetzen müssen, um seinen Welthandel wieder aufzubauen. Aber es heißt zugleich vorzubauen! Wir hoffen freilich, daß der Wahnsinn dieses Völkermordens so bald nicht wieder möglich sein wird. Doch kann man sich darauf verlassen? Die Erfahrung lehrt das Gegenteil. Wir müssen also immerhin mit der Möglichkeit einer Wiederholung rechnen. Wirtschaftlich gesprochen heißt das: Wir müssen Vorrats-Wirtschaft treiben, damit Deutschland zu jeder Zeit so große Mengen an Nahrungsmitteln und Rohstoffen im Lande hat, daß es, zum zweiten Male von der Außenwelt abgeschnitten, imstande ist, seine Sache siegreich zu entscheiden, ohne Not zu leiden. Hier liegen also die Richtlinien unserer künftigen Wirtschaftspolitik: sie muß unsere deutschen Seehäfen stärken und sie zu großen nationalen Rohstoffmärkten machen.

Diese Entwicklung ist ganz besonders geboten für den Fall einer abermaligen Unterbindung unseres gesamten überseeischen Verkehrs. Die Sache liegt klar. Das Wesen eines solchen Marktes bringt es mit sich, daß an ihm ständig große Vorräte solcher Waren aufgestapelt liegen, die Voraussetzung für die Ernährung eines Volkes und die Aufrechterhaltung seiner nationalen Wirtschaft sind. Welche Bedeutung das für das Durchhalten in einem Kriege haben kann, dafür hier ein paar Beispiele, die wir an uns selber erfahren haben!

Im August 1914 war der bremische Baumwollmarkt im Besitz von mehreren Hunderttausend Ballen Baumwolle, was uns in die Lage setzte, unsere Wollstoffindustrie auf lange hinaus mit Rohstoffen zu versehen. In Hamburg waren es namentlich große Vorräte an Kaffee, Kolonialwaren und Salpeter, die uns wirtschaften halfen. Ebenso wiesen die Rohabaksmärkte in den hanseatischen Häfen einen sehr umfangreichen Bestand auf, so daß auch hier eine Versorgung des Bedarfs gewährleistet war. Das gleiche gilt von Reis und Rotwein. Umgekehrt aber machte sich auch der Mangel eigener großer Marktvorräte unangenehm fühlbar, z. B. bei Wolle und Kupfer. Gerade mit dem letzteren mußten wir es erleben, daß erhebliche Mengen, die für deutsche Rechnung gekauft, aber von englischen Banken beschlagnahmt waren, mit Kriegsausbruch auf Grund der Ladefcheine von ihrem Einfuhrhafen Rotterdam nach England gebracht wurden. Hätte sich unsere Handelspolitik in ihren ausrichtsvollen Bemühungen, die Kupfereinfuhr über die deutschen Häfen zu lenken, rücksichtslos durchgesetzt, so wären uns diese Mengen erhalten geblieben. Ähnlich ist es uns mit Petroleum, Kautschuk und anderen für unsere Kriegsführung wichtigen Dingen gegangen, die — für deutsche Rechnung gekauft — leblich wegen der günstigeren Tarife bei der Binnenlandbeförderung in Antwerpen und Rotterdam lagerten und uns nun dort durch den Krieg verloren gingen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Wien, 27. Mai.

Unter Vorsitz des Präsidenten Geheimen Rates Franz Josef Grafen Hardegg wurde heute vormittag im kleinen Saale des Industriehauses die 99. Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn abgehalten, der 37 Aktionäre mit 841 Stimmen beizuhöhen. Als landesfürstlicher Kommissar fungierte Ministerialsekretär Dr. Maschek. Zu Beratern, beziehungsweise Statutoren wurden auf Antrag des Aktionärs Baner die Aktionäre Robert Blümel, Truchseß Oskar Edler v. Hoeßl und Karl Edhart bestellt. Vor Eingehen in die Tagesordnung hielt Präsident Geheimrat Graf Hardegg dem am 25. September v. J. verstorbenen Mitgliede des Verwaltungsrates Philipp Reichsgrafen Voos zu Walded und Monfort einen die Verdienste des Dahingegangenen in warmen Worten ehrenden Nachruf. Desgleichen gedachte er herzlich des Hinscheidens des langjährigen Mitgliedes des Revisionsausschusses Alexander Krenstein.

Auf Antrag des Aktionärs Oskar Edler v. Hoeßl wird von der Berlesung des Jahresberichtes Umgang genommen.

Aktionär Julius Schwarz: Wenn für das vergangene Jahr nur die statutarisch vorgeschriebenen Abschreibungen vorgenommen worden wären und nicht, wie eingestellt, der Betrag von 4.024.667 K., dann wäre es leicht möglich, die gleiche Dividende wie im Vorjahre zur Auszahlung zu bringen. In Berücksichtigung des tatsächlich eingetretenen Wertzuwachses der gesellschaftlichen Gruben, der zur Durchführung gelangten Investitionen, der außerordentlichen Leistungsfähigkeit der Kohlerei und der eingetretenen Preissteigerung der Kohlen entspreche der Rechnungsabluß den berechtigten Erwartungen und den gegebenen wirtschaftlichen Verhältnissen durchaus nicht, dies um so mehr, als die nachbarlichen Werke, wie zum Beispiel die Berg- und Hüttenwerke, sehr befriedigend abschneiden konnten. Allerdings hatten die meisten anderen Kohलगesellschaften nicht durch verlustreiche Verträge zu leiden, wie dies bei der Nordbahn der Fall war. Er ersucht um eine Erklärung darüber, ob vom heurigen Jahre an die Kohlenpreise, wie sie wirklich sind und sein werden, der Gesellschaft auch tatsächlich zukommen werden und wünscht Aufklärungen über die Vorbereitungen der Friedenswirtschaft bei der Nordbahn nach Wiederkehr normaler Verhältnisse.

Aktionär Bloch: Die Nordbahn ist bei ihren langjährigen Schüssen zu fixen Preisen immer schlecht gefahren. Schlüsse sollen getätigt werden, aber stets unter den notwendigen Vorbehalten, damit bei Preisänderungen das Interesse der Gesellschaft gewahrt werden könne. (Lebhafte Zustimmung.) Das Prinzip der Regierung, für das ganze Ostrauer Revier einheitliche Preise festzusetzen, ohne Rücksichtnahme auf die etwa höheren Gesteinskosten einzelner Gewerkschaften, sei nicht richtig. Er fragt, ob die geringere Flözmächtigkeit bei allen Schächten der Nordbahn oder nur bei einzelnen vorhanden ist, und gibt der Meinung Ausdruck, daß die gegenwärtigen staatlichen Verordnungen, welche das Verfügungsrecht der Gewerkschaften gänzlich unterbinden, dahin gemildert werden sollten, daß diese von der eigenen Förderung prozentual alte treue Verbindungen zu beliefern in der Lage sind; denn jede Bewegungsfreiheit erhöht die Arbeitsfreudigkeit und zeitigt bessere Resultate für die Allgemeinheit.

Aktionär Beer bespricht die mit der Staatsverwaltung abgeschlossenen Lieferungsverträge der Nordbahn und deren Folgen auf die Bemessung der Dividende. Er glaubt, daß auch bei der freiverfügbaren Kohle, Koks und den Nebenprodukten wenig verdient wurde und stellt es der Erwägung anheim, ob es nicht von Vorteil wäre, das Montanunternehmen über Bord zu werfen. Eine Besserung der Verhältnisse sei nur zu erwarten, wenn eine rationelle Reform in der kommerziellen Gebarung durchgeführt werde, und er gibt der Ueberzeugung Ausdruck, daß der Präsident alles tun werde, um eine Sanierung herbeizuführen.

Präsident Geheimrat Graf Hardegg dankt für die Worte der Anerkennung und bittet, überzeugt zu sein, daß er stets mit bestem Wissen und Gewissen für die Nordbahn einstehe werde. Er habe im vergangenen Jahre bewiesen, daß er wader mitkämpfe. (Lebhafte Beifall.)

Generaldirektor Hugo Herrmann: Die Interpellation des Aktionärs Schwarz leitet mit einem Vergleich des Kurses unserer Aktie vom Jahre 1895 per 7480 K. gegenüber heute per 5380 K. ein, welcher Vergleich wohl ein trasses Bild gibt, aber mit Rücksicht auf den großen Zeitraum, in welchem häufige, von der allgemeinen Börsenlage abhängige Kursvariationen stattfanden, nicht ins Treffen geführt werden kann. In dem Jahrzehnt vor der im Jahre 1906 erfolgten Verstaatlichung der Eisenbahnlinien, der Hauptbahn und der Voralbahnen der Nordbahn wurden allenthalben in Aktionärenkreisen Kalkulationen angestellt, die den künftigen Wert und das Erträgnis der Nordbahn in sehr optimistischem Sinne beurteilten und dadurch die Kurslage beeinflussten. Vom Zeitpunkt der Verstaatlichung an hatte der Aktionär mit einem unveränderlichen Ertrage aus der Einlösungsrente und einem schwankenden Ertrage, welcher der Gesellschaft nach der Einlösung verblieb, zu rechnen. Die Notenrente, welche aus dem Bahnneke auf je eine Aktie entfällt, wurde im Zeitpunkt der Verstaatlichung mit 220 K. beziffert; der Durchschnittsertrag der Kohlenwerke und der Montanbahn und des sonstigen freien Besitzes der Gesellschaft wurde mit 50 K. per Aktie geschätzt, so daß insgesamt mit einer Dividende von zirka 270 K. gerechnet wurde. Dieser Schätzung entsprach auch die im Zeitpunkt der Verstaatlichung gezahlte Dividende, welche durchschnittlich 272 K. 50 S. betrug. Nun ist zu bemerken, daß die geschätzte Dividende von 270 K. auch eine Amortisationsquote für das auf den Aktien ruhende Agio enthielt, die nach dem ursprünglichen Tilgungsplane im Zeitraume 1930 bis 1940 nur mit 2100 K. hätte zurückgezahlt werden sollen. Ueber Wunsch der Aktionäre und namentlich der kleinen Aktionäre hat nun unsere Gesellschaft die Amortisation des Agios durch vorzeitige Tilgung der Aktien und deren Einlösung mit 4500 K. ab 1909 in die Hand genommen und den Aktionären

dadurch die alljährliche Rücklage des Agios erspart. Dies konnte aber nur auf Kosten der Dividende geschehen, die dadurch eine Kürzung von zirka 35 K. per Aktie erlitt. Dieser Umstand mußte selbstredend auch die Kurshöhe beeinflussen. Die Nordbahnaktie ist übrigens zu vielfach ein Rentenpapier und der Zinsfuß der Staatsrente wirkt ebenfalls sehr bedächtig auf den Rentenwert der Nordbahnaktie. Der industrielle Wert der Nordbahnaktie findet seinen Ausdruck in dem Kurse der Genusaktie. Dieser Kurs war vor dem Kriege zirka 1000 bis 1200 K., während er jetzt zirka 1700 K. ist, nachdem er vorübergehend sogar eine Kurshöhe von 2100 K. erreicht hatte. Aus der Kurshöhe einer Aktie jedoch, namentlich in den gegenwärtigen Zeiten, auf den Wert eines Unternehmens zu schließen, halte ich für unzulässig. Was die industriellen Unternehmungen Oesterreichs in der Zukunft für Werte haben werden, läßt sich heute noch nicht beurteilen. Was wir jedoch heute mit Bestimmtheit behaupten und nachweisen können, ist, daß wir nur durch die rechtzeitige Durchführung unserer Investitionen in die Lage gekommen sind, den Anforderungen, die der Krieg an uns gestellt hat, zu entsprechen, daß zurzeit die Kohlenersparnis im Selbstverbrauch infolge unserer Investitionen und die Verzinsungs- und Amortisationsquote des Investitionskapitals deckt und daß wir, falls wir die Investitionen nicht durchgeführt hätten, mit solchen Verlustziffern rechnen müßten, daß die Zahlung einer Superdividende ausgeschlossen erschiene. Wenn der Herr Aktionär die Höhe unserer Abschreibungen bemängelt, so kann ich nur darauf erwidern, daß es wünschenswert und vertretbar gewesen wäre, höhere Abschreibungen durchzuführen, schon mit Rücksicht auf die außerordentliche Inanspruchnahme aller Betriebseinrichtungen und Maschinen und mit Rücksicht auf die mindere Qualität der Betriebsmaterialien. Wir haben in der vorjährigen Bilanz unter anderem auch aus diesen Gründen außerordentliche Abschreibungen von 1.560.000 K. durchgeführt, haben uns aber für das Berichtsjahr gerade mit Rücksicht auf die kleineren Aktionäre veranlaßt gesehen, von einer solchen Extraabschreibung Abstand zu nehmen. Wenn der Herr Aktionär auf nachbarliche Werke hinweist, welche befriedigende Resultate ergeben haben, so muß ich bemerken, daß diese Werke zum Vergleich nicht geeignet sind. Zum Teil besitzen diese Werke eine große Eisenindustrie, so daß schon aus diesem Grunde ein Vergleich nicht möglich ist. Viel wichtiger ist aber, daß gerade die flächigen Werke wegen ihrer großer Flözmächtigkeiten nicht in dem Ausmaße durch die Erhöhung der Gesteinskosten betroffen werden als die Mehrzahl unserer Schachtanlagen, deren Flözmächtigkeiten weit unter dem Durchschnitt der Flöze des Ostrevieres liegen und sogar auch noch unter dem Durchschnitt der Flöze des Gesamtrevieres. Während die Gruben mit mächtigen Flözen ihre Auffahrungen im wesentlichen in der Kohle treiben können, so daß bei ihnen der größte Teil der Arbeiten produktiv ist, tritt bei den Gruben mit geringeren Flözmächtigkeiten das umgekehrte Verhältnis ein. Da die Höhe der Grubenbaue nicht unter ein gewisses Maß sinken darf, sind diese Gruben gezwungen, einen großen Teil der Auffahrungen im festen Nebengestein auszuführen, also zu demselben Zweck eine kostspielige und unproduktive Arbeit zu leisten. Wie wir schon in unserem Bericht ausführten, wurden dagegen die Kohlenpreise nur entsprechend der durchschnittlichen Steigerung der Selbstkosten des Gesamtrevieres erhöht, wodurch natürlich die Gruben, deren Flözmächtigkeiten unter dem Durchschnitt des Revieres liegen, benachteiligt wurden. Was unseren langjährigen Schluß mit der Staatsbahn betrifft, so sind wir nach langwierigen Verhandlungen zu einem Ausgleich gekommen, wonach nunmehr für die restliche Schlufdauer an Stelle des fixen Preises ein variabler Preis eingeführt wurde. Wenn das nicht gelungen wäre, so hätte man bei unverändertem Weiterbestehen des Schlusses mit erheblichen Verlusten rechnen müssen. Wenn der Herr Aktionär etwas über die Vorbereitungen der Friedenswirtschaft zu hören wünscht, so kann man nur darauf erwidern, daß voraussichtlich die Nachfrage nach Kohle und Koks noch so lange sein wird, als wir Gebiete versorgen müssen, die wir früher nicht versorgt haben. Die Abriküste und der Balkan, welche früher hauptsächlich Abnehmer englischer Kohle waren, werden wohl zum großen Teil von uns beliefert werden müssen. Ich fürchte jedoch, daß wir noch längere Zeit uns werden die Bevormundung der staatlichen Behörden gefallen lassen müssen, so daß wir auch in dieser Zeit den Verhältnissen ebenso machtlos wie heute gegenüberstehen werden. Die Schlufanregung des Aktionärs fasse ich so auf, daß er eine allgemeine Trennung der Genusaktie von der Hauptaktie wünscht. Diese Frage war bereits mehrfach Gegenstand des eingehenden Studiums in unserer Verwaltung. Es entstehen jedoch dabei große Schwierigkeiten, immerhin können wir aber wohl die

Erklärung abgeben, daß nach Eintritt normaler Verhältnisse wir die Angelegenheit wieder in Erwägung ziehen werden.

Die Anregung des Herrn Aktionärs jedoch, keine langjährigen Schlüsse zu tätigen, ist selbstverständlich schwer auszuführen, weil wir jetzt vorwiegend keine Schlüsse tätigen können und wir werden wohl auch für längere Zeit nicht dazukommen.

Die Anfrage des Herrn Aktionärs Bloch bezüglich der Flözmächtigkeit möchte ich dahin beantworten, daß die Mehrzahl unserer Schächte unter dem Durchschnitt liegt.

In Beantwortung der Anfrage des Herrn Aktionärs Beer darf ich wohl etwas näher auf die Erträgnisse eingehen. Im Jahre 1910 haben unser Bergbaueanlagen 1 1/2 Millionen Kronen gebracht, im Jahre 1912, wo die Investitionen noch nicht im vollen Ausmaße, sondern erst zur Hälfte durchgeführt waren, betrug das Erträgnis bereits 4.695.000 K., im Jahre 1915 7.660.000 K. und im Jahre 1916 7.664.000 K., also eine Steigerung von rund 400 Prozent, die durch unsere Tätigkeit und durch unsere Investitionen hervorgerufen wurde. Wenn der Krieg nicht ausgebrochen wäre, hätte man auf noch größere Steigerungen rechnen können. Das letzte Jahr hat uns zurückgeworfen, und zwar aus den Gründen, die in der Bilanz ausführlich angegeben sind. Wenn der Aktionär Beer eine Reorganisation der kommerziellen Tätigkeit anregt und sich davon die Wirkung verspricht, daß wir mit billigen Mitteln die Kohle werden verkaufen können, so kann ich dem nicht zustimmen; denn unsere ganze Produktion wird zum größten Teile von uns selbst verbraucht und nur zirka 1.361.000 Meterzentner könnten durch eine kommerzielle Abteilung in die letzte Hand veräußert werden. Das ist aber ein Quantum von 9 Prozent unserer gesamten Förderung. Bei einem so kleinen Quantum lohnt es sich jedoch nicht, eine eigene kommerzielle Organisation zu schaffen, weil dies teurer wäre, als der Nutzen beträgt, den man beim Verlaufe dieser kleinen Menge den Händlern überläßt. (Lebhafte Beifall.)

Sodann wird der Bericht des Verwaltungsrates einstimmig genehmigt. Der namens des Revisionsausschusses von Herrn Julius Rosenberg gestellte Antrag auf Genehmigung des Rechnungsabchlusses und Erteilung des Absolutums wird ebenfalls einstimmig angenommen. Ebenso gelangen die Anträge des Verwaltungsrates über die Verwendung des Reingewinnes zur einstimmigen Annahme.

Bei den sodann vorgenommenen Wahlen wurden die Herren Geheimrat Adam Ritter v. Zenderjewicz, Emanuel Treiber v. Spens-Booden, Ingenieur Richard Pollak und Dr. August Ritter v. Weber in den Verwaltungsrat, die Herren Ludwig Bauer, Robert Blümel und Julius Rosenberg in den Revisionsausschuß wiedergewählt.

Eisenbahndiebstähle.

Von Bruno Weismayer,
Mitglied des Landes-Kommunikationsrates.
Budapest, 12. Juni.

In der Epoche der Herrschaft des römischen Rechts gehörte es zum allgemeinen Bewußtsein, daß den Befrachter nur eine kleinwinzige Distanz vom Diebe scheide. In diesem Rechtssystem bildete sich die Norm heraus, daß während im allgemeinen jeder Unternehmer nur für sein nachgewiesenes Verschulden schadenersatzpflichtig war, der Befrachter auch für die an dem ihm anvertrauten Gute entstandenen Schäden haften mußte, falls er nicht zu beweisen vermochte, daß er an der Verursachung des Schadens unschuldig sei.

Eine gewaltige Aenderung der Auffassung, die sich über die Unzuverlässigkeit der Befrachter herauskristallisiert hat, führte jene Epoche herbei, in der der überwiegende Teil der Obliegenheiten der Befrachter durch die Eisenbahnen verrichtet wurde. Die rasche Abwicklung des Transportes, die Absperzung der Eisenbahnstrecke von der Außenwelt, das disziplinierte, geschulte Personal, — sie alle boten viele Jahrzehnte hindurch nahezu vollkommene Sicherheit mit Bezug auf die Entwendung der beförderten Güter. Wenn diese Sicherheit in Osteuropa auch nicht so tabellos war wie im Westen, haben doch die sporadisch vorkommenden Diebstahlsfälle die Interessen des wirtschaftlichen Lebens nicht zu gefährden vermocht.

Der Weltkrieg jedoch hat, wie in so mancher anderen Hinsicht, uns auch in bezug auf die Sicherheit der beförderten Güter in eine an die Verhältnisse des Altertums erinnernde Lage zurückversetzt. Die mit der Eisenbahn beförderten Güter treffen kaum ohne von Diebstählen herrührende Abgänge an ihrem Bestimmungsorte ein. Was speziell Lebensmittel und andere Artikel ersten Ranges für den Lebensbedarf betrifft, ist bei diesen Sendungen die Verabreichung zur Regel und das Eintreffen ohne Fehl zur Ausnahme geworden. Jetzt werden nicht nur die als Güter und Frachtgut beförderten Sendungen ausgeplündert, sondern es werden auch Gepäckstücke erbrochen und es gehen ganze Etüde in Masse in Verlust.

Die Eisenbahnen stehen der katastrophalen Lage ohnmächtig gegenüber. Die Abwehr befindet sich noch im Stadium der Versuche. Es werden laut eines dieser Tage veröffentlichten Communiqués der Staatsbahndirektion die Organisation von Gendarmerie- und Militärpositionen in den Stationen, die Ausschreibung von Prämien für die Entdeckung der Diebe und andere einigen Erfolg versprechende Maßnahmen geplant. Alle diese in Aussicht genommenen Schutzmaßnahmen können das so sehr erwünschte Resultat kaum herbeiführen, ehe nicht die Naturalversorgung des Eisenbahnpersonals organisiert ist und sodann gegen die Verüber der Eisenbahndiebstähle das Statorialverfahren unter Verhängung der härtesten Strafen Anwendung findet. Wenn nicht nur Wagenschieber, Magazins- und Zugbegleitungspersonal sich zu einer systematischen Blünderergemeinschaft vereinigen, sondern es auch vorgekommen ist, daß Beamte, ja sogar Stationsleiter der Gesellschaft des niederen Personals als Anstifter und Schler beigetreten sind, können die außerordentlichen Verhältnisse nur durch Maßregeln von außerordentlicher Strenge saniert werden.

Auf den gänzlichen Ruin der Sicherheit des Eisenbahntransportes weist auch die Tatsache hin, daß die Reklamationsabteilung F IV der Direktion der königlich ungarischen Staatsbahnen, mit einer Masse von Eingaben überhäuft, gegen einen Rückstand von mehr als 20.000 Aktenstücken zu kämpfen hat, obgleich fast das gesamte Amtspersonal vom frühen Morgen bis in die späte Nacht hinein unter Ausbietung aller Kräfte arbeitet. Diese Arbeitslast ist fast gänzlich auf die Diebstähle zurückzuführen, da Schadenersatzansprüche wegen verspäteter Lieferfrist, die seinerzeit das Hauptkontingent zu den Agenden der Abteilung beistellten, infolge der außerordentlichen Zuschlagslieferfristen sozusagen vollkommen aufgehört haben.

Das Wirtschaftsleben des Landes leidet empfindlich unter den an dieser Stelle bloß in kurzen Umrissen geschilderten Verhältnissen. Ein beträchtlicher Teil der gestohlenen Güter gelangt durch Fehler in die Hände von Preisvertretern, ein anderer Teil wird von den Dieben aus Furcht vor Entdeckung verborgen, aus dem Verkehr gezogen oder aber als leicht erworbenes Gut im Wege eines die engeren Bedürfnisse weit überschreitenden Konsums vergeudet.

Von nicht geringerer Bedeutung als die Beeinträchtigung des allgemeinen Interesses ist jener Verlust, der den Produzenten, Kaufmann, Konsumenten infolge der Diebstähle in der eigenen Person trifft. Das Verlorengelassen des Gutes bedeutet unter den jetzigen wirtschaftlichen Verhältnissen einen durch Geld nicht ersetzbaren Verlust. Die von seitens der Eisenbahnen bezahlte Entschädigung würde selbst, falls sie dem wirklichen Verkehrswerte der Güter entspräche, deren Ersatz nicht ermöglichen, indem der Landwirt nicht so viel produziert, der Gewerbetreibende und Fabrikant nicht so viel herstellt, um das verlorene Gut zur rechten Zeit, in entsprechender Qualität und zum gleichen Preise neuerdings zu liefern. Die gegenwärtig gültige Frachtnorm, welche die Eisenbahn zum Ersatz desjenigen Wertes verpflichtet, den das Gut am Ort und zur Zeit seiner Aufgabe beissen hat, konnte in einem Zeitpunkt entsprechen, in dem die Produkte der Landwirtschaft und Industrie in fast unbeschränkten Mengen und kurzen Zeiträumen zu kaum variierenden Preisen dem Verbrauch zur Verfügung standen. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen, in der Epoche der schwindelerregenden Preiserhöhungen ist jedoch die Bezahlung nur des Wertes, den das Gut zur Zeit der Aufgabe beissen hat, mit einer sicheren Schädigung des verachtenden Publikums verbunden.

Wohl verpflichtet das Eisenbahnbetriebsreglement die Eisenbahn zu vollständigem Ersatz (tatsächlicher Schaden und entgangener Nutzen), falls der Schaden durch vorsätzliches oder grobfahrlässiges Vorgehen ihrer Organe verursacht wurde. Die Eisenbahnen leisten jedoch selbst in zweifellosen Diebstahlsfällen nicht auf dieser Grundlage Schadenersatz, indem sie den Standpunkt einnehmen, daß der Diebstahl nicht durch Organe der Eisenbahn verübt worden sei. Diese Ansicht kann nicht als richtig betrachtet werden. Darüber ließe sich möglicherweise noch debattieren, daß der Eisenbahn nur in dem Falle eine Unredlichkeit zur Last fällt, wenn der Diebstahl erwiesenermaßen durch ein Eisenbahnorgan begangen wurde, allein auch das ist bloß eine theoretische Stellungnahme, da jeder Kundige sehr gut weiß, daß die Diebstähle — fast ausnahmslos — durch Bahnorgane oder unter ihrer Mitwirkung verübt werden. Den Eisenbahnorganen fällt jedoch unbedingt „grobe Fahrlässigkeit“ zur Last, falls sie unter Verletzung ihrer Wartungs-, Aufsichtungs- und Bewachungspflicht außerhalb des Eisenbahnbetriebes stehenden Personen das Verüben der Diebstähle ermöglichen, beziehungsweise es nicht verhindern. Grobe Fahrlässigkeit fällt jedoch nicht nur dem Eisenbahnpersonal, sondern auch der Eisenbahnleitung selbst zur Last, weil sie es unterlassen hat, die zum Schutze, zur Versicherung der Substanz der beförderten Güter erforderlichen Maßnahmen zu treffen.

Ein weiterer empfindlicher Schaden trifft das verachtende Publikum auch dadurch, daß die Eisenbahnen selbst die auf den Wert zur Ausgabezeit beschränkte Entschädigung nicht sofort bezahlen, sondern vom Eintritte des Schadens gerechnet meistens sechs, acht Monate verstreichen, bis der Aufgeber oder Empfänger — selbstredend ohne Zinsenvergütung — von Fall zu Fall in den Besitz der unvollständigen Entschädigung gelangt. Wie gesagt, geschieht auch das nur fallweise, indem sich beim größten Teile der Diebstähle die Reklamationsstellen mit den hinsichtlich des Wertes des Gutes produzierten Beweisen nicht zufriedengeben, sondern die Partei zum Prozessieren zwingen. Dieses Prozessieren ist ein weiteres trauriges Kapitel in der Geschichte der Eisenbahndiebstähle. In Budapest allein sind bei den Gerichten erster Instanz zehn Richter (vier Bezirksrichter und zwei Gerichtshofsenate) ausschließlich mit Eisenbahnprozessen beschäftigt, und in 90 Prozent aller Fälle bildet der Nachweis des Wertes der gestohlenen Güter das Substrat der Prozesse. Glänzender als durch diese Tatsache läßt sich die Unhaltbarkeit der gegenwärtigen Verhältnisse nicht beweisen. Dieser Situation muß abgeholfen werden, weil ihre fernere Aufrechterhaltung nicht nur aus dem Gesichtspunkte der Volks- und Privatwirtschaft unerträglich, sondern gleichzeitig auch ein schmachvolles Symptom des Verfalles unserer öffentlichen Zustände ist.

Wenn sich das Ergebnis der Präventivmaßnahmen schon nach geraumer Zeit fühlbar macht und wenn auch der dem Wirtschaftsleben des Landes zugefügte Schaden sich einseitig nicht bekeimen läßt, müßte das Handelsministerium mindestens dafür Sorge tragen, daß dem durch die Diebstähle betroffenen Publikum der wirkliche Schaden ersetzt werde; die Eisenbahnen mögen nicht die beschränkte, sondern die vollständige Entschädigung bezahlen, und zwar rasch und unter Ausschaltung von Prozessen. Falls jedoch den Eisenbahnen selbst die heutigen erhöhten und auch jetzt noch eine steigende Tendenz besorgenden Tarife keine Deckung für den Ersatz der wirklichen Schäden bieten, mögen sie durch Herabsetzung der enormen Gebühren für die Deklaration des Interesses an der Lieferung die Möglichkeit dafür schaffen, daß das Publikum seine berechtigten wirtschaftlichen Interessen schützen könne. Es ist jedoch allbekannt, daß die Eisenbahnen mit der Interessedeclaration trotz der hohen Zuschläge nicht sympathisieren, weil sie nicht bloß zur Erhöhung des für das fehlende Gut zu leistenden Schadenersatzes dient, sondern auch die im Falle einer Transportversicherung zu bezahlende Entschädigung steigert. Die wichtige und zum Schutze der Interessen des verachtenden Publikums dienende Institution des Interesses an der Lieferung stagniert und ist infolge der horrenden Gebühren praktisch als nicht existierend zu betrachten.

Die bei einem Teile der ungarischen Eisenbahnen eingeführte Institution der Warenversicherung wäre beizubehalten, die Mängel des Frachtnormsystems zu ersetzen. Die Versicherungsprämie beträgt ohne Rücksicht auf die Entfernung eins pro Mille vom deklarierten Wert, sie ist demzufolge fulant bemessen. Die Institution der Versicherung besitzt jedoch den Fehler, daß die Prämie immer nach dem vollen Wert des Gutes zu bezahlen ist und daß derjenige, der sein den Wert des Gutes bei der Aufgabe überschreitendes Interesse versichern will, die Prämie nach jenem Gesamtbetrage zu entrichten hat, der sich aus dem Wert des Gutes und dem zu versichernden Interesse ergibt. Das ist offenbar eine doppelte Versicherung, da ja für die Substanz des Gutes auch die Eisenbahn haftungspflichtig ist. Im Rahmen der Versicherungsinstitution müßte den Eisenbahnen die Möglichkeit geboten werden, gegen eine Prämie von 2, eventuell 3 pro Mille den vom Aufgeber zu versichern gewünschten Interessenschaden gesondert asskurieren zu können. Diese Institution wäre geeignet, den durch die Eisenbahndiebstähle verursachten unerträglichen Zustand zu sanieren, beziehungsweise die riesige materielle Schädigung der Befrachter einigermaßen weitzumachen.

Anruhestiftung unter den ungarischen Eisenbahnern.

Todesopfer und Verwundete. — Ministerpräsident Dr. Weterle gegen die Versführer der Arbeiterschaft.

Budapest, 20. Juni.

Das Abgeordnetenhaus setzte heute die Debatte über das Budgetprovisorium fort. Abg. Urmanczy (parteilos) brachte seine stark entwerteten Erzählungen über die Verfolgung von Ungarn in der Armee vor: Im 52. Inf.-Reg. erhalte kein ungarischer Universitäts Hörer einen Studienurlaub Das ist ja ein rein ungarisches Regiment! Ein Oberst (namens Schlus) läßt die ungarischen Aspiranten nicht zu Fähnrichen ernennen. (Honoedminister Baron Szurmay: Und das glauben Sie!) Redner forderte schließlich die Regierung auf, einen Gelehenwurf, betreffend die Errichtung der ungarischen Armee einzubringen.

Abg. Fenyves (parteilos) kritisiert die Tätigkeit der Banken. Er wird wegen der Bemerkung, daß die Großbanken das Publikum ausrauben, zur Ordnung gerufen. Er erörtert dann eingehend Approvisionierungsfragen. Baron Baas (Regierungspartei) wünscht den Ausbau der Wasserkräfte, insbesondere legt er größtes Gewicht auf die Regulierung der Donau, in deren Besitz wir unseren selbständigen Handel entwickeln können. Abg. Plattig tritt für die wirtschaftliche Selbständigkeit und für die selbständige ungarische Armee und die Vermehrung der Staatsmonopols behufs Deckung der Zinsen der Kriegauleihen an.

Abg. Graf Michael Karolyni bringt die Lohnbewegung unter den Staatsbahnarbeitern zur Sprache, welche heute zu Unruhen geführt hat, bei denen „infolge“ Einschreitens von Militär vier Personen getötet, fünf schwer und zwölf leicht verletzt wurden. Er bezeichnet die Forderungen der Arbeiter, die schlechter gestellt seien als in privaten Betrieben, als berechtigt und erklärt, die rücksichtliche Lösung der Wahlreformfrage habe wesentlich zur Erregung der Stimmung beigetragen.

Der Ministerpräsident über die Unruhen.

Ministerpräsident Dr. Weterle gibt dem tiefsten Bedauern über das traurige Ereignis Ausdruck, daß die Polizei genötigt war, im Interesse der Wiederherstellung der öffentlichen Ordnung von der Waffe Gebrauch zu machen, und schildert dann die Vorgänge auf Grund der von der Polizei und der Staatsanwaltschaft geführten Untersuchung. In der Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen, deren Arbeiter seit dem Juni 1916 in ein Landsturmabteilung eingereiht sind, waren Streikbewegungen an der Tagesordnung. Zuletzt haben am 17. d. in der Gußwerkstätte 119 Hilfsarbeiter die Arbeit eingestellt und an Stelle des Akkordlohnes von 90 Hellern einen solchen von 160 Hellern gefordert. Am 18. d. erschien Oberst Danning in der Fabrik und empfing eine Abordnung der streikenden Arbeiter, denen er mitteilte, daß er sich in die Lohnfrage nicht einmische, denn diese gehöre vor das kompetente Forum. Er fordere aber von ihnen als von in das Landsturmabteilung eingereihten Arbeitern, daß sie sofort die Arbeit wieder aufnehmen. Diese Äußerung wiederholte er auch gegenüber sämtlichen vor dem Bureau versammelten streikenden Arbeitern.

Die streikenden Hilfsarbeiter der Gußwerkstätte nahmen am 19. d. um 8 Uhr morgens die Arbeit wieder auf, stellten sie aber schon um 1/2 10 Uhr wieder ein. Damit das geschmolzene Eisen nicht verloren gehe, beorderte die elektrische Zentrale zwei Facharbeiter in die Gußwerkstätte, um den Eisenguß mit denjenigen Arbeitern vorzunehmen, welche die Arbeit fortsetzen wollten. Einer dieser Facharbeiter wurde von einem anderen Arbeiter namens Zawadil bedroht, weshalb dieser dem Militärkommandanten angezeigt wurde. Dieser beschied dem Zawadil für heute um 9 Uhr früh zur Vernehmung zu sich. Mit Zawadil kamen aber etwa 400 Arbeiter der Gußwerkstätte vor das Gebäude der Militärverwaltung, um durch dieses massenhafte Erscheinen auf den Gendarmenmajor Josef Jsojonka dahin einzuwirken, daß er dem Arbeiter Zawadil gegenüber keine ernststen Maßregeln ergreife. Der Major forderte die Versammelten auf, sich zu entfernen und da dies nicht von Erfolg war, ließ er sie durch Gendarmen auseinanderreiben. (Zustimmung rechts und links.)

Nach einer Viertelstunde verließen die Arbeiter auch die übrigen Werkstätten und etwa 1000 Arbeiter begaben sich vor die Kanzlei der Militärleitung und protestierten dagegen, daß man ihre Arbeitsgenossen mit dem Büchsenkolben von der Kanzlei vertrieben habe. Hierauf begab sich zunächst ein Fabriksbeamter unter die Arbeiter, der bemüht war, sie zum stillen Weggehen zu bewegen. Dann begab sich Major Jsojonka selbst in die Mitte der Arbeiter und machte sie darauf aufmerksam, daß ihre feindliche Haltung und ihr Ungehorsam von schweren Folgen begleitet sein könne, denn wenn sie seinem militärischen Befehl nicht Folge leisteten, wäre er genötigt, ihnen gegenüber in der energische-

sten Weise aufzutreten. Dies machte, wie es schien, auf die Arbeiter Eindruck, denn einige schiedten sich an, sich zu entfernen. Einer der Arbeiter schrie aber laut: „Trotzdem gehen wir nicht auseinander!“ Dieser Zwischenruf änderte die Stimmung der Arbeiter und sie bewegten sich auch nicht mehr von der Stelle. Die Gendarmerie war bemüht, ohne Waffengebrauch die Arbeiter zu zerstreuen. Darauf antworteten diese mit dem Werfen von Eisenstücken. Die Eisenwürfe haben einige Gendarmen verwundet. Selbst Major Jsojonka erhielt am Kopf und an der Hand blutige Wunden. Nach Aussage der Fabriksbeamten sind auch von den Werkstätten aus zwei Schüsse abgegeben worden. Unter der Wirkung dieser Ereignisse ordnete Major Jsojonka den Gebrauch der Waffe an. Eine Salve wurde aber nicht kommandiert. Die Gendarmen schossen nur auf diejenigen, die sie angriffen und die mit Eisenstücken warfen. Infolge des Waffengebrauches sind an Ort und Stelle drei Arbeiter gestorben; ein vierter starb während des Transportes in das Spital. Außerdem wurden 19 Arbeiter verwundet.

Nach diesen Vorfällen zogen die Arbeiter aus der Fabrik weg und wollten vor das Parlament gelangen. Die Arbeiter der benachbarten Ganzschen Fabrik verließen, als sie die Schüsse vernahmen, die Fabrik und als sie von den Geschehnissen Kenntnis erhielten, drang ein kleiner Bruchteil derselben durch eines der Tore der Maschinenfabrik der Staatsbahnen ein und verübte in den zunächst gelegenen Ranzleien große Zerstörungen. Die eingreifende Gendarmerie und Polizei vertrieb die daran teilnehmenden Arbeiter aus dem Gebiete der Fabrik. Die eigenen Fabriksarbeiter der Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen haben keinerlei Sabotage verübt. Die Leitung des Verbandes der ungarländischen Eisen- und Metallarbeiter erklärte uns, daß sie in diesem Falle die übrigen Fabriken in keine solidarische Aktion einbeziehen wolle. Um 1/2 12 Uhr aber schienen die Führer zu einem anderen Entschlusse gelangt zu sein, weil wir aus mehreren Fabriken die Meldung erhielten, daß die Arbeiter ruhig die Arbeit einstellten, die Fabriken verließen und den militärischen Leitern erklärten, daß sie auch nachmittags nicht zur Arbeit kommen würden. Im Laufe des Nachmittags sind immer mehr Fabriken die Arbeiter in den Ausstand getreten, weil sie hierzu von den Fachorganisationen Instruktionen erhielten. Aus dem bisherigen muß gefolgert werden, daß morgen früh in sämtlichen bedeutenden Budapester Betrieben infolge der Instruktionen der Fachorganisationen die Arbeit eingestellt sein wird.

Die Untersuchung über diese Vorfälle würde mit der größten Genauigkeit geführt werden. Wenn die Arbeiter die Arbeit wieder aufnehmen werden, können sie überzeugt sein, daß alle ihre Wünsche erfüllt werden, wie es schon der Handelsminister der Deputation der Arbeiter gegenüber zugesagt habe. Auch die Frage der Bezahlung werde geregelt werden. Er, der Ministerpräsident sei seit einem Menschenalter im Interesse der Arbeiter tätig gewesen. (Lebhafter Beifall rechts, Lärm auf der Linken). Auf Grund der Lehre, die sich aus dem Tatbestande der Ereignisse ergebe, sei der Ministerpräsident dafür, mit der größten Strenge vorzugehen nicht so sehr gegen die verhehten Massen, sondern gegen die Aufseher und Führer. Alle diejenigen aber, die derartige Ereignisse zu politischen Zwecken benutzen wollen, werde er an den Pranger stellen. (Lebhafter Beifall.)

Handelsminister Graf Serenyi führt aus: Vor sechs Wochen habe die Regierung die Bezüge der Staatsbahnangestellten mit einem Aufwand von jährlich 37 Millionen Kronen verbessert. Infolge der Militarisierung der Betriebe falle die Maschinenfabrik der Staatsbahnen nicht in seinen Wirkungskreis und die Arbeiter hätten sich daher an die militärische Beschwerdekommision gewendet, welche jedoch die Forderungen der Arbeiter einstimmig abgewiesen habe. Die Arbeiter seien daraufhin in den Streik getreten, welcher bereits seit sechs oder sieben Tagen andauere. Leider handle es sich bei dem heutigen traurigen Zwischenfall nicht um eine sporadische Erscheinung. Die Bewegung werde künstlich geführt, nicht nur in den Werkstätten der Staatsbahnen, sondern auch im Post- und Telegraphenbetrieb. Er werde für den Fall, als an Eisenbahn, Post oder Telegraphen geführt werde, mit unerbittlicher Strenge jeden niederwerfen werde, der den öffentlichen Verkehr stören wolle. (Beifall.) Die großen Interessen der Nation, die sich an Eisenbahn, Post und Telegraphen knüpfen, dürfen nicht verletzt werden. (Beifall.) Die Verhandlung wird hierauf abgebrochen. Nächste Sitzung morgen.

Südbahn.

Geschäftsbericht und Bilanz.

Der Geschäftsbericht der Südbahn für die Generalversammlung am 27. d. führt nach einigen einleitenden Bemerkungen im wesentlichen aus: Angesichts der erhöhten Bedeutung, zu der die Südbahnfront und damit auch die dahin führenden gesellschaftlichen Linien im Berichtsjahre gelangten, braucht nicht erst besonders bemerkt zu werden, daß das Personal sowie die Betriebsmittel und Betriebsanlagen bis zur äußersten Grenze der Leistungsfähigkeit zur Verfügung der Seeresverwaltung standen. Dabei haben sich im Berichtsjahre die Schwierigkeiten im Betriebe und in der Verwaltung naturgemäß noch bedeutend erhöht. Unter diesen Umständen bedurfte es des Aufgebotes aller Mühe und Sorge der Verwaltung sowie der Anspannung aller Kräfte des Personals, um den Anforderungen, die der Verkehr im Kriege an das Unternehmen stellt, innerhalb der Möglichkeit gerecht zu werden. Der Bericht stellt mit Genugtuung fest, daß das Armeekorpskommando der Verwaltung und dem Personal auch im Berichtsjahre volle Anerkennung in der ehrenvollsten Weise zum Ausdruck gebracht hat.

Die Betriebsleistungen der Südbahn, die im Jahre 1916 mit einer Steigerung der auf dem Gesamtnetz geleisteten Bruttoleistungen um 27 1/2 Prozent gegenüber 1915 den weitaus höchsten Stand erreicht hatten, sind im Berichtsjahre etwas zurückgegangen, und zwar um 7 4 Prozent. Trotzdem sind die Betriebskosten, die im Jahre 1916 um 307 Millionen Kronen gestiegen waren, im Berichtsjahre noch viel stärker, und zwar um weitere 124, 1/2 Millionen gestiegen. Diese Steigerung ist, wie im Berichtsjahre festgestellt wurde, hauptsächlich auf die Erhöhung der Energiekosten, die im Berichtsjahre um 107 Millionen gestiegen sind, zurückzuführen. Diese Erhöhung ist wiederum hauptsächlich auf die Erhöhung der Kohlenpreise, die im Berichtsjahre um 107 Millionen gestiegen sind, zurückzuführen. Diese Erhöhung ist wiederum hauptsächlich auf die Erhöhung der Kohlenpreise, die im Berichtsjahre um 107 Millionen gestiegen sind, zurückzuführen.

Stim und Kimo.

Im Berichtsjahre 1916 sind die Leistungen der Südbahn im Vergleich mit dem Berichtsjahre 1915 um 27 1/2 Prozent gestiegen. Diese Steigerung ist hauptsächlich auf die Erhöhung der Energiekosten, die im Berichtsjahre um 107 Millionen gestiegen sind, zurückzuführen. Diese Erhöhung ist wiederum hauptsächlich auf die Erhöhung der Kohlenpreise, die im Berichtsjahre um 107 Millionen gestiegen sind, zurückzuführen.

und Tilgungsrückstände im Berichtsjahre eine Erhöhung um 46 1/2 Millionen Kronen erfahren. Die Post „Autofortrents und Kassen“ vor 53 Millionen Kronen ist gegenüber dem Stande mit Ende 1916 um 32 Millionen gestiegen. Daß diese Post gegenüber dem Vorjahre so empfindlich zurückging, während die Zinsen und Tilgungsrückstände, wie bereits erwähnt, sehr erheblich anwuchsen, erklärt sich im wesentlichen aus der Erhöhung des Debitoren-saldos, aus der Erhöhung der durch die Material-vorräte gebundenen Gelder, aus dem Umstande, daß mangels anderweitiger Mittel die erforderlichen Investitionen vorläufig aus den Kassenbeständen zu bestreiten waren, sowie daraus, daß die Gewinn- und Verlustrechnung im Berichtsjahre mit einem neuerlichen beträchtlichen Gedrängungsabgang schließt.

Die durch die ungünstige Gestaltung der Betriebsergebnisse hervorgerufene ernste finanzielle Lage der Gesellschaft hat die Verwaltung genötigt, zu wiederholtem Male eindringlich an die Regierung heranzutreten. Sie hat hierbei den Standpunkt vertreten, daß ein Unternehmen — das gleich der Südbahn in diesen schwerbewegten Zeiten vollständig in den öffentlichen Dienst gestellt erscheint und dessen Verwaltung einen bestimmten Einfluß auf den Betrieb und somit auch auf die Betriebskosten und Betriebseinnahmen unter den gegebenen Verhältnissen gar nicht mehr auszuüben vermag — darauf Anspruch erheben darf, daß ihm für seine, den wichtigsten staatlichen Interessen rücksichtlos und hingebungsvoll geleisteten Dienste jeweils vorweg Einnahmequellen eröffnet werden, die wenigstens die geordnete Weiterführung seiner Geschäfte ermöglichen. Von diesem Gesichtspunkt aus hat die Südbahn bereits anfangs 1916 die Staatsverwaltung dringend gebeten, für jene tarifmäßigen Maßnahmen zu bewilligen, die im Hinblick auf die schon damals zu beobachtende empfindliche Betriebsverteuerung unerlässlich erschienen. Aber das Jahr 1916 ist vergangen, ohne dem Unternehmen diese Wiederholt und auf das eindringlichste angesprochene Hilfe gebracht zu haben. Die neuen Tarifmaßnahmen sind teils mit 1. Februar 1917, teils noch später in Kraft getreten. Sie waren durch die zwischengezogene Steigerung der Betriebskosten schon damals weitgehend aufgehoben worden. Die Südbahn hat daher in der Zwischenzeit wiederholt um Erleichterung der Betriebskosten gebittet, ohne bisher eine entsprechende Berücksichtigung zu finden.

Stim und Kimo.

Die Betriebsleistungen der Südbahn im Berichtsjahre 1916 sind im Vergleich mit dem Berichtsjahre 1915 um 27 1/2 Prozent gestiegen. Diese Steigerung ist hauptsächlich auf die Erhöhung der Energiekosten, die im Berichtsjahre um 107 Millionen gestiegen sind, zurückzuführen. Diese Erhöhung ist wiederum hauptsächlich auf die Erhöhung der Kohlenpreise, die im Berichtsjahre um 107 Millionen gestiegen sind, zurückzuführen.

Stim und Kimo.

Im Berichtsjahre 1916 sind die Leistungen der Südbahn im Vergleich mit dem Berichtsjahre 1915 um 27 1/2 Prozent gestiegen. Diese Steigerung ist hauptsächlich auf die Erhöhung der Energiekosten, die im Berichtsjahre um 107 Millionen gestiegen sind, zurückzuführen. Diese Erhöhung ist wiederum hauptsächlich auf die Erhöhung der Kohlenpreise, die im Berichtsjahre um 107 Millionen gestiegen sind, zurückzuführen.

Verleitet schließen
lungen über Bau,
usw. an, aus denen
e Materialbo-
1917 auf 35 1/2 Mil-
als am Schluß des
aus dem Detail-
nehmen, daß der
beziehungsweise das
zu den Betriebs-
das Gesamtneh-
ent im Vorjahr, be-
90-94 Prozent (im
das ungarische Neb-
35 Prozent).

Südbahn ergab
Lust von 38 Mil-
nem solchen von
dabei entfallen auf
Reusdächer Bahn
Bordernberger Bahn
Stettener Bahn 133
Lützenberger Bahn
Baltischer Bahn 669

Industrien und
in Graz, Fabrik für
Wien, Hotelanlagen
diese Kapital beträgt
n Verleitet
einen Ertrag von
Vorjahre — 185.485
trag entspricht einer
1251 Prozent, gegen

Ausrechnung schließt
Abgang von
einem Abgang von
6). Es wird be-
bedeutung des Ge-
Jahre 1915 unter
e durch die erhöhte
bleiben von Er-
Jahre 1915 hervor-
den Bahnanlagen
gestellten Betrag per
manischen und den
7.707.810 auf neue

den Naturgenuss
möglichst vollständig
leicht fällt es vermuth
den Wiener Wald
zu Wirtshausen

Reise zu Hause...

Reise zu Hause, das heißt: flüchte dasheim!
Der Zugverkehr zu den verchiedenen Inseln
unser schönen Sommer ist eingestellt, sogar
der neueste Anstellverkehr vor den Fahrarten-
bureau ist an Festtagen verboten, und die
unabweisliche Nothwendigkeit, nach Mariazell
oder auf den Semmering zu fahren, ist wahr-
scheinlich nicht einzusehen. An den Steuerer-
gründiger und Mittelsdorfer Gaststellen
werden genau so wie am Südbahnhof
Stellen eingeordnet, Beizen abgetreten und
stärkere Alleen gezogen; und seit man von
einer Reise nach Weidlingau-Wurzbachthal
kann mehr ohne Wissen der Rettungsgesell-
schaft heimgelassen wird, erlittenen sich
sämtliche Sonderzüge, die ohnehin nicht mehr
fahren. Schließlich werden auch an der Neu-
waldburger Endstation Schaffnerinnen ge-
stellt, Nachzügler requiriert und Ohren-
belebungsanlagen anständig gemacht. Um
solche sonntagsvergnügte Annehmlichkeiten zu
genießen, braucht man nicht in Mürzzuschlag
gewesen zu sein.

Es bleibt also nichts übrig, als wieder
einmal die bescheidenen Landstraßen zu ent-
decken, in die einst der gründerzeitliche Beise-
wagen unser in die Ferne schweifenden Groß-
vater fuhr. Der Naturgenuss, der in Abwesen-
heit anderweitiger nachzüglicher Genüsse ohnehin
längst schon eine melancholische Angelenkenheit
hat, wird beim Südbahnhof Wundschuh, in dem
einer bornehm-wienerischen Salonkap

es Ersatz gibt, beginnen. Und es wird auf
jeden nicht übermäßig romantischen Anstöß, die
die man vor drei Jahren noch neugierig und
Danteau, Rordon, Gellingsberg und Am
Himmel nannte, nicht unbedingt zu Ende sein
müssen. Schließlich ist auch der Wiener Wald
zwischen dem Hermannskogel und Parapline-
berg nicht zu verachten, insbesondere wenn
wir auf dem Semmering nichts zu suchen
haben und eine Partie in die Buchlige Welt
höchstens dann statthalt, erscheint, wenn man
sich zuvor im zweiten Stod der Rollgeleitirren
mit dem Telegrafen einer mit dem Woblen
beschäftigten Erbkante ausweist.

Uebrigens ist es wirklich nicht notwendig,
sich unter unserm Wiener Wald die gewisse
Sonntagmagnitudenlandschaft vorzustellen, in
der es nur Schnellphotographen, schäfer-
müthige Werkschläger, Schießbuden, grün an-
gestrichene Waldschänken ohne Wald und end-
lich Marten mit der Zuckerschnecke unter-
liegenden Gegenden nicht eingebracht werden
dürfen. Man muß nicht unbedingt sein
und ohne ausdrückliche Erlaubnis, Versteim-
gung und Reisebewilligung gleich nach Baden,
Gaisfarn oder Gumpoldsdorf wollen.
Hinter dem Lainzer Tiergarten ist es auch
hilflos, und dazu ist nichts weiter notwendig,
als eine Dreiviertelstundensfahrt mit dem
Gedächtniswagen, aus dem man höchstens mit
einem nicht nennenswerten bescheidenen Schien-
bett aussteigt. Die Reise nach Mauer ist schon
darum bemerkenswerth, weil sie uns ab-
gebannte Phantasien durch eine wahre histo-
rische Phantasie sehr belebter, beinahe histo-
rischer Birtshäuser führt, die allerdings so
ziemlich alle ihre besseren Zeiten hinter sich
haben. Da ist vor allem brauchen in Lainz,
an den Anlagen des kaiserlichen Wundschuh,

noch einmal seinen Bogen um mich, du grüne
Welt...

Karl Marilaun.

aber sehr netten und sogar grünen Rinnig-
beiges, die alte Meterei des Herrn Wundschuh,
der in den kulinarisch erweiterteren achtziger
und neunziger Jahren nicht viel weniger be-
ruhm als seine Stummung war, deren
Stärker die Einfahrt zu dem Hof mit dem
bukolischen Laubentogel zu belagern pflegten.
In diesen Plätzen, die keineswegs die
Schwäche hatten, nach der Lage zu fahren,
kam das bühnische Wien zu einem Oberkassier
am blühweise gedachten, großgehebelten
Haarstück. Er wurde für den Herrn von
Sonnenhal in denselben Gläsern wie für den
nebenan sitzenden, eine Schöne vom Hofopern-
ballett begüternden Ringstraßenbaron auf-
getragen. Und den von der Wundschuherwirtin
aufgeschüttelten Gugelhupf haben Erzherzoge
ausgezeichnet gefunden, die junge Marie
schwärme für ihn, Girardi zog ihn jedem
Gugelhupf seiner sämtlichen Vorentsche vor,
denn er hatte — was nicht in jeder Operette
vorkommen pflegt — lauter selbstgemachte
Konten. Er war ein Original aus erster
Hand, die Frau Wundschuh hatte ihn selbst
im Schweiß ihres guten, rundlich rosen
angefächtes „abgetrieben“.

Den Gugelhupf in Lainz gibt es nicht
mehr, unsere heutigen Wiener Kauf-
stationen sind ja vor allem daran erkennlich,
daß es dort keine nennenswerten Säulen
mehr gibt. Man fährt also leichtes Vergens
und bestimmten Mages in seinem
Gedächtniswagen an der verführten kleinen
Meierei vorbei, unter deren Schindeldach
Kaiserin Elisabeth, im Bogen von ihrem
Germesglöckchen im Tiergarten kommend,
so oft ihr Glas frischgemolten Milch zu
trinken liebte. Und wenn man, in Mauer
aussteigend, sich zu einer Wanderung ins
Gebirge entschließt, so man überhört aus