

Bericht

des

Ausschusses für Verkehrswesen

über

die Vorlage der Staatsregierung (925 der Beilagen), betreffend das Gesetz wegen Einführung der elektrischen Zugförderung auf den Staatsbahnen der Republik Österreich.

Mit der Regierungsvorlage, betreffend das Gesetz wegen Einführung der elektrischen Zugförderung auf den Staatsbahnen der Republik Österreich, ist der Beschluß des Kabinettsrates vom 16. März 1920, welcher sich bekanntlich für die Aufstellung eines festumrissenen Elektrifizierungsplanes ausgesprochen hat, nunmehr verwirklicht. In der Reihe der Kundgebungen, die die gesetzgebende Gewalt zugunsten der Elektrifizierung der Staatsbahnen vorgenommen hat und die im Budgetprovisorium und im Finanzgesetz für das Jahr 1919/20 enthalten waren, wird diese Gesetzesvorlage im Falle ihrer Verabschiedung die bedeutungsvollste sein. Der Ausschuß für Verkehrswesen, welcher diese Vorlage einer eingehenden Beratung unterzogen hat, vermag sie in der nunmehr vorliegenden Fassung, in der die Anregungen des Ausschusses zum Ausdruck kommen, der Nationalversammlung zur Annahme zu empfehlen.

Bei Beratung der Gesetzesvorlage, der eine umfangreiche, für die geistige Durchdringung des großen und schwierigen Arbeitsstoffes zugehende Begründung nebst einem reichhaltigen Anhang von Tafeln, Karten und Tabellen beigegeben ist, stand der Ausschuß für Verkehrswesen unter dem Eindruck, an einer Gesetzesarbeit mitzuwirken, von der die Neubelebung unseres ins Arge geratenen Wirtschaftslebens, eine Neuentfaltung des Arbeitswillens weitester gütererzeugender Kräfte ausgehen kann. An der Bedeutung dieser Erwartung gemessen mußten die Bedenken, die sich an den gewiß sehr beträchtlichen Kostenaufwand knüpfen, an Kraft verlieren und der Ausschuß war sich bewußt, an der Wegkehr zu stehen, wo nur die Wahl zwischen den Entschlüssen zu wahrhaft produktiver Arbeit und dem Verluste aller auf dem Gebiete der Bahnelektrifizierung bereits errungener Arbeitserfolge offen gelassen ist. Unter solchem Eindrucke stehend, darf sich der Verkehrsausschuß der Nationalversammlung als überzeugter Förderer der Elektrifizierungsbestrebungen bekennen. Soll sich doch aus deren Verwirklichung letzten Ende eine Entspannung der Kohlennot Österreichs ergeben, dessen gesamte kohlenverbrauchende Industrie und Bevölkerung aus den Ersparungen fühlbaren Vorteil ziehen, welche die Staatsbahnen im Schrittmaße der Entwicklung der elektrischen Zugförderung erzielen werden. Im Rahmen dieses Berichtes ist es dem Berichterstatter versagt, eine erschöpfende Darstellung der erhofften Wirkungen der Regierungsvorlage zu geben und er vermag nur darauf hinzuweisen, daß diese auf streng sachlichen Erwägungen aufgebaute Darstellung in der Begründung zum Gesetzentwurfe gegeben ist. Trotzdem sollen einige besonders eindrucksvolle Gründe für die Bahnelektrifizierung hervorgehoben und betont werden, daß im Dampflokotivbetrieb ungeachtet aller in letzter Zeit erzielten Verbesserungen die Kohle bei weitem nicht so gut ausgenützt werden kann, als in einer guten stationären Dampfanlage. Dies ist eine Folge der Unmöglichkeit der Anwendung der Kondensation bei der Dampflokomotive, ihrer Wärmeverluste und des

dadurch verursachten Kohlenverbrauches bei längerem Stillstande, beim Rangieren usw. Angesichts der Tatsache, daß eine gut eingerichtete Dampfzentrale für den gleichen Effekt bis zu 50 Prozent Kohle weniger als eine Dampflokomotive verbraucht, ist es bezeichnend, daß die Lokomotive in Fachkreisen immer als der „Kohlenfresser“ betrachtet worden ist. Dies führt aber darauf hin, daß die Ausnutzung der Wasserkräfte zum Bahnbetriebe vom Standpunkte der Kohlenersparnis viel mehr ausgibt, als die Ausnutzung für industrielle Zwecke oder für derzeit mit Dampf betriebene Elektrizitätswerke, die in der Regel mit sehr ökonomischen Einrichtungen arbeiten.

Wenn in der Regierungsvorlage zunächst die westlichen Linien in den Arbeitsplan aufgenommen sind, so gibt es dafür einen Grund von so zwingender Kraft, daß vor ihm der begreifliche Wunsch, auch die von Wien ausgehenden Linien und insbesondere die nieder- und oberösterreichische Strecke der Westbahn in den ersten Bauzeitabschnitt aufgenommen zu sehen, notwendigerweise zurücktreten muß. Für diesen ersten Bauzeitabschnitt ist eben der Arbeitsplan durch die Tatsache vorgezeichnet, daß ausbaureife Großwasserkräfte nach dem derzeitigen Stande der Projektarbeit und der Wasserwirtschaft, wie auch nach den mit den Ländern gepflogenen Verhandlungen vorwiegend in den westlichen österreichischen Alpenländern verfügbar sind, und daß daher die Vertagung des Entschlusses zur Elektrifizierung der westlichen Staatsbahnlinien gleichbedeutend mit dem Stilllegen aller an dem Ausbau bereits tätigen Kräfte der Volkswirtschaft wäre, ohne daß deshalb die Entfesselung von Arbeitsenergie an anderer Stelle oder für andere Linien in der gleichen Zeit sich bewerkstelligen ließe. Man vergegenwärtige sich doch, daß die Auftragsarbeit des Staates für die Durchführung der durch die Regierungsvorlage sicherzustellenden Bauarbeiten und Herstellungen auf eine Reihe von Jahren etwa 12.000 bis 15.000 Arbeitskräften produktive Beschäftigung sichert, sei es daß sie im Kraftwerksbau, bei der Herstellung der Leitungsanlagen oder bei der Fabrikation der elektrischen Lokomotiven, der Turbinen, der Stromerzeuger unter andern tätig sind. Von diesen Arbeitskräften ist ein beträchtlicher Teil bereits tätig, zumal der Bau des Spullersee-Kraftwerkes bekanntlich seit Herbst vorigen Jahres allein mehrere 100 Arbeiter beschäftigt, und die Auftragsarbeiten für die Streckenausrüstung und die Lokomotiven für die Arlbergstrecke in größerem Umfange bereits vergeben sind.

Im Hinblick auf den für die westlichen Linien bereits erzielten Arbeitsfortschritt fand also der Verkehrsausschuß an dem Arbeitsplane des ersten Bauzeitabschnittes nichts auszuweisen, wobei er sich vergegenwärtigte, daß die so dringend herbeigesehnte Erleichterung in unserer Kohlenversorgung und damit im Zusammenhange die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nur dann auch wirklich bald eintreten wird, wenn der Faden der einmal mit Erfolg aufgenommenen Arbeiten nicht zugunsten noch nicht geklärter Möglichkeiten abgerissen wird, und dann weiters die Kohlenzufuhr gerade für die westlichen Linien einen unverhältnismäßig großen Teil der Eisenbahnkohle verschlingt.

Zimmerhin konnte aber der Ausschuß an der Tatsache nicht vorübergehen, daß die Elektrifizierung der Westbahn von Wien aus im Elektrifizierungsprogramme nicht enthalten ist und eine Gewähr geschaffen werden muß, daß diese wichtige Frage, die letzten Endes auf die Herstellung der großen elektrisch zu betreibenden Durchzugslinie Wien—Lindau hinausläuft, nicht auf unbestimmte Zeit vertagt wird. Von diesem Standpunkte aus, bedeutet es eine gewiß begrüßenswerte Verbesserung der Regierungsvorlage, daß sich der Verkehrsausschuß zur Einfügung einer Gesetzesbestimmung — des neuen § 8 — entschlossen hat, die die Staatsbahnverwaltung verhält, der Elektrifizierung der Westbahn von Wien nach Salzburg nicht erst nach Ablauf des ersten Bauzeitabschnittes, sondern vielmehr unverzüglich ihre Arbeitskraft zu widmen. Der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle auch erwähnt, daß auch der § 5, Abschnitt c, eine redaktionelle Klarstellung durch den Verkehrsausschuß erfahren hat.

Dem Eindrucke, daß die Elektrifizierung nach den Vorschlägen der Regierungsvorlage einen Milliardenaufwand erfordert, konnte sich der Ausschuß nicht entziehen. Seine Erwägungen waren aber auch von der Erkenntnis beeinflusst, daß der Betrag von rund fünf Milliarden Kronen doch aus dem Gesichtspunkte der alles erfassenden Teuerung zu beurteilen ist und seine richtige Einschätzung für die finanzielle Leistungsfähigkeit, diesen Betrag im Anlebenswege aufzubringen, auch aus dem Gesichtspunkte erfolgen muß, daß das Anlagekapital der Staatsbahnen den gegenwärtigen Wertverhältnissen anzugleichen ist. In dieses Verhältnis gebracht, muß der Betrag von seinem Schrecken verlieren. Auch muß bei der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Elektrifizierung ein Vergleich mit den Kosten für Zuförderungs-kohle angestellt werden, ein Vergleich, der nach den glaubwürdigen Darlegungen des Motivenberichtes zu dem Ergebnisse führt, daß das für die Elektrifizierung verausgabte Kapital zu Kohlenersparnissen führe, die dem Werte nach zwischen 7 und 9 Prozent der aufzuwendenden Summen liegen. Daß die Elektrifizierung und ihr wahrhaft großer Wert für die Volkswirtschaft auch vom Standpunkte der betriebstechnischen Vorzüge zu beurteilen ist, Vorzüge, die die reisende und verfrachtende Bevölkerung gewiß nicht gering

einschätzt, ist ja aus der Erörterung bekannt, die in der Öffentlichkeit in Dingen der Bahnelektrifizierung geführt worden ist.

Wie sonst im Leben, gilt auch von dem Entschlusse zur Ausnützung der Wasserkräfte, daß die von ihr erhoffte Hilfe nur dann wirke, wenn sie rasch kommt. Deshalb ist es nicht zu verwundern, wenn wir in den in der Regierungsvorlage zum Vergleiche herangezogenen Ländern überall das Bestreben nach raschster Fortsetzung begonnener Bahnelektrifizierung wahrnehmen, wobei der Entschluß ausländischer Bahnverwaltungen gewiß nicht zuletzt durch die Lage des Kohlenmarktes, die Kohlenpreise und die Unwahrscheinlichkeit beeinflusst wird, daß diese Kohlenpreise allzu rasch einen Abbau erhoffen lassen. Im höchsten Grade bezeichnend ist hierin der Entschluß der schwedischen Staatsbahnen, nunmehr neben der im Bau befindlichen Elektrifizierung der Strecke Kiruna—Lulea auch die Strecke Göteborg—Stockholm auf elektrischem Betrieb umzuwandeln, und zwar so rasch, daß die Umwandlungskosten unter Ausnützung des schwedischen Wasserkräftereichthums möglichst noch aus den Ersparnissen an Kohlenkosten gedeckt werden können, solange die Kohlentenerung anhält.

So viele und große Aufgaben der Nationalversammlung in dieser Tagung auch gestellt waren, in dem Punkte, daß mit dem Gesetze, betreffend die Elektrifizierung der Staatsbahnen, die Nationalversammlung eine Tat setzt, die nichts geringeres beinhaltet, als daß sich tausende arbeitswillige Arme im Dienste eines großen schöpferischen Gedankens rühren sollen, steht dieses Gesetz keinem anderen, das die Konstituierende Nationalversammlung bisher beschlossen hat, nach. Vom Standpunkte des produktiven Zweckes, dessen Erfüllung die hohen Kostenaufwände gewidmet sein sollen, ist es aber der erste in seiner Art.

Der Beschluß der Nationalversammlung, so ernste und schwerwiegende Erwägungen ihm auch vorausgingen, wird der Ausgangspunkt der Wiederaufrichtung unserer Volkswirtschaft sein. In dieser Überzeugung empfiehlt der Verkehrsausschuß die von ihm in dem erwähnten Punkte noch ergänzte Regierungsvorlage der Annahme durch die Nationalversammlung.

Der Ausschuß für Verkehrswesen stellt dahin den Antrag:

„Die Nationalversammlung wolle dem angeschlossenen Gesetzentwurf die Zustimmung erteilen und die beigedruckte Entschliebung annehmen.“

· / 1 · / 2

Wien, 21. Juli 1920.

Josef Comschik,
Obmann.

Anton Regner,
Berichterstatter.

/ 1

Gesetz

vom

betreffend

die Einführung der elektrischen Zugförderung auf den Staatsbahnen der Republik Österreich.

Die Nationalversammlung hat beschlossen:

§ 1.

Zur Einführung der elektrischen Zugförderung auf den Staatsbahnen der Republik Österreich unter dem Gesichtspunkte einer die großen Durchzugslinien des Gesamtnetzes schrittweise erfassenden Elektrifizierung sind die auf Grund der Gesetze vom 20. Dezember 1919, St. G. Bl. Nr. 608, und vom 20. Mai 1920, St. G. Bl. Nr. 230, bereits in Angriff genommenen Arbeiten in den Grenzen der im Sinne des § 5 jeweils verfügbaren Mittel derart fortzusetzen, daß der elektrische Betrieb zunächst auf den nachgenannten Strecken, womöglichst bis zum 30. Juni 1925, aufgenommen werden kann, und zwar auf:

- a) der **Urlbergbahn** (Strecke Innsbruck—Landeck—Bludenz) und der **Borarlbergerbahn** (Strecke Bludenz—Bregenz—Reichsgrenze [Lindau] samt Nebenlinien),
- b) der **Salzkammergutbahn** (Teilstrecke Stainach-Jrdning—Attnang-Puchheim),
- c) der **Westbahn** in den Teilstrecken Salzburg—Schwarzach—St. Veit und Schwarzach—St. Veit—Wörgl,
- d) der **Tauernbahn** (Strecke Schwarzach—St. Veit—Spittal-Millstättersee).

§ 2.

Dem Energieversorgungsplane, wonach neben dem Bezuge elektrischen Stromes aus fremden

Kraftanlagen die Errichtung bahneigener Wasserkraftwerke, und zwar voreerst am Spullersee bei Danöfen, im Stubachtale und an der Mallnitz bei Oberbellach, sowie die bauliche Erweiterung des schon bestehenden Bahnkraftwerkes am Ruzbache vorgesehen ist, wird zugestimmt.

§ 3.

(1) Zur Einführung des elektrischen Betriebes auf der das Staatsbahnetz trennenden Südbahnstrecke Spittal-Millstättersee—Villach (Péagestrecke) ist das Recht zu erwerben, die hiezu erforderlichen Herstellungen und Maßnahmen auf der genannten Südbahnstrecke durchzuführen, wobei die Leistung eines angemessenen Beitrages der Südbahngesellschaft zu den Kosten dieser Herstellungen und Maßnahmen für den Zeitpunkt vorzubehalten ist, in dem von der Südbahngesellschaft selbst auf der Péagestrecke oder einem angrenzenden Streckenteile der Südbahn der elektrische Betrieb aufgenommen wird.

(2) Die Einräumung dieses Rechtes kann — falls sie nicht im Wege eines Übereinkommens innerhalb eines Jahres, gerechnet vom Zeitpunkte des dahin abzielenden Antrages der Staatsbahnverwaltung an die Südbahngesellschaft, erwirkt werden sollte — unbeschadet der Bestimmungen des § 10, Buchstabe g, der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238 (Eisenbahnkonzessionsgesetz), im Enteignungswege in Anspruch genommen werden. Auf das hiebei einzuhaltende Verfahren, einschließlich der Ermittlung der Entschädigung, finden die Bestimmungen des Eisenbahnteilungsgesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, Anwendung.

§ 4.

Der beiliegende, auf Grund des bis 30. Juni 1925 reichenden Arbeitsplanes und der gegenwärtigen Preise mit 5.096.000.000 K erstellte Aufwandsplan für alle Herstellungen, Erwerbungen und Anschaffungen zur Einführung des elektrischen Betriebes auf den in den §§ 1 und 3 genannten Strecken und zur Errichtung der im § 2 angeführten bahneigenen Wasserkraftwerke, einschließlich der seit 1. Juli 1919 voranschussweise aus Rassenbeständen bestrittenen Ausgaben für die Elektrifizierung der Staatsbahnen, wird genehmigt. Der Staatsregierung werden die danach für die Zeit vom 1. Juli 1920 bis 30. Juni 1925 entfallenden Kredite mit der Maßgabe bewilligt, daß die mit 30. Juni 1925 etwa verbleibenden Kreditreste, sofern sie durch Verzögerungen in der Bauausführung verursacht wurden, für die Vollendungsarbeiten verwendet werden können, sofern sie sich aber infolge von Preisabbau oder aus sonstigen Gründen ergeben haben, auf Rechnung des weiteren, gleichfalls gesetzlich festzustellenden Arbeitsplanes für

die Elektrifizierung der Staatsbahnen in Anspruch genommen werden dürfen.

§ 5.

Der Staatssekretär für Finanzen wird ermächtigt:

- a) nach Maßgabe des jeweiligen Geldbedarfes die Mittel zur Bedeckung des Erfordernisses im Höchstbetrage von 5.096,000.000 K durch langfristige innerhalb wenigstens 25 Jahren vom Zeitpunkte der Schuldaufnahme rückzahlbare Anleihen, insbesondere auch unter Heranziehung ausländischen Kapitals aufzubringen und die bis dahin auftretenden Ausgaben im Rahmen der jeweils gesicherten, wenn auch noch nicht verfügbaren Anleiherlöse vorschussweise aus Kassenbeständen gegen sofortige Rückerstattung aus den erzielten Anleiherlösen zu bestreiten;
- b) zur Sicherstellung der Verzinsung und Tilgung der hiefür aufgenommenen Anleihen die in den §§ 1 und 2 genannten Staatsbahnlinien und bahneigenen Wasserkraftwerke unbeschadet bereits bestehender Pfandrechte mit Pfandrechten bis zur Höhe der jeweils gegebenen Anleihen zu belasten;
- c) unbewegliches Staatseigentum, jedoch ausschließlich zur Durchführung der in den §§ 1 bis 3 bezeichneten Bauten und Herstellungen, [] ohne Rücksicht auf den Gesamtwert und den Schätzwert des einzelnen Objektes zu veräußern oder mit Dienstbarkeiten zu belasten, sowie zur Sicherstellung des Strombezuges aus fremden Kraftanlagen Reallasten und sonstige dingliche Rechte bürgerlich einzuräumen.

§ 6.

(1) Die auf Grund der Ermächtigung nach § 5 beschafften Gelder dürfen nur zur Einführung des elektrischen Betriebes auf den Staatsbahnen der Republik Österreich verwendet werden.

(2) Die Staatsregierung hat alljährlich zugleich mit der Einbringung des Staatsvoranschlages, jedoch abgeondert hievon, einen Baubericht und einen Finanzplan vorzulegen, der einerseits die Kosten der im betreffenden Verwaltungsjahre auszuführenden Arbeiten, andererseits die Bedeckung unter Angabe der noch zur Verfügung stehenden Anleihereste und der neu zu beschaffenden Mittel zu enthalten hat.

§ 7.

Verträge, bürgerliche Eintragungen, Eingaben, Rechnungen, Empfangsbestätigungen und

sonstige Urkunden, die zur Vorbereitung, Sicherstellung oder Ausführung der in den §§ 1 bis 3 bezeichneten Arbeiten und Herstellungen erforderlich sind, werden von den Stempel- und unmittelbaren Gebühren befreit; das gleiche gilt von den mit der Südbahngesellschaft abzuschließenden Vereinbarungen über die Ausgestaltung der im § 3 genannten Bahnstrecke. Die Befreiung erstreckt sich nicht auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitfachen stattfindenden Verhandlungen.

§ 8.

Die zur Einführung der elektrischen Zugförderung auf der Linie Wien—Linz—Salzburg erforderlichen Studien und Vorarbeiten sind unverzüglich in Angriff zu nehmen, raschestens zu beenden und auf Grund dieser Arbeiten ist die entsprechende Gesetzesvorlage in der Nationalversammlung einzubringen.

§ 9.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, das mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, werden der Staatssekretär für Verkehrswesen und der Staatssekretär für Finanzen betraut.

Aufwandsplan.

Laufende Zahl	Bestimmung im Gesetz	Gegenstand	Erfordernis für das Verwaltungsjahr					Gesamtkosten	
			1919/20 (aus Rassen- be- ständen vor- schuß- weise be- tritten)	1920/21	1921/22	1922/23	1923/24		1924/25
			Millionen Kronen						
1		Kosten des Elektrifizierungsamtes und der Bauabteilungen für Elektrifizierung bei den Staatsbahndirektionen . . .	1	4	4	5	5	5	24
		Wasserkraftwerke.							
2	§ 2	Spullerseewerk	20	90	35	10	.	.	155
3	"	Stubachwerk	4	40	70	30	16	.	160
4	"	Mallnitzwerk	2	30	40	23	.	.	95
5	"	Ruzwerk (Erweiterung)	2	30	10	.	.	.	42
		Summe	28	190	155	63	16	.	452
		Leitungsanlagen, Unterwerke.							
6	§ 1 a	Innsbruck—Lindau samt Nebenlinien in Vorarlberg	22	228	180	80	.	.	510
7	§ 1 b	Stainach—Frdning—Mtnang—Buchheim	2	60	65	13	.	.	140
8	§ 1 c	Salzburg—Schwarzach—St. Veit—Wörgl . . . . .	.	20	100	250	250	.	620
9	§ 1 d	Schwarzach—St. Veit—Spittal—Millstättersee . . . . .	.	.	60	120	110	.	290
10	§ 3	Spittal—Millstättersee—Billach (Beagestrecke) . . . . .	.	.	.	.	.	.	.
		Summe	24	308	405	463	360	.	1.560
11		Umbauten und Ergänzungen an bestehenden Anlagen. (Schwachstromeinrichtungen, Brücken, Zugförderungsanlagen, Werkstätten)	2	208	190	170	130	.	700
		Elektrische Triebfahrzeuge.							
		a) Elektrische Lokomotiven und Heizkesselwagen.							
12	§ 1 a	Innsbruck—Lindau samt Nebenlinien in Vorarlberg	20	310	250	180	70	.	830
13	§ 1 b	Stainach—Frdning—Mtnang—Buchheim	19	101	60	50	.	.	230
14	§ 1 c	Salzburg—Schwarzach—St. Veit—Wörgl . . . . .	.	.	170	250	310	120	850
15	§ 1 d	Schwarzach—St. Veit—Spittal—Millstättersee . . . . .	.	.	.	60	210	60	330
16	§ 3	Spittal—Millstättersee—Billach (Beagestrecke) . . . . .	.	.	.	.	.	.	.
		Summe a)	39	411	480	540	590	180	2.240
17		b) Speicher-Triebfahrzeuge	2	12	6	.	.	.	20
		Summe a) und b)	41	423	486	540	590	180	2.260
18		Sonstige und unvorhergesehene Ausgaben . . . . .	.	20	20	20	20	20	100
Gesamtüberzicht.									
1		Kosten des Elektrifizierungsamtes und der Bauabteilungen für Elektrifizierung	1	4	4	5	5	5	24
2—5		Wasserkraftwerke	28	190	155	63	16	.	452
6—10		Leitungsanlagen, Unterwerke	24	308	405	463	360	.	1.560
11		Umbauten und Ergänzungen an bestehenden Anlagen	2	208	190	170	130	.	700
12—17		Elektrische Triebfahrzeuge	41	423	486	540	590	180	2.260
18		Sonstige und unvorhergesehene Ausgaben . . . . .	.	20	20	20	20	20	100
1—18		Gesamtsumme	96	1.153	1.260	1.261	1.121	205	5.096

/ 2

Entschliebung.

„Die Regierung wird aufgefordert, die Durchführung der Elektrifizierung der Linie Innsbruck—Wörgl unausgesetzt im Auge zu behalten und auch bezüglich der Elektrifizierung der in Österreich gelegenen Strecken der Südbahn Verhandlungen einzuleiten.“