

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

4. Lokalbahnen, Kleinbahnen und Kraftwagen.

In Anbetracht der Riesenmaße der Kriegsausgaben und der sonstigen Aufwendungen, die zur Wiederherstellung der Wirtschaft und zur Vornahme der allerdringlichsten Bauführungen notwendig sein werden, erscheint es mehr als je geboten, mit den staatlichen Geldern sorgsam hauszuhalten und nicht dringliche oder gar entbehrliche Investitionen zurückzustellen. Zu letzteren zählen die Lokalbahnen, deren Erbauung in parlamentarisch regierten Reichen sehr oft mit ganz abseits liegenden politischen Fragen verknüpft wird. Erinnern wir uns nur daran, daß nicht lange Zeit vor Ausbruch des Krieges von der damaligen österreichischen Regierung eine Fülle von Lokalbahnen mit freigebiger Hand über die im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder ausgestreut worden ist. Viele Hunderte von Millionen Kronen sollten ausgegeben werden — zumeist aus Rücksichtnahme auf andere als ausschließlich volkswirtschaftliche Erwägungen. Wird es doch nicht mehr bestritten, daß Lokalbahnen — abgesehen von ihrer Notwendigkeit für die Beförderung von Rohstoffen — doch nur in Ländern und Gegenden von intensiv entwickelter Wirtschaft erforderlich sind, und daß der wirtschaftliche Effekt, also der Bedarf einer Lokalbahn, sich „nur in Örtlichkeiten geltend machen könne, wo eine Industrie (durch die Eisenbahnen höherer Ordnung) bereits konzentriert und hoch entwickelt ist. Nur unter diesen Bedingungen wird es wirtschaftlich sein, die Achsfracht durch die Schiene zu ersetzen; andernfalls ist eine Lokalbahn, weil sich für das zu investierende fixe Kapital nicht die erforderliche Ausnutzungsmöglichkeit bietet, verfrüht“. Diese und ähnliche Grundsätze werden in der Regel zwar von den Privatbahnen, nicht aber vom Staate befolgt. Er entschließt sich viel leichter zum Baue von Lokalbahnen; ihm genügen Ausichten, die die Privatbahnenverwaltung vollkommen abschrecken würden. Mit anderen Worten: Das Geld des Staates wird viel leichter ausgegeben, wird viel weniger geschützt als das der Aktionäre. Dazu kommt folgendes: Fast ausnahmslos erfahren durch den Bau einer Lokalbahn gewisse an der Trasse gelegene Interessentenkreise — Gemeinden, Grundbesitzer, Industrielle u. a. — eine namhafte Einkommens- und Vermögenssteigerung. Es ist daher eine anerkannte Forderung der wirtschaftlichen Gerechtigkeit, die dadurch herbeigeführte Verschiebung in der Verteilung des Volksvermögens durch Auflage einer entsprechenden Beitragspflicht der „Ad-