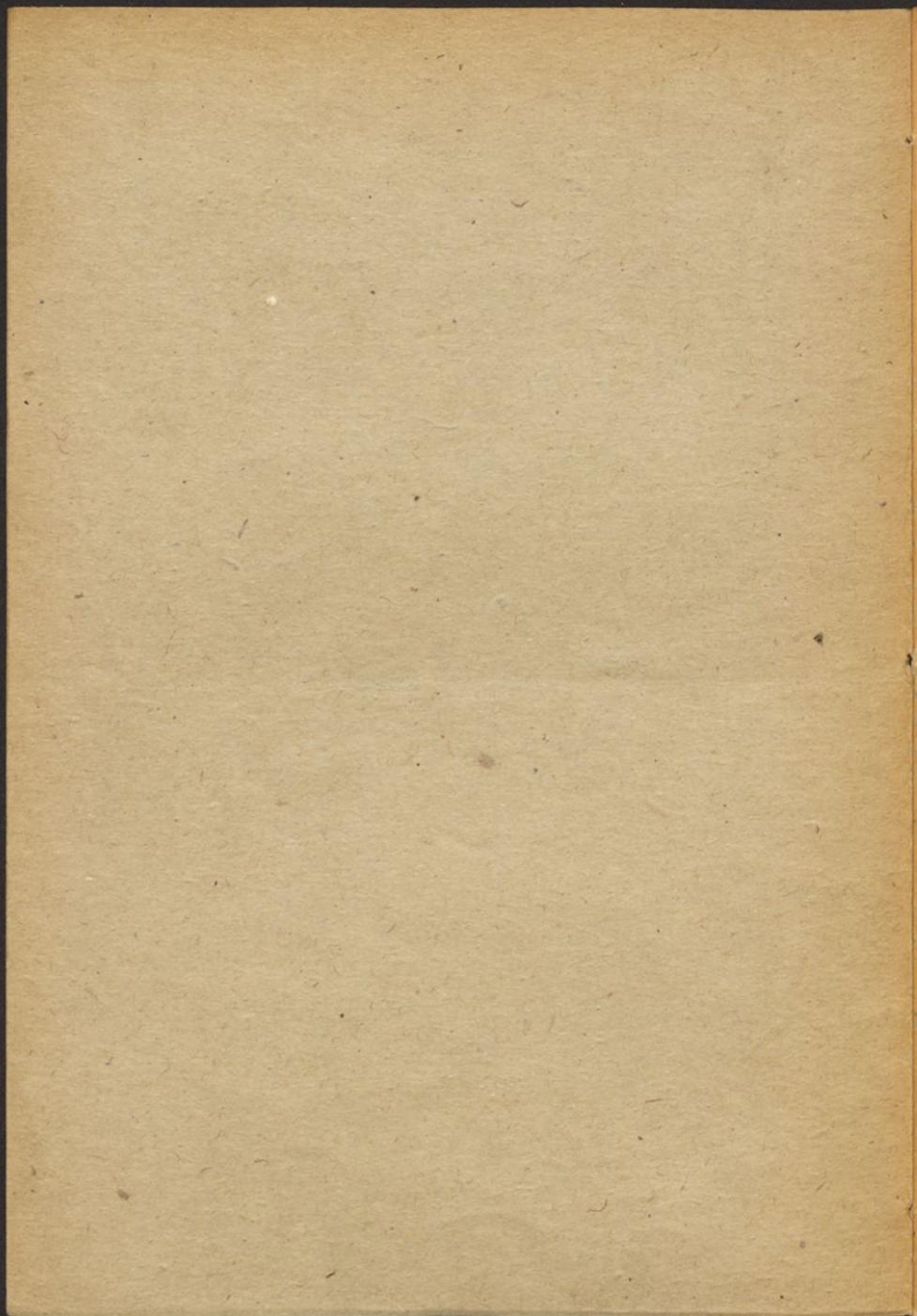


123791

1.



123791

N 830/1951

Die directe Verbindung

von

Triest mit der Rudolfsbahn.



[1.]

Die Interessen des Handels und der Industrie unseres Kaiserstaates gravitiren mit höchster Gewichtigkeit gegen die Häfen des adriatischen Meeres und insbesondere gegen Triest als den See-Ausgangspunct welcher in südlicher Richtung am tiefsten in das Land eingeschoben ist. Dieser commerciellen Nothwendigkeit hat die Südbahn ihre Entstehung zu verdanken. Bei eingetretener Potencirung des industriellen und commerciellen Lebens drängt es nach Vervollkommnung des Organismus, Nebenarterien entstanden und entstehen, die sich zum Theile unmittelbar von der Hauptader der Südbahn abzweigen, oder die mehr oder minder selbstständig die Circulation in dem grossen Körper des Staates vermitteln. Circulation ist Leben, und die Vervielfältigung derselben ist der Ausfluss eines in der moralischen und materiellen Welt giltigen Naturgesetzes.

Sowie diesfalls die Gravitation von Seite der Binnenländer insbesondere gegen Triest stattfindet, so geht andererseits von Triest die analoge Action aus, und dadurch **identificiren sich die Tendenzen** jenes grössten Emporiums des österr. Handels mit jenen der Hinterländer.

Als die Rudolfsbahn durch die gesegneten westlichen Alpenländer ihre Schienen bis Villach vorschob, kam das Bedürfniss zum scharfen Bewusstsein, dass eine **directe**

123791

Verbindung derselben mit Triest nothwendig sei, ein Bewusstsein, welches in den Nachbarprovinzen so lebhaft als in Triest selbst empfunden wird. Man ging an die Arbeit, die Mittel dieser Verbindung aufzusuchen, wobei das Project der Predilbahn entstand. Dasselbe wurde zu einer Zeit entworfen, als von der Tarvis-Laibacher Verbindungsbahn noch keine Rede war oder dieselbe in das Reich der Träume verwiesen wurde. Nachdem jedoch dieselbe sich factisch bereits im Baue befindet, und thatsächlich im heurigen Jahre vollendet und hiemit eine directe Verbindung mit der Rudolfsbahn erzielt sein wird, und dieser neue Schienenweg den von Triest möglichen Linien bedeutend näher gerückt wird, als es die Linie Triest-Predil andeutet, so erscheint es zeit- und sachgemäss, zu prüfen, ob die Laibach-Tarviser Bahn zu einer directen Verbindung mit der Rudolfsbahn nicht vortheilhafter benützt werden könnte als die Predilbahn. Eine derlei Verbindung würde die Linie **Lack-Pölland-Idria-Wippach-Sessana-Servola-Triest** darstellen.

Da wir, wie Eingangs erwähnt, das gleiche Interesse mit Triest verfolgen und es sich bei beiden nur darum handelt, das gleiche oder ähnliche Ziel auf die vortheilhafteste Art zu erreichen, so zweifeln wir nicht, dass die erleuchteten Männer, welche in Triest die diesfälligen Interessen vertreten und fördern, gerne in eine öffentliche und unpartheiische Discussion eingehen werden, welcher wir eben so ehrlich zu folgen bereit sind, denn wir sind schlichte Anhänger des Resultates des Calculs, und dieses zu entziffern sei unsere ernste Bemühung.

Nur in diesem unsern Bestreben erwähnen wir hier einiger Bedenken, die sich uns bei Beurtheilung des Projectes der Predilbahn aufdrängen.

Als seinerzeit das Project der Südbahn entstand, fühlte es insbesondere Venedig, welchen grossen Vortheil die Schwesterstadt Triest aus derselben vorausbekommen sollte, und alsbald hörte man von dem Projecte einer Bahn über

Ponteba nach Tarvis reden. Wiewohl unsere Regierung der Stadt Venedig gerne eine so wichtige Pulsader verschafft hätte, so waren es, so viel uns bekannt, die enormen Terrainschwierigkeiten und die damit verbundenen Geldopfer, welche das Project nicht zur Ausführung gelangen liessen.

Minister Brück hatte vorerst die Wien-Triester Bahn ins Auge gefasst und hielt unerschütterlich an der möglichst directen Linie fest. Selbst das Project des verstorbenen Obersten Catinelli, nach welchem die Bahn von Laibach über Lack-Idria-St. Luzia-Görz-Triest hätte geführt werden sollen, konnte keine Billigung finden. Gegen das damals in Triest als Axiom gültige Prinzip, die Südbahn nach Triest mit möglichster Entfernung von der italienischen Gränze zu führen, blieb der Nachweis Catinellis, dass sein Project viele Millionen an Geld ersparen, bedeutende Abkürzung der Route und einen Gewinn von mehr als 4 Jahren bei Ausführung der Bahn erzielen würde — ohne Gewicht und ohne Beachtung. In der Zeitschrift „Austria“ vom Jahre 1849 sind die Einwürfe zu lesen die damals die Regierung gegen die Bahn im Isonzothale, wiewohl Venedig damals österreichisch war, und die Bahn nur von St. Luzia abwärts jenes Flussgebiet durchziehen sollte, erheben zu müssen glaubte. Die Gegen Gründe waren zumeist politischer und strategischer Natur, hinter welchen die Haupt Rücksicht deutlich warnehmbar war, der Stadt Triest, wie es auch wir eben heutzutage billigen, die Concurrenz von Venetien möglichst ferne zu halten. Es ergab sich im Laufe der Zeit, dass Oberitalien aus österreichischen Bahnen einen bedeutenden Vortheil zu ziehen in die Lage kam. Die Brennerbahn eröffnete Italien über Verona einen auf fremde schwere Kosten erbauten Schienenweg, der in das Herz des westlichen Oesterreichs und von dort in kürzester Route nach Deutschland u. s. w. führt. Hiedurch erhielt Triest eine gewichtige und unabwendliche Concurrenz. Eine zweite vielleicht noch schwerere droht dieser Stadt durch die Fiumaner-Karlstädter Bahn, und wir können nicht umhin die Be-

sorgnisse, welche diesfalls von Triest aus laut geworden sind, als gegründet anzusehen. Eben diese unsere Anschauungsweise führt uns zurück auf das Bruck'sche Sistem, und wir halten es in unserm und im Interesse von Triest, dass an demselben dermalen mit solcher Consequenz wie dereinst festgehalten werde.

Wir zweifeln nicht im Geringsten, dass Italien die Ausführung der Predilbahn mit grösster Befriedigung aufnehmen würde, es würde uns sogar nicht wundern, wenn es mit Geldmitteln dieselbe unterstützen wollte. Es wäre ja für Italien und namentlich für Venedig vom höchsten Belange, wenn man demselben den Bau der Pontebabahn ersparen und ihm den Uebergang nach Kärnten in das Herz der Monarchie kostenfrei herstellen und überlassen würde. Diese Bedeutung für Venedig hat das Thal der Nadeis, welches ohne irgend eine Terrainschwierigkeit von Cividale anhebend bei Caporetto mithin an der projectirten Predilbahn endet. Durch jenen Weg wäre Triest zum ausländischen Vortheile eine Concurrenz geschaffen, an der es für immer zu leiden hätte, und für die ihm kein Ersatz geboten werden könnte.

Mit gerechtfertigten, vollbewussten mercantilischen Egoismus betonen wir daher, es sei eine Nothwendigkeit bei dem Projecte der directen Verbindung Triest mit der Rudolfsbahn von dem Bruck'schen Systeme, dem damals die gesammte Kaufmannswelt von Triest zustimmte, nicht abzuweichen, d. i. die fremde Concurrenz möglichst ferne zu halten, und wenigstens sich dieselbe nicht wissentlich und absichtlich selbst herbeizuziehen. — Ueber die Ausführbarkeit der Predilbahn in technischer und finanzieller Beziehung, über die Kosten der Erhaltung derselben, über die Elementarereignisse, denen sie ausgesetzt wäre, so wie über deren strategischen Werth, sich hier des Näheren auszulassen liegt nicht in der Absicht dieses Aufsatzes, doch sei es uns erlaubt, diesfalls einige Bemerkungen beizufügen, die sich uns aus der genauen Kenntniss des Isonzothales aufdrängen.

Wenn wir von den technischen und finanziellen Schwierigkeiten, welche die Predilbahn zu überwinden hätte, reden, so bekennen wir unsere Ansicht, dass dieselben nicht absolut unüberwindbar sind. Die Technik hat es auch schon in Oesterreich bewiesen, dass sie jeder Aufgabe gewachsen ist; die Beschaffung der Mittel bleibt Sache der Interessenten. Man hat in Oesterreich die Bahn über den Semmering, über den Karst, über den Brenner gebaut, die Werke sind gelungen. An der Predilbahn würde sich die Wissenschaft zweifelsohne wieder bewähren.

Die Steigung von Tarvis gegen die Einsattlung von Predil, mit den vielzerklüfteten gegen den Raiblersee jäh abfallenden Gebirgssteilen, wo, um die jetzige Poststrasse vor Lavinien und Felsenstürzen zu schützen, kein Baum gehauen werden darf; — ein langer Tunnel am Sattel des Predils; — dann bei der Herrmannsveste vorbei in das wilde Thalgewinde von Preth in das Gemenrevier an den grotesken Zinken und über die mit ewigem Eis überbrückten Abgründe; — eine langgedehnte Abweichung gegen die Quellen des Isonzo, und auf der entgegengesetzten Berglehne wieder retour beinahe zur gleichen Stelle; — eine Schlinge um eine Bergkuppe, um einige Klafter tieferes Niveau zu gewinnen. Dann kommen die Precipize gegen Flitsch, der Uebergang über die Thalsperre der Klause, das Gerölle, die thurm hohen Felsparthien, der Horst der Lämmergeier, der gigantische Wasserfall bei Schaga. — Von dort die Terrainschwierigkeiten prosaischerer Natur. Schnell nach einanderfolgende Sandriessen, die unausweichlich mit langen Viaducten überbrückt werden müssten, vorhängende Felsen, steile Ufer des Isonzo bis Caporetto. Und, so fehlt es bis Triest nicht an Objecten, welche allen Fortschritt der Eisenbahnbaukunde zum würdigen Kampfe herausfordern.

Am Predil beginnt der Winter im September und endet im Mai. Was die Schneefälle, die Verwehungen, die Lavinien, die Felsenstürze beinahe jährlich für Passagestörungen, und welche

Kosten zur möglichsten Freihaltung der Aerialstrasse veranlassen, diesfalls berufen wir uns auf die Relationen und Rechnungen der k. k. Strassenbaubehörden, und auf die Erfahrungen der dortigen spärlichen Gebirgsbewohner.

Doch die Kunst kann heut zu Tage, wir wiederholen es, jede Schwierigkeit des Baues und dessen Erhaltung bewältigen. Eine andere Frage ist jedoch die, ob die Ausführung dieses **in den Annalen des europäischen Eisenbahnbaues den schwierigsten Unternehmungen würdig zur Seite stehenden Problemes** das Entgegenkommen der benöthigten Kapitalien zu gewärtigen hat. Ueber diese Frage erlauben wir uns derzeit keine Meinung auszusprechen. Empfindlicher als Magnetnadel ist der Repräsentant des Werthes — das Kapital. Wir sagen nur, dass über die Predilbahn das Kapital ein hochgewichtiges, entscheidendes Wort zu sprechen haben wird, und soviel uns bekannt, hat sich dasselbe dem Unternehmen gegenüber bisher sehr **zaghaft** bewiesen. Wenn die Privatkapitalien bisher diese Reserve beobachtet haben, so wird es die Vertretung des Staates um so mehr als ihre Pflicht erachten, bei an sie diesfalls herantretenden Anforderungen **wohl zu erwägen**, welche Opfer von den Staatsfinanzen gebracht werden dürften, welche vermindert oder ganz vermieden werden könnten.

Bei dem hohen Interesse, welches die directe Verbindung von Triest mit der Rudolfsbahn in sich schliesst, bleibt die Rücksicht, ob diese Verbindung durch mehr oder minder bevölkerte und productive Gegenden vermittelt wird, eine untergeordnete, mithin übergehen wir heute diese Frage.

Ebenfalls die Erörterung der strategischen Seite des Predilprojectes liegt heute nicht in unserem Plane. Wir werfen jedoch diesbezüglich ein Streiflicht auf die Bruck'sche Motivirung für die Ablehnung der Idria-S. Luzia-bahn, die zur Zeit als Venetien noch Oesterreich gehörte, volle Würdigung fand, und bemerken nur, dass eine an einer fremden Gränzlinie

durch viele Meilen gezogene Bahn, die die Communication mit dem Herzen von Oesterreich vermitteln sollte, und jedem fremdländigen Angriffe preisgegeben wäre, strategischen Rücksichten unseres theueren österreichischen Vaterlandes unmöglich Rechnung tragen kann. Erzherzog Carl und General Marmont wären unsere Gewährsmänner, Malborgetto und die Herrmannsveste, sowie seit 1848 der Uebergang bei Kirchheim wären die Illustrationen hiezu.

Wir kehren auf die national-ökonomische Seite der Frage zurück und dürfen dabei den anerkannten Satz hervorheben, dass zwischen zwei, analogen Zweck verfolgenden Bahnlinien jene als die vortheilhaftere angesehen werden muss, welche mehrere Nebenbahneinmündungen in sich aufzunehmen im Stande ist. Der Blick auf die Karte der Hinterländer von Triest lehrt, wie einsam und abseits die Predilbahn dahinziehen soll, während die Triest-Lackerbahn geeignet erscheint, in einem Eisenbahnnetze gegen Wippach, St. Peter, Fiume, Istrien, Kroatien, Dalmatien eine mächtig pulsirende Arterie zu bilden.

Schliesslich das mercantile Axiom: „Zeit ist Geld!“ Dasselbe wurde bei dem Baue der Karsterbahn zu Gunsten von Hamburg und anderer nordischen Handelsstädte übersehen. — Wir geben uns der Ueberzeugung hin, dass es die hohe Intelligenz der Triester Kaufherren, allenfalls mit unserer, willigst dargebothenen Mitwirkung, verhindern wird, dass ein gleicher national-ökonomischer Fehler bei der angestrebten directen Verbindung des Triester Handelsplatzes mit der Rudolfsbahn nicht wieder begangen werde.

Laibach im März 1870.

Das Comité.

