

Beilage XXXIV.

B e r i c h t

des volkswirtschaftlichen Ausschusses über die Zuschrift der Handels- und Gewerbekammer des Herzogthums Salzburg in Angelegenheit der Herstellung einer Tauernbahn.

Hoher Landtag!

Die Handels- und Gewerbekammer des Herzogthums Salzburg hat sich mittels Zuschrift vom 30. November 1885 Nr. 808 unter Beilage eines Protokolls-Abschnittes ihrer Sitzung vom 28. November 1885 und ferner unter Beilage eines ausführlichen Exposé ihres Kammermitgliedes Herrn Karl Steiner — welche beiden Schriftstücke die Verbindung unseres Seehandel-Emporiums Triest mit seinen Hinterländern durch zweckentsprechende Herstellung einer von der Südbahn unabhängigen Schienenstraße zum Gegenstande haben — an den hohen Landesauschuß von Vorarlberg mit der Bitte gewendet, dahin zu wirken, daß seitens des hohen Landtages an den maßgebenden Stellen die Führung einer Schienenstraße über die Tauern in's Auge gefaßt und deren eheste Inangriffnahme auf's Wärmste befürwortet werden möge.

Ueber Landesauschußbeschuß vom 11. d. Mts. gelangte dieser Akt auf die Tagesordnung des hohen Landtages vom 15. ds. und wurde zur Berathung und Antragstellung diesem Comité zugewiesen.

Bei der hier in Rede stehenden Frage der Erbauung einer Eisenbahn über den Tauern im Salzburgischen fehlt dem Ausschusse so ziemlich Alles, was ihn in die Lage versetzen würde, die Sache einer angemessenen, eingehenden Würdigung zu unterziehen. Es fehlt ihm in erster Linie das erforderliche Aktenmaterial, um sich aus demselben genau informiren zu können und hätte er dieses, so würde es ihm bei dem nahen Schlusse der Landtagsession in zweiter Linie an der für das eingehende Studium der Frage nothwendigen Zeit, und falls die Stellungnahme zu dieser Frage eisenbahn-fachmännische Kenntnisse erfordern sollte, vielleicht auch dieser fehlen.

An Aktenmaterial steht dem Ausschusse einzig zu Gebote, das erwähnte Protokoll der Salzburger Handels- und Gewerbekammer vom 28. November 1885 und das Exposé ihres Kammerathes Herrn Carl Steiner über die Tauernbahnfrage. Dieses letztere bildete auch den Gegenstand der Kammer Sitzung vom genannten Tage, in welcher über Antrag eines engeren Comité's, welchem das genannte Exposé zur Berathung und Berichterstattung zugewiesen wurde, folgende Beschlüsse gefaßt wurden:

1. an die Landesvertretungen der Kronländer Böhmen, Mähren, Schlesien, Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg, Kärnten, Steiermark, Krain, Istrien, Görz und Triest Petitionen

abzurichten, um Förderung der Erbauung der Tauernbahn und zu bitten um Unterstützung der zeitlichen Bevorzugung einer Schienenüberführung über den Tauern, im Anschluß an eine Bahnstation in Kärnten einerseits und eine Bahnstation im Pongau andererseits, von der Inangriffnahme anderer Verbindungskürzungen dormalen schon bestehenden Schienensträngen in der Richtung nach Triest;

2. an das hohe k. k. Handelsministerium und beide Häuser des hohen Reichsrathes Petitionen in dieser Angelegenheit mit Berücksichtigung der Beschlüsse vom 14. Juli und 28. November ds. zu richten;
3. die Handels- und Gewerbekammern Cisleithaniens einzuladen, in gleichem Sinne unterstützend zu wirken und
4. ein Dankesvotum für den Kammerrath Steiner für seine mühevollen und sachgemäße Begründung, der in seinem Exposé gestellten Anträge abzugeben.

Wie aus dem Beschlusse ad 1 ersichtlich ist, befinden sich die Landesvertretungen von Tirol und Vorarlberg nicht unter jenen, an welche die Kammer ausdrücklich beschloß sich um Unterstützung in der genannten Angelegenheit zu wenden, was sich vielleicht aus dem Umstande erklären läßt, daß diese beiden Länder aus der Herstellung einer Eisenbahnverbindung der Kronprinz Rudolf-Bahn ab Willach via Sagenburg über den Tauern mit der Giselabahn an der Station Schwarzach nicht jenen in die Augen springenden directen Vortheil bekommen, den die Tauernbahn dem Verkehre der übrigen genannten Länder schon durch eine Streckenkürzung allein, abgesehen von andern wichtigen Momenten bieten wird.

Es muß sich also die Kammer oder ihr Präsident noch nachträglich entschlossen haben sich auch an den Vorarlberger Landtag und vielleicht auch an jenen in Tirol sich zu wenden.

Soviel aus den mehrgenannten beiden Actenstücken hervorgeht, handelt es sich bei der Herstellung der Tauernbahn, sowie bei ein paar andern damit im Zusammenhang stehenden Erbauung von kleineren Bahnstrecken durch den Staat hauptsächlich um zwei Momente:

1. Um die Herstellung einer von der Südbahn unabhängigen Verbindung von der Meereshafenstadt Triest mit den in den genannten Ländern und darüber hinaus in Süddeutschland befindlichen Handels-Centren und
2. um die dabei zu erzielenden Streckenkürzungen.

Das erste der genannten beiden Momente bildet ein allen Ländern der diesseitigen Reichshälfte gemeinsames, daher auch Vorarlberg berührendes Interesse. Die Südbahn gehört einer Privat-Gesellschaft, die hauptsächlich aus Ausländern besteht, die große Privilegien besitzt und dieselben hauptsächlich zur größtmöglichen Fructification von fremdländischem Capital auf Kosten und zu Ungunsten des inländischen Handels und Verkehrs ausnützt, während durch den Bau der Tauernbahn und der andern damit im Zusammenhang stehenden Projecte die Herstellung einer directen und von der Südbahn unabhängigen Verbindung des Handelsverkehrs ab Triest mit den genannten Ländern und Süddeutschland bezweckt wird. Ob für Vorarlberg aus den projectirten Bahnbauten eine Streckenkürzung erzielt wird, ist ohne Einsicht in die fraglichen Projecte und ohne genaue Kenntniß der Distanzenverhältnisse der hiebei in Betracht kommenden andern Linien Sagenburg—Franzensfeste—Innsbruck und Schwarzach—Wörgl—Innsbruck nicht beurtheilbar. In die Augen springend, ist die fragliche Abkürzung für Vorarlberg durch einen bloßen Blick auf die Landkarte nicht, während sie jedoch nach dem Exposé des Kammerrathes Hrn. Carl Steiner für die anderen Länder eine bedeutende Abkürzung in sich schließt, die — beispielsweise im Projecte der Tauernbahn allein für München—Triest auf 124 Km. für Salzburg—Triest auf 203 und für Prag—Einz—Triest auf 90 Km. nach seiner Angabe betragen.

Nachdem nach dieser kurzen nur oberflächlichen Betrachtung der Verhältnisse sich ergibt, daß das Land Vorarlberg nicht außer dem Interessentkreise zu den genannten projectirten Eisenbahnbauten steht, der volkswirthschaftliche Ausschuß jedoch, sowie der h. Landtag aus den in

diesem Berichte erwähnten Gründen außer Stande ist, sich eingehender mit dem Gegenstande zu befassen, so dürfte es am angemessensten erscheinen, die weitere Verfolgung dieser Angelegenheit dem Landes-Ausschusse zu übertragen und es stellt daher der Ausschuß den

A n t r a g:

Der Landes-Ausschuß werde beauftragt, sich in Angelegenheit der Herstellung einer Staats-Eisenbahn über den Tauern im Salzburgischen zur Verbindung der Giselabahn mit der Kronprinz Rudolf-Bahn und im weitern mit der Herstellung einer directen von der Südbahn unabhängigen Eisenbahn-Verbindung mit dem Seehafen von Triest genauer zu informiren und dann, im Falle er die Angelegenheit vom Standpunkte der Interessen des Landes unterstützungswürdig findet, in einer geeignet erscheinenden Weise die Beförderung und Realisirung dieser Verbindungs-Projecte beim hohen k. k. Handelsministerium befürworte.

Bregenz, den 18. Dezember 1885.

F. J. Schneider,
Obmann = Stellvertreter.

Johannes Thurnher,
Berichterstatter.

