

11 Eisenbahn

50170

# Denkschrift

der

Handels- und Gewerbekammer für Krain

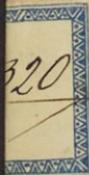
über die

## Predil- und Lackerbahn.



Laibach.

Verlag der Handels- und Gewerbekammer. — Gedruckt bei Josef Blasnik.  
1872.



50170





Theile der Triester Handelskammer, sowie in Jedermann, welcher jene Verhältnisse kennt und die Folgen des angestrebten Monopols zu beurtheilen vermag.

Es ist natürlich und verzeihlich, dass die ausländische privilegierte Gesellschaft bei ihrem lediglich auf Gewinn gerichteten Unternehmen vom österreichischen Patriotismus nicht angehaucht sein kann, sondern die Situationen stets zu ihrem Vortheile zu wenden und auszunützen bemüht sein muss. Was Oesterreichs Handel von ihr für Begünstigungen zu gewärtigen hat, ist durch die bisherige Erfahrung hinreichend constatirt, und am besten sollte es die Triester Handelskammer wissen, wieviel ihre vielfachen Bemühungen um Herabsetzung der Tarifsätze, schnellere und pünktlichere Transportirung der Waaren, Anschaffung hinreichender Verkehrsmittel u. s. w. bisher gefruchtet haben.

Als bei Beendung des Suezkanales in der österreichischen Handelswelt der Wunsch nach Verbesserung des Triester Hafens laut wurde, war die französische Gesellschaft mit einem Plane zum Baue desselben sogleich bei der Hand, und wusste es ungeachtet aller Proteste des Triester Stadtrathes und der dortigen Börsedeputation durchzusetzen, dass derselbe angenommen und auf Staatskosten so ausgeführt wurde, dass er ausschliesslich nur ihr zur Benützung dienen, ihr das Monopol mit dem cisleithanischen Handel erwerben und sichern soll.

Als sodann der Bau einer directen Verbindung der Rudolfsbahn mit Triest in Anregung kam, griff sie alsbald nach dem früher, ungeachtet vieljähriger darauf verwendeten Studien, einhellig verworfenen Projecte der Predilbahn, wohl wissend, dass dieselbe ihr Monopol zu verewigen nicht verfehlen kann.

Um den cisleithanischen Handel vor diesem ihm drohenden Schlage zu erretten, erscheint die Zustandebringung einer Bahn als unerlässlich, welche mit der Südbahn die Concurrenz bestehen kann, und in Triest an einer von der französischen Gesellschaft unabhängigen Uferstelle münden muss. Dass sich der jetzige Hafenbau mit der freien Bewegung des Handels in Triest nicht vereinbaren lässt, ist eine Thatsache, doch könnte sie, bevor die Eisenbahnfrage spruchreif ist, durch Experte an Ort und Stelle constatirt oder wenn es möglich wäre — widerlegt

werden. Es liegt daher im Triester Hafenbaue die wichtigste Vorfrage zum Urtheile über den Werth des Predilbahnprojectes.

2. Soviel dieser Handelskammer bekannt, hat noch Niemand des Ernstes die Behauptung aufgestellt, dass die Predilbahn der französischen Gesellschaft Concurrenz machen könnte.

Im Gegentheile würde sie die sicherste Garantie bieten, dass das Monopol der Letzteren für undenkliche Zeiten gesichert bliebe. Die Wahrheit dessen ergibt sich unumstösslich aus den Summen, welche der Predilbau verschlingen würde, mithin aus der Höhe des Anlagekapitals, dann aus der Kostspieligkeit, Langsamkeit und Unsicherheit des Betriebes.

3. Dem Predilprojecte liegt kein österreich.-handelspolitischer Gedanke zu Grunde.

In der Motivirung desselben liest man nur von der Anstrengung, von Triest aus nach Nordwesten eine zweite Verbindung zu erreichen, hingegen fordern Oesterreichs handelspolitische, industrielle und nationalökonomische Rücksichten die nächste Verbindung des Hafens von Triest über Krain, Kärnten, Oesterreich, Böhmen nach dem deutschen Reiche bis zur Ostsee.

Die Karavanken werden nach diesem unabweislichen Postulate mittelst eines Schienenweges zweifelsohne übersetzt werden, wozu die Einsattlung über den Seeberg die günstigste geografische Stelle darzubieten scheint.

Schon die alten praktischen Römer ersahen in jener Strassenverbindung eine Nothwendigkeit, und bauten ihre Strasse über Präwald, den Birnbaumerwald, über Laibach, den Loibl und den Seeberg nach Kärnten. Der projectirte Zug über Lack ist daher nur eine Abkürzung der ehemaligen allenthalben noch kenntlichen Römerstrasse nach Kärnten und dessen Hinterländer.

4. Vom finanziellen Standpuncte bemerken wir folgendes: Die Kosten der Predillinie sind im voraus nicht berechenbar. Nach dem dermaligen Voranschlage soll dieselbe 39 Millionen Gulden kosten. Allein dieser ist jedenfalls illusorisch, denn dabei ist der Zuschlag für die Geldbeschaffung, die Intercalarzinsen, die während der längen Baudauer sich ergebende Steigerung der Arbeits- und Materialpreise, dann der Kosten für unvorhergesehene Mehrarbeiten, Elementarunfälle während der

Arbeit und benötigte Maschinen nicht gerechnet, — durchwegs Factoren, die sich ziffermässig im voraus nicht feststellen lassen, die jedoch nicht unberücksichtigt gelassen werden dürfen und den sichern Einblick gestatten, dass sich der Staat schon mit dem Anlagecapitale eine sehr hohe finanzielle Last aufbürdet, und zwar ohne Noth und ohne je einen Ersatz für dieselbe hoffen zu können.

Schon der betreffende Ausschussbericht vom Jahre 1870 nennt den Predilbau ein „gewagtes Unternehmen“ — ein solches bleibt es auch fürder — deshalb hat sich noch keine private Geldkraft dem Unternehmen genähert, und — weil die Predilbahn kein Private bauen will — so nimmt der Staat das Risiko auf sich.

Solche gewagte Unternehmungen gehören keineswegs in das Bereich der finanziellen Staatswirthschaft. Hingegen würde die Triest-Launsdorferbahn den Staat nichts kosten; wie man liest, ist das betreffende Consortium sogar erböthig, dieselbe ohne Zinsengarantie zu bauen und dadurch den richtigsten Gedanken zu verwirklichen, welcher in Oesterreich bisher in Eisenbahn-Angelegenheiten zum Durchbruche gekommen ist, nämlich Triest nahezu in dem Meridiane, mit der Rudolfsbahn, Prag, Dresden, Berlin, Stettin bis zur Ost- und Nordsee zu verbinden, und damit auch den Zweck einer neuen Verbindung nach Nordwest über Lack-Tarvis zu erzielen, welch' letztere Strecke bereits fertig ist.

Durch die Triest-Lack-Launsdorferbahn gelangt die Strecke Lack-Tarvis zur Rentabilität und durch die Fortsetzung Lack-Launsdorf gewinnt der nördliche Zug der Rudolfsbahn jene Bedeutung, die ihr die Natur angewiesen hat, und welche der Culturfortschritt unserer cisleithanischen Provinzen und die Expansion des Verkehres der Producte derselben zum Meere von Jahr zu Jahr zur volleren Geltung steigern wird.

Es sei hier bemerkt, dass das dermalige Project der Triest-Launsdorferbahn noch wesentlicher Verbesserungen fähig ist.

Wenn man der Predilbahn 20 Jahre zum Studium gönnte, bis das neueste technische Operat zu Stande kam, so kann man hoffen, dass die wesentlichen Verbesserungen, welche das betreffende Consortium, der diessfälligen offiziellen Aufnahme gegen-

über herausfand, bei einer noch weitern Prüfung der Sache, was Kürze und sonstige Vortheile anbelangt, noch nicht ihren Abschluss gefunden haben. Auch ist es ausser Zweifel, dass die Triest-Lack-Tarvis Strecke für den Verkehr nach dem Bodensee vortheilhafter ist als die Predillinie. Die Schnelligkeit des Verkehrs auf der Triest-Lack-Tarviser Strecke wiegt die einigermaßen grössere Länge derselben gegen die Predillinie auf. Die Tarifsätze hingegen würden voraussichtlich bei der Lackerbahn wegen des bedeutend geringeren Anlagekapitals und dem bei weiten wohlfeileren Betriebe niedriger sein als auf der Predilbahn. —

Endlich ist in Anbetracht zu ziehen, dass der Verkehr auf der Predilbahn durch mehrere Monate im Jahre sehr precär sein würde, dass bei der Beengtheit des Terrains für grössere Waarenlagerungen kein Raum gewonnen werden könnte, daher der Rückfluss der Transportgegenstände auf die Südbahn mit dem Umwege über Laibach unvermeidlich wäre — alles zur Schädigung des cisleithanischen Handels und der damit verbundenen finanziellen Interessen des Reiches.

5. Wenn von so einem gewagten Unternehmen und einer mit demselben verbundenen so risicirten Finanzoperation die Rede ist, so darf wohl Jedermann fragen: wer kann oder will die Verantwortlichkeit für die Ziffern, für das Gelingen oder das Misslingen, für die unabsehbaren Folgen die Verantwortlichkeit übernehmen? Nur allgemeines Schweigen kann auf diese Frage die Antwort sein.

6. Die italienische Regierung und die dortigen Geldpotenzen haben ihr Urtheil über die Predilbahn dadurch ausgesprochen, dass sie den Bau der Pontebabahn beschlossen haben. Hätten sie den Bau der Predilbahn überhaupt für eine staatliche Möglichkeit gehalten, so hätten sie sicherlich gewartet, um sich der Predilbahn bei Caporetto anzuschliessen, um hiedurch viele Millionen zu ersparen, da der österr. Staatssäkel für Italien den Predilübergang bewerkstelligt hätte.

7. Vom strategischen Standpunkte dürften die Akten über die absolute Verwerflichkeit der Predilbahn geschlossen sein.

Die Herren Experten gaben die Aeusserung ab, dass sie des Schutzes bedürfen würde. Jedermann, der die topo-

grafischen Situationen kennt, weiss es, dass ein derlei Schutz geradezu unmöglich ist, denn die Trace könnte meilenlang den auf den anstossenden fremdländischen Bergen und Hügeln postirten Kanonen nicht entrückt werden.

Soll man neue Fort's anlegen? Soll man im Falle des Bedarfes einen nicht unbeträchtlichen Theil der Armee zum Schutze der Predilbahn vom Hauptkörper trennen und hiedurch diesen abschwächen?

Ist im Falle eines Krieges der bewaffnete Schutz nicht schon die Brachlegung der Linie selbst? Und um wie es der praktischen Handelskammer ziemt, auch in diesem Punkte praktisch zu bleiben, so weiset sie auf die analoge Linie Krakau-Oswieczim hin, welche im Jahre 1866 hoffentlich für immer den strategischen Werth einer knapp an Feindesgränze ziehenden Bahnlinie als abschreckendes Beispiel constatirt hat.

8. Praktisch ist endlich auch für den öster. Handel die politische Seite des von der französischen Gesellschaft angestrebten Monopols.

Von diesem Standpunkte aus dürfte es überhaupt nicht gerechtfertigt, ja sehr gewagt erscheinen, einer ausländischen Gesellschaft das Privilegium einzuräumen durch ein ganzes Jahrhundert die Hauptader unsers Handels an der empfindlichsten Stelle, am Herzen, den Triesterhafen zu beherrschen.

Der Diplomatie ist benöthigten Falles jeder Vorwand willkommen, selbst die „Surtaxe de pavillon“ kann so wie eine allfällige beabsichtigte gewaltsame Expropriation unter dem Titel Schutz der eigenen Unterthanen zum Vorwande dienen, wenn es gelten würde, Oesterreich äussere Schwierigkeiten zu bereiten.

Dieser Fall gehört in den Bereich der Möglichkeiten, mit welchen die Diplomatie zu rechnen nie verabsäumen darf.

9. Die französische Gesellschaft entzieht unserm Vaterlande durch das ihr gehörige Eisenbahnnetz alljährig die enorme Summe von 35 Mill. Gulden, diess macht die Verkäuferszunahme und Zinsen nicht gerechnet in 101 Jahre rund  $3\frac{1}{2}$  Milliarden. Welch eine ungeheure Schädigung des österr. National-Vermögens. Muss nicht jeder Patriot rufen: Armes Oesterreich! Sollte man nicht trachten jenem Monopole durch natürliche Concurrnzlinien,

Schranken zu setzen, anstatt dasselbe zu begünstigen, und sogar die Mittel aus Staatseinkünften zu beschaffen, um jene Privilegien zu verewigen.

### Hoher Reichsrath!

Es ist für jeden Oesterreicher herzerhebend, was in dem Ausschusse für die Predilbahn seit seiner Thätigkeit vor sich gegangen ist; wie dabei die Unabhängigkeit der Parlamentsmitglieder, die Freiheit der Discussion, die Objectivität der Auffassungen, das gewissenhafte Eindringen in die Angelegenheit zum Ausdrucke gekommen sind, und die ergebenste Handelskammer ist überzeugt, dass der gleiche Geist auch das gesammte hohe Haus bei Berathung und Beschlussfassung über diese hochwichtige Angelegenheit leiten wird.

## Handels- und Gewerbekammer für Krain.

Laibach am 12. Juni 1872.



