18987, II, 2, f. 8° b

Die

Unterkrainer und Lacker-Eisenbahn.

Mit Bezug auf das adriatische und schwarze Meer.

Von

V. C. Supan,

Präsident der Handels- und Gewerbekammer für Krain etc.

Laibach.

Selbstverlag. — Blasnik'sche Buchdruckerei.

VIII. 1873.

Für diese beiden Eisenbahnlinien wurden schon längst die zur Baubewilligung nothwendigen Projekte dem hohen Handelsministerium zur Vorlage an den Reichsrath überreicht.

Es handelt sich jetzt nur darum, dass die Regierung diese mit so grossem Kostenaufwand ausgearbeiteten Projekte dem zukünftigen Abgeordnetenhause vorlegt, und dass dieser die angeführten Eisenbahnlinien genehmigt. Es würde uns zu weit führen, wenn wir über die vieljährigen Arbeiten, Bemühungen u. s. w. hinsichtlich der Unterkrainer- und Lacker-Bahn etwas näheres hier anführen wollten, nachdem jedoch aber der allgemeine Wunsch im Lande herrscht, dass diese Bahnen baldmöglichst gebaut werden, so können wir nicht umhin, unser Befremden auszudrücken, dass mit einer kleinen Ausnahme eine gewisse Passivität selbst bei den zunächst Betheiligten sichtbar vorliegt, so als wenn die Eisenbahnen ohne Mühe, ohne Arbeit, ohne der dazu nothwendigen Schritte u. s. w. u. s. w. von selbst kommen werden. Uns ist es gut bekannt, dass auf den beiden Linienstrecken schon lange fortwährend von dem Eisenbahnbaue gesprochen wird, allein mit dem blossen sprechen bauet man eben keine Eisenbahnen. Es freuet uns übrigens recht sehr, dass die Bevölkerung jetzt überall im ganzen Lande für diese Eisenbahnbauten warm eingenommen ist. Es freut uns, wir sagen es noch einmal, dass es sowohl von Unterkrain, Oberkrain und Innerkrain eine vollständige richtige Auffassung mit Bezug auf diese Bahnen zur Aeusserung gebracht

wurden; um aber nun den Zweck zu erreichen, so muss man vernünftiger Massen die dazu führenden Mittel consequenter Weise in erster Linie ins Auge fassen, und die dazu nothwendigen Schritte etc. am rechten Orte und zur rechten Zeit in Anwendung setzen, denn sonst ist alles nur eine de lana caprina. [1])

Von dem zukünftigen Reichsrathe wird es nun hauptsächlich abhängen, ob unser gar so sehr verarmtes Land die diesbezüglichen Eisenbahnen erhalten werde. Die hiesige Handelskammer hat in der Sitzung vom 28. October 1864 sowohl die bereits im Betrieb stehende Oberkrainer, als auch die zu bauende Unterkrainer Bahn in Anregung gebracht und mit aller Wärme befürwortet und begründet. [2])

Nachdem der Bau der Oberkrainer Eisenbahn zur Thatsache geworden ist, wurde am 17. Mai 1869 in meinem Hause und unter meinem Vorsitze ein Comité gebildet, welches den Beschluss fasste, von dieser Bahn ausgehend eine geeignete, von der Südbahn unabhängige Eisenbahnverbindung mit dem Meere herzustellen, und so ward an

---

[1]) Als voriges Jahr, wie wieder die Predilfrage an's Tapet kam, wir von der Laibacher und Triester Curie nahezu drei Monate in Wien waren, da musste ich eigens für einige Tage ins Land zurückreisen, um Petitionen für die Lackerbahn zu erhalten. In Folge meines Ansuchens und insbesondere in Folge der wahrhaft unermüdlichen Bemühungen des Herrn Handelsmannes Hartmann, geschah es nun, dass mehrere Petitionen dann für die Lacker Linie an den Reichsrath anlangten.

[2]) Die Handels- und Gewerbekammer hat übrigens eine Eisenbahn von Laibach nach Villach beantragt, für dieselbe nur ursprünglich die Denkschrift verfasst und dafür gearbeitet. Warum das unglückliche Zahnloch von Tarvis nach Villach bisher geblieben, ist nicht die Schuld der Kammer und wir können darüber allenfalls nähere Aufklärung geben.

diesem Tage gleich die Idee*) **Lack-Triest mit der Einmündung in Muggia** festgesetzt und das Comité hat sofort alle die nöthigen Schritte für die Vorarbeiten etc. eingeleitet.

Im März 1870 hat der Ausschuss hinsichtlich der Regierungsvorlage für den Predil die Arbeiten vollendet. Dieser Ausschuss bestand aus 15 Mitgliedern des Abgeordnetenhauses, wovon 14 für, und nur ein einzelner und zwar Herr Schlegel, der seinerzeitige Referent für die Oberkrainer Eisenbahn, war gegen den Predil.

Unter solchen Umständen war damals die grösste Gefahr für das Land Krain, beziehungsweise für die Lacker Linie, und dies um so mehr, da schon für den 23.—24. März die Predilbahn zur Verhandlung im Abgeordnetenhause auf die Tagesordnung zu setzen bestimmt wurde. Und kein Mensch konnte mehr zweifeln, dass bei solchen Verhältnissen die Predilbahn vom Hause angenommen werde, so zwar, dass etwa schon für Görz die Beleuchtung angesagt wurde. In diesem entscheidenden Momente waren wir vier Mitglieder des Laibacher Comité's am Kampfplatze und zwar ich als Obmann, Dr. Spazappan und die beiden Ingenieure Přibil und Junker.

Wir verfassten in Wien im Namen des Laibacher Comité der Lack-Triester Eisenbahn eine Einlage an den hohen Reichsrath, machten unter anderm das nothwendige Petitum mit dem Bedeuten, dass wir noch eine verbesserte Linie vorlegen werden und überreichten durch die Güte des Herrn Abgeordneten Dr. Rechbauer von Graz am 20. März dieses Aktenstück an den hohen Reichsrath.

---

*) Die Ideen beherrschen die Welt. Leider aber werden die besten oft, wegen Mangel am geistigen Horizont, verlacht. Zum Glücke aber werden sie von Männern, die mit sich selbst klar und ausdauernd sind, trotzdem niemals fallen gelassen.

Das Abgeordnetenhaus hat unsere Einlage an den aus 15 Mitgliedern bestehenden Ausschuss, unserer Bitte gemäss, zur weiteren Prüfung zugewiesen. Am 8. April 1870 wurde, ohne dass die Predilfrage im Hause nochmals vorkam, in Folge des Austrittes der Polen etc. etc. der Reichsrath geschlossen; und diess allein ist der wahre Thatbestand, dass die Predilbahn nicht schon längst im Baue sich befindet und hoffentlich für immer begraben ist. — Die erwähnte, freilich wegen der Dringlichkeit etwas mangelhafte Denkschrift, dürfte dennoch einstens in der Chronik Krains die rechte Würdigung erhalten.

Später erst wurden noch mehrere Broschuren von bekannten Federn gegen den Predil zu Gunsten der Lacker Linie geschrieben, so wie auch nachträglich der löbliche Stadtrath von Triest über Einladung des Laibacher Consortiums diesem beigetreten ist; wie überhaupt dann, wie es bekannt ist, ein Federkrieg ob „**Lack oder Predil**“ in der Journalistik geführt wurde, der nirgends seines Gleichen über eine Eisenbahn finden dürfte. Diese hochwichtige Angelegenheit hat sich dadurch nicht nur für das Land Krain, sondern im allgemeinen österreichischen Staatsinteresse sehr geklärt.

Der vorjährige Ausschuss des Abgeorgnetenhauses für die Predilbahn hat nun aber auch wahrhaftig die Unabhängigkeit der Parlamentmitglieder, die Freiheit der Diskussion, die Objectivität der Auffassungen, das gewissenhafte Eindringen in diese Angelegenheit in einer Art und Weise zum Ausdrucke gebracht, dass wir und alle mit uns Eingeweihten wieder der festen Anschauung waren, dass der Predil falls derselbe in Plenum vorkommen werde, gar keine Aussicht auf Erfolg haben könne, — und der Reichsrath ward abermals geschlossen, ohne dass über den Predil im Hause selbst verhandelt wurde.

Und so stehen wir nach mehrjährigen schweren geistigen und materiellen Kämpfen und Opfern jetzt

nun am Vorabende der Entscheidung. Werden die besprochenen Projekte als Regierungsvorlage den Weg ins künftige Parlament machen? und wird dieser seine Zustimmung zum Ausbaue dieser Bahnen geben? — Es wäre ein furchtbar grosser national-ökonomischer Fehler, wenn man jetzt in Folge des „Krachs“ die Eisenbahnbauten hinausschieben oder gar sistiren würde. Uns ist es gleichviel, ob diese Bahnen mit Staatssubvention oder blosser Steuerfreiheit gebaut werden. Uns liegt hauptsächlich daran, dass unser Land diese Bahnen baldmöglichst bekommt, da es gewissermassen geradezu eine Lebensfrage für das Land ist. Wir wissen auch nicht, welche Richtung mit Bezug auf die Eisenbahnbauten der direkt gewählte Reichsrath einschlagen werde, so viel aber sagen wir voraus, dass diejenigen, welche gar so sehr gegen die Staatsgarantie in Rücksicht der Steuersäckel die Polemik führen, vollkommen mit sich selbst unklar sind, wodurch man in erster Linie das Volk steuerkräftig machen kann. Will man das Volk steuerkräftig machen, so vermindere man die grösste Steuer, und die grösste Steuer ist die Transportsteuer, sowohl für die Bodenprodukte, Rohstoffe und Fabrikate. Wenn nun also die Staatsverwaltung auf der einen Seite die Zinsengarantie gibt, um so leichter eine Eisenbahn zu Stande zu bringen, so vermindert sie dem Produzenten die Transportsteuer, der Consument und Produzent rücken näher zusammen[1]) und die sonstige Steuerlast wird erleichtert und die Prosperität des Landes wird grösser.

Wir wollen die Rechtfertigung dieser Behauptung mit dem Hinweise auf den grossen Abstand einleiten, welcher zwischen

---

[1]) Das ist die Verminderung der räumlichen Entfernung.

der Verkehrsentwicklung in den verschiedenen Nachbarländern Oesterreichs obwaltet. Die Geschichte aller in der Industrie fortgeschrittenen Länder und Provinzen weist es nach, dass dieselben ihren Aufschwung und ihren Wohlstand insbesondere dem Ausbaue möglichst vieler rationell geführten Eisenbahnen zu verdanken haben. Die Eisenbahnen dürfen nicht bloss zur Hebung der schon bestehenden Industrie betrachtet werden, sondern sie sind vielmehr der Hauptfaktor zur Erweckung neuer Industriezweige, sie sind vom Zeitgeiste zum Haupthebel des commerziellen, industriellen, überhaupt national-ökonomischen Fortschrittes absolut nothwendig; denn die staatswirthschaftliche Produktion allein ist die nie versiegende Quelle des Nationalreichthums. Die Erfahrung aber lehrt es, das jede Bahn längs ihrer Strömung neue Kräfte zur Hebung und Belebung der Production ansetzt.

Und gerade unser Krain ist so wie kein Land am Continente geeignet, ein **Industrieland** zu werden. Wir sind die ersten Anreiner des adriatischen Meeres mit zwei wichtigen Seehäfen Triest und Fiume, die Zeit für die Aufhebung der Francoporti kann unmöglich ferne sein; wir haben die Strasse nach Orient, nach Süden und Südosten, wo die natürlichen Absatzquellen laufen. Wir haben Wasserkräfte, Brennmateriale, **ein begabtes Volk** u. s. w. Um aber unser theures Krain, das erste Hinterland unseres Meeres, zu einem **Industrielande** zu machen, ist die absolut nothwendige Vorbedingung, dass zweckmässig angelegte Eisenbahnen im Lande gebaut werden müssen. Und dieses feste und entschiedene Programm habe ich als vieljähriger Präsident der Handels- und Gewerbekammer für Krain, mit eisernem Willen und unermüd-

licher Thatkraft in mir aufgenommen.[1]) Das erste Zeugniss davon ist die Oberkrainer-Eisenbahn, bei welcher ich ebenfalls an der Spitze des Consortiums stand. Denn der Wahrheit gemäss sei es hier gesagt, dass gewisse massgebende Persönlichkeiten meinem Plane, von Laibach über unser Oberland nach Villach eine Eisenbahn zu bauen, ursprünglich scharf entgegengetreten sind; indessen, der ganze Sachverhalt ist im Lande so sehr bekannt, als dass ich etwas in dieser Richtung anführen möchte. Es handelt sich gegenwärtig überhaupt nur um die Unterkrainer- und Laaker-Eisenbahn. Alle beide Bahnen sind nicht nur für unser Land Krain, sondern sie sind für den europäischen Weltverkehr sehr wichtig; die Strasse von[2]) **Norden und Nordwesten nach Süden und Südosten**, in erster Linie beziehungsweise nach Triest-Fiume-Dalmatien, dann Piräus-Salonik-Constantinopel.

Und ganz richtig sagt J. G. von Hahn,[3]) der gewesene k. k. Consul für das östliche Griechenland Piräus wird die Scala des zukünftigen europäischen Schnellverkehrs sein. „Dass, sobald der Piräus mit dem europäischen Eisenbahnsysteme verbunden sein wird, Brindisi den gesammten europäischen Schnellverkehr an jenem Hafen abgeben müsse.“ Bekanntlich ist die Geschwindigkeit eines Eisenbahnzuges fasst 2½ mal so gross, als die eines Seedampfers, und nach den sorgfältigen Messungen betragen die

[1]) Wenn man vielleicht nähere Aufklärungen darüber wünschen würde, so wäre ich allenfalls auch bereit dieselbe zz geben. Die Ursachen, warum bisher die Unterkrainer und Laakerbahn noch nicht in einem bessern Stadium stehen, sind vielfach. Auf Verlangen könnten wir auch darüber Antwort ertheilen, vor der Hand wollen wir es unterlassen die diesbezüglichen Beweggründe anzuführen.

[2]) Dass auch die Karavanken entweder von Klagenfurt über den Loibel gegen Neumarktl oder über den Seeberg durchschnitten werden, um eine senkrechte Linie von Norden nach Süden zu erhalten, ist ausser allen Zweifel und auch über diese beiden Projekte wurden bereits schon die erforderlichen Erhebungen vorgenommen.

[3]) In seinem ausgezeichneten Werke, „Reise v. Belgrad nach Salonik“.

Fahrtlinien von Alexandrien nach Piräus 511, nach Salonik 670 und nach Brindisi 835 Seemeilen, somit um 324 Seemeilen also um 32 Zeitstunden beim günstigen Wetter nach Brindisi länger als bis Piräus.

Auch Triest ist den beiden Häfen von Genua und Marseille in bedeutendem Vortheil, den von Alexandrien nach Genua sind 1320, nach Marseille 1425 Seemeilen, während nach Triest die Fahrtlinie nur 1257 Seemeilen beträgt.

Ja sicherlich nicht ohne Intelligenz habe ich an massgebenden Stellen schon so oft mein Bedauern ausgesprochen, dass der südliche Theil der Monarchie mit Bezug auf die Eisenbahnstrassen gar so sehr vernachlässiget wird[1]), denn während im Norden der Monarchie in ganz unbedeutende Städte mehrere Bahnen einlaufen, **hat Triest, das grösste Emporium des österr. Handels, heute noch immer eine einzige Bahn**', [2]) und auch beim ersten österreichischen Handelskammertage hatte ich Gelegenheit, in der Sitzung am 15. Juli d. J. als Referent der zweiten Section unter anderm auch dieses

---

[1]) Auch ist das Projekt von Görz über Heidenschaft, Wippach nach Präwald etc. von der allergrössten Tragweite, und hauptsächlich als italienisch-orientalische Verbindung und wir erklären schon jetzt, dass wir zur rechten Zeit auch für diese Linie mit aller Wärme eintreten werden.

[2]) Bedenke man weiters, wie lange hat es denn gedauert, bis unsere Seehafen Triest und Fiume von der Metropole der Monarchie aus die Eisenbahnen erhalten haben. Man hat zuerst nach Norden und Nordwesten die Schienestrasse angelegt, wo wir höchstens was kaufen, aber sehr wenig verkaufen können, und wie ein elektrischer Strom hat sich der Geschäftsverband von diesen Ländern ins Herz der Monarchie verpflanzt, ja, mir selbst wurde damals eine Factur von Caffélieferung von Hamburg sogar in Görz vorgezeigt. Uebrigens könnten wir über so viele volkswirthschaftliche Irrfahrten noch so manches sagen.

entschieden und mit gehobener Stimme zum Ausdrucke zu bringen. Doch darüber einige Worte später. —

Man hat in Oesterreich bisher leider noch nicht dem **adriatischen und schwarzen Meere** jene Wichtigkeit beigemessen, die sie für Oesterreich als sein sollende Goldgrube von Mitteleuropa verdienen, und schon vor Jahren habe ich in einer ordentlichen Kammersitzung in einer längeren Rede ausdrücklich betont, dass das adriatische und schwarze Meer eine Frage der österreichischen Macht bilden.

Wir wollen keineswegs hier die bereits oft ausgesprochenen Worte hinsichtlich des Suez-Canals wiederholen; constatiren aber wollen wir, dass uns s. Z. ein österreichischer Minister in seinem Cabinete unter Zeugen die Versicherung gab, dass er diese Bahnen über unser Krain als Weltbahnen betrachtet, und die diessbezügliche Begründung, die ich 4 Jahre früher verfasste, für ganz richtig befunden hat, leider haben sich hier im Lande manche nicht gescheut, ganz andere Bemerkungen auszusprechen.

Hätten überhaupt früher die Männer in Krain dafür gesorgt, dass nicht die Bahn von Steinbrück nach Agram, und nicht von Marburg nach Villach, sondern von Laibach nach Agram und von Laibach nach Villach zur rechten Zeit gebaut worden wären, dann stünden unsere volkswirthschaftlichen Verhältnisse heute anders.

Ja es ist geradezu unbegreiflich und insbesondere vom empfindlichsten Nachtheile für das Land, dass die frühere Kammer seiner Zeit, als das hohe k. k. Handelsministerium an die damalige Handelskammer die Frage stellte, ob nicht eine Eisenbahn von Laibach nach Villach gebaut werden solle, dieselbe verneinend geantwortet hat.

Bedenkt man zum Gegensatze dieser unglücklichen Aeusserung, abgesehen von der Mühe, die gerade für diese Oberkrainer-Bahn später angewendet werden musste, bedenkt man nur den Kampf gegen den Predil für die Lackerlinie, den wir mit aller Anstrengung führen müssen, so muss es einem jeden Patrioten ein wehmüthiges Gefühl beschleuchen, wenn oft entweder

aus Unfähigkeit, Unkenntniss oder wegen Mangel an gutem Willen die Interessen des Landes ungeschickt vertreten werden.

Dass mit Bezug auf die Lacker-Linie der Triester Stadtrath, der kärntnische Landtag und die Kammer nachträglich ebenfalls für unser Projekt, nämlich für die Lack-Triester Bahn, mit aller Entschiedenheit eingetreten sind, ist allerdings von sehr grosser Bedeutung. *) Insbesondere aber halten wir bei den obwaltenden Verhältnissen, die wir vollständig kennen, ob „Lack — Predil — oder gar nichts", den Umstand für höchst wichtig, wie nämlich nach dieser Richtung hin in neuester Zeit der erste österr. Handelskammertag sein Votum abgab. Nachdem ich nun, wie bereits angeführt, auch die Ehre hatte, die krainische Handelskammer beim genannten Delegirtentage zu vertreten, habe ich Namens der Triester Kammer als Referent der zweiten Section unter andern mit Bezug auf die Triester Bahn zum Schlusse folgenden Antrag gestellt, der da lautet:

Der löbl. Handelskammertag möge die absolute Nothwendigkeit aussprechen, dass Triest in **schnellster Zeit** eine zweite, **von der Südbahn vollkommen unabhängige Eisenbahn**, als Fortsetzung der Kronprinz Rudolfsbahn erhalte, und er möge für die Erreichung dieses schon längst angestrebten Zieles **mit aller Kraft eintreten.**

Dieser Antrag wurde nach längerer Debatte mit namentlicher Abstimmung nach den Kammern von 15 gegen 5 Cislat. Handelskammern angenommen. Wir wollen, um etwa nicht missverstanden zu werden, über die bedeutungsvolle Wichtigkeit

---

[1]) Auch der Triester Stadtrath und die Bevölkerung von Triest haben grosse materielle Opfer für dieses Projekt geleistet, so wie ebenfalls die Laibacher Curie seit Beginn sehr grosse, und fortwährend noch Geldauslagen für die Lacker Linie verwendet.

dieses Beschlusses des ersten österreichischen Handelskammertages nichts weiteres anführen, constatiren aber wollen wir, dass die krainische Handelskammer alles dasjenige gethan und veranlasst hat, was in ihrem Bereiche liegt, um die brennendsten volkswirthschaftlichen Fragen sowohl für Unterkrain, Oberkrain und Innerkrain zur Realisirung zu bringen. Nun tritt jezt die weitere Aufgabe in dieser Richtung an die künftigen krainischen Reichsrathsabgeordneten.

Leider ist es sehr zu beklagen, dass es im Interesse der volkswirthschaftlichen Factoren, des Handels, der Industrie und Gewerbe, namentlich aber jetz für die Unterkrainer- und Lackerbahn[1]) die krainische Handelskammer nach der Wahlordnung nicht so wie die kärntnerische, Leobner und Bukoviner Kammer etc. etc. einen Vertreter ins Parlament entsenden kann. So sehr wir hierüber nochmals mit vollem Ernste unser Bedauern zum Ausdrucke bringen müssen, so wollen wir uns doch anderseits der Hoffnung hingeben, dass die Wähler in den Städten und Märkten Unter-, Ober- und Innerkrains, welche stets vereint mit der Handels- und Gewerbekammer zwei Vertreter in den Reichsrath absandten,

---

[1]) Wir sind, damit uns später etwa kein Vorwurf trifft, verpflichtet, hinsichtlich der Lackerlinie die Anhänger derselben auf das Protokoll der am 4. d. M. abgehaltenen ordentlichen Sitzung der Triester Handels- und Gewerbekammer, welches in der Triester Zeitung vom 13. August Nr. 185 veröffentlicht wurde, aufmerksam zu machen. Aus demselben geht es klar hervor, dass sowohl die löbl. Börsedeputation als die löbl. Triester Handelskammer vom neuen die Fahne für den Predil hoch aufschwingen wollen, indem sie ein neues dringendes Gesuch an das hohe Gesammt-Ministerium zu richten gedenken, dass die Regierung hinsichtlich der Triester Bahn in erster Linie dem künftigen Reichsrathe einen Gesetzentwurf vorlege für eine Eisenbahn von Tarvis-Görz nach Triest. Wir enthalten uns für heute von jeder weitern Aeusserung darüber.

jetz wo es sich insbesondere um die volkswirthschaftlichen Interessen des Landes, um die Unterkrainer- und Lackerbahn handelt, dass diese Wähler ohne Beeinflussung von andern Elementen mit ruhiger und klarer Ueberlegung zur Wahlurne schreiten werden.

Man würde übrigens in einer sehr verkehrten Idee leben, wenn man vielleicht annehmen wollte, dass ich, nachdem ich an der Spitze der volkswirthschaftlichen Vertretung der Handels- und Gewerbekammer stehe, die politischen, nationalen, sozialen und religiösen Fragen etwa als untergeordneter Natur betrachte. Nein, gewiss im Gegentheil. Die staatsbürgerliche Cultur und die bestimmte Frage nach dem Staatszwecke liegt gerade in diesen letzten Schlagworten und sie hängen vollständig mit der Volkswirthschaft zusammen.

Auch wird man es mir gewiss verzeihen, wenn ich gerade jetzt in dem wichtigsten Momente vor den Wahlen für den Reichsrath einen kleinen Abfall von dem Texte dieser Broschüre gemacht habe, zumal es mir durchaus nicht einfallen könnte, hier an dieser Stelle mein festes entschiedenes Programm über die politischen, nationalen, sozialen, nationalökonomischen und religiösen Fragen abzugeben. [1])

Wegen der Unterkrainer- und Lacker Eisenbahn aber sehe ich mich gerade in meiner Eigenschaft als Handelskammerpräsident für verpflichtet, die Wähler für den Reichsrath

---

[1]) Wenn ich in der letzten Landtagssaison mein Mandat als Landtagsabgeordneter, so schwer es mir auch war, niederlegte, weil ich meiner vollsten Ueberzeugung nach die direkt gewählte Reichsvertretung gegenüber einer wahren Autonomie der Länder einzig und allein für richtig finde, so habe ich meine immer dieselbe und gleiche bekannte politische und nationale Anschauung ja nicht um ein Haar geändert; jedoch musste ich als correkter Mann zur Wahrung meines Charakters mein Versprechen halten.

mit allem Ernste aufmerksam zu machen, dass es insbesondere und wesentlich davon abhängt, dass sie unter andern in den Reichsrath Männer entsenden, welche mit vollem Verständniss und mit der dazu erforderlichen Befähigung für die volkswirthschaftlichen vitalsten Interessen des Landes überall wirken, und dieselben mit aller Kraft vertreten werden.

Laibach im August 1873.