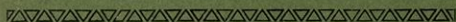


39236.

K. k. Studienbibliothek Laibach
(8^o b.)

DIE EISENBAHNVERBIN-
DUNGEN ÖSTERREICHS
MIT GÖRZ UND TRIEST



VON

OTTO FREIHERR VON APFALTRERN

o o o o o

DER REINERTRAG IST DEM ZWEIGVEREINE
KRAIN DES SILBERNEN KREUZES GEWIDMET

PREIS 20 HELLER

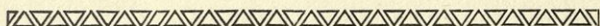


LAIBACH 1911

135

THE HISTORY OF THE
CITY OF BOSTON

DIE EISENBAHNVERBIN- DUNGEN ÖSTERREICHS MIT GÖRZ UND TRIEST



VON

OTTO FREIHERR VON APFALTRERN

o o o o o

DER REINERTRAG IST DEM ZWEIGVEREINE
KRAIN DES SILBERNEN KREUZES GEWIDMET

PREIS 20 HELLER



LAIBACH 1911

Die Frage der Ausgestaltung eines unsere Monarchie mit der Küste des Adriatischen Meeres und insbesondere mit Görz und Triest verbindenden Eisenbahnnetzes beschäftigte bereits Ende der Sechzigerjahre die Staatsverwaltung, welche sich nach den politischen Umwälzungen, die das Jahr 1866 zur Folge hatte, der Pflicht nicht länger entziehen konnte, die im Interesse des Staates und der einzelnen Kronländer gelegenen volkswirtschaftlichen Aufgaben auch in bezug auf die Ausgestaltung unserer öffentlichen Verkehrsmittel zu prüfen und an deren Durchführung zu schreiten.

Der durch den Verkauf der Südbahn an die französische Finanzgruppe Rothschild-Talabot begangene handelspolitische Fehler machte sich schon in damaliger Zeit in der empfindlichsten Weise fühlbar, da die Südbahn

auf den ganzen Handelsverkehr einen harten Druck ausübte, unter welchem namentlich Triest und das Küstenland, Krain, Kärnten, Steiermark, Nieder- und Oberösterreich schwer zu leiden hatten und trotz des seither erfolgten Ausbaues der neuen Alpenbahnen in vielfacher Hinsicht auch heute noch leiden müssen.

Nach Abschluß des Handelsvertrages mit Italien im April 1867, in welchem sich Österreich zum Baue der Linie Tarvis—Pontafel förmlich verpflichtet hatte, stand im Vordergrund der Diskussion das vom Handelsministerium auf das wärmste protegierte, von den einzelnen Kronländern, von Handelskammern und zahlreichen Gemeindevertretungen jedoch heftigst bekämpfte Projekt der Herstellung einer Bahnverbindung von Tarvis über den Predil nach Görz in der Richtung gegen Triest, wie die diesbezüglich eingebrachte Gesetzesvorlage ausdrücklich besagte. Gleichzeitig mit dem Predilprojekte wurde ein zweites Eisenbahnprojekt ventiliert, dem sich, die Staatsverwaltung und die Südbahnfreunde ausgenommen, die allgemeinen

Sympathien und Interessen zuwandten, da durch den Ausbau dieser Linie die so dringend gewünschte zweite, und zwar ganz unabhängige Eisenbahnverbindung zwischen Triest und der ganzen westlichen Hälfte Österreichs geschaffen worden wäre. Und dies wäre die Linie: Launsdorf (bei St. Veit a. d. Glan) - Bischoflack-Sairach-Präwald-Sessana-Triest gewesen, durch welche dem drückenden Monopole der Südbahn ein Ende bereitet und dem österreichischen Handelsverkehre die zu seiner Entwicklung so notwendige freie Bewegung geschaffen worden wäre.

Wohl kam das auch in militärischen und Abgeordnetenkreisen abfällig beurteilte Predilprojekt nicht zur Ausführung, doch auch die von der vox populi so dringend gewünschte, von Fachmännern als durchaus richtig bezeichnete „Lacker Linie“ wurde durch die Einflußnahme der Protektoren der Südbahn zu Grabe getragen, obwohl gerade diese Bahnlinie den kommerziellen Interessen Österreichs am besten entsprochen und der Monarchie die ihr gebührende, durch die geographischen

Verhältnisse gewährleistete handelspolitische Machtstellung gesichert und gleichzeitig Triests Entwicklung wesentlich gefördert hätte.

Nach langem Zögern gelangte die Staatsverwaltung, auch mit Rücksicht auf den bindenden Handelsvertrag mit Italien, zur Erkenntnis, daß der Ausbau der Pontebbalinie den kommerziellen Interessen Österreichs wie Italiens in gleich hervorragender Weise Rechnung trage, aber die Erkenntnis, daß unser einziges an der Adria gelegenes Handelsemporium durch ein selbständiges, von Privaten unabhängiges Eisenbahnnetz mit dem Innern der Monarchie verbunden werde, ließ lange auf sich warten. Und doch war schon damals jenes epochale, den ganzen Weltverkehr in neue Bahnen lenkende Ereignis, die am 16. November 1869 erfolgte Eröffnung des Suezkanales, bereits eingetreten und damit der Fingerzeig gegeben, in welcher Richtung sich der große kontinentale Handelsverkehr aus dem fernen Osten den kürzesten Weg nach dem Norden und Nordwesten Europas suchen werde. Durch den Suezkanal nach

Frankfurt, Amsterdam, Bremen, Hamburg, nach Prag, Dresden, Berlin, Stettin hätte dieser Verkehr den kürzesten Weg über Triest gefunden! Dafür fehlte das rechte Verständnis zur rechten Zeit. Niedergehalten durch das drückende Monopol der Südbahn, stagnierte die Entwicklung von Triest und die italienischen Hafenstädte — Genua voran — konnten sich frei und unbehindert entwickeln und mit aller Gelassenheit auf die Fertigstellung der Gott-hardebahn (1882) und der Arlbergbahn (1884) warten, womit sich namentlich Genua auch des Handelsverkehrs nach dem Norden Deutschlands, nach der Nordsee und deren großen Seehäfen bemächtigen konnte.

Die Schwelle eines neuen Jahrhunderts mußte überschritten werden, um Österreich einen zweiten Weg zur Adria und nach Triest finden zu lassen. Angesichts dieser nunmehr vollzogenen Tatsache bleibe die Frage unerörtert, ob der von Aßling durch das Isonzotal nach Görz und Triest gewählte Weg der best-gewählte, der billigste war. Weit entfernt davon, die außerordentliche, sowohl militärische als

handelspolitische Bedeutung dieser neuen Bahnlinie auch nur im geringsten schmälern zu wollen, muß man sich, gerade in Anbetracht der zwiefach vorhandenen Wichtigkeit, stets vor Augen halten, daß dieser neugeschaffene, nach Süd führende Schienenstrang nur eingleisig ist und daß dessen Umwandlung in eine zweigleisige Bahn aus bautechnischen und wohl auch aus materiellen Gründen kaum in ernste Erwägung gezogen werden könnte.

Die großen, seitens unserer Staatsverwaltung im Laufe der letzten zehn Jahre gemachten Anstrengungen, um, in richtiger Erkenntnis der in früheren Dezennien begangenen Fehler, die Triester Hafenanlagen entsprechend auszugestalten — und diese Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen —, berechtigen zur Annahme, daß diese Aktion eine erfolgreiche sein und daß der Handelsverkehr über Triest eine konstante Steigerung erfahren wird. Die Anzeichen sprechen dafür und damit erscheint die Frage wohlbegründet: Wird namentlich die Teilstrecke Triest-Aßling den sich konstant steigernden Verkehrsansprüchen auch für die

weitere Zukunft gerecht werden können? Nicht minder berechtigt erscheint aber auch eine zweite Frage: Kann die Kriegsverwaltung zumal den Streckenteil Podbrdo-Görz trotz der längs desselben getroffenen umfangreichen militärischen Sicherungsmaßnahmen als insoweit genügend gesichert betrachten, daß im eintretenden Ernstfalle auf diese Strecke als Aufmarsch- und Nachschublinie mit der erforderlichen Sicherheit gerechnet werden kann?

Mancherlei und gewichtige Umstände sprechen dafür, daß diese Fragen bei kritischer Beurteilung der vorhandenen Verhältnisse im negativen Sinne beantwortet werden müssen, und damit ergibt sich von selbst die Forderung nach Schaffung einer dritten, wirtschaftlich ebenfalls unabhängigen und gleichzeitig militärisch tunlichst gesicherten Bahnlinie nach Görz und Triest.

Um paritätisch vorzugehen, muß man in ähnlicher Weise auch die nach Triest führende Linie der Südbahn einer gleich kritischen Beurteilung unterziehen und man gelangt hiebei zu dem Resultate, daß die Verkehrsverhältnisse

auf dieser militärisch gewiß vollkommen gesicherten Linie in einzelnen Streckenteilen anerkannt schwierige sind, respektive, daß der Verkehr (abgesehen von vereinzelt, durch Schneeüberwehungen am Karst verursachten Hemmungen), namentlich auf der den Laibacher Morast durchquerenden Strecke Franzdorf-Laibach und von dort weiter durch das Save- und Sanntal bis Cilli, trotz der seitens der Bahnverwaltung getroffenen umfangreichen und kostspieligen Sicherungsmaßnahmen als konstant gefährdet betrachtet werden muß. Die Betriebsdirektion und die Ingenieure der Südbahn, denen die schwierige Aufgabe zufällt, auf diesen Streckenteilen eventuell sehr bedeutende Betriebsstörungen hintanzuhalten, könnten zu diesem Kapitel höchst beachtenswerte Mitteilungen machen. Es darf also auch bezüglich der Südbahn das kommerzielle und militärische Moment nicht unberücksichtigt bleiben und es darf nicht vergessen werden, daß gerade die Südbahn sowohl den derzeit noch immer einzig vorhandenen direkten Verkehr zwischen Triest und Wien besorgt, als auch

der Kriegsverwaltung – auch unter Hinweis auf unseren einzigen Kriegshafen Pola – als eine der allerwichtigsten Transport- und Aufmarschlinien zu dienen hat.

Wenn all diese Momente – denn mit Ereignissen und Zufälligkeiten, also auch mit Betriebsstörungen muß gerechnet werden – einer streng sachlichen und vorurteilsfreien Erwägung unterzogen werden, wenn man sich vor Augen hält, welch große materielle Verluste industrielle und Handelskreise erleiden, welch unabsehbare Folgen jedoch dem ganzen Reiche durch den Eintritt derartiger Betriebsstörungen, sei es auf der Südbahnlinie oder der Wocheiner Strecke, im eintretenden Ernstfalle erwachsen könnten, so muß jeder unbefangenen Urteilende zustimmen, daß nicht nur lokale Sonderinteressen, sondern vielmehr weit höherstehende allgemeine Interessen vorhanden sind, die eine durch Klugheit und von weiser Vorsicht diktierte, weitgehende Sicherstellung des Eisenbahnverkehrs zwischen dem Innern und dem Süden der Monarchie erheischen. Von diesem höheren Standpunkte aus müssen

Staatsverwaltung und Reichsvertretung die Ausgestaltung des gegen Süd führenden Eisenbahnnetzes betrachten, parteilos beurteilen und die Schaffung neuer Verbindungslinien zwischen dem bereits bestehenden binnenländischen Eisenbahnnetze und unserer Meeresküste beschließen.

Naheliegend erscheint es, wenn man bei der Trassenwahl für eine dieser neu zu schaffenden Verbindungslinien auf jenes vor 40 Jahren über Auftrag des Triester Stadtrates gearbeitete Projekt der „Lacker Linie“ zurückgreift und dessen Ausführung, selbstverständlich mit mehrfachen, den geänderten Verhältnissen Rechnung tragenden Abänderungen ins Auge faßt.

Wie eingangs erwähnt, hätte die „Lacker Linie“ von Launsdorf über Bischoflack-Sairach-Präwald und Sessana nach Triest führen sollen. Angesichts des seither erfolgten Ausbaues der Alpenbahnen würde der Ausgangspunkt dieser neuen Linie nicht mehr Launsdorf, sondern Heilenstein (Strecke Cilli-Unterdrauburg) sein und die Trasse über Stein-Krainburg-Lack nach Sairach führen, um dort an die projektierte

Bahn Idria-St. Lucia angeschlossen zu werden. Nachdem die Trassierungsarbeiten für den Streckenteil Stein-Krainburg erst im kommenden Frühjahr in Angriff genommen werden, kann heute die Baulänge Heilenstein-St. Lucia nur approximativ mit 140 km und die gesamte Streckenlänge Heilenstein-Triest mit rund 240 km angegeben werden. Hiezu muß bemerkt werden, daß sich die Notwendigkeit ergeben wird, den Streckenteil St. Lucia-Görz mit einem zweiten Geleise zu versehen.

Sollte jedoch der vorerwähnte Anschluß, beziehungsweise der Übergang aus dem Zeiertale ins Tal der Idrjca, durch welches die Trasse Idria-St. Lucia führt, infolge der vorhandenen schwierigen Terrainverhältnisse auf bedeutende bautechnische Schwierigkeiten stoßen und der Bahnbau im Idrjcatale selbst erhebliche Baukosten verursachen, so wäre ein Alternativprojekt in Erwägung zu ziehen, welches geringeren Schwierigkeiten begegnen dürfte und sich mit dem vorerwähnten Projekte der „Lacker Linie“ größtenteils decken würde. Diese von Sairach über Godovič und nach

Überschreitung des Birnbaumer Waldes über Präwald nach Senosetsch und Sessana gedachte Linie wäre bis Senosetsch beizubehalten, würde jedoch von dort aus nicht über Sessana, sondern über St. Daniel nach Görz und beziehungsweise nach Triest führen. Die Baulänge Heilenstein-St. Daniel wird approximativ 166 km und die gesamte Streckenlänge Heilenstein-Triest rund 200 km betragen.

Die kommerzielle und wirtschaftliche Bedeutung der Bahnverbindung Heilenstein-Görz-Triest geht teilweise aus den vorstehenden Ausführungen hervor und wäre noch durch den Hinweis auf die hervorragende Bedeutung dieser Linie für die westliche und nordwestliche Steiermark und die unmittelbar angrenzenden Teile von Oberösterreich und Kärnten gleichwie für Oberkrain und einen Teil von Innerkrain zu ergänzen. Die für den Triester Platz bestimmten bedeutenden Holztransporte aus der westlichen Steiermark und aus dem ganzen Gebiete der Sanntaler, resp. Steiner Alpen, ferner der gesamte Warenverkehr einer ganzen Reihe von kleineren

Industrieorten, die derzeit nur auf die Südbahn angewiesen sind, würden von dieser Bahnlinie übernommen werden. Diese würde eine weitere bedeutende Alimentation, zumal in der Teilstrecke Heilenstein-Stein, durch die erst infolge des Bahnbaues beginnende Exploitation des reichhaltigen Kohlenzuges erfahren, der, westlich von Stein beginnend, über Stein in das Tucheiner und Mötniger Tal streicht und dessen Kohle laut den von der k. k. Geologischen Reichsanstalt in Wien gemachten Analysen als eine der besten Glanzkohlen bezeichnet werden muß.

Bezüglich der wirtschaftlichen Bedeutung der beiden Varianten St. Lucia oder St. Daniel unterliegt es wohl keinem Zweifel, daß der Variante St. Daniel der Vorzug gebühren würde, denn maßgebend für die Rentabilität dieser Bahnlinie ist und bleibt der Triester Verkehr und die kürzere Route. Der Trasse St. Daniel würde jedoch auch aus einem weiteren Grunde der Vorzug gebühren, denn bei dieser Trassenwahl würde ein Anschluß an die Südbahn bei Adelsberg erfolgen können und damit

(via St. Peter) eine bedeutend kürzere Verbindung zwischen dem Fiumaner Hafen und den westlichen Relationen über Bischoflack — sei es via Heilenstein oder Aßling — hergestellt werden.

Die militärische Bedeutung beider Varianten zu beurteilen, sind ganz andere Faktoren als Schreiber dieser Zeilen berufen, doch selbst dem Laien erscheint die Herstellung einer dritten, unabhängigen Verbindung mit Görz und Triest als ein Gebot der Notwendigkeit. Möge schließlich St. Lucia oder St. Daniel gewählt werden — unter allen Umständen wird dieser dritten Linie im eintretenden Ernstfalle nicht allein ein namhafter Teil des Truppen- und Materialtransportes zufallen, dieser Linie wird vielmehr auch die prinzipielle Bedeutung zukommen, als Reservelinie für derartige Transporte zu dienen. Im Hinblick auf Triest und Pola wäre der Linie St. Daniel der Vorzug zu geben, in Bezug auf Görz erscheinen wenigstens dem Laien beide Varianten ziemlich gleichwertig.

Nachdem bei der projektierten Trasse via St. Lucia auf die vorhandenen Terrainverhältnisse und auf die daraus resultierenden bautechnischen Schwierigkeiten hingewiesen wurde, muß ausdrücklich hervorgehoben werden, daß auch bei der via St. Daniel gedachten Trassenvariante die Überschreitung der Wasserscheide in der Nähe von Sairach (bei Veharšče) und die Überquerung des Birnbaumer Waldes mancherlei bautechnischen Schwierigkeiten begegnen wird. Die Möglichkeit, ihnen wenigstens teilweise zu begegnen, wäre dadurch gegeben, daß — allerdings auf Kosten der Baulänge — der Birnbaumer Wald mit einer bei Godovič beginnenden und über Hotederšic und Planina nach Präwald führenden Schleife umfahren würde, was eine Verlängerung der Trasse um approximativ 10 km zur Folge hätte.

Doch unter allen Umständen muß man sich bei der Wahl und Beurteilung einer jeden aus dem Innern der Monarchie nach Görz und Triest führenden Trasse a priori mit der unvermeidlichen Tatsache vertraut machen, daß

das unmittelbare Hinterland von Görz und Triest ausnahmslos bedeutende Terrainerhebungen aufweist, daß sich demnach bautechnische Schwierigkeiten ergeben müssen, die eine Lösung verlangen, wenn man das angestrebte Ziel erreichen will.

Der im vorstehenden angedeutete, bei der Trassenvariante St. Daniel erfolgende Anschluß an die Südbahnstation Adelsberg beruht auf dem bestehenden Projekte des Ausbaues der „Unterkrainer Transversalbahn“, die als eine durch Untersteiermark und Unterkrain über Adelsberg und St. Daniel nach Triest und Görz führende Fortsetzung der Wechselbahn gedacht ist und überdies durch einen nach Herpelje führenden Seitenflügel eine weitere, direkte Verbindung zwischen Triest, beziehungsweise Pola und Wien herstellen würde. Dieser geplanten Fortsetzung der Wechselbahn wird die weitere Bedeutung zukommen, als Basis für die nach Dalmatien führende Bahn zu dienen.

Zu wiederholtenmalen wurden und werden auch heute noch Stimmen laut, daß der Bau

der neuen Alpenbahnen als ein von Österreich den westlichen Alpenländern und Triest speziell dargebrachtes, schwerwiegendes Opfer angesehen werden müsse. Das Opfer als solches wurde gebracht und wird von niemandem bestritten werden, doch der Bau der Alpenbahnen war eine von der Staatsverwaltung und Reichsvertretung für Österreichs Handel und Industrie als notwendig anerkannte verkehrspolitische Maßnahme und gleichzeitig ein dem ganzen Reiche zum Schutze seiner südlichen und südwestlichen Grenze entrichteter, längst fällig gewesener Tribut. In ähnlicher Weise wird auch die restliche Ausgestaltung unseres südlichen Eisenbahnnetzes beurteilt werden müssen, denn Österreich besitzt nur einen Kriegshafen, nur ein einziges für unseren ganzen maritimen Verkehr bedeutungsvolles Handelsemporium an der Küste des Adriatischen Meeres.



NARODNA IN UNIVERZITETNA
KNJIŽNICA

COBISS



0000007296

