

Antrag

der

Abgeordneten Julia Kaufcha und Genossen,

betreffend

den Bau einer normalspurigen Bahn von Edlitz-Grimmenstein nach Kirchschlag in Niederösterreich.

Seit Jahrzehnten ist es ein dringender Wunsch und ein wirtschaftliches Bedürfnis der Einwohner der südöstlichen Gebiete Niederösterreichs, daß die Bahnlinie Edlitz—Kirchschlag errichtet werde.

Dem Drängen, Petitionieren und zahllosen Vorstellungen von Vertretern der Gemeinden und Korporationen der Gerichtsbezirke Aspang, Kirchschlag und Wiener Neustadt wurde endlich im gewesenen Reichsrate im Jahre 1913 dadurch Rechnung getragen, daß die Bahnlinie Edlitz—Kirchschlag in die damalige Eisenbahnvorlage einbezogen wurde.

War damals die Notwendigkeit dieser Bahn anerkannt, so ist durch die geänderten politischen Verhältnisse nunmehr der Ausbau dieser Bahnlinie nicht nur eine Lebensnotwendigkeit für das von der Bahn durchzogene Gebiet, sondern für die Republik Österreich überhaupt geworden.

Denn die Bahn von Edlitz nach Kirchschlag würde in einer Länge von 25 Kilometer ein Gebiet erschließen, welches für die Approvisionierung von Wien und Wiener Neustadt nicht länger mehr entbehrt werden kann. Die Bahn würde nicht nur die an Vieh und sonstigen landwirtschaftlichen Produkten, wie Milch, Eier, Butter, Geflügel und Obst reiche niederösterreichische Gegend der Approvisionierung dienstbar machen, sondern es würden auch die nordoststeirischen Orte, die jetzt fast gar keinen Abzug für ihre Erzeugnisse haben, für den Wiener und niederösterreichischen Markt eröffnet.

Außerdem ist jenes Gebiet außerordentlich reich an Holz, was auch eine schon ganz gut entwickelte Holzindustrie in jener Gegend bestätigt, welche Industrie durch die Bahn erst zur Blüte gebracht werden wird, obwohl derzeit schon Bau-, Schnitt- und Langholz als auch Eisenbahnschwellen ausgeführt werden.

Durch die Angliederung Westungarns an Deutschösterreich gewinnt diese Bahnlinie eine ganz besondere Bedeutung, da die Bahn von Kirchschlag nach Güns fortgesetzt werden kann und muß, und dadurch das ungarische Agrarland ebenfalls der Approvisionierung nutzbar gemacht werden kann.

Nicht zuletzt wird darauf verwiesen, daß die landwirtschaftlichen Schönheiten jenes Gebietes, die bis jetzt nur wenigen Ausflüglern und Sommergästen bekannt sind, in Zukunft eine besondere Bedeutung für die Entwicklung des Fremdenverkehrs darstellen werden.

Die Gefertigten stellen daher den Antrag:

Die hohe Nationalversammlung wolle beschließen:

„Das Staatsamt für Verkehrsweisen wird beauftragt, alles vorzuziehen, damit ehestens der Bau dieser wichtigen Bahnlinie in Angriff genommen werden kann.“

In formeller Beziehung wolle dieser Antrag ohne erste Lesung dem Verkehrsausschusse zugewiesen werden.

Wien, 21. Oktober 1919.

Bauer Alois.
A. Seitz.
Allina.
Bick.

H. Hermann.
Schiagl.
Smitka.
Schneidmahl.

Gesl.
Bretschneider.
Forstner.
Hueber.
Domes.

Julia Kaufcha.
Dr. Robert Danneberg.
F. Skaret.
Theodor Meißner.
Hohenberg.