

Ybbstaler Wochenblatt

Organ der demokratischen Einigung

Nummer 9

Waldhofen a. d. Ybbs

Freitag, 3. März 1950

Problem: Straße

Wir haben schon einmal das Problem der Straße behandelt, und zwar vom Standpunkt der Sicherheit der Straße und ihrer Gefahren. Die Straße hatte durch all die Jahrhunderte, angefangen von der Zeit, als die Römer ihre strategischen Straßen bauten, um ihre Kohorten so schnell als möglich von einem Punkt ihres weitläufigen Weltreiches zu dem anderen zu bringen, ihre großen Aufgaben. Es gab Zeiten, wo sie fast verödete, da sie wegen ihrer Unsicherheit gemieden wurde, als die Strauch- und Raubritter sie beherrschten und nur der die Straße benützte, der durch sie sein Leben hatte. Nur der Kaufmann, der Handel trieb, der Fuhrmann, der die Waren beförderte, suchte sie in jenen bösen Tagen auf. Auf die Straße konnte nie verzichtet werden, sollte nicht das Leben absterben und es mußte der Landesherr dafür sorgen, daß sie wieder dem Handelsmann, dem Reisenden genügend sicher war. Dem Staate, der Obrigkeit, oblag stets wieder das Problem Straße. Als die Schienenstränge immer mehr wurden, als ein dichtes Eisenbahnnetz fast jedes kultivierte Land durchzog, der Frachten- und Reiseverkehr stetig zurückging, schien es einige Jahrzehnte, als ob die Straßen wieder veröden würden. Dies trat nicht ein, weil das Reisen gefährlich und unbequem geworden war, sondern weil man viel besser im Eisenbahncoupé reiste. Es dauerte aber nicht sehr lange und die Straße bevölkerte sich wieder. Das Auto nahm von der Straße Besitz, die in den letzten Jahrzehnten baulich vernachlässigt und keinesfalls für den Autoverkehr geeignet war. Zuerst waren es nur wenige und begüterte Menschen, die mit dem Auto fuhren; es war mehr Sport. Rascher als man dachte, wurde jedoch das Auto ein Volks- und Massenbeförderungsmittel. Auch der Frachtransport mit Kraftwagen nahm beträchtlich zu. Nun kam zum erstenmale die völlige Unzulänglichkeit unserer Straße zutage und der Staat mußte dauernd für die Straßenerhaltung Summen zuschießen, die früher nicht annähernd so hoch waren. Die Straßen mußten auf hunderte Kilometer harte Decken erhalten. Die wenigsten Straßen — vielleicht die alten Römerstraßen ausgenommen — hatten einen geeigneten Unterbau. Vor allem die großen Lastautos, die Reiseomnibusse, stellten die stärksten Anforderungen an die Straße. Als Nächstes kamen weiter die Probleme: die Konkurrenz zwischen Schiene und Straße. Der Reiseverkehr der Bahn ging stark zurück, die Einnahmen sanken, obwohl die Eisenbahn auch bei dem kleinsten Verkehr gezwungen war, den Wagenpark, die Stationsgebäude, die ausgedehnten Schienenwege, selbst zu erhalten, während dem Straßenverkehr die Fahrbahn nahezu entschädigungslos zur Verfügung steht, obwohl der Straßenbau und die Straßenerhaltung wegen der Automobilmisierung des Verkehrs enorme Summen verschlingen. Da die derzeitigen Straßenzüge nicht mehr genügen, ging man daran, eigene Autobahnen zu bauen und es besteht sogar die Absicht, auch in Österreich dieselben auszubauen. Es geht daher auf die Dauer nicht an, daß diejenigen, die das Auto als Beförderungsmittel, sei es zum Personen- oder Gütertransport benutzen, nicht auch einen entsprechenden Anteil zum Ausbau und zur Erhaltung der Straßen beitragen. Bestreitet die Straßenverwaltung des Bundes und Landes diese Kosten aus den allgemeinen Steuereingängen, so zahlen alle jene, die das Kraftfahrzeug nicht benutzen, gleich mit, was vermieden würde, wenn der Autounternehmer mehr zur Bestreitung der Kosten herangezogen würde. Im Konkurrenzkampf Straße—Schiene ist letztere im Nachteil. Die Autobusunternehmungen haben sich um 50 Prozent vermehrt und bedeuten eine empfindliche Konkurrenz für die Bahn. Noch stärker als der Personenverkehr mittels Auto hat der Frachtenverkehr zugenommen und selbst die bahntreuesten Kunden geraten ins Wanken, weil die Lastkraftwagen wesentlich billiger sind. Mag man den Bundesbahnen mancherlei vorwerfen, so kann man nicht bestreiten, daß im Konkurrenzkampf die Bahnen stark im Hintertreffen sind. Nicht nur in Österreich, sondern auch in allen Staaten Europas ist das selbe Problem auf der Tagesordnung. In Gebieten, wo das Gelände fast eben ist, kann die Bahn mit dem Autoverkehr

Geplante Reformen

Erhaltung der Familie — Keine Todesstrafe mehr — Ein neues Schulgesetz — Sorge um die Schulentlassenen
Arbeitermangel in der Landwirtschaft

Der Finanz- und Budgetausschuß des Nationalrates beschäftigte sich in der vergangenen Woche mit einigen Kapiteln, die nach oftmals sehr eingehenden Debatten angenommen wurden. Es kamen zur Verhandlung die Kapitel „Justiz“, „Äußeres“, „Soziale Verwaltung“, „Unterricht, Kunst und Bundestheater“ und „Land- und Forstwirtschaft“.

Bei dem Kapitel „Justiz“ sprach Justizminister Dr. Tschadek zu den von ihm angekündigten Reformen. Er sagte u. a.: „Die Reformabsichten auf dem Gebiet des Familienrechtes wollen der Erhaltung der Familie und der Besserstellung der Frau in unserem Rechtsleben dienen. Die Frage der Reform des Familienrechtes wird auch in einer Enquete behandelt werden. Er würdigte sodann in anerkennenden Worten die besondere Leistung der Richter, die trotz allen Schwierigkeiten eine unabhängige Rechtsprechung durchführen.“

Zur Frage der Todesstrafe erklärte der Minister: „Unsere Verfassung kennt die Todesstrafe nicht. Niemand von uns hat ein Interesse, die Todesstrafe als Dauerstrafe aufrechtzuerhalten. Andererseits sind jedoch die Sicherheitsverhältnisse noch sehr labil, und wir haben noch Tausende von Fremden im Lande, die eine wirkliche Gefahr für Leib und Leben unserer Bevölkerung bilden. Vielleicht werden wir das Parlament befragen, ob das Gesetz über die Todesstrafe noch einmal verlängert werden soll oder nicht.“

Beim Kapitel „Unterricht“ wurde die Lage der Hochschulen besprochen. 130 Hochschullehrkanzeln sind noch immer unbesetzt. Ihre Besetzung scheitert meist an den geringen Bezügen. Über die mehrfach gestreifte Frage, warum Österreich noch immer kein neues Schulgesetz habe, erklärte Unterrichtsminister Doktor Hurdas: „Der Entwurf für ein Schul- und Erziehungsgesetz liegt bereits seit 1948 im Unterrichtsministerium, konnte bisher im Nationalrat aber nicht eingebracht werden, da die beiden Regierungsparteien in grundsätzlichen Fragen verschiedener Ansicht sind.“

Bei dem Kapitel „Soziale Verwaltung“ hob Sozialminister Maisel als besondere Errungenschaft die Schaffung des Arbeiterpensionsgesetzes hervor. Mit diesem Gesetz hat sich Österreich wieder in die Reihe der Länder mit der fortschrittlichsten Sozialversicherung gestellt. Betreffs der Unterbringung der Schulentlassenen sagte der Minister u. a.: „Wir haben die ernste Pflicht, alles vorzunehmen, nicht nur, um die Jugend von der Straße wegzubringen, sondern um diese jungen Menschen einem geordneten Leben zuzuführen und sie nicht Gedankengängen zu überlassen, die letzten

Endes dem Staatswesen gefährlich werden können. Das Sozialministerium sei bestrebt, vorausblickend Einrichtungen zu schaffen, um die Jugendlichen im Berufsleben unterzubringen. Das Sozialministerium wird in der Frage der Schaffung von Arbeitsplätzen für die schulentlassene Jugend in der nächsten Zeiteine Enquete einberufen und mit diesem unendlich wichtigen Problem auch an die gesamte Öffentlichkeit herantreten.“

Zu den Fragen der Landwirtschaft nahm Landwirtschaftsminister Kraus im Budgetausschuß eingehend Stellung. Er besprach den Wiederaufbau der Landwirtschaft und führte u. a. aus: „Die Aufgabe der Landwirtschaft ist es, die Produktion zu steigern. Jeder Meterzentner Frucht, den wir auf eigener Scholle bauen, braucht nicht aus dem Ausland eingeführt werden. Unser Be-

streben geht deshalb dahin, die Produktion so weit als möglich auszudehnen und alle Maßnahmen der Bodenverbesserung und Bodengewinnung nach Möglichkeit zu intensivieren. Aber dies ist auch eine finanzielle Angelegenheit. Wenn uns die Mittel zur Verfügung gestellt werden, so werden wir das Wichtigste, die Mechanisierung der Landwirtschaft, die Produktionssteigerung und vieles andere durchführen können, was von der Landwirtschaft gefordert wird.“ Zum Schlusse seiner Rede gab der Minister seinen schwersten Besorgnissen hinsichtlich des andauernden Landarbeitermangels Ausdruck und erklärte, daß er ernstlich befürchte, daß die ganze Entwicklung der Landwirtschaft an dieser Frage scheitern werde.

Die Beratungen über das Budget werden auch in dieser Woche noch fortgesetzt.

Die Wahlen in England

Das Ergebnis der Wahlen in England war insofern eine Überraschung, als es keiner der großen Parteien eine tragbare Mehrheit brachte. Obwohl die Labourpartei ziffernmäßig die absolute Mehrheit errang, ist es unmöglich, die großen Fragen, wie z. B. die Verstaatlichung der Stahlindustrie mit ihr durchzuführen. Die Mandate verteilen sich wie folgt:

Labour-Party 315 (früher 393),
Konservative 296 (früher 189),
Liberale 10 (früher 12),
Irische Nationalisten 2,
Speaker 1.

In einem Wahlkreis, der als sichere Domäne der Konservativen gilt, werden am 9. März Nachwahlen stattfinden.

Damit ist die Mehrheit der Labour Party im neuen Unterhaus auf sieben

Sitze zusammengeschrumpft, die sich möglicherweise noch auf sechs verringern kann.

Nach den nunmehr vorliegenden Zahlen wurden insgesamt 28.700.086 Stimmen abgegeben, was einer Wahlbeteiligung von 84 Prozent entspricht. Davon erhielten die Labour Party 13.237.721 Stimmen, die Konservativen 12.434.347 Stimmen und die Liberalen 2.626.459.

Da alle Parteien erklären, daß eine Koalition mit anderen Parteien nicht in Frage kommt, sind Neuwahlen in nächster Zeit unvermeidbar geworden. Vorerst wird Attlee sein Kabinett umbilden und versuchen, mit seiner kleinen Mehrheit zu regieren. Mit Neuwahlen ist vor drei Monaten nicht zu rechnen, da die Kassen der Parteien leer sind und auch die Politiker die Wahlarbeit nach so kurzer Zeit scheuen.

Nachrichten

AUS ÖSTERREICH

Auf dem Hauptplatz in Tulln vollzog am 22. Feber Bischof Memelauer die feierliche Einsegnung des am 20. Feber verstorbenen Ministers a. D. Buchinger. Unter den mehr als 5000 Trauergästen befanden sich Nationalratspräsident Kunschak, Bundeskanzler Ing. Dr. Figl, Vizekanzler Dr. Schöpf, der Minister Kraus, Dr. Gruber und Dr. Tschadek, Staatssekretär Graf, Landeshauptmann Steinböck, Landeshauptmannstellvertreter Ing. Kargl, Vizebürgermeister Honay, Kammerpräsident Reither und Kammerpräsident Ing. Raab. Zum Abschied sprachen Bürgermeister Goldmann, Minister Kraus und Bundeskanzler Ing. Dr. Figl, am offenen Grabe namens der ÖVP. Minister a. D. Ing. Raab. Am 24. Feber erkletterte in Althofen

(Kärnten) der 11jährige Ernst Ettinger aus Pöckstein einen 10 m hohen Gittermast der Starkstromleitung, wobei er in den Stromkreis geriet. Seine Kleider fingen sofort Feuer und als der Schüler, der Verbrennungen dritten Grades erlitten hatte, abstürzte, gleich er einer in die Tiefe sausen den Fackel. Er wurde sofort ins Krankenhaus gebracht, wo seine Verletzungen als ernst bezeichnet wurden. Die Folge des Unfalles war eine Unterbrechung der Stromleitung, außerdem traten an den Isolatoren schwere Schäden auf.

Am vergangenen Donnerstag ereignete sich mittags im Ofenauer Tunnel bei Golling (Paß-Lueg-Tunnel) ein mysteriöser Unfall, dem ein amerikanischer Staatsbürger zum Opfer fiel. Obwohl der Verunglückte während der Fahrt durch den Tunnel aus einem Schlafwagen des Arlberg-Expres gestürzt sein könnte, liegt die Vermutung nahe, daß es sich um ein Verbrechen handelt. Der Verunglückte, Eugene Carp, dessen Leiche völlig zerstückelt wurde, war Captain der amerikanischen Marine, gehörte als Attaché zum diplomatischen Personal der amerikanischen Gesandtschaft in Bukarest und befand sich auf der Fahrt nach Paris. Der Diplomatenaß, den er mit sich führte, soll verschwunden sein. Die Untersuchungen werden von den amerikanischen Behörden geführt.

Der Schlamberg der Papierfabrik im Pössinggraben bei Frantschach in Kärnten hat im Dezember eine schwere Katastrophe verursacht. Nach dieser Katastrophe wurden Sicherheitsvorkehrungen getroffen, die

noch leichter in den Wettkampf treten, da die Erhaltung ihrer Anlagen nicht so erheblich ist, wie zum Beispiel in den gebirgigen Ländern Österreich und Schweiz. Die Eisenbahn muß Strecken befahren, die durch bevölkerungsarmes Gebiet führen und die dadurch schwer passiv sind. Eine Auflassung dieser Strecken und eine Befahrung durch Autobusse kommt nicht in Frage, da im Winter diese Strecken für Autos unbefahrbar und auch die Straßen nicht für diesen Verkehr gebaut sind. Die Bahnen erfüllen also auch allgemeine Interessen und nehmen diese Lasten auf sich, ohne daß sie hiefür entschädigt würden. Es wird daher unvermeidlich sein, daß die maßgebendsten Straßenbenützer zur Erhaltung der Straßen und deren

Modernisierung ihren Beitrag in irgendeiner Form leisten. Hiefür kommen vorwiegend die Kraftwagen in Frage — das Pferdewerk, der Radfahrer und der Fußgeher zählen doch nicht mehr. Wenn die Belastung, gedacht ist an eine Erhöhung der Mineralölsteuer und Kraftfahrzeugsteuer, anfangs auch bekämpft werden wird, so hat schließlich doch der Kraftfahrer einen Vorteil, denn gute, gepflegte Straßen sparen an Material, Reparaturen, Brennstoff usw. das ein, was die Belastung ausmacht. Bei den Bahnen denkt man daran, den Nahverkehr mehr den Autobuslinien zu überlassen. Jedenfalls wartet das Problem Straße—Schiene auf eine vernünftige Lösung, die allen daran interessierten Kreisen gerecht wird.

