

No. 5. 12660

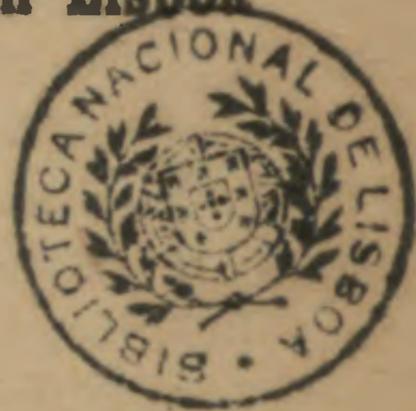
Série de Notas sobre a Guerra

N.º 108

**Dificuldades ferro-viarias
na Alemanha e na Austria**

PUBLICADA PELO

Bureau da Imprensa Britanica em Lisboa



LISBOA

TYPOGRAPHIA DO ANNUARIO COMMERCIAL

Praça dos Restauradores, 24

—
1918



Dificuldades ferro-viarias na Alemanha e na Austria

Berne, 5 de Fevereiro de 1918.

Ha bastante tempo que a situação ferroviaria na Alemanha e na Austria vai de mal para peor. Pode-se dizer em resumo que nos dois paizes as causas principais são a falta de material circulante, e de combustivel, a diminuição no serviço, tarifas elevadissimas e cortes nos gastos. E' um quadro triste cujas côres, segundo toda a probabilidade, vão ficar mais carregadas para o futuro. Ha quatro mezes os caminhos de ferro alemães empregavam 94.000 mulheres em substituição dos empregados mobilizados. Apesar do numero de vagonos ter tido desde 1914 um aumento de 91.000 e o das locomotivas um aumento de 4.153, as dificuldades com que luta o Ministerio de Transportes Ferro-viarios parecem crescer de dia para dia. Numa palavra, ha tempo que os caminhos de ferro alemães não se acham a par das necessidades do momento. O problema está portanto

em encontrar meios de transporte para os artigos mais essenciais, tais como: munições, subsistências e carvão e em proibir que viaje quem não tem absoluta necessidade de se deslocar. O Ministerio Prussiano dos Caminhos de Ferro chegou á conclusão que se deve restringir ainda mais o trafico de passageiros e em vista disto entraram em vigor a 13 de janeiro novas medidas restritivas. Além disso ordenou-se que a partir de 20 de janeiro se reduzisse ao minimo a deslocação de soldados em gôzo de licença para assim resumir o trafico de passageiros durante a quinzena começada nessa data, e deixar livre o caminho de ferro para os transportes de carvão tão urgentemente requisitado.

Ha já mezes que o trafico de passageiros ficou reduzido a 54 por cento dos quilometros percorridos em tempo de paz; elevou-se o preço das passagens e publicou-se um aviso geral que ninguem devia viajar a não ser por motivo de primeira urgencia. Estes avisos, contudo, pouco efeito produziram, e nos fins de 1917 dobrou-se o preço dos logares nos comboios expressos. Ora, parece indubitavel que os 70 por cento daqueles que viajam em comboios expressos na Alemanha são militares, na maior parte soldados em gôzo de licença, o que dá em resultado que os comboios de passageiros levam sempre um numero de passageiros muito em excesso da lotação. Ha quem se queixe que as mulheres viajam demais e que continuam a viajar não obstante as restrições que limitam a bagagem individual a 50 quilos, e não obstante a falta de aque-

cimento nos comboios. Porém, nem as proprias autoridades militares alemãs podem impedir o publico, e particularmente o publico feminino com os filhos, de correr á Baviera, á Hungria ou a qualquer outra parte onde esperam encontrar alimento relativamente abundante e barato.

O aumento de tarifas, portanto, não parece deter o publico alemão que deseja viajar; é provavel porém que se obtenhã esse resultado quando entrar em vigor a nova e muito reduzida tabela de comboios. Parece que ainda ha muitos individuos, pelo menos em Berlim, que não sofrem da falta de meios e que pagarão 40 marcos por um bilhete com a mesma facilidade com que pagavam 20 marcos.

São varias as causas das difficuldades com que lutam os caminhos de ferro na Alemanha. Alega-se que, apesar da sua boa vontade, as mulheres não podem fazer com a mesma eficiencia o serviço dos homens empregados no caminho de ferro. Nos territorios occupados todos os caminhos de ferro devem ter empregados alemães; no momento actual passa de 155.000 os vagons alemães em serviço na Belgica, ao norte da França, na Polonia, na Curlandia, na Romania e na Servia, o que necessariamente aumenta as difficuldades de transporte na Alemanha. Ha mais: grandes quantidades de cereais que outrora se transportavam pelo Baltico e pelo Rheino para o interior da Alemanha tem agora que seguir por via ferrea. A batata emprega-se em muito maior escala como alimento do que antes da guerra; por conseguinte foi preciso transpor-

tar ultimamente por via ferrea seis milhões e meio de toneladas, quando anteriormente o transporte da batata na Alemanha não excedia quatro milhões de toneladas. Acrece a isto que a Suíça reclama a sua remessa de carvão (200.000 toneladas por mez — ostensivelmente), a Austria reclama cereais para a sua população esfomeada e as fabricas alemãs pedem carvão e materias primas. Não é de estranhar portanto que os empregados do Ministerio Prussiano dos Caminhos de Ferro se achem ás vezes quasi se não totalmente desvairados.

Ao que consta, pouco se está fazendo em geral em construção nova de caminhos de ferro na Alemanha; continua, contudo, a electrificação das linhas municipal, suburbana e de circuito de Berlim. Neste caso a dificuldade está em se poder fornecer a electricidade precisa.

Como fica indicado, os caminhos de ferro austriacos estão em geral na mesma situação que os alemães, com esta diferença porém que os austriacos não são organisadores como os alemães. A enorme extensão da frente de batalha e do terreno occupado; o imenso numero de tropas a transportar e de soldados e operarios de munições em transição, além das grandes quantidades de mantimentos e munições a transportar, impõe aos caminhos de ferro austriacos um serviço sem exemplo em tempos de paz. Apesar deste grande acrescimo de movimento na Austria não se ouve falar em aumento de material circulante, nem no emprego de mulheres como acontece na Alemanha.

O Ministerio dos Caminhos de Ferro Austriacos viu-se portanto obrigado tambem a limitar o numero de passageiros e para esse efeito os horarios dos caminhos de ferro do Estado sofreram uma remodelação completa. Os horarios novos deveriam ter entrado em vigor no dia 1 de janeiro deste ano, porém devido á costumada confusão nos serviços austriacos (confusão e demora que se explicam oficialmente pela falta de mão d'obra nas impressas e de carvão, papel e tipos) entraram em vigor com tres semanas de atrazo.

Estes horarios reduzidos dão uma diminuição no trafico de 24 por cento comparado com os do verão passado; espera-se diminuir por 1.000 toneladas diarias o consumo de carvão nos caminhos de ferro do Estado na Austria. Ficou muito reduzido o numero de comboios expressos e os que ficam devem ter menos paragens.

Tudo isto concorda com o que se tem feito na Alemanha. Ha porém um aspecto deste serviço na Austria que tem paralelo, pelo menos que conste, na Alemanha e vem a ser o aumento enorme de roubos escandalosos que se dão nos comboios e nas encomendas. Chegaram a tal ponto estes roubos que o caso deu logar ultimamente a uma pergunta na Camara dos Deputados dirigida ao Ministro dos Caminhos de Ferro. Na sua resposta o ministro nem sequer pensou em negar o facto dos roubos e confessou francamente que não tinham sido tão frutiferas como era para desejar as medidas to-

madadas para impedir o abuso. Declarou que nas actuais circumstancias é mais facil estabelecer regulamentos do que fazê-los observar. As estações de caminho de ferro não estão bem iluminadas, a falta de material tornava impossivel resguardar as mercadorias e o pessoal não era suficiente para vigiar devidamente os comboios. Em consecuencia destes roubos tinham sofrido bastante as finanças dos caminhos de ferro do Estado pelo grande numero de compensações a pagar aos reclamantes. O ministro confessou ser de tal importancia os roubos de batata e de outros generos alimenticios que estão sob a fiscalisação do Governo, que tinha sido muitas vezes impossivel pôr em pratica os planos do Governo com respeito á distribuição de subsistencias. Em conclusão disse que os roubos tinham chegado a este ponto em parte por causa da grande falta de subsistencias e em parte porque grandes secções do povo já não consideravam o furto como crime.

O Ministro dos Caminhos de Ferro Austriacos prometeu exercer maior vigilancia. O Ministro do Comercio na Austria, o barão Wieser, recebeu ultimamente uma deputação cujos membros se queixavam amargamente do numero crescente de remessas perdidas no correio — 750 por cento mais em 1917 do que em 1913; tres quartas partes das quais continham subsistencias. O que prova que o povo austriaco em geral está sofrendo da fome.

Na estação Oriental de Viena os esforços empregados deram em resultado a captura de 17

ladrões apanhados em flagrante e que operavam sob a chetia dum empregado do caminho de ferro! E não foi sem tempo, pois nestes ultimos mezes, só nesta estação tinham sido roubados gansos no valor de 10.000 libras e vinho no valor de 3.500 libras.

