

betrieben fehlten vielfach die Eisenerze aus den lothringischen und luxemburgischen Gruben. In den mitteldeutschen Fabriken wurde der Mangel an Roheisen aus Rheinland und Westfalen und aus Oberschlesien sehr fühlbar. — Manche Fabriken mußten infolge des Wagenmangels eine Zeitlang stillstehen. Alles mußte im Interesse des Vaterlandes ertragen werden.

Die erste Ausnahme von der vollständigen Aufhebung des Güterverkehrs wurde zugunsten der Lebensmittel gemacht, die in Großstädten, insbesondere in Berlin, auf den Markt gebracht werden sollten (Dringlichkeit des Bedürfnisses, Verderblichkeit der Güter). Vom 17. August ab wurde der Güterverkehr für gewisse notwendige Bedarfsartikel, vom 7. September ab im größten Teil Deutschlands allgemein wieder aufgenommen. Sobald sich jedoch innerhalb eines Teiles von Deutschland Truppenverschiebungen notwendig machen, wird der private Güterverkehr unter Umständen vorübergehend für bestimmte Strecken oder Gebiete wieder ganz oder teilweise gesperrt. Eine Gewähr für die Innehaltung bestimmter Lieferfristen übernimmt die Eisenbahnverwaltung während des Krieges nicht.

Allmählich sind auch die Verbindungen mit Österreich-Ungarn und mit den neutralen Ländern wieder hergestellt worden. Selbstverständlich darf nichts mit der Eisenbahn nach dem Auslande versandt werden, was in Deutschland einem Ausfuhrverbot unterliegt.

Als sehr störend wurde noch längere Zeit der Mangel an bedeckten Wagen empfunden, der dadurch veranlaßt war, daß die Militärverwaltung dauernd viele dieser Wagen für Truppentransporte brauchte. Die Eisenbahnverwaltung verlangte bei der Annahme solcher Güter, die sonst nach der Eisenbahnverkehrsordnung und dem in den allgemeinen Tarifbestimmungen enthaltenen Verzeichnis (z. B. rohe Baumwolle, Holz, Zement) in bedeckten Wagen zu befördern sind, daß die Absender sich mit einem Transport in offenen Wagen ausdrücklich einverstanden erklärten. Auch Wagendecken fehlten vielfach. Eine gewisse Abhilfe wurde dadurch geschaffen, daß die Eisenbahnen private Bedeckungsmittel aller Art (Dachpappe) zuliefen. Auch kam man verschiedenen Industrien dadurch entgegen, daß ihnen die Eisenbahn die Kalkwagen zur Verfügung stellte, die wegen des Darniederliegens der Bautätigkeit zum Versenden von Kalk weniger gebraucht wurden; auf diese Weise konnte eine Zeitlang der für die Landwirtschaft im Herbst notwendige künstliche Dünger vor schädlichen Witterungseinflüssen während der Beförderung bewahrt werden. Für Kartoffeln wurden, wenn irgend möglich, bedeckte Wagen verwendet.

Die Eisenbahnverwaltungen sind nicht nur in militärischer, sondern auch in wirtschaftlicher Beziehung ihrer Aufgabe hervorragend gerecht geworden. Zunächst sorgten sie nach Kräften für die nötige Wagengefesselung, damit die Herbsttransporte für die Landwirtschaft bewirkt werden konnten. Auch die für die Allgemeinheit wichtige Kohlenindustrie ist bedacht worden; so sind im Oktober 1914 im rheinisch-westfälischen Revier schon wieder bis 24 000 Wagen täglich für die Beförderung von Brennstoffen gestellt worden.

Die Eisenbahnverwaltung ist aber nicht nur bemüht gewesen, die durch den Krieg unvermeidlich verursachten Einschränkungen in ihrer Leistungs-