

I 71487
038029610



Denkschrift

der

Handels- und Gewerbekammer in Laibach

an das

hohe k. k. Handelsministerium,

betreffend die

Laibach-Villacher Eisenbahn.

Die ergebenst gefertigte Handels- und Gewerbekammer hat in Folge des hohen Erlasses vom 18. August 1864 Z. 1309, womit derselben eine Denkschrift mit der Karte betreffend das neue Eisenbahnnetz der österreichischen Monarchie übersendet wurde, ihr Gutachten ddo. 7. November 1864 mit der Darstellung und Begründung der Wichtigkeit und Nothwendigkeit der Eisenbahn Laibach-Villach dem hohen k. k. Ministerium unterbreitet.

Ist schon vorher die Nothwendigkeit und Wichtigkeit dieser Eisenbahnlinie allgemein anerkannt worden, so ist doch seitdem diesem Gegenstande eine noch grössere Aufmerksamkeit und allseitigere Behandlung in der öffentlichen Presse zu Theil geworden, als deren Ergebniss die unabweisliche Erkenntniss feststeht, dass die fragliche Eisenbahn ein gleich grosses Bedürfniss des Landes Krain, als auch von ausserordentlicher Wichtigkeit und Bedeutung für die gesammte Monarchie ist.

In dieser Erkenntniss ist die in Rede stehende Eisenbahnfrage im Landtage des Herzogthumes Krain noch in der früheren Session behandelt und sind am 29. Jänner 1866 von demselben die Beschlüsse dahin gefasst worden, „dass der Landtag in Anerkennung der hohen Wichtigkeit und Nothwendigkeit der Eisenbahn-Verbindung Laibach-Villach an die hohe Staatsregierung die Bitte stellt, hochdieselbe geruhe in den Entwurf des neuen Eisenbahnnetzes auch die Eisenbahnlinie Laibach-Villach einzubeziehen und falls über Entwurf ohne Aufnahme dieser Linie die Allerhöchste Sanction Seiner Majestät des Kaisers bereits erfolgt wäre, nachträglich dieselbe rücksichtlich dieser Linie zu erwirken, — dass der Landtag den Landesauschuss beauftragte, sich rücksichtlich der Bildung eines Comité's zur Durchführung der Eisenbahnlinie Laibach-Villach mit der Handels- und Gewerbekammer ins Einvernehmen zu setzen und im Falle des Zustandekommens desselben, durch ein Mitglied zu betheiligen, — und dass der Landtag für die Vorarbeiten aus dem Landesfonde einen Beitrag von 5000 fl. mit dem Vorbehalte aller gleich anderen Beträgen aus der Unternehmung erwachsenen Rechte für den Fall bewillige, als die Auffbringung der zur Ausarbeitung des zur Erlangung der schliesslichen Concession nöthigen Projectes erforderlichen Geldmittel möglichst gesichert erscheinen würde.“

Sobald die solchen Unternehmungen wenig günstigen Kriegereignisse des vorigen Jahres ihren Abschluss gefunden haben, hat sich sogleich bei der hiesigen Handelskammer ein Comité für die besagte Eisenbahnfrage, bestehend aus mehreren Mitgliedern der Kammer und aus einem Landesauschuss-Mitgliede gebildet. Dieses Comité hat die Industriellen und die Träger der Intelligenz und des Besitzes im Lande zu einer General-Versammlung berufen, welche der Einladung Folge leistend auch in Laibach zusammentraten und die Realisirung der fraglichen Eisenbahnstrecke mit allen zu Gebote stehenden Mitteln anzustreben beschlossen.

Zu diesem Zwecke ist das bestehende Eisenbahn-Comité durch mehrere Mitglieder der Versammlung verstärkt und dasselbe resp. die Handels- und Gewerbekammer beauftragt und ersucht worden, alles zur Verwirklichung der fraglichen Eisenbahnstrecke Zweckdienliche einzuleiten.

In dieser Lage erachtet es nun die unterthänigst gefertigte Handels- und Gewerbekammer dafür, dass sie die für das Land Krain und für den Gesamtstaat so wichtige Eisenbahnfrage dem hohen, um das volkswirtschaftliche Wohl Oesterreichs so sehr besorgten k. k. Ministerium mit ihren diessfälligen unterthänigen Bitten wiederholt mit der Zuversicht unterbreiten soll, dass das hohe k. k. Ministerium die vielfache Wichtigkeit und Nothwendigkeit der fraglichen Eisenbahn nicht nur erkennen, sondern auch zu der Realisirung derselben und insbesondere zu den nothwendigen Einleitungen, Erhebungen, zur Nevellirung und endlichen Projectsverfassung die nothwendigen Mittel in dem möglichsten Masse um so mehr bieten wird, weil hochdasselbe bemühet war, in den Staatsvoranschlag für das Jahr 1867 eine Summe von 150.000 fl. für technische Eisenbahn-Erhebungen einzustellen.

Indem sich die ergebenst gefertigte Handels- und Gewerbekammer rücksichtlich der Darlegung der Gründe für die Wichtigkeit und Nothwendigkeit der Eisenbahn Laibach-Villach auf ihr obangeführtes Gutachten und die erwähnten Landtagsverhandlungen, so wie auf die bezügliche, von dem krainischen Landesauschusse dem hohen Ministerium unterbreitete Petition zu berufen erlaubt, sei es ihr nochmals gestattet, die vielfache Wichtigkeit der fraglichen Eisenbahn in nachstehender Betrachtung zu beleuchten:

Diese fragliche Eisenbahnlinie ist:

1. Ein unumgänglich nothwendiges **Communications-Mittel** und zugleich als Beleberin bestehender, und Erweckerin neuer Industriezweige für unser Land und namentlich für Oberkrain;

2. ist sie die **natürlichste Verbindung** der österreichischen Nord- und der europäischen Westländer **mit dem adriatischen Meere** und zwar mit Triest und Fiume;

3. ist sie **ein wichtiges Glied in der Kette der kürzesten europäischen Bahn** von Nordwesten nach Südosten, und

4. hat diese Bahn insbesondere durch die erfolgte Grenzveränderung die **grösste strategische Wichtigkeit** rücksichtlich der Grenzsicherung des Reiches gegen Italien erlangt.

1. Belangend nun die erste Bedeutung, so sprechen dafür folgende Gründe:

Die vorzüglichste, seit Jahrhunderten betriebene Industrie des Landes Krain ist die Montan-Industrie und zwar vorzüglich die Eisen- und Stahlindustrie.

Ausser dem Eisen-Stahl- und Quecksilber-Betriebe wird auch zum Theil Zink aus kärntnerischen Erzen, Blei und Kupfer im Lande selbst erzeugt. Die meisten dieser Metalle produziert Oberkrain mit Ausnahme der Steinkohle. Der Betrieb der Montan-Industrie Oberkrains ist unentbehrlich und als Erwerbs- und Subsistenzquelle auch für die nicht industrielle Bevölkerung, welche von der Scholle der dort nicht sehr fruchtbaren Erde sich den Unterhalt und die Grundsteuer wohl nicht erholen kann, durch Nichts zu ersetzen.

Es sei erlaubt anzuführen, dass in dem Bezirke Radmannsdorf und einem Theile von Kronau die Eisengewerkschaften über eine halbe Million jährlich für Nebendienstleistungen wie für Holzung, Verkohlung, Verfrachtung, bei der Grube u. s. w. an die ländlichen Bewohner bezahlen, und dass ein Theil davon mit 60.000 fl. jährlich auf das kleine Thal Wochein entfällt. Wo soll, wenn diese Subsistenzquelle versiegt, der Oberkrainer sich eine andere Erwerbsquelle verschaffen, die ihm so reichliche Mittel geben würde? Wo soll das Thal Wochein sich jährlich 60.000 fl. erwerben, wenn der Eisenbetrieb dort ganz oder zum Theil aufhört? Es entstehen daher ernste Besorgnisse bei denjenigen, welche die Verhältnisse Oberkrains kennen, Besorgnisse für die Existenz der Oberkrainer, welche trotz aller den Bergvölkern angebornen Liebe zu ihrer Gebirgsheimath massenhaft schon über das Meer nach Amerika ziehen, um dort eine bessere Existenz sich zu gründen.

Unter den vielen hier zu übergehenden Gründen, welche für die Eisenbahnindustrie insbesondere verhängnissvoll und schädlich gewirkt haben, ist auch der, dass nicht genügende Communicationsmittel Oberkrain mit den andern Ländern verbinden.

Dass aber für die Eisenindustrie die Eisenbahnen in mannigfacher, namentlich in zweifacher Richtung ausserordentlich wichtig sind, ist in der obenbesprochenen Denkschrift des hohen Handels-Ministeriums selbst mit Folgendem ausgesprochen:

„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 Consumenten zum Aufblühen aller Zweige der Volkswirtschaft wesentlich bei.

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

Während nun 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 Eisenfabrikation seit einigen Jahren ein Stillstand ein, dessen Rückschlag auf den Wohlstand der betroffenen Gegenden bitter empfunden wird.

Die Ursachen dieses Stillstandes sind gar verschiedene, 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 Fabrikation gröberer Waaren, als: Schienen, etc. zu erzeugen.

Diess ist auch der Grund, dass die meisten inländischen Gewerke die Concurrenz des Ausländers 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 reducirte, und so viele Etablissements zum Stillstande gebracht wurden.“

Daraus ergibt sich also die doppelte Nothwendigkeit, dass Oberkrains Eisenindustrie durch die Ausführung der Laibach-Villach-Bahn unterstützt würde, insofern sie sich als nothwendiges Communicationsmittel darstellt, und insoweit sie als Consumentin auftritt.

Durch die Eisenbahnverbindung zwischen Laibach-Villach würde gerade im Sinne dieser Denkschrift der Montan-Industrie von ganz Krain geholfen werden; die Eisenindustrie würde ein Communicationsmittel für ihren Absatz bekommen, und die Kohlenbergwerke an der Grenze Krains und Steiermarks würden ihren Absatz gerade an diese Werke finden können. Würde die Bahnlinie Laibach-Villach zu Stande gebracht werden, so würden mehrere bedeutende Etablissements unmittelbar an dieselbe oder doch in die Nähe derselben gebracht werden, z. B. die Bleigewerkschaft Knapovše, die Kupfergewerkschaft zu Skofje, das Eisenwerk Kanker, die Eisenwerke zu Eisern, Kropp und Steinbüchel, dann die bedeutenden Nägelfabriken aller dieser letztgenannten Orte, ebenso die Stahl-Sensen- und Feilwerke in Neumarkt, die Br. Zois'schen Werke zu Feistritz, Althammer, Rothwein und Jauerburg, die Ruard'schen Werke zu Sava, Moistrana, die Klinzer'schen und Moritsch'schen Werke zu Weissenfels und im Anschlusse auch die in der Nähe von Tarvis gelegenen kärntnerischen Montanwerke, wie vorzüglich die ärarischen Bleibergwerke zu Raibel u. d. g.

Aber nicht blos die Eisenindustrie bedarf unumgänglich nothwendig dieses Communicationsmittels, sondern auch viele andere Industriezweige, von welchen die Bevölkerung sich vorzüglich erhält, sehnen sich nach denselben. Es werden mehrere Fabrikszweige erwähnt, so z. B. die neuangelegte Kunstwollenfabrik in Zwischenwässern, die neuangelegte grosse Bierfabrik zu Laibach, die Papierfabrik in Görttschach, die bedeutende Siebfabrikation zwischen Krainburg und Lack, die Leinwandfabrication in der Lacker-Gegend, die Töpferwaaren-Fabrikation am Kahlenberge und in Laufen, die Gewerbszweige der Färber, der Leder-, Schuh-, Strumpf- und Kotzenerzeugung, vorzüglich in Neumarkt und in Krainburg, die noch immer betriebene Handtuch- und Schafwollenfabrikation in der Radmannsdorfer Umgebung, die zum Theil bestehende und auszubildende, zu verbessernde Holzwerkzeugsfabrikation um Veldes u. a. m.

Alle diese und viele andere neue Erwerbszweige würden durch die Eisenbahn eine neue Belebung erhalten, weil sie dann im Stande wären, in Concurrenz mit andern Productionen zu treten. Diese Zweige haben einst besser prosperirt, als heutzutage, obwohl sie doch nicht der grosse Fortschritt der Erzeugung durch Maschinen ganz zu Grunde zu richten vermochte und es ist daher zu erwarten, dass durch die Eisenbahnverbindung auch diese Industriezweige eine neue Kräftigung und Erweckung in manchen bisher nicht benützten Richtungen erfahren werden.

Aber nicht nur für unsern Absatz würde sich die Eisenbahn günstig darstellen, sondern wir würden auf derselben Lebensmittel aller Art, Getreide, Vieh, Wein aus Croatien und überhaupt aus dem Süden bekommen und so auch weiter vermitteln können. Croatien ist reich an solchen Mitteln, wie die letzte Industrieausstellung in Agram genügsam bewiesen hat.

Ein weiterer Grund ist der, dass die bedeutenden **Wasserkräfte** in Oberkrain, die Menge **der Brennstoffe**, als: Torf, Steinkohlen und der Waldreichthum, und die vielen Arbeitskräfte das Land zu Fabriken sehr qualifiziren, dass die Führung dieser Bahn durch diese Theile von Krain ganz gewiss bedeutende, neue Erwerbsquellen für das Volk hervorrufen wird. Die gegenwärtig durch das Land gehende Südbahn von Wien nach Triest bestreicht nur die sterilsten Theile des Landes und berührt nur wenige grössere Fabriken wie die Ponowitscher Spiritus-Fabrik, die Kohलगewerkschaft am Savestrome und die Papierfabrik in Josefthal.

Dann spricht auch der weitere Grund für die fragliche Bahnlinie, das wir ohne diese Eisenbahn durch die Gebirgskette, welche zwischen Krain und Kärnten liegt, ganz abgeschlossen sind, und wenn die Linie Villach-Udine oder Villach-Görz nach Triest durchgeführt werden sollte, Oberkrain zwischen zwei Bahnen rein verlassen und verödet, ohne Verkehr und ohne mögliche Entwicklung der Industrie dasteht.

Aber auch noch ein Grund, der im ersten Augenblicke vielleicht keine solche Wichtigkeit zu haben scheint, aber nach den Erfahrungen anderer Länder ganz gewiss Berücksichtigung verdient, soll angeführt werden. Das schöne romantische grosse Thal von Oberkrain, welches der berühmte Naturhistoriker Sir Humphry Davy das schönste Thal, das er auf Erden gesehen, nennt, würde mit den vielen noch unbenützten Mineralquellen, mit seinen ausserordentlichen Naturschönheiten, mit seinem reizenden See Veldes ganz gewiss, wie das Salzkammergut, das baierisch-sächsische Hochland und die Schweiz eine Menge fremder Reisenden heranziehen und fesseln, wenn der Besuch durch die Eisenbahn Laibach-Villach erleichtert werden würde. Die Bewohnerschaft würde durch die vielen Zuzüge derselben, wie auch die andern genannten Länder einen nicht unbedeutenden angemessenen Nutzen ziehen können. Der Fremdenbesuch ist aber übrigens in anderer Beziehung von Bedeutung; es werden manche Industriezweige auf indirecte Art durch die Fremden hervorgerufen, so z. B. die Holzschnitzerei, die Metall-Stein- und manche andere Geschmeideerzeugung, wofür die Oberkrainer von Natur aus sehr viel Anlagen haben. Dass der Fremdenbesuch eine Quelle des Erwerbes ist, das beweisen Rom, Florenz, München mit ihren Kunstschatzen, das beweist vorzüglich die Schweiz, welche dadurch erfinderisch, erwerbsam, wie kaum ein anderes Land industriell geworden ist.

Aus allen diesen und andern Gründen ist daher eine Eisenbahnlinie von Laibach nach Villach im Interesse des Landes Krain und im Interesse des Oberlandes vorzüglich nothwendig.

2. Belangend die weitem Erwägungen rücksichtlich dieser Linie in der Richtung, dass sie die kürzeste und natürlichste Verbindung der österreichischen Nord- und anderer kultureicher Länder mit dem adriatischen Meere ist, sei es gestattet Nachstehendes vorzubringen.

Die Bestrebung der vorzüglichsten Hafenplätze am adriatischen Meere u. z. der Hafenplätze von Venedig, Triest und Fiume, eine Eisenbahnverbindung mit den westlichen und nördlichen Ländern zu erringen, ferner die Bestrebungen der Hinterländer, besonders von Kärnten, Steiermark und Oberösterreich haben verschiedene Eisenbahnprojecte hervorgerufen, von denen einige sich in einem sehr vorgeschrittenen Stadium befinden, wie zum Beispiel die Steyer-Haag-Villach projectirte Prinz Rudolfsbahn.

Die Triester Handels- und Gewerbekammer hat schon vor drei Jahren eine Commission zur Erzielung einer Verbindung zwischen Triest und dem Bodensee eingesetzt, welche die Durchführung der Villach-Brixner Eisenbahn, die Unternehmung einer Bahn nach Vorarlberg, nach Kempen oder Immerstadt und die Ausführung der Bahn von Villach über Udine, Görz oder Laibach zum adriatischen Meere voraussetzt. Im Vortheile Venedigs ist diessfalls eine andere Bahn über Bassano nach Trient, zwischen der italienischen — und Tirolerbahn nach dem Bodensee angeregt worden; zum gleichen Interesse Venedigs ist wieder ein anderes Projekt hervorgerufen worden, welches durch

das Ampezzo-Thal von Treviso längs der Piave führen würde. Wollte man diese Bahnen im Interesse für Triest anbringen, so hätte man die grössten Terrainschwierigkeiten, die weit grösser sind, als jene über den Brenner, zu besiegen.

Diese Erwägungen haben sodann die Triester Handels- und Gewerbekammer zur Aufstellung jenes Projectes bestimmt, nach welchem Triest mit der Rudolfsbahn in Verbindung gebracht werden würde, und zwar durch die Fortsetzung der Linie von Villach durch das Pontebathal über Udine, oder über den Predil durch das Isonzothal, über Görz zur adriatischen Küste. Die Udineser haben sich dem ersten Plane sehr gerne angeschlossen und haben auch zugleich ihre Sonderinteressen geltend gemacht, dass die Erstreckung der Bahn bis Cervignano ausgesprochen werde, wodurch die Linie eine Verlängerung von $3\frac{7}{10}$ österreichische Meilen erfahren würde, und haben als Ausgangspunkt hierfür den Hafen Porto-Buso vorgeschlagen.

Die Bestrebungen dieser Eisenbahnunternehmung gingen offenbar alle dahin, die Bodensee-Länder und die nördlichen Länder Oesterreichs über Villach mit dem adriatischen Meere und zwar mit Umgehung der Südbahn durch eine parallele Linie mit Beseitigung von Triest und Fiume zu verbinden. Insoferne diese Projekte von Westen und Norden bis Villach gehen, sind sie offenbar und unbezweifelt von hoher Wichtigkeit, weil eines Theils die Verbindung mit den Bodensee-Ländern von ausserordentlicher Tragweite ist, und weil die Linie Villach-Prag eisen- und kohlenreiche Länder passirt und Prag mit Villach in geradester Linie verbindet.

Die Hauptfrage entsteht nun rücksichtlich der Weiterführung der Linie von Villach zum adriatischen Meere, welche, wie oben bemerkt wurde, nur drei Wege nehmen kann, entweder durch das Pontebathal über Udine, oder jenen über den Predil durch das Isonzothal und über Görz, oder von Villach über Laibach nach Triest und Fiume. Bei der Frage, welche dieser Linien die wichtigste, die zweckmässigste und im Allgemeinen nützlichste ist, muss man sich auf den objektiven Standpunkt stellen und das allgemeine Interesse ins Auge fassen. **Das allgemeine österreichische Interesse** geht aber nun entschieden dahin, dass die Verbindung der fraglichen Länder mit dem adriatischen Meere nicht an der äussersten Bucht desselben, sondern an den besten diesseits gelegenen Häfen u. z. in Fiume und Triest erfolge.

Durch die Führung der Bahn über Udine nach Cervignano und an den Hafen Porto-Buso würde aber das Gegentheil erfolgen, es würde **Triest und Fiume beseitigt werden.**

Dass die Intentionen der italienischen Städte auch dahin gehen, ist aus dem nunmehr auftauchenden Plane, wornach Udine mit Venedig in grösserer Nähe am Meere, als durch die Bahn Udine-Treviso verbunden, und ein grosser Hafenplatz allenfalls in Latisana oder Portogruaro errichtet werden soll, klar ersichtlich.

Es ist daher nur begreiflich, dass Triest in Betreff der Bahnlinie Villach-Udine-Triest (und wegen der obigen Abzweigungen) seine Wünsche geändert und eingesehen hat, dass durch diese Bahn der Stadt Triest der grösste Schade zugefügt werden dürfte.

Dass die hohe k. k. Regierung dem Plane der Villach-Udine Bahn insbesondere seit der Abtretung Venetiens an Italien kaum hold sein wird, **dafür bürgt das österreichische Staatsinteresse.**

Dieses Interesse müssen aber auch alle österreichischen Länder, insbesondere aber jene, welche die Rudolfsbahn so sehnlich gewünscht und erreicht haben, anerkennen und unmöglich wünschen, dass der grosse Waarenzug Oesterreichs sich nach einem ausländischen Hafen bewege, und dass **Triest und Fiume, unsere besten vaterländischen Hafenplätze beseitigt werden.**

Es scheint daher nicht zu besorgen zu sein, dass die Bahn Villach-Udine-Triest ihre Realisirung finden werde.

Was nun die Trace Villach-Görz-Triest über den Predil und durch das Isonzothal betrifft, so kann man sich für dieselbe ebenfalls so wenig entscheiden, wenn man **alle** Verhältnisse derselben in Betracht zieht. Die Vertretung im Triester Landtage hat sich zwar für diese Bahn als Verbindung mit Villach entschieden, indem sie von jener über Udine abgeht, und die Behauptung aufstellt, dass die Linie Villach-Laibach eine viel zu lange sei, um der allgemeinen Verkehrsbewegung zu nützen, noch die Concurrenz mit der Brennerlinie auszuhalten vermöge.

Es sei gestattet, über die Richtigkeit dieser Sätze an sich selbst und im Allgemeinen mit Berücksichtigung auch anderer Faktoren eine Prüfung anzustellen.

Was die Distanz der Linie Villach-Laibach-St. Peter-Triest und jene der Linie Villach-Görz-Triest betrifft, so ist allerdings die zweite kürzer, jedoch nicht so bedeutend, dass diese Kürze anders als nur unter sonst gleichen Verhältnissen einen Ausschlag geben könnte.

Nun müssen aber die **Terrain-Bau- und Erhaltungs-Verhältnisse** beider Linien in Betracht gezogen werden. Eine Eisenbahn über den Predil würde mit grösseren Schwierigkeiten jeder Art als jene über den Semmering zu kämpfen haben, und vielleicht für den Waarentransport gar nicht, oder nur theilweise hergestellt werden können.

Dass die Bau- und Erhaltungskosten der Prediler Bahn ausser allem Verhältnisse mit andern Eisenbahnstrecken stehen würden, ist eine Wahrheit, die jeder Ingenieur bestätigen muss. Dass demgemäss aber auch die Frachtsätze, die allfällige Staatszinsengarantie absonderlich gross sein müssten, ist eine natürliche Folge. Und bei Allem dem würde erst der merkantilische Zweck wahrscheinlich gar nicht oder nur theilweise erreicht sein.

Die Linie Villach-Laibach hingegen bietet gar keine Schwierigkeit und mit Ausnahme der Gegend bei Gereuth das günstigste Terrain dar.

Ohne Detailrechnungen über den Baupreis pr. Meile der einen und der andern dieser beiden Tracen anzustellen, kann man mit Beruhigung die Behauptung aufstellen, dass die kürzere Bahn über den Predil mehr kosten würde, als die längere von Villach-Laibach, und dass die Frachtsätze, die Erhaltungskosten derselben grösser sein würden.

Ausserdem aber muss in Betracht gezogen werden, dass die Linie Villach-Laibach durch ein industriereicherer Thal — Oberkrain, — als die Predil-Linie — durch das Isonzothal geht, — dass durch die Linie Villach-Laibach-St. Peter auch Fiume in die Verbindung mit der Rudolfsbahn gebracht wird, was von ausserordentlicher Wichtigkeit ist.

Was die zweite Bemerkung betrifft, dass die Linie Laibach-Villach nicht die Concurrenz mit der Brennerlinie auszuhalten vermöge, so ist sie durch das Gesagte auch schon beantwortet, denn bis Villach steht die Rudolfsbahn fest; — es kann sich nunmehr die Frage aufwerfen, welche die allgemein beste, wohlfeilste, entsprechendste Linie von da zum Meere ist.

Wollte Triest behaupten, dass die kürzeste Linie die beste und die richtigste ist, so müsste es Villach-Udine-Cervignano mit einem neuen Hafen am adriatischen Meere vorschlagen.

Da aber diese Linie wie oben bemerkt, nicht im österreichischen Interesse liegt, da die Linie Villach-Görz-Triest trotz der grösseren Kürze nicht vortheilhafter, als jene von Villach-Laibach ist, so muss die Linie Laibach-Villach die Concurrenz mit der Brennerbahn besser, wie die Predillinie aushalten. Es ist also klar, dass beide Einwendungen der Stadt Triest gegen die Laibach-Villach-Bahn der Begründung entbehren, und in denselben nicht das objektive allgemeine Interesse gewürdigt erscheint.

Abgesehen davon scheint die Linie Villach-Predil-Görz aus strategischen Rücksichten **bedenklich** zu sein.

Wenn schon die Richtung, der Zug der Linie nicht strategisch wichtig sind, so wäre die fragliche Eisenbahn in der Strecke von Karfreit bis unter Canale in einer Strecke von 3 — 4 Meilen den auf den italienischen Grenzgebirgskämmen aufgestellten Kanonen derart ausgesetzt, dass sie im Falle eines Krieges absolut unbrauchbar sein würde.

Ganz anders steht es mit den strategischen Verhältnissen der Bahn Villach-Laibach, wie es später dargethan werden wird.

Es ist erwiesen, dass die Linie Villach-Görz-Triest aus Rücksicht der commerziellen und strategischen Verhältnisse sich nicht als zweckmässig darstellt. —

Es gibt von Villach — zum Meere nur noch die eine Verbindung über Laibach.

Wenn man diese Linie objectiv ohne die Eifersucht einer Seestadt gegenüber der andern, und ohne das Concurrenzbestreben der einen Bahn gegenüber der andern ins Auge fasst, wenn man alle Vortheile derselben erwägt, wenn man die Terrainsverhältnisse des ganzen julischen Gebirgszuges und das Thal von Oberkrain, wo immer längs der Save die Bahn die natürlichste Führung erhält, — in Betracht nimmt, so muss man zum Schlusse kommen, dass nur die Trace Villach-Wurzen-Laibach lohnende Bau- und Betriebsverhältnisse darbiete, — dass die

Rudolfsbahn auf österreichischen Boden nur **bei Laibach** einen zweckmässigen Abschluss findet, und somit auch durch die Karstlinie die Verbindung mit Triest und Fiume hergestellt sei.

Dass die Rudolfsbahn nicht in Villach ihren Abschluss finden kann, ist eine selbstverständliche Sache, und da nur der Abschluss bei Laibach resp. der Anschluss daselbst an die Südbahn im **merkantilischen und strategischen Interesse des Staates** gelegen ist, so ist eine Vereinbarung zwischen den beiden Gesellschaften unendlich wünschenswerth und nothwendig, und soll von dem hohen k. k. Ministerium angebahnt werden.

3. Zu dieser Bedeutung gesellt sich aber noch eine dritte Bedeutung dieser Linie, dass sie als Glied in der Kette der grossen europäischen Bahn, die schon oben einmal angedeutet worden ist, sich darstellt, nämlich jener Bahn, welche von Nordwesten nach dem Südosten in kürzester Linie führt.

Wenn man einen Blick auf die Karte wirft, so zeigt sich die enorme Tragweite dieser Bahn, denn von den westlichen, nordwestlichen und nördlichen europäischen Ländern nach dem Süden, nach Constantinopel geht diese Linie. Wenn man aber noch die Bedeutung des Mittelmeeres, des Suezkanals, wenn man den dann den Handel beherrschenden Platz Alexandrien ins Auge fasst, **wenn man Constantinopel als das ansieht, was es ist, der Schlüssel dreier Welttheile**, dann stellt sich die Wichtigkeit dieser Bahn so entschieden dar, dass sie nicht bestritten werden kann, und es ergeben sich hieraus unendlich viele wichtige Consequenzen.

Was nun diese europäische Linie betrifft, so wird sie als solche wohl erst dann ihre grosse Geltung gewinnen, wenn sie als solche vollendet dasteht. Die Vervollständigung derselben schreitet rasch vorwärts; im nordwestlichen Europa sind die Glieder fertig, in einiger Zeit wird sich die Linie Villach-Brixen an dieselben anschliessen. Die Linie Sissek-Semlin mit dem Anschlusse an die Südbahn und an die projektirte Fiumaner-Linie wird wohl ohne Zweifel ausgebaut werden und auch die weitere Linie rücksichtlich der Fortsetzung von Semlin resp. Belgrad aus über Sofia, Adrianopel bis Constantinopel.

Wenn man bedenkt, dass diese Linie die vorzüglichsten und industriereichsten Länder mit den an Bodenprodukten reichsten Ländern verbindet, wenn man bedenkt, dass diese Bahn die grösste überseeische Bedeutung am wichtigsten Punkte Europa's gewinnt, so ist es überflüssig, alle weitem wichtigen Gründe dafür, alle Vortheile näher zu bezeichnen, welche aus dieser Verbindung für Oesterreich und wohl auch für unser Land erwachsen würden. Diese Linie vermittelt aber, wie schon gesagt, die Strecke Laibach-Villach am kürzesten und leichtesten.

Aus allen diesen wichtigen Gründen ergibt sich aber auch die Rentabilität dieser Bahn und es ist nicht zu zweifeln, dass das Anlagekapital sich immer besser verwerthen wird, weil nicht zu besorgen ist, dass irgend eine Bahn eine neue kürzere Richtung in diesen besagten Richtungen erzielen könnte.

In der Natürlichkeit dieser Linie, in der Natürlichkeit der vorgebrachten Gründe scheint der Ausbau dieser Linie und die Rentabilität derselben am besten befürwortet zu sein.

4. Was die strategische Wichtigkeit dieser Linie betrifft, so ist solche, wenn man insbesondere die gegenwärtigen Grenzverhältnisse zwischen Oesterreich und Italien in Betracht zieht, so evident, dass sich der Erkenntniss dieser Wichtigkeit kaum ein Stratege verschliessen könnte.

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

Mag der Friedensvertrag zwischen den beiden Staaten auf den ewigen Frieden stipulirt sein, die Möglichkeit der Eventualität eines Friedensbruches muss und zwar um so mehr ins Auge gefasst werden, als bekanntermassen die Wünsche des italienischen Nachbarn nach territorialer Ausdehnung gegenwärtig noch nicht vollständig befriedigt zu sein scheinen.

Schon aus dieser besondern, und aus der allgemeinen Vorsicht muss Oesterreich bedacht sein, seine Grenze gegen Italien so gut und rationell als möglich zu schützen. Die frühere kurze und mit starken Festungen gehütete Grenze haben wir mit einer langen bisher meist unbesetzten Grenze vertauscht.

Die ganze Aufmerksamkeit der hohen Regierung muss nun dahin gehen, ihre Truppenkörper und das Kriegsmateriale **so schnell als möglich** an die italienische Grenze aus allen Theilen des Reiches werfen zu können. In dieser Richtung zeigt sich schon die Bahnverbindung zwischen Laibach und Villach als ein **strategisches Gebot**. Wenn aber noch die Weiterverbindung der Bahn von Laibach über Steinbrück, Agram, Karlstadt nach Essek und den weitem Auszweigungen bedacht wird, so erscheint diese Bahn in **strategisch-militärischer Richtung** noch um so wichtiger, da aus der kroatisch-slavonischen Grenze nicht nur längs der ganzen Küste des adriatischen Meeres, sondern auch an die trockene italienische Grenze die tüchtigen Grenztruppen in kürzester Zeit dirigirt werden können.

Die Einmündung des Isonzo-Raibel- und des Pontebathales bei Tarvis an der projectirten Laibach-Villacher Bahn erheischt unumgänglich eine Eisenbahn auch durch das krainische, wie durch das kärntnerische Thal.

Während Kärnten eine solche mit dem Anschluss bei Marburg an die Südbahn besitzt, und eine zweite, die Rudolfsbahn über Steyer bis Villach schon in Angriff genommen worden ist, sollte wohl die **Laibach-Villacher Linie** aus dem berührten **staatlich-strategischen Interesse nicht mehr sich in der Frage des Projektes, sondern in dem eifrigsten Ausbaue befinden und die hohe Regierung selbst müsste die Erbauerin sein.**

Bei dieser vielfachen, unzweifelhaft begründeten Wichtigkeit der fraglichen Eisenbahnlinie glaubt die ergebenst gefertigte Kammer die zuversichtliche Hoffnung hegen zu dürfen, dass das hohe k. k. Ministerium im Interesse des Staates die möglichste Unterstützung zur Durchführung derselben gewähren, nöthigenfalls selbst dieselbe in Angriff nehmen werde.

Die ergebenst gefertigte Kammer erlaubt sich daher nachstehende unterthänigste Bitte zu stellen:

Das hohe k. k. Ministerium für Handel und Volkswirtschaft geruhe:

1. Die Eisenbahnlinie Laibach-Villach als für den Reichsverkehr hochwichtig und aus strategischen Rücksichten geboten in das demnächst auszubauende Eisenbahnnetz aufzunehmen resp. die bezügliche Aufnahme bei Seiner Majestät unserm Allergnädigsten Kaiser zu befürworten und zu erwirken;

2. der ergebenst gefertigten Handels- und Gewerbe-Kammer die Bewilligung zur Vornahme der Vorstudien und Vorarbeiten resp. die Vorconcession zu ertheilen;

3. zu diesem Behufe der ergebenst gefertigten Handels- und Gewerbe-Kammer einen sachverständigen k. k. Staats-Ingenieur gegen allenfalls von der Kammer zu bestreitende vorkommende reele Auslagen zuzuthemen, und endlich

4. seine gewichtigen Ansichten über die zu wählende Bahn-Trace mit Rücksicht auf die commerziellen und strategischen Rücksichten kundzugeben und dem ganzen Unternehmen seinen fürsichtigen Schutz angedeihen zu lassen. *)

Handels- und Gewerbe-Kammer für Krain.

Laibach den 14. Jänner 1867.

V. C. Supan m. p.,

Präsident.

Dr. Lovro Toman m. p.,

Sekretär.



*) Se. Excellenz, der Herr Handelsminister erklärte der rücksichtlich der Laibach-Villacher Bahn am 14. Februar l. J. bei ihm befindlichen Deputation, bestehend aus: Dr. Costa, Dr. Klun und Dr. Toman, dass die Laibach-Villacher Bahn demnächst ausgebaut, und die Tracirung im Frühjahre auf Staatskosten vorgenommen werden wird. Laibach am 16. Febr. 1867.