

AKH Zl. $\frac{1445}{I/3}$ - 1913

Protokoll

über

die politische Begehung betr. das Projekt des II. Gleises

Saalfelden—St. Johann i. T.

Protokoll

aufgenommen

seitens der k. k. Landesregierung Salzburg vom 23. bis 27. Jänner 1912 in Saalfelden bezw. Leogang und Hochfilzen.

Gegenstand

bildet die kommissionelle Verhandlung über das Projekt der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck betreffend die Herstellung eines zweiten Gleises in der Teilstrecke Saalfelden—St. Johann i. T. (km 113·1—129·7 der Linie Salzburg—Wörgl).

Dieses Projekt hat das k. k. Eisenbahnministerium mit Erlaß vom 25. November 1911, Zl. 31.534/19 a, der k. k. Landesregierung in Salzburg zur Durchführung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung übermittelt, und hat die Landesregierung diese Amtshandlungen nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen der H. M. V. vom 25. Jänner 1879 RGBl. Nr. 19 und des Gesetzes vom 18. Februar 1878 RGBl. Nr. 30, sowie des Wasserrechtsgesetzes vom 28. August 1870 LGBl. Nr. 32 auf die Zeit vom 23. bis einschließlich 27. Jänner 1911 anberaumt.

Die Projektpläne und Enteignungsbehalte lagen vom 20. Dezember 1911 bis 10. Jänner 1912 bei der k. k. Landesregierung und bei der k. k. Bezirkshauptmannschaft Zell am See zur allgemeinen Einsichtnahme auf.

Der Vertreter der k. k. Bezirkshauptmannschaft Zell am See übergab dem Kommissionsleiter am Tage der Kommission die Nachweisung über die Verlautbarung der Kommission bei der B. H. Zell am See, beziehungsweise bei den in Betracht kommenden Gemeinden Markt und Land Saalfelden sowie Leogang.

Besonders verständigt wurden das k. u. k. Kriegsministerium, der Landesausschuß des Landes Salzburg, sowie die Handelskammer in Salzburg, die k. k. Post- und Telegraphendirektion in Linz, die k. k. Statthalterei in Innsbruck und die k. k. Wildbachverbauungssektion in Graz.

Der Landesausschuß im Herzogtume Salzburg hat in Ausführung des in der Sitzung des Landtages vom 12. Jänner 1912 gefaßten Beschlusses eine Eingabe an das k. k. Eisenbahnministerium vom 12. Jänner 1912, Zl. 153 L. t. gerichtet, in welcher das Ersuchen gestellt wird, die politische Begehung und Enteignungsverhandlung zu verschieben, doch hat das genannte Ministerium mit Erlaß vom 20. Jänner 1912, Zl. 1834/19 a erklärt, daß diese Verschiebung nicht tunlich erscheine, und gleichzeitig die Landesregierung beauftragt, den Landesausschuß zu der Verhandlung rechtzeitig einzuladen.

Hiezu wird bemerkt, daß die Landesregierung anläßlich der Ausschreibung der Verhandlung den Landesausschuß mit Zusage vom 13. Dezember 1911, Z. 25.214, zur Teilnahme an der Kommission eingeladen hat. Zu der Verhandlung waren erschienen:

In Vertretung des k. u. k. Kriegsministeriums: Hauptmann Josef Putz, zugeteilt dem Generalstabe.

In Vertretung des k. u. k. Eisenbahnministeriums: Marian Jungwirth, k. k. Baurat.

In Vertretung der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck: Amadeus von Antonini, Bau-Oberkommissär, Emil Focke, Bau-Oberkommissär, Dr. Emmerich Salar, Bahnsekretär.

In Vertretung der k. k. Landesregierung Salzburg: k. k. Landesregierungsrat Felix Freiherr v. Haßlinger und k. k. Baurat Oskar Mayer.

In Vertretung der k. k. Forst- und Domänenverwaltung Saalfelden: k. k. Forstmeister Josef Trebesiner.

In Vertretung des Landesausschusses im Herzogtume Salzburg: Oberlandesrat Hermann Schmidt und Landeskonzipist Dr. Karl Graßberger.

In Vertretung der k. k. Forst- und Domänenverwaltung Salzburg: Forstmeister Josef Trebesiner.

In Vertretung der Handels- und Gewerbekammer im Herzogtume Salzburg deren Präsident Rudolf Biebl.

In Vertretung der k. k. Bezirkshauptmannschaft Zell am See: k. k. Landesregierungskonzipist Ludwig Klucki.

In Vertretung der k. k. Abteilung für die Wildbachverbauungssektion Graz: k. k. Forstkommissär Edwin Lachnit.

In Vertretung der Gemeinden Markt und Land Saalfelden die Vorsteher, beziehungsweise deren Stellvertreter.

Zu Beginn der Verhandlung legten die Vertreter des Landesausschusses und der Handelskammer schriftliche Aeußerungen (Beilagen 6 und 7) vor, in welchen gegen das Projekt zu Gunsten des Ausbaues der Bahnlinie Saalfelden—Lofer—Waldring Stellung genommen wird. Nach Verlesung dieser Aeußerungen entfernten sich die beiden Vertreter mit dem Ersuchen, um Uebersendung je einer Abschrift des Protokolles und des Kommissionsgutachtens.

Die k. k. Post- und Telegraphendirektion Innsbruck war bei der Verhandlung nicht vertreten, sondern hat eine schriftliche Aeußerung (Beilage 5) im Wege der k. k. Bezirkshauptmannschaft Zell am See überreicht.

Nach Erörterung des Projektes an der Hand der Pläne und Behelfe wurde mit der Begehung der Strecke begonnen.

Katastralgemeinde Lichtenberg.

A. Politische Begehung.

Anläßlich der Herstellung des zweiten Gleises in der Teilstrecke Saalfelden—Hochfilzen sind nachstehende Erweiterungsbauten, welche den erschienenen Interessenten an Ort und Stelle erläutert wurden, geplant.

Das zweite Gleis wird aus der Station Saalfelden rechts des bestehenden und entsprechend schwenkenden Gleises ausgeführt. Links des bestehenden Gleises wird ein Ablenkstutzen hergestellt.

Der Bahnkörper wird rechts der Bahn und bis zirka Kilometer 113·350 auch links der Bahn und der Herstellung einer

km 113·100
km 113·810

Materialdeponie l. d. B. entsprechend erbreitert, l. d. B. wird der neue Bahngraben in den Saalbachgraben eingeführt.

Verlängerung der Saalbachbrücke km 113·378 v. d. B. 20·0 m weit Eisenkonstruktion.

Verlängerung der offenen Durchfahrt km 113·498 v. d. B. 5·94 m weit, Eindeckung mit Betoneisen.

Offene Durchfahrt km 113·653, Verlängerung, Eisenkonstruktion.

km 113·810

Saalbachbrücke km 113·810, Verlängerung r. d. B. 17·36 m weit, schief, Eisenkonstruktion. Aufrechterhaltung der lichten Brückenhöhe nach dem gegenwärtigen Bestande. Grenze der Katastralgemeinde Uttenhofen. Vom Standpunkte der materiellrechtlichen Bestimmungen des geltenden Wasserrechtsgesetzes besteht gegen das Projekt kein Anstand.

B. Enteignungsverhandlung.

Die Kommission konstatiert an Ort und Stelle, daß die in den Enteignungsbehelfen ausgewiesenen Grundflächen, bzw. Rechten in den dort angegebenen Ausmaßen zur Durchführung des Projektes unbedingt notwendig sind.

C. Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen.

Entfällt.

D. Parteienerklärung.

Siehe Beilage 1, Punkt 1.

Katastralgemeinde Uttenhofen.

A. Politische Begehung.

km 114·890

Das zweite Gleis wird rechts des bestehenden und der rechtsseitigen Erbreiterung des Bahndammes weitergeführt.

Materialdeponien l. d. B. km 113·860 bis km 114·360 und km 114·750 bis km 114·870 Saalbachbrücke km 113·810, Verlängerung r. d. B. 17·36 m weit, schief, Eisenkonstruktion.

Offener Durchlaß und Durchfahrt km 113·834, Verlängerung r. d. B. 9·8 m weit, Eisenkonstruktion. Aufrechterhaltung der bestehenden lichten Durchfahrtshöhe.

Wasserleitung km 113·890, Aufrechterhaltung derselben.

Niveauübersetzung des Feldweges km 114·080. Verlängerung r. d. B. 3·0 m breit. Handschranken bedient von Wächter Nr. 106.

Offener Durchlaß km 114·462. Verlängerung r. d. B. 0·6 m weit, Eindeckung mit Betoneisen, Aufrechterhaltung der durch diesen Durchlaß führenden Wasserleitung.

Niveauübersetzung km 114·490, Verlängerung r. d. B. 3·0 m breit, Zugschranken mit automatischen Lätewerk (Vorläutedauer 30"), Bedienung von Wächter Nr. 106.

Gedeckter Durchlaß, km 114·605, Verlängerung r. d. B. 0·8 m weit, Eindeckung mit Betoneisen.

Offener Durchlaß und Durchfahrt km 114·709, Verlängerung r. d. B. 5·9 m weit, schief, Eisenkonstruktion.

Leogangbachbrücke km 114·890, Verlängerung r. d. B. 15·0 Meter weit, Eisenkonstruktion. Aufrechterhaltung der bestehenden, lichten Höhe.

km 114·890

Grenze der Katastralgemeinde Ecking. Vom Standpunkte der materiellrechtlichen Bestimmung, des geltenden Wasserrechtsgesetzes besteht gegen das Projekt kein Anstand.

B. Enteignungsverhandlungen.

Die Kommission konstatiert an Ort und Stelle, daß die in den Enteignungsbehelfen ausgewiesenen Grundflächen, bezw. Rechte in den dort angegebenen Ausmaßen zur Durchführung des Projektes unbedingt notwendig sind.

C. Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen.

Gegen die geplante feuersichere Herstellung in km 114:4/5 r. d. B. besteht kein Anstand.

D. Parteienerklärung.

Siehe Beilage 1, Punkt 2 und Beilage 2.

Katastralgemeinde Ecking.

A. Politische Begehung.

km 114·890
km 115·400

Fortführung des zweiten Gleises r. des bestehenden und der Erbreiterung des Bahndammes r. d. B., Anlage von Materialdeponien l. d. B. von km 114·9 bis km 115·4 und r. d. B. von km 114·9 bis km 115·090, Verlegung des Feldweges r. d. B. 2·0 m breit, zirka 400 m lang.

km 115·400
km 116·000

Fortführung des zweiten Gleises rechts des bestehenden und teilweise zu verschwenkenden Gleises unter rechtsseitiger Verbreiterung des Bahndammes bezw. Einschnittes.

Offene Durchfahrt km 115·508.

Verlängerung r. d. B. 3·7 m weit, schief, Eindeckung mit Betoneisen, anschließend an diese Durchfahrt Parallelwegverlegung 2·0 m breit nach rückwärts und 2·5 m breit nach vorwärts r. d. B. bis gegen km 115·7. Letztere Parallelwegverlegung erhält bei km 115·6 eine Abfahrt 3·5 m breit.

Einführung des gepflasterten Grabens r. d. B. in die vorbezeichneten Durchfahrt km 115·508.

Wasserleitung km 115·745, Aufrechterhaltung derselben.

Offener Durchlaß und Durchfahrt km 115·810 Verlängerung r. d. B. 2·0 m weit, Eindeckung mit Betoneisen unter Wahrung der bestehenden Durchfahrtshöhe anschließend an diesen Durchlaß, Parallelwegverlegung nach vorwärts 2·5 m breit bis zur Parzelle Nr. 70 unter gleichzeitiger Korrektur zur Auffahrt zur Parzelle Nr. 68/1.

Gedeckter Durchlaß km 115·913, Verlängerung r. d. B. 0·5 m weit, Einführung der Bahngräben r. d. B.

Wasserleitung km 115·940, Aufrechterhaltung derselben.

km 116·000
km 116·600

Fortführung des zweiten Gleises r. des bestehenden und teilweise zu verschwenkenden Gleises und der Erbreiterung des Bahneinschnittes, bezw. Bahndammes r. d. B. und minimal auch l. d. B., Grabenmauer r. d. B. bis km 116·080.

Niveauübersetzung km 116·100 Verlängerung und Verlegung r. d. B. 3·0 m breit, mit Aufrechterhaltung der Zufahrt zur Parzelle 87/1 r. d. B., Handschranken bedient von der Signalhütte km 116·080 aus.

Offener Durchlaß 116·120 Verlängerung r. d. B. 0·75 m weit, Eindeckung mit Betoneisen.

Deponie r. d. B. und Steinpflaster l. d. B. km 116·23.

Gewölbter Durchlaß km 116·256, Verlängerung rechts der Bahn 1·9 m weit mit gepflasterten Einlauf und Grabeneinführung r. d. B.

Offener Durchlaß km 116·350 Verlängerung r. d. B. Eindeckung mit Eisenbeton 0,75 m weit.

Offener Durchlaß und Durchfahrt km 116·442 Verlängerung r. d. B. 2·9 m weit Eindeckung mit Betoneisen, anschließend an diesen Durchlaß Paralellwegverlegung r. d. B. 3·0 m breit nach rückwärts bis zur Parzelle 167 und Korrektur der Auffahrt zur Parzelle 144/1 und 162.

Offener Durchlaß km 116·525 Verlängerung r. d. B. 0·75 m weit, Eindeckung mit Eisenbeton, Aufrechterhaltung der durch diesen Durchlaß führenden Wasserleitung und der Quellenfassung r. d. B.

Gedeckter Durchlaß km 116·587 Verlängerung r. d. B. Eindeckung mit Betoneisen und mit Einführung der Bahngräben.

km 116·600
km 117·000

Fortführung des zweiten Gleises r. des bestehenden und der Erbreiterung des rechtseitigen Bahnanschnittes und Anlage von Graben und Futtermauern.

Offener Durchlaß und Durchgang km 116·638 Verlängerung r. d. B. 3·0 m weit, Eindeckung mit Betoneisen, Einführung des verlegten Viehtriebweges 2·0 m breit mit Anlage einer Futtermauer r. d. B. und Einführung des gepflasterten Graben r. d. B.

Offener Durchlaß km 116·682, Verlängerung r. d. B. 0·8 m weit, Eindeckung mit Betoneisen.

Wasserleitung km 116·735 Aufrechterhaltung derselben.

Offener Durchlaß und Durchfahrt km 116·778, Verlängerung r. d. B. 3·0 m weit, Eindeckung mit Betoneisen, Einführung des verlegten Weges und des gepflasterten Grabens.

Gedeckter Durchlaß km 116·834, Verlängerung r. d. B. 0·7 m weit, Aufrechterhaltung der durch diesen Durchlaß führenden Wasserleitung.

Offener Durchlaß km 116·876, Verlängerung r. d. B. 0·45 m weit, Eindeckung mit Betoneisen.

Offene Durchfahrt km 116·953, Verlängerung r. d. B. 2·9 m weit, Eindeckung mit Betoneisen, Einführung der Feldwege r. d. B. und der gepflasterten Graben, gepflasterten Mulde 1·0 m breit und Aufrechterhaltung der durch diesen Durchlaß führenden Wasserleitung.

km 117·000
km 117·800

Fortführung des zweiten Gleises r. des bestehenden und teilweise zu verschwenkenden Gleises, Erbreiterung des Bahnanschnittes, bzw. Bahnplanums durch Anlage von Graben und Futtermauern.

Offener Durchlaß km 117·045, Verlängerung r. d. B. 0·55 m weit, Eindeckung mit Eisenbeton.

Offener Durchlaß mit Viehtrieb km 117·165, Verlängerung r. d. B. 1·9 m weit mit Eisenbeton eingedeckt.

Niveauübersetzung km 117·185 (Privatweg), Verlängerung r. d. B. 3·0 m breit, schief, bestehender Rampenkanal r. d. B. und anschließenden Grabenplaster. Absperrung dieser Niveauübersetzung durch einen Zugschranken mit automatischen Lätewerk (Vorläutedauer 35'') Bedienung durch den Wächter Nr. 109.

Offener Durchlaß und Durchfahrt km 117·340, Verlängerung r. d. B. 3·0 m weit, Eindeckung mit Betoneisen unter Belassung der bestehenden lichten Höhe und unter entsprechender Korrektur der Einfahrt mit anschließender Wegverlegung.

Wasserleitung km 117·372, Aufrechterhaltung derselben.

Offener Durchlaß km 117·637, Verlängerung r. d. B. 0·85 m weit, Eindeckung mit Eisenbeton, Aufrechterhaltung der Wasserleitung.

km 117·800
km 118·185

Gedeckter Durchlaß km 117·707, Verlängerung r. d. B. 0·70 m weit, Aufrechterhaltung der Wasserleitung.

Steinflaster in der linksseitigen Dammböschung km 117·78. Fortführung des zweiten Gleises rechts des bestehenden und nach links zu verschwenkenden Gleises unter Verbreiterung des Bahndammes l. u. r. d. Bahn.

Gedeckter Durchlaß km 117·825 r. u. l. d. B. 0·65 m weit mit Abpflasterung des Einlaufes und Aufrechterhaltung der Wasserleitung.

Niveauübersetzung km 117·861, Verlängerung r. u. l. d. B. 3·0 m breit, Handschranken bedient von Wächter Nr. 109.

Offener Durchlaß und Viehtrieb km 117·884, Verlängerung r. u. l. d. B. 1·9 m weit, Eindeckung mit Eisenbeton unter Wahrung der bestehenden lichten Höhe mit anschließender Parallellwegverlegung l. d. B. 3·0 m breit bis zur Parzelle Nummer 492/2.

km 118·185

Parallellwegverlegung bei km 117·9 bis 118·0 2·5 m breit r. d. B. Anlage einer Materialdeponie bei km 118·1 r. d. B.

Grenze der Katastralgemeinde.

Vom Standpunkte der materiellrechtlichen Bestimmungen des geltenden Wasserrechtsgesetzes besteht gegen das Projekt kein Anstand.

B. Enteignungsverhandlung.

Die Kommission konstatiert an Ort und Stelle, daß die in den Enteignungsbehelfen ausgewiesenen Grundflächen, bezw. Rechten, in den dort angegebenen Ausmaßen zur Durchführung des Projektes unbedingt notwendig sind.

C. Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen.

Entfällt.

D. Parteienerklärungen.

Siehe Beilage 3.

Katastralgemeinde Sonnberg.

A. Politische Begehung.

km 118·185
km 119·000

Das zweite Gleis führt anfangs r. d. Bestehenden weiter und kommt im weiteren Verlaufe an die Stelle des bestehenden zu liegen, welches letzteres nach links verschwenkt wird.

Schließlich führt das zweite Gleis wieder rechts des bestehenden und entsprechend zu verschwenkenden weiter. Der Bahnkörper wird teilweise rechts teilweise links durch Verbreiterung der Dämme, bezw. Anschnitte weiters durch Anlage von Futtermauern, bezw. Stützmauern auf das richtige Maß gebracht. Materialdeponie l. d. B. km 119·9.

Birnbachbrücke km 118·226, Verlängerung r. d. B. 20 m weit Eisenkonstruktion, Aufrechterhaltung der Wegunterführung.

Niveauübersetzung km 118·332, Verlängerung r. u. l. d. B. 3·0 m breit, schief, mit anschließender Wegkorrektur r. d. B. 2·5 m breit, Zugschranken mit automatischen Läutewerk (Vorläutewerk 35'') Bedienung von Wächter Nr. 109.

Offener Durchlaß km 118·369, Verlängerung r. u. l. d. B. 1·4 m weit, Eindeckung mit Eisenbeton.

Offener Durchlaß 118·433, Verlängerung r. u. l. d. B. 0·7 m weit, Eindeckung mit Eisenbeton und ausgepflasterten Aus-

lauf, Aufrechterhaltung der durch diesen Durchlaß führenden Wasserleitung.

Offener Durchlaß km 118·487, Verlängerung r. u. l. d. B. 0·6 m weit, Eindeckung mit Betoneisen.

Offener Durchlaß km 118·615, Verlängerung l. d. B. 2·0 m weit, Eindeckung mit Betoneisen, gepflasterter Auslauf.

Verschiebung der Blockhütte km 118·7/8.

Gedeckter Durchlaß 118·767, Verlängerung r. und l. d. B. 0·7 m weit mit gepflastertem Auslauf.

Niveauübersetzung km 118·975 3·0 m breit, schief, Verlängerung r. d. B., Handschranken bedient vom Wächter Nr. 110.

Gedeckter Durchlaß km 118·975, Verlängerung r. d. B. 1·1 m weit, schief, Eindeckung mit Betoneisen mit gepflastertem Graben links der Bahn.

km 119·000
km 119·500

Fortführung des 2. Gleises rechts des bestehenden und teilweise zu verschwenkenden Gleises und der Erbreiterung des Bahnplanums r. d. B. durch Anlage von Futter- und Grabenmauern und Erbreiterung der Bahneinschnitte.

Herstellung einer Materialdeponie bei km 119·1 r. d. B. und Auspflasterung des Grabens daselbst.

Gewölbter Durchlaß km 119·141, Verlängerung r. d. B. 1·5 m weit, Verlängerung zweier Sickerschlitz r. d. B. km 119·2/3.

Offene Durchfahrt und Durchlaß km 119·306, Verlängerung r. d. B. 3·0 m weit, Eindeckung mit Betoneisen; mit Rücksicht auf den durch das Objekt führenden und im Niveau entsprechend auszugleichenden 2·0 m breiten Gemeindeweg ist tunlichst die bestehende lichte Höhe von 3·6 m bei der Durchlaßverlängerung, unbedingt aber die Höhe von 3·2 m einzuhalten.

Gedeckter Durchlaß km 119·409, Verlängerung r. d. B. 0·9 m weit, schief, Eindeckung mit Betoneisen, Pflasterung des Einlaufes.

Gewölbter Durchlaß km 119·484, Verlängerung r. u. l. d. B. 2·0 m weit, schief, mit Korrektur und Auspflasterung der einzuführenden Bahngrabens.

km 119·500
km 120·100

Unter Verschwenkung des bestehenden Gleises zuerst nach rechts und dann nach links wird das neue Gleis rechts des bestehenden weiter geführt und der Bahndamm l. d. B. bzw. der Bahnanschnitt r. d. B. entsprechend verbreitert, weiters werden zu diesem Zweck an zwei Stellen Futter- und Grabenmauern ausgeführt.

Gewölbter Durchlaß km 119·592, Verlängerung r. d. B. 1·5 m weit, schief.

Gedeckter Durchlaß km 119·701, Verlängerung r. d. B. 0·5 m weit, schief.

Offener Durchlaß km 119·762, Verlängerung r. und l. d. B. 1·5 m weit, Eindeckung mit Betoneisen.

Gedeckter Durchlaß km 119·856, Verlängerung l. d. B. 1·0 m weit, Eindeckung mit Betoneisen.

Niveauübersetzung km 119·964, Privatweg, Verlängerung r. und l. d. B. 4·0 m weit, Rampenkanal 0·4 m weit, r. d. B. Zuschranken mit automatischem Läutewerk (Vorläutedauer 30''), Bedienung vom Stellwerkswächter Nr. I der Station Leogang. Anschließend an diese Niveauübersetzung Verlegung des 2·0 m breiten Parallelweges l. d. B. nach vorwärts.

km 120·100
km 120·900

Das neue Gleis wird rechts des bestehenden in die Station Leogang eingeführt. Die teilweise zu verschwenkenden Stationsgleise werden daselbst um ein Vorfahrgleis r. d. B. vermehrt und wird sodann das 2. Gleis links des bestehenden aus der Station Leogang herausgeführt. Entsprechend dieser Gleisanlage wird das Bahnplanum l. und r. d. B. durch Anschüttungen bzw. Abgrabungen

der Böschungen und streckenweise Anlage von Futter- und Grabenmauern verbreitert. Außerdem sind an zwei Stellen dieser Strecke längere Materialdeponien l. d. B. geplant.

Gedeckter Durchlaß km 120-129, Verlängerung r. d. B. 0-65 m weit.

Niveauübersetzung km 120-279, Privatweg, Verlängerung r. und l. d. B. 3-0 m breit, Korrektur des rechten und linken Rampenmastes entsprechend den bestehenden Richtungsverhältnissen.

Rampenrohrkanal 0-5 m weit r. d. B., Zugschranken mit automatischem Lätewerk (Vorlätedauer 45"), Bedienung vom Stellwerkswächter Nr. I der Station Leogang.

Der an diese Niveauübersetzung anschließende 2-0 m breite Parallelweg wird teilweise korrigiert.

Gewölbter Durchlaß km 120-395 1-5 m weit, Aufrechterhaltung desselben unter Erhöhung der beiderseitigen Niveaumauern und Anlage eines Böschungspflasters r. d. B.

Rohrdurchlaß km 120-398 $1^{00}/60$ m weite, Aufrechterhaltung desselben.

Gedeckter Durchlaß km 120-508, Verlängerung r. d. B. 0-7 m weit.

Gedeckter Durchlaß 120-621, Verlängerung r. d. B.

Verlegung des Wasserstationsgebäudes und Bahnerhaltungsmagazines samt Wasserleitung km 120-7/8 r. d. B.

Verlegung der Stellwerkshütte Nr. II km 120-8/9 r. d. B.

Niveauübersetzung km 120-839 4-0 m breit, Verlegung desselben um 6 m weiter nach rückwärts unter Verlängerung der beiderseitigen Rampenäste, Handschranken vom Stellwerkswächter Nr. II der Station Leogang bedient.

Ladhausbachbrücken km 120-873, Verlängerung r. und l. d. B. 6-0 m weit, Eindeckung mit Eisenbeton unterhalb der beiden Gleise.

Verlängerung der Stützmauer für den unter der Brücke durchführenden 3-0 m breiten zu korrigierenden Weg l. d. B. und Verlegung der Wegbrücke l. d. B., bei welcher die bestehende Stützweite und Lichthöhe zu wahren ist.

Fortführung des neuen, anfangs links des bestehenden und nach Verschwenkung desselben rechts des bestehenden unter Erbreiterung des Bahnanschnittes bzw. des Bahndammes.

Niveauübersetzung km 120-980, 4-0 m breit (Privatweg), Verlängerung r. und l. d. B., Zugschranken mit automatischem Lätewerk (Vorlätedauer 30"), Bedienung von Stellwerkswächter Nr. II in Leogang.

Gedeckter Durchlaß km 121-003, Verlängerung l. d. B. 0-85 m weit, Pflasterung des Auslaufes.

Gedeckter Durchlaß km 121-141, Verlängerung r. und l. d. B. 0-5 m weit, gepflasterter Graben und gepflasterter Objekts-Ein- und Auslauf.

Offener Durchlaß und Durchgang km 121-277, Verlängerung r. und l. d. B. 1-9 m weit.

Eisenkonstruktion, Einführung der gepflasterten Gräben r. d. B. Durchführung des Wassers in einem offenen gemauerten Gerinne (40 cm × 40 cm) an der Seite des Durchlasses. Dieses Gerinne wird der Interessent mit einem Pfostenbeleg auf eigene Kosten und Gefahr versehen. Aufrechterhaltung der lichten Durchlaßhöhe.

Korrektur des in diesem Durchlaß einmündenden Interessentenweges 2-0 m breit r. d. B., Aufrechterhaltung der durch diesen Durchlaß führenden Wasserleitung.

Futter- und Grabenmauer r. d. B. km 121-3/4.

km 120-900
km 121-400

km 121·400
km 122·100

Fortführung des neuen Gleises rechts des bestehenden, unter Erbreiterung des teilweise im Anschnitte, teilweise am Damme liegenden rechtsseitigen Bahnkörpers und Herstellung einer Stützmauer bei km 121·7 r. d. B. Anlage von Materialdeponien l. d. B. bei km 121· $\frac{7}{8}$ und 122·0.

Gedeckter Durchlaß km 121·405, Verlängerung r. d. B. 0·7 m weit.

Gewölbter Durchlaß und Durchfahrt km 121·571, Verlängerung r. d. B. 2·0 m weit, Durchführung des Wasserlaufes in einen gemauerten Gerinne seitlich im Durchlasse. Dieses Gerinne wird vom Interessenten auf eigene Kosten und Gefahr mit einem Pfostenbelag versehen.

Gedeckter Durchlaß km 121·670, Verlängerung r. d. B. 0·7 m weit. Einführung des zu pflasternden Grabens r. d. B.

Niveauüberkreuzung km 121·694, Privatweg, 3·0 m breit, Verlängerung r. d. B. unter Aufrechterhaltung des rechtsseitigen Rampenkanals. Zugschranken mit automatischem Läutewerk (Vorläutedauer 30''), Bedienung vom Wächter Nr. 113.

Grabenpflaster r. d. B. km 121· $\frac{7}{8}$.

Reiterbachbrücke km 121·849, Verlängerung r. d. B. 9·75 m weit, schief, Eisenkonstruktion.

Wegverlegung unter Wahrung günstiger Richtungsverhältnisse 2·5 m breit r. d. B.

Aufrechterhaltung der Wasserleitung km 121·9/122·0.

Gewölbter Durchlaß und Durchfahrt km 122·075, Verlängerung r. d. B. 3·0 m weit mit anschließender Wegverlegung r. d. B. 2·5 m breit, Aufrechterhaltung der lichten Durchfahrts Höhe.

km 122·000
km 123 000

Fortführung des neuen Gleises anfangs recht des bestehenden, später links des bestehenden, dann schließlich wieder rechts des bestehenden und der Erbreiterung des Bahnkörpers, je nach Erfordernis l. oder r. d. B. und streckenweise durch Anlage von Futter- und Grabenmauern bzw. Stützmauern. Anlage einer Materialdeponie bei km 122· $\frac{3}{4}$ l. d. B. und eines solchen bei km 122· $\frac{5}{6}$ rechts der Bahn.

Parallelwegverlegung 2·0 m breit r. d. B.

Gedeckter Durchlaß km 122·304, Verlängerung r. d. B. 1·0 m weit.

Gewölbter Durchlaß und Viehtrieb km 122·408, Verlängerung r. d. B. 2·0 m weit mit Aufrechterhaltung der lichten Durchfahrts Höhe und mit Korrektur des Wasserlaufes und des Weges beim Objektseinlauf.

Wegverlegung r. d. B. 2·0 m breit.

Gewölbter Durchlaß und Viehtrieb km 122·558, Verlängerung r. d. B. 2·0 m weit und Wegkorrektur r. d. B.

Verlegung der Feldschmiede km 122· $\frac{6}{7}$ l. d. B. nach km 122·7.

Gedeckter Durchlaß km 122·998, Verlängerung r. d. B. 2·0 m weit.

km 123·000
km 123·861

Fortführung des neuen Gleises, anfangs rechts des bestehenden, später links des bestehenden Gleises und der Verbreiterung des Planum r. und teilweise auch l. d. B. Bei streckenweiser Anlage von Futter- und Grabenmauern bzw. Stützmauern Herstellen von zwei Materialdeponien in der Strecke km 123· $\frac{3}{5}$.

Niveauübersetzung km 123·020 4·0 m breit, Verlängerung r. d. B. bei Einhaltung der bestehenden Richtungsverhältnisse, Rampenrohrdurchlaß r. d. B. 0·5 m breit, Zugschranken ohne Läutewerk, bedient vom Wächter Nr. 114, Umstellung der 4 m langen Schrankenschlagbäume mit Ständer gegen Salzburg.

Anschließend an diese Niveauübersetzung Wegverlegung nach vorwärts 2·0 m breit, mit einer Auffahrt zur Parzelle Nr. 186/1.

Verlegung des Bahnerhaltungsmagazines r. d. B. bei km 123-1.
Offener Durchlaß km 123-117 (Rainerbach), Verlängerung r. d. B. 8-0 m weit.

Eisenkonstruktion mit Einführung des gepflasterten Grabens r. d. B., Aufrechterhaltung der Wasserleitung.

Niveauübersetzung km 123-135, Verlängerung r. d. B. Rampen-
durchlaß r. d. B. 0-5 m weit, Zugschranken ohne Lätewerk,
bedient vom Wächter Nr. 114.

Offener Durchlaß km 123-222 Verlängerung r. d. B. 0-85 m
weit, Eindeckung mit Betoneisen.

Gedeckter Durchlaß 123-309, Verlängerung r. d. B. 1-0 m
weit, Eindeckung mit Betoneisen.

Gedeckter Durchlaß km 123-437, Verlängerung r. d. B. 1-0 m
weit, Eindeckung mit Betoneisen.

Gewölbter Durchlaß und Durchgang km 123-612, Verlänge-
rung l. d. B. 2-0 m breit.

Verlegung der Blockhütte Nr. 14 zirka 30 m nach vorwärts
l. d. B. bei km 123-7.

Grabenpflaster r. d. B. bei km 123-8.

km 123-861

Grenze der Katastralgemeinde Grießen.

Vom Standpunkte der materiellrechtlichen Bestimmungen des
geltenden Wasserrechtsgesetzes besteht gegen das Projekt kein
Anstand.

B. Enteignungsverhandlungen.

Die Kommission konstatiert an Ort und Stelle, daß die in
den Enteignungsbehelfen ausgewiesenen Grundflächen bezw.
Rechte in den dort angegebenen Ausmaßen zur Durchführung des
Projektes unbedingt notwendig sind.

C. Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen.

Gegen die geplanten feuersicheren Herstellungen in km 120-8/9
l. d. B. besteht kein Anstand.

D. Partelenerklärung.

Siehe Beilage 4.

Katastralgemeinde Grießen.

A. Politische Begehung.

km 123-861
km 124-400

Das neue Gleis wird anfangs links und später rechts des
bestehenden und teilweise zu verschwenkenden hergestellt, zu
welchem Zweck streckenweise der Bahndamm links und der Bahn-
anschnitt rechts verbreitert wird; Herstellung einer Bankettmauer
bei km 123-9 und einer Stützmauer bei km 124-0 l. d. B.

Materialdeponie km 124-1/3.

Offener Durchlaß km 124-027, Verlängerung r. und l. d. B.
0-85 m weit, Eindeckung mit Betoneisen.

Niveauübersetzung km 124-132, Verlängerung r. d. B. 3-0 m
breit, schief, Rampenrohrkanal 0-4 m weit, Sperrschranken.

Gedeckter Durchlaß km 124-293, Verlängerung r. d. B. Beton-
eisen.

Weißbachbrücke km 124-335, Verlängerung r. d. B., schief,
23-32 m weit, Eisenkonstruktion, Aufrechterhaltung der Unter-
fahrt und der lichten Objektshöhe, sowie Einführung der ge-
pflasterten Graben r. d. B.

km 124·400
km 125·500

Fortführung des neuen Gleises rechts des bestehenden und der rechtsseitigen Erbreiterung des Bahnanschnittes beziehungsweise Dammes. Anlage von Materialdeponien bei km 124⁸/₉, 125·3 bis 125·5 l. d. B. und von km 125·1 bis 125·2 r. d. B.

Niveauübersetzung (Gemeindeweg) km 124·620, Verlängerung r. d. B. 5·0 m breit, schief, Rampenrohrdurchlaß r. d. B. 0·5 m weit. Handschranken bedient vom Wächter Nr. 115.

Aufrechterhaltung der Wasserleitung.

Anschließend an diese Niveauübersetzung Wegverlegung 2·0 m breit nach rückwärts bis zur Parzelle Nr. 184/1 und nach vorwärts zirka 25 m lang.

Wegverlegung 2·0 m breit r. d. B. bei km 124⁷/₈.

Gedeckter Durchlaß km 124·887, Verlängerung r. d. B. 0·85 m weit, Eindeckung mit Betoneisen.

Grabenpflaster r. d. B. km 124·9, 125·0.

Grißnerbachbrücke km 125·037, Verlängerung r. d. B. 10·5 m weit, schief, Eisenkonstruktion mit Korrektur des Bachlaufes r. d. B. und Anlage einer Stützmauer.

Niveauübersetzung km 125·225, Verlängerung r. d. B., 3·0 m breit, schief, Rampenkanal r. d. B. 0·4 m weit, Zugschranken mit automatischem Läutewerk (Vorläutedauer 35"), bedient vom Wächter Nr. 115.

km 125·500
km 126·100

Fortführung des neuen Gleises rechts des bestehenden und teilweise zu verschwenkenden Gleises und der Erbreiterung des Bahndammes bzw. Bahnanschnittes r. d. B. und unter streckenweiser Anlage von Futter- und Grabenmauern.

Offener Durchlaß und Durchgang km 125·588, Verlängerung r. d. B. 2·0 m weit, Eindeckung mit Betoneisen, mit Korrektur des Einlaufes.

Grabenpflaster r. d. B. km 125⁶/₇.

Offener Durchlaß km 125·783, Verlängerung r. d. B. 0·7 m weit, Eindeckung mit Betoneisen.

Niveauübersetzung km 126·073, Verlängerung r. d. B. 3·0 m breit, schief. Zugschranken mit automatischem Läutewerk (Vorläutedauer 35"), bedient vom Wächter Nr. 117.

Offener Durchlaß km 126·088, Verlängerung r. d. B. 7·0 m weit, schief, Eisenkonstruktion, Einführung der beiderseitigen Bahngräben in das Gerinne.

km 126·100
km 127·000

Fortführung des neuen Gleises rechts des bestehenden unter Erbreiterung des Bahneinschnittes l. und r. d. B. und späterhin des Bahndammes r. d. B.

Niveauübersetzung km 126·260, Verlängerung r. d. B. 3·0 m breit, schief. Handschranken vom Wächter Nr. 117 bedient. Aufrechterhaltung der Wasserleitung bei diesem Durchlaß.

Offener Durchlaß km 126·266, Verlängerung r. d. B. 1·5 m weit, Eindeckung mit Betoneisen; anschließend an diesen Durchlaß Grabenkorrektur r. d. B. mit Verlegung der 1·0 m breiten, hölzernen Brücke zum Wächterhaus.

Stützmauer km 126³/₄ r. d. B.

Niveauübersetzung km 126·646, Verlängerung r. d. B. 3·0 m breit, Zugschranken mit automatischem Läutewerk (Vorläutedauer 30"), bedient vom Wächter Nr. 117.

Gedeckter Durchlaß km 126·652, Verlängerung r. d. B. 0·65 m weit, Eindeckung mit Betoneisen.

Niveauübersetzung km 126·846, Verlängerung r. d. B. 3·0 m breit, Handschranken bedient vom Blockposten Nr. 15. Verlegung der Blockhütte dieses Postens.

Zementrohrverlängerung r. d. B. km 126·884 0·6 m weit, schief.

Parallelwegverlegung bei km 126·9 2·5 m breit r. d. B.

Gedeckter Durchlaß km 126-980, Verlängerung r. d. B. 0-85 m weit, Eindeckung mit Betoneisen.

km 127-000
km 128-400

Fortführung des neuen Gleises rechts des bestehenden und teilweise zu verschwenkenden Gleises und der Erbreiterung des Bahndammes r. d. B.

Offener Durchlaß und Durchfahrt km 127-135, Verlängerung r. d. B. 2-9 m weit, unter Aufrechterhaltung der lichten Durchfahrts-höhe, Eisenkonstruktion, sowie Verlängerung des unter der Sohle dieses Durchlasses führenden, eingedeckten Wasserlaufes r. d. B. 0-45 m weit. Anschließend an diesen Durchlaß Parallelwegver- legung r. d. B. 2-5 m breit, bis zur Parzelle 431/2, mit Herstellung einer Holzbrücke 1-5 m weit.

Materialgraben r. d. B. von km 127-160 bis km 127-360 mit Entwässerung in dem vorbezeichneten Durchlaß.

Niveauübersetzung (Privatweg) km 127-458, 3-0 m breit, Ver- längerung r. d. B. Sperrschranken.

Offener Durchlaß km 127-482, Verlängerung r. d. B. 0-7 m weit, Eindeckung mit Betoneisen.

Materialgraben bei km 127-8 r. d. B.

Offene Durchfahrt und Durchlaß km 127-910, Verlängerung r. d. B. 6-0 m weit, Eisenkonstruktion, Aufrechterhaltung der be- stehenden lichten Durchfahrts-höhe. Anschließend an diesen Durch- laß Parallelwegverlegung 3-0 m breit nach vorwärts und rückwärts mit Wegbrücke 2-0 m weit.

Offener Durchlaß km 128-042, 0-7 m weit, Verlängerung r. d. B. und der Rekonstruktion des bestehenden Durchlasses und An- lage eines Betongerinnes 0-6 m weit.

Materialgraben r. d. B. km 128-1.

Offener Durchlaß und Durchfahrt km 128-197, Verlängerung r. d. B. 6-0 m weit, Eindeckung mit Betoneisen, Einführung der Entwässerung, des vorbezeichneten Materialgrabens und des Bahn- grabens r. d. B. Anschließend an diese Durchfahrt Parallelwegver- legung r. d. B. 2-5 m breit nach vor- und rückwärts mit Ver- legung der bestehenden 2-0 m weiten Holzbrücke und Ausführung einer Wegdohle 2-0 m breit.

km 128-400
km 129-651

Fortführung des neuen Gleises rechts des bestehenden, unter rechtsseitiger Verbreiterung des Bahndammes.

Materialgraben km 128-4 bis km 128-6 r. d. B. mit Entwässe- rung in den rechtsseitigen Bahngraben.

Gedeckter Durchlaß km 128-668, Verlängerung r. d. B. 0-65 m weit, Eindeckung mit Betoneisen.

Gedeckter Durchlaß km 128-757, Verlängerung r. d. B. 0-75 m weit, Eindeckung mit Betoneisen.

Niveauübersetzung km 128-798, Verlängerung r. d. B. 4-0 m breit, mit rechtsseitiger Korrektur der Auffahrten nach vor- und rückwärts, Sperrschranken.

Offener Durchlaß und Durchfahrt km 129-117, Verlängerung r. d. B. 3-0 m weit, Eindeckung mit Betoneisen, Aufrechterhaltung der lichten Durchfahrts-höhe durch Sohlensenkung. Einführung der Entwässerung aus den r. d. B. anzulegenden Materialgräben bei km 129-0 und 129-3/4 unter Anlage einer Wegbrücke, 2-5 m breit, für die Zufahrt zur Parzelle Nr. 524/2.

Gedeckter Durchlaß km 129-420, Verlängerung r. d. B. 0-75 m weit, Eindeckung mit Betoneisen.

Offener Durchlaß km 129-570, Verlängerung r. d. B. 2-0 m weit, Eindeckung mit Betoneisen.

Materialgraben l. d. B. bei km 129-6.

km 129-651

Grenze der Gemeinde Hochfilzen bezw. der gefürsteten Graf- schaft Tirol.

Vom Standpunkte der materiellrechtlichen Bestimmungen des geltenden Wasserrechtsgesetzes besteht gegen das Projekt kein Anstand.

B. Enteignungsverhandlungen.

Die Kommission konstatiert an Ort und Stelle, daß die in den Enteignungsbehelfen ausgewiesenen Grundflächen bzw. Rechte in den dort angegebenen Ausmaßen zur Durchführung des Projektes unbedingt notwendig sind.

C. Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen.

Gegen die geplanten feuersicheren Herstellungen bei km 124·2 l. d. B. besteht kein Anstand.

D. Parteienerklärungen.

Siehe Beilage 4, Punkt 15.

Erklärungen, welche sich auf das gesamte Projekt beziehen.

16. K. k. Staats-Forstverwaltung, siehe Beilage 4, Punkt 16.
17. K. k. Post- und Telegraphendirektion Innsbruck, siehe Beilage 5.

18. Handels- und Gewerbekammer für das Herzogtum Salzburg, Beilage 6.

19. Landesausschuß im Herzogtume Salzburg, Beilage 7.

20. K. k. Bezirkshauptmannschaft Zell am See, Beilage 8.

21. K. u. k. Kriegsministerium, Beilage 9.

Da keine weiteren Erklärungen abgegeben werden, wird das Protokoll vorgelesen, geschlossen und gefertigt.

Äußerung der Vertreter der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck.

ad D, Beilage 1—9.

Beilage 1.

ad 1.

Dem Wunsche des Rupert Kaindl nach Aufstellung von Zäunen auch an solchen Stellen, wo Zäune bisher nicht bestanden, kann mangels einer gesetzlichen Verpflichtung hiezu und aus prinzipiellen Gründen nicht entsprochen werden. Nach § 97 der E. B. O. ist übrigens das weidende Vieh in der unmittelbaren Nähe der Bahn sorgfältig zu bewachen.

Betreffs Verwahrung des Genannten gegen das Projekt namens der Landgemeinde Saalfelden wird auf die nachfolgende Äußerung der Vertreter der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck zu den Protesten des Landesausschusses und der Handels- und Gewerbekammer für das Herzogtum Salzburg verwiesen.

ad 2.

Bei der Verlängerung des bestehenden offenen Durchlasses in km 113·834 wird projektgemäß die derzeitige lichte Höhe beibehalten. Bei Ausarbeitung des Detailprojektes wird auf die möglichste Vergrößerung der lichten Durchfahrts Höhe durch entsprechende Wahl der Fahrbahnkonstruktion des neuen Brückenteiles Rücksicht genommen werden. Bemerkt wird, daß eine Senkung des Weges zur Erzielung einer größeren lichten Höhe wegen des durchfließenden Wasserlaufes und der hiedurch eintretenden Ueberflutung der Durchfahrt nicht möglich ist.

Beilage 2.
ad 3.

Dem Wunsche des Alois Neumayer nach Verlegung der Wasserleitung durch den Bahnkörper in einem Schutzrohre wird entsprochen werden. Dem weiteren Wunsche nach feuersicherer Eindeckung der ganzen, der Bahn zugewendeten Fläche des Wohnhaus- und Stalldaches kann mangels einer gesetzlichen Verpflichtung hiezu nicht entsprochen werden.

ad 4.

Dem Begehren nach Beibehaltung der bisherigen lichten Höhe des Objektes in km 114⁷/₈ ist bereits im Projekte entsprochen.

Beilage 3.
ad 5.

An den bisherigen Abflußverhältnissen des Weißbaches wird durch Ausführung des gegenständlichen Projektes nichts geändert. Zur gewünschten Ausfüllung der Terrainmulde in km 115⁴/₆ besteht für die Bahn keinerlei Verpflichtung und auch kein Anlaß.

ad 6.

Dem Wunsche des Johann Abfalter wird durch Schaffung eines Wasserabzuges in den Leogangerbach Rechnung getragen werden.

Dem Begehren des Leonhard Brandstätter kann nur soweit entsprochen werden, daß der bestehende Zaun auf Kosten der Bahn auf die neue Eigentumsgränze überstellt wird; ein weitergehendes Zugeständnis kann aus prinzipiellen Gründen und mangels einer gesetzlichen Verpflichtung nicht erfolgen.

Die schon vor dem Bahnbaue bestandene Wasserleitung des Michael Bauer in km 115⁷/₈ wird aufrecht erhalten werden, desgleichen die bestehende Zufahrt in die Grundparzelle Nr. 87/1, welche infolge der dort geplanten Grundeinlösung lediglich seitlich verschoben wird. Bezüglich der Zäune längs des Grundbesitzes des Vorgenannten und des Johann Abfalter wird auf das hinsichtlich der Einfriedung beim Grundbesitze des Leonh. Brandstätter Gesagte verwiesen und hat dies auch hier Anwendung zu finden.

ad 7.

Auf das Anbot des Adam Herzog betr. Ueberstellung des bestehenden Zaunes wird seinerzeit anläßlich des Entschädigungsverfahrens näher eingegangen werden. Die Ueberstellung des Zaunes längs der Grundparzelle Nr. 93 wird wegen der geplanten geringfügigen Grundeinlösung nur auf eine Strecke von ungefähr 10 Meter notwendig werden; diese Einfriedung wird selbstverständlich in der gleichen Weise wie die verbleibende Zaunstrecke, also aus Schwartlingen, hergestellt werden.

ad 8.

Gegen die Ueberstellung des von Johann Weitlaner und seiner Ehegattin seinerzeit hergestellten Zaunes durch die Genannten auf die neue Eigentumsgränze wird grundsätzlich kein Einwand erhoben. Eine Erhöhung des derzeit bestehenden von der Bahn errichteten und zu überstellenden Zaunes kann, da der bisherige Bestand für den Schutz der Bahn ausreichte, nicht zugestanden werden. Die Aufrechterhaltung der bestehenden Wasserfassung und Wasserleitung in km 116⁵/₆ wird zugesagt.

ad 9.

Die Aufrechterhaltung der Wasserleitung des Egydius Müllauer in km 117⁷/₈ wird zugestanden, jedoch kann die Unterführung derselben durch den Bahnkörper an der heutigen Stelle wegen der damit verbundenen hohen Kosten und der Schwierigkeit der Ausführung nicht beantragt werden. Die Leitung wird vielmehr in der Weise aufrecht erhalten werden, daß dieselbe durch den gedeckten Durchlaß in km 117-708 geführt und sodann links der Bahn auf Bahngrund bis zur bestehenden Leitung geführt und in dieselbe eingebunden wird.

ad 10.

Den Forderungen des Josef Mayrhofer und Genossen wird entsprochen werden. Die gewünschte Errichtung einer Futtermauer unmittelbar oberhalb des Durchlasses liegt auch im Interesse des Schutzes des Bahnkörpers, da hiedurch etwaigen Verkläunungen des Durchlasses vorgebeugt wird.

ad 11.

Der weiteren Forderung des Rupert Aigner und Georg Müllauer nach Schaffung einer Wegverbindung kann mangels Vorliegens einer gesetzlichen Verpflichtung nicht entsprochen werden. Die angestrebte Verbindung würde sich als eine neue bisher nicht bestandene Kommunikation darstellen, deren Schaffung mit gegenständlichem Projekte der Legung eines zweiten Gleises in keinerlei Zusammenhang steht. Wegen der ungünstigen, zu Rutschungen neigenden Terrainbeschaffenheit und der im Zuge dieses neuen Weges notwendigen Objekte wären überdies die Kosten einer solchen Herstellung unverhältnismäßig hoch. Bemerkt wird schließlich, daß selbst im Falle der Ausführung der gewünschten Wegverbindung die Auflassung der Niveauübersetzung in km 117 $\frac{1}{2}$ wegen des Widerspruches der Mehrheit der Interessenten mit großen Schwierigkeiten und Kosten verbunden wäre.

Beilage 4.

ad 12.

Die Staatsbahnverwaltung würde die Auflassung der Niveauübersetzung in km 118 $\frac{3}{4}$ wegen der ungünstigen Situierung derselben — sie kann auch von dem nächstgelegenen, die Zugschranken bedienenden Wächterposten Nr. 109 nicht gesehen werden — begrüßen und wird daher ein bezügliches Projekt ausarbeiten und der kommissionellen Verhandlung zuführen. Bedingung für die Realisierung des Projektes ist jedoch, daß die Kosten nicht unverhältnismäßig hohe werden.

ad 13.

Das zugesicherte Entgegenkommen des kgl. bayer. Forstamtes in obiger Frage wird zur Kenntnis genommen, desgleichen die übrigen Erklärungen dieser Amtsstelle.

ad 14.

Entfällt.

ad 15.

Dem Verlangen des Gemeindevorstehers von Leogang hinsichtlich Wahrung der lichten Höhe der Durchfahrten und Durchlässe sowie hinsichtlich Beibehaltung der bestehenden Richtungs- und Gefällsverhältnisse bei den Wegverlegungen und Korrekturen wird entsprochen. Die Zustimmung zur Verringerung der lichten Höhe beim Durchlasse in km 129 $\frac{5}{6}$ wird zur Kenntnis genommen. Die geforderte Anbringung von Leithölzern bei den Niveauübersetzungen wird erfolgen. Die Wiederherstellung der Zäune wird in der bisherigen zum Schutze der Bahn ausreichenden Weise durchgeführt werden; weitergehende Forderungen müssen abgelehnt werden.

ad 16.

Die Erklärung des Vertreters der k. k. Staatsforstverwaltung wird zur Kenntnis genommen. Die Festsetzung der näheren Modalitäten der durchzuführenden Grundtransaktionen und Servitutbestellungen bleibt der bezüglichlichen protokollarischen Vereinbarung vorbehalten.

Beilage 5.

ad 17.

Die Erklärung des Vertreters der k. k. Post- und Telegraphendirektion Innsbruck wird zur Kenntnis genommen und wird dem Begehren desselben im Sinne der bestehenden Vorschriften entsprochen werden.

Beilage 6 u. 7.

ad 18 u. 19.

Hinsichtlich der Proteste des Landesausschusses und der Handels- und Gewerbekammer für das Herzogtum Salzburg sowie des Landgemeindevorstehers von Saalfelden wird bemerkt, daß eine Stellungnahme der Vertreter der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck zu diesen Protesten mit Rücksicht auf die Genehmigung des gegenständlichen Projektes durch das k. k. Eisenbahnministerium und den zu Eingang dieses Protokolles angeführten Erlaß desselben vom 20. Jänner 1912, Z. 1834/19 a, unterbleibt.

Beilage 8.

ad 20.

Wird zur Kenntnis genommen und auf die vorstehenden Äußerungen der Vertreter der k. k. Staatsbahndirektion verwiesen, durch welche auch die Erklärung des Vertreters der k. k. Bezirkshauptmannschaft Zell am See erledigt erscheint.

Beilage 9:
ad 21.

Der vom Vertreter des k. u. k. Kriegsministeriums gestellten
Bedingung und Forderung wird entsprochen.

Den bei der politischen Begehung getroffenen Kommissions-
bestimmungen wird Rechnung getragen werden.

Schließlich wird um Uebermittlung von 50 Protokollsab-
schriften an die k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck ersucht,

Ing. Emil Focke
Bau-Oberkommissär
Vorstand der k. k. B.-E.-S. Saalfelden.

Ing. Antonini
Bau-Oberkommissär.

Dr. Emmerich Salar
Bahnsekretär.

Saalfelden, am 27. Jänner 1912.

Ludwig Kluckl
k. k. Landesreglerungs-Konzipist
als Vertreter der Bezirkshauptmannschaft Zell am See.

Josef Putz
Hauptmann
als Vertreter des k. u. k. Kriegsministeriums.

Marian Jungwirth
k. k. Baurat.

Felix Frh. v. Haßlinger
k. k. Landesreglerungs-Rat als Kommissions-Letter.

D. Erklärungen.

Beilage 1.

1. Herr Rupert Kaindl, Saliterwirt, Gemeinderat der Landgemeinde Saalfelden gibt im eigenen und im Namen der an die Bahn anrainenden Grundbesitzer dem Wunsche Ausdruck, daß die an die Bahn anrainenden Grundstücke, wo dies bis jetzt nicht der Fall war, durch solide Zäune von den angrenzenden Grundflächen abgetrennt werden, da im Herbst und auch im Frühjahr das Vieh zur Weide ausgetrieben wird und ohne Zäune leicht auf den Bahnkörper gelangen kann, wodurch sowohl den Besitzern Schaden zugefügt, als auch der Bahnverkehr gefährdet wird.

Im Uebrigen legt derselbe auf Grund des in der Gemeindeausschußsitzung vom 13. Dezember 1911 gefaßten Beschlusses namens der Landgemeinde Saalfelden gegen das Projekt Verwahrung ein, da durch dasselbe die Ausführung des Bahnprojektes Saalfelden—Lofer—St. Johann in Tirol vereitelt wird.

Rupert Kaindl, Gemeinderat.

2. Josef Hasenauer, Themannbauer in Uttenhofen, Landgemeinde Saalfelden, bittet, es möge anlässlich der Verlängerung des Durchlasses km 113·834 die lichte Durchfahrtshöhe vergrößert werden, da der dermalige Zustand große Wirtschaftsschwerden mit sich bringt, indem namentlich bei Vereisung des durch den Durchlaß rinnenden Baches Fuhrwerke nicht passieren können und Pferde an den Trägern sich stoßen.

Josef Hasenauer.

Beilage 2.

3. Alois Neumayer, Hauserbauer in Uttenhofen, Landgemeinde Saalfelden, bittet, daß das Rohr seiner Wasserleitung, soweit eine Verlängerung des Durchlasses km 114⁴/₅ stattfindet, in einem Zementrohr, welches mit einem schlechten Wärmeleiter (zum Beispiel Sägespäne) zu füllen wäre, eingelegt und dadurch gegen das Einfrieren geschützt würde.

Gegen die geplante feuersichere Eindeckung des Wohnhausdaches und Stalldaches erhebt derselbe keine Einwendung, wünscht jedoch, daß die ganze der Bahn zugekehrte Fläche feuersicher eingedeckt werde, da das Haus infolge der nahen Bahnkrümmung und der vorherrschenden Windrichtung durch Funkenflug gefährdet sei.

Alois Neumayer.

4. Rupert Kaindl, Gemeinderat von Land Saalfelden und Herr Paul Leitner, Gemeindevorsteher von Leogang, bitten, daß die lichte Durchfahrtshöhe beim Straßendurchlaß km 114⁷/₈ nicht verringert werde.

Rupert Kaindl, Gemeinderat.

Paul Leitner, Gemeindevorsteher.

Beilage 3.

5. Josef Aberger, Maxenbauer in Ecking, bittet, daß die Ablaufverhältnisse des Wassers durch Verbreiterung der Bahn von km 115·2 bis 115·5 rechts der Bahn keine Verschlechterung erfahren, da seine dort an den Bahnkörper anschließenden Gründe im Falle eines Austretens des Weißbaches überschwemmt zu werden pflegen. Zu diesem Behufe würde sich die Ausfüllung der Terrainmulde rechts der Bahn in km 115¹/₅ empfehlen.

Josef Aberger.

6. Michael Bauer, Obertödlingbauer in Ecking, in Vertretung des Johann Abfalter, Tränkerbauer in Ecking, bittet um Wahrung der Wasserablaufverhältnisse links der Bahn in km 114·9 bis 115·4, da bisher das Wasser von seinen anstoßenden Wiesen durch den längs der Bahn verlaufenden, jedoch künftig zur Verschüttung bestimmten Graben zum Abflusse in die Leoganger Ache gelangt.

Derselbe in Vertretung des Leonhard Brandstätter, Besitzer des Grundnergutes in Ecking, bittet anlässlich der Versetzung des Zaunes längs der Parzelle Nr. 70, km 115·9 rechts der Bahn, daß dieser Zaun 1·5 m hoch und entsprechend verdichtet (Maximal-Abstand der Verlattung 25 cm) hergestellt werde.

Im eigenen Namen bittet er um Aufrechterhaltung seiner durch die Bahn führenden Wasserleitung km 115⁷/₈ und um Aufrechterhaltung der bestehenden Zufahrt Parzelle Nr. 87/1 bei km 116·1 rechts der Bahn.

Weiters stellt er hinsichtlich der Wiederherstellung der zur Abtragung vorgesehenen Einzäunungen längs seines Grundbesitzes dieselben Bedingungen wie im Vorstehenden bezüglich des Leonhard Brandstätter.

Namens des Johann Abfalter bedingt er ebenfalls die Wiederherstellung der Einzäunung in derselben vorbeschriebenen Weise längs des berührten Grundbesitzes der Genannten.

Michael Bauer.

7. Adam Herzog, Sohn und Rechtsnachfolger des im Verzeichnisse der Parzellen angeführten, im Mai 1911 verstorbenen Matthias Herzog, Tödlingerbauer in Ecking, wird die Wiederaufstellung des zu entfernenden Zaunes Parzelle Nr. 91/2, 89 und 90 (km 115·9—116·1 rechts der Bahn) selbst vornehmen und verlangt die Vergütung der Selbstkosten. Desgleichen wünscht er, daß der Zaun längs der Parzelle Nr. 93 (km 116·2 links der Bahn) soweit er überhaupt eine Abänderung erfährt, ebenso wie jetzt aus Schwarwlingen wieder hergestellt wird.

Adam Herzog.

8. Johann Weitlaner, im Namen seiner Gattin Barbara, bittet daß der Zaun längs Parzelle Nr. 169/2 bei km 116·3 und längs seiner eigenen Parzellen Nr. 167 und 176 bei km 116³/₄, soweit er durch die Bahn errichtet wurde, wieder durch diese gemacht werde, während er das von ihm errichtete Zaunstück auch wieder selbst herstellen wird.

Den Bahnzaun wünscht er höher als früher, damit das Vieh nicht durchbreche.

Schließlich verlangt er Aufrechterhaltung der durch die Bahn führenden Wasserleitung in km 116⁵/₆ sowie der Quellenfassung daselbst rechts der Bahn.

Johann Weitlaner.

9. Egydius Müllauer, Mauernbauer in Leogang, vertreten durch Gemeindevorsteher Paul Leitner, wünscht, daß seine Wasserleitung an der Stelle (km 117⁷/₈) belassen werde, wo sie jetzt den Bahndamm quert.

Paul Leitner.

10. Josef Mayrhofer, Ottingbauer in Otting, Matthias Eder, Schallnerbauer in Otting, Leonh. Müllauer, Tischlerbauer in Otting, Rup. Aigner, Lettlbauer in Ullach und Georg Müllauer, Mitterbrandbauer in Ullach bitten, daß der Wegschranken bei der Uebersetzung in km 117¹/₂ nicht länger als vorschriftsmäßig geschlossen bleibe und daß die Lehne un-

mittelbar oberhalb des zu verlängernden Durchlasses in km 117 $\frac{1}{2}$ durch eine Futtermauer gegen das Abrutschen gesichert werde, endlich dass der Zugang in dem Durchlass ebenso gewahrt bleibe, wie beim gegenwärtigen Bestand.

Rupert Aigner. Matthias Eder.
Leonhard Müllauer. Georg Müllauer.
XXX Handzeichen des Josef Mayrhofer.
Dr. Salar O. Meyer
als Namensfertiger und Zeugen.

11. Rupert Aigner und Georg Müllauer bitten nachträglich, daß die beiden bei km 117 $\frac{1}{2}$ rechts der Bahn bei der Niveauübersetzung zusammentreffenden Wege, zirka 30 m oberhalb der Bahn in der Nähe der Waldgrenze durch einen parallel zur Bahn führenden Weg verbunden werden, damit sie auf diesem neuen Wege nicht vorgenannte Uebersetzung passieren müssen, sondern direkt zu der durch einen Handschranken abgeschlossenen Wegübersetzung bei km 117 $\frac{8}{9}$ gelangen können und ihnen hiedurch längeres Warten vor dem geschlossenen Zugschranken in km 117 $\frac{1}{2}$ erspart werde.

Rupert Aigner. Georg Müllauer.

Beilage 4.

12. Josef Oberlader, Priestereggbauer und Sebastian Posch, Saleggbauer in Sonnberg, im eigenen Namen und im Namen des Andrä Brandstätter, Birnbergbauer, David Sparber, Naudeggbauer und Josef Mayrhofer, Ottingbauer sowie des Hypolit Huter, Loiblbauer in Sonnberg, bzw. in Ecking, stellen nachstehende Bitte:

Derzeit führt der Holz zugweg der Genannten in Grundparzelle Nr. 822/3 bei km 118 $\frac{3}{4}$ in schräger Richtung über die Bahn und wird daselbst die Fernsicht auf die Bahn nach beiden Seiten gehemmt, wodurch sowohl der Bahn- als auch der Wegverkehr gefährdet wird. Durch die Legung des zweiten Gleises werden sich die Verhältnisse insbesondere infolge Verbreiterung der Fahrbahn und durch die Herstellung der überhöhten Gleisstränge wesentlich verschlechtern, daher die Genannten es freudig begrüßen würden, wenn fragliche Niveaureizung aufgelassen und hiefür ein Weg geschaffen würde, der von dem die Birnbachbrücke unterfahrenden Weg Grundparzelle Nr. 611 (Katastralgemeinde Ecking) abzweigend, über die dem bayer. Forstärar gehörige Grundparzelle Nr. 753/16 und Grundparzelle Nr. 753/1 des Hypolit Huter führt.

Sebastian Posch. Josef Oberlader.

13. Max Jägerhuber, kgl. bayer. Forstmeister in Leogang, spricht im Namen des kgl. bayer. Forstamtes Leogangtal vorbehaltlich der Zustimmung seiner vorgesetzten Behörde seine prinzipielle Bereitwilligkeit aus, das vorstehende Gesuch des Oberlader und Genossen zu fördern.

Gegen das Projekt und die Enteignung besteht grundsätzlich keine Einwendung, die zur Errichtung gelangenden Grundabtretungsverträge unterliegen der Genehmigung des kgl. bayer. Finanzministeriums. Um eine Protokollsabschrift wird gebeten.

M. Jaegerhuber.

14. Parteienäußerung entfällt.

15. Aeußerung des Gemeindevorstehers von Leogang Paul Leitner namens der Gemeinde Leogang für die Katastralgemeinden Ecking, Sonnberg und Griesen.

Bei sämtlichen Durchfahrten und Durchlässen wolle die dermalige konsensgemäße lichte Höhe beibehalten werden. Gegen die Verringerung der lichten Höhe beim offenen Durchlaß km 129⁵/₆ infolge Eindeckung desselben mit Betoneisen besteht kein Anstand.

Ferner dürfen die bestehenden Richtungs- und Gefällsverhältnisse bei den Wegverlegungen und Korrekturen nicht verschlimmert werden.

Bei sämtlichen Niveauübersetzungen sind beide Gleise mit Leitschwellen auszustatten und die Uebersetzungen zu jeder Jahreszeit in fahrbarem Zustande zu erhalten.

Die Wiederherstellung der Zäune hat in entsprechend solider Weise zu erfolgen, wobei bemerkt wird, daß die bisherige Abzäunung mit drei Latten das Kleinvieh nicht am Durchschlüpfen verhindert und für das Großvieh die Gefahr des Hängenbleibens mit sich bringt.

Paul Leitner.

16. Der Vertreter der k. k. Staatsforstverwaltung gibt über Auftrag der k. k. Forst- und Domänen-Direktion Salzburg vom 20. Dezember 1911, Z. 7506 ex 1911, folgendes Erklären ab:

Der Abtretung der bezeichneten ärarischen Parzellen resp. Grundstücke mit Ausnahme der aus den ärarischen Wasserläufen angesprochenen Teilflächen wird unter den vom k. k. Ackerbauministerium festzusetzenden Bedingungen gegen dem zugestimmt, daß die Staatsbahnverwaltung die Staatsforstverwaltung für eventuelle Wirtschafterschwernisse, sowie alle seitens der auf den abzutretenden Aerialgründen berechtigten Servitutsparteien geltend zu machenden Ersatzansprüche vollkommen schadlos hält.

Die Abtretung von den im Zusammenhang der ärarischen Wasserläufe unterbrechenden Teilstrecken kann ohne besondere ministerielle Weisung umso weniger zugestimmt werden, als die Bestellung von entsprechenden Grunddienstbarkeiten für die notwendigen Bahnanlagen (Ueberbrückung etc.) den Zwecken der Staatsbahnverwaltung vollkommen genügt und kein Grund für die Desarrondierung des ärarischen Besitzes vorliegt.

Josef Trebesiner, k. k. Forstmeister.

Beilage 5.

17. Der Vertreter der k. k. Post- und Telegraphen-Direktion in Innsbruck gibt nachstehendes zu Protokoll:
Infolge Herstellung eines zweiten Gleises in der Strecke Saalfelden—Hochfilzen müssen die längs dieser verlaufenden Staats- und Bahntelegraphen-, bzw. Blockleitungen zum größten Teile verlegt werden.

Im Sinne der bestehenden Verordnung vom 14. September 1854, RGBl. Nr. 238 (Eisenbahn-Konzessionsgesetz), hat die k. k. Staatsbahnverwaltung so viel Grund vorzusehen, daß das für die Führung der Leitungen notwendige Gestänge (Bock- oder Doppel-) samt seinen Versicherungsmitteln, ohne das Lichtraumprofil zu beeinträchtigen, nur auf Grund und Boden der k. k. Staatsbahnverwaltung zur Aufstellung gelangen kann.

Um die, durch die Leitungsverlegungen bedingten, unvermeidlichen Linienstörung auf ein Mindestmaß zu reduzieren, ist es unerlässlich, daß die k. k. Eisenbahnaufleitung im Einvernehmen mit der k. k. Telegraphenlinien-Sektion I in Innsbruck die neue Leitungstrasse unmittelbar vor Baubeginn festlegt.

Die durch diese Verlegungen auflaufenden Gesamtkosten hat die k. k. Staatsbahnverwaltung zu tragen und wird diesbezüglich auf den Erlaß des k. k. Handelsministeriums vom 10. Oktober 1876, Z. 4464, verwiesen.

Um zwei Protokollsabschriften wird ersucht.

Zell am See, 23. Jänner 1912.

Ing. Franz Hofegger,
k. k. Baukommissär.

Beilage 6.

18. Heußerung der Handels- und Gewerbekammer Salzburg.

Legung des zweiten Gleises auf der Strecke Saalfelden—St. Johann i. T.

So sehr die Ausgestaltung der Eisenbahnroute Salzburg—Wörgl durch die Herstellung von zweiten Gleisen zu begrüßen ist, so wenig kann sich die gefertigte Handels- und Gewerbekammer mit der Legung eines zweiten Gleises von Saalfelden über Hochfilzen nach St. Johann in Tirol befreunden; es muß vielmehr gegen die Ausführung dieser Erweiterungen der Strecke Saalfelden—St. Johann i. T. mit allem Nachdrucke Einspruch erhoben werden und zwar aus folgenden Gründen:

Es ist eine längst bekannte Tatsache, daß die Verbindung in der Richtung von Ost nach West nach Innsbruck nur durch die Herstellung der Eisenbahn Salzburg—Reichenhall—Lofer—Waidring, welche die natürlichste Fortsetzung der Wiener-Linie bildet, in angemessener Weise verbessert werden kann, sowie daß die Strecke Saalfelden—Hochfilzen—St. Johann in Tirol wegen der Schwierigkeit des Terrains, dann wegen der wiederholten Ueberschreitung von Wasserscheiden (Pässen) und wegen der Schwierigkeit des Betriebes (Lawinen, Muren, Wasserschäden) für den großen internationalen Verkehr nicht ernstlich in Betracht gezogen werden kann. Störungen infolge von Elementarschäden oder wegen anderer Ursachen sind auf der Tagesordnung. Wir weisen diesfalls nur auf die jüngste Störung in der Strecke zwischen Hochfilzen und Fieberbrunn, wobei ein Schnellzug infolge der Schneemassen mehrere Stunden stecken geblieben ist. Durch die Errichtung eines zweiten Gleises auf dieser Strecke würde der endlichen Ausführung der Eisenbahnlinie Salzburg—Reichenhall—Lofer—Waidring in äußerst gefahrvoller Weise vorgegriffen werden, weil seitens der Regierung, wohl auch mit Recht, eingewendet werden kann, es bestehe ohnehin eine Vollbahn ersten Ranges mit zwei Gleisen, die ihre Aufgabe vollständig zu bewältigen vermag und es sei daher die Ausführung einer Konkurrenzbahn über Reichenhall und Lofer ganz überflüssig.

Dadurch würde auch die Einbeziehung der so wichtigen Orte Unken, Lofer, St. Martin und Waidring in die Eisenbahnverbindung auf unabsehbare Zeit verhindert und die so natürliche Fortsetzung der Eisenbahn von Salzburg nach dem Westen über Lofer wahrscheinlich für immerwährende Zeiten unnötig gemacht werden. Die genannten Orte sind wegen ihrer herrlichen Lage, ihres Erwerbsfleißes und des Reichtumes ihrer Bodenprodukte und im Hinblick auf die betriebsame Bevölkerung einer Eisenbahnverbindung dringend bedürftig, zumal der Anschluß der bezeichneten Gegenden einen großartigen Fremdenverkehr in dieselben leiten und sie eigentlich erst eröffnen würde. Diese Gegenden können mit dem berühmten und viel besuchten Berchtesgaden

in eine würdige Parallele gestellt werden und müßten den ihnen seinerzeit durch die Ausführung der Giselabahn über Saalfelden abgeschnittenen Verkehr nach Tirol wiederum zurückgewinnen.

Um nun die Möglichkeit der Einbeziehung der mehrgenannten Orte und Gegenden in den Eisenbahnverkehr zu erlangen, erscheint es viel richtiger, von dem zweiten Gleise über Hochfilzen vollständig abzusehen und eine neue Linie gleichsam als zweites Gleis von Saalfelden durch die Hohlwege nach Lofer und von Lofer über Waidring nach St. Johann i. T. zu führen. Diese Linie ist viel leichter ausführbar, unterliegt keinen solchen Elementar-Gefahren, wie die Linie Hochfilzen und wird die längere Trasse reichlich aufgewogen, daß erstens die mehrgenannten Gegenden in den Eisenbahnverkehr einbezogen werden und daß zweitens eine sehr wirksame neue Route und Aushilfslinie geschaffen wird, welche im Falle der Verkehrsstörung auf der Linie über Hochfilzen den großen Verkehr von und nach Tirol übernehmen kann. Auch ist zu bedenken, daß der höchste Punkt der Linie über Lofer—Waidring noch immer um 180 Meter tiefer liegt, als der Kulminationspunkt in Hochfilzen.

Wird die Linie Saalfelden—Lofer—Waidring in Ausführung gebracht, so ist es nur eine Frage kurzer Zeit, daß auch die bayerische Regierung ihren Widerstand gegen die Linie Salzburg—Reichenhall—Lofer aufgibt und daß sodann die natürliche Eisenbahnverbindung Wien—Salzburg—Innsbruck über Reichenhall zum Ausbaue gelangt, wodurch eine Abkürzung von 97 km zwischen Salzburg und Innsbruck und eine Fahrtverkürzung von zwei Schnellzugsstunden auf der internationalen Route Wien—Paris erzielt wird. Was eine derartige Verbesserung für den großen internationalen Verkehr bedeutet, ist leicht zu ermessen, wenn berücksichtigt wird, daß hiedurch auf österreichischem Gebiete die kürzeste und schnellste Verbindung mit Paris hergestellt wird. Ganz besonders aber fällt ins Gewicht, daß die bezeichnete Linie für den Verkehr ungleich sicherer erscheint, als jene über Hochfilzen, die immerfort mit Verkehrsschwierigkeiten und und elementaren Ereignissen zu rechnen und zu kämpfen haben wird.

Die Herstellung eines zweiten Gleises von Saalfelden über Hochfilzen nach St. Johann i. T. wird daher rationeller und vom wirtschaftlichen Standpunkte vollkommener ersetzt durch die Parallel-Linie Saalfelden—Lofer—Waidring—St. Johann i. T. und es wird überdies die sehr notwendige Herstellung der direkten Linie Salzburg—Reichenhall—St. Johann i. T. hiedurch um den wichtigsten Schritt gefördert. Besteht einmal diese Linie, dann ruft die Herstellung der Linie Salzburg—Reichenhall—Lofer so laut nach Erfüllung, daß jeder Widerstand dagegen versiegen muß, zumal der Widerstand denn doch kein wirklich inhaltlicher ist, sondern nur auf Besorgnisse gegründet wird, die schließlich sich als nicht berechtigt herausstellen werden.

Es muß daher mit allem Nachdrucke darauf gedrungen werden, daß die Ausführung des zweiten Gleises, wie es projektiert ist, unterbleibt und daß die Herstellung der Parallel-Bahn Saalfelden—Lofer—Waidring studiert und gehörig projektiert wird. Die Kosten dieser Linie werden sicherlich auch kaum größer sein, als die des zweiten Gleises, wie es gegenwärtig zur Verhandlung steht. Dabei ist zu bedenken, daß ja die Ausführung der Eisenbahn Salzburg—Reichenhall—Lofer—Saalfelden einerseits und Lofer—Waidring andererseits eine unaufschiebbare Lebensfrage des internationalen Verkehrs bildet und durch das zweite Gleise über Hochfilzen nicht in Frage gestellt werden darf.

Endlich erlaubt sich die gefertigte Handels- und Gewerbekammer anzufragen, ob denn die Kosten des zweiten Gleises Saalfelden—Hochfilzen—St. Johann i. T. die verfassungsmäßige Genehmigung des Reichsrates bereits erlangt haben.

Salzburg, den 22. Jänner 1912.

Handels- und Gewerbekammer Salzburg.

Der Präsident:

R. Riehl.

Riehl.

Der Sekretär:

Stöckl.

Beilage 7.

19. Aesferung der Vertreter des Landesausschusses des Herzogtumes Salzburg.

Die Ausschreibung der politischen Begehungs- und Enteignungsverhandlung über das Projekt der Herstellung eines zweiten Gleises in der Teilstrecke Saalfelden—St. Johann i. T. (km 113.1 bis 129.7) der Linie Salzburg—Wörgl hat in den beteiligten Kreisen der Bevölkerung von Salzburg und Tirol allgemein unliebsame Ueberraschung hervorgerufen.

Allgemein verbreitet und wohlbegründet ist die Ueberzeugung, daß die Herstellung eines zweiten Gleises in der Teilstrecke Saalfelden—St. Johann i. T. der Linie Salzburg—Wörgl keinen Anspruch habe, als gemeinnütziges Unternehmen im Sinne des § 365 a. b. G. B. und im Sinne des Enteignungsgesetzes anerkannt zu werden.

Im Gegenteil, das Projekt muß im wahrsten Sinne des Wortes als ein höchst bedenkliches betrachtet werden, dessen Ausführung der Gesamtheit und insbesondere den beiden beteiligten Ländern unberechenbaren, nicht wieder gutzumachenden Schaden bringen würde.

Die Ausführung des Projektes würde nicht nur ganz enormen technischen Schwierigkeiten begegnen und hiedurch dem Staate kolossale Kosten verursachen, sie würde auch die Ausführung der von den beteiligten Faktoren so lange angestrebten Bahnverbindung von Saalfelden mit St. Johann in Tirol über Lofer und Waidring auf unabsehbare Zeit verschieben, wenn nicht gänzlich vereiteln, weil die außerordentlich hohen Kosten der Herstellung des jetzt projektierten zweiten Gleises es dem Staate auf lange hinaus unmöglich machen würden, die Errichtung der obengenannten Parallelbahn ins Auge zu fassen, geschweige denn zu verwirklichen.

Es ist gewiß keine einseitige Interessenpolitik, wenn man fordert, daß der Staat die aufzuwendenden Kosten in einer Weise aufwende, die dem allgemeinen Besten gemäß ist. Das allgemeine Beste würde aber durch die Ausführung des vorliegenden Projektes, eben wegen seiner Rückwirkung auf die Frage der erwähnten Parallelbahn, in denkbar schwerstem Grade geschädigt werden.

Der Beweis für diese Behauptung läßt sich in dreifacher Richtung erbringen:

Erstens durch den Hinweis auf die hervorragende volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Bedeutung, die der genannten Parallelbahn zukommen würde;

zweitens durch den Hinweis auf die großen Vorzüge, die diese letztere gegenüber der jetzt bestehenden Bahnverbindung auch vom Standpunkte des Bahnbetriebes aufweisen würde;

drittens durch die Anführung der strategischen Gründe, die unbedingt zugunsten der zweiten Bahnverbindung über Lofer und Waidring sprechen.

Der Landesausschuß hält es für seine Pflicht, diese drei Punkte im Nachfolgenden einer genaueren Betrachtung zu unterziehen.

I.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Parallelbahn wurde seinerzeit schon von Exzellenz Bienerth anerkannt, der als Ministerpräsident erklärt hat, es sei im Interesse der Volkswohlfahrt zu erwägen, ob nicht die Parallelbahn Lofer—Saalfelden gebaut werden solle.

Das Land Salzburg besitzt in den beteiligten Gemeinden, namentlich St. Martin, Lofer und Unken, eine Reihe von Gemeinden, welche vom Herzen des Gaues, geschweige denn vom Herzen des Kronlandes, infolge der ungünstigen und zumal im Winter fast vollständig fehlenden Verkehrsmöglichkeiten nahezu gänzlich abgeschlossen sind. Man beklagt sich bitter und mit Recht, daß der Lungau vermöge der ungünstigen Verkehrsverhältnisse dem Kronlande immer mehr entfremdet wird, und ein ähnlicher Zustand wird seinerzeit auch bei dem Gerichtsbezirke Lofer eintreten, wenn nicht dessen eheste Angliederung an die Hauptlinien des Verkehrs mittels des modernsten und wirtschaftlich besten Verkehrsmittels, einer Normalbahn, gesichert wird. Automobilverbindungen können in dieser Hinsicht niemals einen Ersatz schaffen, weil sie nur im Sommer für den Personenverkehr und zu keiner Jahreszeit für den Frachtenverkehr ernstlich in Betracht kommen.

Unbegreiflich wäre es, wenn die Staatseisenbahnverwaltung die bedeutenden volkswirtschaftlichen Interessen, die hier auf dem Spiele stehen, außeracht lassen wollte. Es gibt kaum einen Teil des Kronlandes, der eine so außerordentliche Entfaltung des Fremdenverkehrs erhoffen läßt, wie sie im Saalachtal für den Fall, daß die Parallelbahn errichtet wird, mit voller, jeden Zweifel ausschließender Sicherheit zu erwarten ist. Hat doch schon im vergangenen Sommer die Frequenz der Automobillinie in drei Monaten für 35.000 bezahlte Karten die Summe von 70.000 Mark erbracht! — Aber auch der rege Handelsverkehr von Pinzgau nach Bayern mit dem vielgeschätzten Pinzgauervieh und mit Pferden würde durch die Bahn ganz außerordentlich gehoben werden.

Der Landesausschuß kann nicht glauben, daß die Staatseisenbahnverwaltung eine so seltene Gelegenheit, den Wohlstand des Landes zu fördern, vorübergehen lassen wollte, zumal ja diese Förderung des genannten Landesteiles mit einer Rentabilität der gedachten Bahnverbindung Hand in Hand ginge, welche die nicht sehr erheblichen Mehrkosten, die die Herstellung dieser Bahnverbindung gegenüber den Kosten des zweiten Gleises etwa verursachen würde, nicht einfach, sondern zehnfach, hundertfach, aufwiegen müßte! Die Mehrkosten der Herstellung der zweiten Bahnverbindung dürften übrigens keineswegs so große sein, wie es auf den ersten Blick vielleicht scheinen mag, denn der Ausbau des zweiten Gleises über Hochfilzen wird sicherlich den denkbar größten Schwierigkeiten begegnen. Es liegt dies an den Terrainverhältnissen, welche auch geeignet sind,

II.

die Vorzüge der Parallelbahn vom Standpunkte des Bahnbetriebes in das hellste Licht zu stellen.

Die außerordentlich ungünstigen Terrainverhältnisse der Strecke Hochfilzen müssen ja der Staatseisenbahnverwaltung aus reichen bitteren Erfahrungen längst bekannt sein. Die ungünstige Lage der Trasse mit den riesigen Steigungen und den gefürchteten Schneeverwehungen hat schon wiederholt zu schweren Betriebsstörungen geführt; der Landesausschuß begnügt sich, hier als Beispiele nur zwei Fälle anzuführen, welche sich, wie ein Wink der Vorsehung, gerade in allerjüngster Zeit ereignet haben. Erst vor einigen Tagen ist ein Schnellzug infolge Schneeverwehung bei Pfaffenschwendt stecken geblieben und seine Freimachung nahm mehrere Stunden in Anspruch. Am 20. d. M. ist der Personenzug Lindau—Salzburg zwischen Hochfilzen und Leogang durch Schneestürme völlig eingeschneit worden, konnte erst nach mehrstündiger Arbeit befreit werden und gelangte mit nahezu siebenstündiger Verspätung in Salzburg an.

Derartige Verkehrsstörungen, die auf die Steigungs- und Niveauperhältnisse zurückzuführen sind und durch die in jener Gegend und Höhenlage häufigen Schneestürme herbeigeführt werden, können naturgemäß durch die Herstellung eines zweiten Gleises nicht behoben werden; im Gegenteil, wenn das zweite Gleis gemacht ist, wird der verstärkte Verkehr die gewaltigen Nachteile dieser Trasse doppelt stark empfinden.

Wie anders liegen dagegen die Terrainverhältnisse auf der Strecke St. Johann in Tirol—Waidring—Lofer—Saalfelden: zuerst das weite Tal der Großsache, dann sanft ansteigendes Terrain zur 180 Meter tiefer als Hochfilzen liegenden Wasserscheide bei Waidring; von dort über den Paß Strub, Lofer, Saalfelden, wenn auch größere Schwierigkeiten, so doch Gelegenheit zu günstiger Entwicklung der Trasse, welche 15 pro Mille Steigung nicht überschreitet und daher eine wesentlich größere Fahrgeschwindigkeit gestattet, die den Umweg ohneweiters ausgleichen kann!

Angesichts dieses Vergleiches der Terrainverhältnisse findet es der Landesausschuß einfach unerklärlich, wie das Eisenbahnministerium die Einfachheit des Betriebes und der Streckenaufsicht, sowie den kürzeren Weg als maßgebende Momente zugunsten des zweiten Gleises über Hochfilzen ins Treffen führen kann. Diese Gründe haben gegenüber den geschilderten überwiegenden Vorteilen der Variante Lofer—Waidring keinerlei Gewicht.

III.

Die strategischen Bedenken, die gegen das zweite Gleis zugunsten des Parallelbahnprojektes sprechen, sind durch das Vorgesagte schon gegeben. Man muß auch in diesem Zusammenhange die Dinge betrachten, wie sie sind. Es geht doch gewiß nicht an, bei diesen strategischen Erwägungen lediglich das freundschaftliche, durch Gleichheit des Volksstammes, gemeinsame wirtschaftliche Interessen, Freundschaft der Herrscherhäuser mit unserem Vaterlande engverbundene deutsche Reich ins Auge zu fassen und darüber die von Süden drohende Gefahr zu vergessen.

Wenn in absehbarer Zeit kriegerische Verwicklungen entstehen sollten, so werden sie von dort kommen, und nicht vom benachbarten Bayern her. Die Bahn über Lofer und Waidring kann daher vom strategischen Standpunkte kein Bedenken haben, sondern im Gegenteil, sie erscheint gerade von diesem Standpunkte aus als unerläßlich notwendig, denn nichts wäre einem südlichen Gegner leichter, als eine Unterbrechung der Strecke Hochfilzen

herbeizuführen, und nirgends würde die Natur den Wünschen des Gegners mehr entgegenkommen als hier, wo ein geringfügiges Unwetter, wie es ja in der vergangenen Woche zweimal geschehen ist, den Verkehr viele Stunden lang lahmlegen könnte, was eine geradezu katastrophale Unterbrechung der Etappenlinien der eigenen Armee zur Folge hätte. Eine mehrstündige Verkehrsstörung durch Schneeverwehung, wie sie sich in der letzten Woche zweimal ereignet hat, würde bei den kurzen Interwallen, in welchen die Militärzüge verkehren müßten, die unabsehbarsten Konsequenzen nach sich ziehen. Unter solchen Umständen muß die Anlegung der viel günstigeren Terrainverhältnissen begegnenden Parallelbahn zweifellos als eine dringende Notwendigkeit insbesondere auch vom strategischen Standpunkte aus bezeichnet werden.

Aus den angeführten Gründen ergibt sich, daß die Errichtung des zweiten Gleises, durch welche die Errichtung der Parallelbahn Lofer-Waidring in weite Ferne gerückt wird, kein gemeinnütziges Unternehmen ist, und daß man die Kosten der Errichtung des zweiten Gleises vielmehr als unnütz aufgewendetes, ja noch mehr: als ein zum Schaden der Gesamtheit aufgewendetes Geld betrachten müßte.

Der Landtag des Herzogtumes Salzburg hat daher in der Sitzung vom 12. Jänner 1912 einstimmig beschlossen, mit allem Nachdruck gegen die Anlegung des zweiten Gleises seine warnende Stimme zu erheben und mit aller Entschiedenheit an dessen Stelle die Errichtung einer normalspurigen Bahn von Saalfelden über Lofer—Waidring nach St. Johann in Tirol zu fordern.

In Befolgung dieses Beschlusses, von welchem das Eisenbahnministerium bereits verständigt wurde, erhebt der Landesausschuß des Herzogtumes Salzburg die vorstehende Einwendung und richtet an die zuständigen Behörden den Antrag, es wolle die Notwendigkeit einer zwangsweisen Grundabtretung für dieses zweite Gleis über Hochfilzen mangels der gesetzlichen Voraussetzungen nicht anerkannt werden, und das bezügliche Projekt, weil dasselbe den öffentlichen Interessen widerspricht, abgelehnt werden.

H. Schmidt, O.-L.-Rat.

Dr. Graßberger, Landeskonzipist.

Beilage 8.

20. Der Vertreter der Bezirkshauptmannschaft Zell am See begrüßt zunächst das Projekt für die Legung eines zweiten Gleises in der Strecke Saalfelden—Hochfilzen bezw. St. Johann i. T. mit Rücksicht auf die dringende Notwendigkeit der geplanten Ausgestaltung dieser Strecke zum Zwecke der Erreichung einer möglichst ungestörten Abwicklung des daselbst stetig zunehmenden insbesondere internationalen Reiseverkehrs auf das Allerfreudigste, kann jedoch nicht unhin, auf die seitens des Landes Salzburg, der Handels- und Gewerbekammer Salzburg sowie der Landgemeinde Saalfelden gegen die Realisierung dieses Projektes eingebrachten Proteste insoweit zurückzukommen, als auch er sich veranlaßt sieht, auf die außerordentliche Wichtigkeit der Erschließung des unteren österreichischen Saalachtals durch eine Bahnverbindung aus den vor allem in der Erklärung des Landes Salzburg dargelegten Gründen vom volkswirtschaftlichen Standpunkte hinzuweisen.

Sollte wirklich, wie befürchtet, durch den Ausbau des zweiten Gleises in der Strecke Saalfelden—Hochfilzen bezw. St. Johann

in Tirol jede Hoffnung auf baldigen Anschluß der Gemeinden St. Martin, Lofer und Unken an den Bahnverkehr ausgeschlossen werden, so würde dieser mit Naturschönheiten selten gesegnete Landstrich samt seiner intelligenten und äußerst betriebsamen Bevölkerung eine mit den gesamtstaatlichen Interessen wohl kaum vereinbare Vernachlässigung erfahren.

Was das in Verhandlung stehende Projekt selbst betrifft, so werden hinsichtlich sämtlicher Katastralgemeinden die Forderungen der Gemeindevertreter wärmstens unterstützt und wird insbesondere noch gebeten, im Hinblick auf die zu gewärtigende Steigerung des Zugverkehrs einer den Bahnvorschriften vollkommen entsprechenden Bedienung der Bahnschranken bei den Niveauübersetzungen besonderes Augenmerk zuzuwenden.

Gegen das Projekt wird weiters nach Maßgabe der Kommissionsbestimmungen vom öffentlich rechtlichen Standpunkte keine Einwendung erhoben.

Ludwig Klucki, k. k. Landesregierungskonzipist,

Beilage 9.

**21. Erklärung des
Vertreters des
k. u. k. Kriegs-
ministeriums.**

z. Z. 19747

K.k. Eisenbahnministerium

Z.22707/19 a

Wien, am 6. August 1912.

Ergebnis der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen, anlässlich der Legung des 2. Geleises in der Teilstrecke km 113'1-129'7 der Linie Salzburg-Wörgl.

An die k.k. Staatsbahndirektion in Innsbruck.

Die k.k. Landesregierung in Salzburg hat unter dem 17. Mai 1912, Z.10342 über die in der Zeit vom 23. - 27. Januar 1912 durchgeführte politische Begehung, Enteignungsverhandlung und Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen betreffend das Projekt für den Bau eines zweiten Geleises in der Strecke von km 113'1-129'7 der Linie Salzburg-Wörgl unter Vorlage des Kommissionsprotokolles anher berichtet.

Indem das Ergebnis der gedachten Amtshandlung zur Kenntnis genommen wird, findet das Eisenbahnministerium auf Grund des von der Kommission erstatteten und von der k.k. Landesregierung befürworteten Gutachtens sowie in Anbetracht des Umstandes, daß das k.u.k. Kriegsministerium mittlerweile mit seiner Note vom 22. Februar 1912, Aht. 5/E.B., Nr. 497 die Protokollserklärung seines Vertreters bei der Verhandlung genehmigt hat, der k.k. Staatsbahndirektion für das obige mit blauer Farbe ergänzte, bzw. abgeänderte Projekt gemäß § 19 der Ministerialverordnung vom 25. Januar 1879, R.G.B. Nr. 19, den Baukonsens unter der Voraussetzung der Erwerbung der erforderlichen fremden Grundflächen und Rechte gegen Einhaltung der Projektspläne und sonstigen Projektsbehelfe, der Kommissionsbestimmungen und der zugestandenen behördlichen und Parteien-Forderungen zu erteilen.

Gleichzeitig wird über die bei der Verhandlung unausgetragen gebliebenen Einwendungen, bzw. Forderungen nachstehende Entscheidung getroffen:

Katastralgemeinde Lichtenberg. ad Beilage 1, Punkt 1 der im Kommissionsprotokolle enthaltenen Erklärungen.

Die Forderung des Rupert Kaindl nach Aufstellung von Zäunen auch an den bisher nicht eingefriedeten Bahnstellen wird aus den von den Bahnvertretern angeführten zutreffenden Gründen abgewiesen. Hinsichtlich seiner Verwahrung, welche der Genannte als Vertreter der Landgemeinde Saalfelden gegen das Projekt im Sinne des Protestes des Landesausschusses des Herzogtumes Salzburg einlegt (siehe Post 19) wird auf das weiter unten Gesagte (ad Post 18 und 19) verwiesen.

Katastralgemeinde Uttenhofen.

ad Punkt 2 der Beilage 1. Bezüglich der Forderung des Josef Hasenauer wird auf das Projekt, die Äußerung der Bahnvertreter und das Kommissionsgutachten verwiesen.

ad Punkt 3 der Beilage 2. Die Forderung des Alois Neumayer wegen Aufrechterhaltung der Wasserleitung ist durch die Zusage der Bahnvertreter ausgetragen, sein Wunsch wegen weitergehender feuersicheren Herstellungen wird unter Hinweis auf die bezüglich zutreffenden Äußerungen der Bahnvertreter und des Kommissionsgutachtens, als im Gesetze nicht begründet, abgewiesen.

ad Punkt 4 der Beilage 2. Der Forderung des Rupert Kaindl und Genossen in Betreff der Beibehaltung der lichten Durchfahrts Höhe beim Straßendurchlaß km 114'7/8 ist im Projekte ohnehin entsprochen.

Katastralgemeinde Ecking.

ad Punkt 5 (Beilage 3) .Die Forderung des Josef Aberger, daß keine Verschlechterung der Abflußverhältnisse des Wassers durch die Erbreiterung des Bahnkörpers km 115'2/5 eintrete, ist insoferne gegenstandslos, als nach dem Projekte eine solche Verschlechterung nicht eintreten wird; was seine Anregung in Betreff der Ausfüllung der Terrainmulde betrifft, so besteht für die Bahn keine Verpflichtung hiezu und erscheint diese Maßnahme auch nicht geeignet, dem beklagten Uebelstande abzuhelpfen.

ad Punkt 6. Die Forderung des Johann Abfalter vertreten durch Michael Bauer, in Betreff der Wahrung der Wasserabflußverhält-

nisse links der Bahn in km 114'9-115'4 ist durch die Zusage der Bahnvertreter ausgetragen.

Die Forderungen des Leonhard Brandstätter, des Johann Abfalter und des Michael Bauer in Betreff der Verdichtung und Erhöhung der wiederherzustellenden Einzäunungen werden im Sinne der Aeußerungen der Projektsvertreter abgewiesen. Die k.k. Staatsbahndirektion wird jedoch in allen dieses Projekt betreffenden, analogen Fällen ermächtigt, anlässlich der Grundabtretungsverhandlungen mit den Interessenten gegebenenfalls dahingehende Uebereinkommen zu treffen, daß eine den Wünschen der Anrainer Rechnung tragende Konstruktion der Zäune gelegentlich der Verlegung dieser Zäune angewendet und die so hergestellten Zäune den Anrainern in die Erhaltung übergeben werden.

Die übrigen Forderungen des Michael Bauer wegen Aufrechterhaltung der Wasserleitung und der Zufahrt sind durch die zustimmende Aeußerung der Bahnvertreter ausgetragen.

ad Punkt 7. Die Forderungen des Adam Herzog sind durch die zustimmende Aeußerung der Bahnvertreter ausgetragen.

ad Punkt 8. Die Forderung des Johann Weitlauer wegen Aufrechterhaltung der Einfriedung der Wasserleitung und Quellenfassung ist durch die Zustimmung der Projektsvertreter ausgetragen. Das Begehren wegen Erhöhung des Zaunes wird unter Hinweis auf die zutreffenden Ausführungen der Bahnvertreter und auf die unter Punkt 6 getroffene Entscheidung abgewiesen.

ad Punkt 9. Das Begehren des Egidius Müllauer auf Belassung der Wasserleitungsunterführung an der bisherigen Stelle wird im Hinblick auf die von der Kommission als zutreffend erkannten Ausführungen der Projektsvertreter mit der Maßgabe abgewiesen, daß die k.k. Staatsbahndirektion die Wasserleitung hinsichtlich der Ergiebigkeit und der Druckverhältnisse vollständig und klaglos anlässlich der projektierten Verlegung aufrecht zu erhalten hat.

ad Punkt 10. Die Forderungen des Josef Mayrhofer und Genossen sind durch die zustimmende Erklärung der Bahnvertreter ausgetragen.

ad Punkt 11 (Beilage 3), Das Begehren des Rupert Aigner und Genossen in Betreff der zu schaffenden Kommunikation bei km 117'1/2 wird mit Rücksicht auf die von der Kommission als zutreffend erkannten Ausführungen der Projektvertreter als unbegründet abgewiesen.

Katastralgemeinde Sonnberg.

ad Punkt 12 (Beilage 4) .Der k.k. Staatsbahndirektion wird nahe gelegt, die von Josef Oberlader und Genossen angeregte Auflassung der Niveauübersetzung in km 118'3/4 und Herstellung der erforderlichen Ersatzkommunikation in Erwägung zu ziehen und zu diesem Behufe im Sinne der Zusage ein Projekt auszuarbeiten und der politischen Begehung zuzuführen.

ad Punkt 13. Zur Aeußerung des Vertreters des königl. bayer. Forstamtes Leogangtal ist nichts zu bemerken.

ad Punkt 14. Entfällt mangels einer Parteienäußerung .

ad Punkt 15. Die Forderungen des Gemeindevorstehers von Leogang Paul Leitner namens der Gemeinde Leogang für die Gebiete der zugehörigen Katastralgemeinden Ecking, Sonnberg und Griesen sind mit Ausnahme der auf die Konstruktion der Zäune bezughabenden Forderung durch die zustimmende Erklärung der Projektvertreter ausgetragen. In letzterem Belange wird auf die Entscheidung ad Punkt 6 verwiesen.

ad Punkt 16 (Beilage 4) .Die Frage der Benützung des in der Verwaltung der k.k. Forst-und Domänendirektion stehenden ärarischen Grundes wird zwischen den beteiligten staatlichen Ressorts auszutragen sein.

ad Punkt 17 (Beilage 5)- Die Forderungen des Vertreters der k.k. Post-und Telegrafendirektion in Innsbruck sind durch die Zustimmung der Projektvertreter ausgetragen.

ad Punkt 18 und 19 (Beilagen 6 und 7). Die Proteste, welche die Handels-und Gewerbekammer Salzburg und der Vertreter des Landesausschusses des Herzogtumes Salzburg gegen die projektierte Herstellung des zweiten Geleises in der Strecke Saalfelden-St. Johann i. T. eingebracht haben und das Verlangen derselben statt des zweiten Geleises in dieser Strecke eine neue Bahnlinie von Saalfelden

über Lofer und Waidring nach St.Johann i.T. zu bauen, werden unter Hinweis auf den an die k.k. Statthalterei in Innsbruck und die k.k. Landesregierung in Salzburg gerichteten h.a. Erlaß vom 1. Juli 1912, Z.11171 abgewiesen.

Auf die vom Vertreter des Landesausschusses erhobene Einwendung gegen die Anwendung des Enteignungsgesetzes für das gegenständliche Projekt mangels der Gemeinnützigkeit der Herstellung des 2. Geleises kann nicht weiter eingegangen werden, da die bereits in der Konzessionsurkunde vom 10. November 1872, R.G.B.Nr. 170 vorgesehene Herstellung des 2. Geleises als eine für die anstandslose Abwicklung des Verkehrs notwendige Erweiterung der bestehenden Anlagen der öffentlichen mit dem Enteignungsrechte ausgestatteten Bahnlinie erkannt werden muß.

ad Punkt 20 (Beilage 8). Zur Äußerung des Vertreters der k.k. Bezirkshauptmannschaft Zell am See ist weiter nichts zu bemerken, nachdem die in dieser Äußerung enthaltenen, in den Rahmen des Projektes fallenden Forderungen (Schrackenbedienung) von den Projektvertretern zustimmend zur Kenntnis genommen wurden und die übrigen Anregungen durch das Vorgesagte (siehe auch ad Punkt 18 und 19) ihre Erledigung finden.

ad Punkt 21 (Beilage 9). Der Erklärung des Vertreters des k.u.k. Kriegsministeriums wurde seitens der Projektvertreter entsprochen.

Zwei im vorstehenden Sinne h.a. signierte Projektspare folgen samt den gegenstandslosen Behelfen der nicht begangenen Strecke km 112'0 bis km 113'1 (Station Saalfelden) im Anschlusse mit.

Von dieser Entscheidung wird die k.k. Landesregierung in Salzburg zur entsprechenden Verständigung der Interessenten und zur weiteren Veranlassung im Sinne des § 17 des Enteignungsgesetzes vom 18. Februar 1878, R.G.B.Nr.30 unter Anschluß des Originalprotokolles und der aus einem Projektspare entnommenen Enteignungsbehelfe in Kenntnis gesetzt.

Für den k.k. Eisenbahnminister:

P r o t o k o l l

aufgenommen seitens der k.k. Landesregierung Salzburg
am 11. April 1913 in Maishofen.

Gegenstand :

Die k.k. Staatseisenbahnverwaltung beabsichtigt an Stelle des offenen Durchlasses von 6 m lichter Weite in km 104.6/7 der Staatsbahnlinie Salzburg - Wörgl ein Inundationsobjekt von 18 m lichter Weite in den Bahnkörper einzubauen.

Ueber dieses von der genannten Staatsbahndirektion vom fachlichen Standpunkte überprüfte und organisationsgemäss im Namen des k.k. Eisenbahnministeriums prinzipiell genehmigte Projekt hat die Landesregierung mit Kundmachung vom 19. März 1913, Zl. 5370 die kommissionelle Verhandlung auf den heutigen Tag mit der Zusammenkunft um 10½ Uhr an Ort und Stelle anberaumt, woselbst an der Hand der Pläne die Besichtigung des Objektes vorgenommen wurde.

Die Vertreter der k.k. Bezirkshauptmannschaft Zell am See und der Gemeinde Maishofen übergaben dem Kommissionsleiter je ein Projektsparé und die Nachweise über die ordnungsmässige Verlautbarung und die Auflage der Projektsbeihilfe.

A.) Politische Begehung.

Bezüglich der Beschreibung des projektierten Baues des gegenständlichen Inundationsobjektes wird auf den technischen Bericht verwiesen und hiezu ergänzend bemerkt :

Das Niveau des bestehenden Strassenplanums liegt auf der Kote 760.96 m während das des zukünftigen auf der Kote 760.61 m zu liegen käme. Die Fahrbahnbreite ist mit 4 m in Aussicht genommen und die lichte Durchfahrtshöhe mit 3.20 m.

Die Entwässerung der Durchfahrt erfolgt in die neu herzustellenden Materialgräben l.d.B.

B. Enteignungsverhandlung.

Entfällt.

C. Feuersichere Herstellungen

D) Parteienerklärungen

a) Die Vertreter der Gemeinde Maishofen bemerken Folgendes :

Auf dem durch den Bahndurchlass führenden Gemeindeweg I. Klasse herrscht zu Zeiten, namentlich im Winter, wenn das Holzfuhrwerk geht, ein ziemlich lebhafter Verkehr speziell zu und von der Säge des Alois Neumayer, Besitzer des Kammerergutes in Maishofen.

Nach dem Projekte soll die lichte Höhe der Durchfahrt von 3.75 m auf 3.20 m herabgemindert werden, zu welchem Zwecke eine Abgrabung des Terrains unter der Brücke um 26 cm vorgenommen wird.

Das betreffende Strassenstück wird im Winter selbstverständlich vereisen, so dass nurmehr eine lichte Höhe von nicht ganz 3 m übrig bleibt, von welcher noch eine Schneelage von mindestens 30 cm abzurechnen kommt. Es bleibt daher für die Fuhrwerke eine lichte Höhe von kaum 2.70 m über, welche als sehr gering bezeichnet werden muss, da die Höhe der mit Holz beladenen Schlitten bis zu 2.70 m beträgt, und wäre es somit sehr wünschenswert, wenn die lichte Höhe gegenüber dem Projekte vergrössert werden könnte. Ferner bitten wir mit Rücksicht auf die Schneeverhältnisse im Winter und den zu dieser Zeit herrschenden stärkeren Fuhrwerksverkehr um Verbreiterung der Strassenfahrbahn im Bereiche des Objektes von 4 auf 5 m. Und weiters, dass die Schneemassen die durch den Schneepflug vom Bahndamm herab auf die Strasse geworfen werden von derselben soweit entfernt werden, dass eine lichte Höhe von 3 m übrig bleibt.

J. Faistauer m.p.G.V.

b) Alois Neumayer, Elektrizitäts- und Holzsägebesitzer am Kammerergute in Maishofen, schliesst sich obiger Aeusserung vollinhaltlich an und stellt weiter das Verlangen, dass das zu seinem Werke führende elektrische Kabel durch den Bau in keiner Weise eine Schädigung erfahre und auch im Betriebe des Werkes keine Störung eintrete.

Alois Neumayer m.p.

c) Der Vertreter der k.k. Bezirkshauptmannschaft Zell am See befürwortet das Ansuchen des Gemeindevorstehers.

Klucki m.p.

d) Aeusserung des technischen Beirates der k.k. Landesregierung.

In wasserrechtlicher Hinsicht obwaltet gegen die Ausführung des Saalach-Inundationsobjektes von 18 m lichter Weite an Stelle des in km 104.6/7 der Linie Salzburg - Wörgl bestehenden 6 m weiten offenen Durchlasses, durch welche Herstellung nicht nur der Bahnkörper gesichert wird, sondern auch die an der Bahn angrenzenden Gründe insbesondere jene r.d.B. im Falle eines katastrophalen Hochwassers gegen Verwüstung besser geschützt werden, kein Anstand, zumal weder öffentliche noch private Interessen in keiner Weise beeinträchtigt werden.

Im Falle eines Ausbruches der Saalach beim Ausgang aus dem Glenntal beziehungsweise eines rechtsufrigen Saalachdurchbruches l.d.B. muss der Grossteil des Hochwassers durch die in km 104.6/7 und 104.8/9 bestehenden beiden offenen Durchlässe abfliessen.

Beide Objekte sind bei einem solchen Saalachdurchbruche stets gefährdet, insbesondere aber der erstere, durch welchen mit Rücksicht auf dessen tiefe Lage und der Konfiguration des anschliessenden Terrains l. und r.d.B. bedeutende Wassermengen abfliessen müssen, und infolge der geringen Objektsweite Auskolkungen und Unterwaschungen des Bahnkörpers verursachen können, wodurch nicht nur das Objekt und der Bahndamm zerstört, sondern auch die r.d.B. gelegenen Gründe infolge dieser Zerstörungen der Verwüstung preisgegeben werden.

Durch die Erweiterung des Objektes von 6 auf 18 m sowie durch die beantragte Versicherung des Fusses des anschliessenden Bahndammes durch Steinvorlagen werden für den Fall einer Katastrophe bessere beziehungsweise unschädlichere Abflussverhältnisse geschaffen und die Zerstörung des Bahnkörpers sowie die Verwüstung der angrenzenden Gründe nach Möglichkeit hintangehalten.

Auch gegen die Ausführung der beantragten Entwässerung der Durchfahrt in den linksseitigen neu herzustellenden Bahngraben obwaltet in wasserrechtlicher Hinsicht kein Anstand.

O. Meyer m.p.

k.k. Baurat.

Aeusserung der k.k. Staatsbahndirektion Innsbruck.

ad D)a)

Da die im Projekte vorgesehene lichte Höhe von 3.20 m den

bestehenden gesetzlichen Vorschriften entspricht und ausserdem durch eine weitere Vergrösserung dieser lichten Höhe eine Verbesserung der Wegverhältnisse nicht erreicht werden würde, kann dem geäusserten Wunsche um Vergrösserung der lichten Höhe nicht beigepflichtet werden. Bei den Schneepflugfahrten wird der Schneepflug im Bereiche des Trägwerkes und der Widerlager ausser Tätigkeit gesetzt, sodann eine Schneeablagerung auf dem unten durchführenden Gemeindewege hintangehalten wird. Der gewünschten Verbreiterung des Gemeindeweges im Bereiche der Durchfahrt von 4 auf 5 m wird entsprochen werden.

ad D)b)

Dem geäusserten Verlangen des Herrn Alois Neumayer, dass das zu seinem Werke führende elektrische Kabel durch den Bau in keiner Weise eine Schädigung erfahre, und auch im Betriebe des Werkes keine Störung eintrete, wird entsprochen werden.

ad D)c)

Bezüglich der Aeusserung des Vertreters der k.k. Bezirkshauptmannschaft in Zell am See wird auf die Aeusserung ad D)a) verwiesen.

ad D)d)

Ist nichts zu bemerken.

Schliesslich ersucht der Vertreter der k.k. Staatsbahndirektion Innsbruck mit Rücksicht auf das anstandslose Ergebnis der politischen Begehung um Erteilung des Baukonsenses ex commissione und Einhändigung von 3 Projektsparien und Uebermittlung von 4 Protokollsabschriften.

Ing. Emil Focke m.p.

Bau-Oberkommissär

Vorgelesen, geschlossen und gefertigt.

Klucki m.p.

O.Meyer m.p.

Felix Frh.v.Hasslinger m.p.

k.k. Landesreg.Konzipist.

k.k. Ld.Reg. Rat

als Kommissionsleiter

Ing. Emil Focke m.p.

Peter m.p.

B.O.K.

Franz Mühlthaler m.p.

als Schriftführer