

Regierungsvorlage.

Gesekentwurf

betreffend die

Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten

und die

Festsetzung eines Bau- und Investitionspräliminars

der

Staatseisenbahnverwaltung

für

die Zeit bis Ende des Jahres 1904.

Gesekentwurf und Begründung nebst vier Übersichtskarten.

(Der Technisch-commerzielle Bericht über die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest ist in einem besonderen Betlagenhefte enthalten.)



W i e n.

Aus der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.

1900.

Gesetz

vom .

betreffend

die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionspräliminars der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1904.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

A. Neu herzustellende Eisenbahnen.

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, die nachstehenden, als normalspurige Locomotiveisenbahnen herzustellenden Eisenbahnlinien auf Staatskosten zur Ausführung zu bringen, und zwar:

1. Die Tauernbahn (Schwarzach—Gastein—Böckstein—Mallnitz—Oberbellach—Möllbrücken, eventuell Spittal an der Drau);

2. die Karawanken- und Wocheinerbahn mit einer Abzweigung nach Villach und directer Fortsetzung bis Triest (Klagenfurt, respective Villach—Aflzing—Velbes—Wocheiner-Feistritz—S. Lucia—Canale—Görz—Reisenberg—S. Daniel—Dpcina—Triest—St. Andrae);

3. eine Eisenbahn von Lemberg über Sambor, Staremiasto und Turka bis zur galizisch-ungarischen Grenze im Uzsokpasse in der Richtung gegen Nagyberezna;

4. die Pyhrnbahn (Klaus—Windisch-Garsten—Spital am Pyhrn—Selzthal);

5. eine Eisenbahn von Rakonitz über Dpočna zum Anschlusse an die Localbahn Postelberg—Laun, eventuell in Laun;

6. die erste Theilstrecke der Wechselbahn Hartberg—Uspang von Hartberg bis Friedberg.

Artikel II.

Die im Artikel I, Z. 1 bis 6 angeführten Eisenbahnen sind als Hauptbahnen, und zwar jene in Z. 1 bis 3 als Hauptbahnen ersten Ranges, jene in Z. 4 bis 6 als solche zweiten Ranges herzustellen.

Die im Artikel I, Z. 5 und 6 bezeichneten Eisenbahnen sind nur dann auf Staatskosten auszuführen, wenn es nicht gelingen sollte, diese Bahnbauten im Wege der Concessionsertheilung auf Grund einer staatlichen Erträgnisgarantie sicherzustellen, worüber gegebenen Falls ein besonderes Gesetz bestimmt wird.

Artikel III.

Die Regierung wird angewiesen, dahin zu wirken, daß seitens der beteiligten Königreiche und Länder, autonomen Körperschaften und Privatinteressenten angemessene Beitragsleistungen zur theilweisen Bedeckung des Kostenaufwandes für die im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen noch vor Inangriffnahme der betreffenden Bauarbeiten zugesichert werden.

Artikel IV.

Der Bau der im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen ist ehestmöglich zu beginnen und womöglich derart durchzuführen, daß die Eisenbahnen Rakonitz—Laun (Artikel I, Z. 5) und Hartberg—Friedberg (Artikel I, Z. 6) im Jahre 1901, die Theilstrecke Schwarzach—Gastein der Tauernbahn (Artikel I, Z. 1), dann die Eisenbahn Lemberg—Sambor—ungarische Grenze (Artikel I, Z. 3) und die Böhrenbahn (Artikel I, Z. 4) im Jahre 1903, die Eisenbahn Klagenfurt (Villach)—Görz—Triefst (Artikel I, Z. 2) im Jahre 1904 und die restliche Strecke der Tauernbahn im Jahre 1907 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden kann.

Artikel V.

Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Eisenbahnlinien sind von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben und darf die Übertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grund eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

In Betreff des Anschlusses der nach Artikel I, Z. 3, herzustellenden Eisenbahn von Lemberg über Sambor zum Uzsofpasse an der Grenze ist mit der königlich ungarischen Regierung ein Übereinkommen zu treffen, und wird die Regierung ermächtigt, in gleicher

Weise auch die damit in Zusammenhang stehenden Betriebs- und Verkehrsfragen einverständlich zu regeln.

Artikel VI.

Behufs Verbindung der durch die Südbahnstrecke Möllbrücken, eventuell Spittal—Willach getrennten Linien des Staatsbahnnetzes ist mit der Südbahn-Gesellschaft in Gemäßheit der Bestimmungen im Punkte V des zwischen der Staatsverwaltung und der genannten Gesellschaft abgeschlossenen Übereinkommens vom 9. Mai 1898 eine Vereinbarung zu treffen, durch welche der Staatsbahnverwaltung das Recht eingeräumt wird, unter freier Feststellung der Tarife gegen Entrichtung einer fixen Entschädigung (Bahngeld) entweder ganze Züge der Staatsbahnen mit eigener Zugkraft über die obengenannte mitbenützte Strecke der Südbahn zu befördern oder über dieselbe einzelne Wagen für Rechnung des Staatsbetriebes befördern zu lassen.

Artikel VII.

In Ansehung der nach Artikel I herzustellenden Eisenbahnen wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Beschaffung der im Artikel III vorgesehenen Beitragsleistungen, dann zum Zwecke des Baues und der Instruierung der bezeichneten Bahnlilien, sowie von der bei den Grundeinlösungen und Grundabtretungen auflaufenden Übertragungsgebühr gewährt.

Desgleichen genießen die nach Artikel VI mit der Südbahn-Gesellschaft zu treffenden Vereinbarungen hinsichtlich der Mitbenützung der Südbahnstrecke von Möllbrücken oder Spittal bis Willach die Stempel- und Gebührenbefreiung.

B. Bau- und Investitionspräliminar der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis inclusive 1904.

Artikel VIII.

Das beiliegende Präliminar, betreffend Ausgaben im Gesamtbetrage von 429,002.000 K, welche sich in der Zeit bis Ende 1904 für die nach Artikel I auf Staatskosten herzustellenden Eisenbahnen, ferner für die Vollenbung der auf Grund gesetzlicher Ermächtigung bereits in Ausführung begriffenen Staatsbahnen, dann behufs Beteiligung an der Kapitalbeschaffung für den Bau von Privatbahnen, endlich für die Durchführung von Investitionen im Staatsbetriebe ergeben, wird genehmigt.

Die in den dem Jahre 1904 nachfolgenden Jahren für die im Artikel I, §§. 1 und 2 bezeichneten Eisenbahnen erwachsenden Erfordernisse sind seinerzeit im verfassungsmäßigen Wege anzusprechen.

Die in Postnummer 11 dieses Präliminars vorgesehenen Credite für die Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen dürfen jedoch nur auf Grund der bereits erteilten oder späterhin zu erwirkenden besonderen verfassungsmäßigen Ermächtigung, eventuell in Gemäßheit der Bestimmungen in den Artikeln IX und X des Gesetzes vom 31. December 1894, R. G. Bl. Nr. 2 ex 1895, über Bahnen niederer Ordnung verwendet werden.

Artikel IX.

Zur Bedeckung des in der Beilage festgesetzten Erfordernisses im Maximalbetrage von 429,002.000 K, nach Abzug der zu erzielenden Einnahmen, ferner behufs Refundirung der auf Rechnung der Investitionspräliminarien der Jahre 1898 und 1899 vorstufweise aus Cassenbeständen bestrittenen Investitionsverordnungen des Eisenbahnministeriums im Nettobetrage von 88,052.280 K können in Ausführung des Gesetzes vom 26. Jänner 1897, R. G. Bl. Nr. 33, Obligationen der mit demselben geschaffenen Investitionsschuld in demjenigen Betrage ausgegeben werden, welcher zur Beschaffung der vorgenannten Summe in barem erforderlich ist.

Der Finanzminister ist jedoch ermächtigt, an Stelle dieser Obligationen solche der durch das Gesetz vom 2. August 1892, R. G. Bl. Nr. 131, geschaffenen Rente auszugeben.

Demgemäß sind Obligationen im erforderlichen Betrage auszufertigen und dem Finanzminister zu übergeben.

Artikel X.

Die im beiliegenden Bau- und Investitionspräliminare für die einzelnen Jahre bewilligten Credite können bis 31. December des jeweilig nächstfolgenden Jahres verwendet werden.

Die auf Rechnung dieser Credite bestrittenen Ausgaben, sowie die zu erzielenden Einnahmen sind in der Staatsrechnung gesondert von der Etatgebarung zum Ausdruck zu bringen.

C. Schlussbestimmung.

Artikel XI.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, wird Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister betraut.

Bau- und Investitionspräliminare.

1 Postnummer	2 Benennung	3 Theilfordernis pro 1900	4 5 Erforder-	
			1901	1902
			P r o j e k t	
	Staatsbahnbau.			
1	Tauernbahn:			
	a) Schwarzach—Gastein	100.000	400.000	4.000.000
	b) Gastein—Möllbrücken, eventuell Spittal an der Drau, Projectskosten und Vorarbeiten	200.000	200.000	.
		300.000	600.000	4.000.000
2	Klagenfurt (Villach) — Görz — Triest	800.000	4.600.000	15.800.000
3	Lemberg—Sambor—ungarische Grenze . . . . .	.	13.266.000	13.260.000
4	Plyrnbahn . . . . .	.	2.800.000	4.000.000
5	Rafoniz—Lann	300.000	6.600.000	1.100.000
6	Hartberg—Friedberg	200.000	2.000.000	1.840.000
7	Spalato—Arzano . . . . .	.	4.200.000	3.720.000
8	Grabofa—Bocche di Cattaro . . . . .	.	2.600.000	472.000
9	Przeworski—Kozwadów . . . . .	.	814.000	.
10	Freudenthal—Klein-Mohrau . . . . .	.	156.000	.
	Summe (Post 1—10) . .	1.600.000	37.636.000	44.192.000
11	Betheiligung an der Capitalbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen	.	1.800.000	1.800.000
	Staatsbahnbetrieb.			
12	Bau zweiter, beziehungsweise dritter und vierter Geleise		11.512.000	11.512.000
13	Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien und Anlagen zur Sicherung des Zugver- kehrs		2.582.000	2.578.000
14	Erweiterung von Stationen		19.554.000	19.554.000
15	Ergänzungsanlagen am Unterbau		2.632.000	2.632.000
16	Ergänzungsanlagen am Oberbau		2.408.000	2.408.000
17	Ergänzungsanlagen am Hochbau		2.078.000	2.078.000
18	Elektrische Anlagen		620.000	460.000
19	Beschaffung von Hilfsmaschinen, Werkzeugen und maschinellen Einrichtungen von Werk- stätten und Heizhäusern		1.550.000	1.550.000
20	Vermehrung und Ergänzung des Fahrzeuges der f. f. Staatsbahnen . . . . .	.	15.620.000	15.620.000
	Summe (Post 12—20) . .	.	58.556.000	58.392.000
	Summe (Post 1—20) . .	1.600.000	97.992.000	104.384.000

6	7	8	9	10	11
nis pro		Gesamterfordernis 1900—1904		Benennung	Postnummer
1903	1904	einzelu	zusammen		
K r o n e n					
				Staatseisenbahnbau.	
5,000.000	2,500.000	12,000.000		Lauernbahn:	1
.	1,000.000	1,400.000		a) Schwarzach—Gastein	
5,000.000	3,500.000	13,400.000		b) Gastein—Möllbrücken, eventuell Spittal an der Drau, Projectskosten und Vorarbeiten	
37,600.000	44,800.000	103,600.000		Klagenfurt (Willsch) —Görz—Triest	2
4,576.000	1,218.000	32,320.000		Lemberg—Sambor—ungarische Grenze	3
4,000.000	1,000.000	11,800.000		Böhrenbahn	4
.	.	8,000.000		Kafovič—Laun	5
.	.	4,040.000		Hartberg—Friedberg	6
2,180.000	760.000	10,860.000		Spalato—Arzano	7
.	.	3,072.000		Gravosa—Boche di Cattaro	8
.	.	814.000		Przeworsk—Kozwadow	9
.	.	156.000		Freudenthal—Klein-Mohrau	10
53,356.000	51,278.000	188,062.000	188,062.000		
1,800.000	1,800.000	7,200.000	7,200.000	Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen	11
				Staatseisenbahnbetrieb.	
11,512.000	11,512.000	46,048.000		Bau zweiter, beziehungsweise dritter und vierter Geleise	12
2,578.000	2,578.000	10,316.000		Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien und Anlagen zur Sicherung des Zugver- kehrs	13
19,554.000	19,552.000	78,214.000		Erweiterung von Stationen	14
2,636.000	2,636.000	10,536.000		Ergänzungsanlagen am Unterbau	15
2,410.000	2,408.000	9,634.000		Ergänzungsanlagen am Oberbau	16
2,078.000	2,078.000	8,312.000		Ergänzungsanlagen am Hochbau	17
460.000	460.000	2,000.000		Elektrische Anlagen	18
1,550.000	1,550.000	6,200.000		Beschaffung von Hilfsmaschinen, Werkzeugen und maschinellen Einrichtungen von Werk- stätten und Heizhäusern	19
15,620.000	15,620.000	62,480.000		Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes der k. k. Staatsbahnen	20
58,398.000	58,394.000	233,740.000	233,740.000		
113,554.000	111,472.000	.	429,002.000		

Begründung

zu dem

Gesetzentwurfe, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionspräliminars der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1904.

I. Allgemeine Darlegung des Inhaltes und der Ziele des Gesetzentwurfes.

Die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes, sowie die Entwicklung des Verkehrswesens in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern hat während der letzten Jahre infolge der obwaltenden innerpolitischen Verhältnisse eine ziemlich einseitige Richtung genommen.

Angeichts der Ummöglichkeit, große verkehrspolitische Fragen auf normalem verfassungsmäßigen Wege zur Lösung zu bringen, mußte die Thätigkeit der öffentlichen Gewalten sich auf die weitere technische und commerzielle Vorbereitung der in Betracht kommenden schwierigen Bahnprojecte und im übrigen nahezu ausschließlich auf die Förderung der Bahnen niederer Ordnung beschränken.

Auf letzterem Gebiete sind denn auch — Dank der bereitwilligen Mitwirkung der beteiligten Königreiche und Länder sowie der besonderen Förderung, welche diese Bestrebungen in beiden hohen Häusern des Reichsrathes gefunden haben — in der That ansehnliche Erfolge erzielt worden, und ist es auf diesem Wege gelungen, auch einige, vom gesamtstaatlichen Standpunkte wichtige Bahnbauten, wie die Verbindungslinie Przeworsk — Rozwadów, die Südbalmainer Bahnen zc. sicherzustellen. Dagegen mußte unter den obwaltenden, jeder größeren Action äußerst ungünstigen Umständen seitens der Staatsverwaltung jeder Versuch zurückgestellt werden, die großen Probleme der Ergänzung des Hauptbahnnetzes namentlich in den Alpenländern aufzurollen, obwohl denselben, wie allgemein anerkannt wird, eine hervorragende Bedeutung und besondere Dringlichkeit beizulegen ist.

Nachdem inzwischen durch Regierungsorgane die erforderlichen technischen und commerziellen Studien über die in Betracht kommenden großen Eisenbahnprojecte in eingehendster Weise und mit größter Sorgfalt und Genauigkeit durchgeführt und soweit zu einem vorläufigen Abschlusse gebracht worden sind, daß die endgültige meritorische Entscheidung über die zur Ausführung zu bringenden Bahnprojecte ohne Bedenken getroffen werden kann, erachtet die Regierung den Zeitpunkt für gekommen, um nunmehr mit positiven Anträgen an das hohe Haus heranzutreten. Es handelt sich hier vor allem um schwierige und kostspielige Bahnbauten, die nur der Staat selbst ausführen kann und für welche die bedeutenden Geldmittel nicht durch das laufende Budget, sondern nur durch umfassende Inanspruchnahme des Staatscredits aufgebracht werden können.

In dem vorliegenden Gesetzentwurfe wird sohin vor allem die Sicherstellung der in Artikel I, §§. 1 bis 6, angeführten, auf Staatskosten herzustellenden Eisenbahnlinien beantragt, und zwar der Tauernbahn, der Karawanken-, Wocheiner und Triester Linie, der Eisenbahn Lemberg — Sambor — Grenze, der Böhrenbahn, der Eisenbahnverbindung Rakonitz — Laun (Postelberg) und der Theilstrecke Hartberg — Friedberg der Wechsel-

bahn Hartberg—Wspang, bezüglich welcher Bahnprojecte auf die im Nachstehenden, sowie in dem beiliegenden technisch-commerziellen Berichte über die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest enthaltenen eingehenden Erläuterungen hingewiesen wird.

Unter den hienach sicherzustellenden Bahnen ist unstreitig den im Artikel I, §§. 1 und 2, bezeichneten Linien sowohl wegen der bei ihrer Ausführung zu bewältigenden außerordentlichen technischen Schwierigkeiten und des hiedurch bedingten beträchtlichen Kostenaufwandes (182,000.000 K.), als auch insbesondere wegen ihrer hervorragenden verkehrspolitischen Bedeutung die größte Wichtigkeit beizulegen. Diese Linien (Tauernbahn, Karawanken-, Wocheiner und Triester Linie) sind, wie in den technischen Erläuterungen in der Beilage ausführlich dargelegt wird, nach dem Erachten der Regierung unter den mehrfachen, ursprünglich in Erwägung gezogenen Alternativprojecten derzeit allein als bauwürdig und überhaupt ausführbar anzusehen und stellen in ihrem Zusammenhange die sogenannte zweite Eisenbahnverbindung mit Triest dar, welche seit geraumer Zeit den Gegenstand der lebhaftesten Discussion in den beteiligten Interessentkreisen, sowie auch wiederholter parlamentarischer Behandlung gebildet hat und nicht nur im Interesse des Handels und Verkehrs von Triest, des wichtigsten See- und Hafenplatzes der Monarchie, sondern auch in jenem der beteiligten Alpenländer, der innerösterreichischen Gebiete und des Königreiches Böhmen seit Jahren sehnlichst gewünscht und mit allem Nachdrucke angestrebt wird.

Im weiteren Sinne kann die übrigens auch erheblichen localen Interessen dienende Pyhrnbahn (Klaus—Windischgarsten—Selzthal) als eine gleichfalls dringend erwünschte Ergänzung der vorgenannten zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest angesehen werden.

Wichtigen gesamtstaatlichen Rücksichten nebst der Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung der unmittelbar berührten Landestheile soll die projectirte Eisenbahn Lemberg—Sambor—Grenze dienen, welche bereits den Gegenstand einer — nicht zur Beschlussfassung gediehenen — Regierungsvorlage gebildet hat. (Beilage Nr. 153 zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses, XIV. Session.)

Die Projectlinie Raconitz—Baun (Postelberg) entspricht in gleichem Maße den Verkehrsbedürfnissen der nordböhmischen Staatsbahnlinien als unerlässliche, dringend benötigte Hilfs- und Ablenkungsrouten derselben, wie den wiederholt kundgegebenen Wünschen der berührten Landestheile.

Die Eisenbahn Hartberg—Friedberg endlich erscheint insbesondere als erste Theilstrecke der von den Interessenten Niederösterreichs und der östlichen Steiermark gleichfalls dringend angestrebten, derzeit aber noch nicht realisirbaren Eisenbahnverbindung Hartberg—Wspang (Wechselbahn) von größerer, über die localen Verkehrsaufgaben weit hinausreichender Tragweite.

Die Sicherstellung so bedeutender und einen so erheblichen Kostenaufwand erfordernder Staatsbahnbauten hat nach dem Ermessen der Regierung die Festsetzung eines zweckmäßigen Bauprogrammes und die Bereitstellung der erforderlichen Geldmittel für die sachgemäße Vorbereitung, Inangriffnahme und Durchführung der Bahnbauten zur nothwendigen Voraussetzung, und ergibt sich unter Berücksichtigung der allerdings nur in Anbetracht besonders günstiger Umstände in Aussicht genommenen Vollendungstermine für die wichtigste, hier in Betracht zu ziehende Bahnlinie, das ist für die Eisenbahnverbindung von Klagenfurt und Villach über Görz nach Triest, der Zeitraum bis Ende des Jahres 1904 als jener, innerhalb dessen für die zur Durchführung des gefeßlich festzustellenden Bauprogrammes erforderliche Creditbewilligung und Geldbeschaffung unbedingt vorgesorgt werden muß.

Die Regierung erachtet es aber als zweckmäßig und geradezu als unerlässlich, das hieraus sich ergebende Bau- und Finanzprogramm für die in Gemäßheit der gegenwärtigen Regierungsvorlage neu herzustellenden Staatsbahnlinien sofort zu einem abschließenden Bau- und Investitionsprogramme der Staats-eisenbahnverwaltung für den angegebenen Zeitraum bis Ende 1904 auszugestalten. Hierbei war insbesondere die Erwägung maßgebend, daß vom Standpunkte einer geordneten Staats-eisenbahnverwaltung ein so erheblicher Kostenaufwand für neue Staatsbahnlinien, wie solcher nach dem aufgestellten Programme sich ergibt, überhaupt nur dann zulässig erscheint, wenn zugleich auch für die Bestreitung des Investitions-erfordernisses auf den bestehenden Staatsbahnen ausreichend vorgesorgt wird.

In dieser Hinsicht ist überdies auch wohl nicht zu verkennen, daß größere Investitionen und bauliche Anlagen auf bestehenden Staatsbahnen, wie insbesondere die aus Sicherheits- und Verkehrsrücksichten unerlässliche und besonders dringliche Anlage zweiter, dritter und vierter Geleise auf einzelnen Bahnstrecken, die Ausführung umfangreicher Stationserweiterungen und successive durchzuführender Ergänzungsanlagen, Sicherheitsvorkehrungen zc. ihrem Wesen und ihrer finanziellen Bedeutung nach kaum anders zu behandeln sind, wie neue Eisenbahnbauten, und gleich der unaußgesetzt im Auge zu behaltenden stetigen Vermehrung des Fahrparks der Staatsbahnen die Festsetzung eines bestimmten rationellen und zielbewußten Durchführungs-programmes ebenso dringend erheischen, wie Neubauten.

Für die Aufstellung eines derartigen Bau- und Investitionsprogrammes für die Zeit bis Ende 1904 kommen außer den auf eben diese Zeitperiode entfallenden, mit 173,160.000 K ermittelten Theilerfordernissen der mit dem Gesamtbetrage von 244,240.000 K veranschlagten Kosten der neu herzustellen Staatsbahnlinien die restlichen Erfordernisse per 14,902.000 K der auf Grund von Specialgesetzen bereits in Angriff genommenen, zum Theile bereits vollendeten Staatsbahnbauten, dann der präliminirte Betrag von 7,200.000 K für die Beteiligung an der Capitalsbeschaffung für Privatbahnen und das in Folgendem eingehend darzuliegende Erfordernis per 233,740.000 K für Investitionen im Staatsbetriebe in Betracht, woraus sich im ganzen für den obigen Zeitraum ein Bau- und Investitionsbedarf von 429,002.000 K ergibt.

Die vorangeführten Pauschalbeträge für Localbahnsubventionen sind nur der Vollständigkeit wegen und mit Rücksicht auf die beantragte Creditbewilligung in das Bau- und Investitionsprogramm und Präliminar aufgenommen, wobei für die tatsächliche Verwendung die besondere verfassungsmäßige Genehmigung auf Grund bereits erflorener oder erst zu erwirkender Gesetze vorbehalten bleibt.

Bei diesem Anlasse ist übrigens darauf hinzuweisen, daß im Hinblick auf die sehr erheblichen finanziellen Lasten, welche dem Staatsfiskus infolge der bisher bereits für Localbahnen gewährten Begünstigungen und auf Grund der gegenwärtigen Vorlage erwachsen werden, die thunlichste Zurückhaltung in Bezug auf die finanzielle Unterstützung von Localbahnprojecten durch den Staat umsomehr am Platze sein wird, als ein solches vorsichtiges und zurückhaltendes Vorgehen der Regierung allem Anscheine nach auch den Intentionen der Vertretungen der zur Mitwirkung an der Förderung des Localbahnwesens berufenen Königreiche und Länder entspricht.

Die Anforderungen der Regierung in Bezug auf das Investitionspräliminar der mehrgedachten Zeitperiode sind mäßig und auf das seitens der Staatsbahnverwaltung eingehend mit großer Sorgfalt ermittelte, unbedingt nothwendige Erfordernis beschränkt, und sind größere Ausgaben überhaupt nur in Bezug auf die beschleunigte Herstellung zweiter, dritter und vierter Geleise in einzelnen Bahnstrecken, dann auf Stationserweiterungen größeren Umfanges und auf die programmmäßige Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen vorgesehen.

Mit der Feststellung des mehrerwähnten Bau- und Investitionsprogrammes soll nach den Anträgen der Regierung zugleich die erforderliche Creditbewilligung für die einzelnen Jahre bis Ende 1904 und zugleich die Ermächtigung zur Geldbeschaffung durch Anlehensaufnahme nach Analogie der einschlägigen Anordnungen in den bisherigen Finanzgesetzen und Investitionspräliminarien verbunden werden, wobei zugleich behufs thunlichster Stärkung der Cassenbestände die Refundirung der zu Lasten der Investitionspräliminarien pro 1898 und 1899 bestrittenen Investitionsauslagen des Eisenbahnministeriums im Nettobetrage von 88,052.280 K beantragt wird.

Die sehr erheblichen Vortheile, welche von der Festsetzung des beantragten mehrjährigen Bau- und Investitionsprogrammes für die sichere und planmäßige Durchführung der als nothwendig erkannten Bauten und Investitionen, für die richtige Arbeitsdisposition und selbst in haubonomischer und finanzieller Beziehung voraussichtlich erwachsen werden, bedürfen wohl keines näheren Nachweises.

Durch die angesprochene Creditbewilligung und Geldbeschaffung für die Zeit bis Ende 1904 aber würde nach Anschauung der Regierung die Durchführung des einmal als richtig anerkannten Bau- und Investitionsprogrammes der Staatsbahnverwaltung gesichert und die mit der wiederholten Behandlung zum Theil derselben Angelegenheiten und Fragen verbundene, mühevoll und zeitraubende Arbeit erspart werden können.

Von der Genehmigung und gesicherten Durchführung des vorliegenden umfangreichen Bau- und Investitionsprogrammes erhofft schließlich die Regierung, abgesehen von den hiedurch unmittelbar zu erreichenden verkehrspolitischen Vortheilen, welche die Sicherstellung neuer wichtiger Bahnprojecte und die Ausgestaltung des bestehenden Staatsbahnnetzes für die nächst beteiligten und ferneren Interessentenkreise zweifellos mit sich bringen wird, überdies noch einen kräftigen Impuls zur allgemeinen Entwicklung unserer wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnisse, welche nach der bestimmten Überzeugung der Regierung von der eingeleiteten Belebung der Eisenbahnbauhätigkeit und deren förderndem Einflusse auf die mit derselben in engem Zusammenhange stehenden Industrien, Gewerbe und sonstigen Produktionszweige ausgehen wird.

Auf Grund der vorstehenden allgemeinen Darlegungen soll nunmehr die eingehende Erörterung der einzelnen, im vorliegenden Gesetzentwurfe niedergelegten Anträge folgen.

II. Neu herzustellende Eisenbahnen.

a) Tauernbahn, Karawankenbahn, Wocheinerbahn mit directer Fortsetzung nach Triest (Artikel I, §§. 1 und 2).

(Zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.)

Ausgangspunkt.

Seit mehr als einem Menschenalter beschäftigt die Frage nach Verbesserung des Schienenweges, der das österreichische Binnenlandgebiet mit der heimischen Seeküste und dem Hauptseehafen der Monarchie, dem großen Handelsplaz Triest verbindet, nicht minder die technischen als die industriellen und Handelskreise der diesseitigen Reichshälfte.

Unter dem lebhaften Eindrucke des zielbewußten Vorgehens Ungarns und der auswärtigen Nachbarstaaten, welche das Aufblühen ihrer Seehäfen mit allen zweckdienlichen Mitteln, wie namentlich durch neue Bahnverbindungen, erfolgreich zu fördern verstanden haben, ist auch in Oesterreich die Überzeugung schon seit geraumer Zeit zum Durchbruche gelangt, daß gleiche Vorsorgen für Triest, welcher Plaz infolge vielfacher Ungunst der Verhältnisse in seiner Entwicklung merklich zurückgeblieben ist, vom Standpunkte der handelspolitischen und staatswirtschaftlichen Interessen des Reiches, wie von jenem einer umfassenden Verkehrs- politik ein unabweisbares Postulat bildet, dessen Erfüllung ohne Rücksicht auf die damit verbundenen finanziellen Opfer für den Staatsschatz nicht länger aufgeschoben bleiben darf.

Bedeutung des Seehandels.

Ohne hier in eine weitere Darlegung der volkswirtschaftlichen Seite des Gegenstandes einzugehen, darf wohl daran erinnert werden, welche Bedeutung dem erleichterten Zugange zum Meere, zumal aber der hierdurch geförderten, von eigenen Handelshäfen vermittelten Theilnahme an dem großen, nahezu alle Völker der Erde umspannenden Seeschiffahrtsverkehre zukommt.

Seehandel unter nationaler Flagge ist ein handelspolitischer Machtfactor ersten Ranges. Er schließt zugleich eine nicht zu unterschätzende Erwerbsquelle für die auf den Seemannsberuf angewiesene Küstenbevölkerung in sich und kommt den zahlreichen, vielfach binnenländischen Industrien zugute, die an dem Schiffsbaue und der Schiffsausrüstung theilhaftig sind.

Darin aber gipfelt die Bedeutung des Seehandels für die heimische productive Arbeit, daß das freie Meer die einzige, etwaigen bahntarifarischen Sperrmaßregeln benachbarter Staaten entrückte Welthandelsstraße von unbegrenzter Leistungsfähigkeit ist, die selbst in Kriegszeiten dem friedlichen Handelsverkehre der neutralen Nationen unter völkerrechtlichem Schutze offen steht.

Bisherige Vorsorgen für Triest

In voller Würdigung dieser volkswirtschaftlichen und handelspolitischen Rücksichten ist in den letzten Jahren eine Reihe von Maßnahmen getroffen worden, welche — wie der Ausbau des neuen Hafens, die Errichtung und staatliche Übernahme der Lagerhäuser, die Reconstruction des österreichischen Lloyd mit staatlicher Hilfeleistung, die Reform der Hafengebühren und der Güterbesättertage u. a. m. — übereinstimmend den Zweck verfolgen, Triest in dem scharfen Concurrenzkampfe gegenüber den rivalisirenden Nachbarhäfen zu stützen und zu heben.

Einen neuerlichen Beweis ihrer Fürsorge für Triest hat die Regierung durch die in der 17. Sitzung der gegenwärtigen Session des hohen Hauses am 22. November 1899 erfolgte Einbringung der Regierungsvorlage, betreffend die Erweiterung der Hafenanlagen in Triest (Beilage 335 zu den stenogr. Protokollen, XVI. Session 1899) gegeben.

Verbesserung der Bahnverbindung.

Unbeschadet des im ganzen nicht ungünstigen Erfolges der bereits getroffenen Vorsorgen für die Lage des Triester Plazes, auf welche im Verlaufe dieser Ausführungen noch zurückzukommen sein wird, harret dagegen das Problem der Verbesserung der Eisenbahnverbindung unseres Hauptseehafens mit dem Binnenlande zumeist infolge der hierbei schwer ins Gewicht fallenden finanziellen Momente noch immer seiner Lösung, trotzdem im hohen Abgeordnetenhaufe und seitens der einzelnen Landesvertretungen die Bedeutung dieser Frage niemals verkannt worden ist.

Bereits mit der Allerhöchsten Entschließung vom 7. Februar 1868 wurden die Adressen des Triester Stadtrathes und des Landtages von Görz und Gradiska dahin beschieden, daß eine directe Verbindung der Punkte Klagenfurt und Villach mit Triest nothwendig erscheine.

Wiederholte Verhandlung der Triester Bahnfrage im Abgeordnetenhaufe.

Auch wurde schon in der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 10. Juni 1868 anlässlich der Berathung über einschlägige Petitionen, wie insbesondere der Landesauschüsse von Triest und Görz um schleunige Herstellung einer selbständigen Bahnverbindung zwischen Villach, Görz und Triest, an die Regierung die Aufforderung gerichtet, „sobald als möglich eine Gesetzesvorlage einzubringen,

durch welche die Weiterführung der in Willach zusammentreffenden Bahnlinien nach Ober-Italien und an das Adriatische Meer in jenen Richtungen zustandegebracht werden sollte, welche den Interessen der Industrie und des Handels in Oesterreich am meisten entsprechen.“

Infolge der vorangeführten Resolution wurde in der im Jahre 1869 im hohen Hause eingebrachten, mit Rücksicht auf den bevorstehenden Sessionschluss aber zurückgezogenen Regierungsvorlage, betreffend die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes, auch die „Verbindung der in Willach zusammentreffenden Bahnlinien mit dem Meere“ aufgenommen.

Ferner wurde in der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 3. März 1870 eine Regierungsvorlage zur verfassungsmäßigen Behandlung eingebracht, welche die Herstellung einer Eisenbahn von Tarvis über den Predil nach Görz auf Staatskosten zum Gegenstand hatte. Diese Regierungsvorlage (Nr. LXII der Beilagen zu den stenographischen Protokollen, V. Session) wurde auch vom Eisenbahnausschusse zufolge seines Berichtes vom 31. März 1870 (Nr. CXX der Beilagen zu den stenographischen Protokollen, V. Session) mit der Modification, daß die zu erbauende Eisenbahn bis Triest fortgeführt werden solle, zur Annahme empfohlen, gelangte jedoch wegen des bald nachher eingetretenen Sessionschlusses nicht mehr zur Berathung im Plenum des hohen Abgeordnetenhauses.

Aus dem gleichen Grunde wurde die in der Sitzung vom 22. März 1872 eingebrachte neuerliche Regierungsvorlage wegen Ausführung der Predilbahn durch den Staat (Nr. 134 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen, VII. Session) gegenstandslos, bevor noch die Vorberathung durch den zu diesem Zwecke eingesetzten Sonderausschuß zum Abschlusse gelangt war.

Anlässlich der Beschlussfassung über den Entwurf des im Reichsgesetzblatte unter Nr. 84 kundgemachten Gesetzes vom 19. Mai 1874, betreffend die theilweise Abänderung der mit der Südbahngesellschaft bezüglich des Triester Hafenbaues getroffenen Vereinbarungen, hat das hohe Abgeordnetenhaus in seiner Sitzung vom 6. Mai 1874 die Regierung neuerlich aufgefordert, „mit thunlichster Beschleunigung eine Vorlage über den auf inländischem Gebiete auszuführenden Ausbau der Kronprinz Rudolf-Bahn bis Triest einzubringen.“

Dieser Resolution entsprechend wurde die Herstellung der Predilbahn von Tarvis nach Görz mit dem seitens der Regierung in der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 5. November 1875 eingebrachten umfassenden Gesetzentwurfe, betreffend den Bau neuer Eisenbahnlinien auf Staatskosten (Nr. 403 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen, VIII. Session) zum drittenmale in Antrag gebracht. Nachdem jedoch der Eisenbahnausschuß in seinem Berichte vom 24. Februar 1876 (Nr. 552 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen, VIII. Session) sich gegen den Ausbau der Predilbahn ausgesprochen hatte, sah sich die Regierung im November 1876 veranlaßt, ihre Vorlage, soweit sie sich auf die genannte Bahn bezog, zurückzuziehen.

Erst die Berathung des Gesetzentwurfes, welcher dem im Reichsgesetzblatte unter Nr. 103 publicirten Gesetze vom 1. Juni 1883, betreffend die Herstellung einer Abzweigung der Isfriener Staatsbahn von Herpelje nach Triest, zugrunde liegt, bot dem hohen Abgeordnetenhause neuerlich Gelegenheit, mittels einer in der Sitzung vom 7. Mai 1883 zum Beschlusse erhobenen Resolution an die Regierung die Aufforderung zu richten, „behufs endgiltiger Lösung der Frage, in welcher Weise die selbstständige Verbindung Triests mit der Kronprinz Rudolf-Bahn zu bewerkstelligen wäre, die etwa noch nöthigen Studien sofort vorzunehmen und auf Grund der gewonnenen Resultate entsprechende Gesetzesvorlagen dem Reichsrathe zur verfassungsmäßigen Behandlung thunlichst bald vorzulegen.“

In Übereinstimmung hiermit hat auch der Eisenbahnausschuß laut seines Berichtes vom 28. Februar 1885 (Nr. 1118 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen, IX. Session), welcher allerdings infolge des bald darauf eingetretenen Ablaufes der Reichsrathssession nicht zur Plenarberathung gelangt ist, den Antrag gestellt, sämtliche Petitionen, welche die directe Eisenbahnverbindung von Triest mit der Kronprinz Rudolf-Bahn, dann die Herstellung eines weiteren Anschlusses derselben über die Tauern an die Gifels-Bahn betreffen, der Regierung zur eingehendsten Würdigung mit der Aufforderung abzutreten, in möglichst naher Zukunft Gesetzesvorlagen einzubringen, welche auf Grund der Resultate der bisher vorgenommenen und der etwa noch nöthig werdenden Studien zur Wahrung der volkswirtschaftlichen Interessen der diesseitigen Reichshälfte und insbesondere zur Hebung des Handelsemporiums Triest als die geeignetsten erkannt werden.

Im gleichen Sinne wurde ferner seitens des Eisenbahnausschusses mittels Berichtes vom 9. Juni 1886 (Nr. 223 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen, X. Session) beantragt, alle auf die directe Eisenbahnverbindung von Triest mit dem Innlande durch die Kronprinz Rudolf-Bahn in deren weiterem Anschlusse an die Giselabahn abzuleitenden Petitionen der Regierung zur eingehendsten Würdigung abzutreten mit der dringenden Aufforderung, „bezüglich der für die Herstellung einer neuen Bahnverbindung mit Triest vorgeschlagenen Projecte eingehende Studien vorzunehmen, sie betreffs ihrer Kosten und Nothwendigkeit und voraussichtlichen Rentabilität, wie nicht minder in Bezug auf die Vortheile, die sie dem allgemeinen Interesse der diesseitigen Reichshälfte und insbesondere zur Hebung des Seehandelsemporiums Triest zu bieten imstande sind, unter einander in Vergleich zu bringen und hierüber dem Reichsrathe mit thunlichster Beschleunigung die geeigneten Vorlagen zu machen“.

Dieser Antrag des Eisenbahnausschusses wurde sohin in der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 20. October 1887 unverändert angenommen.

Bezüglich der weiterhin eingelangten, den Ausbau einer directen Staatseisenbahnverbindung der Stadt Triest mit der Kronprinz Rudolf-Bahn und die Herstellung eines Anschlusses der letzteren an die Giselabahn betreffenden Petitionen wurde vom Eisenbahnausschusse unter dem 19. Februar 1890 der Beschluß gefaßt, dieselben gleichfalls der Regierung zur eingehendsten Würdigung mit der neuerlichen dringenden Aufforderung abzutreten, zur Wahrung und zur Förderung der Unabhängigkeit der volkswirtschaftlichen, handels- und verkehrspolitischen Interessen dieser Reichshälfte und zum erfolgreichen Schutze des heimischen Seehandelsemporiums Triest entsprechende Gesetzesvorlagen ehestmöglichst zur verfassungsmäßigen Behandlung einzubringen.

Zur Vorberathung der in der XI. Reichsraths-session eingelaufenen weiteren Petitionen in Betreff der Triester Eisenbahnfrage wurde vom Eisenbahnausschusse ein eigenes Subcomité eingesetzt, welches unter dem 14. März 1893 seinen Bericht an den Ausschuss erstattete.

Bericht des
Subcomités
des Eisen-
bahn-
ausschusses.

Diesem Berichte zufolge wurden die in den verschiedenen Petitionen behufs Erzielung einer kürzeren Verbindung mit Triest angeregten Bahnprojecte, und zwar rücksichtlich des Gebietes südlich der Drau die Prebilbahn einerseits und die Linien Divača—Bischofslack und Krainburg—Klagenfurt andererseits, rücksichtlich des Gebietes nördlich der Drau dagegen die Tauernbahn und die Linie St. Georgen an der Mur—Rottenmann einer eingehenden Erörterung unterzogen.

Das Subcomité war jedoch gleichwohl nicht in der Lage, sich für die Herstellung bestimmter Bahnlilien auszusprechen, da sich im Schoße desselben zwei divergirende Meinungen geltend machten, von denen die eine die Erbauung der Linien Divača—Bischofslack, Krainburg—Klagenfurt und St. Georgen an der Mur—Rottenmann behufs Erzielung einer kürzeren Verbindung mit dem Innern des Reiches befürwortete, wogegen die andere von dem Bestreben geleitet war, Triest durch den Bau der Tauernbahn und der Prebilbahn vornehmlich den westlichen Gebietstheilen der Monarchie und einem Theile Süddeutschlands näher zu rücken.

Keine dieser beiden Ansichten vermochte die Majorität im Subcomité zu erlangen.

Der im Sinne der ersteren Ansicht gestellte Antrag, dem zufolge, an die Regierung die Aufforderung gerichtet werden sollte, die Eisenbahn Divača—Lack mit der Fortsetzung über die Karawanken nach Klagenfurt verfassungsmäßig sicherzustellen und über die Linie St. Georgen—Rottenmann technische und finanzielle Studien vorzunehmen, wurde vom Subcomité nicht angenommen.

Ebenso wurde aber auch bei der Abstimmung im Subcomité der die Tauernbahn in den Vordergrund stellende Antrag abgelehnt, die Regierung sei aufzufordern:

1. die Trassierungsarbeiten für den Bau der Tauernbahn mit thunlichster Beschleunigung durchzuführen zu lassen;
2. im Falle eines günstigen Ergebnisses der technischen Vorstudien eine Vorlage, betreffend den Ausbau der als zweckmäßigst erkannten Tauernbahnlinie einzubringen;
3. behufs weiterer Verbindung der Kronprinz Rudolf-Bahn mit dem Triester Hafen die Erhebungen fortzusetzen und über deren Ergebnis, namentlich bezüglich der Prebilbahn, Bericht zu erstatten; und
4. den Ausbau der Strecken Klagenfurt—Kosenthal und Krainburg—Neumarkt durch die erforderliche staatliche Unterstützung zu ermöglichen.

Das Subcomité einigte sich demzufolge schließlich zu dem Antrage, die Regierung sei aufzufordern behufs Erzielung einer kürzeren Eisenbahnverbindung zwischen Triest und den Knotenpunkten des Eisenbahnverkehrs über die projectirten Linien Rottenmann—St. Georgen, Klagenfurt—Krainburg und Lack—Divača, sowie über die Tauernbahn und die Prebilbahn eingehende Erhebungen rücksichtlich der Wahl der Trasse und der sich bei derselben ergebenden Bau- und Tarifränge, sowie rücksichtlich der voraussichtlichen Baukosten,

endlich rücksichtlich der commerciellen Bedeutung der einzelnen Linien vornehmen zu lassen und das Ergebnis dieser Erhebungen dem Abgeordnetenhaus mitzutheilen.

Anschließend an diesen vom Subcomité beschlossenen Antrag enthält der Bericht des letzteren an den Eisenbahnausschuß weiters noch ein der Beschlußfassung des Subcomités nicht unterzogenes Separatvotum des Obmannes Abgeordneten Dr. August Weber, welcher die Anschauung vertrat, daß die durch den Ausbau der geplanten neuen Bahnlinsen angestrebten commerciellen Vortheile durch entsprechende Maßnahmen tarifartischer Natur bezüglich der bestehenden Bahnlinsen in viel rascherer, wirksamerer und für den Staatsschatz weniger belastender Weise als durch Neubauten zu erzielen wären.

Über den im Vorstehenden behandelten Bericht des Subcomités vom 14. März 1893 hat eine Beschlußfassung im Eisenbahnausschuße selbst nicht mehr stattgefunden.

Dagegen wurde aber in der Plenarsitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 9. December 1893, anlässlich der Beschlußfassung über das Gesetz wegen Sicherstellung der Walsugana-Bahn eine Resolution beschloffen, durch welche die Regierung neuerdings aufgefordert wurde, „ehestmöglichst im Reichsrathe Gesetze vorzulegen einzubringen, durch welche die Triester Eisenbahnfrage im gesamtstaatlichen Interesse einer Lösung zugeführt wird“.

Ein in der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 31. Mai 1894 von 86 Abgeordneten unter Führung der Abgeordneten Burgstaller, Stalitz, Coronini, Lienbacher und Steinwender eingebrachter Initiativantrag, demzufolge seitens der Regierung noch im Herbst des Jahres 1894 eine Vorlage wegen Sicherstellung des Baues einer neuen Bahnverbindung mit Triest einzubringen gewesen wäre, ist nicht mehr zur Beschlußfassung gelangt.

Durch die vom Jahre 1893 angefangen zu diesem Behufe bewilligten erhöhten Credite für Trassierungszwecke war inzwischen die Regierung in die Lage gesetzt worden, hinsichtlich der verschiedenen behufs Herstellung einer zweiten Verbindung mit Triest angeregten Bahnprojecte die erforderlichen näheren Erhebungen in technischer und in commercieller Richtung einzuleiten.

Über den Stand dieser Erhebungen, welche hinsichtlich des südlichen Gebietes die Linien Divača—Bischofslack mit der Fortsetzung von Krainburg über den Voibl-Pass nach Klagenfurt, ferner Görz—St. Lucia—Wochein—Weldes mit der Fortsetzung durch das Bärenthal nach Klagenfurt und die Predilbahn Görz—Predil—Tarvis, rücksichtlich des Gebietes nördlich der Drau dagegen die sogenannte Gasteiner und die sogenannte Radstädter Variante der Tauernbahn umfaßten, wurde dem hohen Abgeordnetenhaus in der Sitzung vom 30. April 1895 von dem damaligen Handelsminister Grafen Wurmbbrand anlässlich der Beantwortung mehrerer auf den Gegenstand bezüglicher Interpellationen eingehende Mittheilung gemacht, ohne daß jedoch hieran eine Berathung und Beschlußfassung geknüpft worden wäre.

Endlich wurde in der 561. Sitzung des hohen Hauses vom 13. Jänner 1897 anlässlich der Berathung des Eisenbahnetats seitens des damaligen Eisenbahnministers FML. v. Guttenberg die Absicht kundgegeben, die Herstellung der sogenannten Tauernbahn und der Wocheinerbahn jedoch unter Rückstellung der Karawankenlinie in Antrag zu bringen.

Im wesentlichen lassen sich somit die im Vorstehenden behandelten Kundgebungen des hohen Abgeordnetenhauses dahin zusammenfassen, daß seitens dieses Hauses zwar die besondere Wichtigkeit der Herstellung einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest nachdrücklichst anerkannt, hinsichtlich der einzelnen zu diesem Behufe zu erbauenden Bahnlinsen jedoch eine bestimmte Anschauung nicht ausgesprochen wurde.

Mit umso größerem Nachdrucke haben dagegen die Vertretungen der einzelnen an den verschiedenen Bahnprojecten behufs Herstellung einer zweiten Verbindung mit Triest interessirten Königreiche und Länder hinsichtlich der in Betracht kommenden Projectslinien Stellung genommen.

Was zunächst die Vertretung der reichsunmittelbaren Stadt Triest anbelangt, so hat dieselbe — im Gegensatz zu der die Predilbahn bevorzugenden Haltung der Triester Handelskammer — seinerzeit an erster Stelle den Bau der Bahn Divača—Bischofslack und erst in zweiter Reihe die Ausführung der Bahn über den Voibl nach Klagenfurt, sowie auch der Tauernbahn befürwortet, nunmehr jedoch in Übereinstimmung mit der heimischen Kammer zu Gunsten der von der Regierung vorgeschlagenen Tauern- und Wocheiner Bahn mit der Maßgabe Stellung genommen, daß letztere Linie selbständig bis Triest fortzusetzen sei.

Von Seite der Landesvertretung der Markgrafschaft Istrien liegen wiederholte Kundgebungen zu Gunsten der Ausführung der Linie Divača—Bischofslack mit der Fortsetzung über den Voibl nach Klagenfurt vor.

Nicht minder eindringlich spricht sich dagegen andererseits die Landesvertretung der gefürsteten Grafschaft Görz und Gradiska für den Bau der Predilbahn, eventuell, falls diese Linie als absolut nicht durchführbar erkannt würde, der Eisenbahn Triest—Görz—St. Lucia—Wochein—Zauerburg aus.

Der principielle Gegensatz, welcher hiernach in den Kundgebungen der Landesvertretungen des Küstenlandes zutage tritt, findet auch in der Haltung der Vertretungen der nördlich gelegenen Königreiche und Länder seinen Ausdruck.

Weitere
Behandlung
der Triester
Bahnfrage im
Abgeord-
netenhaus.

Resumé über
die Kund-
gebungen des
Abgeord-
netenhauses.

Kund-
gebungen der
Landes-
vertretungen.

Während die Landesvertretungen des Herzogthums Krain und des Herzogthums Kärnten auf das entschiedenste für den Ausbau der Linie Divača — Bischoflack mit der Fortsetzung über den Loibl nach Klagenfurt eintreten, bemüht sich andererseits die Vertretung des Herzogthums Salzburg mit nicht geringerem Eifer um das Zustandekommen der Predillinie und der Tauernbahn.

Die Vertretung der gefürsteten Grafschaft Tirol hat in der Triester Eisenbahnfrage nur insofern Stellung genommen, als sie sich mit besonderer Wärme für die Führung der Tauernbahn über den Felbertauern, was ist für die Linie Wien — Rißbüchel ausgesprochen hat.

Der Landtag des Erzherzogthums Oesterreich ob der Enns hat seiner Anschauung dahin Ausdruck gegeben, daß die Herstellung einer zweiten, nirgends durch Theilstrecken einer Privatbahn unterbrochenen Staatsisenbahnverbindung mit Triest dringend nothwendig erscheint und daß zu diesem Behufe die Bahnlinie Divača — Lack oder, falls diese Linie nicht möglich wäre, eine über Görz führende Bahnlinie, sowie an Stelle der Tauernbahn eine Eisenbahn von Liezen über den Pyhrnpaß und durch das Kremsthal zur Ausföhrung zu bringen wäre.

Der Landtag des Königreiches Böhmen endlich, welcher im Laufe der letzten Jahre wiederholt der Triester Eisenbahnfrage seine Aufmerksamkeit zugewendet hat, faßte in seiner Sitzung vom 4. März 1897 den Beschluß, die Regierung sei aufzufordern, bei ihren Maßnahmen für die Herstellung einer zweiten Bahnverbindung mit Triest darauf Bedacht zu nehmen, daß diese den Weg zwischen Böhmen und Triest wesentlich kürze, und jene Projecte dormalen zurückzustellen, welche für den Export Böhmens über Triest ohne Belang wären oder demselben nur durch neue Beageverträge mit Privatbahnen dienen könnten. Die Regierung werde daher aufgefordert, vor allem die Verbindung Klagenfurts über die Karawanken mit einem Punkte der Tarvis — Laibacher Staatsbahnstrecke und von dort die weitere directe Verbindung sicherzustellen.

Rund-
gebungen
von Handels-
kammern und
Stadts-
gemeinden.

Gleich den Landesvertretungen haben sich auch die an dem Zustandekommen einer zweiten Bahnverbindung mit Triest interessirten Handelskammern und Stadtgemeinden mit den verschiedenen Vorschlägen zur Lösung der Triester Eisenbahnfrage vielfach beschäftigt.

Die Triester Handels- und Gewerbekammer, deren Votum in dieser Frage wohl vor allem auf besondere Beachtung Anspruch erheben darf, tritt, wie bereits hervorgehoben wurde, seit einer langen Reihe von Jahren mit allem Nachdrucke in erster Linie für den Bau der Tauernbahn und der Predilbahn oder eventuell an Stelle der letzteren der Wocheiner Bahn, mit der Maßgabe ein, daß die letztgenannten Linien nicht von Görz, sondern von Triest selbst ihren Ausgang zu nehmen hätten.

Unterstützt wird die Triester Kammer hiebei von der Handelskammer Salzburg und von den Städten Willach und Salzburg, welche gleichfalls der Herstellung der Tauernbahn und der Predilbahn eifrigst das Wort reden, während die Handelskammer und die Stadt Görz in erster Linie die Ausführung der Predilbahn oder eventuell der Wocheinerbahn anstreben.

Dieser Gruppe von autonomen Körperschaften steht jedoch eine andere gegenüber, welche mit dem gleichen Nachdrucke die Herstellung einer weiter östlich gelegenen Eisenbahnverbindung durch Erbauung der Linie Divača — Bischoflack mit der Fortsetzung über die Karawanken nach Klagenfurt befürwortet hat. Zu dieser Gruppe gehören insbesondere die Handelskammern Rovigno, Laibach, Klagenfurt, Leoben, Vinz, Prag, Budweis, Pilsen und Eger, sowie die Städte Klagenfurt und Prag.

Eine zwischen diesen beiden Standpunkten vermittelnde Haltung nimmt die Wiener Handelskammer ein.

Schließlich ist noch darauf hinzuweisen, daß auch der Staats-Eisenbahnrat in wiederholten Resolutionen in dringendster Weise die Ausführung einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest befürwortet hat.

Rund-
gebungen
des Staats-
Eisenbahn-
ratheß.

Gegenstände in
den Rund-
gebungen.

Trotz der in vorstehenden Rundgebungen zutage tretenden einzelnen Gegenstände lassen sich zwei Hauptgruppen von Interessenten unterscheiden, von denen die eine, mit Triest an der Spitze, in erster Linie für die Heranziehung des Außenhandels durch Herstellung von Eisenbahnen eintritt, welche den Weg zwischen Salzburg und Triest kürzen, während die zweite den Ausbau von Linien befürwortet, welche eine weitgehende Kürzung der Relationen zwischen Innerösterreich und Triest herbeiföhren. Es unterliegt keinem Zweifel, daß beiden Bestrebungen, vom volkswirtschaftlichen und vom handelspolitischen Standpunkte betrachtet, volle Berechtigung zuerkannt werden muß, indem sowohl durch die Heranziehung des süddeutschen Handels, wie auch durch Kürzung des Weges zwischen Innerösterreich und Triest, somit durch den Ausbau jeder der beiden Linien nicht nur der Handel und Verkehr Triests, sondern auch jener der diesseitigen Reichshälfte überhaupt eine bedeutende Belebung und Steigerung erfahren wird.

Standpunkt
der
Regierung.

Hieraus ergibt sich nach Anschauung der Regierung der principielle Gesichtspunkt, daß die Triester Bahnfrage nur dann einer befriedigenden Lösung zugeführt werden kann, wenn sowohl der Ausbau der Tauernbahn, als auch jener einer südlichen, bis Triest führenden Hauptlinie in Aussicht genommen wird, wobei allerdings vom Standpunkte einer rationellen staatswirtschaftlichen Ökonomie alle jene Combinationen, welche sich mit dem Baue von Parallelbahnen oder lediglich Concurrenzwecke verfolgenden Projectslinien befassen,

aufser Betracht zu bleiben haben und die ins Auge zu fassenden Neubauten streng auf solche Linien zu beschränken sind, welche, indem sie kürzere Verkehrswege aufschließen, sich thatsächlich als fachlich bauwürdige Ergänzungen des Bahnnetzes darstellen.

Indem der Fülle des durch eingehende Studien gewonnenen Materiales und der Wichtigkeit dieser Bahnfrage entsprechend der technisch-commerzielle Bericht zur Begründung der Anträge der Regierung in einer abgeforderten Beilage unterbreitet wird, soll an dieser Stelle über die getroffene Wahl der Linien nur Nachstehendes hervorgehoben werden:

Unter den für die Tauernbahn bestehenden Alternativprojecten ist vom technischen, commerziellen und finanziellen Standpunkte aus der Gasteiner Linie von Schwarzach-St. Veit über Gastein, Böckstein, sodann nach Durchföhrung des Tauernstodes über Mallnig, Ober-Bellach nach Möllbrücken oder Spittal an der Drau, unbedingt der Vorzug vor allen übrigen Varianten einzuräumen, nachdem dieselbe dem angestrebten Zwecke, die kürzeste Verbindung zwischen Salzburg und Villach herzustellen, bei den relativ geringsten Anlagekosten am besten entspricht.

Zur Aus-
führung
empfohlene
Linien.

Hinsichtlich der südlichen Linie, das ist einer von der Südbahn unabhängigen Verbindung der ehemaligen Kronprinz Rudolf-Bahn mit dem Meere kommen hauptsächlich nur mehr zwei Alternativprojecte in Betracht, da sich das früher stark in Discussion gestandene Saak-Boiblerproject seither als nicht zweckmäßig erwiesen hat. Es sind dies die sogenannte Predilbahn (Tarvis—Görz) und die Karawankenbahn im Zusammenhange mit der Wocheinerlinie, an welche beide Alternativlinien sich sodann die directe Fortsetzungslinie von Görz nach Triest anzuschließen hätte. Wenn auch vom finanziellen, sowie vom bautechnischen und bauökonomischen Gesichtspunkte aus der Predilbahn oder der dieselbe Richtung verfolgenden Mangartbahn der Vorzug zuerkannt werden müßte, kann diese Linie doch aus gesammstaatlichen Rücksichten nicht zur Ausführung empfohlen werden. Es erübrigt sohin lediglich die Karawanken- und Wocheinerbahn, welche überdies mit einem Flügel nach Villach versehen werden soll, so daß diese Linie nicht nur die beabsichtigte Kürzung im Verkehre zwischen Triest und Innerösterreich bewirken, sondern auch einen ausreichenden Ersatz für die Predilbahn in verkehrspolitischer Beziehung bieten wird. Die vorgedachte, sohin von der Regierung zur Ausführung beantragte Bahn soll von Klagenfurt und Villach durch den Bärengraben nach Kfling (Station der Linie Laibach-Tarvis) und von da durch die Wochein, das Bača- und Tsonzothal nach Görz führen.

Hinsichtlich der directen von der bestehenden Südbahnlinie unabhängigen Verbindung von Görz mit Triest war das Bestreben darauf gerichtet, eine Trasse zu finden, welche bei voller Unabhängigkeit von der Südbahn einerseits auch locale Bedürfnisse befriedigt, andererseits die eventuelle seimerzeitige Herstellung einer von Görz nach Adelsberg führenden Linie mit verhältnismäßig geringem Kostenaufwande ermöglicht. Aus diesem Grunde und in der Erwägung, daß wider die Herstellung einer durch das Ballone führenden Linie im Hinblick auf die concessionsmäßigen Rechte der Südbahn immerhin beachtenswerte Bedenken obwalten, wird die Föhrung der südlichsten Strecke über Reifenstein, St. Daniel, Opčina nach Triest-St. Andrae in Aussicht genommen, woselbst die Verbindung mit den neuen Triester Hafenanlagen stattfinden soll.

Die Baulängen betragen für die Tauernbahn 77 km, für die Karawankenbahn 66 km, für die Wocheinerbahn sammt directer Fortsetzung nach Triest 144 km.

Baulängen.

Durch den Bau der Karawanken-, Wocheiner und Triester Linie wird sich gegenüber den Tarislängen über die derzeit bestehenden Bahnlinien in der Relation zwischen Triest und dem maßgebenden Knotenpunkte Glandorf eine Wegkürzung von 91 km, ferner infolge des Ausbaues der Tauernbahn für die Relation Salzburg—Villach eine solche von 176 km ergeben, während nach erfolgtem Ausbaue der sämmtlichen, als zweite Eisenbahnverbindung mit Triest bezeichneten Bahnen die Relation Salzburg—Triest eine Wegkürzung von 246 km erfahren wird.

Die Baukosten werden für die Tauernbahn mit 60,000.000 K für die Karawankenbahn mit 44,000.000 K, für die Wocheinerbahn und deren Fortsetzung bis Triest mit 78,000.000 K, zusammen für sämmtliche vorangeföhrte Bahnlinien mit 182,000.000 K veranschlagt. Diesem äußerst beträchtlichen Kostenaufwande steht nun, abgesehen von den zu erhoffenden, für die Schlußfassung allerdings ausschlaggebenden wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Vortheilen und den auch hier mit Sicherheit zu gewärtigenden indirecten Erträgen für den Staatschatz voraussichtlich nur eine mäßige Rentabilität gegenüber, indem der Reinertrag der sämmtlichen als zweite Eisenbahnverbindung mit Triest zu bezeichnenden Linien nach den Ergebnissen des beigeföhrten technisch-commerziellen Berichtes nur mit etwa 2·05 Procent veranschlagt wird.

Baufkosten.

Hiebei ist behufs Erhöhung der commerziellen Leistungsfähigkeit der neu herzustellenden Staatsbahnlinien der Peagebetrieb auf der die Tauern- und die Karawankenlinie trennenden Südbahnstrecke von Möllbrücken, eventuell Spittal bis Villach auf Grund der diesfalls bereits im Jahre 1898 mit der Südbahn-gesellschaft getroffenen Vereinbarungen in Aussicht genommen. (Bergl. Artikel VI des Gesetzentwurfes und die zugehörigen Erläuterungen.)

b) Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze. (Art. I., §. 3.)

Die Herstellung der Eisenbahn von Lemberg über Sambor zur galizisch-ungarischen Grenze in der Richtung gegen Nagy-Berezna bildete neben dem Baue zweier anderer vom Staate herzustellenden Bahnlilien, nämlich der Eisenbahn Przeworsk—Kozwadow und der auf Dalmatiner Gebiet fallenden Strecken der Eisenbahn von Gabela in die Bocche di Cattaro nebst einem Flügel nach Gravosa (Ragusa), den Gegenstand eines in der 3. Sitzung der XIV. Session des hohen Hauses am 24. März 1898 eingebrachten Gesetzentwurfes (153 der Beilagen des stenographischen Protokolles der XIV. Session), welcher von dem hohen Hause jedoch im Verlaufe der Session nicht in Verhandlung gezogen wurde. Die Fertigstellung, beziehungsweise Bauinangriffnahme der beiden letztangeführten Bahnlilien ist inzwischen auf Grund des Gesetzes vom 21. December 1898, R. G. Bl. Nr. 233, betreffend die im Jahre 1898 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, erfolgt. Nachdem in der Zwischenzeit die damals noch im Zuge befindlichen Vorarbeiten für das Bahnproject Lemberg—Sambor—ungarische Grenze im Wesentlichen zum Abschlusse gelangt sind und der baldige Bau dieser Eisenbahn sich als dringend wünschenswert darstellt, soll für die Ausführung dieser Linie in dem vorliegenden Gesetzentwurfe Vorsorge getroffen werden.

Die gegenständliche Eisenbahn bildet die auf diesseitigem Gebiete gelegene Theilstrecke einer neuen Verbindung des ungarischen Eisenbahnnetzes mit dem galizischen, und zwar der kürzesten zwischen Lemberg und Ungarn, deren Herstellung aus Gründen gesamtstaatlicher Natur unabweislich erscheint. Abgesehen von diesem in erster Linie verfolgten Zwecke, wird es eine weitere Aufgabe dieser neuen Karpathenbahn sein, die von ihr durchzogenen, bisher mangels entsprechender Communicationen wirtschaftlich wenig entwickelten Landesheile dem Verkehre zu erschließen. Was die Productionsverhältnisse des Attractionsgebietes anlangt, so kommt zunächst die Forstwirtschaft, sowie die Viehzucht in Betracht. In den ausgedehnten, zum nicht geringen Theile noch Urbestände einschließenden Waldungen, welche sowohl das dem Gebirgszuge der Karpathen nördlich vorgelegene Hügelland, als insbesondere das gegen die ungarische Grenze sich hinziehende Gebirge selbst bedecken, wobei im westlichen Theile Buchen, im östlichen Nadelhölzer überwiegen, besitzt dieser Theil Galiziens namhafte natürliche Hilfsquellen. Schon gegenwärtig, da mit Rücksicht auf die Abfuhrverhältnisse gerade in dem waldbreichsten Theile Sägewerke nicht bestehen, bringen die vorhandenen Werke, die zum großen Theile mit Dampf betrieben werden, bis zu 6500 Wagenladungen ihrer Producte in den nächstgelegenen Eisenbahnstationen zur Verfrachtung. Eine Steigerung dieser Production kann mit Rücksicht auf den guten Zustand des überwiegenden Theiles der in Betracht kommenden Waldbestände noch auf Jahre hinaus mit Sicherheit erwartet werden. Daneben ist für den Export die Viehzucht von Bedeutung, welche insbesondere in den gebirgigen Theilen intensiv betrieben wird. In dem zwischen Lemberg und dem oberen Dniester gelegenen fruchtbaren Ackerlande gedeihen infolge der günstigen Lage und Bodenbeschaffenheit und dank der Rührigkeit der Bewohner nahezu alle Erzeugnisse der Landwirtschaft in reichlichem Maße. Die Massenproducte dieses Gebietes sind Getreide, Kartoffel und Heu, aber auch der Anbau von Flachs und insbesondere von Hanf, sowie die Gemüße- und Obstkultur haben günstige Erfolge aufzuweisen.

In dem südlichen Theile des von der Projectlinie durchzogenen Gebietes sprechen zahlreiche Anzeichen für das Vorhandensein von Erdöl, dessen Gewinnung jedoch die Schaffung besserer und billigerer Communicationsmittel zur unerläßlichen Voraussetzung hat. Auch die Ansiedlung von Industrien war mangels billiger und entsprechend leistungsfähiger Transportgelegenheiten bisher nur in geringem Umfange möglich; verhältnismäßig am besten entwickelt ist die Industrie im nördlichen Theile des Attractionsgebietes, besonders in Sambor, Rudki und Komarno; insbesondere die Producte der vorwiegend in der letztgenannten Stadt als Hausindustrie betriebenen Weberei erfreuen sich eines ausgedehnten Absatzgebietes. Von der Einbeziehung dieser Städte, in welchen sich auch der Sitz verschiedener Behörden befindet, sowie des schon dermalen stark besuchten Schwefelbades Lubienki in die Trasse der geplanten Bahnlinie läßt sich unter allen Umständen ein günstiger Einfluß auf den Verkehr derselben erhoffen.

Nach den Ergebnissen der Trassenrevision, welcher Amtshandlung die Theilstrecken Lemberg—Sambor und Sambor—Strzylki bereits im Laufe des Vorjahres unterzogen worden sind, soll die Bahn, wie aus der beigezeichneten Übersichtskarte zu entnehmen ist, vom Bahnhofe Lemberg ausgehen, zunächst neben der Erzherzog Albrechtbahn führen, bei Lubienki wieder das Werczykathal überqueren, sodann in das Podkuznythal gelangen, die Stadt Rudki berühren und nach Durchquerung der Niederungen des Dniester in den Bahnhof Sambor der Staatsbahnstrecke Chyrów—Strzylki gelangen. Von da bewegt sich die Trasse, im Thale des Dniester anstrebend, über Staremiafsto (Stary Sambor) und Busowisko gegen Strzylki. Die Entscheidung über die weitere Trassenführung des gedachten Bahnprojectes, welche sich bei Einbringung der eingangs bezogenen Regierungsvorlage mangels der Feststellung des Anschlußpunktes an die auf ungarischem Gebiete auszuführende Theilstrecke von Nagy-Berezna an die Grenze noch nicht näher bestimmen ließ, ist mittlerweile zu Gunsten der durch den Anschluß nächst dem Uzsolpasse bedingten Trasse getroffen worden, und

wird das Project dieser Theilstrecke in nächster Zeit der Trassenrevision unterzogen werden. Soviel die Studien über die Trassenführung dieser Strecke ergeben haben, soll dieselbe von Strzyżki aus in südöstlicher Richtung dem Jastenicathale, einem Seitenthale des Dniester entlang, der nach Ungarn führenden Reichsstraße folgen, die Ortschaft Rozluc berühren und sich nach Überschreitung der Wasserscheide zwischen Dniester und Strzyżfluss zu dem letzteren senken, welchem sie sodann bis zur Mündung des Jablonkabaches folgt. Von hier aus führt die Trasse diesem Bache entlang über Turka nach Jablonka nizna, gelangt dann, dem linken Gehänge des Spisanybaches folgend, nach Überschreitung der Wasserscheide zwischen dem Strzyż- und Sanflusse zu dem letzteren Flusse und erreicht, an demselben fortführend, beständig ansteigend Sianki und dann die Landesgrenze nächst dem Uzsovpasse.

Der Bau dieser als normalspurige Hauptbahn zweiten Ranges herzustellenden Linie, deren Länge 173·4 km betragen wird, soll sogleich nach Fertigstellung des Detailprojectes in Angriff genommen und bis Ende des Jahres 1903 fertiggestellt werden.

Die approximativen Baukosten werden für den auf österreichischem Gebiete auszuführenden Theil einschließlich der Kosten des Fahrparkes per 4,090.000 K, dann der infolge Einmündung der Linie in den Bahnhof Lemberg erwachsenden Mehrkosten von 800.000 K und der Kosten der hienach nothwendig werdenden Erweiterung der bestehenden Station Sambor der Staatsbahnen per 1,200.000 K, mit dem Gesamtbetrage von 38,200.000 K veranschlagt.

Für den Bau der Linie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze ist bereits in den Investitionspräliminarien für das Jahr 1898 ein Betrag von 140.000 fl., gleich 280.000 K, für das Jahr 1899 ein solcher von 2,260.000 fl., gleich 4,520.000 K und für das Jahr 1900 ein Betrag von 1,000.000 K als Erfordernis für die Projectirungsarbeiten, Fahrparkbeschaffung und Bauinangriffnahme eingestellt worden.

Mit Rücksicht auf die früher erwähnte wirtschaftliche Bedeutung der projectirten Bahnlinie für die von derselben durchzogene Gegend wurden von Seiten der Interessenten bereits Beiträge zu den Baukosten im Betrage von 290.000 K sichergestellt, während weitere Beiträge per 18.000 K noch in Aussicht stehen. Ueberdies ist die Staatsverwaltung im Hinblick auf den in ähnlichen Fällen beobachteten Vorgang von der Voraussetzung ausgegangen, daß auch seitens des Landes die Leistung eines angemessenen Beitrages zu den Kosten dieses Bahnbaues zu gewärtigen ist. Die bezüglichen Verhandlungen mit dem galizischen Landesauschusse sind bereits eingeleitet worden, bis nun aber noch nicht zum Abschlusse gediehen.

c) Pyhrnbahn. (Art. I, B. 4.)

Die chebalbige Verwirklichung des Bahnprojectes über den Pyhrnpaß, welches bekanntlich schon mehrere Jahrzehnte zurückreicht — die Verbindung Wels—Rottenmann war bereits in der im Jahre 1869 eingebrachten, jedoch wegen bevorstehenden Sessionseschlusses zurückgezogenen Regierungsvorlage, betreffend die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes, aufgenommen — bildete in letzter Zeit, insbesondere seit dem Ausbaue der Kremsthalbahn von Linz nach Klaus-Steyrling, den Gegenstand wiederholter eindringlicher Petitionen sowohl seitens der Localinteressenten als auch der berufenen Vertretungskörper von Oesterreich ob der Enns. Thatsächlich wird auch die projectirte Bahnverbindung von Klaus-Steyrling nach Selzthal ein großes Gebiet aus der wirtschaftlichen Isolirung, unter welcher dasselbe bei den gegenwärtigen Communicationsverhältnissen zu leiden hat, befreien, den daselbst bestehenden Industrien, hierunter namentlich der seit Jahren darniederliegenden Sensenindustrie, zur Rettung dienen und den vorhandenen Bodenproducten, als Holz und Mineralien, neue Absatzgebiete erschließen. Auch vom Standpunkte des Fremden- und Touristenverkehrs verdient die intendirte Bahn volle Beachtung.

Abgesehen von dieser localen Bedeutung wird aber die neue Verbindungslinie zwischen Steiermark und Oberösterreich im Zusammenhange mit der entsprechend zu reconstruirenden Kremsthalbahn auch für den Transitverkehr von Wichtigkeit sein, indem sie geeignet ist, die Relation zwischen Westböhmen und Oberösterreich einerseits und Triest andererseits neuerlich zu kürzen. Die diesbezügliche Bedeutung dieses Projectes gelangt in dem commerciellen Berichte über die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest zur Erörterung.

Endlich ist nicht außer Betracht zu lassen, daß die Bahn bei eventuellen Verkehrsstörungen auf den benachbarten Gebirgslinien der Staatsbahnen, wie solche in den letzten Jahren infolge von Elementarereignissen wiederholt eingetreten sind, eine nicht unwichtige Hilfsroute bilden wird, so daß ihre Herstellung auch im zweifellosen Interesse der Staatseisenbahnverwaltung gelegen erscheint.

Hinsichtlich der technischen Seite des Bahnprojectes wird Nachstehendes bemerkt:

Für die Überschienung des Pyhrn-Passes wurde seitens der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen bereits anfangs der Siebziger-Jahre ein Generalproject ausgearbeitet, bei welchem eine Verbindung von Wels nach Rottenmann ins Auge gefaßt wurde. Seither wurden wiederholt generelle Projecte mit der Trasse von Klaus-Steyrling nach Viezen verfaßt, bei welchen unter Anwendung des gemischten Betriebssystemes die Herstellung eines Scheiteltunnels vermieden werden sollte.

Nachdem jedoch eine derartige Trasse infolge der Höhenlage der einzelnen Stationen für den localen Verkehr von sehr untergeordneter Bedeutung gewesen wäre, anderseits aber die Bahnstange in der Höhe des Böhren-Passes — 940 m über dem Meeresspiegel — insbesondere bei den dort herrschenden klimatischen Verhältnissen einen ungehinderten Betrieb kaum gestattet hätte, wurden vom Eisenbahnministerium im Jahre 1899 neuerdings Studien vorgenommen, welche zu dem Ergebnisse führten, daß die Trasse der Böhrenbahn sowohl aus ökonomischen als auch betriebstechnischen Rücksichten von Klaus-Steyrting über Windischgarsten und Spital am Böhren mit Durchtunnelung der Wasserscheide als Adhäsionsbahn direct nach Selzthal geführt werden müsse, da eine Verbindung mit Viezen wesentlich schwierigere Verhältnisse, sowie eine Verlängerung der Trasse im Gefolge hätte.

Die ungünstige geologische Beschaffenheit des mit dem Scheiteltunnel zu durchzufahrenden Gebirges sowie die längere, im Maximalgefälle liegende Rampe würde nämlich im Falle der Wahl des Anschlusses in Viezen die Erhöhung der Bausumme um mindestens 1.000.000 K herbeiführen, aus welchem Grunde die Entscheidung zu Gunsten des Anschlusses in Selzthal erfolgt ist.

Die Trasseführung, sowie die Anlageverhältnisse sind aus dem Nachstehenden zu entnehmen:

Die Böhrenlinie zweigt in der 467 m über dem Meere gelegenen Station Klaus-Steyrting der Kremsthalbahn ab, folgt sodann dem Zuge der Reichsstraße durch die enge, von steilen Wänden eingeschlossene Klause unterhalb des Schlosses Klaus, die scharf vortretenden Felsrücken mittels Tunneln durchbrechend und zum Theile auf Stützmauern geführt, welche bis an die Reichsstraße herabreichen.

Bei Kilometer 2⁸/₁₀ wird die Reichsstraße im Niveau gekreuzt und folgt unmittelbar darauf an der Vereinigungsstelle des Steyringbaches und des Steyrflusses die Station Steyrting.

In kurzer Aufeinanderfolge überseht sodann die Trasse die tief in das Terrain eingeschnittenen Gerinne des Steyringbaches, Steyrflusses und Teichlbaches mittels 50 bis 60 m weite Brücken und erreicht bei der Station Dirnbach in Kilometer 7·5 ein ausgedehntes, fast ebenes Plateau, das nur von den tiefen Rissen des Krenn-, Schälch- und Palmgrabens durchquert wird. Die Überbrückung dieser Gräben erfolgt mit Viaducten.

Zwischen dem Krenn- und Schälchgraben ist bei Kilometer 9¹/₂ eine Haltestelle nächst der Kirche von St. Pantraz in Aussicht genommen.

An der Einmündung des Fischbaches in den Teichlbach wird letzterer neuerdings von einem Viaducte überspannt, worauf bei Kilometer 15·0 die Station Vorder-Stoder nächst der bestehenden Straßenbrücke über den Teichlbach projectirt ist.

Nun zieht die Trasse mit einer Neigung von 20 Promill in scharfen Krümmungen am Fuße des Radlingberges, am rechten Ufer des Teichlbaches, bis zum Plateau von Windischgarsten, überseht bei Kilometer 18·7 die Reichsstraße im Niveau und erreicht die Station Windischgarsten, welche am westlichen Ende des Ortes unmittelbar an der Reichsstraße situiert ist.

Von dieser Station wendet sich die Trasse im scharfen Bogen gegen Süden, erhebt sich mit geringen Neigungen vorerst am rechten, dann am linken Ufer des Teichlbaches bis zur Station Spital am Böhren, welche am Eingang des gleichnamigen Ortes bei Kilometer 26·8 angelegt ist, und steigt nun entsprechend dem größeren Gefälle der Thalsole mit der Maximalneigung von 25 Promill bis zum Eingang des 4460 m langen, eingeleisig projectirten Scheiteltunnels, welcher das Massiv des großen Bosrud durchbricht. In der Mitte des Scheiteltunnels erreicht die Bahn den Culminationspunkt mit 731 m Seehöhe und fällt sodann mit 3 Promill bis zum Tunnelausgang, welcher in das Ardnungthal zu liegen kommt.

Die Sohle des Ardnungthales fällt sehr rasch ab, so daß auch hier die Maximalneigung angewendet werden muß, um für die Station Ardnung eine günstige Lage zu erhalten, und weiters um bei Kilometer 38·5 nach Übersehung der Reichsstraße die Sohle des breiten Ennsthales zu erreichen.

Die Trasse durchquert das Ennsthal, überseht bei Kilometer 39·2 den Ennsfluß mit einer 60 m weiten Brücke und schließt sich nach Übersehung des Paltenbaches bei Kilometer 40·0 der Staatsbahnlinie Klein-Weißling—Selzthal an, welcher sie als zweites Geleise bis zur Endstation Selzthal folgt.

Was die Hauptanlageverhältnisse der Böhrenbahn betrifft, kommt im allgemeinen zu bemerken, daß dieselbe als eingeleisige Hauptbahn zweiten Ranges mit normaler Spurweite für den unbeschränkten Verkehr aller Fahrbetriebsmittel hergestellt, und die Grundeinlösung den vorangeführten Anlageverhältnissen entsprechend durchgeführt werden soll.

Die Baulänge beträgt 41·9 km, die Betriebslänge, von Mitte zu Mitte der Aufnahmsgebäude der beiden Endstationen gemessen, 42·55 km, die Tariflänge Klaus—Selzthal 48 km.

Die durchschnittliche Maximalneigung der Bahnmivelle ist mit 25 Promill in Aussicht genommen, doch wird dieselbe nur auf einer geringen Länge zur Anwendung kommen; denn die mit den Neigungen von 15 bis 25 Promill versehenen Trassenabschnitte betragen nur 24·5 Procent der Gesamtlänge, und wird bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der Bahn gelegentlich der Aufstellung des Detailprojectes auf den möglichsten Ausgleich der Zugswiderstände in der Weise hinzuwirken sein, daß die durchschnittliche Maximal-

neigung in den Bögen nach Maßgabe ihrer Halbmesser ermäßigt, in geraden Strecken dagegen entsprechend erhöht wird.

Die Stationen werden entweder horizontal oder in Neigungen bis zu 2·5 Promill im Maximum angelegt, nur die in der currenten Bahn projectirte Haltestelle St. Pantraz liegt in einer Neigung von sechs Promill.

Auch bei Anordnung der Richtungsverhältnisse ist dem Charakter dieser Bahn Rechnung getragen, es wurde daher der Minimal-Krümmungshalbmesser mit 250 m festgesetzt und liegen von der Gesamtlänge der Bahn 43 Procent in Bögen und 57 Procent in Geraden.

Alle anderen Anlagen, wie Unter- und Oberbau, Stationsanlagen, Hochbauten und sonstige Betriebs-einrichtungen der vorgeschlagenen Bahnlinie werden den eingangs erwähnten Anforderungen nach anstandslos der Bewältigung des Local- und Transitverkehrs entsprechend ausgestaltet werden.

Die Baukosten sind mit 12,000.000 K präliminirt; rücksichtlich einer Beitragsleistung seitens des Landes und der Interessenten sind Verhandlungen bisher noch nicht eingeleitet worden.

d) Rakonitz—Laun. (Art. I, Z. 5.)

Die projectirte Eisenbahn von Rakonitz nach Laun hat zunächst den Zweck, die wirtschaftliche Entwicklung des in Betracht kommenden, von der Natur reich gesegneten Gebietes zu fördern, insbesondere eine bessere Verwertung der mannigfachen Erzeugnisse der Landwirtschaft und Industrie zu ermöglichen.

Die verkehrspolitische Bedeutung dieser Bahnlinie wird aber wesentlich darin liegen, daß durch deren Ausbau eine neue Route für den Transitverkehr geschaffen wird und Transporte von Staatsbahnlinsen, welche ihren bisherigen Verkehr kaum mehr zu bewältigen imstande sind, dieser neuen Verkehrsverbindung werden zugeführt werden können.

Die erfreulicherweise in rascher und stetiger Steigerung sich entwickelnde Verkehrszunahme auf den Staatsbahnlinsen Prag—Obernitz und Pilsen—Obernitz hat nämlich infolge der beschränkten Platzverhältnisse der Stationen und infolge der theilweise sehr ungünstigen Neigungsverhältnisse der genannten Strecken mehrfache Übelstände gezeitigt, deren Beseitigung vom verkehrstechnischen Standpunkte und aus Rücksichten der Betriebssicherheit nunmehr schon zur dringenden, unausweichlichen Nothwendigkeit geworden ist.

Die Verhältnisse liegen thatsächlich so, daß die Bahnlinien Prag—Obernitz und Pilsen—Obernitz heute bereits an den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind.

Die Frage einer Entlastung der genannten Strecken, wie sie dem angestrebten Zwecke am besten entsprechen, zugleich aber auch den localen Verhältnissen in ausreichendem Maße förderlich sein würde, bildete daher im Eisenbahnministerium seit geraumer Zeit den Gegenstand reiflicher Erwägung und eingehender Studien. Nach dem Ergebnisse dieser Studien kann nun diese Entlastung ohne Schädigung des bestehenden Staatsbahnverkehrs am zweckmäßigsten durch eine theilweise Ablenkung des Verkehrs von den in Rede stehenden Bahnlinien unter Überleitung gewisser Transporte auf die bisher wenig in Anspruch genommene Staatsbahnlinie Rakonitz—Protivin erzielt werden, zu welchem Behufe aber die Herstellung einer selbständigen Verbindung von Rakonitz gegen Laun, beziehungsweise Postelberg ins Auge gefaßt werden muß.

Die anscheinend in erster Linie in Erwägung zu ziehende Herstellung von zweiten Geleisen auf den obengenannten bestehenden Staatsbahnen würde nämlich, abgesehen davon, daß hiebei den durch die Ausföhrung der intendirten Eisenbahn zu befriedigenden Verkehrsbedürfnissen nicht Rechnung getragen würde, dem angestrebten Zwecke in weit geringerem Maße entsprechen und dabei einen namhaft höheren Kostenaufwand erfordern, als die Herstellung einer neuen Verbindung mit der Rakonitz—Protiviner Bahn, während die eventuelle Heranziehung der Buschtöhrader Eisenbahn zur Überföhrung von Transporten von dem Verkehrsknotenpunkte Obernitz auf die Linie Rakonitz—Protivin nicht nur vom technischen, sondern insbesondere auch vom staatsfinanziellen Standpunkte erheblichen Bedenken begegnen würde.

Die hienach behufs Erzielung einer neuen Verbindung mit der Rakonitz—Protiviner Staatsbahnlinie zu erbauende circa 43 km lange normalspurige Localbahn Rakonitz—Laun zweigt am westlichen Ende der Station Rakonitz der vorgenannten Staatsbahnlinie ab, föhrt anfangs entlang des Bahnkörpers der Localbahn Rakonitz—Peschau und nach Übersezung des Rakonitzbaches in westlicher, dann in vorwiegend nördlicher Richtung über den Petrny vrch nach Kroschau, woselbst die Localbahn Krupa—Koleschowitz der ausschl. priv. Buschtöhrader Eisenbahn übersezt wird. In ihrem weiteren Zuge föhrt die Bahn über das Plateau von Wehlau, erreicht sodann die Pawlköiner Höhe und ertheigt nach Überföhrung der Linie Prag—Eger der Buschtöhrader Eisenbahn die zwischen Netschenitz und Raunowa gelegene Wasserseide.

Von hier aus föhrt die Trasse an den Abhängen des Kapuzinerwaldes und des Prabdaberges abwärts nach Domauschitz, senkt sich unter Verlöhrung des Ortsgebietes von Solopisz in das Domauschitzer Thal,

gelangt hierauf bei Konětopy in das Thal des Přimízer Baches und führt an der linksseitigen Lehne desselben nach Přimíz, dann über Dpotschna und Jimlin nach Semich.

Im weiteren ist zunächst in Aussicht genommen, die Bahn entlang des Juges der Laun—Semicher Bezirksstraße zu führen und die neue Linie nächst der Niveaufkreuzung der gedachten Straße mit der Localbahn Postelberg—Laun zum Anschlusse an die letztgenannte, die Garantie des Königreiches Böhmen genießende Localbahn zu bringen, welcher Anschluß mittels beiderseitiger Verbindungscurven zu erfolgen hätte, um die thunlichste Mitbenützung der letzteren bei allen hier in Betracht kommenden Verkehrsrelationen zu ermöglichen.

Seitens einiger Interessenten wird dagegen behufs Erzielung einer directen Verbindung der Localbahn Rakonitz—Laun (Postelberg) mit der Station Laun der Staatsbahnlinie Prag—Dux ohne Vermittlung der Localbahn Postelberg—Laun, eine circa 11 km lange Variante angestrebt, welche im Norden der Ortschaft Dpotschna von der vorbeschriebenen Trasse ausgeht und in nordöstlicher Richtung über Bittolitz, dann entlang des Bahnkörpers der Staatsbahnlinie Prag—Dux führen und am östlichen Ende der Station Laun einmünden soll.

Im Hinblick auf die Verkehrsbedeutung der vorbeschriebenen Linie und bei thunlichster Beachtung der Bauökonomie und der localen Verkehrsbedürfnisse wurde bisher die Maximalneigung mit 15 Promill, der Minimalradius mit 250 m angenommen und das erforderliche effective Baucapital mit 8,000.000 K veranschlagt.

Das Attractionsgelände der sicherzustellenden Bahn, welches in administrativer Beziehung nach Rakonitz, Laun und Saaz gravitirt, und in geographischer Beziehung zum unteren Eggergebiete (Mittellgebirge) gehört, weist fruchtbares, gut cultivirtes Ackerland (64 Procent) und ausgedehnte, rationell bewirtschaftete Waldungen (35 Procent) auf, während der Wiesenbau ganz belanglos ist.

Von größter Wichtigkeit ist der in großem Maße betriebene Zuckerrübenbau. Hopfen findet sich im Attractionsgelände in geringerer Menge, aber in guter Qualität.

Der vorhandene Viehstand ist ziemlich bedeutend und läßt sich daher ein ansehnlicher Viehexport erwarten. In dem von der Bahn durchzogenen Gebiete finden sich ferner ziemlich große Steinbrüche, deren Ergiebigkeit erst durch die Ermöglichung billigerer und rascherer Verfrachtung entsprechend wird ausgenützt werden können.

Die Industrie zeigt in diesem Gebiete eine erfreuliche Entwicklung und umfaßt die Fabrication von Zucker, von Thonwaren und Porzellan, von Metall- und Lederwaren; außerdem kommen zahlreiche Ziegeleien und Mühlen, sowie große Brauereien in Betracht.

Die zwei großen Zuckerfabriken in Laun verarbeiten jährlich 2 Millionen Quintal Rübe, von welchem Quantum schon dormalen circa 200.000 Quintal von Rakonitz bezogen werden.

Diese Menge wird sich nach Vollendung der Bahn jedenfalls steigern, da zu erwarten steht, daß die Area des Rübenbaues sich in diesem Falle erheblich vergrößern wird. Die gedachten Zuckerfabriken beziehen ferner jährlich circa 150.000 Quintal Kalkstein und gebrannten Kalk aus Beraun. Auch diese Transporte werden seinerzeit ohne Zweifel ihren Weg über die neue Bahnlinie nehmen.

Von großer Wichtigkeit ist die neue Bahnverbindung für die Förderung der Kohlenwerke bei Kroschau und bei Rakonitz, die, insbesondere bei Herstellung geeigneter Schleppbahnen, aller Voraussicht nach einen bedeutenden Aufschwung nehmen dürften.

Neben dem Kohlentransporte spielt ferner die Verfrachtung von Bau- und Brennholz aus den ausgedehnten fürstlich Schwarzenberg'schen und fürstlich Fürstenberg'schen Revieren eine wichtige Rolle, namentlich wenn durch den Ausbau der projectirten Localbahn Laun—Vibochowitz ein kürzerer Weg zur Elbe geschaffen sein wird. Von sonstigen Frachtartikeln wären noch Mehl, Kleie, Hopfen, Hopfenstangen, Obst, Bier und Getreide hervorzuheben.

Die heute schon einen wichtigen Knotenpunkt des Eisenbahnverkehrs bildende Stadt Laun wird durch den neuen Bahnanschluß in ihrer commerciellen Entwicklung noch wesentlich gewinnen.

Nach der aufgestellten Rentabilitätsrechnung sind die Bruttoeinnahmen aus dem localen Personenverkehr der projectirten Bahnlinie auf 26.000 K, die Bruttoeinnahmen aus dem localen Güterverkehr auf 144.000 K zu veranschlagen.

Der Schwerpunkt des Verkehrs wird jedoch nach dem oben Angeführten in erster Linie im Transitverkehr liegen, welcher jedenfalls einen sehr beträchtlichen Umfang aufweisen wird. Die in dieser Hinsicht angestellten Berechnungen führten nämlich zu dem Resultate, daß für die projectirte Bahnlinie Transitttransporte (Braunkohle, Roheisen, Kalkstein etc.) im Gesamtquantum von rund 600.000 Tonnen zu gewärtigen sind, welche beiläufig 670.000 K Bruttoeinnahmen liefern dürften.

Hienach unterliegt es wohl keinem Zweifel, daß die neue Linie eine ansehnliche Rentabilität aufweisen und daß das, wie oben erwähnt, mit rund 8,000.000 K veranschlagte Anlagecapital derselben eine angemessene Verzinsung finden wird.

Das vorerwähnte Anlagecapital wird jedenfalls zum weitaus größten Theile vom Staate, sei es in Form des unmittelbaren Staatsbaues oder im Wege der Garantie für das Vorzugscapital, zu beschaffen, zum restlichen Theile dagegen durch Beiträge des Landes und der Interessenten sicherzustellen sein.

Die Entscheidung darüber, ob der unmittelbare Staatsbau oder die Staatsgarantie für das Vorzugscapital für die projectirte Linie einzutreten haben wird, mußte in dem Gesekentwurfe vorläufig offen gelassen werden, da diesbezüglich das endgiltige Ergebnis der Verhandlungen wegen Erzielung von Beitragsleistungen von Seite der Interessenten und des Königreiches Böhmen von maßgebender Bedeutung sein wird.

e) Hartberg—Friedberg. (Art. I, Z. 6.)

Die Bestrebungen nach Herstellung einer directen Bahnverbindung zwischen der nordöstlichen Steiermark und der Eisenbahn Wien—Aspang durch das Gebiet des Wechselgebirges erscheinen in den wirtschaftlichen Verhältnissen dieses Gebietes voll begründet, und es haben daher auch die Schritte, welche seitens aller theilhaftigen Kreise bereits seit geraumer Zeit in Absicht auf die ehefte Verwirklichung einer solchen Bahnverbindung behufs wirtschaftlicher Erschließung der Oststeiermark, sowie behufs Herstellung eines zweiten Schienenweges zwischen Wien und Graz eingeleitet wurden, seitens der Regierung jederzeit volle Würdigung und thunlichste Förderung gefunden.

Hierbei befand sich die Regierung in Übereinstimmung mit den Kundgebungen des hohen Abgeordneten=hauses, der Landesvertretungen von Niederösterreich und Steiermark, welche die genannte Bahnverbindung im Interesse der berührten Landestheile dringend fordern, mit zahlreichen Petitionen der Localinteressenten, welche auf den durch den Mangel geeigneter Schienenwege bedingten wirtschaftlichen Niedergang des nördlichen Theiles der Oststeiermark hinweisen, sowie mit den Beschlüssen der Wiener Gemeindevertretung, welche die große Wichtigkeit der Fortführung der Aspangbahn über den Wechsel für die Approvisionierung der Reichshauptstadt, insbesondere mit Fleisch, Milch und Obst, und für die Ausdehnung des Marktes für die Wiener Industrieerzeugnisse nachdrücklich betonen.

Die zur Sicherstellung beantragte, circa 27½ km lange, normalspurige Bahnlinie Hartberg—Friedberg, welche abgesehen von ihrer Nützlichkeit für die localen Verkehrsinteressen und für die südlich anschließenden Localbahnen vor allem als Theilstrecke der im geeigneten Zeitpunkte sicherzustellenden, oben genannten Eisenbahnverbindung Hartberg—Aspang in Betracht kommt, beginnt in der Endstation Hartberg der im Staatsbetriebe stehenden Localbahn Fürstenfeld—Hartberg und wendet sich zunächst in östlicher Richtung, um nach Übersehung des Safen- und Lungitzthales in das Lafnitzthal zu gelangen. In diesem letzteren wird sodann die Bahn auf eine längere Strecke an der rechten Lehne in mäßiger Neigung aufwärts geführt, worauf hinter dem Orte Lafnitz der gleichnamige Bach überseht wird und die Bahn hiedurch an die linke Thallehne tritt, um bei Rohrbach ein von Norden kommendes Seitenthal zur weiteren Fortführung benützen zu können.

Nach den Verlassen der Station Rohrbach beginnt die Linie mit der Maximalneigung von 25 Promill anzusteigen und gelangt, im allgemeinen dem Zuge der von Hartberg über Lafnitz und Rohrbach nach Friedberg führenden Bezirksstraße folgend, über Dechantskirchen und Stegersdorf zur Endstation Friedberg, welche im Süden des gleichnamigen Ortes und derart angelegt wird, daß eine spätere Fortsetzung der Bahn durch das Wechselgebiet zum Anschlusse an die Eisenbahn Wien—Aspang leicht erfolgen kann.

Der kleinste Halbmesser der Bögen ist im Hinblick auf die seinerzeitige Ausgestaltung dieser Bahn zu einer Durchzugslinie mit 250 m vorgeesehen und sind überhaupt auch die sonstigen Anlageverhältnisse des Unter- und Oberbaues der Projectslinie derart gewählt, daß dieselbe ohneweiters auch für die künftigen Hauptbahnzwecke geeignet ist.

Die im Vorstehenden beschriebene Trasse durch das Lafnitzthal verdient gegenüber den vom Standpunkte der technischen Ausführbarkeit gleichfalls in Betracht kommenden Varianten von Hartberg durch das Thal des Lungitzbaches über Lungitz, Wagensdorf und Lehen oder von Hartberg durch das Safenthal über Eggendorf, Seibersdorf und Grafendorf aus dem Grunde den Vorzug, weil die erstere Linie nicht nur bei einem erheblich geringeren Baukostenverhältnisse den wirtschaftlichen und Verkehrsbedürfnissen des in Rede stehenden Gebietes der Oststeiermark ebenso gut entspricht, wie die anderen Varianten, sondern weil dieselbe auch durch ihre Lage in der Nähe der ungarischen Grenze geeignet erscheint, einen Theil des in letzterer Zeit aus dem Grenzgebiete auf die Localbahn Pinkafeld—Steinamanger abgelenkten Verkehrs wieder zurückzugewinnen.

Dabei entspricht die gewählte Trassenführung auch am besten den im Hinblick auf die Eigenschaft der Linie Hartberg—Friedberg als einer Theilstrecke der geplanten Bahnverbindung Aspang—Hartberg zu stellenden technischen Anforderungen.

Im Hinblick auf diese allgemein anerkannte volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Bedeutung einer Schienenverbindung zwischen den damaligen Bahnhauptpunkten Aspang und Hartberg konnte es die Regierung nur mit Befriedigung begrüßen, als sich die Actiengesellschaft der Eisenbahn Wien—Aspang vor einiger Zeit bereit erklärte, unter gewissen Voraussetzungen, zu welchen insbesondere auch die Erlangung eines ziemlich weitgehenden Antheiles an den in Betracht kommenden Transitverkehren gehörte, die Fortführung ihrer Linie bis Hartberg in Aussicht zu nehmen. Bei den in dieser Richtung geführten Verhandlungen hat sich jedoch herausgestellt, daß die von der Actiengesellschaft der Eisenbahn Wien—Aspang vorausgesetzten Transittransporte für die neue Bahnverbindung absolut nicht zu gewinnen wären, und es hat sich sohin die genannte Bahngesellschaft im Hinblick auf das Ergebnis der vorgedachten Verhandlungen, sowie auf den Umstand, daß der Gesellschaft die seitens der Staatsverwaltung aus naheliegenden verkehrspolitischen Erwägungen verlangte Übergabe der neuen Bahnverbindung in den Staatsbetrieb nicht convenirte, im October 1898 zu der Erklärung veranlaßt gesehen, daß sie nicht in der Lage sei, die Ausführung der projectirten Bahnlinie zu übernehmen.

Angeichts dieser Sachlage erwuchs nun für die Regierung die Aufgabe, die Realisirung der als dringend wünschenswert anerkannten Bahnverbindung auf einer anderen Grundlage anzustreben. Hierbei konnte sich die Regierung der Wahrnehmung nicht verschließen, daß die volle Ausnützung der projectirten Bahnlinien, insbesondere für den Durchzugsverkehr dadurch wesentlich behindert erscheint, daß sich die Anschlußbahn in der Richtung gegen Wien im Besitze einer selbständigen, naturgemäß in erster Linie ihre Sonderinteressen berücksichtigenden Privatunternehmung befindet. Dieser Umstand fällt umsomehr ins Gewicht, als eine Einlösung der Eisenbahn Wien—Aspang auf Grund der concessionmäßigen Bestimmungen noch auf Jahre hinaus praktisch nicht in Betracht gezogen werden kann.

Durch die Bestimmungen der Allerhöchsten Concessionsurkunde für die genannte Eisenbahn vom 28. November 1877, R. G. Bl. Nr. 12 ex 1878, erscheint nämlich allerdings formell die Möglichkeit geboten, die Einlösung dieser Bahn auch vor Ablauf des dreißigsten Concessionsjahres vorzunehmen, allein die concreten Bestimmungen über die Berechnung des Entgeltes für die Einlösung der Bahn stellen sich für den Staat so exceptionell ungünstig dar, daß eine Erwerbung der Bahn auf dieser Grundlage nur mit ganz unverhältnismäßig großen finanziellen Opfern des Staates bewirkt werden könnte.

Unter diesen Umständen erschien es der Regierung geboten, nicht sofort an den Ausbau der ganzen Bahnlinie zu schreiten, wofür übrigens vorläufig auch die erforderlichen technischen Grundlagen nicht gegeben wären, sondern zunächst auf dem Wege, welcher bisher durch die Sicherstellung der Localbahnen Fehring—Fürstfeld (Gesetz vom 8. April 1884, R. G. Bl. Nr. 54) und Fürstfeld—Hartberg (Gesetz vom 27. Mai 1890, R. G. Bl. Nr. 94), mit durchaus befriedigendem Erfolge eingeschlagen wurde, einen weiteren Vorstoß zu machen und zu diesem Behufe vor allem die Fortsetzung der letztgenannten Bahnlinie von Hartberg bis Friedberg in Aussicht zu nehmen.

Die Beurtheilung dieses nunmehr vorliegenden Bahnprojectes hätte somit in erster Linie und hauptsächlich aus dem Gesichtspunkte zu erfolgen, daß damit eben die lange angestrebte Wechselbahn der Verwirklichung wieder um ein bedeutendes Stück näher gerückt wird; in diesem Belange bedarf die Linie Hartberg—Friedberg im Hinblick auf das oben Ausgeführte wohl keiner weiteren Begründung.

Es kann jedoch darauf hingewiesen werden, daß die gegenständliche Linie auch in ihrer vorläufig in Aussicht genommenen Ausdehnung schon jetzt dazu berufen erscheint, die Bezirke Hartberg und Friedberg dem Eisenbahnnetze anzugliedern und ihnen damit die Möglichkeit einer besseren wirtschaftlichen Entwicklung zu bieten.

Insbesondere wird es möglich werden, die in dem oberen Lafnitzthale und dessen Seitenthälern vorhandenen großen Waldbestände rationell und nutzbringend zu verwerten.

Die vorwiegend Landwirtschaft und Viehzucht betreibende Bevölkerung des Attractionsgebietes wird durch die neue Bahnverbindung nicht nur in die Lage versetzt werden, die Producte des fruchtbaren Bodens und die Erträgnisse der Viehzucht mit größerem Vortheile als bisher zu verwerten, sondern sie wird auch Gelegenheit haben, durch den erleichterten Bezug von Dungstoffen ihren landwirtschaftlichen Betrieb intensiver und damit ergiebiger zu gestalten.

Es dürfte wohl auch keinem Zweifel unterliegen, daß, begünstigt durch das neu zu schaffende Communicationsmittel und unter Verwertung der vorhandenen Wasserkräfte, sich größere industrielle Etablissements entwickeln und damit nicht nur der Gegend erhöhten Wohlstand, sondern auch der neuen Bahnlinie größere Transporte zuführen werden. Insbesondere dürften auch die in Pinggau bei Friedberg bestehenden, entwicklungsfähigen Betriebe der Loden- und Kogenerzeugung erhöhte Leistungsfähigkeit gewinnen.

Weiters wäre auch darauf hinzuweisen, daß das Attractionsgebiet mehrere landschaftlich schöne und historisch bemerkenswerte Stätten aufweist, die zwar durch die Thätigkeit gemeinnütziger Vereine erschlossen und zugänglich gemacht wurden, aber doch bisher für einen zahlreicheren Besuch zu schwer erreichbar sind.

Ungeachtet der im Vorstehenden angeführten wirtschaftlichen Vortheile wird aber die projectirte Linie wenigstens insoweit, als die Verbindung mit der Eisenbahn Wien—Aspang nicht hergestellt sein wird, kaum eine Verzinsung für das in dieselbe zu investirende Capital, welches wegen der erwähnten Rücksichtnahme auf die zukünftigen Verkehrsbedürfnisse mit dem verhältnismäßig hohen Betrag von 4,040.000 K veranschlagt wird, abwerfen können.

Hierbei kann jedoch nicht unerwähnt bleiben, daß der Staat an den Betriebsergebnissen der anschließenden Localbahnen Fürstenfeld—Hartberg und Fehring—Fürstenfeld durch einen namhaften Actienbesitz interessirt ist, daß ferner die von der neuen Linie zu erwartende Einnahmensteigerung der beiden genannten anschließenden Unternehmungen auch den staatlichen Finanzen zu gute kommen wird.

Bezüglich einer weiteren Herabminderung der dem Staate aus diesem Bahnbaue erwachsenden finanziellen Belastung liegen bereits Beschlüsse des steiermärkischen Landesauschusses, sowie Zusicherungen der beteiligten autonomen Körperschaften vor, welche an Stelle einer directen Beitragsleistung die Abtretung von Stammactien der erwähnten beiden anschließenden Localbahnen zum Gegenstande haben, wodurch die eventuelle spätere Einköpfung dieser Localbahnen durch den Staat wesentlich erleichtert werden würde.

Der Übersichtlichkeit halber werden die wichtigsten Daten hinsichtlich der neu zu erbauenden Staatsbahnlinien in der nachstehenden Tabelle zusammengestellt:

Benennung der Bahn	Länge in Kilometern	Vollendungstermin	Präliminirte Gesamtbau- kosten	In früheren Investitions- präliminarien eingestellte Credite	Im Investi- tionspräli- minare pro 1900 ein- gestellte Credite	Im Gesetz- entwurfe bis 1904 beanspruchte Credite	Nach 1904 anzu- sprechende Credite
Lauernbahn: a) Schwarzach—Gastein	30	1903	*) 12,000.000			12,000.000	
b) Gastein—Südbahn	47	1907	48,000.000			1,400.000	46,600.000
	77		zuf. 60,000.000			13,400.000	
Karawankenbahn: a) Klagenfurt—Villach	44	1904	38,000.000	}	}	103,600.000	18,400.000
b) Villach—Bärengraben	** 22		6,000.000				
	66		zuf. 44,000.000				
Wochenerbahn (Wfling—Görz)	91	1904	60,000.000				
Görz—Triefst	53	1904	18,000.000				
Lemberg—Sambor—Grenze	173	1903	38,200.000	280.000 im Jahre 1898 4,520.000 im Jahre 1899	1,000.000	32,320.000	80.000
Pyhrnbahn	42	1903	12,000.000		200.000	11,800.000	
Rakonitz—Laun	43	1901	8,000.000			8,000.000	
Hartberg—Friedberg	27	1901	4,040.000			4,040.000	
Summe .	572	—	244,240.000	4,800.000	1,200.000	173,160.000	65,080.000

*) Inclusive der Kosten der Herstellung des zweiten Geleises von Bischofsshofen nach Schwarzach—St. Veit.

** Inclusive des circa 4 Kilometer langen zweiten Geleises von Villach angefangen.

III. Bau- und Investitionspräliminar.

In den einleitenden Ausführungen (Abschnitt I) sind die Erwägungen dargelegt, welche die Regierung bestimmt haben, das Bauprogramm für die Ausführung der zur Sicherstellung beantragten neuen Staatsbahnlinien zu einem abschließenden Bau- und Investitionsprogramme und Präliminare der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende 1904 zu erweitern, die für diesen Zeitraum erforderlichen Credite sofort anzusprechen und die Bewilligung zur Gelbbeschaffung durch Anlehensaufnahme zu erbitten.

In dem vorliegenden Bau- und Investitionspräliminare sind nun die für die einzelnen Jahre angesprochenen Credite postenweise angeführt und erübrigt daher nur, die angesetzten Credite im einzelnen zu begründen und soweit als möglich ziffermäßig nachzuweisen.

a) Erfordernis für die neuen Eisenbahnen.

(Post-Nr. 1 bis 6 des Präliminars.)

In den Posten 1 bis 6 dieses Präliminars sind die Erfordernisse für die programmmäßige Ausführung der nach Artikel I auf Staatskosten herzustellenden Eisenbahnen für die obige Zeit posten- und jahrweise angeführt, wobei von der Annahme ausgegangen wird, daß es möglich sein werde, auch die sub 2 angeführte Eisenbahn Klagenfurt (Villach) — Görz — Triest, ungeachtet der gerade bei diesem Bahnbaue zu überwindenden besonderen technischen Schwierigkeiten innerhalb des im Artikel IV angesetzten knappen Bau-termines, das ist im Jahre 1904, dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.

Sollte dies gleichwohl nicht zu ermöglichen sein, so wird eben im Sinne der im Artikel X enthaltenen Ermächtigung eine angemessene Erstreckung der Verwendungsdauer der für die einzelnen Jahre angesetzten Credite zu erfolgen haben.

Bezüglich der Theilstrecke der Tauernbahn von Gastein bis zum Anschlusse an die Linie Villach — Franzensfeste der Südbahn werden in den Jahren 1905 bis 1908 die weiteren, im technisch-commerziellen Berichte jahrweise angegebenen Bauerfordernisse im Gesamtbetrage von 46,600.000 K, ebenso wie das nach dem Jahre 1904 erwachsende, mit 18,400.000 K präliminirte Erfordernis für die gänzliche Vollendung und Schlußabrechnung der Karawanken-, Wocheiner und Triester Linie seinerzeit im verfassungsmäßigen Wege anzusprechen sein.

Von den mit 38,200.000 K präliminirten Posten der sub 2 angeführten Eisenbahn Demberg — Sambor — Grenze sind, wie bereits in der speciellen Begründung dieses Bahnprojectes hervorgehoben worden ist, Theilbeträge von 280.000 K und 4,520.000 K in die Investitionspräliminarien pro 1898 und 1899 aufgenommen worden, und wird ein weiterer Theilcredit von 1,000.000 K in dem mit dem Staatsvoranschlage zur verfassungsmäßigen Behandlung eingebrachten Investitionspräliminare pro 1900 angesprochen; das nach Verwendung des präliminirten Gesamtcredites für die Jahre 1901 bis 1904 per 32,320.000 K etwa noch verbleibende, voraussichtlich nur geringe Restfordernis wird dann eventuell gleichfalls im Jahre 1905 zu erwirken sein.

Auch für die Böhrenbahn, Postnummer 3, wird bereits im Investitionspräliminare pro 1900 ein Theilcredit von 200.000 K angesprochen, so daß das mit 12,000.000 K veranschlagte Gesamterfordernis für diese Bahn durch die bis Ende 1904 vorgesehenen Credite seine vollständige Bedeckung finden wird.

b) Fortsetzung bereits gesetzlich genehmigter Bahnbauten.

(Post-Nr. 7 bis 10 des Präliminars.)

In Postnummer 7 bis inclusive 10 des Präliminars werden die bis Ende 1904 erforderlichen Credite für die bereits mit dem Gezeke vom 21. December 1898, N. G. Bl. Nr. 233, Artikel I, §§. 22 bis 25, dann Artikel XIV bis XVI, sichergestellten Staatsbahnlinien normirt, von welchen die Eisenbahn Przemorski — Rozwadów im Jänner dieses Jahres bereits dem Betriebe übergeben worden ist und die Localbahn Freudenthal — Klein-Rohrau im Laufe dieses Jahres zur Eröffnung gelangen wird.

Auch für diese Eisenbahnen sind Theilcredite in die Investitionspräliminarien früherer Jahre einbezogen und in dem noch der verfassungsmäßigen Behandlung unterliegenden Investitionspräliminare pro 1900 angesprochen worden, wie die nachstehende Zusammenstellung zeigt:

Postnummer	Benennung der Bahn	Eingestellt in das Investitionspräliminar						Gesetzlich bewilligter Maximal- betrag
		1897	1898	1899	1900	1901—1904	zusammen bis 1904	
		K r o n e n						
7	Spalato—Aržano	—	—	—	1,400.000	10,860.000	12,260.000	12,620.000
8	Grabosja—Bocŕhe di Cattaro ..	—	160.000	2,400.000	6.000.000	3,072.000	11,632.000	11,632.000
9	Przemorsŕ—Koz- wadów	*) 125.247	400.000	7,800.000	1,200.000	814.000	10,339.247	10,340.000
10	Freudenthal— Klein-Mohrau .	—	80.000	—	1,212.000	156.000	1,448.000	1,448.000
	Summe	125.247	640.000	10,200.000	9,812.000	14,902.000	35,679.247	36,040.000

*) Hierin enthalten die im Jahre 1897 eingetretene Überschreitung des Creditess von 35.247 K 48 h.

Es ergibt sich hieraus, dass durch die im beiliegenden Präliminare bis Ende 1904 vorgesehenen Baucredite für die vorgenannten vier Staatsbahnen, mit Ausnahme der Eisenbahn Spalato—Aržano, für welche eventuell noch im Jahre 1905 ein Restfordernis von 360.000 K anzusprechen sein wird, die gesetzlich für den Bau bewilligten Maximalkostenbeträge erschöpft sein werden.

e) Beteiligung an der Capitalbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privat-eisenbahnen.

(Post-Nr. 11 des Präliminars.)

Die für die Jahre 1901 bis 1904 eingelegten jährlichen Pauschalbeträge von 1,800.000 K, zusammen also von 7,200.000 K, für die Beteiligung des Staates an der Capitalbeschaffung für Privateisenbahnen sollen, wie in der Einleitung angeführt, nur nach Maßgabe bereits erteilter oder noch zu erwirkender gesetzlicher Ermächtigung verwendet werden.

Mit Rücksicht auf die aus früheren Creditbewilligungen noch zur Verfügung stehenden Beträge und im Hinblick auf die in den einleitenden Bemerkungen hervorgehobene Nothwendigkeit der thunlichsten Zurückhaltung bei weiterer Gewährung von Localbahnsubventionen glaubt die Regierung mit den angesprochenen Pauschalbeträgen das Auslangen finden zu können.

d) Investitionen im Staatsbetriebe.

(Post-Nr. 12 bis 20 des Präliminars.)

Schon seit einer Reihe von Jahren ist eine stetige Steigerung des Verkehrs auf den im Staatsbetriebe stehenden Bahnen wahrnehmbar, und zwar in einem solchen Umfange, dass die ursprünglich unter ganz anderen Voraussetzungen geschaffenen Bahnanlagen fast durchaus überlastet erscheinen und ein noch intensiverer Verkehr, wie ein solcher voraussichtlich auch in nächster Zeit zu gewärtigen ist, ohne augenscheinliche Gefährdung der Betriebssicherheit mit den bestehenden Mitteln nicht mehr bewältigt werden kann.

Allgemeine
Bemerkungen.

Nach den statistischen Angaben über die Verkehrssteigerung der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen in der Dekade 1888 bis 1898 beträgt die Zunahme rüchichtlich der Personenkilometer 91·95 Procent, rüchichtlich der Eilgut-Tonnenkilometer 62·93 Procent und rüchichtlich der Frachten-Tonnenkilometer 56·76 Procent.

Wenn auch seit der erfolgten Übernahme der einzelnen Bahnen in den Staatsbetrieb aus den im Extraordinarium des Staatsvoranschlages, sowie später in den Investitionspräliminarien angesprochenen Mitteln vielfache Umgestaltungen, Ergänzungen und Meliorirungen der Bahnanlagen vorgenommen worden sind, so darf nicht übersehen werden, daß die vom Staate übernommenen Linien zumeist schon in ihrem damaligen Zustande erheblich überlastet und die durchgeführten Vervollständigungen und Erweiterungen der ursprünglichen Anlagen und Einrichtungen zunächst nur dazu bestimmt waren, der Bewältigung des bereits vorhandenen Verkehrs und den gegenüber der staatlichen Verwaltung bedeutend gesteigerten Anforderungen des reisenden und verfrachtenden Publikums zu genügen. Hierbei konnte aber dem weiteren Anwachsen des Verkehrs gar nicht oder zum mindesten nicht in genügender Weise Rechnung getragen werden. Durch die Vereinigung so vieler Linien unter eine einheitliche Verwaltung wurden ferner dem Verkehre vielfach ganz neue Wege gewiesen, so daß einzelne Linien, welche früher nur von untergeordneter Bedeutung waren, fortan Massenverkehre zu bewältigen haben und dementsprechend ausgestaltet werden müssen. Auch darf nicht übersehen werden, daß die Verkehrszunahme bezüglich der einzelnen Staatsbahnlinien sich nicht gleichmäßig auf das ganze Jahr vertheilt, sondern im Personenverkehre zumeist nur in wenigen Sommermonaten, im Frachtenverkehre in wenigen Herbst- und Wintermonaten sich geltend macht. Schließlich ist bei der Beurtheilung des Bedürfnisses für die entsprechende Ausgestaltung der Bahnanlagen, insbesondere der Stationen, noch der weitere Umstand zu berücksichtigen, daß im Laufe der Jahre eine Vermehrung der Fahrbetriebsmittel stattgefunden hat, für deren Unterbringung, Reparatur und Ausrüstung ausreichend vorgesorgt werden muß.

Es entfielen per Betriebskilometer:

im Jahre 1888:	0·56	Personenwagen,	3·23	Lastwagen,	0·169	Locomotiven,
" "	1898:	0·74	"	4·35	"	0·239

Die Zunahme beträgt daher bei den Personenwagen 32·1, bei den Lastwagen 34·7 und bei den Locomotiven 41·4 Procent, und erfordert sonach eine ausreichende Vermehrung der Remisen, Werkstätten, Depot- und Rangirgeleise, Wasserstationen, Kohlendepots u. c.

Alle diese Umstände und die Erkenntnis, daß den vorliegenden Anforderungen unbedingt Rechnung getragen werden muß, waren die Veranlassung, daß an Ort und Stelle eingehende Erhebungen gepflogen wurden, um sicherzustellen, welche Maßnahmen zur Ergänzung der unzureichenden Anlagen vorzunehmen sein werden. Die aufgestellten Erfordernissnachweisungen wurden im Eisenbahnministerium einer eingehenden strengen Prüfung und, soweit zulässig, einer weitgehenden Reduction unterworfen, und ist auf diese Weise das Erfordernis für die Zeit von 1901 bis 1904 mit solcher Genauigkeit und Sorgfalt ermittelt worden, daß dasselbe dem aufgestellten Investitionsprogramme und Präliminare für den obigen Zeitraum mit Beruhigung zugrunde gelegt werden kann, wobei selbstverständlich geringere Modificationen und Verschiebungen bezüglich der einzelnen in Aussicht genommenen Herstellungen, Einrichtungen und Anschaffungen nicht ausgeschlossen sind.

Zur näheren Erläuterung der einzelnen Posten wird Nachstehendes angeführt:

Bau zweiter, beziehungsweise dritter und vierter Geleise. (Post 12 des Präliminars.)

Die Nothwendigkeit und theilweise Dringlichkeit des Baues von zweiten, dritten und vierten Geleisen auf den unten verzeichneten Bahnstrecken ist darin begründet, daß der Zugverkehr in diesen Strecken bereits ein derart dichter geworden ist, daß das Einlegen weiterer erforderlicher Züge überhaupt nicht mehr oder doch nur unter besonderen Schwierigkeiten möglich ist, und somit diese Strecken nahezu an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind.

Die Bedenken in Bezug auf die Sicherheit des Verkehrs bei so unzureichender Ausrüstung der currenten Bahn mit nur einem Geleise oder einer nicht genügenden Zahl von Geleisen werden um so größer, wenn berücksichtigt wird, wie leicht die so dringend nothwendige Aufrechterhaltung der Regelmäßigkeit im Zugverkehre in Frage gestellt werden kann, wenn einer der verkehrenden Züge, sei es infolge von Witterungseinflüssen oder wegen verspäteten Eintreffens eines Anschlußzuges, auch nur im geringsten aus seiner Fahrordnung gebracht wird und Verspätungen erleidet, beziehungsweise im übrigen Zugverkehre hervorrufft.

Behufs anstandsloser Abwicklung des Verkehrs wird sohin in Fortsetzung der bereits in den Vorjahren eingeleiteten und auch für das Jahr 1900 vorgesehenen Action die Herstellung zweiter, dritter und vierter Geleise in den nachstehend angeführten Bahnstrecken in Antrag gebracht:

Post-Nr.	Bezeichnung der Strecke	1	2	3	4	5
		Kilometer	Kosten		In früheren Investitions- präliminarien angefprochen	Im vor- liegenden Bau- und Investitions- präliminare vorgesehen
			im ganzen	per Kilometer		
K r o n e n						
1	Hilttdorf—Purkersdorf, 3. und 4. Ge- leise	6	2,580.000	430.000	200.000	2,380.000
2	Maglainsdorf—Unter-Hezendorf, 2. Ge- leise	1·6	366.400	229.000	200.000	166.400
3	Abzdorf—Gmünd 2. Geleise .	120	17,000.000	141.666	1,000.000	16,000.000
4	Wels—Salzburg, 2. Geleise, Fortsetzung Linz—Abzweigung	101	9,057.400	89.677	3,800.000	5,257.400
5	Station Linz 3. Geleise .	2	50.000	25.000	25.000	25.000
6	Wels—Neumarkt—Kallham 2. " .	30	2,000.000	66.666	—	2,000.000
7	St. Michael—Zeltweg . . . 2. " .	30	3,412.000	113.733	—	3,412.000
8	Glandorf—St. Veit an der Glan 2. " .	2	180.000	90.000	—	180.000
9	Tarvis—Mt-Tarvis . . . 2. " .	1	220.000	220.000	—	220.000
10	Bhšhrad—Smichow . . . 2. " *)	1	2,780.000	2,780.000	1,600.000	1,180.000
11	Smichow—Beraun . . . 2. " .	39	5,460.000	140.000	500.000	4,960.000
12	Beraun—Königshof . . . 2. " .	4	417.200	104.300	200.000	217.200
13	Königshof—Bdic 2. " .	5	1,090.000	218.000	480.000	610.000
14	Prag—Beneschau 2. " .	51	4,566.000	89.529	—	4,566.000
15	Dflegg—Kofen 2. " .	7	400.000	57.143	—	400.000
16	Obernitz—Postelberg . . . 2. " .	18	1,700.000	94.444	1,350.000	350.000
17	Für eine Theilstrecke Budweis—Pilsen 2. Geleise .	36	4,200.000	116.666	500.000	3,700.000
18	Buczfa—Tjernowitz . . . 2. " .	1	424.000	424.000	—	424.000
	*) Einschließlich der neuen Motbaubrücke und der Station Bhšhrad.	455·6	55,903.000		9,855.000	46,048.000

Die dringende Nothwendigkeit der ad Post 1 bis inclusive 5, 10 bis inclusive 13, 16 und 17 der vorstehenden Tabelle angeführten zweiten, dritten und vierten Geleise ist bereits in den Staatsvoranschlägen, beziehungsweise Investitionspräliminarien der früheren Jahre nachgewiesen worden. Die für diese Positionen als Erfordernis bis Ende 1904 eingestellten Beträge stellen sonach nur den Bedarf für die Fortsetzung und Beendigung dieser Geleiseanlagen dar.

Die Nothwendigkeit der weiters in Aussicht genommenen zweiten Geleise wird, wie folgt, erläutert:

Ad Post 6, Wels—Neumarkt—Kallham. In der ganzen Strecke verkehren täglich 4 Schnellzüge, sowie 10 Personen- und 8 Güterzüge; in der Theilstrecke Wels—Haibing 8 Personenzüge. Die Verkehrszeiten von 22 Zügen fallen in die Zeit von 8 Uhr früh bis 8 Uhr abends, und nur jene von 8 Zügen in die restliche Tageszeit. Die Stationsdistanzen betragen bis zu 10·8 km, woraus sich für Zugskreuzungen der Güterzüge ein Intervall von 60 bis 80 Minuten ergibt und bei Einlegung weiterer Züge bedeutende Verkehrsschwierigkeiten eintreten würden.

Ad Post 7, St. Michael—Zeltweg. In dieser Strecke verkehren regelmäßig täglich 6 Schnell-, 10 Personen- und 14 Güterzüge, das sind 30 Züge, wozu noch 6 Locomotivfahrten in der Strecke Zeltweg—Rittfeld zuzurechnen sind. Die Stationsdistanzen betragen bis 8·3 km. Bei Einleitung weiterer Züge, die voraussichtlich erforderlich sein wird, könnte die Regelmäßigkeit des Verkehrs nicht mehr aufrecht erhalten werden.

Ad Post 8, Glandorf — St. Veit an der Glan. In dieser Strecke verkehren täglich 6 Schnell-, 8 Personen-, 10 Güter- und 10 Localzüge, zusammen also 34 Züge, deren Verkehrszeiten in die Stunden von 5 Uhr früh bis 10 Uhr abends fallen, wodurch mit Rücksicht auf die Anschlußverhältnisse die Herstellung des zweiten Geleises unbedingt nothwendig wird.

Ad Post 9, Tarvis — Alt-Tarvis. Die Strecke Tarvis — Alt-Tarvis liegt längs der Linie Tarvis — Laibach, und befindet sich in Alt-Tarvis die Heizhausanlage für die vorerwähnte Strecke. Es verkehren regelmäßig 8 Personen- und 9 Güterzüge, für welche letztere in der Strecke Tarvis — Raishach — Weissenfels bei 20 Promill Steigung Schiebedienst zur Anwendung kommt. Für jeden von Tarvis in der Richtung nach Laibach abgehenden Zug müssen die erforderlichen Locomotiven vom Heizhaus in Alt-Tarvis nach Tarvis fahren und ebenso von jedem in Tarvis eintreffenden Zuge nach Alt-Tarvis ins Heizhaus zurückkehren. Das zweite Geleise erscheint daher aus Verkehrs- und Sicherheitsrücksichten unbedingt nothwendig.

Ad Post 14, Prag — Beneschau. In dieser in continuirlichen Steigungen von mehr als 10 Promill liegenden Strecke verkehren täglich 4 Schnell-, 14 Personen-, 1 gemischter, 13 Güter- und 3 periodische Personenzüge, außerdem sind regelmäßig 7 Locomotivfahrten, also zusammen 42 Fahrten erforderlich. Hierzu kommen in der Strecke Beneschau — Čerčan-Bišehy noch 4 gemischte Züge der Strecke von Gule bis zur Abzweigung Čerčan. Die Stationsentfernungen betragen bis zu 9'2 km, woraus für Kreuzungen der Güterzüge ein Intervall von mehr als 1 Stunde und 25 Minuten resultirt, so daß eine weitere in der Folge kaum zu vermeidende Vermehrung der Züge ohne Herstellung des zweiten Geleises ausgeschlossen wäre.

Ad Post 15, Dffegg — Kofen. Es verkehren in dieser Strecke täglich regelmäßig 6 Personen- und 39 Güter- und Locomotivzüge, außerdem periodisch noch 2 Personenzüge, zusammen also 47 Züge. Die Güterzüge werden bereits mit Vorspann- und Schiebemaschine befördert, so daß diese Strecke mit Rücksicht auf die vorhandene Steigung von 13 Promill und die Stationsentfernung bis 6'4 km, aus welcher für Güterzüge ein Kreuzungsintervall von 50 Minuten resultirt, bis auf das äußerst zulässige Maß ausgenützt ist.

Ad Post 18, Zuczka — Czernowiz. Es verkehren täglich 4 Schnell-, 10 Personen- und 8 Güterzüge in der Hauptstrecke und außerdem 4 gemischte und 2 Güterzüge in der Seitenlinie, zusammen 28 Züge. Wesentlich ist jedoch der Umstand, daß die vergrößerte Station Zuczka behufs Entlastung der Station Czernowiz für diese als Vorbahnhof dienen soll, wodurch sich ein permanenter Verkehr zwischen diesen zwei Stationen ergeben wird, so daß auch hier das zweite Geleise aus Verkehrs- und Sicherheitsrücksichten nothwendig erscheint.

Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien und Anlagen zur Sicherung des Zugverkehrs. (Post 13 des Präliminär.)

1. Die zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien vorgesehenen Maßnahmen umfassen nachstehende Herstellungen und Einrichtungen:

a) Einzelne ursprünglich als Localbahnen gebaute Linien müssen behufs Ermöglichung einer Erhöhung der Zugsgeschwindigkeiten und einer Vermehrung der verkehrenden Züge mit Rücksicht auf ihre Verkehrsentwicklung und Zugsdichte theils zur Gänze auf Vollbetrieb eingerichtet, theils wenigstens mit einigen Einrichtungen einer Vollbahn ausgestaltet werden.

Aus diesem Grunde erscheint es nothwendig, die derzeit noch mangelnden Absperrungen der Wegübergänge und die nothwendigen Wächterhäuser in den Strecken St. Pölten — Tulln, Jägerndorf — Ziegenhals — Hannsdorf, Dšwizem — Podgôrže, Suda — Skawina und Chryplin — Husiatyn herzustellen, wofür das Erfordernis mit zusammen 1,436.800 K präliminirt wird.

b) Infolge Ausbaues der Linien Zeltweg — Wolfsberg und Unter-Drauburg — Wöllan muß behufs Ermöglichung der einheitlichen und ökonomischen Zugsführung von Zeltweg bis Tilli die Linie Unter-Drauburg — Wolfsberg durch Beseitigung der scharfen Bögen, Verbesserung der Neigungsverhältnisse, Verstärkung der Brücken und des Oberbaues und durch Herstellung einer Verbindungscurve nach Dittschmigberg entsprechend ausgestaltet werden, wofür bereits pro 1899 und 1900 zum Theile vorgesorgt wurde; Rest-Erfordernis 1,356.600 K.

c) Der intensive Zugverkehr auf einzelnen eingeleisigen Linien, insbesondere auf der Linie St. Valentin — Budweis und anderen Linien des Directionsbezirkes Linz, dann auf mehreren Strecken der Directionsbezirke Prag und Willach ist dadurch wesentlich gehemmt und erschwert, daß mehrere Stationsentfernungen zu groß sind; es ist daher nothwendig, in diesen langen Distanzen Zugskreuzungen zu ermöglichen, was durch Anlage von Betriebsausweichen mit einem Kosten-Erfordernisse von 1,956.600 K geschehen soll.

d) In der Strecke Hirt—Treibach—Althofen und in Kilometer $320\frac{3}{7}$ Amstetten—Pontafel erwachsen der Führung der Züge mit den für die ehemalige Kronprinz Rudolf-Bahn festgesetzten Geschwindigkeiten dadurch wesentliche Erschwernisse, daß hier bei der ursprünglichen Anlage der Bahnlinie die Richtungsverhältnisse ungünstiger bestimmt worden sind, als in den anderen Strecken weshalb die Verbesserung der Richtungsverhältnisse in den angeführten zwei Strecken mit einem Erfordernisse von 120.000 K unerläßlich ist.

e) Für nach Maßgabe des Bedarfes herzustellende Industriegeleise wird ein Credit von 500.000 K präliminirt.

2. Die Anlagen zur Sicherung des Zugverkehrs bezwecken einerseits die Sicherung desselben auf der Strecke (Fahren in Raumdistanz), andererseits die Sicherung der Fahrten in Stationen und bei Bahnabzweigungen.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erscheint die Ausführung von Streckenblockeinrichtungen, beziehungsweise die Umgestaltung bestehender Zugmeldeeinrichtungen in Blockstrecken auf Schnellzuglinien, sowie die Herstellung von Sicherungsanlagen in wichtigen Stationen dringend geboten.

Dementsprechend ist die Einrichtung von Streckenblocks, beziehungsweise die Umgestaltung der Zugmeldeeinrichtungen in Streckenblocks auf mehreren Theilstrecken der Schnellzuglinien Wien—Salzburg, Wels—Simbach—Passau, Budweis—Pontafel, Wien—Eger und Krakau—Podwoleczyska mit einem Gesammtersfordernisse von rund 2.000.000 K vorgesehen. Die Ausführung der Stationsicherungen auf obigen Schnellzuglinien erfordert ohne Rücksicht auf die in dem Präliminare für Stationserweiterungen enthaltenen Beträge eine Kostensumme von 2.754.200 K.

Hiezu kommen schließlich noch die Kosten für Stationsicherungen auf anderen Linien mit 185.800 K worin die in dem nachfolgenden Präliminare für Stationserweiterungen enthaltenen Beträge gleichfalls nicht inbegriffen sind.

Die gewaltige Zunahme, welche sowohl der Personen-, als auch der Lastenverkehr in steter Folge im Laufe der letzten Jahre erfahren hat und welche voraussichtlich noch nicht zum Stillstande gekommen ist, beeinflusst wohl in erster Linie die Stationsanlagen. Nachdem der größere Theil der Stationen noch in der ursprünglichen Anlage besteht, welcher die Bewältigung der damaligen geringeren Verkehrsansprüche zugrunde lag, und überdies die Verhältnisse in einzelnen Stationen durch den Anschluß neuer Linien wesentliche Veränderungen erfahren haben, vermögen die meisten dieser nicht bereits entsprechend umgestalteten und erweiterten Stationsanlagen den gegenwärtigen Anforderungen nicht mehr zu genügen.

Erweiterung
von Sta-
tionen.
(Post-Nr. 14
des Prälimi-
nars.)

Es handelt sich sonach darum, nicht nur die dem Personen- und Güterdienste dienenden Anlagen den geänderten Verhältnissen anzupassen, sondern auch mit Rücksicht auf die gesteigerte Leistungsfähigkeit der Maschinen die Durchbringung langer Züge durch entsprechende Verlängerung der Geleiseanlagen zu ermöglichen und der Vermehrung der Züge durch Schaffung von Kreuzungs- und Vorfahrgeleisen Rechnung zu tragen, endlich auch die Vergrößerung der zu Rangirzwecken bestimmten Geleiseanlagen vorzunehmen.

Weiters ist hierbei aber auch die stete Vermehrung zu berücksichtigen, welche der Fahrpark der Staatsbahnen im Laufe der letzten Jahre erfahren hat. Dieselbe bedingt die Ausgestaltung der in den Stationen bestehenden Zugförderungsanlagen, sowie die Schaffung neuer solcher Anlagen, um die Aufstellung und Remisur von zeitweilig disponibel werdenden Wagen und Locomotiven zu ermöglichen und die erforderliche Anzahl von Locomotiven mit Wasser und Kohle versehen zu können; auch ist auf die Schaffung ausgedehnter Kohlenlagerungsplätze Bedacht zu nehmen, um die Bevorräthigung mit Kohle für mehrere Monate vornehmen und den Transport von Regiekohle zur Zeit des stärksten Parteienverkehrs vermeiden zu können.

Die bisher bereits erfolgte und auch in der Zukunft im Auge zu behaltende Vermehrung des Locomotiv- und Wagenparkes bedingt aber weiters eine entsprechende Ausgestaltung der zu dessen Instandhaltung bestimmten Arbeitswerkstätten, wobei auch der Umstand mitwirkt, daß infolge der Stabilisirung der Arbeiter und des Entfalles der Accordarbeiten die Arbeitsstellen erheblich vermehrt werden müssen. In diesem Sinne mußte zunächst für die Ausgestaltung der großen Stationen, beziehungsweise für die Fortsetzung der diesfalls begonnenen Erweiterungen vorgesorgt werden.

Bei Berücksichtigung dieser Umstände wird die Gesammtenerweiterung folgender Stationen in Aussicht genommen, und zwar: Wien (1.817.800 K), Gmünd (3.060.600 K), Böchlarn (379.800 K), Amstetten (2.536.000 K), Matleinsdorf (2.022.000 K), Unter-Hegendorf (461.600 K), Absdorf-Hippersdorf (238.000 K), Sigmundsherberg (248.000 K), Göpfrich (355.000 K), Vitis (297.400 K), Linz (2.000.000 K),

St. Valentin (210.000 K), Wels (600.000 K), Altnang (400.000 K), Salzburg (5.600.000 K), Bischofshofen (960.000 K), Willen (470.000 K), Bregenz (356.000 K), Knittelfeld (3.600.000 K), Giefiau (300.000 K), Selzthal (500.000 K), Villach, Rangirbahnhof (324.000 K), Laibach nebst Beitrag für den Südbahnhof (583.000 K), St. Andrae-Triest (1.200.000 K), Prag (3.620.000 K), Nußte-Bršovic (789.600 K), Pilsen (3.000.000 K), Marienbad (772.000 K), Budweis (4.600.000 K), Mährisch-Schönberg (191.400 K), Hainzdorf (314.000 K), Jägerndorf (2.950.000 K), Kralau (550.000 K), Podgórze - Płaszów (2.500.000 K), Rzeszów (1.474.000 K), Neu-Sandec (2.250.000 K), Wieliczka (240.000 K), Bochnia (360.000 K), Tarnów (350.000 K), Lemberg (1.736.000 K), Przemyśl (748.000 K), Stryj (2.116.000 K), Tarnopol (893.000 K), Bodwołoczyska (869.400 K), Jaroslaw (894.000 K), Posada-Chyrowska (958.000 K), Zagórz (1.028.000 K), Kolomea (548.000 K), Stanislaw (1.235.400 K), Zuczka (1.990.000 K), Czernowiz (938.000 K).

Abgesehen von diesen die Gesamtausgestaltung aller in der betreffenden Station vorhandenen Anlagen umfassenden Stationserweiterungen, deren mit dem Gesamtbetrage von 66,433.400 K präliminirte Kosten übrigens bei weiterem Studium der bezüglichen Detailprojecte noch mehrfache Richtigerstellungen erfahren dürften, sind in der obigen Postnummer des Präliminars auch noch jene Antheile an Erweiterungskosten inbegriffen, welche anlässlich der Einmündung von Localbahnen in den Anschlussstationen auf Rechnung der Staatsbahnen zu übernehmen sind.

Diese Erfordernisse sind, nachdem über die herzustellen Localbahnen und die Art ihrer Anschlüsse derzeit noch keine definitive Entscheidung getroffen werden kann, nach Maßgabe der in Aussicht stehenden, voraussichtlich in den nächsten Jahren zur Ausführung gelangenden Localbahnprojecte schätzungsweise mit dem Gesamtbetrage von 1,900.000 K veranschlagt worden.

Außer den in der Gesamterweiterung der oben namentlich angeführten Stationen bereits inbegriffenen Werkstättenanlagen werden überdies noch Erweiterungen der Werkstättenanlagen in Pilsen, Laun, Bludenz (Heizhauswerkstätte) und Feldkirch mit dem Erfordernisse von zusammen 4,395.000 K in Aussicht genommen.

Endlich sind in 420 Stationen kleinere Erweiterungen der bestehenden Stationsanlagen mit einem voraussichtlichen Kostenaufwande von 5,485.600 K durchzuführen.

Das gesammte im vorstehenden ausgewiesene Erfordernis von 78,214.000 K vertheilt sich auf die einzelnen Staatsbahndirectionen, wie folgt:

Wien	11,245.500 K	Pilsen	12,464.700 K
Linz	3,836.200 "	Olmütz	4,114.200 "
Innsbruck	8,298.200 "	Kralau	8,457.800 "
Villach	5,644.000 "	Lemberg	10,041.500 "
Triest	1,300.200 "	Stanislaw	6,665.500 "
Prag	6,146.200 "		

Ergänzungs-
anlagen am
Unterban,
Post Nr. 15
des Präli-
minars.

Hierher gehören zunächst: die in verschiedenen Strecken nothwendigen Versicherungen des Bahnkörpers gegen Terrainabrutschungen, Steinfälle, Lawinenabstürze, Unterwashingtonen zc. theils durch Anlage von neuen Tunneln, Anlage von Gallerien, Stützmauern und Verkleidungsmauern der steilen Lehnen, endlich in einzelnen Fällen sogar durch Linienverlegungen mit dem Gesamtkostenbetrage von 3,341.090 K.

Darunter sind insbesondere zu erwähnen: die Verlegung der Arlberglinie nächst der Spreubrücke (500.000 K), die Fortsetzung der Sicherung der Arlberglinie gegen Lawinenabstürze (200.000 K), die Versicherung und Entwässerung der Abschnittsböschungen auf der Linie Umstetten - Pontafel in Kilometer 85·2, der Lehnenböschung in Kilometer 97· $\frac{1}{4}$, die Verlängerung des Wandautunnels in Kilometer 99· $\frac{1}{2}$ einschließlic der Verlegung der Trasse und der Eisenstraße, die Sicherung der Lehnen bei der Station Giefiau, die Verlegung der Trasse längs der Gmismauer in Kilometer 105· $\frac{2}{7}$, und die Tunnelstrung der Lehne daselbst, ferner auf dem östlichen Nege nebst mehrfachen Uferversicherungen insbesondere auch die Versicherung des Bahnkörpers der Linie Lemberg - Jkhanj.

Des weiteren gehört zu den beabsichtigten Ergänzungsanlagen am Unterbaue: die Auswechslung hölzerner Brücken (zumeist von Überfahrtsbrücken) gegen solche aus Eisen oder Stein, welche vornehmlich als eine Maßregel ökonomischer Natur anzusehen ist, weil bei einer solchen Reconstruction die künftigen Erhaltungskosten bei gleichzeitiger Erhöhung der Benützungssicherheit erheblich herabgemindert werden, ferner die Verstärkung, eventuell Auswechslung eiserner Brücken.

Diese auf Grund der Verordnung des Handelsministeriums vom 15. September 1887, R. G. Bl. Nr. 109, schon seit Jahren in Durchführung begriffene Maßregel ist dadurch bedingt, daß die Brücken in ihrer ursprünglichen Tragfähigkeit für die mit Rücksicht auf die beanspruchte erhöhte Leistungsfähigkeit in Verwendung kommenden immer schwereren Maschinentypen nicht mehr genügen.

Von den Kosten dieser Leistungen wird jeweils ein aliquoter Theil im Ordinarium des Eisenbahnbudgets verrechnet, so daß hier nur die Kosten des Mehrwertes, und zwar mit dem Gesamtbetrage von 5,542.000 K vorgesehen werden.

Im einzelnen wäre die Durchführung nachstehender Brückenobjecte hervorzuheben:

Auf der Linie Wien—Amstetten: die Ybbsbrücke (360.000 K), die Pielachbrücke (115.200 K) und die Traisenbrücke (320.000 K); auf der Linie Wien—Eger: das Provisorium der Tullnerbrücke (572.000 K) und die neue definitive Eisenconstruktion derselben (1,512.000 K); auf der Strecke Amstetten—Salzburg: die Neuherstellung der Traunbrücke unter Befestigung von drei Mittelpfeilern (440.000 K); ferner auf der Linie Salzburg—Wörgl: die Auswechslung von zwei Eisenbrücken über die Salzach und den Rothgraben, sowie die Verstärkung von Brücken dieser Linie (300.000 K), endlich die Auswechslung der Ybbsbrücke und der Ennsbrücke auf der Linie Klein-Neifling—Amstetten (190.000 K); die Auswechslung der hölzernen Überfahrten auf den Vinten Gmünd—Eger (286.820 K) und Eisenstein—Dug (116.000 K); die Verstärkungen von Brücken auf der Linie Olmütz—Ziegenhals (250.000 K); weiters auf den östlichen Linien: die Auswechslung von sechs Eisenbrücken der Linie Saybusch—Neu-Sandez (120.000 K) und die Verstärkung der Pruth- und Serethbrücken auf der Linie Lemberg—Zpkany (150.000 K).

Zur Sicherung des Bahn- und Straßenverkehrs sind auf Grund der diesfalls an alle Bahnverwaltungen ergangenen Verfügungen auch auf den Staatsbahnlinien die an den Niveaufkreuzungen der Eisenbahnen mit Straßen und Wegen aufgestellten Zugstrahlen mit solchen automatischen Vorläutewerken auszurüsten, welche eine willkürliche Kürzung der Vorläutedauer nicht gestatten. Nachdem sich aber die Durchführung der ganzen Action auf einen Zeitraum von zehn Jahren vertheilt, so entfällt von den hiefür veranschlagten Gesamtkosten per 2,532.000 K für die Periode 1900 bis 1904 nur ein Theilerforderniß von 1,266.000 K.

Endlich gehören hieher auch jene, zusammen mit 386.910 K präliminirten Beträge, welche auf Grund getroffener Vereinbarungen oder behördlicher Entscheidungen seitens der Staatsbahnverwaltung als Concurrencybeiträge für die Herstellung von Zufahrtsstraßen, Flußregulirungen, Wildbachverbauungen zu leisten sein werden.

Die Gesamtsumme des Erfordernisses für die Ergänzungsanlagen am Unterbaue beziffert sich sohin auf 10,536.000 K.

Die Ergänzungsbauten am Oberbaue umfassen nachstehende Herstellungen:

1. Das Einlegen von Flußstahlschienen auf zusammen 1320 Geleisefilometern mit einem Gesamterfordernisse von 7,128.000 K.

Um den Ersatz für die schadhaften und auszuwechselnden Schienen älterer Systeme zu beschaffen und die Leistungsfähigkeit einzelner Bahnlinien mit gegenwärtig schwachen Schienensystemen zu erhöhen, zugleich auch deren Erhaltung ökonomischer zu gestalten, ergibt sich die Nothwendigkeit, den Oberbau in den betreffenden Streckentheilen ganz zu erneuern und einen den Verhältnissen entsprechenderen stärkeren Oberbau einzulegen. Von den Kosten dieser Oberbauauswechslung wird hiebei im Investitionspräliminare nur der Mehrwert in Rechnung gezogen, welcher gegenüber den Kosten des bezüglichen älteren und schwächeren Oberbaues resultirt, wogegen die anderweitigen Auslagen der Oberbauerneuerung zu Lasten des Budgetordinariums bestritten werden.

2. Das Einlegen von Weichen auf eisernen Unterlagen, zusammen 960 Stück per 422.400 K.

Die in Rechnung gezogenen Kosten von 440 K für je 1 Stück Weiche repräsentiren den Mehrwert der Weichen mit eisernen Unterlagen gegenüber solchen mit Holzschwellen. Die anderweitigen Auslagen der Weichenneulage werden im Ordinarium des Eisenbahnbudgets verrechnet. Die neuen Weichen mit eisernen Unterlagen gelangen in erster Linie aus Sicherheitsrücksichten in den Hauptgeleisen und stark befahrenen Nebengeleisen der Stationen zur Verwendung und wird das Material der alten Weichen für die Erhaltung der noch übrigen Weichen gleicher Construktion verwendet.

3. Das Einlegen imprägnirter oder harter Schwellen. Der hiefür präliminirte Betrag von 530.000 K repräsentirt den Mehrwert der auf den Staatsbahnlinien in die Bahn eingelegten imprägnirten oder harten Schwellen gegenüber den ausgewechselten nicht imprägnirten oder weichen Schwellen.

Ergänzungsanlagen am Oberbaue, Post 16 des Präliminars.

4. Die Verstärkung bestehender Oberbau-systeme.

Behufs Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verstärkung des Geleisegestänges zur Ermöglichung größerer Fahrgeschwindigkeiten ist auf den betreffenden Streckentheilen die Vermehrung der Unterlagsplatten und Hafennägel, sowie das Einziehen von starken Winkellaschen an Stelle der Flachlaschen erforderlich; weiters ist in einigen speciellen Fällen die Einlegung eines besonders starken Oberbaues notwendig, wofür ein Gesamtbetrag von 1,553.600 K präliminirt wird.

Im ganzen belaufen sich sohin die unter Post 16 präliminirten Kosten auf 9,634.000 K.

Ergänzungs-
anlagen am
Hochbaue,
Post Nr. 17
des Prälimi-
nars.

Die zur eigentlichen Ausübung des Verkehrs-, Zugförderungs-, Werkstättendienstes zc. erforderlichen Gebäude sind bereits in die unter Post Nr. 14 für Stationserweiterungen angesprochenen Beträge einbezogen worden. Als „Ergänzungsanlagen am Hochbaue“ werden daher nur solche Erfordernisse ausgewiesen, welche zur Herstellung von Gebäuden behufs Schaffung von Wohnungen für das Personal in den Stationen, wie auf der currenten Strecke unbedingt erforderlich sind. Dieses Bedürfnis ist dadurch hervorgerufen, daß infolge der bedeutenden Verkehrszunahme allenthalben im Laufe der letzten Jahre erhebliche Personalvermehrungen eintreten mußten. Hierzu tritt noch der Umstand, daß die neuen Bestimmungen über Dienst- und Ruhezeiten eine weitere Personalvermehrung für Ablösung, und zwar nicht nur beim Stations- und Zugförderungs-personale, sondern auch rücksichtlich des in der currenten Strecke verwendeten Wächterpersonales bedingen. Ebenso hat das aus Sicherheitsrücksichten eingeführte Fahren in Raumdistanz es nothwendig gemacht, auch für die hiedurch bedingten Zugsmeldeposten, beziehungsweise für Streckenblockwächter entsprechende Wohnräume vorzusehen. Weiters ist es aus sanitären und Sittlichkeitsrücksichten unabweislich geworden, auf einzelnen Linien jene Wächterhäuser, in denen gegenwärtig den Wächtern und ihren Familien nur ein einziger Wohnraum zugewiesen werden kann, entsprechend zu vergrößern. Auch müssen, um den Wächtern während ihrer Ruhezeit die volle Ruhe zu gewähren, bei jenen Wächterhäusern, wo dies noch nicht der Fall ist, durch Anbauten die für die Ablöser nothwendigen Diensträume geschaffen werden. Endlich mußten hier auch die nothwendigen Maßnahmen zur Beschaffung genießbaren Trinkwassers berücksichtigt werden.

In 24 Stationen sollen Wohnhäuser für Beamte, Unterbeamte und Diener mit einem Kostenaufwande von 2,220.200 K zur Ausführung gelangen. Speciell wären die nachstehenden Stationen hervorzuheben, für welche zu dem gedachten Zwecke der in Klammern beige-setzte Betrag präliminirt wird: St. Pölten (340.000 K), Hainfeld (100.000 K), Sigmundshergberg (260.000 K), Gmünd (360.000 K), Saalfelden (222.000 K), Bischofshofen (210.000 K) und Freudenthal (100.000 K).

Weiters sind zum Zwecke des Baues von Kasernen für das Zug- und Maschinenpersonal als restliche Erfordernisse zur Vollen-dung der Kasernen in Hieslau, Unzmarkt, Willach und St. Michael zusammen 104.400 K, Rzeszów 108.000 K, Przemyśl 60.000 K und Larnopol 48.000 K, ferner für eine Kaserne in Bludenz der Betrag von 64.000 K eingestellt worden.

Die Kosten für die Herstellung von Wohnhäusern für Beamte, Unterbeamte und Diener, sowie von Kasernen für das Zug- und Maschinenpersonal sind zusammen mit 2,603.600 K, das Erfordernis für Herstellung, Erweiterung und Verbesserung von Wächterhäusern mit 5,708.400 K präliminirt, wonach sich für Post 17 die Gesamtsumme von 8,312.000 K ergibt.

Elektrische
Anlagen.
Post 18 des
Prälimi-
nars.)

Die gewaltigen Fortschritte, welche in den letzten Jahren auf dem Gebiete der Anwendung der Elektrizität gemacht wurden, lassen es nur als eine naturgemäße Folge erscheinen, daß auch der Eisenbahndienst sich dieselbe thunlichst nutzbar zu machen strebt. In dieser Hinsicht soll zunächst in den Stationen der größten Städte, beziehungsweise in den Stationen hervorragender Verkehrsbedeutung allmählich die elektrische Beleuchtung zur Einführung gelangen, wobei jeweils auch auf eine Stromabgabe für sonstige Betriebszwecke, als: Antrieb von Arbeitsmaschinen, von Schiebebühnen, Drehschelben zc., Bedacht zu nehmen sein wird.

Unter der obigen Postnummer werden jedoch nur die Kosten der elektrischen Installation selbst präliminirt, während die Kosten für aus diesem Anlasse herzustellende Gebäude, sofern es sich um eigene zu erbauende Anstalten handelt, in die für Stationserweiterungen präliminirten Kosten einbezogen worden sind.

In diesem Sinne sind vorläufig für die Zeit bis Ende 1904 für derartige Installationen 540.000 K präliminirt, in welchem Betrage auch die Amortisationsbeträge, welche für bereits bestehende Anstalten vertragsmäßig zur Zahlung gelangen, mitenthalten sind.

Bezüglich der Auswahl der Stationen, in welchen diese Anlagen durchgeführt werden sollen, sind noch eingehende Studien im Zuge, da hiebei auch die künftigen Betriebskosten wesentlich mit ausschlaggebend

sind und erwogen werden muß, ob in Anbetracht der localen Verhältnisse in einzelnen Fällen nicht etwa eine der anderen modernen intensiven Beleuchtungsarten sich als vortheilhafter erweist.

Nachdem ferner durch die so starke Zunahme des Verkehrs, insbesondere infolge der Vermehrung der Züge viele Telegraphenleitungen schon überlastet erscheinen, müssen vielfach neue Telegraphenleitungen gespannt und auch die Telegraphenstationen entsprechend erweitert werden, ferner muß mit Rücksicht auf die große räumliche Ausdehnung, welche einzelne Stationen schon gewonnen haben und durch die in Aussicht stehenden Erweiterungen noch erfahren werden, für die Möglichkeit der telephonischen Verständigung aller an der Dienstesaussübung beteiligten Stellen vorgesorgt werden. Für diese Zwecke werden im ganzen 470.000 K präliminirt.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit soll die Ausrüstung der Streckenwächter mit Telephonen in größerem Umfange als bisher fortgesetzt und eine Verbesserung der Einrichtungen für die Glockensignalführung durchgeführt werden.

Hiefür wird pro 1901 bis 1904 ein Betrag von 990.000 K präliminirt.

Endlich werden für die Durchführung verschiedenartiger sonstiger Neuerungen auf dem Gebiete der Anwendung der Electricität für Eisenbahnbetriebszwecke, wie solche sich in den letzten Jahren in großer Menge ergeben haben, hauptsächlich zu Erprobungszwecken Jahresbeträge von 30.000 K angefordert.

Somit beläuft sich das Erfordernis für elektrische Anlagen im ganzen auf 2.000.000 K.

Im Verhältnisse zu der durch die stetige Steigerung des Verkehrs und der Leistungen bedingten außerordentlichen Inanspruchnahme und Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen, sowie mit Rücksicht auf die gleichfalls immer complicirtere Bauart und Ausrüstung der Fahrbetriebsmittel steigen fortgesetzt auch die Anforderungen an die Reparaturstellen der Staatsbahnen.

Nachdem das Bestreben darauf gerichtet sein muß, die Zeit, während welcher die Fahrbetriebsmittel infolge der nothwendigen Revisionen und Reparaturen dem Betriebe entzogen werden müssen, auf ein möglichst kurzes Ausmaß zu beschränken, ergibt sich die Nothwendigkeit, die Leistungsfähigkeit der Reparaturstellen durch Vermehrung und entsprechende Ausgestaltung der Hilfsmaschinen, Werkzeuge, sowie der sonstigen maschinellen Einrichtungen und Anlagen der Haupt- und Betriebswerkstätten zu heben.

Zur rascheren Ausführung kleinerer Reparaturen sollen weiters alle größeren Heizhäuser dergestalt ausgerüstet werden, daß in denselben laufende Reparaturen sachgemäß und ökonomisch durchgeführt werden können, wodurch die sonst nothwendige Zustellung der Fahrzeuge an die entfernt liegenden Werkstätten vermieden werden wird.

Eine Reihe von Herstellungen wird endlich aus hygienischen und socialpolitischen Gründen, insbesondere hinsichtlich der Einrichtungen der Arbeitsräume erforderlich sein.

Von dem unter der obigen Post des Präliminars für die Jahre 1901 bis 1904 veranschlagten Gesamterfordernisse von 6,200.000 K entfällt für die im Baue begriffenen neuen Werkstätten in Pilsen, sowie für die maschinellen Einrichtungen jener Werkstätten, welche größere Zubauten erhalten sollen, wie insbesondere für jene in Knittelfeld, Salzburg, Feldkirch, Laun und Bodenbach ein Betrag von rund 3,900.000 K und für die Ausgestaltung der übrigen 8 Hauptwerkstätten, der vorhandenen 16 Betriebswerkstätten, sowie für die successive Einrichtung solcher Reparaturstellen in größeren Heizhäusern ein Kostenaufwand von rund 2,300.000 K.

Im Staatsvoranschlage für das Jahr 1900 ist der Betrag von 14,930.800 K als zweite Rate für die Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln und entsprechenden Reservebestandtheilen für die Staatsbahnen eingestellt mit der erläuternden Bemerkung, daß eine Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen in den Jahren 1899 bis 1903 um 500 Personenzüge und 6200 Güter- und Dienstwagen mit Reservebestandtheilen und vorläufig um 166 Locomotiven sammt Tendern und Reserven im Kostenbetrage von 46,180.000 K in Aussicht genommen wurde. Die Vorsorge für die mehrjährige Deckung des Wagenbedarfes erfolgte nicht nur in der Erwägung, daß nur die alljährliche Vermehrung des Wagenparkes nach Maßgabe der Zunahme des Verkehrs die bestehenden Bedürfnisse rationell zu befriedigen vermag, sondern auch mit Rücksicht auf die Continuität der Arbeitsverhältnisse in den Wagenfabriken. Dabei ergibt sich auch für die Staatsbahnverwaltung eine nicht unerhebliche Herabminderung der Kosten dieser Wagenbeschaffung, indem die Wagenfabriken in Würdigung der ihnen durch die Sicherstellung mehrjähriger Bestellungen, sowohl bezüglich der

Beschaffung von Hilfsmaschinen, Werkzeugen und maschinellen Einrichtungen von Werkstätten und Heizhäusern. (Post 19 des Präliminars.)

Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes. (Post Nr. 20 des Präliminars.)

Die Erfahrung hat aber gezeigt, daß es mit Rücksicht auf die Betriebsverhältnisse der Staatsbahnen im Interesse einer sorgfamen Instandhaltung der Locomotiven wünschenswert wäre, pro Locomotive keine höhere Jahresleistung als 36.000 Kilometer zu beanspruchen.

Wird für die Zeitperiode 1900 bis einschließlich 1904 statt der im abgelaufenen Quinquennium eingetretenen Steigerung der Locomotivkilometer um 8 Procent pro Jahr nur mit einer solchen von 3·5 Procent, also für das ganze Quinquennium mit einer Steigerung von 17·5 Procent gerechnet und hierbei angenommen, daß auch in Zukunft die gegenwärtige beträchtliche Leistung der Locomotiven aufrecht erhalten, jedoch nicht überschritten werden soll, so müßte bis Ende des Jahres 1904 der Stand an Locomotiven gegenüber jenen des Jahres 1899 der angenommenen Verkehrssteigerung entsprechend um 17·5 Procent, das ist um $2275 \times 17\cdot5$

$\frac{100}{100} = 398$ Stück vermehrt werden. Nachdem pro 1900 87 Stück Locomotiven geliefert werden sollen, wären in den Jahren 1901 bis 1904 noch 311 oder rund 80 Stück Locomotiven pro Jahr zu beschaffen, wofür sammt Reserven jährlich 6,483.200 K, somit bis inclusive 1904 die obigen 25,932.800 K erforderlich sind.

b) Personenwagen. Die nachstehende Tabelle zeigt den Stand und die Leistungen der Personenwagen der Staatsbahnen in den letzten fünf Jahren 1895 bis 1899:

Im Jahre	Wagenstand am Ende des Jahres	Gesamtleistung in 1000 Wagen-Achskilometern	Z u n a h m e			
			an Wagen		der Leistung in 1000 Wagen-Achskilometern	
			pro Jahr	in Procent	pro Jahr	in Procent
1895	4.288	380.048	—	—	—	—
1896	4.395	393.259	107	—	13.211	—
1897	4.760	407.340	365	—	14.081	—
1898	5.094	441.879	334	—	34.539	—
1899	5.191	*) 458.931	97	—	17.052	—
Summe .			903	21 ⁰⁵	78.883	20 ⁷⁵
Im Jahresdurchschnitt .			—	5 ²⁶	—	5 ¹⁸

*) Auf Basis der bis Ende November 1899 definitiv ermittelten Leistung.

Wie aus dieser Zusammenstellung zu ersehen ist, hat der Stand und die Leistung der Personenwagen ungefähr im gleichen Maße, nämlich um circa 5¹/₄ Procent pro Jahr, zugenommen. Hierbei wurde jedoch bisher mit den vorhandenen Personenwagen, trotz sorgfältigster Ausnützung derselben, nur so knapp das Auslangen gefunden, daß bei jeder weiteren Steigerung der den Personenwagen auferlegten Leistung eine entsprechende Vermehrung des Standes platzgreifen muß.

Wird die Steigerung der Leistung für die Zeit von 1900 bis 1904 statt mit 5 nur mit 3 Procent pro Jahr angenommen, so muß auch die Zahl der Personenwagen jährlich um 3 Procent und daher bis Ende 1904 zusammen um 15 Procent, das ist um $\frac{5191 \times 15}{100} = 778$ Stück vermehrt werden.

Nachdem im Investitionspräliminare pro 1900 die Lieferung von 200 Personenwagen vorgesehen ist, wären bis Ende 1904 noch 578 Personenwagen oder pro Jahr rund 140 Stück sammt Reserven mit einem Kostenaufwande von 8,347.200 K im ganzen oder 2,086.800 K pro Jahr zu beschaffen.

c) Güter- und Dienstwagen. Der Stand und die Leistungen der Güter- und Dienstwagen der Staatsbahnen in den Jahren 1895 bis 1899 ergibt sich aus nachstehender Tabelle:

Im Jahre	Wagenstand am Ende des Jahres	Gesamtleistung in 1000 Wagen-Achskilometern	Z u s a m m e			
			an Wagen		der Leistung in 1000 Wagen-Achskilometern	
			pro Jahr	in Procent	pro Jahr	in Procent
1895	36.004	1,321.106	—	—	—	—
1896	36.223	1,430.465	219	—	109.359	—
1897	37.854	1,503.742	1.631	—	73.277	—
1898	40.451	1,621.529	2.597	—	117.787	—
1899	41.866	*) 1,656.882	1.415	—	35.353	—
Summe..			5.862	16·28	335.776	25·41
Im Jahresdurchschnitt..			—	4·07	—	6·35

*) Auf Basis der bis Ende November 1899 definitiv ermittelten Leistung.

Hiernach erhöhte sich im Durchschnitte die Leistung der Güter- und Dienstwagen um 6·35 Procent, der Stand dieser Wagen aber nur um 4·07 Procent.

Das Zurückbleiben der Vermehrung dieses Wagenparkes gegenüber der Leistung desselben hatte eine forcirte Ausnützung des Wagenmaterials und zur Zeit des stärksten Verkehrs einen häufig sehr empfindlichen und vielfach beklagten Wagenmangel zur Folge.

Hinsichtlich der Frage der Wagenausnützung ist darauf hinzuweisen, daß die Güterwagen der Staatsbahnen rund je 20.000 Kilometer im Jahre zurückgelegt haben, während nach der Statistik des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom Jahre 1897 ein Güterwagen der Vereinsbahnen im Durchschnitte kaum eine jährliche Leistung von 17.000 Kilometer erzielt hat.

Die Nothwendigkeit einer Vermehrung der Güterwagen der Staatsbahnen, welche übrigens auch den Gegenstand zahlreicher Petitionen der interessirten Kreise gebildet hat, steht demnach außer Zweifel.

Wird die Steigerung der Leistung der Güterwagen für die Zeit bis Ende 1904 statt mit 6·35 nur mit 3·5 Procent pro Jahr angenommen, so müßte die Vermehrung der Güterwagen für die genannte Zeitperiode mindestens $17\frac{1}{2}$ Procent, das ist $\frac{41866 \times 17\frac{1}{2}}{100} = 7327$ oder rund 7400 Stück betragen.

Nachdem im Jahre 1900 noch 1240 neue Güterwagen in den Verkehr gestellt werden sollen, bleiben nach obiger Berechnung in den nächsten vier Jahren noch 6160 oder pro Jahr 1540 Stück Güter- und Dienstwagen mit einem Gesamtkostenaufwande von 25,600.000 K oder von 6,400.000 K pro Jahr zu beschaffen.

d) Ergänzungen des Fahrparkes. Dieselben betreffen die Einrichtung der in Schnell- und Personenzügen rollenden Fahrzeuge der Staatsbahnen mit automatischen Bremsen, welche Maßregel durch die stetig zunehmende Fahrgeschwindigkeit der genannten Zugsgattungen zur Erhöhung der Sicherheit des Verkehrs dringend geboten erscheint.

Die Einführung automatischer Bremsen wird zugleich die Anbringung der für die Sicherheit der Reisenden wertvolleren Einrichtung von Nothbremsvorrichtungen an Stelle des derzeit bestehenden Intercommunications-Signales ermöglichen.

Für die hiezu nöthigen Adaptierungsarbeiten ist bezüglich der Locomotiven ein Betrag von 1,000.000 K und rücksichtlich der Wagen ein solcher von 1,600.000 K in Aussicht genommen, welcher Gesamtaufwand von 2,600.000 K in gleichen Raten auf die Jahre 1901 bis 1904 vertheilt werden soll.

IV. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzesentwurfes.

Die Verwirklichung der seitens der Regierung geplanten großen volkswirtschaftlichen Action auf dem Gebiete des Staatsbahnbauens und in Absicht auf die Bedeckung des Erfordernisses für die Subventionierung von Privateisenbahnen, sowie für Investitionen im Staatsbetriebe bis Ende des Jahres 1904 erscheint nunmehr von der Beschlußfassung der Gesetzgebung über den vorliegenden Gesetzesentwurf abhängig.

In Artikel I, Z. 1 bis 6 des Entwurfes werden die einzelnen auf Staatskosten neu zu erbauenden Eisenbahnen angeführt.

Artikel II normirt die Art der Ausführung der verschiedenen Bahnlinsen und enthält bezüglich der beiden im Artikel I, Z. 5 und 6 angeführten Bahnen den Vorbehalt der eventuellen Concessions-ertheilung mit Staatsgarantie auf Grund eines besonderen Gesetzes, falls dieser Vorgang sich dem Staatsbaue gegenüber als vortheilhafter erweisen sollte.

Nach Artikel III soll die Regierung angewiesen werden, dahin zu wirken, daß seitens der beteiligten Königreiche und Länder, autonomen Körperschaften und Privatinteressenten angemessene Beitragsleistungen zu den Baukosten der Eisenbahnen noch vor Inangriffnahme der Bauarbeiten zugesichert werden.

Artikel IV bestimmt die Bauermine für die einzelnen Linien. Hierbei ist zu bemerken, daß diese Baufristen im Hinblick auf die lebhaften Bestrebungen der Interessentenkreise, sowie aus dem Grunde möglichst kurz bemessen worden sind, um die Intention der Regierung zum Ausdruck zu bringen, die sichergestellten Bahnbauten ehemöglichst in Angriff zu nehmen und nach Maßgabe der bewilligten Baucrdite unaufgehalten mit aller Beschleunigung durchzuführen, soweit dies vom technischen Standpunkte überhaupt möglich erscheint.

Es ist also die Einhaltung der im Gesetzesentwurfe angegebenen Bauermine nur im Falle des Zutreffens besonders günstiger Umstände zu erhoffen und die allfällige seinerzeitige Verlängerung einzelner Baufristen keineswegs ausgeschlossen. Daß für die südliche Theilstrecke der Tauernbahn von Gastein, beziehungsweise Böckstein bis zur Südbahn erst das Jahr 1907 als Vollendungstermin in Aussicht genommen wurde, erscheint durch die technischen Schwierigkeiten dieses Bahnbaues, dann durch finanzielle und administrative Rücksichten, sowie in der Erwägung begründet, daß gerade diese Projectlinie zum Theile auch dem Auslandsverkehre dienen soll, das Bestreben der Regierung aber darauf gerichtet sein muß, dem gesteigerten inländischen Verkehre in Triest den Vorprung zu sichern.

Artikel V ordnet in üblicher Weise an, daß die neuen Bahnen vom Staate in eigener Regie zu betreiben sind, und sieht die Nothwendigkeit vor, wegen des Anschlusses der Eisenbahn Lemberg—Sambor—Grenze die erforderlichen Vereinbarungen mit der ungarischen Regierung zu treffen.

Artikel VI handelt von der Mitbenützung der Linie Möllbrücken oder Spittal—Billach der Südbahn durch die Staatsbahnenverwaltung. Behufs Verbindung der durch die genannte Südbahnstrecke getrennten neuen Staatsbahnlinien — der Tauernbahn und der Karawankenbahn, sowie der bestehenden Staatsbahnlinie von Billach über Tarvis nach Pontafel und Laibach — ist, nachdem sich der Bau einer eigenen Staatsbahnlinie nicht als empfehlenswert darstellt, die Mitbenützung der vorbezeichneten Strecke der Pusterthal-linie in Aussicht zu nehmen. In dieser Beziehung hat die Regierung zum Zwecke der Vorbereitung des Projectes der zweiten Bahnverbindung nach Triest bereits im Jahre 1898 anlässlich von Verhandlungen mit der priv. Südbahngesellschaft die in Punkt V des Übereinkommens vom 9. Mai 1898 niedergelegten Vereinbarungen getroffen, deren Wortlaut im nachstehenden wiedergegeben wird:

„Einräumung der Péage an bestehenden Südbahnlinien.

- a) Die k. k. priv. Südbahngesellschaft verpflichtet sich, im Falle eine Eisenbahnverbindung von einem geeigneten Punkte der k. k. Staatsbahnlinie Selzthal—Bischofshofen—Wörgl mit einem Punkte der Südbahnstrecke Billach—Franzensfeste auf Staatskosten hergestellt werden sollte, der k. k. Staatsbahnenverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung jener anschließenden Südbahnstrecke, welche sich als Verbindungsglied der vorerwähnten neu hergestellten Staatsbahnlinie mit den bestehenden k. k. Staatsbahnlinien von Billach über Tarvis einerseits nach Laibach, andererseits nach Pontafel und beziehungsweise mit der eventuell auszuführenden südlichen Fortsetzungstrecke nach Triest darstellt, derart einzuräumen, daß die k. k. Staatsbahnenverwaltung berechtigt sein wird, unter freier Feststellung der Tarife gegen Entrichtung einer fixen Entschädigung (Wahngeld) entweder ganze Züge der k. k. Staatsbahnen mit eigener Zugkraft über die mitbenützte Strecke der Südbahn zu befördern oder über dieselbe einzelne Wagen für Rechnung des Staatsbetriebes befördern zu lassen.

- b) Das gleiche Mitbenützungsrecht räumt die Gesellschaft der k. k. Staatsbahnverwaltung bei Herstellung einer neuen Eisenbahnverbindung zwischen Triest und der Kronprinz Rudolfsbahn rücksichtlich der inzwischcn liegenden Theilstrecken der Südbahnlmnen Cormons—Triest oder Divacca—Triest ein, wobei die Südbahngesellschaft schon jetzt ausdrücklich anerkennt, daß das staatliche Mitbenützungsrecht hinsichtlich der gedachten Südbahnstrecken nicht nur auf den Durchgangsverkehr, sondern auch für jene Transporte Anwendung finden werde, welche für Triest loco bestimmt sind und von dort abgehen, sowie auf jene Transporte, welche bis, beziehungsweise ab Triest per mare befördert werden.
- c) Hierbei wird in Aussicht genommen, daß im Falle der Inanspruchnahme der vorgedachten Mitbenützungsrechte zwischen der k. k. Staatsbahnverwaltung und der Südbahngesellschaft über die Regelung der gegenseitigen Verkehrsbeziehungen in Gemäßheit der für ähnliche Abmachungen geltenden Grundsätze ein Abkommen zu treffen sein wird.
- d) Die Feststellung der an die k. k. priv. Südbahngesellschaft zu entrichtenden Pöagegebühr und Entschädigung erfolgt in beiden Fällen (B. a und b) nach den als Beilage C zur Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 1. Jänner 1886 für die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichsgesetzblatte, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen, jedoch mit der Maßgabe, daß bei der Berechnung der Entschädigung für die Südbahnstation Triest nur die seitens der k. k. Staatsbahnen thatsächlich mitbenützten Theile der Bahnhofsanlagen daselbst in Betracht zu ziehen sein werden.
- e) Die k. k. priv. Südbahngesellschaft erklärt sich ferner bereit, die behufs entsprechender Erhöhung der Leistungsfähigkeit der mitzubeneützenden gesellschaftlichen Bahnstrecken etwa erforderlichen Bauherstellungen jederzeit über Verlangen der k. k. Staatsverwaltung auf eigene Rechnung auszuführen; die der Südbahn für diese Bauherstellungen, exclusive der Geldbeschaffungskosten erwachsenden effectiven Kosten werden dem im Punkte I, lit. a der obcitirten Entschädigungsbestimmungen erwähnten Capitale zuzurechnen sein.

In dieser Verpflichtung sollen jedoch Erweiterungsbauten in den End- und Anschlußstationen der Pöagestrecken nicht inbegriffen sein und bleibt die Kostenbedeckung für solche Erweiterungsbauten gegebenen Falls einer späteren besonderen Vereinbarung vorbehalten.

Sollte rücksichtlich der Höhe des im Punkte I, lit. a der vorcitirten Entschädigungsbestimmungen erwähnten effectiven Capitaless ein Einverständnis zwischen der k. k. Staatsbahnverwaltung und der Gesellschaft nicht zu erzielen sein, so wird die Schätzung der in Frage kommenden Anlagen im Wege eines Gutachtens des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereines in Wien einzuholen und diese Schätzungsziffer der Entschädigungsberechnung zugrunde zu legen sein.“

Nachdem die Pöageitirung der Strecke Görz—Triest dormalen nicht mehr in Aussicht genommen wird, handelt es sich nur mehr um die mehrerwähnte Strecke der Pusterthallinie. Die Abschließung eines entsprechenden Mitbenützungsvertrages wird auf Grund der obcitirten, von der Südbahngesellschaft übernommenen Verpflichtung keinen weiteren Schwierigkeiten begegnen.

Im Artikel VII werden für die mehrgedachten Staatsbahnbauten und insbesondere auch für den mit der Südbahngesellschaft abzuschließenden Mitbenützungsvertrag hinsichtlich der Südbahnstrecke Mollbrücken oder Spittal—Walach die erforderlichen Stempel- und Gebührenbefreiungen gewährt.

Nach Artikel VIII soll das vorliegende Bau- und Investitionspräliminar der Staatsseifenbahnverwaltung bis Ende 1904 genehmigt werden. Dieses Präliminar enthält, wie früher dargelegt worden ist, die Ausgaben, welche sich für die nach Artikel I des Gesetzentwurfes neu herzustellenden Eisenbahnlinien, ferner für die Vollenbung der auf Grund gesetzlicher Ermächtigung bereits in Ausführung begriffenen Staatsbahnen, dann behufs Betheiligung an der Capitalbeschaffung für den Bau von Privatbahnen, endlich für die Durchführung von Investitionen im Staatsbetriebe für den angeführten Zeitraum jahrweise und im ganzen ergeben.

Durch die Bezeichnung der angesprochenen Credite in den Artikeln VIII und IX als Gesamtbeziehungsweise Maximalbeträge soll zum Ausdruck gebracht werden, daß die Regierung dem vorliegenden Bau- und Investitionsprogramme für die mehrerwähnte Periode einen abschließenden Charakter beilegt und daß eine Überschreitung nur im Wege der Gesetzgebung zulässig wäre.

Die in der Zeit nach Ablauf des Jahres 1904 für die in Artikel I, B. 1 und 2 bezeichneten Eisenbahnen erwachsenden Erfordernisse werden seinerzeit im verfassungsmäßigen Wege anzusprechen sein. Auch sollen die für Localbahnsubventionen vorgesehenen Credite aus den schon früher angedeuteten Erwägungen nur auf Grund der bereits erteilten oder noch zu erwirkenden verfassungsmäßigen Ermächtigung verwendet werden.

Artikel IX sieht die Bedeckung des Erfordernisses für die angegebenen Zwecke im Maximalbetrage von 429,002.000 K, soweit dieselbe nicht durch zu erzielende Einnahmen erfolgen sollte, durch Ausgabe von Obligationen der mit dem Gesetze vom 26. Jänner 1897, R. G. Bl. Nr. 33, geschaffenen Investitionsschuld oder der durch das Gesetz vom 2. August 1892, R. G. Bl. Nr. 131, geschaffenen Rente vor.

Die in diesem Artikel weiters normirte Refundirung der auf Rechnung der Investitionspräliminarien der Jahre 1898 und 1899 voranschussweise aus den Cassenbeständen bestrittenen Investitionserfordernisse des Eisenbahnministeriums im Nettobetrage von 88,052.280 K aus dem zu begebenden Anlehen findet ihre Begründung in der Thatsache, daß die für die Bedeckung von Investitionsausgaben in den Jahren 1898 und 1899 vorgefehene Begebung von Investitionsrente mangels einer gesetzlichen Ermächtigung nicht effectuirt werden konnte. Diese Refundirung stellt sich überdies im Hinblick auf die schon außerordentlich geschwächten staatlichen Cassenbestände als eine dringende Nothwendigkeit dar.

Indem übrigens die Regierung im Artikel IX nur die Refundirung der in den Jahren 1898 und 1899 bestrittenen Investitionserfordernisse des Eisenbahnministeriums aus Anleihenmitteln anpricht, verzichtet sie gleichzeitig auf die Refundirung jener Quote der Investitionserfordernisse der Jahre 1898 und 1899 per 19,546.048 K, welche auf die anderen Ministerialetat fällt, sowie der außerhalb des Investitionspräliminars pro 1899 für Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen bereits verwendeten Beträge.

Die Ziffer des obigen Refundirungsbetrages von 88,052.280 K ergibt sich aus der folgenden Aufstellung. Zu den Investitionspräliminarien des Eisenbahnministeriums waren eingestellt:

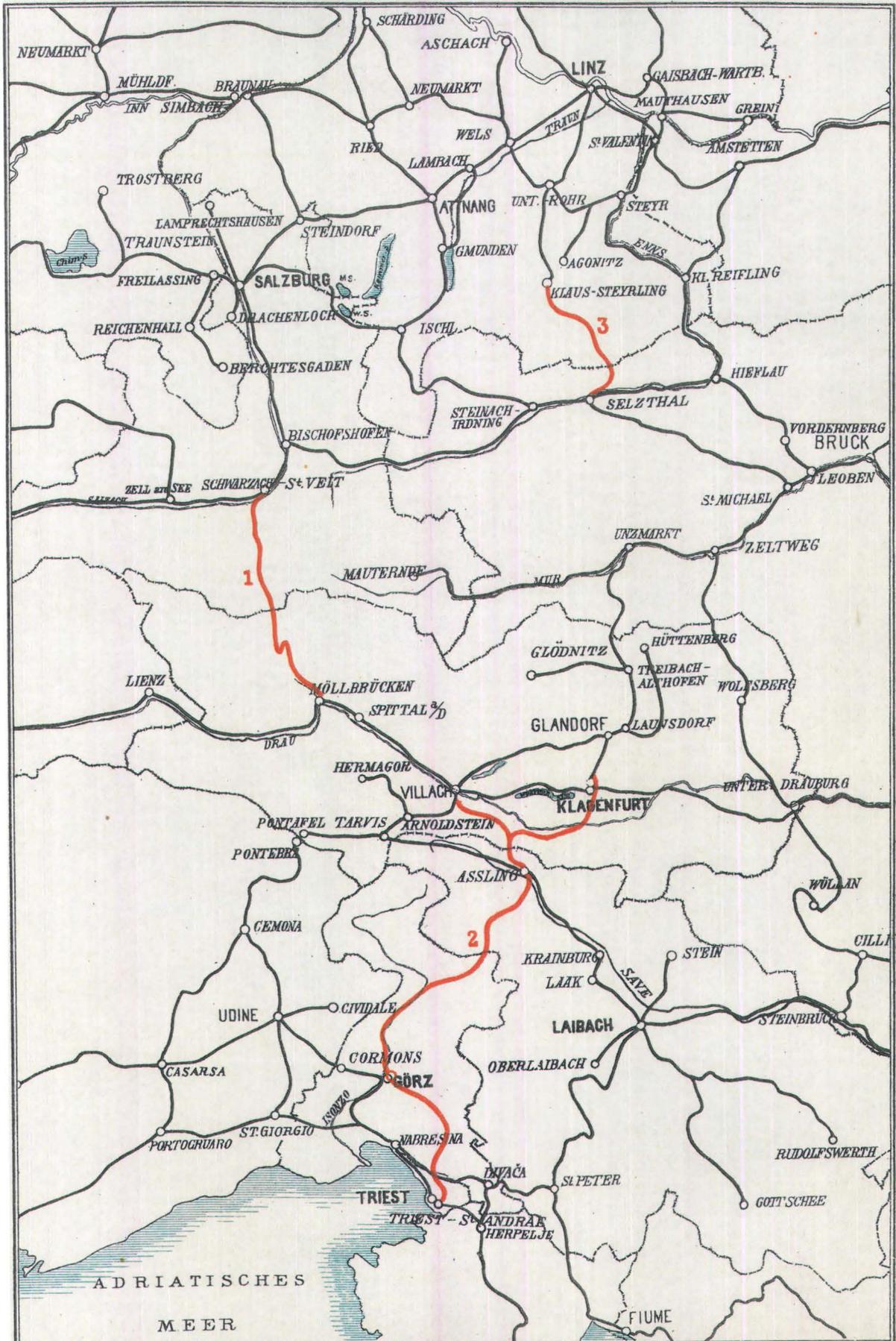
	Erfordernis:	Bedeckung:	Nettoausgaben:
Im Jahre 1898	39,221.400 K	738.100 K	38,483.300 K
1899	52,436.800 "	2,867.820 "	49,568.980 "
zusammen	91,658.200 K	3,605.920 K	88,052.280 K.

Artikel X bestimmt, nach Analogie der diesfalls bisher in den Finanzgesetzen enthaltenen einschlägigen Anordnungen, daß die im Bau- und Investitionspräliminare für die einzelnen Jahre der mehrgedachten Periode bewilligten Credite bis 31. December des jeweilig nächstfolgenden Jahres verwendet werden können, und daß die auf Rechnung dieser Credite bestrittenen Ausgaben, sowie die zu erzielenden Einnahmen in der Staatsrechnung gesondert von der Statgebarung zum Ausdrucke zu bringen sind.

Artikel XI enthält die Vollzugsbestimmung und den Beginn der Wirksamkeit des Gesetzes.

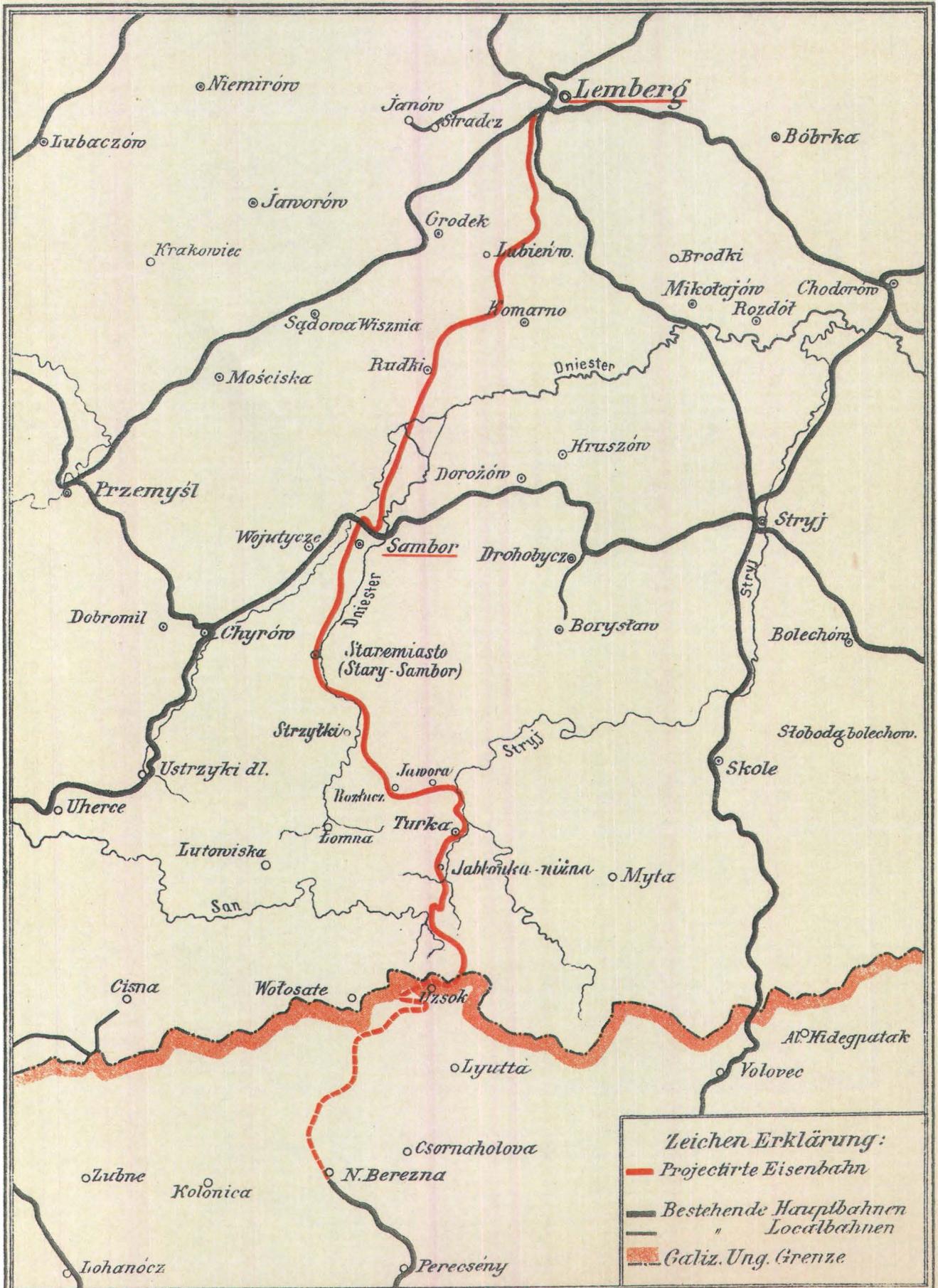


ZWEITE EISENBAHNVERBINDUNG MIT TRIEST.



— Bestehende Bahnen.
 — Projectirte Bahnen: 1. Tauernbahn, 2. Karawanken-Wechsener Bahn bis Triest, 3. Pyhrnbahn.

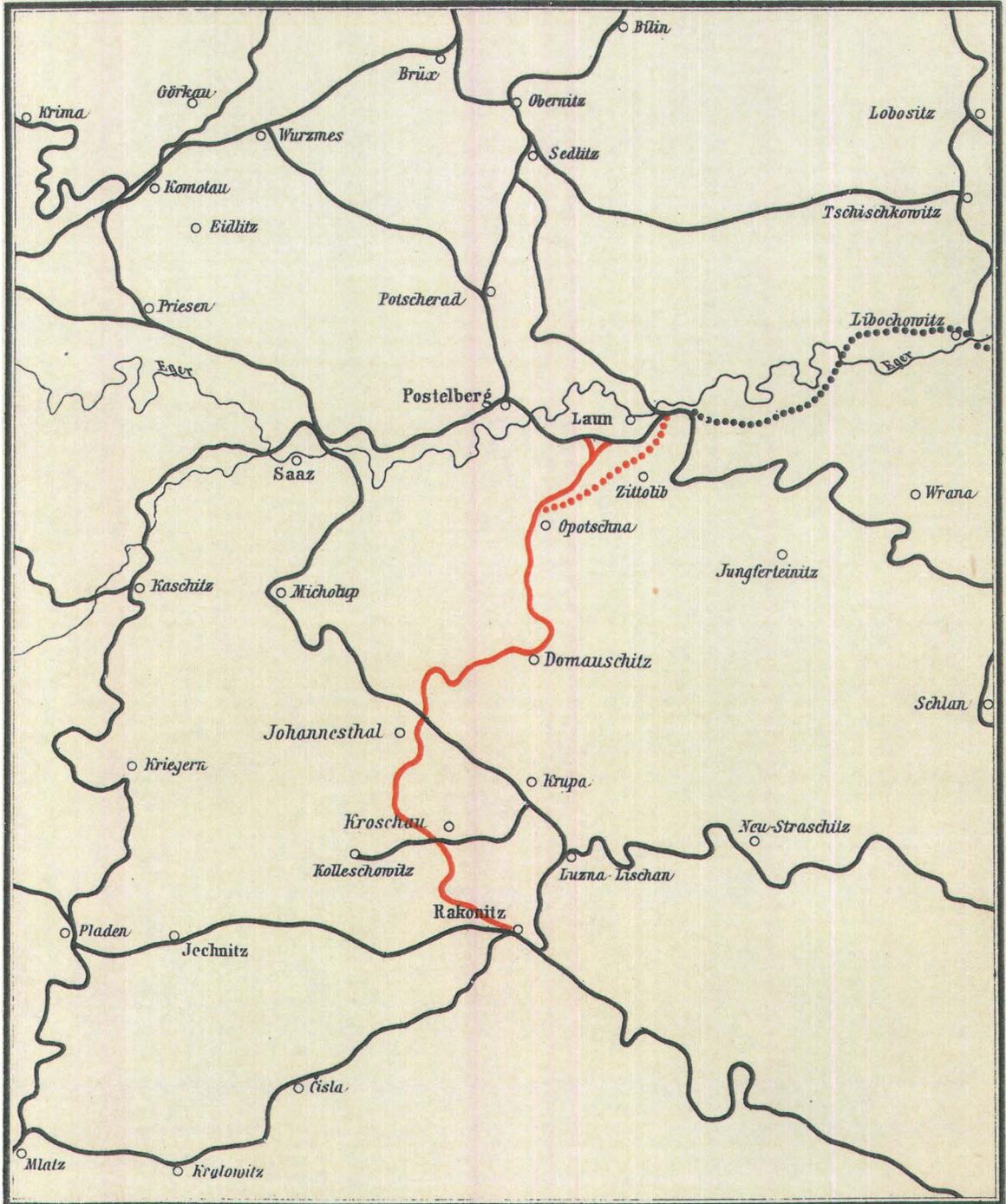
Übersichtskarte der projectirten Eisenbahn Lemberg-Sambor galizisch-ungarische Grenze.



1:750000
10 5 0 10 20 30 40 50 60 km

ÜBERSICHTS-KARTE

der projectirten Bahnlinie: *Rakonitz - Laun*.



bestehende Bahnen
 projectirte Bahn
 von anderer Seite projectirte Bahnen

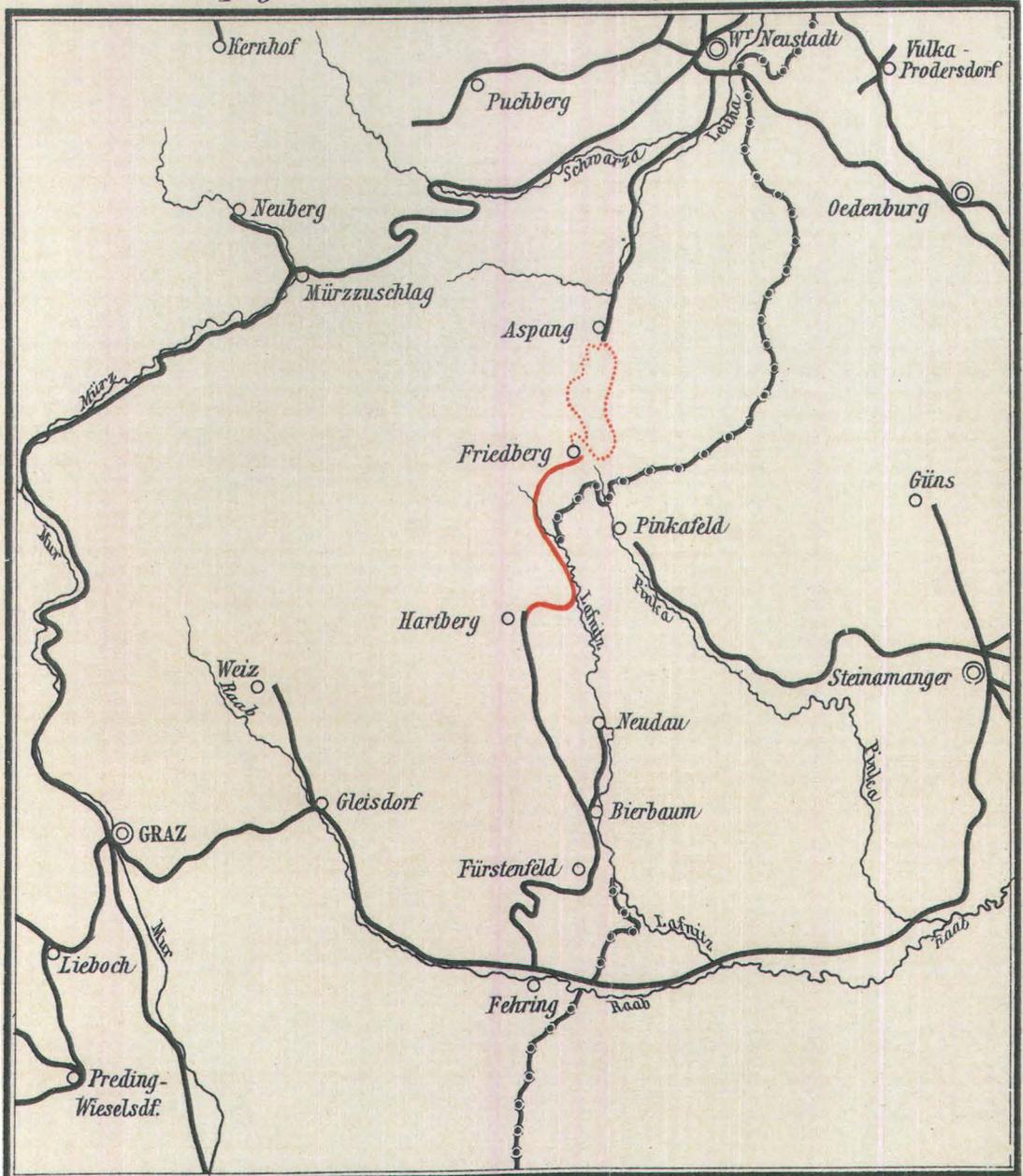
Variante derselben

Maßstab 1:300.000

10 5 0 10 20 Kilometer

ÜBERSICHTS-KARTE

der projectirten Bahnlinie: Hartberg-Friedberg.



— bestehende Bahnen — projectirte Bahn seinerzeitige Fortsetzung derselben
— Landesgrenze Maßstab: 1: 750.000
10 5 0 10 20 30 40 Kilometer