

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

Bahnverkehrs mit der allgemeinen Konjunktur nicht immer zusammenfällt, oft schon deshalb nicht, weil die Ausgestaltung der Bahn mit dem Emporschnellen der Konjunktur nicht gleichen Schritt zu halten vermag. Aber auch die Lage der Gesamtwirtschaft deckt sich nicht immer mit dem Beschäftigungsgrade der Eisenbahnen. Es gibt wirtschaftlich zurückgebliebene Gebiete mit verhältnismäßig sehr regem Bahnverkehr, wie denn überhaupt gewisse Betriebe und Unternehmungen selbst da blühen können, wo sonst im allgemeinen Not und Armut herrscht.

Durch das Gesagte soll veranschaulicht werden, daß, unabhängig von dem Umstande, ob der Kriegskonjunktur eine Friedenskonjunktur folgen wird oder nicht, die Bahnen für alle Fälle durch eine längere Reihe von Jahren außerordentlich stark beschäftigt sein werden. Denn die angegebenen Transporte werden zum größten Teil selbst dann vorgenommen werden müssen, wenn infolge der Höhe der Preise, der Steuern und so weiter die Kaufkraft der Bevölkerung stark zurückgehen würde. Selbst in einem solchen Falle müßten, wenn auch im beschränkten Umfange, Rohstoffe eingeführt, die Lager der Geschäftsleute gefüllt, die beschädigten Bauten verbessert und, nach mehrjährigem Stillstande, die allgemeine Bautätigkeit wieder aufgenommen werden usw.

Damit soll jedoch nicht der innige Zusammenhang zwischen dem Eisenbahnwesen und der Gesamtwirtschaft bestritten werden; sie wirken wechselseitig aufeinander ein. Das Blühen der Volkswirtschaft befruchtet den Bahnverkehr. Umgekehrt kann der Bahnbetrieb, je nachdem, ob er gut oder schlecht geführt wird, der heimischen Volkswirtschaft entweder von größtem Nutzen sein oder ihr tiefe Wunden schlagen. Wie sich unsere Wirtschaft nach dem Kriege gestalten wird, kann niemand ermessen, da dies von zahllosen Umständen, nicht zum wenigsten von den Ergebnissen des Friedensschlusses, abhängt. Auf jeden Fall werden die Bahnen, als das allerwichtigste Verkehrsmittel Österreichs, ungeheure Aufgaben zu bewältigen haben. Sie konnten sich während des Krieges natürlich nicht darauf vorbereiten. Was das rollende Material betrifft, waren sie bemüht, während des Feldzuges ihren Fahrpark zu erweitern und große Lieferungen zu vergeben; die hiefür aufgewendeten Kosten erreichten bis Mitte 1917 den Betrag von 600 Millionen Kronen. Dabei wurde auch darauf Gewicht gelegt, solche Lokomotiven in einer größeren Anzahl zu beschaffen, die eine Beförderung schwerer Züge ermöglichen. Aber der Krieg setzt