

# Gesekentwurf

Betreffend die

## Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten

und die

### Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogrammes

der

## Staatseisenbahnverwaltung

für

### die Zeit bis Ende des Jahres 1905.

---

Gesekentwurf und Begründung nebst vier Übersichtskarten.

---

(Der technisch-commerzielle Bericht über die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest und die  
Byhrnbahn ist in einem besonderen Beilagenhefte enthalten.)



W i e n.

Aus der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.

1901.

# Inhaltsangabe.

---

	Seite
<b>Gesetzentwurf</b>	<b>1</b>
<b>Begründung</b>	<b>11</b>
I. Einleitende Bemerkungen	11
II. Allgemeine Darlegung des Inhaltes und der Ziele des Gesetzentwurfes	12
III. Neu herzustellen e Eisenbahnen	14
a) Tauernbahn, Karawankenbahn, Wocheinerbahn mit directer Fortsetzung nach Triest	14
b) Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze	21
c) Böhrenbahn	22
d) Raftonig—Laun .	23
e) Hartberg—Friedberg	25
IV. Bau- und Investitionsprogramm	28
a) Erfordernis für die neuen Eisenbahnen .	28
b) Fortsetzung der Projectirung und des Baues bereits gesetzlich genehmigter Staatsbahnbauten und Finalisirung derselben	29
c) Betheiligung an der Capitalbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privateisenbahnen	31
d) Investitionen im Staatsbetriebe	31
V. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzentwurfes .	45

Regierungsvorlage.

# Gesetz

vom .

betreffend

die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1905.

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 — Obervellach — Möllbrücken, eventuell Spittal an der Drau);

2. die Karawanken- und Wocheinerbahn mit einer Abzweigung nach Villach und directer Fortsetzung bis Triest (Magenfurt, respective Villach — Aßling — Weldeß — Wocheiner-Feistritz — S. Lucia — Canale — Görz — Reifenberg — S. Daniel — Opicina — Triest — St. Andrae);

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

4. die Böhrenbahn (Klaus — Windisch-Garsten — Spital am Böhren — 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—Wspang 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 und 2 als Hauptbahnen ersten Ranges, jene in Z. 3 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 bestimmen 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 ehestmöglichst zu beginnen und womöglichst derart durchzuführen, daß die Eisenbahnen Rakonitz—Lann (Artikel I, Z. 5) und Hartberg—Friedberg (Artikel I, Z. 6) im Jahre 1902, die Theilstrecke Schwarzach—Gastein der Tauernbahn (Artikel I, Z. 1), die Eisenbahn Lemberg—Sambor—ungarische Grenze (Artikel I, Z. 3) und die Böhrenbahn (Artikel I, Z. 4) im Jahre 1904, die Eisenbahn Klagenfurt (Willsach)—Görz—Triest (Artikel I, Z. 2) im Jahre 1905 und die restliche Strecke der Tauernbahn im Jahre 1908 dem öffentlichen Verkehr 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 Abkommen 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 Südbahngesellschaft 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 (Wahngeld) entweder ganzezüge 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 Beträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Beschaffung der im Artikel III vorgesehenen Beitragsleistungen, dann zum Zwecke des Baues und der Instruktion der bezeichneten Bahnlinien, sowie von der bei den Grundeinlösungen und Grundabtretungen auflaufenden Übertragungsgebühr gewährt.

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

### **B. Bau- und Investitionsprogramm der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis inclusive 1905.**

#### Artikel VIII.

Das beiliegende Programm, betreffend Ausgaben im Gesamtbetrage von 483,038.000 K, welche sich in der Zeit bis Ende 1905 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 Staatsbahnbetriebe ergeben, wird genehmigt und werden der Regierung die nach diesem Programme für die Jahre 1901 bis inclusive 1905 entfallenden Credite bewilligt.

Die in den dem Jahre 1905 nachfolgenden Jahren für die im Artikel I, §§. 1 bis 3 bezeichneten

Eisenbahnen erwachsenden Erfordernisse sind seinerzeit im verfassungsmäßigen Wege anzusprechen.

Die in Postnummer 11 dieses Programmes vorgesehene Credite für die Beteiligung an der Capitalbeschaffung 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 483,038.000 K, nach Abzug der zu erzielenden Einnahmen, ferner behufs Refundierung von in den Jahren 1898 bis 1900 vorstufweise aus Cassenbeständen bestrittenen Investitionserfordernissen des Eisenbahnministeriums im Betrage von 80,000.000 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 Investitionsprogramme für die einzelnen Jahre bewilligten Credite können bis 31. December des jeweilig zweitnächstfolgenden Jahres verwendet werden.

Die auf Rechnung dieser Credite bestrittenen Ausgaben, sowie die zu erzielenden Einnahmen sind in der Staatsrechnung gesondert von der Statgebarung zum Ausdrucke 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 Investitionsprogramm.**

1	2	3	4	5
Postnummer	Benennung	E r f o r d e r =		
		1901	1902	1903
		K r o n e n		
<b>Staatsbahnbau.</b>				
1	Tauernbahn:			
	a) Schwarzach—Gastein . . . . .	300.000	1,400.000	4,000.000
	b) Gastein—Möllbrücken, eventuell Spittal an der Drau . . . . .	500.000	1,000.000	1,500.000
		800.000	2,400.000	5,500.000
2	Klagenfurt (Walach) —Görz—Triest . . . . .	3,700.000	8,900.000	17,400.000
3	Lemberg—Sambor—ungarische Grenze . . . . .	4,000.000	8,000.000	11,000.000
4	Böhrnbahn . . . . .	500.000	2,300.000	4,000.000
5	Kafoniz—Laun . . . . .	1,000.000	6,000.000	2,000.000
6	Hartberg—Friedberg . . . . .	1,000.000	2,000.000	1,040.000
7	Spalato—Arzano . . . . .	1,700.000	3,000.000	2,000.000
8	Gravosa—Bocche di Cattaro . . . . .	400.000	672.000	
9	Freudenthal—Klein-Mohrau . . . . .	.	70.000	
10	Restfordernis für bereits dem Betriebe übergebene Staatsbahnlinien, deren Bau-rechnung noch nicht abgeschlossen ist . . .	2,102.000	540.000	.
	Summe (Post 1—10) . .	15,202.000	33,882.000	42,940.000
11	Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen und Erwerbung der Linie Aisch—Kosbach .	6,280.000	1,800.000	1,800.000
<b>Staatsbahnbetrieb.</b>				
12	Bau zweiter, dritter und vierter Geleise . . . .	7,477.000	11,474.000	11,474.000
13	Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien und Anlagen zur Sicherung des Zugverkehrs, Industriegeleise u. dgl. . . . .	5,973.000	2,582.000	2,578.000
	Fürtrag .	13,450.000	14,056.000	14,052.000



6	7	8	9	10	11
n i s p r o		Gesamterfordernis 1901—1905		B e n e n n u n g	Postnummer
1904	1905	einzeln	zusammen		
K r o n e n					
				<b>Staatseisenbahnbau.</b>	
				<b>Lauernbahn:</b>	1
3,800.000	2,500.000	12,000.000		a) Schwarzach—Gastein	
2.000.000	2,500.000	7,500.000		b) Gastein—Müllbrücken, eventuell Spittal an der Drau	
5,800.000	5,000.000	19,500.000			
37,300.000	36,300.000	103,600.000		Klagenfurt (Willsch) — Görz — Triest	2
9,000.000	2,000.000	34,000.000		Demberg—Sambor—ungarische Grenze	3
4,000.000	1,078.000	11,878.000		Pyhrnbahn	4
		9,000.000		Rafoniz—Laun	5
		4,040.000		Hartberg—Friedberg	6
3,000.000	2,000.000	11,700.000		Spalato—Arzano	7
		1,072.000		Grabosa—Bocche di Cattaro	8
		70.000		Freudenthal—Klein-Mohrau	9
		2,642.000		Resterfordernis für bereits dem Betriebe übergebene Staatsbahnlinien, deren Baurechnung noch nicht abgeschlossen ist	10
59,100.000	46,378.000	197,502.000	197,502.000	(Summe Post 1—10)	
1,800.000	1,800.000	13,480.000	13,480.000	<b>Betheiligung an der Capitalbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen und Erwerbung der Linie Nisch—Košbach</b>	11
				<b>Staatsbahnbetrieb.</b>	
11,474.000	11,474.000	53,373.000		Bau zweiter, dritter und vierter Geleise	12
2,578.000	2,578.000	16,289.000		Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien und Anlagen zur Sicherung des Zugverkehrs, Industriegeleise u. dgl.	13
14,052.000	14,052.000	69,662.000			

1	2	3	4	5
Postnummer	Benennung	E r f o r d e r -		
		1901	1902	1903
		R u o n e n		
	Übertrag . . . . .	13.450.000	14,056.000	14,052.000
14	Erweiterung von Stationen . . . . .	18,866.000	19,552.000	19,554.000
15	Ergänzungsanlagen am Unterbau . . . . .		2,634.000	2,634.000
16	Ergänzungsanlagen am Oberbau . . . . .		2,410.000	2,408.000
17	Ergänzungsanlagen am Hochbau . . . . .	3,912.000	2,078.000	2,078.000
18	Elektrische Anlagen . . . . .		500.000	500.000
19	Beschaffung von Hilfsmaschinen, Werkzeugen und maschinellen Einrichtungen von Werk- stätten und Heizhäusern . . . . .	800.000	990.000	1,550.000
20	Vermehrung und Ergänzung des Fahrzeuges der f. f. Staatsbahnen . . . . .	20,362.000	14,706.000	14,706.000
	Summe (Post 12—20) . .	57,390.000	56,926.000	57,482.000
	Summe (Post 1—20) . .	*) 78,872.000	92,608.000	102,222.000

\*) Bei dieser Präliminierung wurde einerseits auf die Verlängerung einzelner Credits des Jahres 1900 und

6	7	8	9	10	11
n i s p r o		Gesamterfordernis 1901—1905		B e n e n n u n g	Postnummer
1904	1905	einzeln	zusammen		
P r o n e n					
14,052.000	14,052.000	69,662.000			
19,554.000	19,554.000	97,080.000		Erweiterung von Stationen	14
2,634.000	2,634.000	10,536.000		Ergänzungsanlagen am Unterbau	15
2,408.000	2,408.000	9,634.000		Ergänzungsanlagen am Oberbau	16
2,078.000	2,078.000	12,224.000		Ergänzungsanlagen am Hochbau	17
500.000	500.000	2,000.000		Elektrische Anlagen	18
1,550.000	1,550.000	6,440.000		Beschaffung von Hilfsmaschinen, Werkzeugen und maschinellen Einrichtungen von Werk- stätten und Heizhäusern	19
14,706.000	.	64,480.000		Vermehrung und Ergänzung des Fahrzeuges der I. I. Staatsbahnen	20
57,482.000	42,776.000	272,056.000	272,056.000	Summe (Post 12—20)	
118,382.000	90,954.000	.	483,038.000	Summe (Post 1—20)	

andererseits auf die Präliminarposten im Staatsvoranschläge pro 1901 Rücksicht genommen.

# Begründung

zu dem

Gesetzentwurfe, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1905.

## I. Einleitende Bemerkungen.

In der 34. Sitzung der XVI. Session des hohen Abgeordnetenhauses vom 22. Februar 1900 hat die Regierung einen Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Feststellung eines Bau- und Investitionspräliminars der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1904 zur verfassungsmäßigen Behandlung eingebracht (Nr. 485 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses, XVI. Session). Infolge des inzwischen erfolgten Schlusses der Reichsrathssession ist jedoch eine Berathung und Beschlussfassung des hohen Hauses hinsichtlich dieser Vorlage nicht zustande gekommen. Die Regierung sieht sich daher bestimmt, dem hohen Hause gleich bei seinem Wiederzusammentritte mit der gegenwärtigen Regierungsvorlage neuerdings ein sich auf fünf Jahre erstreckendes Programm für Staatsbahnbauten und für Investitionen auf dem Gebiete der Staatseisenbahnverwaltung zur verfassungsmäßigen Behandlung vorzulegen.

Der neue Gesetzentwurf enthält im wesentlichen lediglich die Bestimmungen der früheren Regierungsvorlage unter Berücksichtigung der durch den Zeitverlauf bedingten Hinausschiebung der Bautermine und der aus dieser Ursache erforderlichen Änderungen in den Baubudgetspositionen, sowie des neu hinzutretenden Bau- und Investitionsbedarfes für das Jahr 1905.

Die Regierung legt übrigens Wert darauf, schon an dieser Stelle zu constatiren, dass sie die Zeit seit der Einbringung der ersten Vorlage nicht ungenützt verstreichen ließ, vielmehr nach Kräften bestrebt war — soweit dies die zur Verfügung stehenden Geldmittel ermöglichten — die vorbereitenden Erhebungen und Studien hinsichtlich der neu zu erbauenden Staatsbahnlinien weiter zu führen und thunlichst zum Abschlusse zu bringen, die zur endgiltigen Feststellung der Projecte erforderlichen commissiöuellen Amtshandlungen (Trassenrevisionen) einzuleiten und durchzuführen, sowie insbesondere auch die Verfassung der Detailprojecte für alle Linien und die Aufführung eines Probestollens bei dem großen Tunnel der Wocheiner Linie behufs genauerer Erforschung des Gebirges in Angriff zu nehmen. Die wesentlichen Ergebnisse dieser in der Zwischenzeit gepflogenen Studien und technischen Vorarbeiten sind, ebenso wie die durch die Verhältnisse bedingten Änderungen und Ergänzungen der früheren Regierungsvorlage in der nachstehenden Begründung, sowie in dem heiliegenden technisch-commerziellen Berichte über die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest und über die Pyhrnbahn in Berücksichtigung gezogen worden, wobei im übrigen die auch derzeit noch aufrecht bleibenden Darstellungen und Ausführungen der Begründung und des technisch-commerziellen Berichtes, welche der mehrerwähnten früheren analogen Regierungsvorlage beigegeben waren, zur Reproduction gelangt sind.

## II. Allgemeine Darlegung des Inhaltes und der Ziele des Gesetzesentwurfes.

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.

Angefihts der Unmöglichkeit, große verkehrspolitische Fragen auf normalem verfassungsmäßigen Wege zur Lösung zu bringen, mußte die Thätigkeit der öffentlichen Gewalten sich auf die weitere technische und commercielle 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 — Koźwadow, die Südbalminer 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, wie erwähnt, durch Regierungsorgane die erforderlichen technischen und commercziellen 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 endgiltige meritorische Entscheidung über die zur Ausführung zu bringenden Bahnprojecte ohne Bedenken getroffen werden kann, crachtete die Regierung bereits im Vorjahre den Zeitpunkt für gekommen, um in dieser Angelegenheit mit positiven Anträgen an das hohe Haus heranzutreten. Diese Vorschläge werden nunmehr mit einigen Modificationen neuerlich zur Berathung und Beschlußfassung vorgelegt. 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 Staatscredites aufgebracht werden können.

In dem vorliegenden Gesetzesentwurfe 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 Makoniz — Laun (Postelberg) und der Theilstrecke Hartberg — Friedberg der Wechselbahn Hartberg — Aspang, bezüglich welcher Bahnprojecte auf die im Nachstehenden, sowie in dem beiliegenden technisch-commercziellen Berichte über die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest und über die Böhrenbahn 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 (178,000.000 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 baumwürdig 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 Nachdruck angestrebt wird.

Im weiteren Sinne kann die übrigens auch erheblichen localen Interessen dienende Böhrenbahn (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 früheren — gleichfalls nicht zur Beschlußfassung gediehenen — Regierungsvorlage gebildet hat. (Beilage Nr. 153 zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses, XIV. Session.)

Die Projectslinie Raßonig—Baum (Postelberg) entspricht in gleichem Maße den Verkehrsbedürfnissen der nordböhmischen Staatsbahnlagen 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 dringendst angestrebten, derzeit aber noch nicht realisirbaren Eisenbahnverbindung Hartberg—Aspang (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 Anbahnung 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, nunmehr der Zeitraum bis Ende des Jahres 1905 als jener, innerhalb dessen für die zur Durchführung des gesetzlich festzustellenden Bauprogrammes erforderliche Creditbewilligung und Gelddbeschaffung unbedingt vorgeforgt 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 Staatsbahnlagen sofort zu einem abschließenden Bau- und Investitionsprogramme der Staatseisenbahnverwaltung für den angegebenen Zeitraum bis Ende 1905 auszugestalten. Hierbei war insbesondere die Erwägung maßgebend, daß vom Standpunkte einer geordneten Staatseisenbahnverwaltung ein so erheblicher Kostenaufwand für neue Staatsbahnlagen, wie solcher nach dem aufgestellten Programme sich ergibt, überhaupt nur dann zulässig erscheint, wenn zugleich auch für die Bestreitung des voraussichtlich unbedingt nothwendigen Investitionserfordernisses auf den bestehenden Staatsbahnen ausreichend vorgeforgt 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 u. ihrem Wesen und ihrer finanziellen Bedeutung nach kaum anders zu behandeln sind, wie neue Eisenbahnbauten, und gleich der unausgesetzt im Auge zu behaltenden stetigen Vermehrung des Fahrparcs der Staatsbahnen die Festsetzung eines bestimmten rationalen und zielbewußten Durchführungsprogrammes ebenso dringend erheischen, wie Neubauten.

Für die Aufstellung eines derartigen Bau- und Investitionsprogrammes für die Zeit bis Ende 1905 kommen außer den auf eben diese Zeitperiode entfallenden, mit 182,018.000 K ermittelten Theilerfordernissen der mit dem Gesamtbetrage von 241,240.000 K veranschlagten Kosten der neu herzustellenden Staatsbahnlagen, die restlichen Erfordernisse per 15,484.000 K der auf Grund von Specialgesetzen bereits in Angriff genommenen, zum Theile bereits vollendeten Staatsbahnbauten, dann der präliminirte Betrag von 13,480.000 K für die Betheiligung an der Capitalbeschaffung für Privatbahnen und das in Folgendem eingehend darzulegende Erfordernis per 272,056.000 K für Investitionen im Staatsbetriebe in Betracht, woraus sich im ganzen für den obigen Zeitraum ein Bau- und Investitionserfordernis von 483,038.000 K ergibt.

Die vorangeführten Pauschalbeträge für Localbahnsubventionen sind nur der Vollständigkeit wegen und mit Rücksicht auf die beantragte Creditbewilligung in das Bau- und Investitionsprogramm aufgenommen, wobei für die thatsächliche Verwendung die besondere verfassungsmäßige Genehmigung auf Grund bereits erflössener 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 Staatsschatze 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 Investitionsprogramm der mehrgedachten Zeitperiode sind mäßig und auf das seitens der Staatseisenbahnverwaltung 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 programmäßige 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 1905 und ferner 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 Refundierung eines Theilbetrages von 80.000.000 K der zu Lasten der Investitionspräliminarien pro 1898, 1899 und 1900 bestrittenen Investitionsauslagen des Eisenbahnministeriums beantragt wird.

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

Durch die angesprochene Creditbewilligung und Geldbeschaffung für die Zeit bis Ende 1905 aber würde nach Anschauung der Regierung die Durchführung des einmal als richtig anerkannten Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung gesichert und die mit der wiederholten Behandlung zum Theil derselben Angelegenheiten und Fragen verbundene, mühevolle 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 Eisenbahnbauthätigkeit und deren förderndem Einflusse auf die mit derselben in engem Zusammenhange stehenden Industrien, Gewerbe und sonstigen Productionszweige ausgehen wird.

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

### III. Neu herzustellende Eisenbahnen.

a) Tauernbahn, Karawankenbahn, Wodjeinerbahn mit directer Fortsetzung nach Triest (Artikel I, 33. 1 und 2).

(Zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.)

Ausgangspunkt.

Seit mehr als einem Menschenalter beschäftigt die Frage nach Verbesserung des Schienentweges, der das österreichische Binnenlandgebiet mit der heimischen Seeküste und dem Hauptseehafen der Monarchie, dem großen Handelsplaze 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 Ausblühen 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 Platz 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 Verkehrspolitik 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 hiedurch 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 Schiffsbau 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.

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 Güterbeflätertage u. a. m. — übereinstimmend den Zweck verfolgen, Triest in dem scharfen Concurrenzkampfe gegenüber den rivalisirenden Nachbarhäfen zu stützen und zu heben.

Bisherige  
Vorlagen  
für Triest.

Einen neuerlichen Beweis ihrer Fürsorge für Triest hat die Regierung durch die in der 17. Sitzung der XVI. 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.

Unbeschadet des im ganzen nicht ungünstigen Erfolges der bereits getroffenen Vororgen für die Lage des Triester Platzes, 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 Abgeordnetenhause und seitens der einzelnen Landesvertretungen die Bedeutung dieser Frage niemals verkannt worden ist.

Verbesserung  
der Bahn-  
verbindung.

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.

Auch wurde schon in der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 10. Juni 1868 anlässlich der Berathung über einschlägige Petitionen, wie insbesondere der Landesausschüsse von Triest und Görz um schnelle 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 Villach zusammentreffenden Bahnlinien nach Oberitalien und an das Adriatische Meer in jenen Richtungen zustandegebracht werden sollte, welche den Interessen der Industrie und des Handels in Oesterreich am meisten entsprechen.“

Wiederholte  
Behandlung  
der Triester  
Bahnfrage  
im Abgeord-  
netenhaus.

Infolge der vorangeführten Resolution wurde in der im Jahre 1869 im hohen Hause eingebrachten mit Rücksicht auf den bevorstehenden Sessionsabschluss aber zurückgezogenen Regierungsvorlage, betreffend die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes, auch die „Verbindung der in Villach 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 Pretilbahn 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 Pretilbahn 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 Istrianer Staatsbahn von Sarpelle 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 Giselabahn 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 Inlande durch die Kronprinz Rudolf-Bahn in deren weiterem Anschlusse an die Giselabahn abzielenden 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 unberändert 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. Reichsrathssession 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.

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 Preobilbahn einerseits und die Linien Divača—Bischoflack 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.

Bericht des  
Subcomité's  
des Eisen-  
bahn-  
auschusses.

Das Subcomité war jedoch gleichwohl nicht in der Lage, sich für die Herstellung bestimmter Bahnlinien auszusprechen, da sich im Schoße desselben zwei divergirende Meinungen geltend machten, von denen die eine die Erbauung der Linien Divača—Bischoflack, 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 Preobilbahn 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 an der Mur—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 Preobilbahn, Bericht zu erstatten; und
4. den Ausbau der Strecken Klagenfurt—Rosenthal 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 Preobilbahn eingehende Erhebungen rücksichtlich der Wahl der Trasse und der sich bei derselben ergebenden Bau- und Tarifränge, sowie rücksichtlich der voraussichtlichen Baukosten, endlich rücksichtlich der commerziellen 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 Subcomité's nicht unterzogenes Separatvotum des Obmannes Abgeordneten Dr. August Weeber, welcher die Anschauung vertrat, daß die durch den Ausbau der geplanten neuen Bahnlinien angestrebten commerziellen Vortheile durch entsprechende Maßnahmen tarifarischer Natur bezüglich der bestehenden Bahnlinien in viel rascherer, wirksamerer und für den Staatsschatz weniger belastender Weise als durch Neubauten zu erzielen wären.

Über den im Vorstehenden behandelten Bericht des Subcomité's 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 Balsugana-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“.

Weitere  
Behandlung  
der Triester  
Bahnfrage im  
Abgeord-  
netenhaus.

Ein in der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 31. Mai 1894 von 86 Abgeordneten unter Führung der Abgeordneten Burgstaller, Stalik, 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 commerzieller Richtung einzuleiten.

Über den Stand dieser Erhebungen, welche hinsichtlich des südlichen Gebietes die Linien Divača — Bischoflack mit der Fortsetzung von Krainburg über den Voibl-Pass nach Klagenfurt, ferner Görz — St. Lucia — Wochein — Welbes mit der Fortsetzung durch das Barenthal nach Klagenfurt und die Predilbahn Görz — Predil — Tarvis, rücksichtlich des Gebietes nördlich der Drau dagegen die Gasteiner und die Zederhaus-, sowie die 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 J. M. v. Guttenberg die Absicht kundgegeben, die Herstellung der Tauernbahn und der Wocheinerbahn jedoch unter Rückstellung der Karawankenlinie in Antrag zu bringen.

Resumé über die Kundgebungen des Abgeordnetenhauses.

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 nachdrücklich anerkannt, hinsichtlich der einzelnen zu diesem Behufe zu erbauenden Bahnlinien 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.

Kundgebungen der Landesvertretungen.

Was zunächst die Vertretung der reichsunmittelbaren Stadt Triest anbelangt, so hat dieselbe — im Gegensatze zu der die Predilbahn bevorzughenden Haltung der Triester Handelskammer — seinerzeit an erster Stelle den Bau der Bahn Divača — Bischoflack 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 — Bischoflack mit der Fortsetzung über den Voibl nach Klagenfurt vor.

Nicht minder eindringlich hat 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 — Fauerburg ausgesprochen.

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.

Während seinerzeit die Landesvertretungen des Herzogthums Krain und des Herzogthums Kärnten auf das entschiedenste für den Ausbau der Linie Divača — Bischoflack mit der Fortsetzung über den Voibl nach Klagenfurt eingetreten sind, bemühte 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 insoferne Stellung genommen, als sie sich mit besonderer Wärme für die Führung der Tauernbahn über den Felbertauern, das 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 Staatseisenbahnverbindung mit Triest dringend nothwendig erscheint und daß zu diesem Behufe die Bahnlinie Divača — Laß oder, falls diese Linie nicht möglich wäre, eine über Görz führende Bahnlinie, sowie an Stelle der Tauernbahn eine Eisenbahn von Viezen über den Pihrnpass und durch das Kremsthal zur Ausführung zu bringen wäre.

Der Landtag des Königreiches Böhmen endlich, welcher im Laufe der letzten Jahre wiederholt der Triester Eisenbahnfrage seine Aufmerksamkeit zugewendet hat, hat in seiner Sitzung vom 4. März 1897 den Beschluß gefaßt, 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 dermalen 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.

Kundgebungen von Handelskammern und Stadtgemeinden.

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, ist, 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 eingetreten, daß die letztgenannten Linien nicht von Görz, sondern von Triest selbst ihren Ausgang zu nehmen hätten.

Unterstützt wurde die Triester Kammer hierbei von der Handelskammer Salzburg und von den Städten Villach und Salzburg, welche gleichfalls der Herstellung der Tauernbahn und der Predilbahn eifrigst das Wort redeten, während die Handelskammer und die Stadt Görz in erster Linie die Ausführung der Predilbahn oder eventuell der Wocheinerbahn anstrebten.

Dieser Gruppe von autonomen Körperschaften stand 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 Karamanten nach Klagenfurt befürwortet hat. Zu dieser Gruppe gehörten 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 hat die Wiener Handelskammer eingenommen.

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.

Trotz der in vorstehenden Rundgebungen zutage getretenen einzelnen Gegenfälle 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 herbeiführen. 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.

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 Bauen von Parallelbahnen oder lediglich Concurrenzwecke verfolgenden Projectslinien befassen, außer Betracht zu bleiben haben und die ins Auge zu fassenden Neubauten thunlichst auf solche Linien zu beschränken sind, welche, indem sie kürzere Verkehrswege aufschließen, sich thatsächlich als sachlich bauwürdige Ergänzungen des Bahnnetzes darstellen.

Dementsprechend hat die Regierung, wie eingangs erwähnt, ihre diesbezüglichen Anträge in der in der abgelaufenen Reichsrathssession dem hohen Hause vorgelegten, aber daselbst nicht zur verfassungsmäßigen Behandlung gelangten Regierungsvorlage, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionspräliminars der Staats-Eisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1904, unterbreitet. Diese Initiative der Regierung in Absicht auf die Verwirklichung der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest wurde seitens der beteiligten autonomen Körperschaften, und zwar von den zunächst in Betracht kommenden Landesvertretungen von Görz, Kärnten, Krain, Oberösterreich und Salzburg, von der kärntnerischen und Salzburger Handels- und Gewerbekammer, sowie von sonstigen Interessenten auf das Freudigste begrüßt und ist fast einhellig der Wunsch zum Ausdrucke gebracht worden, daß die Regierungsanträge der ehebedingsten Annahme und Realisirung zugeführt werden mögen. Desgleichen haben bei den im Laufe des Sommers stattgehabten Trassenrevisionen die von der Regierung in Antrag gebrachten Bahnprojecte allseitige Zustimmung gefunden.

Indem der Fülle des durch eingehende Studien gewonnenen Materiales und der Wichtigkeit dieser Bahnfrage entsprechend gleichwie bei der vorjährigen, gleichartigen Regierungsvorlage der technisch-commerzielle Bericht zur Begründung der Anträge der Regierung in einer abgeordneten Beilage unterbreitet wird, — in welchem Bericht nunmehr auch die Pöhrnbahn einbezogen wurde — 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 Durchfahrung des Tauernstockes über Mallnitz, Ober-Vellach nach Mößlbrücken oder Spittal an der Drau, unbedingt der Vorzug vor allen übrigen Varianten einzuräumen, nachdem dieselbe dem angestrebten Zwecke,

Rundgebungen des Staats-Eisenbahnratheß.

Gegenfälle in den Rundgebungen.

Standpunkt der Regierung.

Initiative der Regierung durch Einbringung einer Regierungsvorlage in der abgelaufenen Reichsrathssession.

Zur Ausführung empfohlener Linien.

die kürzeste Verbindung zwischen Salzburg und Villach herzustellen, bei den relativ geringsten Anlagekosten am besten entspricht.

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 Lad-Doiblerproject 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 gesamtstaatlichen 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 zum Bärengebirge und von da nach Kläring (Station der Linie Laibach-Tarvis), sowie durch die Wochein, das Bača- und Sponzothal 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 feinerzeitige 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 Führung 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.

Betriebslängen.

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

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 95 km und im Zusammenhange mit der Böhrenbahn in der Relation Linz—Triest eine Wegkürzung von 142 km ergeben; ferner ergibt sich infolge des Ausbaues der Tauernbahn für die Relation Salzburg—Villach eine Wegkürzung von 179 km, während nach erfolgtem Ausbaue der sämtlichen, als zweite Eisenbahnverbindung mit Triest bezeichneten Bahnen die Relation Salzburg—Triest eine Wegkürzung von 247 km erfahren wird.

Baukosten.

Die Baukosten werden für die Tauernbahn nunmehr mit 56,000.000 K statt wie früher 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 sämtliche vorangeführte Bahnlinien mit 178,000.000 K veranschlagt.

Auf Grund früherer Credite wurden bisher verwendet: für die Tauernbahn 59.000 K, für die Karawankenbahn 82.000 K, für die Wocheinerbahn 130.000 K und für die Fortsetzungslinie Görz—Triest 49.000 K. Außerdem sind im Staatsvoranschlage pro 1901 für das erste Halbjahr unter dem Titel 10 „Technische Vorarbeiten für den Bau neuer Linien“ in dem Cumulativbetrage von 680.000 K die Beträge von 95.000 K, beziehungsweise 65.000 K, 200.000 K und 45.000 K, zusammen 405.000 K zur Fortsetzung der Projectirungsarbeiten für die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest vorgeesehen.

Dem äußerst beträchtlichen Kostenaufwande für die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest (178,000.000 K) 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 Staatsschatz voraussichtlich nur eine mäßige Rentabilität gegenüber, indem der Reinertrag der sämtlichen als zweite Eisenbahnverbindung mit Triest zu bezeichnenden Linien nach den Ergebnissen des beigeflossenen technisch-commerziellen Berichtes nur mit etwa 2 10 Procent veranschlagt wird.

Hierbei ist behufs Erhöhung der commerziellen Leistungsfähigkeit der neu herzustellenden Staatsbahnlinien der Peagebetrieb auf der die Tauern- und die Karawankenlinie trennenden Südbahnstrecke von Möllbrüden, eventuell Spittal bis Villach auf Grund der diesfalls bereits im Jahre 1898 mit der Südbahn-Gesellschaft getroffenen Vereinbarungen in Aussicht genommen. (Vergl. Artikel VI des Gesekentwurfes 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 herzustellen den Bahnlagen, 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 Gesetzesentwurfes (153 der Beilagen des stenographischen Protokoll 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 Bahnlagen 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 Gesetzesentwurfe Vorkehrung getroffen werden.

Die gegenständliche Eisenbahn bildet die auf diesseitigem Gebiete gelegene Theilstrecke einer neuen Verbindung des ungarischen Eisenbahnnetzes mit dem galizischen, 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 Landestheile 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 walddreichsten 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 Gemüse- und Obstcultur haben günstige Erfolge aufzuweisen.

In dem südlichen Theile des von der Projectslinie durchzogenen Gebietes sprechen zahlreiche Anzeichen für das Vorhandensein von Erdöl. Eine energichere Verfolgung der Schürfarbeiten hat jedoch die Schaffung besserer und billigerer Communicationsmittel zur unerlässlichen Voraussetzung. 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 dormalen stark besuchten Schwefelbades Lubienki in die Trasse der geplanten Bahnlage 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—Strzyzki bereits im Jahre 1899 unterzogen worden sind, soll die Bahn, wie aus der beigehefteten Übersichtskarte zu entnehmen ist, vom Bahnhofe Lemberg ausgehen, zunächst neben der Erzherzog Albrechtbahn führen, bei Lubienki nach Wereszycathal übersehen, sodann in das Podluznythal gelangen, die Stadt Rudki berühren und nach Durchquerung der Niederungen des Dniester in den Bahnhof Sambor der Staatsbahnstrecke Chyrów—Strzyzki gelangen. Von da bewegt sich die Trasse, im Thale des Dniester ansteigend, über Stary Sambor und Busowisko gegen Strzyzki. Die Entscheidung über die weitere Trassenführung des gedachten Bahnprojectes, welche sich bei Einbringung der eingangs bezogenen Regierungsvorlage mangels der Feststellung des Anschließpunktes an die auf ungarischem Gebiete auszuführende

Theilstrecke von Nagh-Berezna an die Grenze noch nicht näher bestimmen ließ, ist mittlerweile zu Gunsten der durch den Anschluß nächst dem Uzsockpasse bedingten Trasse getroffen worden und wurde das Project dieser Theilstrecke im Herbst 1900 der Trassenrevision unterzogen. Danach soll die Trasse dieser Strecke von Strzyski aus in südöstlicher Richtung dem Jasienicathale, einem Seitenthale des Dniester entlang, der nach Ungarn führenden Reichsstraße folgen, die Ortschaft Rozkucz berühren und sich nach Überschreitung der Wasserscheide zwischen Dniester und Strzysfluss 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 Übersehung der Wasserscheide zwischen dem Strzj- und Sanflusse zu dem letzteren Flusse und erreicht, an demselben fortführend beständig ansteigend Sianki und dann die Landesgrenze nächst dem Uzsockpasse.

Der Bau dieser als normalspurige Hauptbahn zweiten Ranges herzustellenden Linie, deren Länge, circa 172 km betragen wird, soll sogleich nach Fertigstellung des Detailprojectes in Angriff genommen und bis zum Herbst des Jahres 1904 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, wovon jedoch nur ein Theilbetrag von 2,784.000 K zur Verwendung gelangte. Außerdem erscheint im Staatsvoranschlage für das Jahr 1901 unter Titel 10 „Technische Vorarbeiten für den Bau neuer Linien“ in dem Cumulativbetrage von 680.000 K der Betrag von 160.000 K zur Fortsetzung der Projectirungsarbeiten für die in Rede stehende Linie vorgesehen.

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 310.000 K sichergestellt, während einige weitere Beiträge noch in Aussicht stehen. Überdies 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 Beitragtes zu den Kosten dieses Bahnbaues zu gewärtigen ist. Die bezüglichlichen Verhandlungen mit dem galizischen Landesauschusse sind bereits eingeleitet worden, bis nun aber noch nicht zum Abschlusse gediehen.

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

Die Verwirklichung des Bahnprojectes über den Pyhrnpass, welches bekanntlich schon mehrere Jahrzehnte zurückreicht — die Verbindung Wels—Kottenmann war bereits in der im Jahre 1869 eingebrachten, jedoch wegen bevorstehenden Sessionschlusses 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.

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.

Mit Rücksicht darauf, daß die von der Station Klaus-Steyrling der Kremsthalbahn über den Pyhrnpass nach Selzthal führende Linie sich in gewissem Sinne auch als eine nördliche Ergänzung der

zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest darstellt, werden die technischen Daten über die Böhrenbahn, sowie jene über die verkehrspolitische Bedeutung derselben in dem abgeforderten technisch-commerziellen Berichte mit zur Erörterung gelangen.

An dieser Stelle wird nur Nachstehendes hervorgehoben:

Die Böhrenbahn soll als eingeleisige Hauptbahn zweiten Ranges mit normaler Spurweite für den unbeschränkten Verkehr aller Fahrbetriebsmittel hergestellt werden.

Die Betriebslänge beträgt rund 43 km, die Tariflänge 47 km. Die Böhrenbahn ergibt gegenüber der Tariflänge über die bestehende Staatsbahnlinie in der Relation zwischen Linz und Selzthal eine Wegkürzung von 51 km.

Die Baukosten sind mit 12.000.000 K präliminirt. Für Projectkosten und Vorarbeiten war für diese Bahn bereits in dem Investitionspräliminare für das Jahr 1900 ein Betrag von 200.000 K eingestellt, wovon jedoch nur ein Theilbetrag von 77.000 K zur Verwendung gelangte. Außerdem erscheint im Staatsvoranschlage für das Jahr 1901 unter Titel 10 „Technische Vorarbeiten für den Bau neuer Linien“ in dem Cumulativbetrage von 680.000 K der Betrag von 45.000 K zur Fortsetzung der Vorarbeiten für diese Bahnlinie vorgesehen. Das Restforderniß von 11.878.000 K wird im vorliegenden Gesetzentwurfe angesprochen.

Rückfichtlich einer Beitragsleistung seitens des Landes und der Interessenten sind Verhandlungen bisher noch nicht eingeleitet worden.

#### d) Rakonitz—Laud. (Art. I, §. 5.)

Die projectirte Eisenbahn von Rakonitz nach Laud 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 Staatsbahnlinien, 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 Staatsbahnlinien 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, bildet 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 Laud und 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 Ausführung 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 Buschtébrader Eisenbahn zur Überführung 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. Daß, eine selbständige Verbindung der Staatsbahnlinie Rakonitz—Protivin gegen Laud und Postelberg behandelnde Project, wurde im Mai 1900 der Trassenrevision und Stationscommission unterzogen und hiebei die dem Detailprojecte zugrunde zu legende Trasse derart festgesetzt, daß durch die Ausföhrung derselben sowohl die localen Interessen, als auch jene des Staatsseisenbahnbetriebes und der im Staatsbetriebe stehenden, die Garantie des Königreiches Böhmen genießenden Localbahn Postelberg—Laud die thunlichste Befriedigung finden werden.

Unter Berücksichtigung des Ergebnisses der vorerwähnten Amtshandlung wird für diese Bahn die nachstehende Linienführung in Aussicht genommen: Die zu erbauende, circa 45 km lange normalspurige



Eisenbahn zweigt am westlichen Ende der Station Rakonitz der vorgenannten Staatsbahnlinie ab, führt anfangs entlang des Bahnkörpers der Localbahn Rakonitz—Petschau und nach Übersehung des Rakonitzbaches in westlicher, dann in vorwiegend nördlicher Richtung über den Betrný vrch nach Kroschau, woselbst die Localbahn Krupa—Koleschowitz der austr. priv. Buschtährader Eisenbahn überseht wird. In ihrem weiteren Zuge führt die Bahn unter Auslage einer Station nächst der Niveaureuzung mit der Prag—Karlsbader Ararialstraße östlich der Ortschaft Horosedl über das Plateau von Weklau, erreicht sodann die Pawlčiner Höhe und ersteigt nach Überfahung der Linie Prag—Eger der Buschtährader Eisenbahn an den südlichen Abhängen des Sandberges die zwischen Raunowa und Wellhotten gelegene Wasserscheide Brata. Von hier aus führt die Trasse an den Abhängen des Velka hora abwärts nach Domauschitz, senkt sich unter Verührung des Ortsgebietes von Solopisz in das Domauschitzer Thal, gelangt hierauf bei Konětopy in das Thal des Hřivitzký Baches und führt an der linksseitigen Lehne desselben nach Hřivitz, dann über Dpotšna und Jimlin nach Semich. Weiterhin folgt die Bahn dem Zuge der Laun—Semicher Bezirksstraße und gelangt nächst der Niveaureuzung der gedachten Straße mit der Localbahn Postelberg—Laun zum Anschlusse an die letztgenannte Localbahn, welcher Anschluss mittels beiderseitiger Verbindungscurven zu erfolgen hätte, um die thunlichste Mitbenützung der letzteren bei allen hier in Betracht kommenden Verkehrsrelationen zu ermöglichen.

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 9,000.000 K veranschlagt.

Das Attractionsgelände der sicherzustellenden Bahn, welches in administrativer Beziehung nach Rakonitz, Laun und Saaz gravitirt, und in geographischer Beziehung zum unteren Egergebiete (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 Thontwaren 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 Schlepfbahnen, aller Voraussicht nach einen bedeutenden Aufschwung nehmen dürften. Durch den Ausbau der projectirten Bahnlinie würde aber auch den im Bereiche der Ortschaften Raunowa, Mutejowitz und Wellhotten bereits seit Jahren erschlossenen, mangels entsprechender Verkehrswege jedoch nicht weiter betriebenen Steinkohlen—Grubenmassen die Möglichkeit geboten, das dajelbst lagernde, abbauwürdige Kohlenflöz zu verwerten und hiedurch eine Belebung des Bergbaues in dem vorerwähnten Gebiete herbeizuführen. 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—Libochowitz ein kürzerer Weg zur Elbe geschaffen sein wird. Von sonstigen Frachtartikeln wären noch Mehl, Kleie, Hopfen, Hopfenstangen, Obst, Bier und Getreide hervorzuhelien. Die heute schon einen wichtigen Knotenpunkt des Eisenbahnverkehrs bildende Stadt Laun wird durch den neuen Bahnanschluss in ihrer commerziellen Entwicklung noch wesentlich gewinnen.

Nach der aufgestellten Rentabilitätsrechnung sind die Bruttoeinnahmen aus dem localen Personenverkehre der projectirten Bahnlinie auf 26.000 K, die Bruttoeinnahmen aus dem localen Güterverkehre auf 144.000 K zu veranschlagen. Der Schwerpunkt des Verkehrs wird jedoch nach dem oben Angeführten in erster Linie im Transitverkehre liegen, welcher jedenfalls einen sehr beträchtlichen Umfang aufweisen wird. Die in dieser Hinsicht angestellten Berechnungen führten nämlich zu dem Ergebnisse, dass für die projectirte Bahnlinie Transittransporte (Braunkohle, Roheisen, Kalkstein etc.) im Gesamtquantum von rund 600.000 Tonnen zu gewärtigen sind, welche beiläufig 670.000 K Bruttoeinnahmen liefern dürften. Hiernach unterliegt es wohl keinem Zweifel, dass die neue Linie eine ansehnliche Rentabilität aufweisen

und daß das mit rund 9,000.000 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.

Für den Fall der Gewährung einer Staatsgarantie wurden in der jüngsten Zeit allerdings sowohl von Seite der Localinteressenten, als auch von Seite des Königreiches Böhmen (Landtagsbeschluss vom 22. December 1900) namhafte Beitragsleistungen gegen Übernahme von Stammactien in Aussicht gestellt.

Die Entscheidung darüber, ob der unmittelbare Staatsbau oder die Staatsgarantie für das Vorzugscapital für die projectirte Linie einzutreten haben wird, kann jedoch gleichwohl gegenwärtig noch nicht erfolgen und mußte daher die Lösung dieser Frage in dem Gesekentwurfe vorläufig offen gelassen werden.

Die Regierung wird aber mit allem Nachdrucke bestrebt sein, auch für den Fall des Staatsbaues vom Königreiche Böhmen, sowie von autonomen Körperschaften und Privatinteressenten angemessene Beitragsleistungen zur theilweisen Bedeckung des Kostenaufwandes für diese Bahn zu erlangen.

### 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 betheiligten 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.

Hiebei befand sich die Regierung in Übereinstimmung mit den Rundgebungen des hohen Abgeordnetenhauses, 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 Approvisionnement der Reichshauptstadt, insbesondere mit Fleisch, Milch und Obst, und für die Ausdehnung des Marktes für die Wiener Industrieerzeugnisse nachdrücklichst betonen.

Die zur Sicherstellung beantragte, circa 27,5 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 dem 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 feinerzeitige Ausgestaltung dieser Bahn zu einer Durchzugslinie mit 250 m vorgesehen 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, Wagendorf 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 Baukostenerfordernisse 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. Bei der im November 1900 durchgeführten commissionellen Behandlung des Detailprojectes dieser Theilstrecke wurden auch seitens der Interessenten gegen die im Vorstehenden beschriebene Führung der Linie Hartberg—Friedberg keine Einwendungen erhoben.

Im Hinblick auf diese allgemein anerkannte volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Bedeutung einer Schienenverbindung zwischen den dermaligen Bahnendpunkten 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.

Angesichts 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—Fürstenfeld (Gesetz vom 8. April 1884, R. G. Bl. Nr. 54) und Fürstenfeld—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 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 Pöngau bei Friedberg bestehenden, entwicklungsfähigen Betriebe der Boden- und Kohenerzeugung 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 sohin 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 betheiligten 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 Einlösung 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	Auf Grund früherer Credite verwendet	Im Staats- voranschlage pro 1901 für das I. Semester eingestellte Credite	Im vor- liegenden Gesetz- entwurfe bis 1905 beanpruchte Credite	Nach 1905 anzu- sprechende Credite
Lauernbahn: a) Schwarzach—Gastein	30	1904	12,000.000	59.000	95.000	12,000.000	36,346.000
b) Gastein—Südbahn	47	1908	44,000.000				
	77		zusf. 56,000.000 *)			19,500.000	
Karawankenbahn: a) Klagenfurt—Wölling	43	1905	38,000.000	82.000	65.000	108,600.000	17,829.000
b) Wölling—Bärengraben	23		6,000.000				
	66		zusf. 44,000.000				
Wocheinerbahn (Wölling—Görz)	89	1905	59,000.000	130.000	200.000		
Görz—Triefst	55	1905	19,000.000	49.000	45.000		
Lemberg—Sambor—Grenze	172	1904	38,200.000	2,784.000	160.000	34,000.000	1,256.000
Pyhrnbahn	43	1904	12,000.000	77.000	45.000	11,878.000	.
Rakonitz—Laun	45	1902	9,000.000	.	.	9,000.000	.
Hartberg—Friedberg	27	1902	4,040.000	.	.	4,040.000	.
Summe	574	—	241,240.000	3,181.000	610.000	182,018.000	55,431.000

\*) Inclusive der Kosten der Herstellung des zweiten Geleises von Bischofskirchen nach Schwarzach-St. Veit.

## IV. Bau- und Investitionsprogramm.

In der allgemeinen Darlegung des Inhaltes und der Ziele dieser Vorlage (Abschnitt II) sind die Erwägungen enthalten, welche die Regierung bestimmt haben, das Bauprogramm für die Ausführung der zur Sicherstellung beantragten neuen Staatsbahnlinsen zu einem abschließenden Bau- und Investitionsprogramme der Staatsbahnbahnbverwaltung für die Zeit bis Ende 1905 zu erweitern, die für diesen Zeitraum erforderlichen Credite sofort anzusprechen und die Bewilligung zur Geldbeschaffung durch Anlehensaufnahme zu erbitten.

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

### a) Erfordernis für die neuen Eisenbahnen.

(Post-Nr. 1 bis 6 des Programmes.)

In den Postnummern 1 bis 6 dieses Programmes sind die Erfordernisse für die programmäßige Ausführung der nach Artikel I auf Staatskosten herzustellenden Eisenbahnen für die obige Zeit posten- und jahrsweise angeführt, wobei von der Annahme ausgegangen wird, daß es möglich sein werde, auch die sub 2 angeführte Eisenbahn Klagenfurt (Willaach) — Görz — Triest, ungeachtet der gerade bei diesem Bahnbaue zu überwindenden besonderen technischen Schwierigkeiten, innerhalb des im Artikel IV angelegten knappen Bau-termines, das ist im Jahre 1905, dem öffentlichen Verkehr zu übergeben. Sollte dies gleichwohl nicht zu ermögliehen sein, so wird eben im Sinne der im Artikel X enthaltenen Ermächtigung eine angemessene Erstreckung der Verwendungsdauer der für die einzelnen Jahre angelegten Credite zu erfolgen haben.

Die Gesamtbaukosten der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest werden mit 178,000.000 K präliminirt; hievon werden in den Postnummern 1 und 2 des Programmes die bis Ende 1905 erforderlichen Credite im Betrage von zusammen 123,100.000 K normirt. Für Projectarbeiten und Vorarbeiten wurden auf Grund von Crediten früherer Jahre bisher verwendet: für die Tauernbahn 59.000 K, für die Karawankenbahn 82.000 K, für die Wocheinerbahn 130.000 K und für die Fortsetzungslinie Görz — Triest 49.000 K. Außerdem sind im Staatsvoranschlage pro 1901 für das erste Halbjahr unter dem Titel 10 „Technische Vorarbeiten für den Bau neuer Linien“ in dem Cumulativbetrage von 680.000 K die Beträge von 95.000 K, beziehungsweise 65.000 K, 200.000 K und 45.000 K, zusammen 405.000 K zur Fortsetzung der Projectierungsarbeiten für die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest vorgesehen (vergleiche Tabelle auf Seite 27). Bezüglich der Theilstrecke der Tauernbahn von Gastein bis zum Anschlusse an die Linie Marburg — Franzensfeste der Südbahn werden in den Jahren 1906 bis 1909 die weiteren im technisch-commerziellen Berichte jahrsweise angegebenen Baurfordernisse im Gesamtbetrage von 36,346.000 K, ebenso wie das nach dem Jahre 1905 erwachsende, mit 17,829.000 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 Kosten der sub 3 angeführten Eisenbahn Lemberg — Sambor — Grenze sind, wie bereits in der specieüen Begründung dieses Bahnprojectes hervorgehoben worden ist, Theilbeträge von 280.000 K, 4,520.000 K und 1,000.000 K in die Investitionspräliminarien pro 1898, 1899 und 1900 aufgenommen worden. Von diesen Crediten im Gesamtbetrage von 5,800.000 K wurde bis Ende 1900 nach dem provisorischen Abschlusse nur der Betrag von 2,784.000 K verwendet. Es wird daher, nachdem der darnach noch restirende Credit mit Ablauf des Jahres 1900 nicht mehr verlängert worden ist, für die Fortsetzung der Projectierungsarbeiten ein weiterer Theilcredit von 160.000 K in dem Staatsvoranschlage pro 1901 für das erste Halbjahr unter dem oberwähnten Titel 10 angesprochen. Im Bau- und Investitionsprogramme erscheint das weitere Baurfordernis von 34,000.000 K vorgesehen, welcher Betrag, entsprechend der für Herbst 1904 in Aussicht genommenen Vollendung der Bahnlinie auf die einzelnen Jahre 1901 bis 1905 vertheilt ist. Das nach Verwendung des präliminirten Gesamtcredites für die Jahre 1901 bis 1905 per 34,000.000 K noch verbleibende Restfordernis von 1,256.000 K wird im Jahre 1906 zu erwirken sein.

Auch für die Böhrenbahn (Postnummer 4) wurde bereits auf Grund früherer Investitionscredite der Betrag von 77.000 K verwendet; ferner erscheint im Staatsvoranschlage pro 1901 unter dem mehrerwähnten Titel 10 der Betrag von 45.000 K zur Fortsetzung der Projectirungsarbeiten für diese Linie vorgesehen. Es wird sonach das mit 12.000.000 K veranschlagte Gesamterfordernis für die Böhrenbahn durch die im vorliegenden Gesekentwurfe bis Ende 1905 vorgesehenen Credite per 11.878.000 K seine vollständige Bedeckung finden.

Für die Eisenbahnen Rakoniz—Laun (Postnummer 5) und Hartberg—Friedberg (Postnummer 6) werden in den Jahren 1901 bis 1903 die vollen Baukosten per 9.000.000 K, beziehungsweise 4.040.000 K beansprucht.

## b) Fortsetzung der Projectirung und des Baues bereits gesetzlich genehmigter Staatsbahnbauten und Finalisirung derselben.

(Post-Nr. 7 bis 10 des Programmes.)

In den Postnummern 7 bis inclusive 10 des Programmes werden die bis Ende 1905 erforderlichen Credite für die bereits mit dem Gesetze vom 21. December 1898, R. G. Bl. Nr. 233, Artikel I, §§. 22 bis 25, sowie mit früheren Gesetzen sichergestellten Staatsbahnlinien normirt.

Unter Hinweis auf die unten stehende Tabelle wird hinsichtlich der unter Post 7, 8 und 9 speciell angeführten und der unter Post 10 des Bau- und Investitionsprogrammes subsumirten Staatsbahnlinien Folgendes bemerkt:

Die Eisenbahn Spalato—Arzano mit dem Flügel nach Sinj, Postnummer 7, deren Vollendung für Ende 1905 in Aussicht genommen ist, soll sofort nach der im gegenwärtigen Gesetze angesprochenen Sicherstellung der Geldmittel in Angriff genommen werden, während der Bau der Strecke Dugopolj—Arzano in einem dem obigen Vollendungstermine entsprechenden späteren Zeitpunkte zu beginnen sein wird. Zur Fortsetzung der Projectirungsarbeiten dieser Linie im ersten Halbjahre 1901 ist in dem unter Titel 10 „Technische Vorarbeiten für den Bau neuer Linien“ des Staatsvoranschlages 1901 eingestellten Cumulatiobetrag von 680.000 K ein Betrag von 70.000 K vorgesehen. Nachdem die Verwendung des nicht verausgabten Restes des im Investitionsprogramme des Jahres 1900 eingestellten Crediten von 1.400.000 K über dieses Jahr hinaus nicht beansprucht wird, wird der um die Ziffer des voraussichtlichen Erfolges bis Ende 1900, das sind 192.000 K, ferner um das obertwähnte im Staatsvoranschlage 1901 erscheinende Erfordernis per 70.000 K, endlich um den nach dem Jahre 1905 zur Verausgabung gelangenden Rest von 658.000 K verminderte Betrag der gesetzlich genehmigten Baukosten per 12.620.000 K, das ist der Theilbetrag von 11.700.000 K, in einer dem Bauprogramme entsprechenden Weise auf die Jahre 1901 bis 1905 vertheilt, im Bau- und Investitionsprogramme angesprochen. Das erwähnte Restesfordernis wird im Jahre 1906 im verfassungsmäßigen Wege anzusprechen sein.

Die Eisenbahnlinien Grabosa—Bocche di Cattaro, Postnummer 8, und Freudenthal—Klein-Mohrau, Postnummer 9, sind bereits im Baue weit vorgeschritten und werden im Laufe dieses Jahres zur Eröffnung gelangen; die Finalisirung der Bauagenden dieser beiden Linien dürfte im Jahre 1902 zu gewärtigen sein.

Die unter Postnummer 10 des Bau- und Investitionsprogrammes subsumirte, in der folgenden Tabelle unter Postnummer 10 lit. a angeführte Eisenbahnlinie Przeworsk—Kozwadow ist im Jänner 1900 bereits dem Betriebe übergeben worden und dürfte der Abschluß der Baugeschäfte mit Rücksicht auf den Stand der Bauabrechnung und der Grundeinlösung erst für das Jahr 1902 in Aussicht zu nehmen sein.

Auch für diese drei Staatsbahnlinien (Postnummer 8, 9 und 10 a) sind Theilcredite in die Investitionspräliminarien früherer Jahre eingestellt gewesen, sowie in dem Staatsvoranschlage für das Jahr 1901 angesprochen worden und erfolgte, wie die nachstehende Tabelle zeigt, die Ermittlung der in das Bau- und Investitionsprogramm für die Jahre 1901 bis 1905 einzustellenden Beträge unter Berücksichtigung dieser Theilcredite und der mit der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1900, R. G. Bl. Nr. 227, genehmigten Verlängerung der Credite pro 1900 bis Ende 1901 für die letztgenannten drei Linien.

Die in der unten stehenden Tabelle unter Postnummer 10 lit. b bis n ausgewiesenen 12 Staatsbahnlinien stehen bereits seit geraumer Zeit im Betriebe; die Baurechnungen konnten jedoch bis nun nicht zum Abschlusse gelangen, nachdem die Abrechnungen mit den Bauunternehmern noch nicht gänzlich beendet, auch noch verschiedene Ergänzungsleistungen zu bewirken sind und die Grundeinlösung noch nicht finalisirt werden konnte.

Postnummer	Litera	Benennung der Bahn	In früheren Investitions- präliminarien bezw. Staats- voranschlägen eingestellte Credite	Eingestellt in das Investitions- präliminare			Zusammen- standen bis Ende 1900 zur Verfügung	Verwendet wurden im Ganzen bis Ende 1900 (nach dem provi- sorischen Abschlusse)	Im Staats- voranschläge pro 1901 eingestellte Credite	Beansprucht im Bau- und In- vestitions- programme 1901 bis 1905	Zusammen bis 1905 verwendete bezw. beanspruchte Credite	Gesamlich bewilligter Maximal- betrag
				1898	1899	1900						
K r o n e n												
7		Spalato—Arzano . . . .	—	—	—	1,400.000	1,400.000	192.000	***) 70.000	11,700.000	11,962.000	12,620.000
8		Gravoja—Bocche di Cattaro	—	160.000	2,400.000	6,000.000	8,560.000	** (7,318.000)	2,000.000	1,072.000	11,632.000	11,632.000
9		Freudenthal—Klein-Mohrau	—	80.000	—	1,212.000	1,292.000	** (750.000)	86.000	70.000	1,448.000	1,448.000
10		Kesterfordernisse für die be- reits dem Betriebe über- gebenen Staatsbahnlinien, deren Baurechnung noch nicht abgeschlossen ist, u. z.:										
	a	Przeworsk—Rozwadów . .	*) 125.247	400.000	7,800.000	1,200.000	9,525.247	** (8.720.000)	714.750	100.000	10,339.997	10,340.000
	b	Stryj—Chodorów . . . .	740.000	3,800.000	1,760.000	—	6,300.000	5,510.000	—	790.000	6,300.000	6,300.000
	c	Baern—Hof . . . . .	750.000	—	90.000	—	840.000	766.000	—	74.000	840.000	840.000
	d	Römerzdorf—Hohenplok . .	1,320.000	—	114.000	—	1,434.000	1,323.000	—	111.000	1,434.000	1,434.000
	e	Haugsdorf—Weidenau . .	294.000	160.000	—	—	454.000	421.000	—	33.000	454.000	454.000
	f	Barzdorf—Zauernig . . .	332.000	160.000	—	—	492.000	477.000	—	15.000	492.000	492.000
	g	Chodorów—Podmysofie . .	6,500.000	800.000	—	—	7,300.000	6,759.000	—	541.000	7,300.000	7,300.000
	h	Halicz—Dstrów (Tarnopol)	16,660.000	800.000	—	—	17,460.000	17,116.000	—	344.000	17,460.000	17,460.000
	i	Sindewiese—Barzdorf . .	3,400.000	—	—	—	3,400.000	3,386.000	—	14.000	3,400.000	3,400.000
	k	Niklasdorf—Zudmantel . .	1,140.000	—	—	—	1,140.000	1,127.000	—	13.000	1,140.000	1,140.000
	l	Grulich—Schiltberg . . .	1,560.000	—	—	—	1,560.000	1,429.000	—	131.000	1,560.000	1,560.000
	m	Beraun—Duschnif . . . .	3,900.000	—	—	—	3,900.000	3,445.000	—	455.000	3,900.000	3,900.000
	n	Stanislaw—Woronienka . .	19,900.000	—	—	—	19,900.000	19,879.000	—	21.000	19,900.000	19,900.000
		Summe 10 a bis n	56,621.247	6,120.000	9,764.000	1,200.000	73,705.247	** (70,358.000)	714.750	2,642.000	74,519.997	74,520.000

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

\*\*\*) Diese Beträge stehen in keiner Beziehung zu den im Bau- und Investitionsprogramme pro 1901 bis 1905 beanspruchten correspondirenden Erfordernissen, nachdem für die pro 1900 zur Verfügung gestellten Credite der Linien Postnummer 8, 9 und 10 a eine zweijährige Verwendungsbauer (bis Ende 1901) genehmigt wurde.

\*\*\*\*) Im Staatsvoranschläge pro 1901 unter dem Titel 10 „Technische Vorarbeiten für den Bau neuer Linien“ in dem Cumulativbetrage von 680.000 K enthalten.

Nachdem die Verlängerung der Geltungsdauer der in den Investitionspräliminarien der früheren Jahre eingestellten Jahreserfordernisse über das Jahr 1900 hinaus nicht beansprucht wird, die gesetzlich genehmigten Gesamttcredite jeder dieser Linien jedoch voraussichtlich zur Finalisirung der Bauagenden im vollen Umfange benöthigt werden, so wurden die mit Ende 1900 verbleibenden Reste der Jahrescredite dieser 12 Linien sowie jene für die Linie Przecvorst—Kozwadów als Erfordernisse für die Jahre 1901 und 1902 im Bau- und Investitionsprogramme unter Postnummer 10 eingestellt.

Es ergibt sich hieraus, daß durch die im beiliegenden Programme bis Ende 1905 vorgesehenen Baucredite für die vorgenannten Staatsbahnen, mit Ausnahme der Eisenbahn Spalato—Arzano, für welche noch im Jahre 1906 ein Restforderniß von 658.000 K anzusprechen sein wird, die gesetzlich für den Bau bewilligten Maximalkostenbeträge erschöpft sein werden.

### c) **Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privateisenbahnen.**

(Post-Nr. 11 des Programmes.)

Die für die Jahre 1901 bis 1905 eingelegten Pauschalbeträge von zusammen 13,480.000 K, für die Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung für Privateisenbahnen sind nur der Vollständigkeit wegen und mit Rücksicht auf die beantragte Creditbewilligung in das Bau- und Investitionsprogramm aufgenommen, wobei für die thatfächliche Verwendung die besondere verfassungsmäßige Genehmigung auf Grund bereits erloffener oder erst zu erwirkender Gesetze vorbehalten bleibt.

Bereits im Abschnitte II (Seite 13) ist darauf hingewiesen worden, daß im Hinblick auf die durch Localbahnsubventionen für den Staat und die einzelnen Königreiche und Länder erwachsenen sehr erheblichen finanziellen Lasten ein möglichst vorsichtiges Vorgehen der Regierung bei Gewährung neuer Subventionen angezeigt erscheine.

Nichtsdestoweniger mußte der in der früheren Regierungsvorlage für Localbahnsubventionen in Aussicht genommene Jahrespauschalbetrag von 1,800.000 K für das Jahr 1901 auf 6,280.000 K erhöht werden, nachdem in diesem Jahre auch für diejenigen Beträge vorzuzorgen ist, welche zwar bereits in die Staatsvoranschläge, beziehungsweise Investitionspräliminarien für die Jahre 1897, 1898, 1899 und 1900 aufgenommen waren, jedoch nach Ablauf der vorgesehenen Verwendungsdauer verfallen sind. In dieser Erhöhung von 4,480.000 K im Jahre 1901 ist auch für die Erwerbung der Linie Utsch—Rozsbach vorgesorgt, nachdem der nicht verwendete Rest des im Investitionspräliminare für das Jahr 1899 eingestellt gewesenen Creditess nicht verlängert worden ist.

Im Hinblick auf die 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 Programmes.)

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 1889 bis 1899 beträgt die Zunahme per Betriebskilometer rücksichtlich der Personenkilometer 114 Procent, rücksichtlich der Eilgut-Tonnenkilometer 72 Procent und rücksichtlich der Frachten-Tonnenkilometer 58 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 voll ausgenützt 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 vorgeforgt werden muß.

Es entfielen per Betriebskilometer:

im Jahre 1889:	0.40	Personenwagen,	3.30	Lastwagen,	0.175	Locomotiven,
„ „ 1899:	0.62	„	5.00	„	0.278	„

Die Zunahme beträgt daher bei den Personenwagen 55, bei den Lastwagen 51.5 und bei den Locomotiven 58.8 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 Erfordernisnachweisungen 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 1905 mit solcher Genauigkeit und Sorgfalt ermittelt worden, daß dasselbe dem aufgestellten Investitionsprogramme für den obigen Zeitraum mit Beruhigung zugrunde gelegt werden kann, wobei selbstverständlich geringere Modifikationen 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-Pr. 12 des Programmes.)

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 Aufrechthaltung 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 solche im übrigen Zugverkehre hervorruft.

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

Post-Nr.	Bezeichnung der Strecken	1 Kilo- meter	2		3	4	5
			Kosten		Aus früheren Investitions- präliminarien bedeckt	Im gegen- wärtigen Bau- und Investitions- programme vorgehen	
			im ganzen	per Kilometer			
K r o n e n							
1	Hütteldorf - Purkersdorf, 3. und 4. Ge- leise . . . . .	6	2,580.000	430.000	—	2,580.000	
2	Maßleinsdorf—Unter-Heßendorf, 2. Ge- leise . . . . .	1·6	366.400	229.000	—	366.400	
3	Tulln—Absdorf . . . . . 2. Geleise .	11	1,344.600	122.236	1,244.600	100.000	
4	Absdorf—Smilnb . . . . . 2. „ .	120	17,000.000	441.666	—	17,000.000	
5	Wels—Salzburg . . . . . 2. „ .	101	9,057.000	89.677	2,530.000	6,527.000	
6	Salzburg—Reichsgrenze . 2. „ .	5·6	520.400	92.930	—	520.400	
7	Linz—Abzweigung—Station Linz . . . . . 3. „ .	2	50.000	25.000	—	50.000	
8	Wels—Neumarkt-Kallham . 2. „ .	30	2,000.000	66.666	—	2,000.000	
9	St. Michael—Feltweg . . . 2. „ .	30	3,412.000	113.733	—	3,412.000	
10	Glandorf—St. Veit an der Glan . . . . . 2. „ .	2	180.000	90.000	—	180.000	
11	Tarvis—Mt-Tarvis . . . . 2. „ .	1	220.000	220.000	—	220.000	
12	Byšehrad—Smichov . . . 2. „ *)	1	2,780.000	2,780.000	620.000	2,160.000	
13	Smichov—Beraun . . . . 2. „ .	39	5,460.000	140.000	—	5,460.000	
14	Beraun—Königshof . . . . 2. „ .	4	417.200	104.300	—	417.200	
15	Königshof—Bdic . . . . . 2. „ .	5	1,090.000	218.000	—	1,090.000	
16	Brag—Beneschau . . . . . 2. „ .	51	4,566.000	89.529	—	4,566.000	
17	Offegg—Kofen . . . . . 2. „ .	7	400.000	57.143	—	400.000	
18	Obernitz—Postelberg . . . 2. „ .	18	1,700.000	94.444	—	1,700.000	
19	Für eine Theilstrecke Budweis—Pilsen 2. Geleise .	36	4,200.000	116.666	—	4,200.000	
20	Buczka—Tzernowitz . . . 2. „ .	1	424.000	424.000	—	424.000	
		472·2	57,767.600		4,394.600	53,373.000	

\*) Einschließlich der neuen Molbaubrücke und der Station Byšehrad.

Die dringende Nothwendigkeit der ad Post 1 bis inclusive 7, 12 bis inclusive 15 und 18 der vorstehenden Tabelle angeführten zweiten, dritten und vierten Geleise ist bereits in den Staatsvoranschlägen, beziehungsweise Investitionspräliminarien der früheren Jahre nachgewiesen worden, in welchen für dieselben Theilerfordernisse bereits eingestellt waren, welche aber nur mit den in Rubrik 4 ausgewiesenen Beträgen in Anspruch genommen wurden.

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

Ad Post 8, Wels—Neumarkt-Kallham. In der ganzen Strecke verkehren täglich 4 Schnellzüge, sowie 10 Personen- und 8 Güterzüge; in der Theilstrecke Wels—Haiding 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 9, St. Michael—Feltweg. In dieser Strecke verkehren regelmäßig täglich 6 Schnell-, 10 Personen- und 14 Güterzüge, das sind 30 Züge, wozu noch 6 Locomotivfahrten in der Strecke Feltweg—Rnittelfeld 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 10, Glandorf—St. Weit 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 11, Tarvis—Alt-Tarvis. Die Strecke Tarvis—Alt-Tarvis liegt längs der Linie Tarvis—Laiabach, 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—Katschach—Weißfels bei 20 Promill Steigung Schiebedienst zur Anwendung kommt. Für jeden von Tarvis in der Richtung nach Laiabach abgehenden Zug müssen die erforderlichen Locomotiven vom Heizhause 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 16, 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—Cercan—Pišely noch 4 gemischte Züge der Strecke von Tule bis zur Abzweigung Cercan. 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 17, Döfegg—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 19, Theilstrecke Budweis—Pilsen. Auf dieser schon jetzt voll ausgenützten Linie ist eine außerordentliche Verkehrssteigerung dann zu gewärtigen, wenn nach Ausbau der Linie Rakonitz—Laun die neue Verkehrsrouten zur Abfuhr der Braunkohle aus dem nordwestlichen Böhmen nach dem Süden activirt werden wird. Zur Bewältigung dieses Verkehrs müssen die am meisten belasteten Theilstrecken der Linie Budweis—Pilsen zweigleisig hergestellt werden. Als solche sind die Strecken Horazdovic—Kopomitz und Protivin—Budweis anzusehen. Welche dieser beiden Strecken zur Ausführung gelangen soll, wird noch von weiteren Studien abhängig gemacht.

Ad Post 20, Juczka—Tzernomiz. 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 Juczka behufs Entlastung der Station Tzernomiz 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.

Nach Maßgabe der in Summa für den Bau zweiter Geleise angesprochenen Mittel sollen, bei eventuell eintretendem Bedarfe, auch in anderen als den vorangeführten Strecken die zweiten Geleise zur Ausführung gelangen und kommt diesbezüglich die Strecke Raschitz—Saaß der Linie Eisenstein—Dux vor allem in Betracht.

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 Verkehrs-entwicklung 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, Döwiczim—Podgórze, Sucha—Skawina und Chrpylin—Hufiatyn herzustellen, wofür das Erfordernis mit zusammen 1,630.700 K. präliminirt wird.

b) Infolge Ausbaues der Linien Beltweg—Wolfsberg und Unter-Drauburg—Wöllan muß behufs Ermöglichung der einheitlichen und ökonomischen Zugsführung von Beltweg bis Cilli 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, welche Arbeiten bereits in den Vorjahren zum Theile eingeleitet wurden; Weitererfordernis 2,390.600 K.

Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien und Anlagen zur Sicherung des Zugverkehrs, Industriegeleise u. dgl. (Post-Nr. 18 des Programmes.)

c) Der intensive Zugverkehr auf einzelnen eingeleißigen 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 Zugkreuzungen zu ermöglichen, was durch Anlage von Betriebsausweichen mit einem Kostenverderbnisse von 2,182.700 K geschehen soll.

d) In der Strecke Hirt—Treibach—Althofen und in Kilometer 320<sup>5</sup>/<sub>7</sub> 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 132.683 K unerläßlich ist.

e) Für nach Maßgabe des Bedarfes herzustellende Industriegeleise wird ein Credit von 800.000 K präliminirt.

Die Anlagen zur Sicherung des Zugverkehrs bezwecken einestheils die Sicherung desselben auf der Strecke (Fahren in Raumdistanz), anderentheils 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 Krafau—Podmokoczyška, sowie auf einigen anderen Strecken mit einem Gesamterfordernisse von rund 3,076.167 K vorgesehen. Die Ausführung der Stationsicherungen auf obigen Schnellzuglinien und in den übrigen Stationen erfordert ohne Rücksicht auf die in dem Programme für Stationserweiterungen enthaltenen Beträge eine Kostensumme von 4,543 880 K.

Hiezu kommen schließlich noch die Erfordernisse für die im gesamtstaatlichen Interesse nothwendigen Ausgestaltungen der Bahnanlagen zum Zwecke der Durchbringung eines Maximalverkehrs. Hiesür erscheinen im Programme 1,532.270 K eingestellt.

Die gewaltige Zunahme, welche sowohl der Personen-, als auch der Güterverkehr 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.

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 Remisirung 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 Partienverkehrs 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 Gesamterweiterung folgender Stationen in Aussicht genommen, und zwar: Wien (2,133.000 K), Gmünd (3,280.600 K), Böcklarn (438.200 K), Amstetten (2,586.000 K), Mayleinsdorf (2,022.000 K), Unter-Hegendorf (461.600 K), Absdorf-Sippersdorf (238.000 K), Sigmundshyrberg (248.000 K), Göpfritz (447.800 K), Witis (297.400 K), Linz (2,000.000 K),

Erweiterung  
von Sta-  
tionen.  
(Post-Nr. 14  
des Pro-  
grammes.)

St. Valentin (321.400 K), Wels (600.000 K), Altnang (400.000 K), Salzburg (7.500.000 K), Bischofs-  
hofen (1.000.000 K), Willten (560.000 K), Feldkirch (300.000 K), Bregenz (356.000 K), Knittelfeld  
(4.200.000 K), Hieselau (500.000 K), Selzthal (680.000 K), Willach, Rangirbahnhof (400.000 K), Laibach  
nebst Beitrag für den Südbahnhof (583.000 K), St. Andrae-Triest (1.200.000 K), Prag und Nusle-Bršovic  
(5.798.370 K), Pilsen (3.260.000 K), Bilin und Saaz (258.000 K), Ober-Briz (223.000 K), Marienbad  
(772.000 K), Budweis (4.750.000 K), Mährisch-Schönberg (305.000 K), Hannsdorf (400.000 K), Jägerri-  
dorf (2.950.000 K), Krafau (550.000 K), Podgórze-Plaszów (2.500.000 K), Rzeszów (1.500.000 K),  
Neu-Sandec (2.250.000 K), Wieliczka (326.000 K), Bochnia (360.000 K), Tarnów (366.000 K), Lemberg  
(5.000.000 K), Przemyśl (748.000 K), Stryj (2.116.000 K), Tarnopol (893.000 K), Podwoleczyska  
(869.400 K), Jaroslau (894.000 K), Pofada-Chyrowska (958.000 K), Zagórz (1.028.000 K), Kolomea  
(548.000 K), Stanislau (1.500.000 K), Zuczka (2.050.000 K), Czernowiz (960.000 K).

Abgesehen von diesen die Gesamtausgestaltung aller in der betreffenden Station vorhandenen  
Anlagen umfassenden Stationserweiterungen, deren mit dem Gesamtbetrage von 76.835.770 K präliminirte  
Kosten übrigens bei weiterem Studium der bezüglichen Detailprojecte noch mehrfache Richtstellungen  
erfahren dürften, sind in der obigen Postnummer des Programmes auch noch jene Antheile an Erweiterungs-  
kosten inbegriffen, welche anlässlich der Einmündung von Localbahnen in den Anschlussstationen auf  
Rechnung der Staatsbahnen zu übernehmen sind.

Diese Erfordernisse sind, nachdem über die herzustellenen 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 3.769.000 K veranschlagt worden.

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

Endlich sind in den meisten Stationen kleinere Erweiterungen der bestehenden Stationsanlagen mit  
einem voraussichtlichen Kostenaufwande von 10.560.230 K durchzuführen.

Das gesammte im vorstehenden ausgewiesene Erfordernis von 97.080.000 K vertheilt sich auf die  
einzelnen Staatsbahndirectionen, wie folgt:

Wien . . . . .	12,481.900 K	Pilsen . . . . .	15,473.700 K
Binz . . . . .	4,447.600 "	Olmütz . . . . .	4,711.800 "
Ennsbruck . . . . .	11,493.800 "	Krafau . . . . .	9,437.800 "
Willach . . . . .	7,200.000 "	Lemberg . . . . .	13,805.500 "
Triest . . . . .	1,571.830 "	Stanislau . . . . .	8,032.100 "
Prag . . . . .	8,423.970 "		

Ergänzungs-  
anlagen am  
Unterbau,  
(Post-Nr. 15  
des Pro-  
grammes.)

Zu den Ergänzungsanlagen am Unterbau gehören zunächst die in verschiedenen Strecken noth-  
wendigen Versicherungen des Bahnkörpers gegen Terrainabrutschungen, Steinfälle, Lawinenabstürze, Unter-  
waschungen z. theils durch Anlage von neuen Tunneln, Anlage von Gallerien, Stützmauern und Ver-  
kleidungsmauern 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 Ver-  
sicherung und Entwässerung der Abschnittsböschungen auf der Linie Amstetten — Pontafel in Kilometer 85'2,  
der Lehnenböschung in Kilometer 97'¼, die Verlängerung des Wandautunnels in Kilometer 99'½  
einschließlich der Verlegung der Trasse und der Eisenstraße, die Sicherung der Lehnen bei der Station  
Hieselau, die Verlegung der Trasse längs der Ennsmauer in Kilometer 105'¾, und die Tunnelirung der  
Lehne daselbst, ferner auf dem östlichen Neke nebst mehrfachen Uferversicherungen insbesondere auch die  
Versicherung des Bahnkörpers der Linie Lemberg — Székany.

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 Erhal-  
tungskosten 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 Bielachbrücke (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 Eisenconstruction derselben (1,800.000 K); auf der Strecke Amstetten—Salzburg: der Umbau der Böcklabrücken (140.000 K); ferner auf der Linie Salzburg—Wörgl: die Auswechslung von drei Eisenbrücken über die Salzach, die Freibachbrücke, sowie die Verstärkung von Brücken dieser Linie (600.000 K); endlich die Auswechslung der Pöbbsbrücke und der Ennsbrücke auf der Linie Klein-Neifling—Amstetten (190.000 K); die Auswechslung der hölzernen Überfahrten auf den Linien 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 Saubusch—Neu-Sandez (120.000 K) und die Verstärkung der Pruth- und Serethbrücken auf der Linie Lemberg—Zpłany (150.000 K).

Zur Sicherung des Bahn- und Straßenverkehrs sind auf Grund der diesfalls an alle Bahnverwaltungen ergangenen Verfügungen auch auf den Staatsbahnlagen die an den Niveaufkreuzungen der Eisenbahnen mit Straßen und Wegen aufgestellten Zugstranken 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 1902 bis 1905 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 Concurrrenzbeiträge 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:

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

Um den Ersatz für die schadhaften und auszuwechslenden Schienen älterer Systeme zu beschaffen und die Leistungsfähigkeit einzelner Bahnlagen 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 Investitionsprogramme nur der Mehrwert in Rechnung gezogen, welcher gegenüber den Kosten des bezüglichen älteren und schwächeren Oberbaues resultirt, moegen die anderweitigen Auslagen der Oberbauerneuerung zu Lasten des Budgetordinariums bestritten werden.

b) 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 Construction verwendet.

c) Das Einlegen imprägnirter oder harter Schwellen. Der hiefür präliminirte Betrag von 530.000 K repräsentirt den Mehrwert der auf den Staatsbahnlagen in die Bahn einzulegenden imprägnirten oder harten Schwellen gegenüber den auszuwechslenden nicht imprägnirten oder weichen Schwellen.

Ergänzungsanlagen am Oberbau, (Post-Nr. 16 des Programmes.)

d) Die Verstärkung bestehender Oberbausysteme.

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 Flachlachen erforderlich; weiters ist in einigen speciellen Fällen die Einlegung eines besonders starken Oberbaues nothwendig, wofür ein Gesamtbetrag von 1,553.600 K präliminirt wird.

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

Ergänzungs-  
anlagen am  
Hochbaue.  
(Post-Nr. 17  
des Pro-  
grammes.)

Die zur eigentlichen Ausübung des Verkehrs-, Zugförderungs-, Werkstättendienstes u. 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 Zugförderungspersonal, 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 35 Stationen sollen Wohnhäuser für Beamte, Unterbeamte und Diener mit einem Kostenaufwande von 3,389.000 K zur Ausführung gelangen. Specieil wären die nachstehenden Stationen hervorzuheben, für welche zu dem gedachten Zwecke der in Klammern beigesezte Betrag präliminirt wird: St. Pölten (340.000 K), Hainfeld (100.000 K), Sigmundsherberg (260.000 K), Gmünd (360.000 K), Saalfelden (260.000 K), Bischofshofen (210.000 K) und Freudenthal (100.000 K).

Kasernen für das Zug- und Maschinenpersonal sollen zur Ausführung gelangen in den bedeutenderen Knotenpunkten der Bahnlagen, insbesondere wo ein Wechsel des Zug- und Maschinenpersonales eintritt. Für diese Zwecke ist ein Betrag von 1,151.400 K eingestellt.

Endlich ist hier auch der eventuelle Rückkauf des Administrationsgebäudes in Linz und ein Vollendungsbetrag für ein solches Gebäude in Willach vorgesehen. Sollte auch in Stanislau ein solches Gebäude zur Ausführung gelangen, so werden zur Deckung der Kosten die Erfordernisse für Wohn- und Kasernengebäude entsprechend eingeschränkt werden.

Die Kosten für die Herstellung von Wohnhäusern für Beamte, Unterbeamte und Diener, sowie von Kasernen für das Zug- und Maschinenpersonal sind zusammen mit 4,540.400 K, das Erfordernis für Herstellung, Erweiterung und Verbesserung von Wächterhäusern mit 7,033.600 K präliminirt, für Administrationsgebäude sind 650.000 K vorgesehen, wonach sich für Post Nr. 17 die Gesamtsumme von 12,224.000 K ergibt.

Elektrische  
Anlagen.  
(Post-Nr. 18  
des Pro-  
grammes.)

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, Drehscheiben u., 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 1905 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 lokalen 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 Dienstesausübung 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. Hierfür wird pro 1902 bis 1905 ein Betrag von 870.000 K präliminirt.

Endlich werden für die Durchführung verschiedenartiger sonstiger Neuerungen auf dem Gebiete der Anwendung der Elektrizität für Eisenbahnbetriebszwecke, wie solche sich in den letzten Jahren in großer Menge ergeben haben, hauptsächlich zu Erprobungszwecken Fahrsbeträge 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 notwendigen 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 bergestellt 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 Programmes für die Jahre 1901 bis 1905 veranschlagten Gesammterfordernisse von 6.440.000 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 2.540.000 K.

Von dem Gesamtbetrage wird im Jahre 1901 ein Betrag von 800.000 K im Jahre 1902 ein Betrag von 990.000 K und in jedem der Jahre 1903 bis 1905 1.550.000 K erforderlich sein.

In den Erläuterungen zu Postnummer 20 b zum Investitionspräliminare im Staatsvoranschlage pro 1900 ist auf die erfolgte Aufstellung eines Programmes für die Vermehrung des Fahrparkes der österreichischen Staatsbahnen in den Jahren 1899 bis 1903 hingewiesen. In Ausführung dieses Programmes wurde im Staatsvoranschlage pro 1900 als zweite Rate für Fahrparkvermehrung ein Betrag von 14.930.800 K eingestellt und im Staatsvoranschlage pro 1901 laut den Erläuterungen zu Postnummer 5 der Investitionen für den Staatsbahnbetrieb behufs Fahrparkvermehrung in diesem Jahre (100 Personen-, 1240 Dienst- und Güterwagen und 80 Locomotiven sammt Tender) ein Betrag von 13.272.900 K mit dem Beifügen präliminirt, daß die Bedeckung dieser Beschaffungskosten aus dem im gegenwärtigen Bau- und Investitionsprogramme für Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes einzustellenden Betrage erfolgen soll.

In dem sub Postnummer 20 des vorliegenden erweiterten Programmes für die Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes der österreichischen Staatsbahnen angesprochenen Gesamtbetrage von 64.480.000 K ist der im Staatsvoranschlage pro 1901 angeführte Betrag per 13.272.900 K enthalten und sind ferner die Kosten der nach dem ursprünglichen Programme in den Jahren 1902 und 1903 zur

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

Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes. (Post-Nr. 20 des Programmes.)



Beschaffung in Aussicht genommenen Fahrbetriebsmittel und die über letzteres Programm hinausgehenden Kosten der nachstehend begründeten Fahrparkvermehrung, sowie auch der sonstigen Ergänzung und Verbesserung des Fahrparkes bis Ende des Jahres 1904 inbegriffen.

Aus dem obigen Gesamtbetrage sollen die Kosten für die nachstehenden Anschaffungen bestritten werden, und zwar für:

a) Locomotiven . . . . .	mit 25,932.800 K
b) Personenzüge . . . . .	„ 8,347.200 „
c) Dienst- und Güterzüge . . . . .	„ 25,600.000 „
d) Ergänzungen und bessere Ausgestaltung des Fahrparkes . . . . .	„ 4,600.000 „

Bezüglich der Nothwendigkeit und des Umfangs der beabsichtigten Anschaffungen wird Nachstehendes angeführt:

a) Locomotiven. Die folgende Tabelle zeigt den Stand an Locomotiven der Staatsbahnen in den letzten fünf Jahren von 1896 bis 1900 und die von denselben bewirkten Leistungen:

Im Jahre	Stand an Locomotiven		Gesamtjahresleistung an Locomotivkilometern	Zunahme in Procenten des Vorjahres		Durchschnittliche Jahresleistung einer Locomotive in Kilometern
	im Jahresmittel	am Ende des Jahres		des Locomotivstandes im Jahresmittel	der Leistung	
1896	1850	1892	70,671.000	—	—	38.200
1897	1935	1980	74,810.000	4·5	5·8	38.600
1898	2056	2125	82,772.000	6·3	10·6	40.200
1899	2219	2287	87,781.000	8·0	6·0	39.600
1900	2335	2377	*) 93,300.000	5·2	6·3	40.000

\*) Auf Basis der bis Ende September 1900 definitiv ermittelten Leistung.

Es hat sonach in dieser Zeit der Stand der Locomotiven um  $2335 - 1850 = 485$  Stück oder 26·2 Procent, somit durchschnittlich pro Jahr um 6·5 Procent, dagegen die Leistung um 22,629.000 Locomotivkilometer oder 32 Procent, somit durchschnittlich pro Jahr um 8·0 Procent zugenommen. Die durchschnittliche Jahresleistung einer Locomotive ist von 38.200 auf 40.000 Locomotivkilometer gestiegen; eine Leistung, welche namentlich mit Rücksicht auf die schwierigen Betriebsverhältnisse der meisten Linien des Staatsbahnnetzes als eine außergewöhnlich hohe bezeichnet werden muß, welche bei keiner Bahn mit ähnlichen Betriebsverhältnissen erreicht wird. Nach der Statistik des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen pro 1898 leisteten die Locomotiven auf den Linien

der Südbahn . . . . .	36.023 Kilometer
„ österreichisch-ungarischen Staatsbahngesellschaft . . . . .	32.706 „
„ ungarischen Staatsbahnen . . . . .	33.694 „
und selbst auf der äußerst günstig situirten, einen besonders dichten Verkehr aufweisenden Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . .	41.404 „

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

Wird für die Zeitperiode 1901 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 Quadriennium mit einer Steigerung von 14·0 Procent gerechnet und hiebei 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 1900 der angenommenen Verkehrssteigerung entsprechend um 14·0 Procent, das ist um  $\frac{2377 \times 14}{100} = 332$  Stück vermehrt werden.

Es wären daher in den Jahren 1901 bis 1904 noch 332 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 1896 bis 1900:

Im Jahre	Wagenstand am Ende des Jahres	Gesamtleistung in 1000 Wagenkilometern	Z u s a m m e			
			an Wagen		der Leistung in 1000 Wagenkilometern	
			pro Jahr	in Procenten	pro Jahr	in Procenten
1896	4.395	393.259	—	—	—	—
1897	4.760	407.340	365	—	14.081	—
1898	5.094	441.879	334	—	34.539	—
1899	5.194	458.733	100	—	16.854	—
1900	5.364	*) 473.500	170	—	14.767	—
Summe . . .			969	22·05	80.241	20·40
Im Jahresdurchschnitt . . .			—	5·51	—	5·10

\*) Auf Basis der bis Ende September 1900 definitiv ermittelten Leistung.

Wie aus dieser Zusammenstellung zu ersehen ist, hat der Stand und die Leistung der Personenwagen, ungefähr im gleichen Maße zugenommen. Hiebei 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 1901 bis Ende 1904 statt mit dem oben nachgewiesenen Procentfaze von 5·1 nur mit 2·6 Procent pro Jahr angenommen, so muß auch die Zahl der Personenwagen jährlich um 2·6 Procent und daher bis Ende 1904 zusammen um 10·4 Procent, das ist um  $\frac{5364 \times 10\cdot4}{100} = 558$  Stück vermehrt werden.

Es wären daher bis Ende 1904 noch 558 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 1896 bis 1900 ergeben sich aus nachstehender Tabelle:

Im Jahre	Wagenstand am Ende des Jahres	Gesamtleistung in 1000 Wagen-Meßkilometern	Z u n a h m e			
			an Wagen		der Leistung in 1000 Wagen-Meßkilometern	
			pro Jahr	in Procenten	pro Jahr	in Procenten
1896	36.223	1,430.465	—	—	—	—
1897	37.854	1,503.742	1.631	—	73.277	—
1898	40.451	1,621.529	2.597	—	117.787	—
1899	41.823	1,704.469	1.372	—	82.940	—
1900	*) 44.379	**) 1,786.000	2.556	—	81.531	—
Summe . .			8.156	22:51	355.535	24:85
Im Jahresdurchschnitt . .			—	5:62	—	6:21

\*) Einschließlich 1180 Stück für das Jahr 1901 vorgelieferter Wagen.  
\*\*) Auf Basis der bis Ende September 1899 definitiv ermittelten Leistung.

Hiernach erhöhte sich im Durchschnitte die Leistung der Güter- und Dienstwagen um 6:21 Procent, der Stand dieser Wagen aber nur um 5:62 Procent.

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

Sichtlich 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 1898 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 6:21 nur mit 3:5 Procent pro Jahr angenommen, so müßte die Vermehrung der Güterwagen für die genannte Zeitperiode mindestens 14 Procent, das ist  $\frac{44379 \times 14}{100} = 6213$  oder rund 6200 Stück betragen.

Nachdem à conto des Bedarfes pro 1901 schon im Jahre 1900 1180 Stück Güterwagen zur Ablieferung gelangten und überdies noch 1200 Güter- und Dienstwagen, welche nach dem ursprünglichen Programm erst im Jahre 1902 zu liefern gewesen wären, schon im Jahre 1901 zur Einlieferung kommen werden, so müssen in den Jahren 1902 bis 1904 noch 6200 — 2380 = 3820 oder pro Jahr 1273 Stück Güter- und Dienstwagen angeschafft werden. Die Gesamtkosten für 6200 Güter- und Dienstwagen beziffern sich auf 25,600.000 K, wovon pro 1901 für 2380 Stück Wagen ein Betrag von 9,442.000 K und für jedes der Jahre 1902 bis 1904 für je 1273 Stück Wagen ein Betrag von 5,386.000 K erforderlich ist.

d) Ergänzungen und bessere Ausgestaltung des Fahrparkes. Die Ergänzungen beziehen sich auf die Einrichtung der in Schnell- und Personenzügen rollenden Fahrzeuge der Staatsbahnen mit automatischen schnellwirkenden 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 wertvollen 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. Von dem Gesamtaufwande von 2.600.000 K sollen im Jahre 1901 350.000 K und in den Jahren 1902 bis 1904 je 750.000 K zur Verwendung kommen.

Überdies wird für weitere Verbesserungen und Ergänzungen des Fahrparkes ein Betrag von 2.000.000 K in Anspruch genommen.

In Durchführung der auch bei den übrigen Posten des vorliegenden Investitionsprogrammes zum Ausdruck gebrachten Intention, von zwingenden Ausnahmefällen abgesehen, eine Erweiterung des vorjährigen Investitionspräliminares nicht eintreten zu lassen, wurde auch das im Vorstehenden besprochene Programm für die Vermehrung des Fahrparkes der österreichischen Staatsbahnen wie in der vorjährigen Regierungsvorlage auf die Zeit bis Ende 1904 beschränkt.

Von der künftigen Entwicklung des Verkehrs auf dem Staatsbahnnetze und den bei sorgfältiger Prüfung sich hieraus ergebenden Anforderungen in Bezug auf die weitere Ausgestaltung des Fahrparkes wird es abhängen, ob die im vorliegenden Programme vorgesehene Vermehrung der Fahrbetriebmittel der österreichischen Staatsbahnen mit Ende des Jahres 1904 zum vorläufigen Abschlusse gelangen oder dem wirklichen Bedürfnisse entsprechend weiter fortgesetzt werden soll. Für diese Entscheidung wird selbstverständlich auch der Umfang der bis dahin alljährlich zu Lasten des Budgets bewirkten Erneuerung des staatlichen Fahrparkes von maßgebendem Einflusse sein.

---

Eine Übersicht der Differenzen des vorigen und des dormaligen Bau- und Investitionsprogrammes, sowie eine kurze Begründung derselben gibt nachstehende Zusammenstellung:

Postnummer des neuen Programmes	Gegenstand	Erfordernis nach dem Programme		Differenz		Kurze Begründung der Differenz
		1900—1904	1901—1905	mehr	weniger	
1	Tauernbahn	13,400.000	19,500.000	6,100.000	—	Vorrückung der Tunnelarbeiten, dafür Ersparnis von 4,000.000 K in der Gesamtsumme.
2	Klagenfurt—Willsch—Triefst . . .	103,600.000	103,600.000	—	—	—
3	Lemberg—Sambor—Grenze . . .	32,320.000	34,000.000	1,680.000	—	Einbeziehung verfallener Investitionscredite.
4	Böhrenbahn . . . . .	11,800.000	11,878.000	78.000	—	wie bei Post 3.
5	Makonig—Laun . . . . .	8,000.000	9,000.000	1,000.000	—	Mehrkosten.
6	Hartberg—Friedberg . . . . .	4,040.000	4,040.000	—	—	—
7	Spalato—Arzano . . . . .	10,860.000	11,700.000	840.000	—	wie bei Post 3.
8	Gravosa—Bocche di Cattaro . . .	3,072.000	1,072.000	—	2,000.000	Vorsorge im Staatsvoranschlage pro 1901.
9	Freudenthal—Klein-Mohrau . . .	156.000	70.000	—	86.000	wie bei Post 3.
10	Fertiggestellte Bahnen Restfor- dernis . . . . .	*) 814.000	2,642.000	1,828.000	—	Verfallene Credite, ferner Restfordernis für Przetvorst— Kozwadów im Jahre 1902.
11	Subventionen für Privatbahnen . .	7,200.000	13,480.000	6,280.000	—	Einbeziehung verfallener Credite. Vorsorge für ein fünftes Jahr.
12	Weitere Geleise . . . . .	46,048.000	53,373.000	7,325.000	—	wie bei Post 3.
13	Erhöhung der Leistungsfähigkeit ein- zelner Linien und Sicherungs- anlagen . . . . .	10,316.000	16,289.000	5,973.000	—	wie bei Post 3.
14	Stationserweiterungen . . . . .	78,214.000	97,080.000	18,866.000	—	wie bei Post 3.
15	Unterbau . . . . .	10,536.000	10,536.000	—	—	—
16	Overbau . . . . .	9,634.000	9,634.000	—	—	—
17	Hochbau . . . . .	8,312.000	12,224.000	3,912.000	—	wie bei Post 3.
18	Elektrische Anlagen . . . . .	2,000.000	2,000.000	—	—	—
19	Hilfsmaschinen für Werkstätten und Heizhäuser . . . . .	6,200.000	6,440.000	240.000	—	wie bei Post 3.
20	Fahrparkszumehrung . . . . .	62,480.000	64,480.000	2,000.000	—	Mehrerfordernis für Verbesserungen des Fahrparkes.
	Summe	429,002.000	483,038.000	56,122.000	2,086.000	
				54,036.000	—	

\*) Im Präliminar 1900—1904 sub Post 9 für die inaktivierten eröffnete Linie Przetvorst—Kozwadów eingestellt.

## V. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzentwurfes.

Die Verwirklichung der seitens der Regierung geplanten großen volkswirtschaftlichen Action auf dem Gebiete des Staatseisenbahnbaues und in Absicht auf die Bedeckung des Erfordernisses für die Subventionirung von Privateisenbahnen, sowie für Investitionen im Staatsbetriebe bis Ende des Jahres 1905 erscheint nunmehr von der Beschlussfassung der Gesetzgebung über den vorliegenden Gesetzentwurf abhängig.

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

Artikel II normirt die Art der Ausführung der verschiedenen Bahnlinien. Die Eisenbahn Lemberg—Sambor—Grenze wird nunmehr nicht wie in der im Vorjahre eingebrachten, nicht zur Beschlussfassung gelangten Regierungsvorlage als Hauptbahn ersten Ranges, sondern als Hauptbahn zweiten Ranges ausgeführt. Dieser Artikel enthält weiters bezüglich der beiden im Artikel I, §§. 5 und 6 angeführten Bahnen den Vorbehalt der eventuellen Concessionsertheilung 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 Baetermine für die einzelnen Linien. Hierbei ist zu bemerken, dass diese Baufristen — welche bei sämmtlichen Linien, gegenüber den im früheren Gesetzentwurfe angegebenen Vollendungsterminen um ein Jahr erstreckt werden mussten — 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 Baucredite unaufgehalten mit aller Beschleunigung durchzuführen, soweit dies vom technischen Standpunkte überhaupt möglich erscheint.

Es ist also die Einhaltung der im Gesetzentwurfe angegebenen Baetermine 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 1908 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 Vorrang 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—Villach der Südbahn durch die Staatseisenbahnverwaltung. Behufs Verbindung der durch die genannte Südbahnstrecke getrennten neuen Staatsbahnlinien — der Tauernbahn und der Karawankenbahn, sowie der bestehenden Staatsbahnlinie von Villach über Tarvis nach Pontafel und Laibach — ist die Mitbenützung der vorbezeichneten Strecke der Pusterthalbahn 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. Südbahn-Gesellschaft 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. Südbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, im Falle eine Eisenbahnverbindung von einem geeigneten Punkte der k. k. Staatsbahnlinie Selzthal—Bischofshofen—Wörgl mit einem Punkte der Südbahnstrecke Villach—Franzensfeste auf Staatskosten hergestellt werden sollte, der k. k. Staatsbahnverwaltung 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 Villach 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. Staatsbahnverwaltung berechtigt sein wird, unter freier Feststellung der Tarife gegen Entrichtung einer fixen Entschädigung (Bahngeld) 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 Mitbenützungsrcht räumt die Gesellschaft der k. k. Staatsbahnverwaltung bei Herstellung einer neuen Eisenbahnverbindung zwischen Triest und der Kronprinz Rudolfsbahn rücksichtlich der inzwischcn liegenden Theilstrecken der Südbahnlinien Cormons—Triest oder Divacca—Triest ein, wobei die Südbahngesellschaft schon jetzt ausdrücklich anerkennt, dass das staatliche Mitbenützungsrcht 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 Mitbenützungsrchte 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 Pécagegebühr und Entschädigung erfolgt in beiden Fällen (lit 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 mitzubcnützenden 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 Pécagestrecken nicht inbegriffen sein und bleibt die Kostenbedeckung für solche Erweiterungsbauten gegebenfalls 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 Pécagierung der Strecke Görz—Triest dermalen 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 Mölbrücken oder Spittal—Willach die erforderlichen Stempel- und Gebührenbefreiungen gewährt.

Nach Artikel VIII soll das vorliegende Bau- und Investitionsprogramm der Staatseisenbahnverwaltung bis Ende 1905 genehmigt und zugleich ausdrücklich angeordnet werden, dass die nach diesem Programme für die Jahre 1901 bis einschließlich 1905 entfallenden, in der Tabelle angelegten Bifferbeträge als Credite bewilligt werden. Dieses Programm enthält, wie früher dargelegt worden ist, die Ausgaben, welche sich für die nach Artikel I des Gesetzesentwurfes neu herzustellenden Eisenbahnlinien, ferner für die Vollendung der auf Grund gesetzlicher Ermächtigung bereits in Ausführung begriffenen Staatsbahnen, dann behufs Bctheiligung an der Capitalsbeschaffung 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 1905 für die in Artikel I, Z. 1 bis 3 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 ertheilten oder noch zu erwirkenden verfassungsmäßigen Ermächtigung verwendet werden.

Artikel IX sieht die Bedeckung des Erfordernisses für die angegebenen Zwecke im Maximalbetrage von 483,038.000 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. In diesem Artikel wird ferner, ähnlich wie dies in der im Vorjahre eingebrachten Regierungsvorlage geschehen ist, die Refundierung von vorschußweise aus Cassenbeständen bestrittenen Investitionserfordernissen des Eisenbahnministeriums aus dem zu begebenden Anlehen normirt.

Hingegen ist die Ausmessung des in dieser Art zu refundirenden Betrages auf einer anderen Grundlage als im Vorjahre erfolgt.

Bei Anwendung des im Vorjahre eingehaltenen Vorganges würde nämlich consequenterweise die Gesamtsumme der in den Investitionspräliminarien des Eisenbahnministeriums für die Jahre 1898 bis 1900 präliminirten Nettoausgaben zu refundiren und somit der in der vorjährigen Regierungsvorlage angesprochene Refundierungsbetrag von

88,052.280 K  
60,323.300 „

das ist auf

148,375.580 K

zu erhöhen sein

Wenn die Regierung nunmehr davon absieht, den den Staatscassen zu refundirenden Betrag auf der eben angedeuteten Basis auszumessen, so ist für dieselbe neben der Rücksicht auf den Umstand, daß ein Theil der in den Investitionspräliminarien pro 1898, 1899 und 1900 vorgesehenen Investitionsbeträge mit Ende des Jahres 1900 verfallen ist, hauptsächlich das Bestreben maßgebend, bei dem vorliegenden Anlasse eine Anspannung des Staatscredites über das absolut nothwendige Ausmaß hinaus zu vermeiden.

Unter diesem Gesichtspunkte wurde der Refundierungsbetrag in der gegenwärtigen Vorlage nur mit 80,000.000 K beziffert, obwohl selbst die in den Jahren 1898—1900 thatsächlich effectuirtcn Investitionsausgaben des Eisenbahnministeriums — ganz abgesehen von den Investitionsausgaben anderer Etats — den erwähnten Betrag bedeutend übersteigen.

Die Refundierung eines Betrages von 80,000.000 K bedeutet angesichts der außerordentlichen Schwächung der staatlichen Cassenbestände allerdings das Minimum, welches erforderlich ist, wenn eine klaglose Cassagebarung für die Dauer aufrecht erhalten werden soll.

Dies wird sofort klar, wenn erwogen wird, daß in den Jahren 1898 bis 1900 aus den staatlichen Cassenbeständen — Mangels einer gesetzlichen Ermächtigung zur Begebung von Investitionsrente — nicht nur Investitionserfordernisse gedeckt, sondern auch sonstige theils nicht präliminirte, theils außeretatmäßige Zahlungen in ganz ungewöhnlicher Höhe, und zwar hauptsächlich für Nothstandszwecke, sowie im Zusammenhange mit der Durchführung der Valutareform geleistet werden mußten.

In letzterer Beziehung sei hier nur darauf verwiesen, daß in den obervähnten Jahren für die theilweise Tilgung der schwebenden Schuld in Partialhypothekaranweisungen und der Schuld des Staates an die österreichisch-ungarische Bank allein 100,000.000 K den vorhandenen Cassamitteln entnommen werden mußten.

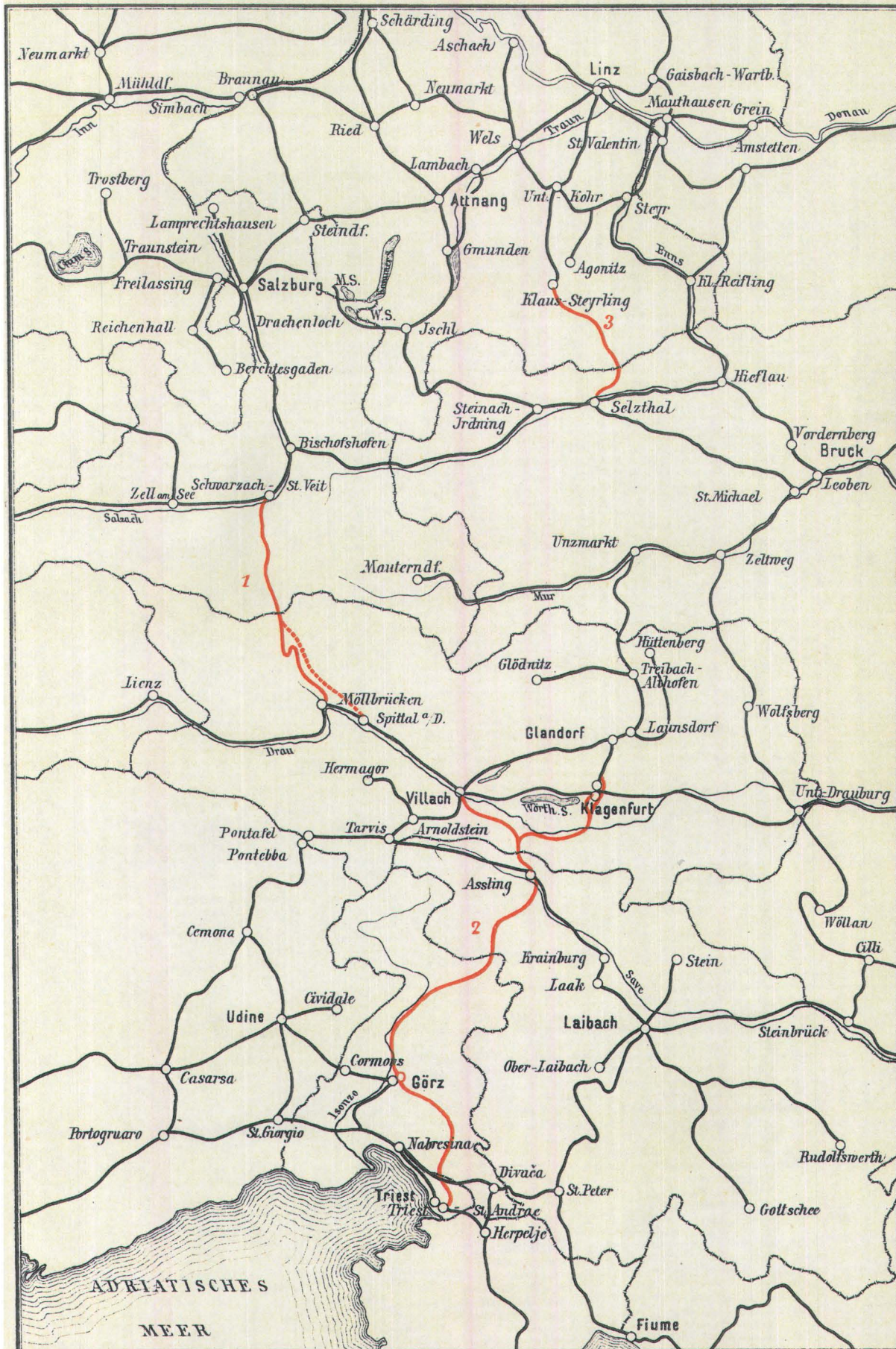
Artikel X bestimmt, abweichend von dem vorjährigen Gesetzentwurfe sowie von den diesfalls bisher in den Finanzgesetzen enthaltenen einschlägigen Anordnungen, daß die im Bau- und Investitionsprogramme für die einzelnen Jahre der mehrgedachten Periode bewilligten Credite bis 31. December des jeweilig zweitnächstfolgenden Jahres verwendet werden können, weil es bei der geplanten großen Action auf dem Gebiete des Staatseisenbahnbaues, sowie auch bei dem umfangreichen Investitionsprogramme nach Ansicht der Regierung nicht opportun erscheint, die Verwendungsdauer der bewilligten Credite nach Analogie der bisherigen diesbezüglichen Bestimmungen auf zwei Jahre zu beschränken.

Weiters normirt dieser Artikel, daß die auf Rechnung dieser Credite bestrittenen Ausgaben, sowie die zu erzielenden Einnahmen in der Staatsrechnung gesondert von der Etatgebarung zum Ausdrucke zu bringen sind.

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



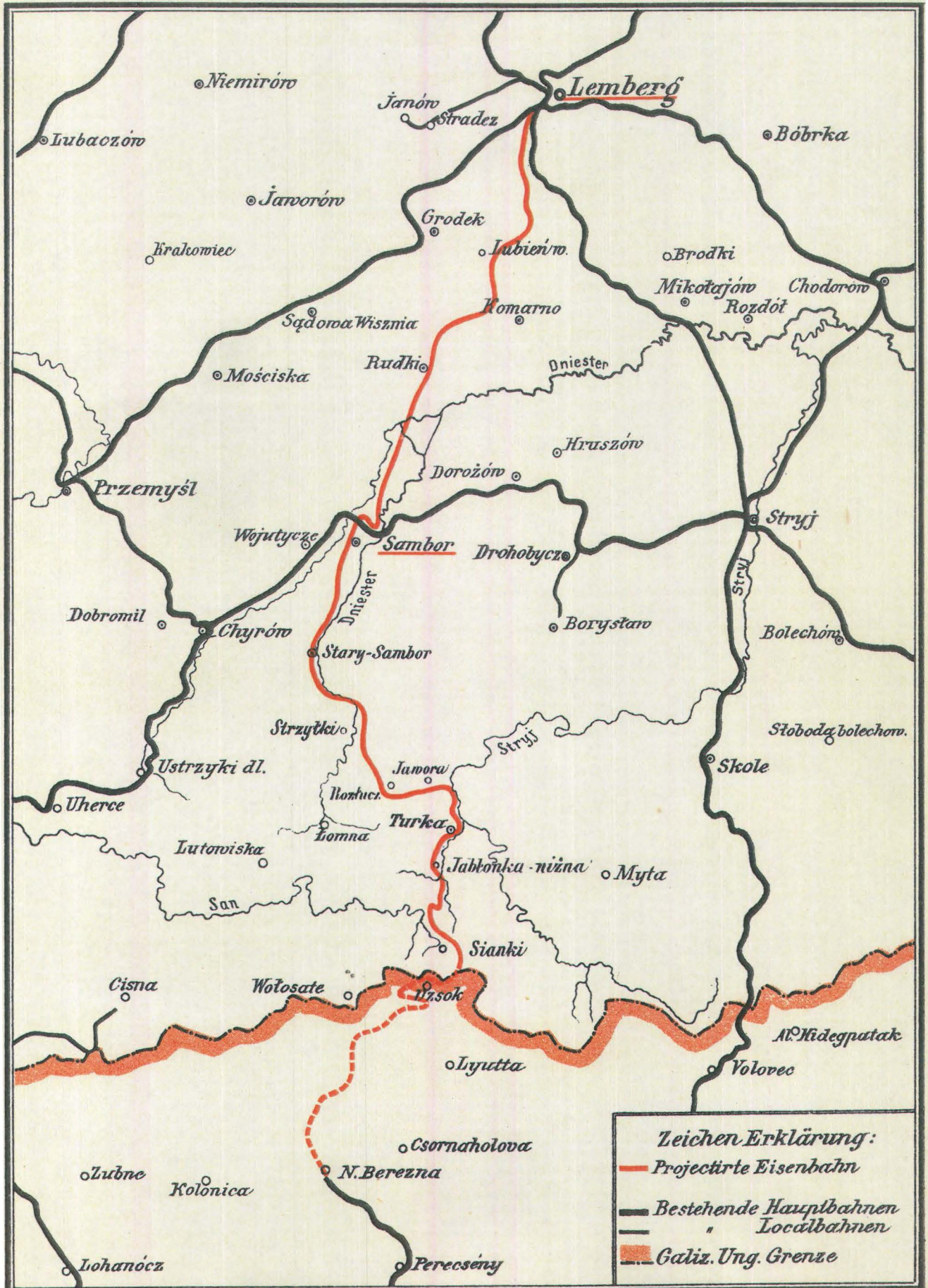
# ZWEITE EISENBAHNVERBINDUNG MIT TRIEST.



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

# ÜBERSICHTS-KARTE

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

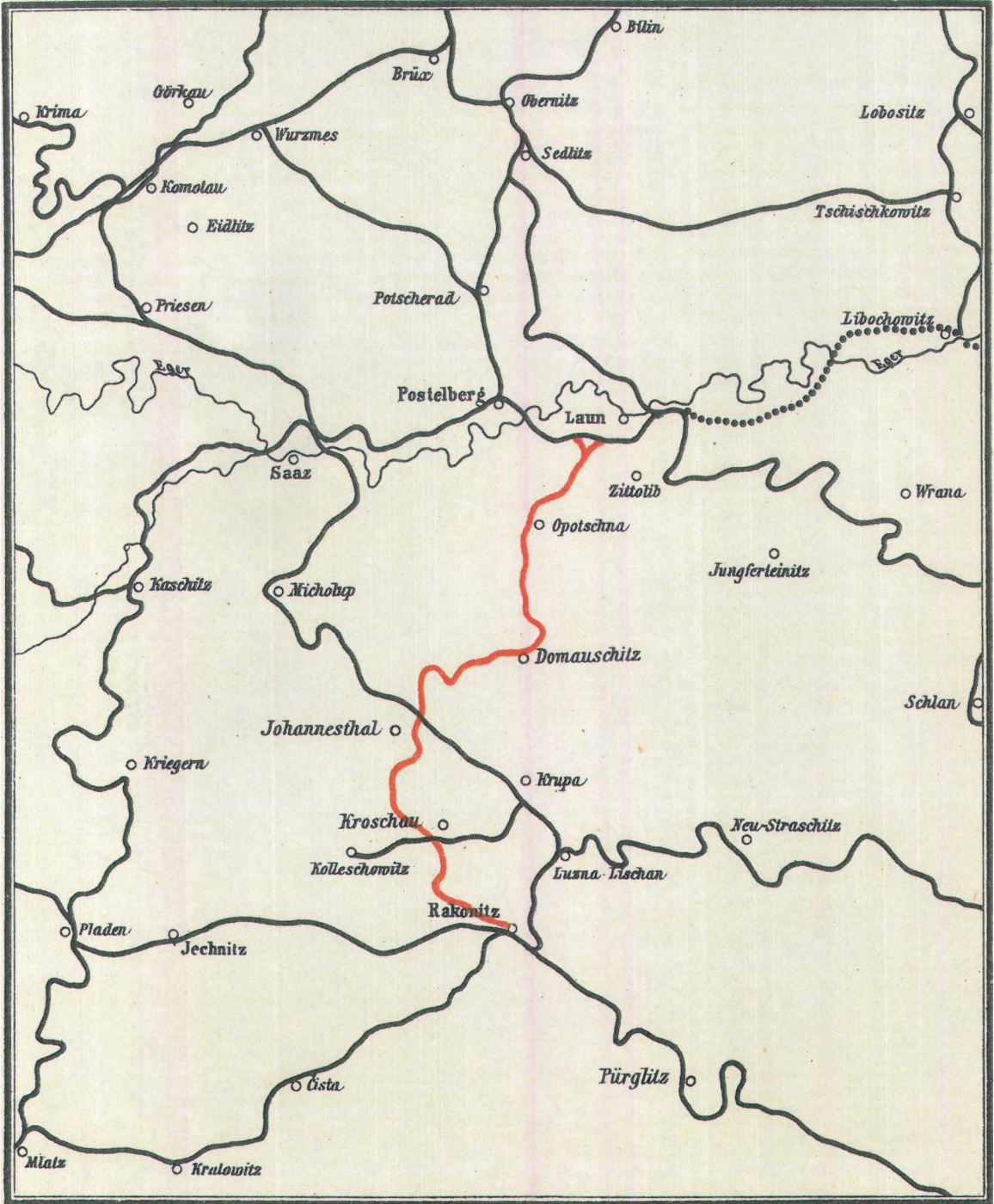


**Zeichen Erklärung:**  
 — Projectirte Eisenbahn  
 — Bestehende Hauptbahnen  
 — " Localbahnen  
 — Galiz. Ung. Grenze

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

# ÜBERSICHTS-KARTE

der projectirten Bahnlinie: *Rakonitz - Laun.*



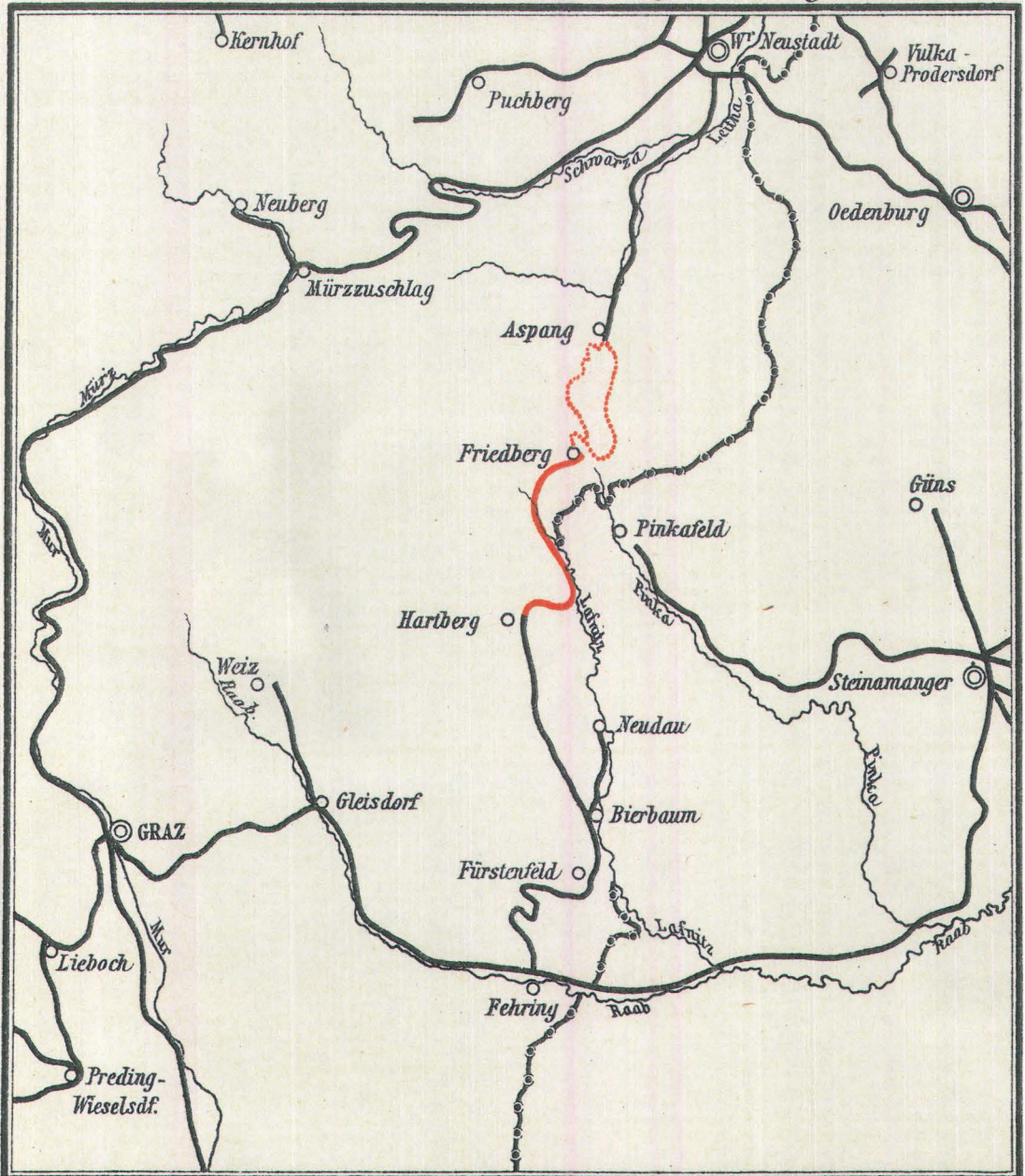
— bestehende Bahnen      — projectirte Bahn      ..... von anderer Seite projectirte Bahnen

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