

40.446  
80

lres.

# Die Staatshilfe

und

# DIE PREDILBAHN

von

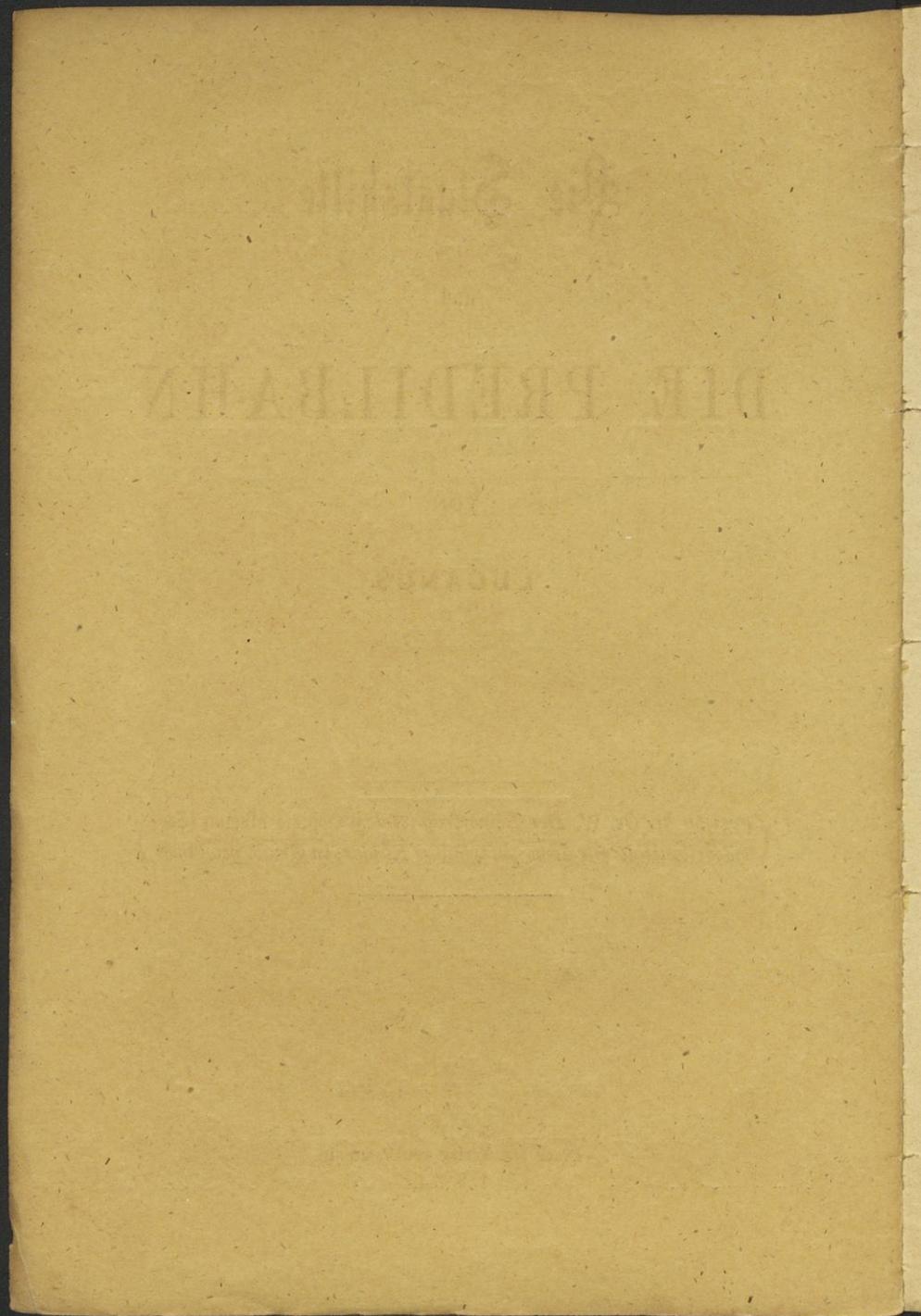
**LUCANUS**

---

Preis 50 kr. Oe. W. Der Reinertrag ist dem Ospizio Marino [See-badeheilanstalt für arme skrophulöse Kinder] in Grado gewidmet.

---

GÖRZ  
Druck und Verlag von Paternolli  
1874.



Die Staatshilfe

und

DIE PREDILBAHN

von

LUCANUS

---

(Preis 50 kr. Oe. W. Der Reinertrag ist dem Ospizio Marino (Seebadeheilanstalt für arme skrophulöse Kinder) in Grado gewidmet.)

---

GÖRZ

Druck und Verlag von Paternolfi

1874.

40.446 broj. 89



Ego sum vox clamantis in deserto.

Evang. *Luc. III. 4.*

Die Weltgeschichte, welche mit Recht *magistra vitae* genannt wird, obwol nicht alle Staatsmänner ihre Lehren beachten wollen, bezeugt, dass in allen grösseren Staaten und zu jeder Zeit die von dem Mittelpunkte der Regierung entfernteren Provinzen ungerecht behandelt oder wenigstens arg vernachlässigt wurden.

Wenn man auch von der gräulichen Misswirthschaft assirischer Satrapen, persischer Sadrezams und türkischer Valis absieht, so bietet uns schon die Provinzialverwaltung des mächtigen und hochcivilisirten römischen Reiches ein so schreckliches Bild der Corruption und der Bedrückung dar, dass es in diesem, trotz mancher schwarzen Puncte, um so viel menschenwürdigeren Zeitalter unserem Gefühle widerstrebt, an die Möglichkeit solcher Zustände zu glauben, während die Vernunft sie auf der Grundlage unwiderleglicher Zeugnisse als wahr anerkennen muss.

Schon zur Zeit der römischen Republik waren die Klagen über Bedrückung der in die Provinzen entsendeten Proconsuln nichts Ungewöhnliches, (Siehe M. T. Cicero in Verrem — Lex 3, Dig. ad leg: Julianum peculatus) und Vellejus Patereculus II. 17. sagt von dem später durch seine Niederlage im Teutoburger Walde berühmt gewordenen Quintilius Varus: „*Syriam, cui prefuerat, pauper di- „vitem ingressus, dives pauperem reliquit.*“

Aber als, ungeachtet der von dem sterbenden Augustus seinen Nachfolgern hinterlassenen Warnung, sich mit den damaligen Gränzen des Reiches zu begnügen, der ungemessene Ehrgeiz der Caesaren den Staat in fortwährende, nicht immer glückliche, Eroberungszüge verwickelte, und der orientalische Luxus des Hoflagers die Bedürfnisse des Staatsschatzes vervielfältigte, wurde die Verwaltung der Grenzprovinzen zu einer unerträglichen Bürde für die Provinzialen, zum Objecte widerrechtlicher Bereicherung des Statthalters und seines Gefolges (*officium praesidiale*), welches

nach den constantinianischen Einrichtungen zu einer recht ansehnlichen und immerfort wachsenden *Bureaucratie* sich ausgebildet hatte, — so wie der von letzterer unzertrennlichen Steuerpächter (publicani), welche nach modernen Begriffen den heutigen Gründern, Verwaltungsräthen und Börsebaronen überhaupt entsprechen würden.

Diesen Officialen und Publicanen müssen die wiederholten und blutig unterdrückten Aufstände der unterjochten Völker, folglich mittelbar auch die Zerstörung von Jerusalem, (ein Unglück für die ganze Nachwelt) — das Blutbad von Tessalonica u. a. m. zugeschrieben werden und trotz der gegen Käuflichkeit und Bedrückung der Beamten von mehreren Kaisern angedrohten strengen Strafen (Cod. Teod. L. I. lit. 7. §. 1. — L. VIII. lit. 5. §. 1. 7.) kam es dahin, dass die Bewohner der Provinzen den eigenen Herd flohen und bei fremden Eroberern, die man in Rom Barbaren nannte, die Sicherheit der Person, des Eigenthumes und des Erwerbes suchten, für welche sie in der Heimat keine Bürgschaft mehr hatten.

Salvianus (de Gubern. Dei V. pag. 145) berichtet, dass die Einwohner Galliens massenhaft über den Rhein zu den Barbaren flüchteten, um den unerträglichen Zuständen des vielsprachigen römischen Reiches zu entgehen: "passim vel ad Gothos vel ad Bacaudes vel ad alios ubique dominantes barbaros migrant et migrasse non poenitet. Malunt enim sub specie captivitatis vivere liberi, *quam sub specie libertatis esse captivi*. Itaque nomen civium Romanorum aliquando non solum magno aestimatum sed magno emptum, nunc ultro repudiatur ac fugitur; nec vile tantum sed etiam abominabile pene habetur" — und nachdem die Besitzenden kein Interesse mehr an der Erhaltung und Vertheidigung des Reiches hatten, nachdem die Legionen nur mehr aus gepressten Bauern (coloni) und Sclaven bestanden, — die Cohorten der Prätorianer (später comitatenses genannt) durch deutsche Söldner ergänzt wurden, so ward es diesen Letzteren ein Leichtes, den schon leblosen Cadaver umzustossen und ohne Schwertstreich auf den Trümmern des römischen Reiches neue Staaten zu gründen. —

Und in einer kaum vergangenen Zeit sehen wir die venezianische Republik ihre entfernteren Provinzen durch, aus den ärmeren Mitgliedern ihres regierenden Adels erkorene, Statthalter und deren Gefolge nur zum eigenen und zum Vortheile des hauptstädtischen Handels ausbeuten, bis sie am 17. Mai 1797 von den Völkern.

deren Liebe sie niemals gewonnen hatte, verlassen, ruhmlos und ohne Kampf unterging, um von dem gallischen Eroberer als Entschädigungsobject verschachert zu werden.

Endlich sahen wir noch vor wenigen Jahren das mächtige England in die Gefahr versetzt, seine ostindischen Besitzungen in Folge eines, durch die gewissenlose Ausbeutung der vorbestandenen ostindischen Compagnie verursachten, Aufstandes zu verlieren und die nach Bezwigung des Aufruhrs eingeleiteten Reformen bezeugen, dass England wenigstens gelernt hat, wie man nicht regieren soll.

Wenn nun die Frage gestellt würde, welchen Bezug dieser geschichtliche Excurs zu dem Titel des vorliegenden Aufsatzes haben kann, so ergiebt sich von selbst die Antwort, dass eben nur aus solchen historischen Prämissen die Erklärung des sonst unbegreiflichen Factums sich deduciren lässt, wie so die seit mehr denn zwanzig Jahren angeregte, von vier Provinzen: Triest, Görz, Kärnten und Salzburg sehnlich erwartete, von mehreren Ministern befürwortete und von anerkannten technischen Auctoritäten entworfene und revidirte Verbindung des Bodensees mit der Adria oder im engeren Begriffe die Isonzothalbahn sich wie die berüchtigte Seeschlange durch so viele Gemeinderaths-Handelskammer-Landtags- und andere Sitzungen, Ministerial-Bureaus und technische Aemter hindurchwinden konnte, ohne bis jetzt eine greifbare Form zu erhalten.

Und doch, wenn je ein Land besondere Rücksicht und Theilnahme verdiente, so ist es diese Provinz, der seit unvordenklichen Zeiten das traurigste Schicksal beschieden war, die nach kurzer Blüte unter den nächsten Nachfolgern des Augustus, von den Barbaren als Eingangsthör zu Italien benützt, die Verheerungen der Markomannen, der Heruler, der Gothen, der Hunnen und Avaren, der Ungarn und Türken über sich ergehen lassen musste, — die, durch die gegnerischen Soldatenkaiser so oft zur Austragung ihrer Ansprüche gewählt, später den Kampfplatz zwischen den Grafen von Görz und den Patriachen, dann zwischen Oesterreich und Venedig bildete, — die immer aus der Ferne regiert — sei es von Rom, von Lienz oder von Wien — ihre Wünsche und Beschwerden nur durch fremde Ministerialen an die Stufen des Thrones bringen durfte; — diese Provinz, die nur in der Verwirklichung der durch die Verfassung versprochenen Theilnahme des Volkes an der Gesetzgebung und Verwaltung die Ab-

hilfe ihrer seculären Beschwerden, die Hebung der geistigen und materiellen Cultur erwarten konnte.

Es mögen sich einseitige Alterthümler noch so sehr für römische Einrichtungen und Gesetze begeistern und den Zustand höchster Blüte, der von Plinius, Strabo, Pomponius Mela, Herodianus und andern bezeugt wird, als ewig andauernd vorstellen und spätere Historiografen im rosigen Lichte ihrer eigenen behäbigen Zufriedenheit das Land im blühenden Zustande und in fortschreitender Entwicklung sehen, so ist doch aus Dio Cassius, Amianus Marcellinus, Salvianus und Lactantius zu ersehen, wie bald nach dem Falle der Republik andere Zustände im römischen Reiche eintraten — so bezeugt der sonst optimistische Candido, wie während des ganzen Mittelalters durch die Einfälle der Barbaren und durch die Kriege der eigenen Herrscher die Verwüstung des Landes, die Verstümmelung, Schändung, Tötung und Abführung in die Slaverei der Bevölkerung an der Tagesordnung waren. (1)

Die gemüthliche Anarchie unter den schwachen Patriarchen und den fast immer abwesenden Grafen von Görz war gewiss nicht geeignet, solche Wunden zu heilen und auch nach der Vereinigung mit Oesterreich scheint das Schicksal von Görz und Gradisca sich nicht wesentlich gebessert zu haben, denn die häufigen Kriege, welche arm an rühmlichen Thaten sich mit der Verwüstung des gegenseitigen Territoriums und obligater Plünderung und Brandlegung oder höchstens mit einigen vergeblichen Berennungen der festen Plätze begnügten, die Seuchen an Menschen und Thieren im Gefolge der Truppenbewegungen, periodische Hungersnot und Theuerung, die Verpfändung und Veräusserung der landesfürstlichen Abgaben ganzer Bezirke (Gradisca, Flitsch, Canale, Tolmein), wo der Boden freies Eigenthum der Bauern war, dadurch aber ganz ungerechter Weise der hierorts unbekannte Unterthansverband und die Privatjurisdictionen, welche die Bevölkerung bedrückten und für ihre Sonderzwecke ausbeuteten, eingeschmuggelt wurden, während neue landesfürstliche Abgaben vom Grund und Boden eingeführt und sogar die Gemeindegründe zum Vortheile des Aerars veräussert wurden, (2) die Missbräuche der Steuerpächter, welche zu offenen, blutig geahndeten Auflehnungen führten, die übermässigen Aushebungen für den Militairdienst, welche die Auswanderung zur Folge hatten, so dass blos vom Februar bis August 1779, theils durch Stellung theils durch Flucht 2500 junge Männer der Provinz verloren gingen, (3) und dass man oft fast nur

Greise, Weiber und Kinder in den Ortschaften fand, (4) der Mangel an Vorkehrungen zum Schutze der Wälder und gegen die Verwüstungen der Flüsse, so wie gegen die Versumpfung des Küstenlandes, die Unzulänglichkeit der Strassen und sonstigen Communicationsmittel — geben im Ganzen ein trauriges Bild von dem Zustande dieser Provinz bis zum Ende des vorigen Jahrhunderts.

Und dieser Zustand hat sich auch bis heute nicht so verändert, wie es dem allgemeinen europäischen Fortschritte entsprechen würde, denn noch immer erwarten die Gebirge vergeblich die Bepflanzung ihrer arg verwüsteten Abhänge und bilden die traurigste, kahleste Bergparthie in Europa (D. Stur: Das Isonzothal im Jahrbuch der k. k. geol. Reichsanstalt 1858) — noch immer verwüstet die uneingedämmte Wuth der Wildströme die fruchtbarsten Gefilde des Mittellandes, noch immer versumpft die Tiefebene und die Meeresküste, welche zur Zeit des Augustus zu den gesündesten (5) und üppigsten Regionen (6) des römischen Reiches gehörten.

Noch immer steht die Landwirthschaft, mit Ausnahme von nur zwei Besitzungen, auf der primitivsten Stufe, wie vor Jahrhunderten; noch immer fehlen die Verkehrsmittel, weil man immer nur Geld zur Ausarbeitung grossartiger Pläne, nie zur Ausführung der projectirten Strassenzüge hat, so dass diese noch an mittelalterliche Zustände erinnern (Bericht der Handels- und Gewerbekammer von Görz 1873.) und während andere Provinzen, von Eisenbahnen in jeder Richtung durchzogen, welche den Staat mit 16 Millionen jährlich an Garantievorschüssen belasten, ihre Erzeugnisse vermehren und verwerten, daher auch jeder Anforderung des Staates leicht entsprechen können, erliegt fast dieses Land unter dem Steuerdrucke, weil es seine Producte nicht verwerten, weil es in Ermangelung einer leichten und directen Verbindung mit Kärnten und mit dem Meere durch das Isonzothal den Ausfall seiner Ernten durch die Industrie nicht ersetzen kann.

In der vormärzlichen Zeit und auch während der Reactionsperiode (1851—1861) konnte man wenigstens die grenzenlose Verwahrlosung dem Bureaucratismus in die Schuhe schieben, der, als Selbstzweck nur die Befriedigung der eigenen Interessen wahrnehmend, mit gewohnter Schönfärberei überall blühende Gefilde, Wohlstand und Zufriedenheit sah und immer noch bereit gewesen wäre nach dem Beispiele Gregor Potemkins (7) gemalte Theater-

decorationen und bestellte Statisten zur Darstellung niedlicher Dörfer und glücklicher Einwohner aufzustellen, — dem wir auch das Sprichwort von den unerschöpflichen Hilfsquellen Oesterreichs verdanken, das leider durch den vorjährigen Krach sich so schlecht bewährt hat.

Aber nachdem durch die ersehnte Verfassung gleiches Recht für Alle versprochen und die Theilnahme des Volkes an der Gesetzgebung durch seine Vertreter gewährt wurde, war auch diese kleine und entlegene Grenzprovinz zu der Erwartung berechtigt, dass ihre heiligsten Interessen nicht ignorirt und noch weniger absichtlich hintangesetzt werden, denn nach den allgemein anerkannten Satzungen des Staatsrechtes soll kein Abgeordneter Kirchthurmpolitik treiben oder gar die eigenen Interessen dem Vortheile des ganzen Staates voranstellen und die Vereinigung der Vertreter aller Provinzen in einem einzigen Körper (Centralismus) erscheint nur dann gerechtfertigt, wenn dieser, gleichsam als eine wohlthätige Central - Sonne wirkend, die Ausstrahlung der Cultur und des Wohlstandes über alle Theile des Reiches, nicht aber die Verwendung aller Hilfsquellen der Provinzen zu Gunsten irgend einer augenblicklich herrschenden Partei oder einzelner Länder zur Folge hat.

Demungeachtet haben sich die Erwartungen, die man hier an die Verfassung knüpfte, bis jetzt nicht erfüllt, denn, für die neuen Opfer an Geld und Blut, welche der Provinz durch Parlamentsbeschlüsse seit 12 Jahren anferlegt wurden, sehen wir noch keine nennenswerte Entschädigung und doch war das, was man von den gesetzgebenden Factoren verlangte, nicht viel — man petitionirte nämlich seit einem halben Menschenalter nur um Gewährung einer directen Fortsetzung der Kronprinz-Rudolfsbahn bis zum Meere.

Aber während die nördlichen Provinzen und namentlich Böhmen von einem engen Eisenbahnnetze bedeckt sind, für das man, wie gesagt, eine Belastung des Staatssäckels mit 16 Millionen jährlich nicht scheute, findet man die Bewilligung einiger Millionen zur Vollendung des letzten Gliedes einer Bahn, welche den kürzesten Weg zwischen Indien und England, zwischen dem Mittelmeere und der Nordsee und noch eigentlicher zwischen der Adria und dem Bodensee, ganz auf österreichischem Boden, herzustellen bestimmt ist, unmöglich!!! und jene massgebenden Staatsmänner, welche gegen die Concessionirung so

vieler Eisenbahnen mit reichlich bemessener Staatssubvention keine Einwendung hatten, bis sie ihrem engeren Vaterlande oder Wahlkreise zu Gute kamen, finden nun, dass die winzige Predilbahn die Staatsfinanzen zu Grunde richten würde und setzen ihr bei jeder Anregung dieser Frage ein unerbittliches *non possumus* entgegen.

Ja, wir mussten es sogar erleben, dass in der letzten Sitzungsperiode des selig entschlafenen indirect gewählten Reichsrathes eine donnernde Philippica gegen den Missbrauch des Staatsäckels zu Eisenbahnzwecken gehalten wurde, welche unter obligatorem Beifall und Gelächter der Parteigenossen in der Behauptung gipfelte: dass die Absicht, durch Oesterreich den kürzesten Weg von London nach Hinterindien herzustellen, vom volkswirthschaftlichen Standpunkte (sic) bloss die menschliche Fantasie zu beschäftigen im Stande ist.

Wenn aber der so leicht durchführbare Plan dem Welthandel den kürzesten Weg über Oesterreich anzuweisen und dessen hohe Bedeutung von tonangebenden Personen als eine Utopie verspottet werden und nur die gedankenlose Heiterkeit sovieler Parteigenossen erregen konnte, so ist eine solche engherzige Politik für uns Küstenländer, trotz unserer Bescheidenheit, rein unbegreiflich und, da bei Staatsmännern doch immer die redliche Absicht vorausgesetzt werden soll, so müsste man fast die Fähigkeit bezweifeln, mit solchen Ansichten die Bedürfnisse eines Grossstaates wahrzunehmen und man wird versucht an den berühmten Ausspruch des schwedischen Staatskanzlers zu denken: *Videbis fili mi, quam parva sapientia regitur mundus.*

Denn bei dem gegenwärtigen Stande der Cultur würde ein nach spartanischen Grundsätzen regierter Staat mit seiner schwarzen Suppe und seinen pfundschweren Kupfermünzen kaum einen Einfluss in der europäischen Staatenfamilie erringen können, vielmehr zeigt besonders die neuere Geschichte, dass, nachdem Raub- und Eroberungszüge, wie sie von Hunnen, Mongolen und Türken ausgeführt wurden, nicht mehr möglich sind, nur ein reicher Staat auch mächtig sein kann und dass namentlich nur Staaten mit ausgedehnter Meeresküste eine grosse Rolle in der Weltgeschichte spielen können, weil der überseeische Handel im Vereine mit der eigenen Industrie die vorzüglichste Quelle des Erwerbes bildet.

Wenn wir auch von Tyrus und Carthago absehen, welche nur ihrer maritimen Lage und der Beherrschung des Mittelmeeres ihre Grösse verdankten, so ist es jedenfalls bekannt, dass Genua, Pisa, Amalfi und Venedig, die Hansestädte, Portugal, Holland und England ihre Bedeutung nur den glücklichen Beziehungen zum internationalen Verkehre oder der Entdeckung neuer und kürzerer Handelsstrassen verdankten und sie bald wieder einbüssen, wenn der Welthandel eine andere Richtung einschlug.

Wer spricht heute noch von Pisa und Amalfi, in deren einst volkreichen Strassen das Gras wächst und welcher Unterschied zwischen der Bedeutung von Genua und Venedig in der Vergangenheit und in der Gegenwart! — An dem Tage als Vasco de Gama eine neue Strasse um das Vorgebirge der guten Hoffnung entdeckte, war ihr Fall unabänderlich beschlossen und selbst das mächtige England, so wie es Portugal und die Niederlande verdrängte, ist schon jetzt durch die Concurrenz jüngerer Seestaaten gezwungen, die Herrschaft der Meere mit ihnen zu theilen.

Weniger dürfte es bekannt sein, dass nach dem Ergebnisse der Peutingerischen Tafel (8) eine der vorzüglichsten altrömischen Handelsstrassen von Aquileja über die Stationem ad Silanos (Kötschach oder Arnoldstein?) Santicum, (Villach) Virunum (im Zollfelde) und Matueajo (Zwischenwässern) nach Ovilabis (Wels) führte und dass Enns und Steyer im Mittelalter venetianische Handelsniederlagen besassen, dass folglich auch damals schon der nächste Weg zwischen der Adria und dem europäischen Norden dem Zuge der Rudolfsbahn ziemlich genau folgte.

Und Oesterreich, das in seiner herrlichen und langgestreckten Küste und in seinen *drei und neunzig* sicheren Häfen alle Bedingungen eines lebhaften und directen Verkehrs mit allen Welttheilen besitzt, sollte sich die von der Natur gebotenen und durch die Geschichte bewährten Vorteile aus Furcht vor einer letzten sehr unbedeutenden Auslage entreissen lassen, sollte auf den Gewinn aus dem eigenen und durchziehenden Welthandel verzichten, nachdem die Versuchsreisen Waghorn's und die Thatsache, dass England schon jetzt seine chinesisch-ostindische Post über Triest bezieht, jeden Unbefangenen überzeugen müssen, dass trotz aller mehr oder weniger geistreichen Witze der *kürzeste* Weg von London nach Hinterindien wirklich über österreichisches Gebiet führt.

Ja, mit blutendem Herzen muss es ausgesprochen werden

— Oesterreich vernachlässigt sein Küstenland, unterbindet seinen Seehandel und baut Eisenbahnen in Böhmen, das, soviel bekannt, nur von Sheakespeare (9) an die Meeresküste versetzt wird, wodurch er eben nur den Beweis geliefert hat, dass ein grosser Mann dennoch ein schwacher Geograf oder Nationalökonom sein kann.

Auch könnte man gerade in Bezug auf die eingewendete Belastung des Staatsäckels sich die Frage erlauben: wo waren denn die Widersacher der südlichen Verlängerung der Rudolfsbahn, als soviele Eisenbahn — Concessionen mit reichlich bemessener Staatssubvention ihren Freunden förmlich an den Hals geworfen wurden, nur damit die idillische Eintracht des vorbestandenen Bürgerministeriums und der Majorität des Abgeordnetenhauses nicht getrübt werde? — Es wäre ein unberechtigter Zweifel an dem Scharfsinne der damaligen Parteiführer, wenn man glauben wollte, dass ihnen erst am 15. März 1873 bekannt worden sei, welcher Missbrauch mit den Concessionen und Subventionen für Eisenbahnzwecke getrieben wurde und dass durch die ertheilten Garantien der Staat nicht nur schwer belastet, sondern in einigen Fällen sogar übervortheilt ward.

Wenn also gegen den Missbrauch des Staatschattes gedonnert wird, nachdem die nördlichen Provinzen mit Eisenbahnen so dicht bespickt sind, dass für Concessionen kein Platz und kein Vorwand mehr erfunden werden kann und nur noch um eine letzte von der Regierung selbst zu bauende Bahn petitionirt wird, die für den seit Maria Teresia's Zeiten arg verwahrlosten Süden des österreichischen Staates eine Lebensfrage bildet — so heisst das wahrlich den Stall zusperren wollen, nachdem die Kühe schon entlaufen sind, und um eine so verbissene Opposition zu erklären, müssen andere Gründe gesucht werden.

Wohl können diese Herrn mit schadenfroher Miene auf das Zerwürfnis hinweisen, welches unter den Bewohnern des Küstenlandes selbst in Bezug auf die Richtung der zu verlängernden Rudolfsbahn besteht, aber ist denn eine solche Erscheinung nicht auch bei der Feststellung anderer Eisenbahnlinien vorgekommen, oder ist es überhaupt in Oesterreich, wo die Verschiedenheit der Sprache, der Religion und der kleinlichen Interessen so gross, dagegen ein erleuchteter opferwilliger Patriotismus so selten ist, zu verwundern, wenn jedes Dorf berücksichtigt sein will, so dass, wenn man alle diese sonderbaren Kirchthurnpolitiker gewähren

liesse, jede Eisenbahn und jede gewöhnliche Strasse in ein wahres Labirint verwandelt würde?

Deshalb geziemt es dem erleuchteten Staatsmann, alles zu prüfen und sich für das zu entscheiden, was dem Gesamtstaate und unter mehreren Ansichten und Wünschen den wahren Interessen der Bevölkerung zu Gute kommt, denn, wenn die Herrn warten wollten, um über die Verlängerung der Rudolfsbahn bis zum Meere schlüssig zu werden, bis alle Stimmen über die Richtung der Bahnlinie einig sind, so wäre das eben soviel, als wenn ein schlauer Politiker mit der Einbringung der confessionellen Gesetze solange warten wollte, bis alle Bischöfe und Pfarrer damit einverstanden sein und namentlich zur Einführung der Civil-Ehe ihre Einwilligung ertheilen werden.

Und wahrlich, wenn man die Genesis der Opposition, welche erst seit drei Jahren gegen die früher allgemein befürwortete Führung des Eisenbahnzuges über den Predil aufzutreten begann, etwas genauer untersucht, so wird man sehr leicht zu der Ueberzeugung gelangen, dass der Streit zwischen den Anhängern der Isonzothal- und der Lacker-Linie, durch den Privatvortheil weniger Personen angeregt, sich nur durch Anfachung der Leidenschaften und Vorurtheile in weitere, nicht ganz urtheilsfähige Kreise verbreitet hat.

Denn es dürfte allgemein bekannt sein, dass mit dem Gesetze vom 9. Juli 1868 N. 103 des R G B. das Ministerium zur Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer an die Südbahn anschliessenden Locomotiv-Eisenbahn von Laibach nach Tarvis ermächtigt und dass diese Concession durch das Gesetz vom 23. Februar 1869 N. 38 der Actien-Gesellschaft der k. k. priv. Kronprinz-Rudolfsbahn unter den im Gesetze vom 9. Juli 1868 zugesicherten Begünstigungen und namentlich des Expropriationsrechtes und der Garantie eines jährlichen 5%igen Reinertrügnisses in Silber ertheilt wurde.

Nicht so allgemein bekannt aber ist es, dass wir die Einbringung des Gesetzes vom 9. Juli 1868 einem Consortium, dessen Seele ein schon in eine bessere Welt übergangener Abgeordnete aus Krain war, zu verdanken haben, und damals wollte die böse Welt wissen, dass die Concession der oberkrainischen Eisenbahn eine Belohnung sein sollte für die correcte Haltung jenes Abgeordneten und seiner Genossen bei der Abstimmung über die Gesetze vom

24. Dezember 1867 N. 2, 3, 4 des R G B vom J. 1868, damit der Ausgleich mit Ungarn, vulgo Dualismus, ermöglicht werde.

Dass durch diesen Ausgleich die Slaven diesseits der Leita der Hegemonie der Deutschen, jene Transleitanis der Herrschaft der Magiaren preisgegeben wurden, war natürlich ein geringer Nachtheil gegen den Gründergewinn, welcher von der Rudolfsbahngesellschaft jenen Herrn ausgezahlt werden musste, (man sprach damals von einer halben Million Gulden), denn wegen eines solchen Plunders könnte höchstens der durch seine übertriebene Ehrlichkeitstheorien berühmt gewordene Abgeordnete aus Posen zum preussischen Landtage (Lasker) eine Ausstellung wagen, der schon wegen armseliger 20,000 Thlr., die ein deutscher Staatsrath auf ähnliche Weise eingestrichen hatte, das ganze Land durch seine Rede vom Februar 1873 in Aufruhr versetzte, aber das alte Oesterreich ist reich genug, um über solche Kleinigkeiten sich hinauszusetzen, wo in kaum vergangener Zeit die Eisenbahnconcessions sogar als das beste Mittel betrachtet wurden, um einflussreiche Personen bei guter Laune zu erhalten.

Die ganze Welt weiss auch, dass die oberkrainische Bahn, an sich schon ursprünglich unnütz, eine wahre Verlegenheit für die Rudolfsbahngesellschaft geworden ist, die ihr hauptsächlich das geringe Ertragnis ihres Betriebes zu verdanken hat, welches im Jahre 1872 für alle damals eröffneten Linien einen Betriebsüberschuss von nur 584,978 fl. 45 kr. ergab, so dass der Staat zur Deckung der garantirten 5 percentigen Verzinsung und der Amortisirung des Anlage-Capitals einen Vorschuss von 3,258.262 fl. 10 kr. in Silber leisten, und obschon im Jahre 1874 alle in den verschiedenen Concessionen begriffenen Strecken (namentlich Weyer-Rottenmann und Villach-Tarvis) im Betriebe sein werden, mit Berücksichtigung der voraussichtlichen traurigen Ergebnisse in dem erst begonnenen Jahre, ein Betrag von 4 Millionen Gulden als Garantiequote in das Staatsbudget für 1874 eingestellt werden musste.

Und diesen alten und schon unheilbaren Krebschaden will man jetzt noch dadurch vergrössern, dass man die oberkrainische Bahn in der Richtung von Triest durch eine Linie Lack-Servola oder Muggia verlängert, während die einzige Verlängerung, welche die Existenz der Strecke Tarvis-Laibach nachträglich rechtfertigen und die Betriebsergebnisse derselben verbessern könnte, eine directe Fortsetzung dieser Linie in der Richtung von Agram

oder Carlstadt, als Mittelglied der ostwestlichen Eisenbahnverbindung Franzensfeste-Sissek wäre.

Zur Würdigung dieses Planes, seines Ursprunges und seiner Motive kommt uns sehr gelegen eine anlässlich der letzten unmittelbaren Wahlen in den Reichsrath veröffentlichte Denkschrift (10) des Herrn V.C. Suppan, Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer für Krain, der in seiner höchst originellen Ausdrucksweise sich nicht nur zur Mitzversammlung der Oberkrainer-Eisenbahn bekennt, sondern auch behauptet, an der Spitze des Consortiums gestanden zu sein, und folglich bei der Vertheilung des Gewinnes nicht leer ausgegangen sein wird, und der uns die interessante Thatsache verkündet, dass, nachdem der Bau der Oberkrainer-Bahn gesichert war, am 17. Mai 1869 in seinem Hause und unter seinem Vorsitze ein Comité gebildet und an diesem Tage gleich die Idee Lack-Triest mit der Einmündung in Muggia festgesetzt wurde.

Nun ist es zwar leichter eine Idee über Stock und Stein in der Luftlinie und mit lustigen Worten, als eine Eisenbahn durch Wildnisse und über das Kärster Hochplateau, namentlich von Bassovizza nach Muggia, trotz eines Höhenunterschiedes von 1200 Wiener Schuh in nur  $3\frac{1}{2}$  Meilen Entfernung zu führen, aber was kümmert das wieder die Herrn Consorten, wenn nur auch diese Concession verschachert und der Gewinn vertheilt werden kann? Man sieht wohl dass das Sprichwort: „L'apétit vient en mangeant“ sich auch hier bewährte.

Dass diese Idee Lack-Triest mit der Einmündung in Muggia von ein paar Triester Zeitschriften in der gleichen Hoffnung eines Anteiles an dem Gründergewinne bereitwillig aufgegriffen und das denkfaule Publicum dafür durch Erregung des Verdachtes, dass die Südbahngesellschaft die Fortsetzung der Predil-Bahn vom Kreuzungspunkte bei Görz bis zum Meere verhindern könnte, gewonnen wurde; — dass endlich die Majorität des Triester Gemeinrathes durch die Drohung des Verlustes der, mit Rücksicht auf die gewünschte Wiederwahl im Herbst 1873, so wichtigen Popularität gezwungen wurde, gegen die bessere Einsicht in das nämliche Horr zu blasen, kann Niemanden überraschen, dem die engherzige Selbstsucht der Durchschnittsmenschen überhaupt und unsere Verhältnisse insbesondere bekannt sind.

Aber unerwartet und überraschend ist jedenfalls die naive

Unbefangenheit, mit welcher in der vorbezogenen Denkschrift die Mittel enthüllt werden, deren sich Herr Suppan röhmt, um sich das ausschliessliche Verdienst zuzuschreiben, die Ausführung der Predilbahn verhindert zu haben.

Nach Voraussetzung des Bekenntnisses, dass schon bei der Bewerbung um die Concession zur Erbauung der oberkrainischen Bahn, „gewisse massgebende Persönlichkeiten, seinem Plane von Laibach über das Oberland, nach Villach eine Eisenbahn zu bauen, ursprünglich scharf entgegengetreten sind“ und dass auch „hinsichtlich der Unterkrainer-und Lacker-Bahn „mit einer kleinen Ausnahme eine gewisse Passivität selbst bei den zunächst Beteiligten sichtbar vorliegt“ so dass er „von Wien eigens für einige Tage ins Land zurückreisen musste, um Petitionen für die Lackerbahn zu erhalten“ überrascht uns Herr Suppan mit der Enthüllung, dass „als schon für den 23.—24. März 1870 die Predilbahn zur Verhandlung im Abgeordnetenhouse auf die Tagesordnung zu setzen bestimmt war, und kein Mensch mehr zweifeln konnte, dass bei solchen Verhältnissen die Predilbahn vom Hause angenommen werde“ es ihm gelungen sei, durch „eine Einlage an den hohen Reichsrath mit dem Bedeuten, dass er eine noch bessere Linie vorlegen werde“ die Verhandlung über den zustimmenden Bericht des Ausschusses für die Regierungsvorlage über die Predilbahn „zu hintertreiben, bis am 8. April 1870, ohne dass die Predilfrage im Hause nochmals vorkam, in Folge des Austrittes der Polen etc. etc. der Reichsrath geschlossen wurde.“

So werden zuweilen wichtige Ereignisse durch kleinliche Ursachen hervorgebracht und die unbewusste Selbstkritik des Herrn Suppan dürfte wenigstens zum Theile die allgemein gangbare Ansicht modifizieren, dass die Abgeordneten des Küstenlandes durch ihren Beitritt zum Exodus der Polen und Bukowinaer den Ausfall der schon gesicherten Bewilligung der Predilbahn verschuldet hätten.

Doch können die Umtriebe einer so kleinen und selbstsüchtigen Genossenschaft das Urtheil der erleuchteten Staatsmänner, welche im Reichstage sitzen, nicht so weit beeinflusst haben, dass

sich die im April des Jahres 1870 im Ausschusse und im Abgeordnetenhouse für die Predilbahn schon gesicherte Majorität in eine dieser Unternehmung ungünstige, ja sogar feindliche Stimmung verwandelt hätte, denn ein blos summarischer Vergleich der beiden rivalisirenden Projecte Villach-Predil-Triest und Villach-Lack-Triest genügt, um jeden Unbefangenen zu überzeugen, welcher Linie, mit Berücksichtigung aller Verhältnisse, der Vorzug gebührt.

Wenn man auch kein Gewicht darauf legen wollte, dass für die Linie Görz-Predil-Tarvis zwei vollständig ausgearbeitete Projecte vorliegen und das letzte namentlich von der k. k. General-Inspection der Eisenbahnen im Jahre 1868 verfasst, durch einen allgemein als competent anerkannten Fachmann, den Herrn Ministerialrath von Nördling im Jahre 1872 einer Ueberprüfung unterzogen wurde, wogegen für die Linie Lack-Triest nur von einem interessirten Consortium gelieferte Arbeiten bestehen, und dass für die Fortsetzung dieser Linie bis Launsdorf noch gar kein Entwurf bekannt ist, so steht jedenfalls so viel fest, dass die Linie Servola-Lack-Tarvis mit mindestens 27,25 Meilen gegen die Linie Triest-Görz-Predil-Tarvis mit 19,16 Meilen um volle 8,09 Meilen länger wäre;

dass selbst, im Falle an die Verlängerung der ersten von Lack über den Seeberg nach Launsdorf gedacht wird, die Verbindung Triest-Predil-Villach-Launsdorf um 1,51 Meilen kürzer ausfallen würde;

dass die Bahnlinie Servola-Lack-Launsdorf mit Uebersetzung von wenigstens drei Wasserscheiden mit 2230—2260—2940' Meereshöhe durch fast unbewohnte Querthäler und längst den der Bora und den Schneeverwehungen ausgesetzten Abhängen des Nanos-Berges, endlich über das wilde Karavanken-Gebirge geführt werden müsste, während die Predilbahn mit nur einer Wasserscheide in der Höhe von 3048' über den dicht bevölkerten Vallon und durch das fruchtbare Isonzothal zieht;

dass die Predillinie wegen der günstigeren Steigungsverhältnisse auch in Bezug auf die virtuelle Länge bis Tarvis mit 41,1 M. gegen 63,37 M. und bis Launsdorf mit 59,69 M. gegen 76,01 Meilen im bedeutenden Vortheile gegen das Lacker-Project sich befindet;

dass die Baukosten der Predilbahn mit 22,6 Millionen von den Baukosten der Strecke Servola-Lack, welche mit Inbegriff des Hafenbaues bei Servola auf wenigstens 26 Millionen veranschlagt

werden, schon weit überholt werden, ohne die weiteren Kosten der Linie Lack-Launsdorf mit wenigstens 18 Millionen zu berücksichtigen. (11).

Wo liegt also der Vortheil der Lackerbahn gegen die Predilbahn, als in dem Gründergewinn, den das krainische Consortium aus der Abtretung der Concession an die Kronprinz-Rudolfsbahngesellschaft oder an irgend jemand Andern, der auf den jährlichen Staatsbeitrag zur Begleichung der Zinsen und der Amortisirungsraten eine Speculation zu gründen bereit wäre?

Denn Herr Suppan begnügt sich ja in seiner mehrerwähnten Denkschrift damit, dass „diese Bahn mit der Staatsgarantie oder bloss der Steuerfreiheit gebaut werde“ und beweist haarscharf, dass man eben nur durch diese „Staatsgarantie in erster Linie das Volk steuerkräftig machen kann.“

Wem fällt hier nicht das berühmte Quaksalberpulver ein, das zwar für die Ratten als Gift wirkte, dagegen aber für die Menschen ein Universalmittel gegen alle möglichen Krankheiten sein sollte? und wenn selbst Herr Suppan auf die Staatssubvention verzichten wollte, was nicht vorausgesetzt werden kann, so möge man nur die gegenwärtige missliche Lage der ungarantirten Bahnen in Oesterreich und namentlich derjenigen von Leoben nach Vordernberg in Betracht ziehen, welche, obschon sie eine grössere Berechtigung zur Existenz hatte, als das Lacker Project, diese Tage in Concurs verfallen ist.

Dass jedoch auch Triest sich für die Lackerbahn begeistern sollte, würde, mit Ausnahme der wenigen dortigen Consorten des Herrn Suppan, nur Mangel des richtigen Verständnisses voraussetzen — denn es verdient hervorgehoben zu werden, dass, während die Gegner der Predilbahn hauptsächlich die Befürchtung betonen, dass diese ihren Endpunkt in Görz finden, und dort in die Südbahn einmünden werde, dieselben bis jetzt immer nur für die Linie Servola-Lack agitiren und sich wohl gehütet haben, eine Concession für die Verlängerung dieser Linie bis Launsdorf zu verlangen, obwohl ohne diese Verlängerung der einzige Vorwand wegfällt, der für das Lacker Project angeführt werden könnte, nämlich eine kürzere Verbindung von Triest mit dem Norden herzustellen, weil die Linie Triest-Lack-Tarvis, die schon jetzt existirende Verbindung über Laibach durch die Südbahn in nordwestlicher Rich-

tung nur um 2,6 Meilen abkürzen würde — wahrlich ein zu kleiner Ersatz für die Auslage von wenigstens 26 Mill. Gulden.

Es ist ferner als eine merkwürdige Verblendung zu betrachten, wenn diejenigen, die am lautesten gegen das Monopol der Südbahngesellschaft klagen und ihrer engherzigen Ausbeutung der Situation den Verfall des Triester Handels zuschreiben, sich dem einzigen Mittel widersetzen, das diesem Uebelstände wirklich abhelfen könnte, nämlich der Erbauung einer Concurrenz-Bahn auf Staatskosten — denn, nur wenn der Betrieb dieser Bahn von der Regierung selbst ausgeübt wird, kann diese mit Erfolg auf die Herabsetzung der Tarife einwirken und in Bezug auf den Betrieb selbst mustergültige Einrichtungen schaffen, die dann von den Privatbahnen angenommen werden müssten.

Durch Concessionirung von Parallelbahnen allein kann den herrschenden Missbräuchen nicht abgeholfen werden, da die Erfahrung beweist, dass die Bahnverwaltungen sich viel leichter unter sich verständigen, als dass eine der andern wirklich Concurrenz machen würde, oder den Ausfall im Gewinne durch engherzige Ausbeutung des Publicums und des niederen Dienstpersonals einzubringen suchen, was dann die so häufigen Unglücksfälle zur Folge hat.

Man sehe doch auf die Staaten, welche die Anlegung und Erhaltung von Eisenbahnen auf Staatskosten nicht scheut und man dürfte sich überzeugen, dass Belgien die Blüte seiner Industrie, Preussen und Frankreich die Leichtigkeit, womit sie die ungeheuren Kosten des letzten Krieges ertrugen, hauptsächlich ihren ohne Rücksicht auf Privatinteressen angelegten Eisenbahnen, Canälen und Verbindungsstrassen zu verdanken haben, wodurch der Wert ihrer Production im Verhältnisse zu anderen in dieser Hinsicht zurückgebliebenen Staaten bedeutend erhöht wird.

Wenn also Triest das Geschenk einer auf Staatskosten erbauten Isonzothalbahn zurückweist, um hirnlosen oder egoistischen Projecten seinen Beifall zu spenden, so handelt es gegen den eigenen Vortheil in der Gegenwart und, was noch bedeutender ist, es zerstört seine Zukunft und verzichtet auf den Beruf, als einziges Emporium Oesterreichs, auch zugleich ein Hauptplatz des Welt-handels zu werden.

Der leider zu früh verstorbene Feldmarschall Lieutenant und Statthalter von Triest Carl Moering behauptete mit Recht, dass, wenn eine Linie vom Obelisk der Kleopatra in Alexandrien zur Kuppel von St. Paul in London gezogen wird, der Leuchthurm

von Triest deren Mittelpunkt bilden würde und dass in diese Linie auch die Predilbahn fällt.— Und doch werden die Vortheile einer so glücklichen Lage auf eine unverantwortliche Weise vernachlässigt, denn in einer Zeit, wo die andern europäischen Staaten sich beeilten, die glückliche Erfindung Stephenson's nach Möglichkeit auszubeuten und ihr Eisenbahnnetz zu vervollständigen, besann sich Oesterreich und zögerte bis zum Jahre 1858 mit der Ausführung der Linie Kufstein-Innsbruck, bis zum Jahre 1859 mit der Eröffnung der Linie Verona-Botzen und erst am 24. August 1867 wurde die Brennerbahn eröffnet, nachdem Venedig schon für Oesterreich verloren war, folglich auch die Vortheile, welche dem Welthandel durch die abgekürzte Verbindung des Orients mit Süddeutschland über den Brenner erwachsen, nur dem neugebildeten Königreich Italien zu Gute kommen.

Und jetzt, wo man den Verlust Venedigs durch Herstellung einer noch kürzeren Linie, welche ganz auf österreichischem Boden die Verbindung des Rheins mit der Adria, folglich auch der Nordsee mit dem mittelländischen Meere durch den Ausbau der Isonzothal- und Arlerbahn bewirken würde, reichlichersetzen könnte, zögert Oesterreich noch immer die letzte Hand anzulegen und seinem Strassennetze das nothwendigste Glied einzufügen— jetzt wo eine neue Gefahr droht durch Eröffnung der Linie Pontebba-Udine, durch welche die Interessen der französischen Südbahngesellschaft, die schon genug Stoff zu gerechten Klagen giebt, sich nun vollends dem italienischen Handel zuwenden müssen. — Sollte sich denn hier wirklich der Napoleonische Spruch bewähren: dass Oesterreich immer um eine Idee oder um eine That zurückbleibt und will man auch hier, wie gelegentlich der letzten Börsenkrise, mit dem Einschreiten so lange warten, bis die Hilfe nichts mehr bessern kann?

Wir besitzen unter andern gemeinnützlichen Einrichtungen auch eine k. k. statistische Central-Comission, aus deren periodisch veröffentlichten Ausweisen Jederman entnehmen kann, dass seit 20 Jahren, also seit der Verbreitung der Eisenbahnen, sich die Handelsbewegung in Oesterreich nicht in dem gleichen Verhältnisse gehoben hat, als in den andern hochculturirten Staaten Grossbritannien, Frankreich, dem Zollvereine, Belgien und den Niederlanden, was augenscheinlich mit dem Umstände zusammenhängt, dass Oesterreich in der Vermehrung seiner Verkehrsmittel und namentlich der Eisenbahnen gegen diese Staaten zurückgeblieben ist.

Wenn wir aber insbesondere den Anteil, den Triest, der einzige nach dem Verluste Venedigs und dem Ausgleiche mit Ungarn Oesterreich verbliebene Seehandelsplatz, in dieser Epoche an dem Welthandel genommen hat, betrachten, so finden wir, dass die Einfuhr an Colonialwaaren und Südfrüchten via Triest seit 20 Jahren auf die Hälfte gefallen, während die Einfuhr dieser Waaren aus Deutschland um das siebenfache gestiegen ist, dass der Handel von und nach der Schweiz in dieser Zeit auf ein Zehntel der früheren Bewegung reducirt, also gleich Null wurde (12) und welcher andern Ursache sollten wir diese Erscheinungen zuschreiben, als dem Umstände, dass, während Hamburg, Bremen, Danzig und Stettin ihre Eisenbahnanschlüsse, welche durch die Concurrenz zu niederen Tarifen gezwungen sind, bis in das Herz Oesterreichs vorgeschoben haben, dieser Staat es versäumt hat, seine Verbindungen nach dem Süden der Monarchie bis zum Meere zu vervollständigen, obwohl Triest mit seiner eisfreien und folglich das ganze Jahr zugänglichen Rhede und seiner Nähe zum Orient augenscheinlich im Vortheile wäre gegen jene fernen und der Schifffahrt durch die Eisbildung mehr als fünf Monate jährlich verschlossene Häfen.

Ist es nicht absurd genug, dass Orangen und Datteln in Oesterreich vom Norden bezogen werden und dass Hamburg die Preise von Caffè und dergleichen dictirt, sowie im Winter, wegen der Unmöglichkeit neuer Zufuhren nach Belieben erhöht, während Triest, bei nur einigermassen besseren und wohlfeileren Verkehrswegen mit dem Norden, nicht nur ganz Oesterreich versorgen, sondern auch für ganz Mitteleuropa die Preise der Colonialwaaren und Südfrüchte bestimmen könnte.

Und trotz alledem scheint man an massgebender Stelle die Fortsetzung der Rudolfsbahn nach dem Süden und bis zum Meere als eine secundäre Frage zu betrachten, die auch warten kann, wenn man nicht gar derselben und dem Welthandel überhaupt jede Bedeutung für Oesterreichs Wohl von einer gewissen Seite abspricht!

Wenn diese Ergebnisse nicht im Stande wären, die nicht durch persönliche Interessen bestimmten Widersacher der Isonzothalbahn zu bekehren, so müsste man annehmen, dass es Manchen mit der Statistik eben so geht, wie den Bourbonen mit der Geschichte, von denen man sagt, dass sie in der Befangenheit ei-

nes engherzigen Gesichtskreises aus derselben „nichts gelernt, so wie auch nichts vergessen haben“.

Am allerwenigsten aber sollte die Opposition derjenigen ins Gewicht fallen, die hoffentlich in sehr geringer Zahl, alles dem Gesichtspunkte des engherzigsten Nationalitätsvortheiles unterordnen und den Einwohnern der südlichen Provinzen Oesterreichs als Verbrechen anrechnen, dass sie nicht von deutschen Müttern geboren wurden. Diese sonderbare Ausdehnung der Theorie von der Erbstunde hat in dem vielsprachigen Oesterreich um so geringere Berechtigung, als dieses zur Erhaltung seiner Macht und Unabhängigkeit nach *jeder Seite* keines seiner Völker entbehren kann, da nach der Neugestaltung Deutschlands und Italiens zu selbstständigen Staatskörpern der Schwerpunkt der habsburgischen Monarchie von dem Po und dem Main an die Donau und Adria verlegt wurde, und wenn diese Herrn sich in der Verdächtigung gefallen, dass der Süden des Reiches es ihnen an Reichstreue nicht gleich machen kann, so möge die Geschichte zwischen uns entscheiden für die Vergangenheit und sagen, ob das Küstenland jemals von Oesterreich abgefallen sei, oder im Augenblicke der Gefahr mit Gut und Blut einzustehen gesäumt hätte; für die Gegenwart und Zukunft aber bürgt die Betrachtung, dass jeder denkende Küstenländer sich sehr wohl bewusst ist, wie Triest und Görz nur im engen An schlusse an Oesterreich gedeihen können, so wie anderseits Oesterreichs politische und commercielle Bedeutung nur durch eine richtigere Würdigung der an seiner ausgedehnten Meeresküste schlummernden Hilfsquellen behauptet und erweitert werden kann.

Diese wechselseitigen Interessen bilden gewiss ein stärkeres und unauflöslicheres Band, als die Verfassungstreue derjenigen, die sie als ein Pränumerationsschein auf den ausschliesslichen Besitz aller Aemter und Würden, aller Lieferungen und Concessio nen betrachten und daher jede Auflehnung gegen ihre Ansprüche als Rebellion gegen den Staat darstellen.

Jedenfalls aber wäre es ein politischer und nationalökonomischer Fehler, wenn man die Gewährung der Isonzothalbahn als eine Belohnung der guten Gesinnung, der mehr oder weniger correcten Wahlen und Abstimmungen oder überhaupt als Parteifrage betrachten würde, weil es sich hier nicht sowohl um den Vortheil von Triest und Görz, sondern des ganzen Reiches handelt. Denn, wenn man auch die Ergebnisse der Geschichte und der

Statistik nicht berücksichtigen wollte, so müsste doch wenigstens die Erfahrung des letztverflossenen Unglücksjahres Jedermann überzeugt haben, dass man nicht ohne Gefahr die ganze Zukunft eines Reiches auf das Creditwesen oder richtiger auf den Börsenschwindel gründen und überhaupt nur das in neuen Unternehmungen anlegen (investiren) kann, was durch die einzigen Quellen der Production, Landwirthschaft, Industrie und Handel, gewonnen und nach Abzug des Verbrauches erübrigt oder erspart wurde, nämlich das wirkliche Capital.

Die unerbittliche Statistik zeigt aber hier wieder, dass in Oesterreich seit zwei Jahren nicht nur die Einfuhr im allgemeinen, sondern jene von Verbrauchsartikeln insbesondere zugenommen und der Export im erschreckenden Masse abgenommen hat, dass (13) folglich weniger producirt und mehr verbraucht, daher nicht nur nichts erspart wurde, sondern der öffentliche Reichthum im Sinken begriffen ist und fortwährend sinken muss, wenn man nicht den Verbrauch (Staatserforderniss und Privatbedürfnisse) einschränkt oder neue Erwerbsquellen eröffnet.

Nun ist aber ein grosser Staat, er mag eine noch so bedeutende Hauptstadt besitzen, hauptsächlich auf das Erträgnis der Provinzen angewiesen, denn nach dem bekannten Gleichnisse des Menenius Agrippa (14) müssten die Glieder dem Magen Nahrung zuführen, damit er ihnen wieder die erforderliche Kraft zur Arbeit einflösst, aber auch nur wenn letzteres wirklich geschieht, wenn nämlich von Centrum für die Extremitäten vorgesorgt wird, können jenes und diese gedeihen.

Das langgestreckte Isonzothal, welches zur Zeit des Augustus und seiner nächsten Nachfolger, besonders an seiner jetzt versumpften Seeküste die gesundeste Luft, die blühendste Cultur besass und daher von den römischen Grossen zum beliebtesten Aufenthalte erkoren wurde (15), versieht noch jetzt die Hauptstadt mit seinem frühreifen Obste und Gemüse und könnte bei günstigeren Eisenbahnverbindungen und rationeller Wirthschaft den Markt für die Erzeugnisse seines Bodens bis an die Nordsee ausdehnen, sowie die unschätzbare Wasserkraft des Isonzo in seinem 17 Meilen durchmessenden Laufe und jene seiner Nebenflüsse als Basis einer ausgedehnten Industrie dienen könnte, ohne welche Triest nicht hoffen darf, das verlorene Gebiet zurückzuerobern und mit andern Handelsplätzen zu concurriren, da nur ein blühender Exporthandel die Mittel verschaffen kann zur Bezahlung der

Waaren und Rohstoffe, welche zur Einfuhr geeignet sind und zur Erzielung einer billigen Fracht für die Hin- und Rückfahrt, folglich zur Erlangung des directen Importhandels.

Die bessere Verwertung der Bodenproducte und der Erzeugnisse der Alpenwirthschaft durch die Eisenbahn würde das nöthige Capital zur Verbesserung und Ausdehnung der Boden-cultur herbeischaffen, und das Eisen von Trenta, die Kohle des Kirchheimer Thales, welche jetzt wegen Mangel geeigneter Transportmittel im Schosse der Erde ruhen müssen, würden die geeignete Verwendung finden. (Siehe Petition der Gemeinden des Isonzothales vom December 1872.)

Mit dem gehobenen Wohlstande aber könnte der Staat nicht nur auf die vermehrte Steuerkraft, sondern auch in jeder Gefahr auf die Anhänglichkeit und Leistungsfähigkeit einer für den Land- und Seedienst gleich geeigneten Bevölkerung zählen.

Die Isonzothalbahn ist jedoch nicht nur ein mächtiger Factor der inneren Entwicklung für Oesterreich, sondern auch der politischen und commerciellen Machtstellung dem Auslande gegenüber, denn es dürfte sich aus dem bisher gesagten augenscheinlich herausstellen, dass, so wie durch die Vermehrung der Anschlüsse in Böhmen an die deutschen Bahnen der österreichische Markt von Deutschland abhängig geworden ist, so durch die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes nach dem Süden und namentlich durch Einfügung der Isonzothal- und Arlerbahn die Bedingungen der Einfuhr via Triest, besonders für Colonialwaaren und Südfrüchte sich den Nordseehäfen gegenüber so günstig stellen würden, dass nicht nur das verlorene Handelsgebiet der Schweiz und Süddeutschlands erobert werden, sondern auch ganz Mitteldeutschland, namentlich in der Winterszeit, von Oesterreichs Importhandel abhängen müsste.

Endlich ist der kürzeste Weg von London zu seinen indochinesischen Besitzungen und Factoreien für das mächtige Albion so wichtig, dass es an Oesterreich, welches ohnehin keine eigene oder von England verschiedene Colonialinteressen zu wahren hat durch das Bedürfnis des letzteren, sich den Weg zu seinen überseischen Provinzen stets offen zu halten, fester gebunden wäre, als es durch die ausführlichsten Verträge und diplomatische Betheuerungen je geschehen könnte.

Wenn also alle Rücksichten und Gründe der inneren und äusseren Politik für die Nothwendigkeit und Dringlichkeit der

Verlängerung der Kronprinz-Rudolfbahn bis zum Meere sprechen und die einzuschlagende Richtung durch das Isonzothal nicht zweifelhaft sein kann, so muss es allerdings als eine merkwürdige Erscheinung in der Geschichte des Parlamentarismus auffallen, dass nach so vielen vergeblichen Anläufen, die Chancen zu Gunsten der Predilbahn sich während der letzten Sitzungsperiode des indirect gewählten Abgeordnetenhauses gegen die bekannte wohlwollen de Stimmung im April 1870 so bedeutend verschlechtert hätten, obschon kein neueingetretener Umstand bekannt ist, der eine Veränderung in der Sachlage bewirken könnte, als etwa, dass damals die nördlichen Provinzen noch nicht so vollständig mit Eisenbahnen versehen waren, dass man die Stimmen der Collegen aus dem Süden zur Erhaltung der noch gewünschten Concessionen mit Staatsgarantie hätte entbehren können, während jetzt, wo kein Platz mehr für Eisenbahnen in Böhmen zu finden ist, man ohne Gefahr für die engeren Interessen und für das engere Vaterland den Staatssäckel in Schutz nehmen und gegen die Staatsgefährlichkeit der Subventionen eifern kann — denn es macht sich so schön und kostet nichts! Es wäre eben nur eine Variante des bekannten Schiller'schen Spruches: Der Moor hat seine Arbeit gethan, der Moor kann gehen. (16)

Nein! wir wollen die Möglichkeit solcher Gesinnung nicht voraussetzen, oder wenigstens als seltene Ausnahme betrachten und, obschon wir verzichten müssten, eine Bekehrung zu erwarten, wo Verurtheil, Egoismus oder Nationalhass den Ausschlag geben, so glauben wir doch hauptsächlich die Unlust der vorbestandenen Abgeordneten, die Entscheidung dieser Frage in Angriff zu nehmen, der Unklarheit zuschreiben zu müssen, welche die Apostel des Lacker Projectes über die Situation durch Versprechung einer neuen verbesserten Linie und Einreichung neuer Vorschläge und Petitionen zu verbreiten wussten.

Jetzt ist aber wieder ein Jahr verflossen, dessen folgenschwere Ereignisse Jederman überzeugen mussten, dass Oesterreich nicht durch Vermehrung der Börseneffecte, sondern der Production zu dauerndem Wohlstande gelangen kann, jetzt überlässt selbst der Gemeinderath von Triest der Weisheit des Reichsrathes und der Regierung die Wahl der einzuschlagenden Richtung und bedauert gewiss aufrichtig die dem Lacker Consortium geopferten 44000 Gulden, jetzt nachdem die Handelskammern von Wien, Triest, Villach und Görz, denen die Competenz nicht abgesprochen

werden kann, sich wiederholt für die Isonzothalbahn ausgesprochen haben und die Ueberprüfung aller vorliegenden Projecte durch die technischen Hilfsämter des Handelsministeriums stattgefunden hat, — jetzt ist die Frage gewiss so reif als möglich zur Entscheidung; aber auch die grösste Eile in der Entscheidung ist zur Nothwendigkeit geworden und jeder neue Aufschub wäre folgenschwer, nachdem, auch ohne an die Durchbrechung des St. Gotthardberges zu denken, schon der Ausbau der Pontebbabahn den Rest des Triester Handels zu Gunsten Venedigs vernichten würde, und man glaube ja nicht, dass, nachdem die Südbahngesellschaft von ihrem Vorrechte zur Concession der Linie Udine-Pontebba (9, 2 M.) Gebrauch gemacht hat, ihr die Verlängerung der Frist, für welche sie gegen die Predilbahn Einsprache zu erheben verzichtet hatte, schwerfalle, denn sie weiss recht wohl, dass, wenn einmal die Pontebbalinie bis Tarvis ausgebaut wäre, jede Conkurrenz der Isonzothalbahn ihr ungefährlich würde — sie weiss, dass sie als Entgelt die Erstreckung der Frist zur Vollendung des Triester Hafens verlangen kann, (17) denn was liegt ihr nunmehr an diesem Hafen, wenn ihre Schienenstränge sich bis Florenz, bis Susa an die französische und bis Chiasso an die Schweizergrenze schon jetzt erstrecken! Eine Gesellschaft, deren Linien den Mont Cenis, den Gotthard, den Brenner und die Apenninen beherrschen, braucht wahrlich nicht sich um Triest und Oesterreich viel mehr zu kümmern, als insofern aus den bewilligten Subventionen noch irgend ein Vortheil gezogen werden kann.

Auch ergiebt sich aus dem vorbezogenen Berichte der Handelskammer in Görz, wie gleich nach der Abtretung der venetianischen Provinzen an das Königreich Italien der Handelsverkehr von Triest, Görz und Laibach mit dem angränzenden italienischen Gebiete auf ein Minimum gesunken ist und wie bei jedem Verdachte einer Seuche in den entlegensten österreichischen Provinzen die italienische Grenze durch Einfuhrverbote und Contumazanstalten gesperrt würde. — Wenn erst die Pontebbabahn vollendet ist, so hindert nichts mehr, dass durch solche Mittel, nämlich periodische Grenzsperrre und Plackereien, der an sich schon geringe Verkehr von Triest über Verona-Franzensfeste mit Kärnten, Tirol, der Schweiz und Süddeutschland nach Venedig ganz übertragen werde und dann käme die Predilbahn zu spät, denn die Handelsgeschichte aller Zeiten belehrt uns, dass abgebrochene

Verbindnngen nie mehr angeknüpft und neu entstandene nicht leicht gelöst werden können.

Nun bietet das Gesetz vom 13. Dezember 1873 Nr. 162, „betrifftend die Benützung des öffentlichen Credites zur Beschaffung der Mittel für die Förderung des Eisenbahnbaues etc.“ noch einmal die erwünschte Gelegenheit die arg verfahrene Predilbahnfrage einer glücklichen Lösung zuzuführen, denn nach Art. 2 des Gesetzes ist das Ministerium ermächtigt einen Theilbetrag des dort bezogenen Anlehens von achzig Millionen Gulden zur Förderung des Eisenbahnbaues zu verwenden, und die Verwendung dieses Betrages soll „durch besondere Gesetze“ verfügt werden.

Die Einbringung eines Gesetzentwurfes, wodurch die baldmöglichste Verwirklichung der Isonzothalbahn ermöglicht wird, ist demnach für die zunächst betheiligten Factoren der Gesetzgebung zur Pflicht geworden und Niemand, der es mit Oesterreichs Zukunft redlich meint, könnte demselben seine Zustimmung versagen, sowohl aus dem Standpunkte der Gerechtigkeit gegen die südlichen Provinzen, als von demjenigen der volkswirthschaftlichen und politischen Machtstellung Oesterreichs.

Wir appelliren also von einem ung-nügend berichteten an ein neues und besser informirtes Abgeordnetenhaus und erwarten, dass entweder durch Regierungsvorlage oder aus der Initiative des hohen Reichsrathes selbst diese für Oesterreichs Zukunft so wichtige Frage ohne Verzug angeregt, und dass durch die Beschleunigung der Erledigung es noch möglich werde, dem in dieser Provinz in Folge des vorjährigen Misswachses schon vorhandenen und im Frühjahr noch in grösseren Proportionen zu erwartenden Nothstande durch die Bahnarbeiten unter die Arme zu greifen.

In dieser Hoffnung schliessen wir die lange Rede mit der kurzen Ansprache, welche von dem berühmten Admiral (Nelson) vor der Schlacht von Trafalgar an die englische Flotte gehalten oder richtiger signalisirt wurde: „*England expects every man to do his duty.*“ Wir erwarten zuversichtlich, dass Jedermann diesmal seine Pflicht thun werde.

Görz im Jänner 1874.

## Anmerkungen und Citate.

- 1.) Candidus J, Commentariorum Acquilejensium libri 8,  
 2.) Kaiserliche Patente vom 9. Oktober 1750 und vom 20. Februar  
 1745. —  
 3.) Morelli Carlo de Schönfeld. Istoria della Contea di Gorizia III.  
 pag. 146.  
 4.) Czoernig Carl Freiherr von: Das Land Görz und Gradisca I.  
 pag. 819.  
 5.) Vitruvius (Marcus Pollio de architectura) L. I. Cap. IV.: Exemplar  
 hujus rei gallicae paludes possunt esse, quae circa Altinum, Ravennam, Aqui-  
 lejam aliaque quae in ejusmodi locis municipia sunt proxima paludibus; quod  
 his rationibus habent incredibilem salubritatem.  
 6.) Herodianus Hist. rom. L. I. cap. 1.  
 7.) Potemkin (Gregor Alexander Fürst von) allmächtiger Minister  
 und Günstling der Kaiserin Katharina II von Russland, liess ihr bei der Reise  
 nach Taurien im Jahre 1787 durch theatricalische Aufzüge Dörfer und Städte mit  
 einer glücklichen Bevölkerung vorführen, die gar nicht existirten.  
 8.) Tabula Peutingeriana, das einzige uns bekannt gemordene carto-  
 grafische Werk aus altrömischen Zeiten, wahrscheinlich schon im Augustäischen  
 Zeitalter entworfen und vielfach corrigirt, wurde im Jahre 1265 von einem  
 Dominikaner in Colmar in zwölf Pergamentblättern, aber leider mit vielen Feh-  
 lern und Auslassung von Ortsnamen abgeschrieben. Im Jahre 1507 von Konrad  
 Čeltes um 40 Dukaten erworben und dem Konrad Peutinger, einem Augsburger  
 gelehrten Alterthumsforscher vermacht, kam sie aus dessen Verlassenschaft an den  
 Buchhändler Paul Kuzius in Augsburg, und wurde 1725 zum Vortheile seiner  
 Erben versteigert, von Prinz Eugen von Savoyen um 100 Dukaten erstanden,  
 wird gegenwärtig in der k. k. Hofbibliothek in Wien aufb wahrt.  
 9.) Shakespeares W. The winters tale. Acte III. Scene III. (Bohemia.  
 A desert country near the sea).  
 10.) Die Unterkrainer und Lacker-Eisenbahn mit Bezug auf das a-  
 driatische und schwarze Meer von V. C. Suppan, Präsident der Handels- und  
 Gewerbekammer für Krain etc. Laibach 1873.  
 11.) Die Angaben sind dem technischen Berichte über die Verhältnisse  
 der von Launsdorf bis Triest vorgeschlagenen Eisenbahnen — von Baurath  
 Semrad, Triest 1872, entnommen.  
 12.) Statistisches Jahrbuch für das Jahr 1871, herausgegeben von der  
 k. k. statistischen Centralcommission. Wien 1873. Uebersichten der Waaren-  
 Ein- und Ausfuhr von derselben und Ržiha Franz, Oberingenieur: Die Bedeu-  
 tung des Hafens von Triest für Oesterreich. Prag 1873.  
 13.) Nach offiziellen Daten betrug in den Jahren:
- |      |             |       |               |             |       |               |
|------|-------------|-------|---------------|-------------|-------|---------------|
| 1868 | die Einfuhr | 387.4 | Mill. Gulden, | die Ausfuhr | 428.9 | Mill. Gulden. |
| 1869 | "           | 420.6 | "             | "           | 438.1 | "             |
| 1870 | "           | 436.- | "             | "           | 395.4 | "             |
| 1871 | "           | 525.- | "             | "           | 498.5 | "             |

Dagegen in den ersten drei Quartalen des Jahres 1872 betrug die  
 Einfuhr 432.8, die Ausfuhr nur 293.3 Mill. Guld., während in den ersten drei  
 Quartalen 1871 die Einfuhr 394.8 Mill., die Ausfuhr 365.9 Mill. Guld. betra-  
 gen hatte.

Es war also gegen das Vorjahr der Gesammthandel binnen 9 Monaten  
 von 760.7 auf 726.1 Mill. Guld., d. i. um 34.6 Mill. Guld. gesunken, und der Ex-  
 port speciell um den enormen Betrag von von 72.6 Mill. Guld. gefallen.

Offizielle Daten über den Handelsverkehr des lezverflossenen Jahres  
 sind noch nicht vorhanden; denn die k. k. statistische Central-Commission war-  
 tet mit der Herausgabe der Uebersicht der Waaren-Ein- und Ausfuhr, bis sie  
 nur noch einen historischen Wert haben. — Es ist ganz dem Sistem gemäss,  
 das in dem zwar ungefüglichen aber bedeutungsschwangeren Worten: „wir kön-  
 nen schon warten“ den richtigen Ausdruck findet. —

Man dürfte jedoch der traurigen Wahrheit so ziemlich nahe kommen, wenn man den Rückgang des Exporthandels für 1872 auf rund 80 Mill. Guld. und für 1873 mit Rücksicht auf die industrielle Krise auf das Doppelte veranschlagt. <sup>\*]</sup>

Dagegen verdanken wir dem Ausweis über die österreichisch-ungarische Handels-Marine aus einer andern nicht so langsam fliessenden Quelle die Gewissheit, dass auch die Schiffahrt in Oesterreich dem Rückgange des allgemeinen Handelsverkehrs ganz genau folgt . . . denn sie betrug :

im Jahre 1869 — 7959	Schiffe von 368.055 Tonnen
"    1870 — 7961	379.169 "
"    1871 — 7889	391.061 "
"    1872 — 7204	353.019 "
"    1873 — 7207	341.467 "

Im umgekehrten Verhältnisse stieg die Schiffahrt Italiens nach Acquisition Venedigs von 17.768 Schiffen mit 815.521 Tonnen im Jahre 1867 auf 18.822 Schiffe mit 1013.038 Tonnen im Jahre 1870 (Triest. Ztg.)

Was sagen wol zu diesen Zahlen die Kirchthurm-Politiker, welche noch immer dem Local-Verkehr eine grössere Wichtigkeit als dem Welt-handel beimesse?

14.) Menenius Agrippa war der Abgesandte des römischen Senates an die Plebeier [496 vor Chr.] welche sich durch die unerträglichen Bedrückungen der Patricier bewogen fanden Rom zu verlassen, und sich auf den heil. Berg [mons sacer] zurückgezogen hatten. — Durch das obewähnte Gleichenis gelang es dem Menenius einen Vergleich zu Stande zu bringen, der die Einsetzung der Volkstribunen zur Folge hatte.

15.) Ausführlichere Notizen über das römische Aquileja sind in dem Aufsatze des Verfassers: Zur Regeneration Aquilejas, Triester Zeitung vom 25. April 1873 Nr. 94 enthalten.

16.) Die Verschwörung des Fiesco zu Genua, bürg. Trauerspiel von Friedrich von Schiller. III. Act IV. Scene.

17.) Die hier ausgesprochene Befürchtung scheint leider zu schnell der Verwirklichung entgegen zu gehen, denn am 3. Februar wurde dem Abgeordnetenhaus von dem Handelsminister ein Gesetzentwurf vorgelegt, wodurch der k. k. privilegierten Südbahngesellschaft, mit Abänderung des Vertrages vom 13. April 1867 Nr. 69 des R. G. B., die mit Ende Dezember 1873 schon verfallene Frist zur Vollendung des Triester Hafens auf weitere fünf Jahre, bis 31. Dezember 1878, erstreckt würde,

Die von der Südbahngesellschaft als Entgelt offerirte Verlängerung des, im vorerwähnten Vortrage enthaltenen Verzichtes auf das ihr im Contracte vom 23. September 1858 [Verkauf der Südbahn] im 6. Artikel concessionmässig eingeräumte Vorrecht bezüglich einer Bahn, welche von einem Puncte der Kronprinz-Rudolfsbahn nach Görz oder bis zum Meere etc. gebaut würde, auf weitere sieben Jahre, ist aus obgenannten Gründen ganz wertlos, denn, wenn die Pontebbabahn vor der Predilbahn vollendet wird, und der jetzt schon reduzierte Handelsverkehr von Triest nach Venedig übergegangen ist, würde vor Ablauf dieses Termins schon längst das Gras in den Gassen von Triest wachsen.

Es ist also die höchste Zeit einen Entschluss zu fassen, denn wäre schon im Laufe des Jahres 1874 die Capitalsbeschaffung für die Predilbahn gesichert und der erste Spatenstich erfolgt, so müsste auch die Südbahngesellschaft sich mit einer kürzeren Frist zur Vollendung des Triester Hafenbaues begnügen, da sie schon jetzt vortragsbrüchig und für den Schaden verantwortlich ist, den Triest und die Monarchie durch ihr Versäumnis erleiden.

\*] In dem letzten Augenblicke erhielten wir Nachricht von der Uebersicht der Waaren- Ein- und Ausfuhr des österr. ungar. Zollgebietes und Dalmatien, im Jahre 1872, herausgegeben vom statistischen Departement im k. k. Handelsministeriums in Comission bei Ferd. Meyer in Wien 1873., welche Uebersicht mit den obigen Angaben so ziemlich übereinstimmt.

