

## 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

ja geradezu ein völliger Neubau des Fahrplangehäuses in Fachkreisen als notwendig erachtet.

### 3. Güterverkehr.

Wenn auch der Krieg unserer Volkswirtschaft fürchterliche Wunden zufügt und fortwährend Sachgüter in gewaltigem Maße zerstört und beschädigt, so dürfen wir doch nicht vergessen, daß die wahre Quelle des Reichtums nicht so sehr im Kapitalbesitz besteht, als in der Fähigkeit, Kapital zu bilden und zu erneuern. Wir müssen demnach in Zukunft dem Kapitalbildungsprozeß unsere größte Aufmerksamkeit zuwenden und diesem Zwecke alle Produktionsmittel, also auch die Bahnen unterordnen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer weitgehenden Ausgestaltung des Güterverkehrs, die im großen und ganzen nach Ansicht angesehener Verkehrstechniker mit der Durchführung kostspieliger Neubauten (zumal neuer Lokalbahnen) keineswegs verknüpft sein dürfte. Viel eher wird die Errichtung neuer und die Erweiterung bestehender Verschubbahnhöfe, die Vermehrung der Verkehrs- und Aufstellungsgeleise, der Magazine, der Umschlagplätze, die Verbesserung der Rutsch- und Hebevorrichtungen sowie sonstiger Belade- und Entladevorrichtungen u. dgl. in Betracht kommen. Auch in dieser Richtung ist während des Krieges so manches geschehen. So wäre z. B. auf die umfassenden Bauten hinzuweisen, die zur Entlastung der Wiener Bahnhöfe dienen („Wiener Umfahrlinie“). Aber das meiste wird selbstverständlich erst nach dem Kriege und dann so schnell als nur möglich zu leisten sein. Hand in Hand damit wäre für eine reichliche Vermehrung des Güterfahrparks vorzusehen; dieser sollte eine entsprechend große Anzahl von Lokomotiven zur Beförderung schwerer Güterzüge und hochtonniger Wagen enthalten. Vor einiger Zeit ist der Gedanke aufgetaucht, dem Güterverkehr durch den Bau einheitlicher Wagentypen Erleichterung zu bringen. Nach den im Kriege gewonnenen Erfahrungen konnten des öfteren betriebsunfähig gewordene Wagen dem Betriebe deshalb nicht bald wieder zugeführt werden, weil der Ersatz einzelner Bestandteile notwendig war und diese infolge der Verschiedenheit der bei den Bahnen in Gebrauch befindlichen Bauformen nicht zur Verfügung standen. In vielen Fällen verursachten die durch die schwierigen Verkehrsverhältnisse hervorgerufenen Stillstände und Verschleppungen der mit Ersatzbestandteilen beladenen Wagen weitere Verzögerungen