

114372

# Denkschrift

über das Projekt der

illirischen Central-Eisenbahnen.

enthaltend:

die Vervollständigung des österreichischen Eisenbahnnetzes;

**für die Nord-Süd-Route:**

von der Ost- und Nordsee nach Dalmatien und zu den Seehäfen in Fiume und Triest;

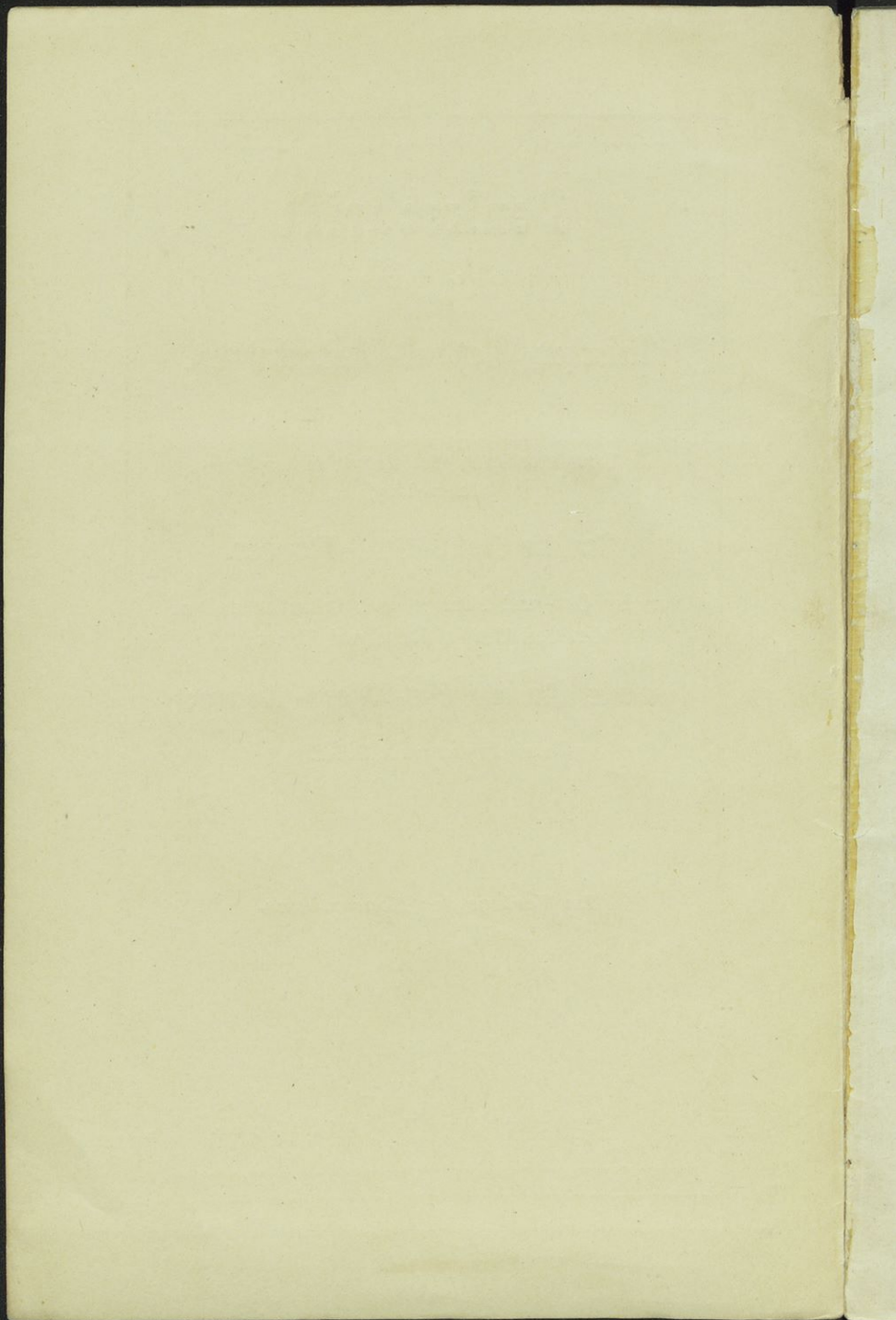
**sowie für die Ost-West-Route:**

aus Ungarn nach Italien.

*Im Verlage des Konsortiums.*

Wien, 1872.

Druck von Ludwig Mayer.



# Denkschrift

über das Projekt der

## illirischen Central-Eisenbahnen

enthaltend:

die Vervollständigung des österreichischen Eisenbahnnetzes ;

### **für die Nord-Süd-Route:**

von der Ost- und Nordsee nach Dalmatien und zu den  
Seehäfen in Fiume und Triest ;

### **sowie für die Ost-West-Route:**

aus Ungarn nach Italien.

*Im Verlage des Konsortiums.*

---

Wien, 1872.

Druck von Ludwig Mayer.



114372

Denkschrift

Österreichischen Central-Eisenbahnen

114372



Fz 6374/10952



Die Bedeutung der Eisenbahnen als Objekte der Gemeinwirthschaft, sowie ihre ökonomischen Folgen und vortheilhaften Wirkungen auf allen Gebieten des materiellen und geistigen Lebens, ist in unserer Zeit genügend bekannt, und macht es einer jeden Regierung zur Pflicht, das Eisenbahnnetz ihres Staates zu erweitern, um durch den Einfluss, welchen die Eisenbahnen auf die Produktionsfähigkeit und den Handelsverkehr des Landes, sowie auf alle socialen und politischen Elemente des Staatslebens ausüben, jenen Fortschritt zu gewinnen, der einerseits zum allgemeinen Wohlstande führt, und in welchem sich andererseits das Bestreben der Civilisation nach einem Vorrang entwickelt.

Es ist thatsächlich erwiesen, dass alle jene Staaten und Länder, welche eine genügende Menge von Eisenbahn-Kommunikationen besitzen, in allen den vorgeannten Beziehungen ein Uebergewicht über diejenigen Staaten und Länder ausüben, welche sich dieser wohlthätigen Einrichtungen nicht erfreuen, und es ist daher natürlich, dass man allerorts, wo das Kulturleben der Menschen nach Fortschritten strebt, in der Errichtung der Schienenwege nicht zurückbleiben will, und wegen Gefahr der materiellen und geistigen Verarmung nicht zurückbleiben kann.

So ist also auch das in den österreichischen Ländern, welche erst  $\frac{1}{4}$  Bahnmeile per Quadratmeile der Länderfläche besitzen, sich manifestirende Bestreben

nach Vermehrung der Eisenbahnen nicht nur an und für sich ein vollkommen gerechtfertigtes, sondern es ist dieses Bestreben auch hier als ein solches anzusehen, welches wegen seiner grossen Gemeinnützigkeit den gerechten Anspruch auf eine allseitige Unterstützung machen darf.

Unter den Ländern der österreichischen Monarchie ist jene südliche Ländergruppe, welche wir der Vereinfachung wegen mit dem früher üblichen Namen Illirien bezeichnen wollen, ein Element, dessen betriebsame Bevölkerung in der agricolen Produktion eine nicht genügende Verwerthung ihrer Industriekräfte findet, und hier daher ein reichliches Uebermass von Kräften vorhanden ist, die zur Veredlung der in diesem Lande in grosser Menge vorhandenen Naturschätze verfügbar sind, welche sofort der mannigfaltigsten Industrial-Produktion zugewendet werden können, wenn die modernen Verkehrs-Kommunikationen, ohne denen eine Konkurrenz mit den begünstigteren Nachbarländern unmöglich ist, in reichlicherem Masse vorhanden sein werden.

Illirien ist ferner nicht nur der Schlüssel der österreichischen Monarchie zu den Meereshäfen in Triest und Fiume, sondern es ist auch das Thor nach Italien, welches der Verkehr aus dem südlichen Osten von Oesterreich-Ungarn nach Italien sowohl als nach den nordwestlich gelegenen europäischen Ländern zu passiren hat; so dass also in diesem Lande der Kreuzungspunkt zweier internationalen Eisenbahnwege zu liegen kommen wird.

In solcher Position haben die Eisenbahnen bei der dargestellten Produktionsfähigkeit des Landes einen doppelten Werth auch für den Staat.

Die in Illirien bereits bestehenden Eisenbahnen haben die vorerwähnten Verkehrsrichtungen nicht ein-



geschlagen; ihre Entstehung stammt aus einer Zeit, wo das freie öffentliche Urtheil über die materiellen Erfordernisse des Staates und seiner Länder mehr ungehört als unbeachtet war, und es sind diese Eisenbahnen so geführt, dass die belebtesten und produktionsfähigsten Landestheile von denselben abgeschlossen wurden, welcher Nachtheil das lokale Bedürfniss einer Vermehrung der Eisenbahnen in diesem Lande ganz erklärlich und gerechtfertigt erscheinen lässt.

Ausserdem gibt ein Blick auf die beiliegende Eisenbahnkarte die Ueberzeugung, dass der kürzeste Weg von der Ostsee zum adriatischen Meere, welcher naturgemäss durch Oesterreich führt, nur noch in Illirien keine Eisenbahnverbindung hat, und dass ebenso der Verkehr aus Ungarn nach Italien die Eisenbahn nur auf Umwegen benützen kann, wobei es also auch in handelspolitischem Interesse des österreichischen Staates gelegen erscheint, diese Verkehrsstrassen durch möglichst direkteste Eisenbahnwege herzustellen.

Indem sich somit hier das Lokalbedürfniss mit den handelspolitischen Staatsinteressen vereinigt, so darf angenommen werden, dass die in Illirien in ersterer Beziehung längst gehegten Wünsche dem Vorwurfe der Selbstsucht nicht begegnen werden, und dass es als ein zugleich staatspatriotisches Bestreben zu betrachten ist, wenn sich im Lande die Aufgabe gestellt wird, für die Ausführung der daselbst noch fehlenden Eisenbahnen einzutreten.

Es haben sich zu diesem Zwecke Männer der Landesvertretung, der Kommunen, der Gewerbekammer, der Industrie und des Besitzes mit Financiers und Fachleuten zu einem Konsortium vereinigt, welches sich die



Ausführung der auf der beiliegenden Uebersichtskarte mit rothen Linien angezeichneten Eisenbahnen zur Aufgabe gestellt hat, die sich nach reiflicher Erwägung aller einschlägigen Rücksichten zwischen den schon bestehenden Eisenbahnen zu einem harmonischen Netze gestalten, welches hier als das Projekt der illirischen Centralbahnen aufgestellt wird.

Dieses Projekt umfasst folgende Hauptrichtungen:

1. Von Norden nach Süden die Fortsetzung der in Klagenfurt unterbrochenen Schienenstrasse an die südungarischen zum Meere nach Fiume führenden Eisenbahnen sowie nach Dalmatien; und zwar: von Klagenfurt über Laibach nach Karlstadt mit den Verzweigungen von Rechberg über Kühnsdorf und Völkermarkt nach Brückl gegen Launsdorf; von Tanzberg nach Josefsthäl bei Ogulin und den Flügelbahnen von St. Georgen nach Neumarkt sowie von Vröic in die Kohlenlager bei Gottschee.

2. Von Osten nach Westen das fehlende Mittelglied des kürzesten Weges aus Ungarn via Pragerhof nach Italien, sowie in die westeuropäischen Nachbarstaaten, und zwar: von Cilli über Bischof-Laak und St. Lucia zur Reichsgrenze in der direkten Richtung nach Udine mit der Verzweigung von St. Lucia über Görz nach Triest.

Aus dem Zusammenhange dieser sich kreuzenden zwei Hauptrichtungen ergibt das Projekt ferner

3. Die Linie von Klagenfurt und Brückl über Bischof-Laak und Görz nach Triest, welche, wie später näher nachgewiesen werden wird, eine rationelle Lösung der hochwichtigen Frage über die

Ergänzung des aus dem Norden der Monarchie kommenden Eisenbahnweges zum adriatischen Meere liefert.

Die so projektirten Eisenbahnen entsprechen sowohl den Interessen der Staatsökonomie wie auch dem Bedürfnisse des Landes, durch welches Zusammentreffen aller öffentlichen Interessen die Grundbedingungen einer gesunden Eisenbahnpolitik bei diesem Projekte vorhanden sind.

Das genannte Konsortium hat im Monate Mai des Jahres 1871 die Koncession zu den Vorarbeiten für die angeführten Eisenbahnprojekte erworben, und in seinem opferwilligen Bestreben die Kosten der Tracirung und Projektverfassung für dieses umfangreiche Eisenbahnnetz aus Eigenem bestritten.

Nachdem diese Projektelaborate nunmehr beendet und der hohen Regierung behufs Erwerbung der Baukoncession vorgelegt sind, so ist das gefertigte Konsortium in der Lage, die in der vorliegenden Denkschrift enthaltenen Darstellungen zur Rechtfertigung der für dieses gemeinnützige Eisenbahnunternehmen erforderlichen Staatshilfe mit den folgenden Aufklärungen einem weiteren Kreise bekannt zu machen.

### **Beschreibung und nähere Motivirung der projektirten Eisenbahntracen.**

Das in dem früheren Abschnitte der vorliegenden Schrift dargestellte Netz der projektirten illirischen Central-Eisenbahnen enthält folgende drei Hauptrichtungen, und zwar:

1. Die Linie von Klagenfurt über Laibach nach Karlstadt.



Diese ist von Klagenfurt bis Laibach  $14\frac{9}{6}$  Meilen, von Laibach über Treffen und Rudolfs-  
werth  $19\frac{6}{60}$  Meilen, über Seisen-  
berg und Ainöd nach Karlstadt  
aber  $18\frac{3}{30}$  Meilen lang, daher  
die Gesamtlänge von Klagen-  
furt bis Karlstadt in der kür-  
zeren Linie beträgt . . . . .  $33\frac{2}{6}$  Meilen;  
dazu: a) Die Verzweigung von  
Rechberg über Kühnsdorf und  
Völkermarkt nach Brühl gegen  
Launsdorf lang . . . . .  $4\frac{2}{8}$  „  
b) Die Flügelbahn von St. Ge-  
orgen nach Neumarktl lang . .  $2\frac{5}{4}$  „  
c) Die Verzweigung von Tanz-  
berg nach Josefthal bei Ogu-  
lin lang . . . . .  $6\frac{8}{81}$  „  
d) Die Flügelbahn von Vrčic  
nach Gottschee lang . . . . .  $4\frac{8}{83}$  „  $51\frac{7}{2}$  Meilen.

2. Die Linie von Cilli  
über Bischof-Lak und St.  
Lucia zur Reichsgrenze  
in der Richtung nach Udine lang  $26\frac{9}{91}$  Meilen,  
dazu die Verzweigung von St.  
Lucia über Görz nach Triest  
lang . . . . .  $10\frac{2}{23}$  „  $37\frac{1}{4}$  Meilen.

Diese zwei Haupttheile, welche  
alle Linien des projektirten Ei-  
senbahnnetzes enthalten, haben  
dennoch eine Gesamtlänge von  $88\frac{8}{86}$  Meilen.



3. Die sich aus dem Zusammenhange dieser Projekttraçen ergebende Linie von Klagenfurt und Brökl über Bischof-Laak und Görz nach Triest ist zwar in den oben angeführten Längenausmassen enthalten, wird aber wegen ihrer besonderen Bedeutung als eine dritte Seite der vorliegenden Projektkonzeption ebenfalls einer eigenen Abhandlung zu unterziehen sein.

ad 1.

Die Linie von Klagenfurt über Laibach nach Karlstadt.

Der erste Theil derselben von Klagenfurt nach Laibach durchschneidet die von den Eisenbahnen Marburg-Villach-Tarvis-Laibach-Cilli-Marburg eingeschlossene circa 100 Quadratmeilen grosse eisenbahnfreie Landesfläche, so dass also ihre Einfügung in das bestehende Eisenbahnnetz noch immer ein bedeutendes neues Verkehrsgebiet vorfindet.

Die national-ökonomischen Rücksichten gebieten, dass bei einer solchen Einfügung einer neuen Eisenbahnlinie die vorhandene eisenbahnfreie Landesfläche möglichst gleichförmig getheilt, und dass dabei jenes Gebiet durchzogen werde, welches der neuen Eisenbahn zur Vermehrung seiner Produktion bedarf, während die speciell handelspolitischen Rücksichten den kürzesten Verkehrsweg fördern, richtigerweise aber denjenigen Weg fördern sollten, auf welchem die Waarenbeförderung um den billigsten Preis bewerkstelligt werden kann, weil der kürzeste Weg in einem Gebirgslande nicht immer auch der billigste ist.

In dem vorliegenden Falle hat man mit der projektirten Traçe die Karawankenkette der Carnischen

Alpen zu übersetzen, über welche zwei alte Strassenwege, nämlich der über den Loibl und der andere über den Seeberg führen.

Der erstere Weg ist zwar der kürzere, aber wegen der um 5% höheren Wasserscheide des Loibl um ebensoviele in der Transportbeförderung theurer, als auf dem Wege über den Seeberg; und da überdiess die Route über den Loibl der bestehenden Laibach-Tarviser Bahn zu nahe gerückt werden möchte, sowie auch ganz industriöse Gegenden berührt, während die Route über den Seeberg diesen beiden national-ökonomischen Rücksichten vollkommen gerecht wird, so ist damit erwiesen, dass für die neue Bahn von Klagenfurt nach Laibach richtigerweise nur die Seeberg-Linie gewählt werden kann.

Dieselbe ist demzufolge von Klagenfurt am Gurkflusse zum Bielabach und an diesem nach Rechberg und Kappel, weiter aber am Ebriabach zur Wasserscheide bei Seeland, welche in der Seehöhe von 934 mètres überschritten wird, geführt, von welcher der nach Krain abfallende Bahntheil im Kankerthale nach St. Georgen und von da über Mannsburg nach Laibach läuft.

Diese Linie durchzieht die reichstbevölkerten Distrikte des betreffenden Landestheiles, deren bereits anscheinlich entwickelte Produktion auf dem Gebiete der Gewerbe- und grösseren Montan-Industrien durch die projektirte Eisenbahn einen raschen Aufschwung erfahren wird, sowie auch durch diese Schienenstrasse die diesseits und jenseits der Karawanken im Kanker- und Vellachthale überreichlich vorhandenen, bisher schwer benützbaren Waldschätze einer besseren volkswirtschaftlichen Verwendung zugeführt werden können.



Die grösste Ansteigung, welche in dieser Linie vorkommt, ist 1:45; die Länge dieser Bahn von Klagenfurt über den Seeberg nach Laibach beträgt  $14\frac{9}{16}$  Meilen.

Da nun der gegenwärtige kürzere Eisenbahnweg von Klagenfurt über Villach-Tarvis nach Laibach  $22\frac{5}{8}$  Meilen hat, so wird der projektirten Bahn eine Wegesdifferenz von  $7\frac{6}{16}$  Meilen zu Gute kommen.

Der Vortheil dieser Wegesabkürzung kommt sowohl der Lokalstrecke, als auch selbstverständlich dem Transitverkehr zu Gute, welcher aus dem Norden der Monarchie nach dem Seehafen in Fiume nicht nur aus Ursache dieses Emporiums des österreichisch-ungarischen Seehandels, sondern auch desswegen immer mehr dahin gerichtet werden wird, weil die Frachtkosten auf der neuen Bahn in ihrer nahezu 8 Meilen kürzeren Lokalstrecke um 34% billiger zu stehen kommen werden, als es auf dem gegenwärtig bestehenden Eisenbahnwege der Fall ist.

Auf dem Wege von Brükl über Kühnsdorf nach Laibach wird dieser Vortheil, wie aus den späteren im Punkte 1. a) enthaltenen Anführungen ersichtlich ist, um eine weitere Wegesabkürzung von  $2\frac{1}{16}$  Meilen auf  $9\frac{7}{8}$  Meilen geringere Distanz, welcher eine Ersparung von 43% der gegenwärtigen Transportkosten entspricht, erhöht.

Der zweite Theil der in diesem Titel angeführten Linie, nemlich die Fortsetzungsstrecke von Laibach nach Karlstadt durchzieht einen Landestheil von Unterkrain, welcher zwischen den Eisenbahnen Laibach-St. Peter-Fiume, und Laibach-Steinbrük-Agram-Karlstadt-Fiume eine eisenbahnleere Fläche von circa 140 Quadratmeilen hat.



Die projektirte Bahn findet also in dieser Strecke ein noch grösseres eigenes Verkehrsgebiet als es bei dem früher besprochenen Theile von Klagenfurt nach Laibach der Fall ist.

Da Unterkrain in seiner Bodenproduktion der fruchtbarste Theil von Illirien ist, und hier die Grundelemente für eine grosse industrielle Produktion noch viel reichlicher vorhanden sind, als in Oberkrain und Kärnten, so kann an der Gemeinnützigkeit dieses projektirten Eisenbahn-Kommunikationsmittels umsoweniger gezweifelt werden, als dessen Nothwendigkeit auch in strategischer und politischer Beziehung von der hohen Staatsregierung anerkannt ist, und die Ausführung dieser Eisenbahn von der Bevölkerung, den Grundbesitzern und Industriellen des Landes seit Jahren sehnsüchtig erwartet wird.

In dieser allgemeinen Erkenntniss gehen jedoch die seitens der Lokalinteressenten hinsichtlich der Wahl der Träçe vorwaltenden Wünsche auseinander.

Einerseits wird verlangt, dass die von Laibach nach Karlstadt projektirte Eisenbahn über Treffen und Rudolfswerth geführt werde, während anderseits im Interesse der im Gurkflussthale sich entwickelnden Industrie die Führung der Träçe in dieser Richtung über Seisenberg und Ainöd befürwortet wird.

Das gefertigte Konsortium, welches bei seinem Projekte der illirischen Centralbahnen allen öffentlichen Interessen gerecht zu werden bestrebt ist, hat sich in Folge dessen veranlasst gesehen, die technischen Projektstudien an der Strecke von Laibach nach Karlstadt in den beiden vorgenannten Richtungen vorzunehmen, und hat ausserdem auch die Linie von Ainöd nach Rudolfs-

werth in das Projektelaborat aufgenommen, weil dieselbe geeignet ist, sowohl hinsichtlich der politischen Lokalverhältnisse als auch in bautechnischer Beziehung eine Vermittlung zwischen den früher erwähnten Varianten zu bilden, und weil diese Träçe, wenn sie in der Folge von Rudolfswerth nach Gurkfeld oder Rann an die Agramer Linie der Südbahn fortgesetzt werden möchte, eine wichtige Verbindungsbahn abgeben kann.

Indem somit das Projektelaborat mit allem technischen Materiale ausgestattet wurde, muss es im Uebrigen der höheren Entscheidung vorbehalten werden, in wiefern den Rücksichten auf die Lokalverhältnisse im Entgegenhalte zu den internationalen Verkehrsrücksichten bei der definitiven Bestimmung über die Wahl der von Laibach nach Karlstadt in verschiedener Richtung projektirten Eisenbahn-Träçe Rechnung getragen werden kann und soll.

Die qualitative Beschaffenheit der projektirten Varianten für die Träçe von Laibach über Treffen und Rudolfswerth oder über Seisenberg und Ainöd nach Karlstadt ist ziemlich gleich, indem die dabei vorkommenden grössten Steigungen 1 : 50 betragen. Die Linie über Seisenberg ist jedoch um  $1\frac{30}{100}$  Meilen kürzer, sowie auch um  $2\frac{1}{3}$  Million Gulden billiger als die über Treffen und Rudolfswerth gelegte Träçe herzustellen.

Es beträgt die Länge der Träçe von Laibach in ihrer kürzeren Richtung über Seisenberg nach Karlstadt  $18\frac{30}{100}$  Meilen, während diese Entfernung auf dem derzeit bestehenden kürzeren Eisenbahnwege von Laibach über Steinbrük und Agram nach Karlstadt  $25\frac{00}{100}$  Meilen beträgt, so dass also mit der neuen Bahn der Schienen-



weg zwischen Laibach und Karlstadt um  $6\cdot_{70}$  Meilen abgekürzt werden möchte.

Die ganze projektirte Eisenbahnverbindung von Klagenfurt über Laibach nach Karlstadt hat demnach eine Länge von  $33\cdot_{26}$  Meilen, während dieser Weg auf den gegenwärtig bestehenden Umwegen einerseits von Klagenfurt über Villach-Tarvis, Laibach, St. Peter, Fiume nach Karlstadt  $62\cdot_{75}$  Meilen, anderseits von Klagenfurt über Marburg, Steinbrük und Agram nach Karlstadt  $46\cdot_{50}$  Meilen beträgt, wobei also die neue Bahn eine Verkürzung dieses wichtigen Verkehrsweges um  $29\cdot_{49}$  respective  $13\cdot_{24}$  Meilen gewährt, daher selbst in dem minder günstigen Falle eine Ersparung der Frachtkosten von  $28\%$  ermöglicht wird.

Auch hier werden sich in Folge der im nachfolgenden Punkte 1. a) zur Rede kommenden in der Route von Brükl über Kühnsdorf nach Laibach und Karlstadt zu erzielenden weiteren Wegesabkürzung von  $2\cdot_{16}$  Meilen, die Transportlänge bis  $15\cdot_{40}$  Meilen und die Frachtkosten auf diesem neuen Wege nach Karlstadt bis  $33\%$  vermindern.

Nachdem die projektirte Bahn ausserdem auf ihrer ganzen Länge von  $33\cdot_{26}$  Meilen ein neues Verkehrsgebiet gut bevölkerter und produktenreicher Gegenden in den Weltverkehr einbeziehen würde, so darf neben ihrer so nachgewiesenen Gemeinnützigkeit und Nothwendigkeit auch eine gute Rentabilität derselben wohl ausser Frage gestellt sein.

ad 1. a)

Die Verzweigung der Linie Klagenfurt-Karlstadt von Rechberg über Kühnsdorf nach Brükl in der Richtung gegen Launsdorf.

Dieselbe wurde in das vorliegende Projekt der illirischen Centralbahnen aufgenommen, um den Völkermarkter Distrikt, welcher zu dem bevölkertsten und industriereichsten der Provinz gehört, in die internationalen Verkehrsverbindungen, welche mit diesem Projekte angebahnt werden, einzubeziehen, indem hiebei solche Faktoren der Staatsökonomie nicht ausser Acht gelassen werden sollen.

Es wird aber die Bahnverzweigung von Rechberg über Kühnsdorf und Völkermarkt nach Brükl nicht bloss als eine Variante zu der in Klagenfurt anschliessenden Projektlinie, sondern auch als ein zweiter Anschluss an die Kronprinz Rudolfbahn in der Richtung gegen Launsdorf aufgestellt, weil sie eben einen abgesonderten Verkehrsbezirk eröffnet, welcher von der anderen Linie ohne Schädigung der in demselben gelegenen bedeutenden Montan-Industrien nicht bedient werden kann, und weil anderseits die hohen volkwirtschaftlichen Interessen der Landeshauptstadt Klagenfurt bisher ebenfalls nicht gebührend gewahrt wurden.

Die Anlageverhältnisse dieser Bahnverzweigung sind günstiger, als bei der früher besprochenen Linie, indem die dabei vorkommende grösste Steigung von 1 : 70 nur in geringen Längen vorkommt, und das Terrain hier weniger Unebenheiten hat, als dort.

Die Länge dieser Bahn beträgt von der Verzweigungstelle in Rechberg bis zum Anschlusse an die Kronprinz Rudolfsbahn in Brükl  $4\frac{2}{8}$  Meilen. Mit Zurechnung der bestehenden Bahnstrecke von Brükl bis Launsdorf ist sonach die Wegeslänge von da bis Rechberg  $4\frac{7}{8}$  Meilen, während dieselbe von Launsdorf über Klagenfurt nach Rechberg  $6\frac{9}{4}$  Meilen ausmacht. Dieser



Unterschied von 2<sub>16</sub> Meilen, welcher sich zu Gunsten des nördlichen Bahnanschlusses in Brükl auch auf die weiteren Strecken des vorliegenden Projektes nach Laibach und Karlstadt, sowie auch nach Triest erstreckt, braucht jedoch die Verkehrsaussichten für die in Klagenfurt anbindende Verzweigung der Hauptlinie nicht zu stören, indem diese durch die bereits erwähnte höhere volkswirtschaftliche Bedeutung der Stadt Klagenfurt einen hinreichenden Ersatz finden werden.

ad 1. b)

Die Flügelbahn von St. Georgen nach Neumarktl.

Diese ist eine Ader des hier projektirten illirischen Eisenbahnnetzes zu dem Fabrikorte Neumarktl, welcher bisher keine Eisenbahnverbindung gefunden hat, und wegen der hier etablirten bedeutenden Eisenwerke, Gärbereien, Färbereien und Sägemühlen, sowie wegen des längs dieser ganzen Strecke bestehenden Holzreichthums eine immerhin so grosse volkswirtschaftliche Bedeutung hat, um durch die Anlage dieser Bahn in den Weltverkehr einbezogen zu werden.

Die Anlageverhältnisse dieser Flügelbahn sind ebenfalls günstige zu nennen, indem dabei die grösste Steigung mit 1:80 auf einer nur sehr kurzen Strecke vorkommt, und das Terrain keine Schwierigkeiten darbietet. Die Länge dieser Flügelbahn beträgt nur 2<sub>54</sub> Meilen.

ad 1. c)

Die Verzweigung der Hauptlinie Klagenfurt-Karlstadt, welche in deren südlichen Theile von Tanzenberg nach Josefthal bei Ogulin projektirt wird, ist bestimmt, den Anschluss an die hoffentlich

bald zur Ausführung kommenden dalmatinischen Eisenbahnen zu bilden.

Es wird daher die Bahnverzweigung in dem vorliegenden Projekte der illirischen Centralbahnen nur insolange eine Nebenbahn zu nennen sein, bis die dalmatinischen Eisenbahnen hergestellt sein werden, indem sie sodann zu einer Hauptverkehrsader erwächst, auf welcher sich der Verkehr von der Ost- und Nordsee durch Oesterreich nach Dalmatien bewegen wird, weil die Träçe von Klagenfurt oder Brükl über Laibach und Tanzberg nach Ogulin den kürzesten und allein dastehenden Eisenbahnweg dahin ergibt.

Die auf dieser Projektträçe gelegene Montan-Industrie, sowie die sämmtliche Produktion der österreichischen Nordländer werden hiedurch den Absatzweg nach Dalmatien eröffnet haben, und wird somit dieser gegenwärtig noch ganz von Italien okupirte Marktplatz für das Inland gewonnen werden können.

Ausser diesen volkswirtschaftlichen Vortheilen, sind es auch die an eine Eisenbahn-Kommunikation mit dem dalmatinischen Küstenlande für den österreichischen Staat gebundenen politischen und strategischen Erfordernisse, welche der hier nach Ogulin projektirten Bahnverzweigung die grösste Bedeutung geben.

Die Abzweigung dieser Linie von der Klagenfurt-Laibach-Karlstädter-Träçe erfolgt, wie bereits erwähnt wurde, in Tanzberg unweit Černembl, weil sich hier die Richtung der nach Karlstadt führenden Linie gegen Osten abwendet, während die nach Ogulin führende Träçe die direkte Fortsetzung nach Süden behält und so die kürzeste Länge für dieselbe erzielt wird.



Es hat diese Zweigbahn die zwischen dem Gurk- und Kulpafusse gelegene Wasserscheide zu übersetzen, wobei die grössten Steigungsverhältnisse mit 1 : 50 vorkommen. Sie verbindet sich in Thuin mit der von Karlstadt nach Fiume im Baue befindlichen Eisenbahn, und wird von da zu ihrem Endpunkte in Josefthal bei Ogulin geführt, wo der Anschluss der dalmatinischen Eisenbahnen erfolgen soll.

Die Länge dieser Zweigbahn beträgt  $6^{\cdot}_{81}$  Meilen, und erhält mittelst derselben der hier projektirte Eisenbahnweg von Launsdorf über Klagenfurt und Laibach in der kürzeren Linie über Seisenberg nach Tanzberg und Ogulin eine Länge von  $38^{\cdot}_{09}$  Meilen; von Launsdorf über Brühl und Kühnsdorf aber nur  $35^{\cdot}_{93}$  Meilen, während die Wegeslänge auf den gegenwärtig bestehenden Eisenbahnen einerseits von Launsdorf über Villach-Tarvis, Laibach, St. Peter und Fiume nach Ogulin  $56^{\cdot}_{35}$  Meilen, anderseits von Launsdorf über Klagenfurt, Marburg, Steinbrük, Agram und Karlstadt nach Ogulin  $58^{\cdot}_{90}$  Meilen beträgt, so dass also mit dem vorliegenden Projekte der Eisenbahnweg aus dem Norden der Monarchie nach Dalmatien um  $18^{\cdot}_{26}$  bis  $20^{\cdot}_{42}$  respective  $20^{\cdot}_{81}$  bis  $22^{\cdot}_{97}$  Meilen abgekürzt wird.

Im gleichen Verhältnisse dieser Wegesabkürzung würden auch die Frachtsätze auf dieser Verkehrsstrasse billiger als bisher gestellt werden können, sowie auch alle übrigen Vortheile einer kürzeren Kommunikation bei diesem neuen Schienenwege, welcher zur Verbindung des exponirtesten Theiles mit den vorgeschritteneren Kulturländern der österreichischen Monarchie durch das illirische Eisenbahnnetz projektirt wird, eine besondere Bedeutung für die Staatsinteressen gewinnen.

## ad 1. d)

Die Flügelbahn nach Gottschee.

Diese bildet die vierte Verästung der von Norden nach Süden führenden Projektlinie Klagenfurt oder Brühl-Laibach-Karlstadt, und hat eine doppelte ökonomische Bedeutung, indem sie bestimmt ist, die reichen Kohlenlager von Gottschee sowohl für den Konsum des projektirten Eisenbahnnetzes zu gewinnen, als auch diesen hochwichtigen Handels- und Betriebsstoff den weiteren Gegenden des Landes und seinen Industrien zuzuführen.

Die mächtigen Braunkohlenlager von Gottschee sind bis heute noch unbenützt, weil es an dem hiefür allein erspriesslichen Eisenbahn-Abfuhrwege fehlt, und aus derselben Ursache können auch die Urwälder dieser Gegend keiner ordentlichen volkswirtschaftlichen Verwerthung zugeführt werden.

Diese Flügelbahn mündet bei Vrčič aus der Hauptlinie, hat eine Wasserscheide von 699 mètres Seehöhe zu überschreiten, wobei die grösste Ansteigung 1:50 beträgt, und findet in ihrer ganzen Länge von 4<sup>83</sup> Meilen ein ziemlich schwieriges Terrain, welches beträchtliche Baukosten verursachen wird, wesshalb auch die Ausführung dieser Flügelbahn nur in einem kumulativen Unternehmen mit der Hauptlinie realisirt werden kann.

## ad 2.

Die Linie von Čilli über Bischof-Lak und St. Lucia zur Reichsgrenze in der Richtung nach Udine.

Diese ist die zweite Hauptlinie des vorliegenden Projektes der illirischen Central-Eisenbahnen, deren



Richtung von Ost nach West wie bereits erwähnt wurde, die Bestimmung hat, die kürzeste Eisenbahn-Kommunikation aus Ungarn via Pragerhof nach Italien und dessen westliche Hinterländer herzustellen.

Sie ist zu diesem Zwecke von Cilli im Sannthale nach Sachsenfeld, dann über Möttinig und Stein nach Mannsburg geführt, wo sie mit der von Klagenfurt und Brükl nach Laibach-Karlstadt und Ogulin laufenden früher beschriebenen Nord-Süd-Linie des projektirten Netzes zusammentrifft, und an derselben in einem eigenen Geleise bis St. Georgen fortgeht. In fortgesetzter westlicher Richtung wird sodann die Trasse nach Tratta geführt, wo sie sich mit der Laibach-Tarviser Linie der Kronprinz Rudolfbahn in deren gleichnamiger Station verbindet, und nach Verlassen derselben von Bischof-Laak im Thale des Zayerflusses über Sayrach die Wasserscheide nach Ober-Idria passirt, um dann längs des Idriaflusses bis St. Lucia, von hier aber am Isonzoflusse bis Caporetto, und schliesslich nach Uebersetzung einer lokalen Wasserscheide an den nach Cividale laufenden Natizone zur österreichisch-italienischen Reichsgrenze zu gelangen.

Die Länge dieser Linie von Cilli über Bischof-Laak und St. Lucia bis zu der genannten Reichsgrenze beträgt  $26\frac{9}{10}$  Meilen, und wird mit der im Gebiete des Königreiches Italien gelegenen  $3\frac{8}{10}$  Meilen langen Ergänzungsstrecke bis Udine, deren Ausführung von der dortigen Regierung bereits zugestanden ist,  $30\frac{7}{10}$  Meilen haben.

Es ist daher die projektirte Bahn gegen die von Cilli über Laibach und Görz nach Udine gegenwärtig bestehende  $38\frac{5}{10}$  Meilen lange Südbahnlinie um  $7\frac{8}{10}$  d. i. um nahezu 8 Meilen kürzer.

Dabei hat die Südbahn die Wasserscheide der Julischen Alpen am Karstgebirge in der Seehöhe von 603 mètres zu überschreiten, während die Linie des vorliegenden Projektes die Karstkette bei Idria in einer Seehöhe von nur 565 mètres zu übersetzen hat, so dass also mit dem hier in Rede stehenden Projekte nebst einer Wegesabkürzung von nahezu 8 Meilen die Lastenbeförderung über eine um 6% geringere Höhe zu bewirken wäre, durch welche zwei Faktoren die Verfrachtkosten auf der neuen Bahn um 26% billiger gestellt werden können, als auf der konkurrierenden Südbahn.

Dieser, die Handelsinteressen auf einer so wichtigen Verkehrsrouten, wie es die aus Ungarn nach Italien ist, sehr begünstigende Umstand, welcher übrigens auch dem Verkehre von Wien nach Italien zu Gute kommt, kann schon allein als ein genügender Beweis für die staatsökonomische Nützlichkeit der projektirten Bahn angesehen werden.

Anderseits geht ihre Nothwendigkeit aus den bekannten Kalamitäten hervor, welche der österreichische Handel nach dem Westen zu bestehen hat, indem die dahin gerichteten bestehenden Schienenwege immer häufiger den Anforderungen des Handelsverkehrs nicht genügen können, wobei insbesondere der aus Ungarn nach dem Westen gerichtete Verkehr, welcher bis zu der kürzlich erfolgten Eröffnung der Pusterthaler Bahn von Villach nach Franzensfeste auf die Kaiserin Elisabeth-Westbahn und Südbahn angewiesen war, thatsächlich viel zu leiden hat.

Aber auch alle diese drei nunmehr nach dem Westen laufenden Schienenwege werden den derzeitigen



Anforderungen des namentlich in Ungarn immer steigenden Handelsverkehrs nicht genügen, weil sich dieselben in einem Verkehrsgebiet von mehr als 30 Meilen Breite bewegen, welches übrigens zum grössten Theile den mächtigeren Aufschwung der Handelskultur erst zu erwarten hat.

Wird nun noch berücksichtigt, dass die projektirte Bahn auch ein bedeutendes eigenes Verkehrsgebiet für sich eröffnet, indem sie sowohl in ihrem ersten Theile von Cilli nach Bischof-Laak eine kultivirte und industrielle Gegend, als auch in der zweiten Strecke von da nach St. Lucia und Caporetto ein produktenreiches Land, darunter den altberühmten ärarischen Bergort Idria berührt, dass ferner diese Bahn ausser der Richtung nach Udine, von St. Lucia über Görz nach Triest zu verzweigen beantragt ist, so kann es keinem Zweifel unterliegen, dass es auch dieser zweiten zu dem Projekte der illirischen Centralbahnen gehörigen Hauptlinie von Cilli über Bischof-Laak und St. Lucia nach Udine bei ihrer nachgewiesenen Gemeinnützigkeit und Nothwendigkeit an einer guten Rentabilität nicht mangeln wird.

ad 2. a)

Die Bahnverzweigung von St. Lucia über Görz nach Triest.

Diese Verzweigung der früher beschriebenen zweiten Hauptlinie wurde in die Konzeption des vorliegenden Projektes nicht aus Lokalrücksichten, weil dafür in der zwar längeren Strecke von Görz nach Triest die bestehende Südbahn ausreicht, sondern zu dem Zwecke aufgenommen, um dadurch die Vergabelung der ersten Hauptlinie von ihren nördlichen Eisenbahnanschlüssen in

Klagenfurt und Brükl, welche mit den früher beschriebenen Linien nach Kroatien, Dalmatien und Fiume erfolgt, auch nach Triest in selbstständiger Weise zu bewerkstelligen.

Der Zusammenhang dieser Bahnverzweigung für diesen speciellen Zweck wird in dem dritten Punkte dieses Abschnittes eingehender behandelt werden, und es soll daher an dieser Stelle nur dasjenige angeführt werden, was die Tracéführung dieses Bahnzweiges betrifft.

Nachdem die Hauptbahn des Projektes bei St. Lucia im Thale des Isonzoflusses angelangt ist, und dieses für die Anlage einer Eisenbahn nach südlicher Richtung weder verlassen werden, noch auch solches bis Görz erwünscht sein kann, so wird die projektirte Bahnverzweigung von St. Lucia in diesem Flussthale über Canale bis Görz geführt.

Von hier ab muss es sich bei einer rationellen Lösung der gestellten Aufgabe darum handeln, die Bahn ohne Verlust der für dieselbe gewonnenen Tieflage nach Triest zu führen, damit die durch eine abermalige Ersteigung des Karstgebirges erstehende Vertheuerung des Bahntransportes vermieden werde.

Es muss dieses unbedingt eingehalten werden, wenn die aus dem Norden der Monarchie nach Triest zu führende Eisenbahn mit dem Uebel einer sich wiederholenden Uebersetzung der getrennten Gebirgskämme der Julischen Alpen nicht behaftet werden soll, wobei die Transportkosten vertheuert werden und durch die in einem solchen Falle unvermeidlichen Entwicklungen der Tracé von einem Gebirgskamme herab und auf den anderen hinauf auch die Länge derselben ausserordent-



lich vermehrt wird. Solche Nachteile darf die neue nach Triest zielende Eisenbahn nicht haben, wenn sie die für ihre Anlage immerhin erforderliche Anspruchnahme des Staatsschatzes rechtfertigen und überhaupt ihrem handelspolitischen Zwecke entsprechen soll.

Dagegen kann der Umstand, dass die Träçe des vorliegenden Projektes zwischen Görz und Triest theilweise neben der bestehenden Südbahn zu liegen kommen wird, keinen gerechtfertigten Einwand bilden, weil es sich bei der Herstellung eines Kommunikationsmittels von der Bedeutung einer zweiten Eisenbahn nach Triest, welche eine selbstständige aus dem Norden der Monarchie dahin führende Schienenstrasse sein soll, um derlei Lokalrücksichten nicht handeln kann.

Diesen Grundsätzen gemäss ist die Fortsetzung der hier projektirten Träçe von Görz nach Triest in folgender Weise angeordnet worden.

Von Görz wird dieselbe mit Abschneidung des Umweges, welchen die Südbahn nach Sagrado macht, in das sogenannte Valone nach Gabria und in demselben über Bonetti zur Kreuzung mit der nach Triest laufenden Südbahn geführt, welche Kreuzung mittelst Unterfahrung des unweit Monfalcone gelegenen Südbahn-Viaduktes erfolgt.

Von hier ist die Träçe über St. Giovanni, Duino und Sistiana immer seewärts der Südbahn bis zur Vereinigung mit derselben in der Station Grignano geleitet. Hier erreicht die projektirte Bahn, welche Görz mit der Höhenlage von  $71\frac{7}{8}$  mètres über dem Meere verlässt, die grösste nach Triest zu passirende Seehöhe von nur  $81\frac{8}{8}$  mètres, während die Südbahn in dieser Strecke die Wasserscheide in Nabresina mit  $167\frac{2}{2}$  mètres, auf ihrer



Strecke von Laibach aber den Karst bei Adelsberg mit 603 mètres Seehöhe zu passiren hat.

Solche Höhendifferenzen, welche bei der Lastenbeförderung auf der projektirten Eisenbahn in der beschriebenen Tracerichtung erspart werden können, sind wohl eine geügende Rechtfertigung des früher angeführten Grundsatzes, welcher bei diesem Eisenbahnprojekte als massgebend aufgestellt wurde.

Die Anlage der projektirten Tracé bietet in der Strecke von Görz bis nach Sistiana keine Schwierigkeiten; aber auch von hier bis Grignano, wo die Bahn an den ziemlich steilen Lehnen des Meeresufers seewärts neben der bestehenden Südbahn anzulegen beantragt wird, finden sich keine grösseren Schwierigkeiten, als dieselben bei anderen Eisenbahnen, deren Bedeutung eine solche Anlage zu rechtfertigen vermag, ohne weiters akzeptirt werden.

Für die Fortsetzung von Grignano nach Triest, woselbst die projektirte Bahn eine von der Südbahn unabhängige eigene Endstation zu erhalten hat, kann dieserhalb die neue Tracé auf der Seeseite der Südbahn nicht weiter fortgeführt werden, sondern muss bergseits derselben aus der Station Grignano auslaufen.

In dieser Weise muss sonach die projektirte Bahn die Stadt Triest an den Berglehnen des Opčina umgehen, wobei die Tracé wegen der an diese Lehnen angebauten Stadttheile entsprechend hoch gehalten und daher von Grignano mit einem kurzen Tunnel bei dem Fort Kressië nach Rojano und von da mit einem längeren Tunnel zum Boschettothale geführt wurde.

Nach Uebersetzung dieses Thales nahe unterhalb der daselbst befindlichen Birreria mit einem 25 mètres



hohen Viadukte wird sodann die Träçe mit einem dritten Tunnel unter dem auf der folgenden Thallehne befindlichen Steinbruche zur Uebersetzung des Thales im Chia-dino-Rozzol, und schliesslich nach Unterfahrung des Berg-rückens von St. Giacomo zum Meere bei der Schiffs-werfte Tonello gebracht, zwischen welcher und der Erd-zunge von Servola die neue End- und Hafenstation der projektirten Bahn anzubringen beantragt ist.

Mit einer Erweiterung des letzten Tunnels kann in demselben auch die Zufahrtstrasse zu der neuen Hafens-tation als Chaussée oder Pferdebahn angelegt werden, welche längs dem Rozzalbache über die Piazza della Barriera vecchia in den Mittelpunkt der Stadt Triest ge-führt und dadurch der Umweg auf der gegenwärtigen Strasse nach Servola erspart werden kann, welches immer-hin einen für den Triester Entrepothandel berücksich-tigenswerthen lokalen Vortheil der so projektirten Eisen-bahnträçe bildet.

Es sind nur die genannten vier Tunnels und ein mässiger Viadukt, welche für diese Träçe erforderlich sind, die jedoch keine Schwierigkeiten verursachen und durch den besonderen Zweck dieser in eine zweite Ha-fenstation nach Triest einlaufenden Eisenbahn mehr als gerechtfertigt erscheinen.

Die Länge der so projektirten Eisenbahn beträgt von St. Lucia bis Görz  $4\frac{4}{2}$ , von Görz bis Triest  $5\frac{1}{81}$ , daher zusammen von St. Lucia bis Triest-Servola  $10\frac{2}{3}$  Meilen.

Sie ist daher in der Strecke von Görz nach Triest im Vergleiche mit der daselbst bestehenden  $7\frac{5}{10}$  Meilen langen Südbahn um  $1\frac{6}{9}$  Meilen kürzer und hat ausser-dem den Vortheil, dass sie nicht wie diese in Nabre-sina das Karstgebirge zu passiren braucht.

ad 3.

Die Linie von Klagenfurt und Brühl über Bischof-Laak und Görz nach Triest.

Dieselbe ist, wie bereits gesagt wurde, kein absonderter Projekttheil, sondern jene Linie, welche sich aus dem Zusammenhange der früher beschriebenen Tragen zu dem Zwecke ergibt, um darzustellen, dass mit der vorliegenden Konzeption des Projektes der illirischen Centralbahnen auch die seit langer Zeit ventilirte Frage über die Fortsetzung der aus dem Norden der Monarchie kommenden Eisenbahnen zu dem Seehafen in Triest vortheilhaft und zweckmässig gelöst werden kann.

Es ist über diese für die österreichischen Handelsinteressen unstreitig höchst wichtige Angelegenheit von den verschiedensten Seiten bereits soviel Materiale gesammelt und veröffentlicht worden, dass es nach unserer Ansicht nur einer objektiv gehaltenen Sichtung dieser Daten bedarf, um das Richtige sofort herauszufinden, und dieses soll hier versucht werden.

Es besteht bereits die von dem Centrum der Monarchie in Wien ausgehende Südbahn nach Triest und ist auch schon eine Vergrösserung dieser Eisenbahn-Hafenstation daselbst in der Ausführung begriffen.

Die Linie Triest-Wien ist jedoch mehr nach Nord-Ost gerichtet und der Weg nach Norddeutschland und zur Ostsee ist von Triest über Wien offenbar ein zu grosser Umweg, als dass der Triester Seehandel nicht schon lange das gerechtfertigte Bedürfniss gefühlt hätte, eine möglichst direktetse Eisenbahnroute nach dem Norden zu gewinnen.

Bevor die Kronprinz Rudolfbahn sichergestellt wurde, war dieser Wunsch eine grosse Anforderung, nun ist



aber derselbe durch die Herstellung dieser Eisenbahn in engere Grenzen und dadurch seiner Realisirung viel näher getreten.

Es datirt auch in diese Zeit, dass die Eisenbahnverbindung von Triest an die Kronprinz Rudolfbahn allerseits viel eifriger als früher betrieben wird, und ist diesfalls sowohl von Seite dieser Eisenbahnunternehmung als auch von einer Partei der Triester Interessen das Bestreben dahin gerichtet, diese Verbindung von Triest nach Villach herzustellen, weil die Kronprinz Rudolfbahn durch die inzwischen erfolgte territoriale Verschiebung der italienischen Reichsgrenze ihre verfehlte Richtung gewahr wurde, die anderseitige Interessenvertretung aber auf dem Wege über Villach wenigstens einen Theil des zwischen Norddeutschland und der Schweiz mit Triest zu ermöglichenden Verkehrs von den oberitalienischen Seehäfen abzulenken und nach Triest zu leiten vermeint.

Das erstere Motiv gründet in der Existenzfrage der genannten Eisenbahnunternehmung und wird auch durch die derselben gewährte Staatsgarantie influencirt, sollte aber in der vorliegenden Frage, wo es sich um einen hochwichtigen volkswirtschaftlichen Faktor handelt, nicht massgebend sein, weil verirrte Ziele eine gleichartige Fortsetzung nicht rechtfertigen können.

Das zweite Motiv zeigt hingegen unverkennbar, dass man das Augenmerk mehr nach Nordwesten und auf den Konkurrenzkampf Triest's mit den oberitalienischen Seehäfen gerichtet hat, und dieses ist offen erst seit jener Zeit eingetreten, wo die erwähnte territoriale Verschiebung der italienischen Reichsgrenze eingetreten ist, weil mit dieser die früher unter inländischer Verwal-

tung gestandene Ausmündung der Brennerbahn dem einheimischen Einflusse entrückt wurde.

Sowie der kürzeste Weg aus Oesterreich zu seinem Seehafen in Triest nicht über den Brenner gehen kann, ebensowenig wird es dem kosmopolitischen Charakter des Handels abgerungen werden können, seine Strasse vom Bodensee nach Triest zu nehmen, sofern er nicht naturgemäss dahin gravitirt. Man möge dabei beispielsweise berücksichtigen, dass der westeuropäische Eisenbahnweg durch die Schweiz zum Hafen in Genua um 45 Meilen kürzer ist, als nach Triest.

Es liegen demnach die beiden Motive, welche dem Bestreben für die Errichtung der fraglichen Eisenbahnverbindung von Triest nach Villach zu Grunde liegen, etwas abseits des wahren Zweckes dieses erwünschten Schienenweges, und allein richtig ist nur das, dass es zur Wahrung der österreichischen Handelsinteressen vor Allem erforderlich ist, die aus dem Norden der Monarchie bis nach Illirien bereits angelangten Eisenbahnen insbesondere für diese Verkehrsrichtung nach Triest zu ergänzen, um in dieser Art sowohl eine direkte Eisenbahn-Kommunikation an das Südmeer zu erhalten, als auch den Transitverkehr von der Ost- und Nordsee durch Oesterreich dahin zu leiten.

Die Nothwendigkeit dieser Eisenbahnverbindung wird auch von der hohen Staatsregierung anerkannt, indem dieselbe bereits mehreren Projektanten die Koncession zu den diessfälligen technischen Vorarbeiten ertheilt hat, und solche überdiess auch selbst vornehmen lässt.

Die hierüber bisher ausgeführten Projekte sind folgende drei:



a) Die Linie von Villach-Tarvis über den Predil, St. Lucia und Görz nach Triest, die unter dem Namen „Predilbahn“ bekannt, und auch das älteste Projekt ist, welches zur Lösung der gestellten Aufgabe durch Regierungsorgane ausgefertigt wurde, bei welchem jedoch noch nicht endgiltig festgestellt zu sein scheint, ob die neue Linie von Görz aus die bestehende Südbahn nach Triest benützen oder in einer eigenen Tracé dahin geführt werden will.

b) Die Linie, welche unter dem Protektorate der Kronprinz Rudolfbahn von Villach-Tarvis die nach Laibach führende bereits bestehende Eisenbahn bis Laak benützt und von hier über das Karstgebirge nach Präwald und Triest zu einer eigenen Hafenstation daselbst bei Servola geführt wird.

c) Die Linie, welche sich aus der Konzeption des hier vorliegenden Projektes der illirischen Centralbahnen ergibt und vom Anschlusse an die Kronprinz Rudolfbahn in Klagenfurt und Brükl in der bereits beschriebenen Richtung über Laak und Görz nach Triest ebenfalls zu einer eigenen in der Bucht von Servola anzulegenden Hafenstation führt.

Es darf angenommen werden, dass die in diesen drei Projekten niedergelegten technischen Studien das gesammte für die neue Bahn nach Triest disponible Terrain umfassen, und dass also die Wahl der fraglichen Tracé auf die damit gegebene Grenze beschränkt werden kann, indem das von Westen nach Osten laufende Drauthal, aus welchem die neue Bahn nach Triest fortzusetzen ist, in der ganzen Länge von dem in Tirol liegenden Hauptstock der Carnischen Alpen bis an die steirischen Gebirge durch die Karawanken-Gebirgskette

von dem Süden getrennt ist, und daher die Bahn nicht anders als über die Wasserscheiden dieses und des Gebirgszuges der Julischen Alpen am Karst geführt werden kann, wofür die erwähnten drei Projekte in aller möglichen Variation die Lösung geben.

Somit wird es nur darauf ankommen, welches von diesen Projekten die fragliche Aufgabe nach den Hauptgrundsätzen einer richtigen Eisenbahnpolitik, nämlich zum gemeinnützigen Dienste des Verkehrs, der Industrie und der Vertheidigung des Staates am bestem zu lösen vermag.

Nachdem alle diese Projekte die Anbindung an die Kronprinz Rudolfbahn zum Ziele haben, so wird vergleichshalber die Station Launsdorf, woselbst die nördliche Richtung dieser Bahn beginnt, als der allen drei Projekten gemeinschaftliche Ausgangspunkt angenommen.

Die *Predilbahn*, als das von der Regierung ausgehende Projekt, stammt aus älterer Zeit, ist aber trotzdem in seinen Grundursachen nicht klar geworden.

Eine volkswirtschaftliche Bedeutung hat diese Linie für den Staat nicht, weil sie von Tarvis bis St. Lucia durchaus unwirthbare Gegenden durchzieht. Sie übersetzt die Wasserscheide der Carnischen Alpen an den unzugänglichen Felsenwänden des Terglou in der Seehöhe von 952 mètres und hat hiefür das Steigungsverhältniss von 1:40 in bedeutenden Längen erforderlich, sowie auch die Anlage dieser Bahn wegen der in ihrem Terrain häufig vorkommenden Lavinestürze und Wildbäche nur durch aussergewöhnliche Bauwerke geschützt werden kann, und dennoch der Gefahr ausgesetzt ist, Betriebsstörungen zu erleiden, deren Eintritt und Zeitdauer bei solchen Elementarperioden ganz unberechenbar



ist, so dass also der Verkehr auf dieser Bahn durchaus nicht jene Sicherheit haben kann, welche einer so wichtigen Eisenbahn - Kommunikation vor Allem garantiert sein soll.

Die zur Herstellung der Predilbahn erforderlichen Kosten stellen sich den vorangeführten abnormen technischen und elementaren Schwierigkeiten gemäss sehr hoch. Während die Konkurrenzlinien durchschnittlich mit einem Nominal-Kapitalsaufwand von  $1\frac{1}{2}$  Millionen Gulden per Bahnmeile ausgeführt werden können, würde für die Predilbahn voraussichtlich mindestens das Dreifache erforderlich sein, wobei noch das Missliche erübrigt, was vermöge der angeführten Umstände nicht vorausgesehen werden kann.

Die Predilbahn kann also die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse, welchen eine Eisenbahn-Kommunikation überhaupt, sowie die in Rede stehende insbesondere dienen soll, in keiner Weise befriedigen, und da dieselbe nebenbei einen ganz ausserordentlichen Kostenaufwand erfordert, so könnten es nur hohe strategische Interessen sein, welche die Anlage dieser Bahn zu rechtfertigen hätten.

Aber auch in dieser Beziehung zeigt sich die Predilbahn in dem ungünstigsten Lichte, nachdem die Urtheile der Strategen sämmtlich dahin lauten, dass diese in einer durchschnittlichen Entfernung von  $\frac{1}{2}$  Meile entlang der Reichsgrenze laufende Bahn das strategische Interesse der österreichischen Monarchie nicht nur nicht fördern, sondern sogar schädigen würde, und eine hohe Autorität hat in der über das österreichisch-ungarische Eisenbahnetz und die Schlagfertigkeit der Armee veröffentlichten Broschüre die Idee der Predilbahn geradezu ein bizarres Projekt genannt.

Der mit der Predilbahn zu eröffnende Verkehrsweg hätte von Launsdorf bis Triest eine Länge von  $33\frac{7}{2}$  Meilen; er wäre also, wie weiter nachgewiesen werden wird, um  $5\frac{0}{6}$  beziehungsweise  $1\frac{4}{5}$  Meilen kürzer als es bei den konkurrierenden Projektlinien der Fall ist; aber diese verhältnissmässig kleine Wegesdifferenz, welche als die alleinige Lichtseite des Predilbahn-Projektes erscheint, ist insbesondere im Vergleiche der letzteren, auf die Linie des Projektes der illirischen Centralbahnen bezughabenden Ziffer von  $1\frac{4}{5}$  Meilen so geringfügig, dass dieselbe mit den allbezüglichen grellen Schattenseiten der Predilbahn in keine Parallele gestellt werden kann.

Indem sonach mit Recht gesagt werden kann, dass das Projekt der Predilbahn dem hochwichtigen handelspolitischen und volkswirtschaftlichen Zwecke eines Endgliedes der Eisenbahnverbindung von der Ost- und Nordsee durch Norddeutschland und Oesterreich zum adriatischen Meere in keiner Beziehung entspricht, diese Bahn übrigens aber auch noch die strategischen Interessen der Monarchie schädigen würde, so erscheint es vollkommen gerechtfertigt, dass die Wahl der Tracé für die bezügliche Eisenbahnstrasse nur noch auf die anderen zwei konkurrierenden Projekte zu beschränken ist, denen die grossen Schäden der Predilbahn keineswegs anhängen.

Ein Vergleich dieser zwei Projekte wird sofort die richtige Uebersicht gewähren.

Die Laak-Präwald-Triester Linie, welche nach dem zweiterwähnten Projekte von Villach-Tarvis mit Benützung der Kronprinz Rudolfbahn bis Laak und von da über Präwald nach Triest geführt werden soll, hat von Launsdorf bis Triest eine Länge von  $38\frac{7}{8}$



Meilen, dagegen die Linie des Projektes der illirischen Centralbahnen von Launsdorf über Kühnsdorf, Laak und Görz nach Triest die Länge von  $35\frac{1}{7}$  Meilen, so dass also diese letztere um  $3\frac{6}{61}$  Meilen kürzer ist.

Die erstere Linie hat die Wasserscheide der Karawanken bei Ratschach und zwei durch das Wippachthal getrennte Kämme des Karstgebirges bei Wejharse und Hrusica, somit im Ganzen drei Wasserscheiden, mit den Seehöhen von 856, 661 und 784 mètres zu überschreiten, wobei sich wegen der Gegengefälle ein Verlust an erstiegener Höhe von 936 mètres ergibt und die Maximal-Steigungen mit 1:40 und 1:50 vorkommen.

Die Linie des Projektes der illirischen Centralbahnen hat dagegen die Wasserscheide der Karawanken am Seeberg, und nur einmal die Karstkette bei Idria, somit nur zwei Wasserscheiden mit den Seehöhen von 934 und 565 mètres zu überschreiten, wobei der Verlust an erstiegener Höhe nur 694 mètres beträgt, und daher hier in dem gleichen Verhältniss von 26% weniger Transportkraft erforderlich oder umgekehrt eine um ebensoviel grössere Leistungsfähigkeit der Bahn vorhanden ist, als bei der früheren Linie, und übrigens die Steigungsverhältnisse mit 1:45 und 1:55 hier ebenfalls günstiger als dort sind.

Nachdem nun die fragliche Linie des im Titel dieser Denkschrift angeführten Projektes um  $3\frac{6}{61}$  Meilen, d. i. 9% kürzer, und um 26% leistungsfähiger ist, somit im Ganzen die Transportkosten auf derselben um 35% billiger gestellt werden könnten, als auf der Villach-Laak-Präwald-Triester Tracé, so ist damit dar-

gethan, dass die erstere bezüglich der hier gewichtig in die Wagschale fallenden Verkehrsrücksichten den Vorzug verdient.

In volkswirtschaftlicher Beziehung durchzieht die Laak-Präwald Traçe keine so industriellen Distrikte wie es bei der anderen Linie der Fall ist, welche übrigens auch den für die österreichische Bleiproduktion sehr wichtigen ärarischen Bergort Idria unmittelbar berührt.

Auch in strategischer Beziehung könnte die Heeresergänzung und Verpflegung auf der Laak-Präwald Traçe weniger gut besorgt werden, als auf der anderen in diese Vergleichsbetrachtungen einbezogenen Linie, indem diese die fruchtbareren und bevölkerteren Gegenden durchzieht, und daher alle für die Bedürfnisse eines Kriegsheeres erforderlichen Quellen des Landes besser eröffnet.

Durch diese Vergleichsstellung der zwei konkurrierenden Linien ist es nachgewiesen, dass die Villach-Laak-Präwald Traçe sowohl bezüglich des Verkehrs als auch in Hinsicht der Industrie und der Vertheidigung des Staates der Linie von Klagenfurt und Brükl über Laak und Görz nach Triest entschieden nachsteht, und dass somit bei der Wahl der Traçe, welche die nördliche Verbindung mit Triest herstellen soll, die sich dafür aus dem Projekte der illirischen Centralbahnen kombinierende Linie von Klagenfurt und Brükl über Laak und Görz nach Triest in jeder der genannten drei Hauptbeziehungen den Vorzug verdient.

### Schluss.

Die hier über das Projekt der illirischen Centralbahnen enthaltenen Aufklärungen liefern den Nachweis,



dass dieses Projekt, welches dem Lokalerkenntnisse entstammt, in jeder Beziehung den richtigen Grundsätzen einer volkswirtschaftlichen Eisenbahnpolitik entsprechend entworfen worden ist.

Es war dabei die Absicht vorhanden, die in Illirien erforderliche Vervollständigung des Eisenbahnnetzes in einer solchen Konzeption der Tracén zu projektiren, dass dabei neben dem allgemeinen Staatsinteresse auch den Lokalbedürfnissen des Landes Rechnung getragen werde.

So enthält das angeführte Projekt in seiner Nord-Südlinie die Ergänzung der aus dem Norden der Monarchie kommenden Eisenbahnen in der direkten Richtung zum Meereshafen in Fiume, sowie nach Dalmatien; in seiner Ost-West Linie die Vermittlung des kürzesten Weges aus Ungarn via Pragerhof nach Italien und die westeuropäischen Länder; in dem Zusammenhange beider dieser Linien gibt es aber auch die rationellste Lösung der hochwichtigen Tagesfrage für die Ergänzung des nördlichen Eisenbahnweges nach Triest, der auch den Transitoverkehr von der Ost- und Nordsee durch Oesterreich leitet.

Diese in dem allgemeinen handelspolitischen, volkswirtschaftlichen und strategischen Interesse des Staates gelegenen Projektlinien sind aber auch so gewählt, dass sie in ihren Anbindungen an die bereits bestehenden Eisenbahnen die Verkehrsabzweigungen für alle Richtungen ergeben und dadurch umsomehr nicht nur die allgemeinen Staatsinteressen, sondern auch die Lokalbedürfnisse des Landes in harmonischer Weise befriedigen.

Diese allseitigen Vortheile des vorliegenden Projektes geben den damit vermeinten Eisenbahnen auch

einen gesunden Kern ihrer Rentabilität, und es ist in dieser Beziehung kaum erforderlich, eine detaillirte Berechnung darüber aufzustellen, in welcher ohnehin der Umschwung nicht beziffert werden könnte, welchen der bisherige Verkehr durch die neu projektirten Schienenstrassen vermöge ihrer bereits nachgewiesenen Vortheile der Wegesabkürzung und Leistungsfähigkeit erfahren wird, zumal auch sämtliche Industriequellen des Landes von denselben durchzogen werden.

Es dürfte diesfalls anzuführen genügen, dass eine Verkehrsstrasse, welche von der Ost- und Nordsee an die südungarischen Eisenbahnen, nach Fiume und Dalmatien läuft, wie es die Nord-Süd-Linie des Projektes von Klagenfurt und Brühl über Laibach nach Karlstadt und Ogulin ist, schon von dem Transitverkehr allein hinlänglich erhalten werden kann; dass ferner die ebenso wichtige Verkehrslinie von Ost nach West, welche den Transitverkehr aus Ungarn via Pragerhof von Cilli über Tratta und St. Lucia nach Udine auf einem Wege zu vermitteln bestimmt ist, auf welchem, wie nachgewiesen wurde, die Verfrachtung um 26% billiger als bisher gestellt werden kann, eine um so sicherere Rentabilität zu gewärtigen hat, als diese Linie zwischen der Marburg-Klagenfurt-Villach-Brennerbahn und der Südbahnroute Cilli-Laibach-Görz-Udine gelegen ist, welche beiden Wege dem Ost-Westhandel bekanntlich nicht zu genügen vermögen; und dass endlich die aus dem Zusammenhange dieser zwei Hauptlinien des Projektes sich ergebende Ergänzung der Nordlinie nach Triest bei ihrer ebenfalls nachgewiesenen bestmöglichen qualitativen Beschaffenheit am allerwenigsten der Gefahr einer ungenügenden Beschäftigung ausgesetzt ist.



Es soll ja nach allgemeiner Ansicht diese Ergänzungsstrecke dem bedeutenden Anlagekapitale der ganzen Kronprinz Rudolfbahn zur Rente verhelfen.

Diese Thatsachen garantiren die Rentabilität der projektirten Eisenbahnen wie gesagt, schon aus dem auf denselben zu gewärtigenden Transitoverkehr, und aller Lokalverkehr, welcher denselben naturgemäss nicht entgehen kann, ist ein sicheres Mehr.

Das hochwichtige Staatsinteresse, welches sich erklärter Weise an die Realisirung des hier in Rede stehenden Eisenbahnprojektes knüpft, rechtfertigt es vollkommen, dass demselben von Staatswegen die möglichste Begünstigung zugewendet werde, und da eine solche in Anbetracht des hier geschilderten Objektes gewiss eine staatswirthschaftlich-produktive genannt werden kann, so möge es vergönnt sein, die patriotische Aufgabe, welche sich das gefertigte Konsortium mit dem Projekte der illirischen Centralbahnen gestellt hat, einer gedeihlichen Lösung zuzuführen.

Es möge die hohe Regierung und Volksvertretung die Realisirung dieses Projektes ermöglichen, welches geeignet ist, durch die Herstellung der in demselben enthaltenen internationalen und zugleich landeskultivirenden Eisenbahn-Kommunikationen die civilisatorische Mission des Staates in seiner wirthschaftlichen Selbstständigkeit mächtig zu fördern.

Wien, im Monate Jänner 1872.

## **Das Konsortium**

für die projektirten illirischen Central-Eisenbahnen.







Mafsstab 1:864.000.

3 2 1 0 1 2 3 4 5 6 Meilen.

— Bahnen im Betrieb. — projectirte Linien.

— Bau.





