

II 69980

050029611



Die Wichtigkeit und Nothwendigkeit der Laibach - Villacher Eisenbahn.

(Aus der vom Comité veröffentlichten Denkschrift.)

Die Wichtigkeit und Nothwendigkeit der fraglichen Bahn lässt sich in nachstehenden Momenten zusammenfassen:

1. Sie ist ein unumgänglich nothwendiges Communicationsmittel zur Belebung bestehender und Erweckung neuer Industriezweige für das Land Krain, und namentlich für Oberkrain, sowie auch für das benachbarte Oberkärnten;
2. sie ist die natürlichste Verbindung der österreichischen Nord- und europäischen Westländer mit der Kornkammer Oesterreichs, mit dem Orient, und stellt auch die Verbindung derselben mit dem adriatischen Meere, und zwar mit Triest und Fiume her;
3. sie ist ein Glied in der Kette der kürzesten europäischen Bahn von Nordwesten nach Südosten (von London nach Constantinopel);
4. sie ist von eminenten militärischer und strategischer Wichtigkeit.

Ad 1. Die Strecke, welche die Bahn Laibach-Villach (Tarvis) durchstreichen soll, umfasst das sogenannte industriereiche Oberkrain, welches ein von Laibach bis Sava mehr breites, von da bis an die Landesgrenze bei Tarvis mehr zugeengtes, zwischen den julischen und karnischen Alpen gelegenes, von dem Hauptflusse Save durchzogenes Hochthal bildet. In dieses Hauptthal und in die Save münden, insbesondere am rechten, mit der Bahn belegten Ufer der Save mehrere Seitenthäler mit ihren Flüssen und Bächen, so das Thal von Zayer, das Pöllander- und Selzacher-Thal, deren Flüsse bei Lack sich unter dem Namen Zayer vereinen, das Kropfer- und Steinbüchler-Thal, jedes mit einem Flüsschen, welche vereinigt die Leibnitz bilden, das Veldeser- und Wocheiner-Thal mit dem einen Save-Arme, Savica, das Rothweiner-Thal mit der Rothwein, das Moistraner-Thal mit der Feistritz, das Thal bei Weissenfels mit dem Abflusse der Mangert-Seen, während am linken Save-Ufer das Kanker-Thal mit dem Flusse Kanker, das Thal von Stein mit der Feistritz und das Neumarktlar- (St. Anna- und Katharina-) Thal mit der Feistritz sich befinden.

Sowohl auf den karnischen sowie in den julischen an der Bahnseite liegenden Alpen, Vorgebirgen und in deren Thälern breitet sich eine Kette von Hochwäldern mit mehreren hunderttausend Jochen aus und kommen verschiedene Eisenerzgattungen in reichem Masse vor.

Diese Terrainverhältnisse mit dem reichen Industriematerialen haben die Industrie, und insbesondere die Montan-Industrie, in den früher gedachten Thälern schon vor vielen Jahrhunderten hervorgerufen und gefördert, und ermöglicht, dass sich die grosse Bevölkerung in selben niedergelassen hat, welche in der landwirthschaftlichen Production nicht ihren genügenden Unterhalt findet, sondern angewiesen ist, sich die Subsistenzmittel aus dem Betriebe mannigfaltiger Industriezweige zu erholen. Diese Verhältnisse bieten aber auch noch unendlich viele günstige, bisher noch unbenützte Gelegenheiten und Momente zu neuen Industrie-Anlagen dar.

Die bereits bestehenden, für einen bedeutenden Localverkehr massgebenden Industrieverhältnisse finden in nachstehender Darstellung ihre wahrheitsgetreue Würdigung.

Die Hauptstadt Laibach entwickelt sich immer mehr zu einem bedeutenden Fabriksplatze. Es können schon gegenwärtig nachstehende Fabriken in Laibach angeführt werden:

Eine sehr bedeutende Bierfabrik mit mehreren kleineren Bräuereien, eine Spinnfabrik, Kaffeesurrogat-Fabrik, Glocken- und Metallgiesserei, Stiftnägelfabrik, Zündwaaren-Fabrik, Tuch- und Kotzenfabrik, eine Dampfmühle, ein Bau-Etablissement mit Maschinenbetrieb nebst mehreren anderen Fabricationen.

Längs der projectirten Bahn, und zwar am rechten Save-Ufer, befinden sich nachstehende industrielle Unternehmungen:

- Eine Kunstwolle- und Holzreibe-Fabrik an der Save in Zwischenwässern;
- eine Papierfabrik an der Zayer in Görtshach;

no 2964

die Bleigewerkschaften in Knapovše bei Zayer;
die Kupfergewerkschaft in Skofje im Pöllander-Thale;

die Eisengewerkschaft Ober-Eisern mit einem Hochofen, zwei Frischfeuern, mehreren Streckhämmern und vielen Nagelschmiedehütten;

die Eisengewerkschaft Unter-Eisern mit einem Hochofen, zwei Frischfeuern, mehreren Nagelschmiedehütten. Der Ort Eisern zählt an 2000 Einwohner, die sich ausschliesslich mit der Eisenfabrication beschäftigen;

das Walzwerk in Jesenove bei Eisern;

die bedeutende Schieferproduction in den beiden Thälern von Selzach und Pölland;

die Leinwandfabrication in der ganzen Umgebung der Stadt Lack;

die rühmlichst bekannte Siebfabrication in Strašič und in den zahlreichen zwischen Lack und Krainburg gelegenen Ortschaften;

die Holzartikelerzeugung im Pöllander- und Selzacher-Thale;

das ärarische Quecksilberbergwerk in Idria;

die Gewerkschaft Ober-Kropp mit einem Hochofen, zwei Frischfeuern, mehreren Streckhämmern und Nagelschmiedereien, Ketten- und Zeugschmiedereien;

die Gewerkschaft Unter-Kropp mit der gleichen Fabrication. Der Markt Kropp zählt 1500 Einwohner, die ausschliesslich von der Eisen-Fabrication leben;

die Gewerkschaft Steinbüchel mit 1 Hochofen, 3 Frischfeuern, mehreren Streckhämmern und Nagelschmiedereien. Der Bergort Steinbüchel zählt an 1100 Einwohner, die nur von der Eisenindustrie leben;

das Eisenwerk in Ilovše bei Veldes;

die Eisenwerke in der Wochein, u. z. in Feistritz mit 1 Hochofen, 1 Walzwerk, Eisengiesserei und Nägelerzeugung, und in Althammer mit 2 Frischfeuern und Streckhämmern;

die Holzartikel-Industrie im ganzen Wocheiner Thale;

die Eisenwerke in der Rothwein mit 5 Frischfeuern.

Ausserdem bestehen noch mehrere andere Eisenverfeinerungswerke und mehrere kleinere Industrien.

Am linken Save-Ufer bestehen nachstehende Industrien:

bei der Stadt Stein die grösste ärarische Pulverfabrik, eine Maschinennägel-, Cement- und Putzpulverfabrication, Erzeugung von Strohgeflechten und Strohhüten in der Umgebung von Stein, Mannsburg, Egg etc.;

Erzeugung von Tongeschirren unter Gallenberg und Umgebung;

das Eisenwerk im Kanker-Thale und Ober-Görtschach mit 2 Frischfeuern;

die Stadt Krainburg mit einer Kotzenfabrik, mit Webereien und Färbereien;

die Eisen- und Stahlwerke im Markte Neumarkt und Slap mit einer Feilenfabrik, 4 Stahlhämmern, 5 Frischfeuern, einem Wallaschhammer mit mehreren Sensenhämmern; ausserdem ist in Neumarkt eine bedeutende Leder- und Schuhfabrication, es sind daselbst bedeutende Färbereien, sowie mehrere andere kleinere Fabricationen;

die Eisenfrischhütte mit 2 Feuern in der Ebene bei Neumarkt;

die Tongeschirr- und Kardatschen-Erzeugung in Laufen;

die Tuchfabrication in Sgoš, Vigaun, Smokuč, Breznice und Umgebung;

das Eisenwerk zu Moste mit 2 Frischfeuern, 2 Streckhämmern;

die Eisen- und Stahlwerke in Jauerburg mit einem Hochofen, mehreren Frischfeuern, Wallasch- und Stahlhämmern;

die Eisen- und Stahlgewerkschaft zu Sava mit dem bedeutenden Hochofen (jährliche Production 100.000 Centner), mit mehreren Frischfeuern, Eisen- und Stahlhämmern;

das Eisenwerk zu Moistrana;

zwei Eisen- und Stahlwerke zu Weissenfels;

die Eisen- und Stahlwerke bei Tarvis;

das ärarische Bleibergwerk zu Raibl.

Ausserdem bestehen noch mehrere andere Industrien in verschiedenen Orten, von denen die sehr vielen Getreidemühlen und Sagstätten insbesondere angeführt werden müssen.

An der Strecke der Süd-Eisenbahn von Laibach bis Steinbrück befinden sich:

2 Papierfabriken in Josefthal;

die Spiritusfabrik zu Ponovič;

die bedeutenden Kohlegewerkschaften in Sagor, Trifail, Hrastnik etc.;

eine Glashütte daselbst;

eine Cement- und Oelfabrik bei Steinbrück;

eine Zinkhütte zu Johannisthal.

Alle diese Industriezweige, welche auf der Beilage A der Denkschrift ihre Illustration finden, erheischen unumgänglich nothwendig eine Eisenbahnverbindung, um sowohl dieselben nach Bedürfniss ihrer gegenseitigen Ergänzung, als z. B. der Roheisenproduction mit den Verfeinerungswerken und aller dieser mit den Kohlenbergwerken in Verbindung zu setzen, als auch denselben geringere Frachten beim Absatze zu verschaffen.

Aber nicht nur für den Absatz ist die Eisenbahn unumgänglich nothwendig, sondern auch für den Bezug der Lebensmittel aller Art, als: Getreide, einzelne Viehgattungen, Weine etc. aus Croatien, und überhaupt aus den südlichen Ländern und zur Vermittlung derselben nach dem Norden und Westen. In dieser Beziehung muss insbesondere die sehr bedeutende Production an Exportmehl, wozu das Getreide aus den bezeichneten Ländern bezogen wird, hervorgehoben und bemerkt werden, dass die Mehlproduction, welche einen der bedeutendsten Erwerbszweige des Landes bildet, nur dadurch vor dem Untergange gerettet und gehoben werden kann, wenn der Rohstoff mittelst der projectirten Eisenbahn wohlfeiler bezogen wird. — Ebenso kann die landwirthschaftliche Production und insbesondere die Viehzucht ihre Erzeugnisse auf den Markt nach Laibach, Triest, Fiume etc. nur dann mit Erfolg und Gewinn bringen, wenn die fragliche Bahnverbindung ausgeführt wird.

Aber auch noch ein weiterer Grund kann für die Erspriesslichkeit und Nothwendigkeit der Bahn, wiewohl vielleicht derselbe im ersten Augenblicke keine solche Bedeutung zu haben scheint, nach den Erfahrungen

anderer Länder aber gewiss Berücksichtigung verdient, angeführt werden.

Das schöne, romantische, grosse Thal von Oberkrain, welches der berühmte Naturhistoriker Sir Humphry Davy „eines der schönsten Thäler der Erde“ nennt, würde mit den vielen noch unbenützten Mineralquellen, mit seinen ausserordentlichen Naturschönheiten, mit seinem reizenden See und Bade Veldes, wie das Salzkammergut, das bayerische und sächsische Hochland und die Schweiz eine Menge fremder Reisender heranziehen und sie fesseln, wenn der Besuch desselben durch die fragliche Eisenbahn erleichtert werden würde, wodurch der Bewohnerschaft mannigfacher Nutzen entstehen und so manche Fabrication hervorgerufen werden würde.

Wenn man die Verhältnisse von Oberkrain reiflich erwägt, gemäss welcher die zahlreiche Bewohnerschaft desselben an die Industrie gewiesen ist, wenn man die Erscheinungen der letzten Jahre, in welchen mehrere Industriezweige theils zu Grunde gegangen, theils, wie namentlich die bedeutende Montan-Industrie, in einen bedenklichen Stillstand getreten und dadurch Hunderte der Bewohner Oberkrains beim Entschwinden ihrer aus der Industrie geschöpften Existenzmittel zur Auswanderung nach Amerika genöthigt worden sind — was früher nicht geschah — ernstlich ins Auge fasst, so muss man die volle Ueberzeugung für die dringende Nothwendigkeit der fraglichen Bahn gewinnen.

Wie dringend die Verwirklichung der fraglichen Bahn von der ganzen Bevölkerung des Landes ersehnt und angestrebt wird, beweisen die vielen und ausführlichen Petitionen, welche vom Landesausschusse, von der Handels- und Gewerbekammer in Krain, von der Gemeinde-Repräsentanz der Hauptstadt Laibach, vieler anderer Städte, Märkte, Bergorte und Landgemeinden, sowie von den Eisen-Industriellen Oberkrains, dann von anderen Industriellen und Fabrikanten von Krain und Steiermark, sowie von der Gemeinde-Repräsentanz des Marktes Tarvis in Kärnten an das hohe Abgeordnetenhaus um Fassung aller zur Verwirklichung und Sicherstellung der fraglichen Bahn führenden Beschlüsse noch im Laufe der gegenwärtigen Session überreicht worden sind.

Ad 2. Welche hohe Wichtigkeit und Bedeutung die Linie Laibach-Villach, resp. Tarvis, als Verbindungslinie zwischen den in Villach zusammenstossenden Bahnen und der Laibach berührenden Südbahn hat, dies stellt die in der Beilage B der Denkschrift angeschlossene Uebersichtskarte und nachstehende Beleuchtung dar.

Sowohl die Kronprinz Rudolfs-Bahn mit der projectirten weiteren Verbindung nach Budweis und Prag, als auch die Villach-Brixner, die Brixen-Innsbrucker und Innsbruck-Feldkirchner Bahn, welche bis zum Bodensee in die vorzüglichsten Industrieländer greifen, stossen in Villach zusammen. Durch die Laibach-Villacher Bahn werden die gedachten zwei wichtigen Bahnen mit dem adriatischen Meere, und zwar in Fiume und Triest, so wie anderseits mit der Kornkammer Oesterreichs, mit den sonst naturproductenreichen Ländern des Südens und Südostens mittelst der Südbahn verbunden, welche Verbindung von unberechenbarer Tragweite ist.

Möge von Villach aus die Rudolfs-Bahn ihre Fortsetzung über Predil oder über Ponteba zum adriatischen Meere und nach Italien erlangen, so ist unzweifelhaft die Verbindung der Bodensee-Linie und der Rudolfs-

Bahn mit den Südländern, also die Verbindung der bedeutendsten Industrien mit der reichsten Naturproduction, von nicht geringerer Bedeutung und Wichtigkeit.

Der Staat, welcher bei der Geldbeschaffung für die St. Peter-Fiumer Linie zu einem Drittheile und bei der Rudolfs-Bahn mit einer bedeutenden Subvention und mit der Zinsengarantie theilhaftig ist, hat, abgesehen von allen andern Rücksichten, ein hervorragendes finanzielles Interesse an dem Ausbaue der Linie Laibach-Villach (Tarvis), weil eben durch diese Linie den gedachten Bahnen ein grosser Verkehrszufluss vermittelt wird.

Aus dem Gesagten geht klar hervor, dass die Linie Laibach-Villach (Tarvis) nicht eine Concurrenzlinie mit jener über den Predil oder über Ponteba ist, dass die durch sie zu erreichenden Verkehrs- und Industriezwecke durch keine dieser genannten beiden Linien erreicht werden können, dass sie einen selbständigen Beruf, selbständige Wichtigkeit und selbständige Grundlage hat, und dass sie daher weder der einen noch der andern geopfert, noch durch die Projectirung derselben irgendwie verzögert werden dürfe, weil sie zu alledem noch geeignet ist, die Predil- oder Ponteba-Linie, deren Durchführung ob der besondern Schwierigkeiten die vierfache, auch fünffache Bauzeit der Bahn Laibach-Villach (Tarvis) in Anspruch nehmen dürfte, im Interesse der Rudolfs-Bahn und der Bodensee-Linie auf einige Zeit zu ersetzen.

Das Land Krain sieht nicht mit neidischem Auge die Verbindung der Rudolfsbahn mit dem adriatischen Meere und Italien über den Predil oder durch das Ponteba-Thal, deren grössere Bauwürdigkeit der einen Linie zur andern zu untersuchen hier nicht der Ort ist, aber ebenso muss es sich gegen Darstellungen und Bestrebungen, die Beziehungen und Verhältnisse der Bahn Laibach-Villach (Tarvis) zur Predil- oder Ponteba-Linie zu verrücken und die grosse selbständige Bedeutung und dringende Nothwendigkeit derselben zu verringern oder in's Dunkel zu stellen, entschieden verwehren.

Ad 3. Wenn man einen Blick auf die Karte wirft und die nordwestlichen Linien Europa's, welche durch die oben besprochene Bodensee-Linie bis Villach vermittelt werden sollen, und wenn man die fertige Linie Laibach-Sissek, die projectirte Bahn von Sissek nach Semlin und die projectirten serbischen und türkischen Linien ins Auge fasst, so zeigt es sich, dass die Linie Laibach-Villach ein kurzes und durch keine andere Linie ersetzbares Glied dieser europäischen Bahnkette von Nordwesten nach Südosten ist. Die Verbindung der Hauptindustrieländer im Nordwesten mit den bodenproductenreichsten Ländern im Südosten, die Bedeutung des Mittelmeeres, des Suez-Canals, die Führung der europäischen Linien von London nach Constantinnopel, alles dieses stellt die grossen Vortheile, welche aus dieser Verbindung für Oesterreich erwachsen müssen, dar. Diese Verbindung vermittelt aber, wie schon gesagt, die Strecke Laibach-Villach am kürzesten und leichtesten.

Ad 4. Was die strategische Wichtigkeit der fraglichen Linie betrifft, so ist solche bei Erwägung der gegenwärtigen Grenzverhältnisse zwischen Oesterreich und Italien so evident, dass sich der Erkenntniss dieser Wichtigkeit Niemand verschliessen kann.

Durch die verrückten Grenzverhältnisse zwischen Oesterreich und Italien ist ersteres um sein starkes, die Grenze schützendes Festungsviereck, letzteres aber eben in den Besitz desselben gekommen.

Das Einzige, was den Nachtheil dieses Verlustes wenn auch nicht aufheben, so doch wenigstens theilweise paralyisiren könnte, wäre die Schnelligkeit, mit welcher man, je nach Umständen, die Hauptkraft oder Theile des Heeres auf den bedrohten Punkt zu werfen in der Lage ist. Das einzige Mittel hiezu sind viele und zweckmässig angelegte Schienenwege, resp. eine Reichsgürtelbahn, als deren vorzüglichster Bestandtheil von militärischen Autoritäten die Bahn Laibach-Villach, resp. Tarvis, anerkannt worden ist. — In Tarvis fallen vier Hauptthäler zusammen, das Hauptthal von Kärnten, von Krain, das Ponteba- und das Raibl- (Isonzo-) Thal. Die kürzeste Verbindung Tyrols und Innerösterreichs mit der Militärgrenze und dem Südosten der Monarchie, was im Hinblick der Heranziehung der Grenztruppen, wie auf die Eventualitäten der Orientfrage sicher von höchstem Belang ist, dann die Verbindung mit Fiume und mit der projectirten dalmatinischen Bahn qualificirt die, diese Verbindung herstellende Linie Laibach-Tarvis zum hervorragendsten Bestandtheil der strategisch so wichtigen Reichsgürtelbahn.

Aus all' dem Gesagten geht die Wichtigkeit und Nothwendigkeit der Linie Laibach-Villach-Tarvis in mercantiler und strategischer Beziehung auf das unwiderlegbarste hervor.

Die vielen Calamitäten, welche verschiedene Industriezweige und insbesondere den für die Alpenländer wichtigsten, für die Bewohner derselben unentbehrlichsten Zweig der Montanindustrie betroffen haben, liegen zum grossen Theile in den mangelhaften Communicationsmitteln.

Wenn dieser Mangel schon an sich selbst für die Industriebestrebungen des Inlandes bedenklich ist, so tritt der Nachtheil aus demselben für die Gesamtindustrie um so schärfer und gefährlicher hervor, wenn, wie es bei uns geschehen, in Folge von auf freihändlerischer Basis mit dem Auslande günstigen Zolltarifen geschlossenen Handelsverträgen die inländische Production genöthiget ist, mit der hereinströmenden, durch ausreichende Communicationsmittel, geringere Steuerlasten und verschiedene staatliche Begünstigungen vortheilhaft prosperirenden ausländischen Industrie plötzlich in einen Wettkampf zu treten. Während z. B. die österreichische Montanindustrie noch nach Herstellung der nothwendigsten Eisenbahnen ringt, während dieselbe eine Menge Bergwerksabgaben und eine 5perc. Einkommensteuer, die mit den Zuschlägen doppelt so gross wird, zu tragen hat, erfreut sich die gleiche preussische Industrie der Steuerfreiheit und es steht ihr ein vollständiges Bahnnetz nach allen Seiten zu Gebote. Das hohe Ministerium für Handel und Volkswirtschaft hat auch in einer mit dem hohen Erlasse vom 18. August 1864, Z. 1309, an die Handelskammern zugefertigten Denkschrift selbst offen bekannt, dass Oesterreich rücksichtlich der Eisenbahnen den Ländern

Preussen und Frankreich um einige Decennien zurücksteht und dass wir kaum hoffen dürfen, England je zu erreichen. In der nämlichen Schrift ist auch die Erkenntniss, dass die Eisenbahnen überhaupt und namentlich für die Eisenindustrie höchst wichtig sind, so richtig ausgesprochen, dass man sich nicht enthalten kann, dieselbe nachstehend wörtlich anzuführen:

„Die Eisenbahnen gewähren nicht nur als Communicationsmittel grosse Vortheile, indem sie die Zufuhr der Rohstoffe und den Absatz der Erzeugnisse erleichtern, billiger und rascher bewirken, sondern sie tragen auch directe als bedeutende Consumumenten zum Aufblühen aller Zweige der Volkswirtschaft wesentlich bei.

„Zwei Industriezweige sind es besonders, welche hier in Betracht kommen und für welche Oesterreich alle Elemente des Gedeihens im reichsten Masse besitzt: es sind dies die Eisen- und Kohlenindustrie, welche beide auf die Entwicklung aller übrigen Zweige der Volkswirtschaft von entschiedenem Einflusse sind.

„Während in Oesterreich die Ausbeute an Mineralkohle, insbesondere in jenen Gegenden der Monarchie, welche bereits von Eisenbahnen durchschnitten oder berührt werden, in raschem Steigen begriffen ist, trat in der Eisenfabrication seit einigen Jahren ein Stillstand ein, dessen Rückschlag auf den Wohlstand der betroffenen Gegenden bitter empfunden wird.

„Die Ursachen dieses Stillstandes sind gar verschieden; einen grossen Theil der Schuld trägt aber der Mangel entsprechender Communicationsmittel, der Eisenbahnen, welche es den Eisenwerken möglich machen sollten, sich billigen Stoff, geeignete Mineralkohle zu verschaffen und wohlfeiles Eisen zur Fabrication gröberer Waaren, als: Schienen etc., zu erzeugen.

„Dies ist auch der Grund, dass die meisten inländischen Gewerke die Concurrenz des Auslandes bis jetzt nicht überwinden konnten. Eine weitere Ursache des Darniederliegens der Eisenindustrie liegt aber eben auch in dem seit einigen Jahren eingetretenen Stillstande in dem Baue neuer Eisenbahnlinien, wodurch die Nachfrage nach Eisenfabrikaten sich auf ein geringes Mass reducirt und so viele Etablissements zum Stillstande gebracht wurden.“

Aus dem Gesagten ergibt sich die Nothwendigkeit der Durchführung der fraglichen Bahn im allgemeinen und zur Hebung und Stärkung der so wichtigen Eisenindustrie Oberkrains insbesondere.

Die Nothwendigkeit in letzterer Beziehung tritt aber um so klarer und begründeter hervor, wenn in Betracht gezogen wird, dass die nachbarlichen Alpenländer Steiermark und Kärnten sich doch schon nach mehreren Seiten gezogener oder im Baue befindlicher Bahnverbindungen erfreuen, während der Hauptindustrie theil des Landes Krain durch die über die unproductiven Landesstriche gezogene Südbahn nicht berührt wird und ohne die gedachte Bahnlinie zwischen der Rudolfs- und der Südbahn ohne Verbindung verlassen liegen würde.

