

Narodna in univerzitetna knjižnica
v Ljubljani

123791

3.

Die
directe Verbindung
von
Triest
mit der
Rudolfsbahn.

III.

Druck von J. Blasnik in Laibach. — Selbstverlag.

+ 123791

123791

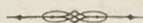


M 843/1951

Die directe Verbindung

von

Triest mit der Rudolfsbahn.



III.

A.

Wir sind in der angenehmen Lage, das in unseren gleichnamigen Aufsätzen I. und II. und in unserer an den hohen Reichsrath gerichteten Denkschrift gemachte Versprechen, eine directe Verbindungslinie zwischen Triest und der Rudolfsbahn festzustellen, welche das Project des Baues der Predilbahn als in jeder Rücksicht unvortheilhaft und unzulässig bei Seite schiebt — einzulösen.

Diese Linie heisst: Triest-Servola-Sessana-Präwald-Hotederschitz-Lak-Tarvis, und: Triest-Servola-Sessana-Präwald-Hotederschitz-Lak-Seeland-Kappel-Kühnsdorf-Brückl-Launsdorf.

Der einfache Blick auf die Karte erschliesst mit überzeugender Kraft den Gedanken, dass die eben bezeichneten Linien die von Natur vorgeschriebenen und unabweisbar geforderten Tragen zur Verbindung von Triest mit der Rudolfsbahn und mit ganz Nord- und West-Europa sind.

Bevor wir jedoch zur detaillirten Besprechung der Vortheile dieser Linie schreiten, sei es uns erlaubt, den uns nun vorliegenden Bericht des Ausschusses des hohen Abgeordnetenhauses über die Predilbahn einer objectiven Würdigung zu unterziehen, wobei wir nicht verhehlen, dass die Mängel, die Unrichtigkeiten, die Widersprüche

und die Verschweigungen, welche jenes Operat charakterisiren, — uns als Männer, die im Interesse des Staates und der Volkswirthschaft klar zu sehen wünschen und klar zu sehen gewöhnt sind, geradezu mit Peinlichkeit erfüllt haben.

Der Ausschussbericht raisonirt wie folgt: Seite 3. Alinea 5. Das in südöstlicher Richtung auslaufende Thal des Weissenbaches und dessen Fortsetzung das Savethal, kommt für den Zweck der Fortsetzung der Kronprinz Rndolfsbahn gegen Oberitalien und an das Meer in keinen Betracht, da es für den Weg an die Adria eine weitere Uebersetzung dieser Alpenkette erfordert.

Die in diesem Satze enthaltene Logik ist jener vollkommen ebenbürtig, wenn Jemand sagen würde: um von einer Gasse in die Nebengasse zu kommen, ist der einzige Weg über das Dach des zwischen beiden Gassen liegenden Durchhauses, der Weg durch das Durchhaus kommt nicht in Betracht, weil — nicht eine sondern zwei Thürschwellen zu passiren sind. Wir wünschen dem kühnen Dachbesteiger Glück auf der Reise über den Predil, und gehen getrost durch das bequeme Durchhaus.

Recht hat der Ausschussbericht, dass das Savethal nicht nach Oberitalien führt, wir wussten jedoch nicht, dass dies die Tendenz des Berichtes sei, da Seite 7 alin. 4 ausdrücklich gesagt ist, das die gesuchte Verbindungsbahn die Vortheile, welche Oberitalien dormalen aus der Brennerbahn zieht, neutralisiren soll.

Dass die Laibach-Tarviser Bahn für Unterkrain und Kroatien eine Bedeutung hat (Seite 4. alinea 2.) möge ihr nicht so hoch angeschrieben werden, dass ihr desshalb mit lakonischer Abfertigung jede weitere Berechtigung und Bedeutung abgesprochen werde.

Auch die Prämisse des Ausschussberichtes, dass die Verbindung der Rudolfsbahn mit Triest nur über Tarvis möglich sei, ist unrichtig. Man sehe die Karte der Ru-

dolfsbahn an, und wird auf den ersten Blick gewahr, dass dieselbe bis Launsdorf im Meridiane von Norden nach Süden läuft und dann nach Villach gegen Südwest ablenkt. Der natürliche Anknüpfungspunkt ist daher Launsdorf, und von dort weisen die Vellach und die Kanker in südlicher Richtung nach Krainburg, und weiters von Lak über Pölland-Präwald nach Triest.

Wenn daher der Ausschussbericht das Weissenbach-Savethal aus einem Scheingrunde ausser Concurrenz setzt, und das Vellach-Kankerthal keiner Erwähnung würdigt, — wie ist er (Seite 5 alinea 5) zu dem Epiphoneme berechtigt, dass „demnach schon von technischem Standpunkte die einzig richtige Lösung des Problems in der Ausführung der Predillinie zu finden ist, und (Seite 7 alinea 4) dass dieselbe die einzige durchwegs auf österreichischem Gebiete ausführbare Verbindung mit Triest bildet, deren Realisirung in der Machtsphäre des österreichischen Staates liegt.

Gegen solche Sprünge in den Schlüssen und so auffällige Versündigungen gegen geografische Zustände werden zweifelsohne die beiden hohen Häuser und die Krone so wie jeder Steuerzahler entschiedene Verwahrung einlegen.

Ausser dem technischen Momente sprechen aber (Seite 6 alinea 1) für die möglichst schnelle Ausführung dieser Eisenbahn gewichtige Gründe volkswirthschaftlicher und politischer Natur.

Wir werden auf den technischen Moment noch zurückkommen und bermerken hier nur, dass es sicherlich Niemand begreift, wie der technische Moment dazu kommt um bei der Dringlichkeit der Ausführung der Predilbahn als Faktor mitzuwirken, es sei denn, weil sich bei der Ausführung derselben vom technischen Standpunkte so ungeheure Schwierigkeiten häufen, dass eine glückliche Beendung des gewagten Unternehmens nicht vorherzusehen ist. (Seite 11 alin. 3.)

Ueber die Gründe der Dringlichkeit politischer Natur bleibt uns der Bericht jede Aufklärung schuldig, — es ist eben nur eine hingeworfene Frase, die in einem derlei Berichte nicht füglich übergangen werden kann, deren Erörterung man jedoch bei der Predilbahn sorglich aus dem Wege gehen muss, weil dieselbe auch den strategischen Gesichtspunkt involvirt, und von demselben musste der Ausschussbericht — schweigen.

Der Ausschussbericht scheint die Richtigkeit des Grundsatzes anzuerkennen, dass eine Hauptbahn desto werthvoller ist, wenn sie Anknüpfungspunkte für Zweigbahnen darbiethet. Deshalb hebt der Bericht als einen Vorzug der Predilbahn hervor, dass sich von derselben bei Karfreit eine natürliche Seitenverbindung gegen Udine hin ergibt (Seite 4 alinea 2). Auch die Udineser haben diesen Vorzug eingesehen, und sich an die Klagfurter Handelskammer mit der Bitte um Befürwortung der Predilbahn gewendet, allein letztere war so einsichtsvoll, die Oberitaliener nicht in ihre Protection zu nehmen. Uebrigens kam der Bericht durch jenen Empfehlungsgrund mit der eigenen Alinea 2 und 4 Seite 7 in den grellsten Widerspruch, indem sie einerseits die Folgen der Verona-Brennerbahn abschwächen, andererseits aber sowohl dem Triester Handelsplatze als überhaupt unserer Handelsbewegung von der Adria, eine zweite Concurrencylinie von Brindisi, Venedig, Udine, Tarvis u. s. w. schaffen will, was den Italienern wegen der Hindernisse, die die unsicheren Bahnen des Fella-thales und die berüchtigten Schotterablagerungen des Tagliamento darbiethen, über Ponteba zu erreichen sicher schwer fallen dürfte. (Seite 5 alinea 4.)

Der Ausschussbericht erkennt Seite 7 alinea 2 u. 3 als Zweck der Verbindung der Rudolfsbahn mit Triest nur den Verkehr von Innsbruck über den Brenner nach dem adriatischen Meere zu lenken und den Handelszug vom Bodensee und dem obern

Rheinthal dem Oriente und den öster. Häfen zuzuführen.

In dieser Definition liegt der Beweis der vollen Unkenntniss der Hauptbestimmung und Lebensfähigkeit der Rudolfsbahn. Man sehe den Zug derselben von Linz nach Launsdorf an, um sich zu überzeugen, dass von Linz die senkrechte bereits fertige Linie über Prag, Berlin, Stettin führt, und von Launsdorf über Lak nach Triest weist, wodurch die Rudolfsbahn zur Hauptader der Communication zwischen dem adriatischen Meere und der Ostsee wird.

Diese Auffassung der Bedeutung der Rudolfsbahn dürfte der ursprünglichen Conception derselben und der Anforderung, die Oesterreich und Europa an sie zu machen berechtigt ist, näher kommen, als jene einseitige des Ausschussberichtes, welche kein unbefangener Fachmann als eine vollkommen durchdachte zugeben kann.

Bei dieser einseitigen Auffassung ist es dem Ausschussberichte widerfahren, einen wichtigen Theil seiner Aufgabe zu übersehen, deren er in der alinea 1 Seite 3 erwähnt, nämlich ein Project zu liefern, das die Verbindung mit dem adriatischen Meere in jenen Richtungen zu Stande bringt, welche den Interessen der Industrie und des Handels in Oesterreich am meisten entsprechen, welche Aufgabe mit Beschlüssen des hohen Abgeordnetenhauses vom 10. Juni 1868 gestellt worden ist. Unter diese Verbindungen gehört sicherlich vorzugsweise die vom Ausschussberichte nicht erwähnte der Adria mit der Ostsee.

Die Terrainschwierigkeiten, welchen die Predilbahn von Tarvis bis Görz begegnet, sind laut alinea 4 Seite 5 keine grösseren, als wie diesen bei dem Charakter des ganzen Gebirgszuges die Anlage einer jeden Bahn begegnen muss. Zu diesem Euphemismus bringen die Expositionen auf Seite 9 und 10 eine niederschmetternde Illustration. Die Einschüttung des Raiblersees zu einem Eisenbahndamme

mit einer verschwiegenen Tiefe — 20 Tunnels in der Gesamtlänge von 4211⁰ — Viaducte *) und Ueberbrückungen 903⁰ — sonstiger riesenhaften Bauausführungen nicht zu gedenken. Und gesetzt den Fall, die Predilbahn wäre fertig, wie ist den Passagestörungen vorzubeugen, welche in den Monaten October bis April alljährig die jetzige über den Predil führende Aerarialstrasse durch Schnee-
verwehungen, Lavinen und Felsenstürze heimsuchen. Der Ausschussbericht fand es leider nicht der Mühe werth, jene Folgen der Verkehrunterbrechungen, sowie die Kostspieligkeit des Betriebes einer Predilbahn in irgend einen Calcul zu ziehen.

Die Kosten der Strecke Tarvis-Görz sind auf 25,425.214 fl. oder 1,737.000 pr. Meile präliminirt. Hiezu muss man die Capitalsbeschaffungskosten und das Intercalare rechnen, dann erst bekommt man die richtige Summe der Baukosten, welche nicht 25, sondern 45,000.000 erreichen wird. Und mit dieser enormen Summe kommt man im günstigsten sehr problematischen Falle erst nach Görz — in die Arme der Südbahn.

Dagegen hat die Börsedeputation, die Handelskammer und der Gemeinderath von Triest protestirt und die Weiterführung der Bahn bis Triest verlangt. Auf dieses vollbegründete Begehren wirft der Bericht nur einen flüchtigen Seitenblick und vermeidet jede Discussion und jede Zifferangabe über dasselbe.

Die Strecke Görz-Triest biethet jedenfalls Schwierigkeiten dar, welche an Intensität jenen von Tarvis nach Görz nicht nachstehen. Der Zug derselben am Meeresufer dürfte kaum in ernste Aussicht genommen werden können, wo die vom Meeresspiegel bis zur Höhe des Karstes reichenden senkrechten Felsen, die Felseinschnitte und Buchten den Bau beinahe zur Unmöglichkeit machen; — auf welchem Wege man Miramar begegnet, das entweder durch einen langen Damm im Meere umgangen, oder wobei die kaiser-

*) Darunter ein Viaduct von 200⁰ Länge und 30⁰ Höhe,

lichen Anlagen durchschnitten oder durch einen Riesentunnel durchbohrt werden müssten. An der Westseite von Triest angekommen, giebt es in angemessener Nähe der Stadt keinen Platz für den Bahnhof. Abgrabungen sind keine möglich, weil die Südbahn beinahe senkrecht auf der Berglehne dahinzieht, ebenen Fleck gibt es dort nicht eine □ Klafter, der Südbahnhof und der neue Hafen sperren den Weg zur Stadt. Wie würde der Ausschussbericht diese Aufgaben lösen, wenn er es überhaupt für räthlich gefunden hätte, derselben zu erwähnen?

Doch es bleibt noch der Weg über Vallone übrig. Da heisst es den Karst vom Thalniveau der Wippach erklimmen und ihn dann der ganzen Breite nach bis Sessana oder Opčina paralell mit der Südbahn laufend, durchschneiden. Wie wir aus sicherer Quelle wissen, würde die Träçe Görz-Triest 1900⁰ Tunnels erfordern; diese macht mit jenen 4211⁰ der Predilbahn die unerhörte Summe von 6111⁰.

Dies ist die wahrheitsgetreue Prospective für die Fortsetzung der Predilbahn bis Triest, vor welcher der Ausschussbericht mit Grund zurückgeschauert ist.

Wo sind die 25,000.000 geblieben, die der Bericht zu verlangen für hinreichend fand, wo die 4 Jahre, binnen welchen er das Project zur Ausführung bringen will!

Die Predilbahn muss jedoch, so verlangen die Interessenten, a tout prix gebaut werden; es sind durch die langjährigen Vorarbeiten, man spricht von 13 Tracirungen, schon so grosse Summen und so viele Personen mit so vielerlei Sonderinteressen engagirt worden, dass sie ein Aufgeben ihres von dem Ausschussberichte, wir geben es gerne zu, in uneigennütziger Absicht bevorworteten, und das Ergreifen eines besseren Projectes durchaus nicht zugeben können.

Die Hilfe liegt im Staatssäckel. Um in denselben greifen zu können, kehrt der Ausschussbericht Seite 12 alinea 3 zu der, von aller Welt für immer verworfenen Theorie zurück, dass der Staat Eisenbahnen am wohl-

feilsten in eigener Regie baue. Amerikaner, Engländer, Franzosen und jetzt selbst Türken, was sagt ihr dazu, wenn man heutzutage irgendwo diese Behauptung ausspricht?

Um jedoch die bittere Medizin dem Patienten unempfindlicher beizubringen, verlangt der Ausschussbericht für das erste Jahr nur 3 Millionen Gulden. Dies ist wirklich für die Riesenunternehmung eine Bagatelle. Man lässt nur ein Bataillon das Feuer eröffnen — die Schlacht ist engagirt — die Regimenter müssen nachrücken, die ganze Armee muss eintreten — der Staats-Credit!

Nein, wir werden es nimmer glauben, dass eine Volksvertretung, welcher Färbung immer die Majorität angehört, die Verantwortlichkeit auf sich nehmen könne, auf Grundlage einer solchen Vorlage als es der Ausschussbericht ist, auch nur einen Heller aus dem Staatsschatze zu bewilligen.

B.

Wir übergehen nun zur Darstellung der von uns projectirten Linien, die sind:

1. Triest, Opčina, Präwald, Hotederschitz, Pölland, Lak, Tarvis;
2. Die gleiche Linie bis Lak mit der Fortsetzung über Seeland, Kappel, Kühnsdorf, Brückl, Launsdorf;
3. die Nebenlinien:
 - a) Präwald - Görz;
 - b) Präwald - St. Peter;
 - c) Triest - Pola;
 - d) Sairach - Idria;
 - e) Lak - Stein - Mötnig - Cilli.

Zu 1. Wir betonen zuerst unsern Knotenpunkt Präwald, der die Verbindung nach Lak, Triest, Görz, St. Peter vermittelt. Er befindet sich auf der Höhe des Karstes und ist ein so glücklicher Niveaupunkt, dass von ihm aus die Ausführung aller erwähnten Bahnzweige zur Leichtigkeit wird. Von Präwald in der Richtung gegen Triest

über Storie und Sessana bleiben die Schrecken des Karstes ganz bei Seite, und die einzige Schwierigkeit ist es, von Opčina an das Meer hinabzusteigen, eine Schwierigkeit übrigens, der keine vom Oberlande nach Triest führende Eisenbahn entgehen kann, zu deren Gewaltigung jedoch die Natur die Lehnen von Opčina, Cattinara, Rizmagne darbiethet.

Präwald ist andererseits der natürliche Verbindungspunkt über Hruschuje, Hotederschitz, Sairach, Pölland nach Lak.

Diese Bahnstrecke Triest-Präwald-Lak hat die Länge von 15.79 Meilen
hiez u jene von Lak nach Tarvis mit . 10.84 „
gibt die Gesammtlänge von 26.63 Meilen.

An Tunnels erfordert die Strecke Triest-Lak nur 476° und 3 Ueberbrückungen zu 20° und eine mit 15° Länge.

Die Steigung übertrifft nicht 1: 50, diess nur stellenweise, während auf dem grösseren Theile der Strecke die günstigsten Niveauverhältnisse vorwalten.

Die Kosten sind auf 851.000 fl. pr. Meile, zusammen auf 13,445.800 fl. berechnet.

Die Lak-Tarviser Bahn ist bereits im Baue und kommt somit hier als Ausgabspost in keine Rechnung.

Zu 2. Die Strecke von Lak über Krainburg, Seeland, Kappel nach Kühnsdorf, wo sie sich an den in Tracirung befindlichen Bahnzweig: Kühnsdorf-Brückl-Launsdorf anschliesst beträgt 10.50 M.
hiez u die Entfernung von Triest nach Lak mit 15.75 „
gibt die Gesammtlänge von 26.25 M.

An Tunnels erfordert sie 600° Länge, an Ueberbrückungen ungefähr zusammen 230°, die höchste Steigung ist 1: 45 jedoch nur auf 1 Stelle, während sich die sonstigen Niveauverhältnisse viel günstiger herausstellen. Die Baukosten von Lak-Kühnsdorf berechnen sich auf 1,100.000 fl. pr. Meile, zusammen auf 11,550.000 fl.

Fassen wir nun diese beiden Hauptbahnzüge zusammen und vergleichen dieselben mit der Predilbahn, so ergibt sich als Resultat ein so entschiedenes Uebergewicht zu Gunsten der ersteren, dass der Gedanke an den Bau einer Predilbahn bei jedem halbwegs unpartheiischen Beurtheiler für immer beseitigt sein muss.

Dieselben repräsentiren:

- a) den höheren commerziellen Gedanken;
- b) stellen die Verbindung zwischen Triest und der Rudolfsbahn durch die kürzeste Linie her;
- c) erfordern ein viel geringeres Anlagekapital;
- d) eine viel geringere Zeit zur Ausführung;
- e) einen viel mässigeren Aufwand an Betriebskosten als die Predilbahn;
- f) sind sie Verkehrsstörungen durch Elementarereignisse nicht ausgesetzt;
- g) sind sie in national-ökonomischer
- h) in finanzieller Hinsicht vom entschiedensten Vortheile;
- i) biethen Anknüpfungspunkte für 5 höchst wichtige Zweigbahnen dar;
- k) auch für Triest sind die von uns projectirten Linien vortheilhafter als die Predilbahn;
- l) endlich sind sie in strategischer Beziehung die bedeutungsvollsten im Süden der Monarchie.

Ad a. Die Verbindung der Adria mit der Rudolfsbahn soll nicht nur den Verkehr mit West- und Nordwest-Europa vermitteln, wie es der Ausschussbericht in seiner einseitigen Auffassung des Gegenstandes betont, sondern die Rudolfsbahn soll zugleich und vorzugsweise die directe Verbindung des adriatischen Meeres mit der Ostsee herstellen. Hiedurch erst wird die Rudolfsbahn zu einer Weltbahn und zwar von einer solchen Bedeutung, wie solche wenige europäische Bahnen nachweisen können. Die angebogene Skizze vergegenwärtiget diese Hauptpulsader Oesterreichs und Europas.

Ad b. Die Strecke von Triest über den Predil bis Tarvis zählt 21·15 M.
 von Tarvis nach Villach 4— „
 von Villach nach Launsdorf 7·65 „

zusammen . 32·80 M.

Jene von Triest nach Lak . 15·80
 von Lak nach Kühnsdorf . . 10·50
 von Kühnsdorf nach Brückl . . 3—

zusammen . 29·30 M.

Mithin ist die von uns projectirte directe Verbindung mit dem Hauptzuge der Rudolfs-

bahn um 3·50 M.
 kürzer als jene mittelst der Predilbahn wäre.

Die Distanz von Triest bis Prag via Graz-Leoben beträgt 138·50 M.
 jene von Triest-Prag via Lak-Kühnsdorf würde 123— „

mithin die Differenz volle 15·50 M.

betragen. In gleichem Verhältnisse wäre Linz, Dresden, Berlin, Stettin, Hamburg, die Ost- und Nordsee dem adriatischen Meere — mithin um einen ganzen geografischen Grad — näher gerückt.

Ad c. Die Kosten der Predilbahn bis Görz sind in dem Ausschussberichte auf 25,425.214 fl. präliminirt. Die Bahn Triest-Präwald-Lak würde . . 13,445.800 fl.
 die weitere Strecke Lak-Kühnsdorf . . 11,150.000 „
 zusammen 24,995.800 fl.
 kosten.

Die Predilbahn würde daher eine grössere Summe nur von Tarvis bis Görz erfordern, als wir für die ganze Strecke von Triest bis Kühnsdorf in Anspruch nehmen.

Wir wollen die Kosten der Verbindungsbahnen Tarvis-Villach, und Kühnsdorf-Brückl-Launsdorf sich aufwiegen lassen, so bleibt als Ueberbelastung der Predilbahn noch mehr als die ganze Summe, welche

der Ausbau der Linie Görz-Triest in Anspruch nehmen würde, welche man mit 15,000.000 sicherlich nicht zu hoch anschlägt.

Berechnet man für das von der Predilbahn geforderte Anlagekapital in runder Summe von 40 Millionen, die Geldbeschaffungskosten mit einem Drittel und von dieser Gesamtsumme pr. 60 Mill. die Differenz der geringeren Geldbeschaffungskosten des Anlagekapitals der Triest-Kühnsdorferbahn, sowie die Differenz der, bei der letzteren durch den schnelleren Ausbau derselben in Anspruch genommenen Intercalarzinsen, so wird man den Calcul nicht unrichtig finden, dass die Predilbahn ein Anlagekapital von circa 30 Millionen mehr erfordert als die Lakerbahn.

Ad d. Der Ausschussbericht nimmt für die Ausführung der Strecke Tarvis-Görz 4 Jahre in Anspruch, gibt jedoch selbst zu, dass die Einhaltung dieser Bauzeit von der Vollendung der grossen Kunstobjecte abhängt. Wahrlich, bei einem so gewagten Unternehmen kann man die Zeit seiner Vollendung nicht mit Sicherheit in voraus berechnen, und es wäre sehr leicht möglich, dass es namentlich in seiner Fortführung bis Triest 5—8 Jahre erfordern würde.

Die Ausführung unseres Projectes mit den verhältnissmässig so geringen Kunstbauten erheischt von Triest bis Kühnsdorf nur $2\frac{1}{2}$ Jahre.

Ad e. Die Predilbahn könnte nur mit schwereren, daher kostspieligeren Maschinen und mit grösserer Quantität und wegen der grösseren Entfernung der Kohlenwerke, theuereren Brennmateriale befahren werden. Die Bahnaufsicht muss eine vermehrte sein, die Reparaturen sind häufiger; die Auslagen bei Elementärzufällen, die alle Winter vor auszusehen sind, sind jedem präcisen Präliminar-*Calcule* entrückt. Dies alles entfällt auf den Triest-Laker Bahnen, denn

Ad f. dieselben sind keinen Verkehrsstörungen durch Elementarereignisse ausgesetzt. Dieselben ziehen durch

Gegenden, wo weder Lawinen noch Felsenstürze vorkommen und wo keine Wildgewässer die Trage zu schädigen drohen, reichen bei weiten nicht in die Höhe des Predils und sind grosser Kälte und grellem Temperaturwechsel viel weniger unterworfen. Alles diess verleiht der Laker Bahn einen viel höheren Grad der Sicherheit für Personen und Waaren und für den geregelten Verkehr überhaupt.

Ad g. Die Erschliessung des Herzens von Mitteleuropa auf dem kürzesten Wege, das Anknüpfen desselben an die Bahnen bis zur Nord- und Ostsee sind Resultate, welche von national-ökonomischer Seite keiner weiteren Beleuchtung bedürfen. Doch werfen wir hier unser Augenmerk auf den Binnenverkehr. Die Massenproducte sind es, als: Metalle, Holz, Steinkohlen, Landesproducte u. dgl. die demselben Leben und Gedeihen geben. Auch in dieser Beziehung verschwindet die Predilbahn gegen die Lakerbahn.

Es gibt wohl wenig ärmere Gegenden in der österr. Monarchie als jene vom Predil, Breth, Flitsch, Serpenizza, Ternova. Die Wälder sind ausgehauen, das Ackerland kann die Einwohner nicht ernähren, und daher sind sie genöthigt im In- und Auslande durch Hausirhandel ihren Unterhalt zu erwerben; vom Flitscher Boden gibt es soviel als Nichts zu verführen. Auch von Karfreit abwärts gibt es nur eine sehr kümmerliche Alpenproduction — ohne Massenproducte. — Wir übergehen die mächtige Goldoase Strassnitz-Görz und kommen auf den Karst, der durch die Südbahn schon hinlänglich gewürdigt ist und für die Predilbahn in national-ökonomischer Beziehung eine resourcelose Sahara bleiben würde.

Wie ganz anders entfaltet sich auch in dieser Beziehung die Laker Bahn. Einem Spazierwege der Triestiner folgend lässt sie den Karst westlich abseits, um auf die Fluren von Präwald, und von dort in die Region der Waldschätze von Luegg und des Birnbaumerwaldes zu treten. Das üppige Obstland Pölland schliesst sich auf, um die Bahn in das herrliche, wohlhabende, eisen-, honig- und flachsreiche Oberkrain einzulassen. Quer dasselbe

durchschneidend, eilt der Zug dem eisengesegneten Kärntnerlande zu, wo die Hochöfen Tag und Nacht glühen, und der schwere Eisenhammer Tag und Nacht pocht, — wo grosse Kohlenlager liegen, wo die Industrie in verschiedenen wichtigen Zweigen schon lange ihren Segen entwickelt und von wo der meridiangerechte Weg bis zur Ost- und Nordsee fortführt.

Es ist in finanzieller Hinsicht die Aufgabe zu lösen, den Staatsschatz von der schweren Last in möglichst kurzer Zeit zu befreien, die er sich durch die Rudolfsbahn aufgebürdet hat. Diese Aufgabe wird gelöst, wenn man die Rudolfsbahn auf einen solchen Grad der Rentabilität bringt, dass die Betriebskosten und die vom Staate garantirten Zinsen eingebracht werden.

Das Mittel hiezu liegt darin, die Rudolfsbahn in den Weltverkehr einzubeziehen, sie daher auf der kürzesten Linie und die sonst vortheilhafteste Art mit der Adria zu verbinden. Diess ist durch die Triest-Lack-Kühnsdorfer-Bahn erreicht.

Diese Bahn ist nicht nur die kürzeste, sondern bei der Anlage in ihrer Erhaltung und dem Betriebe wohlfeilste, für den ungestörten Verkehr gesicherteste. Sie exonerirt die Laibach-Tarviser Bahn von den garantirten Zinsen durch die kostenlos erzielte Verbindung Triest-Lak-Tarvis, ermöglicht den Anschluss höchst wichtiger Zweigbahnen, eröffnet zugleich eine neue Verbindung der Kornkammer Oesterreichs mit dem getreidearmen Kärnthen und Oberösterreich über Laibach, Lak, Kühnsdorf, ist an und für sich durch den Bienenverkehr rentabel, und kann in einer wenigstens um die Hälfte kürzeren Zeit als die Predilbahn ausgeführt werden.

Diesen so hoch überwiegenden Vortheilen gegenüber würde die Predilbahn das Schuldenetat des Staates um eine enorme, in voraus gar nicht zu berechnende Summe vermehren.

Angesichts dieser Thatsachen muss jeder Finanzmann und auch jeder Steuerträger die Predilbahn perhorresciren,

und der Triest-Lak-Kühnsdorfer Linie den entschiedensten Vorzug geben.

Ad h. Lassen wir den Beweis folgen, dass auch die Triest-Lak-Tarviser Bahn vortheilhafter ist als die Predilbahn.

Erstere hätte die Länge von	. . .	26.63 M.
letztere nur	. . .	21.15 „
mithin die Differenz	. . .	5.48 M.

Es ist eine bekannte Thatsache, dass bei Inangriffnahme der Rudolfsbahn nicht das volle Bewusstsein ihres Endzweckes vorschwebte, und dass man zum Theile localen Anforderungen Concessionen machte, die mit einem einheitlichen grossen Plane nicht in vollem Einklange waren. Die Folgen hievon werden in finanzieller Hinsicht schwer empfunden. Die ausgiebige Correctur der Rudolfsbahn liegt in deren kürzester Verbindung mit der Adria und diese wird durch die Linie Kühnsdorf-Triest vermittelt. Die Ausführung dieser Linie, welche den Hauptanforderungen des Reichsrathsbeschlusses vom 10. Juni 1868 vollkommen entspricht, ist daher eine Nothwendigkeit für die Rentabilität der Rudolfsbahn und hiemit der Exonirung des dabei hoch interessirten Staatsschatzes. Wir stellen daher die erwähnte von uns projectirte Linie in den Vordergrund, von welcher die im Bau begriffene Träce Lak-Tarvis eine Zweigbahn darstellen würde. Mit dem Baue der Hauptlinie Triest-Kühnsdorf wäre zugleich, u. z. **kostenlos** die Linie Triest-Lak-Tarvis hergestellt.

Der Staat hätte dabei noch ein ganz ansehnliches Cadeau. Er garantirt nämlich jetzt für die Laibach-Tarviser Bahn für jede der $13\frac{1}{2}$ Meilen 70.800 fl. Silber, zusammen mit dem 20% Agiozuschlage jährlich 1,145.960 fl. Die Laibach-Tarviser Bahn kann nur durch ihre Verwendung zur Verbindung zwischen Triest und Tarvis fruchtbringend gemacht werden, — das Mittel ist gebothen — welcher Finanzmann sollte nicht nach demselben greifen!

Gegen den dargestellten enormen Vorthail verschwindet die Differenz von $5\frac{1}{2}$ Meilen vollends. Was läge auch daran, ob eine Person oder ein Baumwollballen von Triest an den Bodensee oder an den Rhein $1\frac{1}{2}$ Stunde mehr oder weniger braucht.

Allein auch diese Verspätung würde auf der Lak-Tarviser Bahn nicht eintreten. Die Predilbahn müsste sowohl am Karste als an den Steilen des Isonzo- und Koritenzathales, am Predil und gegen den Raiblersee mit der absolut gebothenen geringeren Geschwindigkeit fahren, wodurch bei den $21\frac{1}{2}$ Meilen muthmasslich mehr als $1\frac{1}{2}$ Stunden verloren gingen.

Auch der Tarif dürfte ungeachtet der $5\frac{1}{2}$ Meilen Differenz zum Nachtheile der Predilbahn berechnet werden müssen. Die Tarife der Predilbahn müssten auf Grundlage des um circa 30 Millionen fl. höheren Anlagekapitals und der viel bedeutenderen Betriebs- und Erhaltungskosten berechnet werden, um einen Nutzen abzuwerfen, und könnten daher mit der einfacheren, um so eine enorme Summe wohlfeileren Lakerbahn nicht concurriren.

Wer soll endlich nicht einen Weg vorziehen, der in jeder Beziehung grössere Sicherheit darbiethet, sich nicht in sterile Lämmergeier-Regionen versteigt, sondern die angenehmsten und productenreichsten Gegenden durchzieht.

Der Staat hat die Aufgabe, sich der Zahlung der gesammten 5,272,800 fl. Silber, die er für die Rudolfsbahn garantirt, zu entledigen.

Das Mittel hiezu liegt in der Lak-Kühnsdorfer Bahn. Soll und darf er wohl zaudern nach demselben zu greifen, das ihm ohne weitere eigene Auslage gebothen ist und ihn binnen $2\frac{1}{2}$ Jahren eines so bedeutenden jährlichen Passivums erlässt, oder sollte er vielleicht 60—70 Millionen neuer Schulden auf sich laden, um die problematische Predilbahn zu experimentiren, und durch vielleicht 8 Jahre auf die ungewisse Frucht jener schwerwichtigen dazu unnöthigen Finanz-Operation zu warten?

Ad i. Der Ausschussbericht prunket mit der Caporetto-

Udine Bahn, um durch dieselbe die Provenienzen von Frankreich, England, Egipten und Indien — über Brindisi, Venedig, Udine auf der mit so enormen Opfern des österr. Staatsschatzes zu erbauenden Caporetto-Tarviser Linie, abseits des Triester Hafens, nach Westeuropa verführen zu lassen. Damit soll vielleicht die Paralisirung der Verona-Brennerbahn-Concurrenz erzielt sein? Wahrlich eine Versicherung, auf welche Oesterreich stolz sein, und welche Triest mit Jubel begrüßen müßte!

Doch weg mit der gegründeten Bitterkeit, und wenden wir den Blick auf den patriotisch wohlthuenden Plan unserer Nebenlinien. Die ausführlichere Besprechung der Bedeutung derselben behalten wir uns für eine andere Gelegenheit auf, und wollen jene Zweigbahnen hier nur flüchtig skizziren; es wird schon diess bei jedem Unbefangenen volle Überzeugung über die Wichtigkeit derselben erregen.

Die Linie **Präwald-Görz** ist bestimmt, das fruchtbare Wippacherthal, reich an Früchten der verschiedensten Art, an Fabriken und Metallproducten mit der Rudolfsbahn in unmittelbare Verbindung zu bringen. Durch dieselbe würde der Verkehr von Görz nach Westösterreich, Linz, Prag u. s. w. die natürlichste und kürzeste Vermittlung finden. Welch ergiebigen Absatz würden die Frühfrüchte von Friaul und des Wippacherthales nach Kärnthen, Oesterreich, Böhmen und weiter finden, da sie jenen Absatzorten über 15 Meilen näher gerückt werden.

Die Strecke **Präwald-St. Peter** zieht Fiume, Croatien und Dalmatien in das Bereich des südösterreichischen Bahnnetzes.

Die Eisenbahn von einem Punkte der St. Peter-Fiumanerbahn bis Pola ist eine bereits von Sr. Majestät ausgesprochene Nothwendigkeit. Allein diese Bahn verlangt unabweislich eine Abzweigung nach Triest; denn der Personen- und Warenverkehr zwischen jenen 2 Städten ist ein so lebhafter, dass man dieselben nicht verurtheilen kann, ihre Bahnverbindung erst über St. Peter zu suchen.

Idria als das erste Quecksilberbergwerk in der Welt, verlangt zur Verführung seiner Producte und der Zufuhr der Bedürfnisse der verschiedensten Art eine Zweigbahn (Vicinalbahn), welche in Sairach in die Triest-Lakerbahn münden, und den Verkehr nach Süden und Norden ermöglichen würde.

Die Zweigbahn **Krainburg - Stein - Möttnik - Cilli** endlich kürzt den Weg von letzterer Stadt über Lak, Präwald nach Görz um 12 Meilen ab, und verbindet die Süd- mit der Rudolfsbahn.

Ad k. Man kann dem **Triesterplatze** keinen grösseren **Vorthail** darbiethen, als wenn man demselben ausser den bestehenden Communicationsmitteln die nächste Verbindung mit der Rudolfsbahn und damit den directen Verkehr mit West, Nordwest und Nordeuropa eröffnet, wenn man demselben statt Einer, zwei neue hochgewichtige Pulsadern zuführt. Wir unterscheiden dabei die Interessen des grössten österr. Emporiums, die Interessen von Triest und die mit denselben enge zusammenhängenden Interessen des Staates von jenen der Patrone der Predilbahn, zweifeln jedoch dabei nicht, dass uns auch die Letzteren nicht als Widersacher von Triest erkennen werden. Dieselben haben schon einen grossen Schritt der Annäherung zu unseren Ansichten gethan, als sie im Blatte der „Triesterzeitung“ vom 21. Mai schreiben liessen, dass der Bahnhof der neuen Bahn an die geschützten Hafenufer von Muggia verlegt werden soll. Diese Ansicht war von jeher die von uns vertretene.

Triest kann sich nicht gegen Westen, sondern nur gegen Osten ausdehnen. Durch den Bahnhof als Ausläufer einer neuen Weltbahn bei Servola gewinnt Triest ein neues Leben, eine neue Stadt ersteht in jenem Pomerio und neue sehr ergiebige Quellen des Wohlstandes sind erschlossen.

Allein der Weg von Servola aus führt nach geographischen Postulate nicht nach Görz und den producten-, geld- und menschenarmen Bergsteilen von Serpenizza und Flitsch —, er führt nach Präwald, Linz, Prag, Berlin, Stettin, Hamburg u. s. w. in Gegenden, von wo

Reichthümer über Triest in die Welt gesendet werden können, und welche die Reichthümer, die Triest von überseeischen Ländern überkommt, bedürfen und — bezahlen.

Ad l. Die Predillinie ist in dem Ansschussberichte in strategischer Hinsicht keiner Beurtheilung unterzogen worden. Wir können es nicht wissen, geschah dies aus Absicht oder aus blosser Uebersehen. Was immer der Grund gewesen sein mag, so war es gut gethan, weil in strategischer Beziehung eine unglücklichere Bahnlinie kaum gedacht werden kann, als es die Predilbahn wäre.

Wer könnte auch von diesem Standpunkte eine Bahnlinie befürworten, welche beinahe durchwegs an der Auslandsgränze derart nahe hinzieht, dass sie nicht nur von dem Feinde beliebig gebraucht oder zerstört werden kann, sondern die wir im möglichen Falle eines Conflictes mit Italien nicht nur nicht verwenden, sondern selbst zerstören müssten.

An der Adria sind von der Natur folgende Eingänge nach Oesterreich geschaffen: über **Tarvis**, über **Kirchheim-Idria**, über **Präwald**, über **St. Peter**, über **Istrien-Fiume** über **Dalmatien-Croatien**.

Jeder österreichische Patriot, welchem bei dem Verluste unseres italienischen Festungsviereckes, trotz des Sieges von Custozza, das Herz geblutet hat, muss mit Befriedigung den Ersatz gewahr werden, den unsere Bahnprojecte in strategischer Hinsicht darbiethen. **Die Bahnenden Tarvis-Idria-Präwald- St. Peter-Pola** sind ebensoviele Festungen, welche die **Adria im Halbkreise umschliessen**, kein Punkt ist unbeschützt geblieben, auf jeden kann man, ohne dass eine Ueberraschung von Feindesseite möglich wäre, von beliebigen Theilen der Monarchie, durchgehends auf heimischen dem Feinde fernen Boden, die nöthige Repressivmacht mit der grössten Schnelligkeit werfen.

Die Verbindungen jener Punkte unter einander, die mehreren von Süden nach Norden stufenweise angelegten **Querbahnen** repräsentieren die kostbarsten **Rochirlinien**.

Bei solchen Vertheidigungsmitteln könnte nicht mehr das geschehen, was Oesterreich in den französischen Kriegen wiederholt erfahren musste.

Was für eine Bedeutung hatte nicht Präwald in einem gewissen Momente im Jahre 1866. Wie viel wäre damals ein Bahnhof dort nicht werth gewesen, wie hätte er die Aufstellungen nicht erleichtert!

Mit unserem Bahnprojecte entsprechen wir, wie gezeigt einer eminent patriotischen Aufgabe, während die Predilbahn einen an und für sich verwundbaren Fleck noch mehr abschwächt und geradezu gefährlich macht.

Auch eine Eisenbahn durch Dalmatien ist ein Postulat der Strategie, damit uns dieselbe im Vereine mit unserer Helden-Kriegsmarine vor Drohungen „a la Usedomnote“ verschone. Unsere Zweigbahn Lak-Präwald-St. Peter ist zugleich zu einem werthvollen Ausläufer der Dalmatinerbahn geeignet und bestimmt.

Wir glauben durch diese Darstellung jeden Zweifel behoben zu haben; dass unser Bahnproject vom geographischen, technischen, national-ökonomischen, finanziellen, sowie strategischen Standpunkte soweit über dem Predilprojecte steht, dass von der Ausführung des Letzteren wohl nimmer die Rede sein kann. Durch ernstes Studium und ehrliche Discussion klären sich die Ansichten. Den hiedurch erzielten Resultaten schliesst sich nach dem natürlichen Gewichte der denselben innewohnenden Ueberzeugungskraft Jedermann um so leichter an, je grösser seine Bildung, sein Patriotismus, seine Unbefangenheit und Uneigennützigkeit sind.

Laibach Anfangs Juni 1870.

Das Executiv-Comité für die Triest-Lak-Kühnsdorfer Bahn sammt Abzweigungen.

ÜBERSICHTS-KARTE

der directen Eisenbahnverbindung zwischen der Ost-Nord-See & dem Adriatischen Meere.



