

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

deutschen Wagengemeinschaft gegebenen Beispiele — allerdings unter vollständiger Anpassung an die besonderen österreichischen Verhältnisse — empfohlen wird, weil hiedurch die Leerläufe der Wagen beträchtlich vermindert und die sogenannten Zwangseerläufe gänzlich vermieden werden könnten.

So darf kein Mittel außeracht gelassen werden, das geeignet wäre, den Güterverkehr zu verbessern und soviel als möglich zu beschleunigen. Im friedlichen Wettbewerb der Staaten werden sich dem die besten Aussichten eröffnen, der nicht nur die Güter schneller herstellen, sondern sie auch rascher befördern, die Bedürfnisse des Weltmarktes früher als die anderen Staaten befriedigen kann. Er wird die Weltkonjunktur am besten auszunützen vermögen. Freilich werden sich, wie bereits erwähnt, trotz allen Bemühungen in der ersten Zeit nach Friedensschluß Verkehrsschwierigkeiten nicht vermeiden lassen. Es wird nicht möglich sein, bei der Beförderung alle Güter gleichmäßig zu behandeln. Vielmehr dürfte, ähnlich wie im Kriege, bei der Wagenbeistellung eine Rangordnung der Betriebe aufgestellt werden, die allerdings stets veränderlich und sehr elastisch sein müßte. Die Frage kann jedoch nicht für sich allein gelöst werden. Sie steht im innigsten Zusammenhange mit der Frage der zukünftigen Rohstoffzuteilung. Die inländischen und ausländischen Rohstoffe werden vor allem den Fabriken zugewiesen werden müssen, die Produktionsmittel erzeugen, also auch solchen, die Lokomotiven, Güterwagen, Kräne, Ladevorrichtungen u. dgl. herstellen. Dann werden ebenso wie im Kriege mit Rohstoffen und zugleich mit Wagen die Industrien zu versorgen sein, die für die Allgemeinheit von Wichtigkeit sind, z. B. dadurch, daß sie für den Export arbeiten. So wird sich die Wagenbeistellung solange den Grundsätzen der Übergangswirtschaft anzupassen haben, bis die ersten Verkehrsschwierigkeiten überwunden sein werden und jeglicher Verkehr wird bewältigt werden können.

Alle noch so gründlich erdachten Verbesserungen der Verkehrstechnik und der Verkehrsverwaltung bleiben jedoch wirkungslos, wenn sie nicht durch eine entsprechende Gütertarifizierung ergänzt werden. Die Gütertarife sollen zweckmäßig ausgebaut und niedrig sein, so daß die Kosten der Güterbeförderung einen möglichst geringen Teil der gesamten Produktionskosten ausmachen. Der Übertragung dieses volkswirtschaftlichen Grundsatzes in die Wirklichkeit steht zuerst das Interesse der Bahnen entgegen. Die haben während des Krieges der überwiegenden Mehrheit nach schlecht abgeschnitten.