

## Die Zentralwirtschaft.

### Wirksamkeit und Ausgaben der Zentraltransportleitung.

Zu dem unter diesem Titel in unserem Blatte vom 9. d. veröffentlichten Aufsatz kommen uns von einem Eisenbahnsachmann folgende Ausführungen mit der Bitte um Veröffentlichung zu:

In dem sehr interessanten Aufsatz des Herrn Reichsratsabgeordneten Bürgermeister Dr. Franz Dinghofer wurde auch die Zentraltransportleitung und deren schädliche Tätigkeit durch Verstopfung der Bahnlagen mit Waren, die dadurch dem anderweitigen Bedarfe entzogen werden, erwähnt. Es dürfte deshalb nicht ohne allgemeines Interesse sein, die Ausführungen des Herrn Dr. Dinghofer durch Mitteilungen über den Wirkungsbereich dieser Zentralstelle zu ergänzen. Zunächst muß festgestellt werden, daß die Zentraltransportleitung keine mit der Bewirtschaftung von Waren bezogene Zentralstelle in dem Sinne wie etwa die Kriegsgetreidewerksanstalt, „Beos“ usw. ist, dennach über keine Waren verfügen und damit also auch nicht die Bahnlagen verstopfen kann. Im übrigen ist die Zentraltransportleitung eine rein militärische Eisenbahnbehörde, die nach den Anordnungen des Armeekommandos über die militärische Ausnützung der Eisenbahnen der Monarchie verfügt und die Regelung der Militärtransporte zu veranlassen hat. Zu diesem Zwecke verfügt sie über den gesamten Lokomotiv- und Wagenpark der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in der Weise, daß zunächst alle

Erfordernisse für die Durchführung der Militärtransporte sichergestellt und die hienach erübrigenden Betriebsmittel den Bahnverwaltungen zur freien Verfügung überwiesen werden. Hierbei ist es bemerkenswert, daß gemäß Anordnung des Armeekommandos alle Betriebserfordernisse für die Versorgung des Hinterlandes mit Nahrungsmitteln unter Hintanziehung aller militärischen Erfordernisse den Bahnverwaltungen zur Verfügung gestellt werden.

Die Zentraltransportleitung verfügt also nicht über die Beförderung von Zivilgütern, ebenso auch nicht über den Zivilverkehr, dessen Regelung vielmehr den Bahnverwaltungen innerhalb des durch die Befriedigung der militärischen Erfordernisse gegebenen Rahmens überlassen ist. Im übrigen wird der Militärverkehr von der Zentraltransportleitung unter Mitwirkung der von den Bahnverwaltungen zur Verfügung gestellten Zivilfachorgane möglichst dem allgemeinen Verkehr angepaßt.

Der Vollständigkeit halber wird bemerkt, daß die Hilfe der Zentraltransportleitung vielfach von den Zivilstellen zur Durchführung (militärischen Anstrahlung) von Zivilapprovisionierungsgütern in Anspruch genommen wird, und daß in diesem Belange unter anderem auch auf die im Einvernehmen mit den Ressortministerien durchgeführte Einfuhr des rumänischen Getreides, die Zufuhr sonstiger Approvisionierungsendungen für die Stadt Wien usw. verwiesen werden kann.

In dem beschäftigenden Aufsatz wird unter anderem auch mit Recht auf das „unnütze Hin- und Herschieben, wochen- und monatelange Stehenlassen von Wagen“ verwiesen. Diese Tatsache kann nur mit dem unwesentlichen Zusatz behauptet werden, daß gerade die Zentraltransportleitung stets bemüht war, derartige Fälle aufzugreifen und die Behebung dieser Uebelstände bei den zuständigen Zivil- und Militärstellen zu betreiben. Gleichwohl ist die leidige Tatsache vorkommender Verstopfungen zu Recht bezeichnend. Deren Ursachen bilden jedoch nicht organisatorische, sondern Mängel, die sich als unabwehrliche Begleiterscheinungen des Krieges darstellen. Es ist jedenfalls bemerkenswert, daß der Personenverkehr von zirka 151·9 Millionen Reisenden im letzten Friedensjahre 1913 auf zirka 181 Millionen im Jahre 1917 gestiegen und daß auch der Güterverkehr nicht absondern zugenommen, und daß endlich noch das Bahnetz durch Zuwachs der Eisenbahnen in den besetzten Gebieten eine Vermehrung von etwas zehn vom Hundert erfahren hat.

Es ist klar, daß die Bewältigung eines derart gesteigerten, auf ein beträchtlich vergrößertes Bahngelände ausgedehnten Verkehrs Schwierigkeiten begegnet, die auch in Deutschland nicht ausgeblieben und erst kürzlich in Bayern in die Erscheinung getreten sind, obwohl dort keine Zentraltransportleitung besteht. Die Notwendigkeit dieser militärischen Stelle ergibt sich schon aus dem Bestand der Doppelmonarchie und ihren vollständig getrennt verwalteten Eisenbahnen, und müßte deshalb eine vereinigende Stelle, wenn nicht schon vorhanden, geschaffen werden. Die Notwendigkeit der Zusammenfassung getrennt verwalteter Bahnverwaltungen für militärische Zwecke ist übrigens selbst in England und Amerika anerkannt und durchgeführt worden.

Bei voller Würdigung der Bedeutung des Verfassers des besprochenen Aufsatzes glauben wir demnach seine die Wirksamkeit der Zentraltransportleitung betreffenden Bemerkungen auf Mißverständnisse über deren Organisation und Aufgaben zurückzuführen, und im übrigen deren weitere Beurteilung den Lesern überlassen zu sollen.