

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

dadurch — ganz abgesehen von zahlreichen anderen Nachteilen, deren Erörterung hier zu weit führen würde — die Gewinnung eines entsprechenden, bereits vom neuen Geiste durchglühten Nachwuchses schwer erzielen ließe. Aberdies wäre das ganze Reorganisationswerk gefährdet, wenn es mit unzulänglichen, müden Arbeitsmenschen begonnen wäre, von solchen, die nicht mit Leib und Seele dabei sind. Es ist daher besser und in Wirklichkeit auch — billiger, sie eine Zeitlang mit ihren Gehältern spazieren gehen zu lassen und dann in den Ruhestand zu versetzen; denn sowohl ihre Aktivitäts- als auch ihre Ruhebezüge werden sonst im Laufe der Jahre immer größer. Daß sich diese kühne Argumentation der Preußen als durchaus richtig erwies, zeigt der bewundernswerte Aufschwung, den die preussischen Staatsbahnen seit ihrer Neuordnung in jeder (auch in finanzieller) Hinsicht genommen haben; sie nehmen nunmehr, in Friedens- und in Kriegsleistungen, unter allen Bahnen der Welt unzweifelhaft den ersten Platz ein. Ihr Beispiel ist daher nachahmenswert.

III. Schifffahrtsverkehr.

1. Natürliche Wasserstraßen.

Wir wissen schon jetzt, daß sich in der Zeit der Übergangswirtschaft die Einfuhr (hauptsächlich von Rohstoffen) nach Österreich und die Ausfuhr (hauptsächlich von Industrieartikeln) aus Österreich nicht nach individuellem Ermessen vollziehen, sondern mit Rücksicht auf die Interessen der Allgemeinheit einer Zwangsregelung unterworfen sein wird. Daraus sowie aus dem Umstande, daß auch die Gestaltung der Frachtraten — die bei dem großen Mangel an Schiffsraum während der ersten Jahre nach Friedensschluß ins Ungemessene steigen könnten — nicht dem freien Spiel der Kräfte überlassen werden dürfte, ergibt sich, daß nach Beendigung des Krieges der Staat in viel höherem Maße als bisher die heimische Seeschifffahrt überwachen, ihre Bewegungsfreiheit einschränken, sie in ihrer Betätigung lenken wird. In diesem Streben dürfte der Staat auch dadurch bestärkt werden, daß während der Kriegszeit selbst in den „demokratischen“ Ländern die Handelsmarine ganz unfrei geworden ist. So sind beispielsweise in England sämtliche Schifffahrtsgesellschaften und Reedereien nichts anderes als die (keineswegs gut entlohnnten) Angestellten des