

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

vor dem Kriege berechnet, daß sich die Eisenbahnwagen innerhalb eines Zeitraumes von 24 Stunden durchschnittlich nur 3 Stunden auf der Strecke befinden (und 60 Kilometer zurücklegen), die übrigen 21 Stunden hingegen in den Stationen aufhalten. Es ist nun klar, daß durch eine Änderung dieses ungünstigen Verhältnisses — durch Kürzung der Aufenthaltzeit und der Fahrzeit — schon mit dem vorhandenen Wagenpark viel größere Frachtmengen als bisher bewältigt werden könnten. Diesem Ziele kann die Bahnverwaltung näher kommen, wenn die Verfrachter ein (materielles) Interesse daran haben, die Wagen schneller zu entladen und zu beladen, als sie hierzu ohne Leistung von Wagenstandgeldern verpflichtet wären. Werden den Versendern und Empfängern von Massengütern, wenn man so sagen darf, für die Unterschreitung der Belade- und Entladefrist Prämien gewährt, so werden sie selbst kostspielige Anlagen (z. B. Ausgestaltung ihrer Industriegeleise mit automatischen Belade- und Entladevorrichtungen usw.) nicht scheuen, um der ihnen gebotenen Frachtbegünstigungen teilhaftig zu werden.

Dem gleichen Zwecke dient auch die im Deutschen Reiche von der Praxis bereits aufgenommene Einrichtung, wonach die Verfrachter für die Ausnützung des Ladegewichtes Prämien (Tarifnachlässe) erhalten. Diese Nachlässe wurden etwa ein Jahr vor Kriegsausbruch auch auf die aus Osterreich-Ungarn herrührenden Sendungen (mit Ausnahme von Kohlen- und Rotsendungen) ausgedehnt. Während des Krieges wurde im Deutschen Reiche die Wahrnehmung gemacht, daß die Ausnützung des Ladegewichtes der Wagen sofort geringer wird, wenn der hierfür vorgesehene Frachtnachlaß, wie er beispielsweise für die Aufgabe von Brotgetreide bestand, nicht mehr bewilligt wird. Die deutsche Reichsgetreidestelle hat daher neuerdings zu der nachahmenswerten Maßregel gegriffen, für volle Ausnützung der Eisenbahnwagen mit einem Ladegewicht von 15 Tonnen Prämien zu gewähren. Diese je nach der Entfernung abgestuften Prämien werden an die liefernden Kommunalverbände oder Kommissäre, bei Mehl an die Mühlen gezahlt. In diesem Zusammenhange sei erwähnt, daß die Ausnützung der Güterwagen bei gegebenen Voraussetzungen auch durch Förderung des Sammelladungsverkehrs (z. B. durch Aufstellung von Sammelтарifen, Unterstützung der darauf gerichteten Bestrebungen der Spediteure) erzielt werden kann.

Ein schneller Kreislauf des rollenden Materials ist weiter durch die Verringerung des Rangierdienstes zu er-