

## Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

### Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

### Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

erheblich sind, daß sich die Beförderung der Wagen in besonders für sie geeigneten geschlossenen Zügen lohnt. Müssen dagegen die Wagen wegen ungenügender Beförderungsmengen in den gewöhnlichen Güterzügen des öffentlichen Verkehrs Platz finden, so werden die Aufenthalte derart ausgedehnt, daß der Vorteil, den die Eisenbahnverwaltung aus dem raschen Umsatz der Wagen erzielen könnte, fast wieder verschwindet. Selbstentlader mit nur 20 Tonnen Ladegewicht hätten an sich gegenüber den gewöhnlichen 20-Tonnen-Wagen nur unbedeutende Vorteile; ihr Eigengewicht — die tote Last — sei größer, auch wären ihre Beschaffungskosten höher als bei den gewöhnlichen 20-Tonnen-Wagen. Zweckmäßiger seien die Selbstentlader mit höherer Tragkraft (etwa 30, 35 oder 40 Tonnen), bei denen die tote Last mit der Steigerung des Ladegewichtes erheblich abnimmt; diese Wagen müßten dann allerdings, wegen des Naddrucks, mehr als zwei Achsen haben. Nebenbei sei erwähnt, daß in Schweden dreiachsige Wagen mit dreißigtonniger Tragfähigkeit für die Beförderung von Erzen verkehren. Überhaupt wird sich dadurch, daß man die Verfrachter an der Beschleunigung und an der Verbilligung des Güterverkehrs interessiert, sehr viel erreichen lassen. Bloße Ermahnungen führen nur in ganz vereinzelt Fällen zum Ziel. Das Deutsche Kriegsamt hat beispielsweise während des Krieges wiederholt eine ganze Reihe von Forderungen aufgestellt\*). Man muß sich gerade umgekehrt an die Selbstsucht der Verfrachter wenden, wenn man ihrer Mitwirkung bei Behebung der Wagennot sicher sein will. Letztere ist oft nicht in der ungenügenden Anzahl, sondern auch in der ungenügenden Ausnützung der Eisenbahnwagen zu suchen. Schwabe hat

\*) Z. B. „Entladung und Beladung von Güterwagen müssen mit größter Beschleunigung, unter Umständen auch an Sonn- und Feiertagen und bei Tag und Nacht durchgeführt werden. Die Zahl der angeforderten Wagen ist streng nach der festgesetzten Beladefrist zu bemessen. Kein Wagen darf angefordert werden, der in dieser Frist nicht beladen werden kann.

Empfänger und Versender müssen Hand in Hand arbeiten. Kein Gut darf abrollen, das vom Empfänger nicht pünktlich entladen werden kann.

Empfänger großer Transporte haben bei den zuständigen Eisenbahndienststellen die Vorausmeldungen solcher Transporteingänge zu beantragen.

Jeder nicht unbedingt erforderliche Transport muß vermieden werden. Das gilt besonders von der Hin- und Herverfrachtung der Güter.

Jedermann hat die Pflicht, seinen Bedarf dort zu decken, wo er auf kürzestem Transportwege ihn erhalten kann. Bei jedem Transport, jeder größeren und besonders regelmäßig fortlaufenden Bestellung muß gefragt und geprüft werden: Kann ich nicht den Wasserweg für die Güterbeförderung benutzen? Muß es durchaus die Eisenbahn sein?“