

122384

Über
die
Correctur und **Ergänzung**
des
Südlichen Staatsbahnnetzes.

Auszug
aus dem stenographischen Berichte der III. Sitzung
vom 27. Jänner 1898
des
Triester Landtages
(Session 1898)

Übersetzung aus dem Italienischen.

TRIEST
BUCHDRUCKEREI TOMASICH
1898.

122384

122384



File 2278/1953

Der Umstand, dass das Protocoll der III. Sitzung des Triester Landtages vom 27. Jänner 1898, Punkt VI, die südliche Eisenbahnfrage betreffend, von anonymer Seite, zu einer theils unvollständigen, theils irreführenden Veröffentlichung benützt wurde, lässt es im Interesse der guten Sache geboten erscheinen, den erwähnten Punkt der Verhandlung in wortgetreuer Übersetzung zur Kenntnis der Mitbetheiligten zu bringen, um beabsichtigte Verdunkelungen in der Frage nach Möglichkeit zu verhindern.

Ausserdem war auch die Erwägung für diese Publication mitbestimmend, dass der jüngste Ministerwechsel ernsten Grund zur Hoffnung gibt, dass das südliche Bahnprogramm füglich doch wieder auf die einzige natürliche Basis gerückt werde, indem man gleichzeitig mit der Karawankenbahn auch die zur Unabhängigkeit der Staatsbahnen nothwendige Ergänzungsstrecke Laak-Divacca herstellt, welche halb so viel kostet, als die in letzter Zeit öfter erwähnte, in Görz einmündende Wocheinerbahn.

TRIEST, 25. April 1898.

Cäsar Combi.

(Übersetzung.)

Punkt VI.

Antrag des Landes-Ausschusses betreffend Beschlussfassung über einen Eisenbahn-Gegenstand.

Landeshauptmann: Ich ersuche den geehrten II. Vice-Präsidenten die Berichterstattung vorlesen zu wollen.

*Berichterstatter II. Vice-Präsident **Benussi** (liest):*
Nr. 20.—D. vom 1898.

Hoher Landtag!

Unter den Petitionen, welche der Triester-Landtag an die kaiserliche Regierung richtete und erneuerte, nimmt jene betreffend die directe und unabhängige Bahnverbindung unseres Hafens mit dem Inneren der Monarchie wohl die erste Stelle ein: die erste Stelle sowohl wegen der vitalen Bedeutung des Gegenstandes, als auch wegen der Anzahl der in dieser Sache votirten Gesuche und Resolutionen, ohne den gewünschten Erfolg zu erzielen.

Es ist befremdend, dass die kaiserliche Regierung auch in der Bahnfrage die Wünsche des Triester-Landtages nicht in Betracht zieht, die eine Beschleunigung der definitiven Lösung der vitalsten Frage, die seit fast dreissig Jahren verhandelt und erörtert wird, anstreben.

Es ist befremdend, weil eine neue directe Bahnverbindung mit unserer Stadt, wodurch dieselbe von der Südbahn gänzlich unabhängig gemacht würde, in erster Linie zum allgemeinen Nutzen für den Handel des Staates beiträgt, der, indem er die vortheilhaften Frachtsätze im

Landverkehre, die diese neue Linie wird bieten können, ausnützt, durch Erreichung einer grösseren Entwicklung in der Aus- und Einfuhr einen weiteren Vortheil aus dem Einmünden dieser Linie in unseren Hafen zöge, der, indem er mehr landeinwärts liegt, den Vortheil einer längeren Seefracht und infolge dessen dank der immer niedrigeren Frachtsätze zur See als zu Lande, den Vortheil billigerer Gesammt-Transportspesen von oder nach den überseeischen Plätzen bietet.

Die Gesuche und Beschlüsse des Triester-Landtages bezüglich der Wahl der gewünschten Linie gingen daher stets dahin, dass dieselbe an dem Meere in unserem Hafen ende und ganz unabhängig von der Südbahn hierher geführt werde. Der Triester-Landtag trat vor Allem für eine Vervollständigung des österreichischen Staatsbahnnetzes mittelst unmittelbaren Ausbaues der Strecke Divacca-Präwald-Laak und Fallenlassens des Baues einer Linie über die Wochein von Veldes nach Görz ein und bat, dass ausserdem die Fortsetzung der Rudolfbahn selbst, in nördlicher Richtung über den Loibl (Karawanken), sowie in westlicher Richtung über die Tauern durchgeführt werde, in der Ueberzeugung, dass diese beiden Linien für die commercielle Existenz Triests und im allgemeinen Interesse der Monarchie von äusserster Nothwendigkeit seien.

Dieses in einer jeden Session des Triester-Landtages abgegebene Votum sollte, während die Agitation für die eine oder die andere Bahnverbindung betrieben wurde, und während die kaiserliche Regierung ein fast absolutes Stillschweigen über ihre Absichten bewahrte, die Stellung bezeichnen, welche der Landtag in diesem Gegenstande einnahm und erhob gleichzeitig gegen die von anderen Provinzen eingebrachten Gesuche Einspruch, welche mehr die Interessen ihrer eigenen Gegend als jene des grossen Handels im Allgemeinen im Auge haben.

Eine Zusammenfassung und Bekräftigung dieser Voten wurde zuletzt in der Sitzung vom 30. Jänner 1896 ausgesprochen.

Die Sachen haben sich jedoch seit jener Zeit geändert und es schien, dass die Bahnfrage, wenn auch auf unerwartete Weise, ihrer Lösung sehr nahe kommen sollte.

An die fast officiële Nachricht, dass die Regierung, ihr Schweigen brechend, sich für die sogenannte Wocheiner-Linie erklärt habe und dieselbe in Görz enden lasse, knüpfte sich die Aufforderung an den Triester-Landes-Ausschuss, sich zu äussern, ob die Triester-Provinz geneigt wäre, mit irgend einem Beiträge für den fond perdu zum Ausbaue der Wocheiner-Bahnstrecke entgegenzukommen.

Der Triester-Landtag hat sich bereits in der Sitzung vom 19. Jänner 1894 unter Beifügung vielfacher Argumente gegen den Bau der Wocheiner-Bahn ausgesprochen, für welche zu jener Zeit die Landesvertretung von Görz-Gradisca agitirte und der Triester-Landes-Ausschuss beantwortete die bezüglich des Beitrages an ihm seitens der Regierung gerichtete Anfrage, mit Hinweis auf seine frühere Note, worin er darum bat, dass, welche Linie auch immer von der Regierung gewählt würde, dieselbe in Triest zu enden habe, dahin, dass die Municipal-Delegation geneigt sei, im Stadtrathe bezüglich des geforderten Beitrages einen günstigen Antrag einzubringen, vorausgesetzt, dass die neue Eisenbahn in Triest den Abschluss finde.

Und in einem darauffolgenden Memorandum, das der Triester-Landes-Ausschuss dem Herrn Minister-Präsidenten sowie dem Herrn Eisenbahn-Minister und dem Herrn Handels-Minister unterbreitete, gab derselbe seiner eigenen, durch sehr gewichtige Argumente gestützten Ueberzeugung Ausdruck, es sei eine unumgängliche Nothwendigkeit, dass die neue Bahnlinie im Interesse des internationalen Handels in unserem Hafen zu enden habe, ohne in irgend einer Weise von den gegenwärtig bestehenden Bahnverbindungen abzuhängen.

Das Entscheidungsstadium, in welchem sich die Verhandlungen bezüglich der zweiten Bahnverbindung befinden, bestimmte den Landes-Ausschuss, bei der kaiserlichen

Regierung einzuschreiten, dass eine jedwede Bahn, welche bei der hohen Regierung eine grössere Wahrscheinlichkeit der Durchführung annehmen würde, in Triest ende.

Seine Ansichten bezüglich der Linie, welche am meisten zu der Entwicklung des Verkehres über Triest beitragen könnte, hatte der Landtag zu wiederholtenmalen ausgesprochen; die hohe Regierung kennt dieselben, und sobald sie die gebührende Beachtung der Anschauung zuwendet, dass die Stadt-Vertretung Triests besser als eine jede andere sich darüber zu äussern vermit dem mag, was dem Handel bezüglich neuer Bahnverbindungen einzigen Hafen der Monarchie am meisten zuträglich sei und heute den Landtag um seine Ansicht fragen sollte, würde dieselbe bestimmt dahin gehen, soweit als möglich zu verhindern, dass sich die Thatsache wiederhole, dass seitens der hohen Regierung getroffene Massnahmen in der Absicht, dem Handel zu nützen, ohne den von der Stadt-Vertretung erhobenen Einwänden Rechnung zu tragen, sodann, nachdem man zu spät den erhobenen Einwänden Recht gegeben, zu wirkungslosen Entscheidungen käme, die bei hohen Auslagen seitens des Staates dem Handel Oesterreichs bloß einen äusserst geringen oder gar keinen Nutzen brächten.

Triest wurde jedoch bezüglich der Bahnverbindungen officiell nicht gefragt, und ist heute der Gefahr ausgesetzt, dass eine von uns nicht verlangte Bahnverbindung geschaffen werde, die Triest nicht von einem Monopol zu befreien vermag, gegen welches seit Jahren um eine Vorkehrung gebeten wird, und die geeignet ist, einzelne Länder zu begünstigen, ohne dem grossen internationalen Verkehre und insbesondere jenem Oesterreichs Nutzen zu bringen: einem Verkehre, der bloß von einer Linie Nutzen wird ziehen können, die ihren Ausgang am Meere und zwar in unserem Hafen fände, ganz unabhängig. Mit einer rationellen Trace, mit einer Ankunftsstation, die mit jenen Räumlichkeiten und jenen Einrichtungen versehen ist, die einem entwickelten commerciellen

Verkehre entspräche, wie derselbe selbstverständlich von einer solchen Linie zu erwarten ist.

Sollte dies nicht eintreffen, so würde der für diesen Hafen bestimmte und durch eine Bahn-Linie, die anderwärts enden sollte, geschaffene Verkehr stillstehen und stocken, wenn er sich in welchem Theile auch immer an die Südbahn anlehnen möchte, um zum Meere zu gelangen, und es würden die Kosten, um ihn nicht vollständig aufzuhalten, wobei noch immer der schnelle Durchzug gehemmt wäre, jenen entsprechen, mit denen man das erreichen könnte, dass sich dieser Handels-Verkehr frei ausdehne, in ökonomischer Weise und so, wie es der Fortschritt der Zeiten und die heute noch drohendere Concurrenz der Nachbar-Häfen erheischen.

In Erwägung alles dessen hält es der Landes-Ausschuss gegenwärtig für unzuweckmässig, die an die hohe Regierung in den vergangenen Sessionen bezüglich einer Bahn-Verbindung Triests mit dem Inlande gerichteten Petitionen zu wiederholen und neuerdings zu bekräftigen und beehrt sich mit Rücksicht auf das Entscheidungs-Stadium, in welches die Bahnfrage eingetreten zu sein scheint, in der hohen Versammlung folgende Resolutionen zu beantragen :

1. Der Triester-Lantag spricht, nachdem erhoben worden, dass es die Wocheiner-Linie sei, welche bei der hohen Regierung die grösste Wahrscheinlichkeit der Durchführung hat, seine Meinung nicht über den Vortheil aus, welchen diese Eisenbahn dem Handel des Staates wird bieten können, und hält auch den Augenblick nicht für passend, die Frage neuerdings aufzuwerfen, welche Linie vorzuziehen sei, auf dass dieser einzige Hafen Oesterreichs (bei theilweiser Rückgewinnung seiner Bedeutung in früheren Zeiten) den allgemeinen commerciellen Interessen von überaus grossen Nutzen sein könnte; nachdem jedoch erhoben worden, dass diese Wocheiner-Linie in Görz enden solle, erklärt derselbe, dass man für die allgemeinen commerciellen Interessen Oesterreichs nicht mit Erfolg vorsorgen

könne, ausser mittelst einer Bahnlinie, welche am Meere in Triest ende, mit einer eigenen Ankunfts-Station, in angemessener Weise mit Anlagen und solchen Einrichtungen versehen, welche eine regelmässige Entwicklung des Verkehrs versprechen, der sich einzig von einer solchen unabhängigen, bis an das Meer führenden Linie erwarten liesse.

2. Der Landes-Ausschuss wird beauftragt, diese Resolution der kaiserlichen Regierung und eine analoge Petition den beiden hohen Kammern des Reichsrathes zu unterbreiten.

Triest, 18. Jänner 1898.

Für den Landes-Ausschuss

Der Landeshauptmann:

Carlo Dr. Dompieri.

Der Berichterstatter:

II. Vice-Präsident Benussi.

Landeshauptmann: Ich eröffne die Debatte.

Abgeordneter Combi: Ich bitte um das Wort.

Landeshauptmann: Ich ertheile dem Herrn Abgeordneten Combi das Wort.

Abgeordneter Combi: Nach so vielen Jahren, seitdem ich die Ehre habe in diesem hohen Landtage und dem Stadtrathe für unsere Bahnfrage einzutreten, finde ich mich heute zu meinem grössten Bedauern mit meinen Freunden und Collegen in Opposition, während ich es früher bloß mit meinen politischen Gegnern war.

Ich musste diese Erklärung vorausgehen lassen, denn als im Landes-Ausschusse der heute vorgebrachte Antrag zur Verlesung gelangte, fand ich denselben, meiner Ansicht nach, weder den Interessen unserer Stadt entsprechend, noch auch jene Uebereinstimmung, die bei sämmtlichen unseren Actionen stets befolgt worden.

Ich will vor Allem daran erinnern, dass, meiner Ansicht nach, der vorgebrachte Antrag gewissermassen ein

Factum gutzuheissen scheint, das sich im vergangenen Jahre ohne jedes Wissen des Stadtrathes ereignet hat.

Dieses Factum besteht eben darin, dass nachträglich, nachdem im Monate Jänner 1897 der hohen Regierung seitens des damals aufgelösten Landes-Ausschusses, ein Memorandum unterbreitet worden ist, worin die früher seitens unserer Landes- und Stadt-Vertretung vorgebrachten Wünsche neuerlich zum Ausdrucke gelangten, im Monate April ein zweites Memorandum vorgelegt wurde, worin ganz entgegengesetzte Forderungen ausgesprochen waren.

Ich habe sofort die Ursache, die Beweggründe hiezu untersucht, und habe gefunden, dass dies vielleicht dem Umstande zugeschrieben werden könnte, dass seitens der hohen Regierung an den Stadtrath, im Wege der Statthaltereirei, ein Ansuchen gestellt wurde, das ich beinahe als hinterlistig bezeichnen könnte, nämlich für die Wocheiner-Bahn bis Görz mit einem Beitrage beizusteuern, während wir seit so vielen Jahren eine unabhängige Bahnverbindung mit Triest verlangen! Ein in der That sonderbares Ansuchen seitens der Regierung, das ich als beinahe hinterlistig bezeichnen muss, indem dessen Beantwortung eventuell ein Compromiss zur Folge haben könnte, wodurch Alles das, was früher bezüglich der verlangten alten Linie Divacca-Laak unternommen worden ist, auf die Seite gestellt oder beinahe gänzlich begraben würde.

Ueber dieses Memorandum wurde aber, gleichzeitig mit dem soeben erwähnten Ansuchen, im Landes-Ausschusse verhandelt, ohne vorher den Stadtrath hievon in Kenntnis zu setzen. Es ist den geehrten Herren Collegen bekannt, dass die Bestätigung des gegenwärtigen Stadtrathes am 22. März, die Wahl des Präsidiums am 24. März, und jene der Stadt-Delegation, respective des Landes-Ausschusses am 29. März erfolgte; dass endlich, zufolge allerhöchster Bestätigung, die Einsetzung des Bürgermeisters und Landes-Hauptmannes am 7. April 1897 stattgefunden hat, infolgedessen die Beschlussfassung des Landes-Ausschusses

vom 9. April und das seitens desselben eingebrachte Memorandum vom 27. April sozusagen vollkommen illegal sind, indem ebensowie ein eventueller Beitrag seitens unserer Stadt für die Wocheiner-Bahn, auch eine Aenderung des Eisenbahn-Programmes, einzig und allein dem Stadtrathe zukommt, keineswegs aber der Municipal-Delegation, respective dem Landes-Ausschusse. Dies erwähne ich blos zur geschichtlichen Illustration der Sache. Ohne die Petitionen zu wiederholen, oder vorzulesen, sehe ich mich veranlasst einige Worte über die Bahn-Frage selbst summarisch vorzubringen.

In dieser Frage bestand seit jeher und besteht noch eine Verwirrung in den Auffassungen, weil die Frage selbst eine verwickelte ist und auch weil nur Wenige so vertraut sind mit derselben, wie ich, bescheidenerweise bemerkt, dieselbe kenne, der ich mich leider seit so vielen Jahren damit befasse.

Diese Frage gipfelt eigentlich in folgenden drei Cardinal-Punkten, d. i., in der Tauern-Bahn, der Karawanken-Bahn und in der Ergänzungs-Linie des Staats-Eisenbahn-Netzes, wozu für die beiden genannten Linien eben die Linien Laak-Präwald-Divacca (Triest) oder Lees - Wochein-Görz-Triest dienen sollen.

Die Tauern-Bahn, welche in den letzten Jahren wärmstens in Aussicht gestellt wurde, zweigt von einem Punkte der Gisella-Bahn ab, und vereinigt sich mit der Südbahn auf der Linie Marburg-Villach-Franzensfeste, und zwar von Schwarzach nach Sachsenburg; diese Linie aber würde, um vom der Südbahn unabhängig geführt zu werden, einen Pèage-Verkehr auf deren Strecke von Sachsenburg bis Villach bedingen. Diese Linie soll bekanntlich für den grossen internationalen Verkehr mit Deutschland und der Schweiz dienen und Viele erwarten von derselben grosse Vortheile für unsere Stadt. Ich aber wollte, in meinen einfachen Worten und meinen bescheidenen Schriften, meinen individuellen Gesichtspunkt gegenüber dieser Bahn verfechten, und will den hohen Landtag durchaus nicht

damit belästigen, detaillirt nachzuweisen, dass die rosigen Aussichten auf eine grosse Besserung unseres Handels durch diese Bahn, von mir nicht getheilt werden können, nachdem Thatsachen dagegen sprechen, und zwar Gegensätze, die sich aus den Natur-Gesetzen und der geographischen Lage ergeben.

Mit Erfolg gegen den westlichen Handel anzukämpfen, und sich Erfolge aus der Concurrenz mit dem benachbarten Venedig, sowie mit dem Hafen von Genua versprechen zu wollen, geht gar nicht an, und glaube ich auf das Bestimmteste, dass trotz der grössten Opfer, die seitens der Regierung und der Staatsbahnen gebracht werden könnten, nur sehr geringfügige Erfolge erreicht würden.

Ich bin ferner der Ansicht, dass die durch diese neue Bahn eventuell erreichbare Verkehrs-Erhöhung immer noch mit der Südbahn getheilt werden müsste, die gewiss nicht unthätig den Geschäften der anderen zusehen würde, und sicherlich den Saatsbahnen Concurrenz bieten möchte. Die Südbahn wird sicherlich nicht zulassen, dass der deutsch-schweizerische Verkehr ausschliesslich über die Tauern-Bahn geführt werde, und wird einen Theil davon für sich beanspruchen, ihre derzeit bestehende Linie Sachsenburg via Franzensfeste bis Innsbruck, respective bis Kufstein ausnützend.

Ich weiss wohl, dass wir für die Tauern-Bahn gestimmt haben, und ich selbst habe meine Stimme für dieselbe gegeben, wesshalb ich heute keinen Einwand erheben will, denn sollte auch die Regierung die Absicht haben, diese Bahn zu bauen, würde sie willkommen sein, weil wir dadurch wenigstens irgend eine Kleinigkeit, irgend eine geringe Besserung für unseren Handel, speciell für den Transito-Verkehr erreichen würden. Ich bin jedoch überzeugt, dass sich die interessirten Kreise dagegen ablehnen werden, und wenn dies bereits in den letzten Zeiten in nicht geringem Masse der Fall war, wo die inländischen, und speciell die böhmischen Industrien ihre Meinung dahin zum Ausdrucke brachten, dass diese „ausländische

Bahn“ (sie wird nämlich von ihnen so genannt) den inländischen Produkten Schaden bringen würde, so wird diese Opposition gewiss nach den letzten in dem Kampfe zwischen den Nationalitäten entstandenen bedauernswerthen Conflicten eine noch heftigere Form annehmen, und werden infolge dessen dem Baue dieser Tauern-Bahn, namentlich seitens der böhmischen Interessenten, noch grössere Hindernisse in den Weg gelegt werden. Und wenn man nun diesen letzteren Umständen Rechnung trägt, kann ich nicht begreifen, warum man jetzt unsere alte Petition um eine Bahn über die Karawanken vergessen will, eine Linie, welche unseren Verkehr nach jener Richtung hin unbedingt verbessern würde.

Diese letztere Bahn wird nicht bekämpft, sondern wird seitens Böhmens, Ober- und Nieder-Oesterreichs, Kärnthens und Krains wärmstens empfohlen. Diese Bahn, die man *als eine wirkliche Verbesserung des gegenwärtigen Staats-eisenbahn-Netzes* bezeichnen könnte, sollte wirklich seitens der verschiedenen Vertreter der Provinzen im Parlamente Unterstützung finden und zur Durchführung gebracht werden. Diese Bahn nicht zu verlangen wäre ein grober Fehler!

Lassen wir dies aber bei Seite und möge es sich nun um die Karawanken- oder die Tauern-Bahn handeln, wir wünschen, dass, welche Linie es auch immer sei, die uns bewilligt wird, dieselbe unabhängig von der Südbahn bis zum Meere zu führen habe. Dies war stets unser hauptsächlichliches Programm! Wir verlangen, dass die Tauern- oder Karawanken-Bahn, nach einem Punkte des jetzt bestehenden Eisenbahn-Netzes führend, von da aus unabhängig bis Triest weiter gehe.

Wir haben stets, und in erster Linie verlangt, dass die Strecke Divacca-Laak, welche unbezweifelbare Vortheile bietet, sowohl bezüglich des Kostenaufwandes als auch infolge ihrer Lage, ganz unabhängig von der Südbahn gemacht werde. Der grösste Vortheil jedoch, und der wesentlichste, den diese Strecke Divacca-Laak

bietet, besteht entschieden darin, dass ihr kein Hinderniss bezüglich der Vorzugsrechte der Südbahn entgegensteht. Dieses Vorzugsrecht, worüber vielfach gesprochen wurde, und welches zu leicht vergessen wird, erinnert mich an einem sehr wichtigen Umstand.

Die Herren werden sich wohl daran erinnern, dass noch im Jahre 1867 die Regierung die Absicht hegte, die neuen Hafenbauten zu unternehmen, und, um dieselben der Südbahn-Gesellschaft zu übertragen, mit derselben einen Contract abgeschlossen hat.

Um eine temporäre Verzichtleistung des Vorzugsrechtes zu erhalten, das in den §§ 23 und 24 ihrer Concession vorausgesehen ist, und zwar für die Dauer von sieben Jahren, ertheilte die Regierung der Südbahn-Gesellschaft das Recht, den sogenannten neuen Hafen gegen eine Vergütung von fl. 13.500.000 österr. Währung in Silber auszubauen, sie wollte ferner auf die Einkommen-Steuer für die Dauer von 12 Jahren verzichten, das Concessions-Privilegium für weitere 15 Jahre verlängern, den Werth des bereits bestehenden Lazarethes Sta. Theresia und des angrenzenden Terrains und anderer Aerial-Grundstücke vergüten, auch auf den Ausbau der Bahn-Strecke Marburg-Pettau verzichten, so dass alles dies zusammengenommen, auf Grund einer seitens unserer löblichen Handels- und Gewerbekammer aufgestellten Berechnung, zu Lasten der Steuerzahler eine Auslage von mindestens 180 bis 200 Millionen Gulden war. Wir zählten bereits das Jahr 1874 und trotzdem war noch nichts geschehen, indem gerade zu jener Zeit der Streit um die Laaker- und Predil-Bahn herrschte. Viel hat zu diesem, leider erfolglos geführten Streite, der Umstand beigetragen, dass der gewesene Finanz-Minister de Pretis entschieden für die Predil-Bahn bis Görz Stellung genommen hatte! Er hatte sich in seiner Eigenschaft als Finanz-Minister soweit dafür erwärmt, dass er sich entschlossen hatte, (er that dies im Einvernehmen mit seinen Collegen) einen Gesetz-Entwurf bestehend aus bloß zwei Paragraphen vorzulegen, wovon der erste lautete, dass für

das laufende Jahr (1872) blos *drei* Millionen Gulden eingestellt werden, um speziell den Bau des Predil-Tunnels zu beginnen, ein Facsimile davon was man hier bei uns bezüglich der Gallerie für die Wasserleitung aus der Recca von S. Canzian beabsichtigte. Das Parlament unterstützte das Predil-Projekt nicht, und dasselbe wurde zurückgewiesen. Nachträglich aber gelangte man, durch Drängen, verschiedene Versuche und weitere Zugeständnisse an die Südbahn, von dem Momente an, da der Termin des Jahres 1874 resultatlos abgelaufen war, zu einer letzten Verlängerung dieses Vorzugsrechtes der Südbahn auf die Dauer von weiteren sieben Jahren; auch während dieser Zeit versuchte man das Projekt Tarvis-Predil-Görz neuerlich vorzulegen, aber auch diesmal wurde dasselbe zurückgewiesen. Ich muss jedoch daran erinnern, dass noch vor Ablauf des Jahres 1880, unsere damals bestandene „Società del Progresso“, die sich mit gleichem Interesse, das heute seitens unserer „Associazione Progressista“ an den Tag gelegt wird, für alle städtischen Fragen interessirte, ein Memorandum unterbreitet hatte, worin, um eben zu verhindern, dass dieser Termin von 31. December 1880 ablaufe ohne, dass uns die angesuchte Bahn bewilligt werde, wie beschlossen, (ich war damaliger Berichterstatter dieser Petition) gebeten wurde: *gebet uns entweder die unabhängige Linie Laak-Divacca-Triest oder gebet uns die Linie Tarvis-Predil-Görz Triest, aber ebenfalls unabhängig.* Ich habe es meinerseits als Pflicht erachtet, in dieser Körperschaft meine Einwände vorzubringen, aber es wurde trotzdem diese Modalität angenommen und die Petition eingebracht. Aber auch jene Erklärung, sich mit einer oder der anderen Bahn zufriedenzustellen, brachte keinen Erfolg, und das Jahr 1880 verstrich, ohne, dass etwas gemacht worden wäre. Ich komme nun auf die Hauptfrage zurück.

Mit dem 1. Jänner 1881 hat die Südbahn neuerdings ihr volles Vorzugsrecht erlangt, und somit ist die praktische Ausführung des Baues einer Bahn von Görz nach Triest, welche die Concessions-Rechte der Südbahn tangirt, indem

sie zwei Punkte der Südbahn selbst verbindet, heutzutage unmöglich. Es ist aber nicht zu leugnen, dass die kaiserliche Regierung, wenn sie es wirklich wollte, auch diese Bahn bauen könnte, indem sie durch materielle Vergütungen, die Art und Weise finden würde, sich mit der Südbahn zu einigen, ich aber zweifle daran sehr. Dem aber steht eine bezüglich der Laaker-Bahn sehr wichtige Thatsache gegenüber, und zwar eine Thatsache, welche uns beruhigt und uns hoffen lässt, dass diese Bahn auch wirklich gebaut werden könne.

In dem Berichte der Regierung betreffend das Project der Bahn Triest-Herpelje vom 27. März 1882, Beilage 508, IX Session, heisst es, (das sind Worte der Regierung) *liest:*

„Mit Rücksicht auf die erfolgte Herstellung und Inbetriebsetzung der Istrianer-Staatsbahn wurden demgemäss schon im Sommer 1880 im Wege der General-Inspection der oesterreichischen Eisenbahnen generelle technische Vorarbeiten, insbesondere in der Richtung vorgenommen, ob die eventuell anzustrebende directe Verbindung der Kronprinz Rudolf-Bahn mit Triest nicht etwa mit theilweiser Einbeziehung der vorhin genannten Staatsbahn in der Art zu bewerkstelligen wäre, dass von einem Punkte der Kronprinz Rudolf-Bahn nächst Laak zunächst eine Verbindung mit der Istrianer-Staatsbahn unweit Divacca und ferner von der im Zuge dieser letzteren hiefür bereits vorgesehenen Station Herpelje-Kozina eine Abzweigung nach Triest hergestellt werde.

Die Trace der projectirten Bahn würde nach dem vorliegenden Operate der Generalinspection *von der Station Laak der Kronprinz Rudolf-Bahn abzweigend durch das Zayerthal mit thunlichster Annäherung an Idria, dann über Godowitsch und Präwald zum Anschlusse an einen südlich von Divacca ermittelten Punkt der Istrianer Staatsbahn führen.* Sodann würde die zwischen diesem Einmündungspunkte und der Station Herpelje-Kozina gelegene Strecke der Istrianer-Bahn zu benützen sein. Von dieser Station aus würde die neu

herzustellende Bahn längs dem südlichen Karstabhange über Borst nach dem Ufergelände der Bucht von Muggia gelangen, welches mit den Ortschaften Servola und Chiabola wegen der dort ausgebreiteten Schiffswerften und Magazine eine besondere commercielle Wichtigkeit hat.“

Dann fortsetzend:

„Es lässt sich somit schon derzeit im Allgemeinen behaupten, dass die in Rede stehende projectirte Eisenbahnverbindung — welche **in keiner Weise** die concessionsmässigen Rechte der Südbahn-Gesellschaft berührt, da sie weder eine Zweig- oder Fortsetzungsbahn der Südbahnlinien bildet, noch auch zwei Punkte des Südbahnnetzes ohne Einbeziehung neuer nach dem Ermessen der Staatsverwaltung wichtiger Zwischenpunkte verbindet — geeignet erscheint, den angestrebten Zweck einer wesentlichen Verbesserung der Landfrachtverhältnisse Triest's zu erreichen.

Wir besitzen daher eine ausdrückliche Erklärung der k. k. Regierung, die uns mittheilt, dass die Laaker-Bahn *jeden Augenblick, und zwar ganz unabhängig von der Südbahn gebaut werden kann*. Es gibt aber noch einen anderen Umstand von höchster Wichtigkeit.

Abgesehen davon, dass die militärische Parthei die Laaker-Linie, als den strategischen Zwecken entsprechend, stets in Vordergrund gestellt hat, will ich noch auf einen anderen Umstand aufmerksam machen, den zu kennen auch interessant ist. Wenn es wahr ist, dass laut des Paragraphes 40 der Landes-Ordnung die Verhandlungen des Landtages durch den Statthalter zur allerhöchsten Kenntniss gebracht werden, wird man sich daran erinnern wollen, dass gelegentlich der Ueberreichung an Seine Majestät, am 7. Mai 1883, einer gemeinsamen Petition seitens einer von den Provinzen Triest's, Istrien's, Krain's, Kärnthen's und von Salzburg, unter Führung des Grafen Chorinsky gebildeten Deputation, der Kaiser, laut Bericht der *Neuen Freien Presse* in der Nummer 6717 von 10. Mai 1883, die Wichtigkeit der Bahn zugab und erklärte, dass er der Regierung die diesbezüglichen Aufträge geben werde, ihr aber überlassen müsse,

den geeigneten Zeitpunkt zur Durchführung des Projectes zu wählen.

Der Kaiser sprach sodann mit einzelnen Deputations-Mitgliedern über diese Durchführung und anerkannte, *dass die Tauern-Bahn, da die Predil-Bahn aus strategischen Rücksichten nicht möglich sei, im Vereine mit der Laaker-Bahn die wünschenswerthe zweite Verbindung Triest's ermöglichen werde.*

Nach der Audienz beim Kaiser hatten die Deputations-Mitglieder eine Besprechung mit dem Handels-Minister, welcher der Deputation die Zusicherung gab, *dass die Regierung sowohl dem Projecte der Tauern-Bahn, als dem der Laaker-Bahn ihre grösste Aufmerksamkeit zuwenden werde*, dass jedoch, da bis zur nächsten Reichsrathsession die Vorarbeiten für die Prüfung beider Projecte wegen der Kürze der Zeit noch nicht beendigt sein könnten, die eventuelle Einbringung der Vorlage erst in der zweitnächsten Reichsrathsession zu gewärtigen sei.

Daran wollte ich eben auch erinnern, um zu beweisen, dass die Laaker-Bahn nicht eine bloß von uns angeregte Frage betrifft, sondern, dass dieselbe auch seitens der Regierung und der competenten Factoren als wichtig anerkannt und seitens des Monarchen erwähnt, wenn nicht versprochen wurde.

In letzterer Zeit sind aber, und zwar in sehr geschickter Weise, gegen diese Laaker-Bahn Einwände erhoben worden, und versuchte man es unter Anderem zu demonstrieren, dass diese Bahn eventuell Fiume zu Nutzen kommen, und von keinem grossen Vortheil für Triest sein könnte. Diese Behauptung ist aber absolut unhaltbar und vollkommen unbegründet. Wenn man gegenwärtig, sowohl für die Laaker- als auch für die Wocheiner-Bahn, die Station Lees als Anschluss-Punkt annimmt, erhält man folgende Resultate: jetzt haben wir für uns von hier eine 192 Km. lange Strecke und falls die Laaker-Bahn zustande käme, bloß 180 Km. Die Ersparniss ist nicht beträchtlich, aber es handelt sich ja darum die absolute Unabhängigkeit der Staatsbahnen

von der Südbahn zu erreichen. Dagegen würde Fiume eine Entfernung von 192 Km. haben (Fiume hat nämlich heutzutage die gleiche Entfernung bis Lees-Veldes wie Triest), aber sobald die Laaker-Bahn ausgebaut wäre, könnte Fiume davon *keinen* Vortheil ziehen, denn auch bei Fortsetzung der Linie von Fiume über S. Peter und Divacca nach der Laaker-Bahn, würde die Entfernung 227 Km. betragen, somit noch immer 47 Km. mehr als für uns.

Die Frage der Entfernungen aber spielt, für denjenigen der in der ganzen Sache versirt ist, keine Rolle. Es handelt sich immer um die Tarifffrage. Von St. Peter nach Laibach existirt heute eine der Südbahn gehörige ununterbrochene Strecke, während wir dieselbe Linie zur Verfügung haben, immer jedoch nur mittelst der zwischen Laibach und Divacca bestehenden Pèage-Einschränkung. Sofern die Regierung die Absicht hätte etwas zu Gunsten von Triest zu thun, ist sie es im Stande zu thun, und indem die Tarife seitens des Eisenbahn-Ministeriums, somit seitens der Regierung genehmigt werden, kann man in Bezug auf Fiume Folgendes sagen: entweder hat die ungarische Regierung das Recht seitens Cisleithaniens die Tarif-Parität mit Triest zu erlangen — was aber nicht der Fall ist — und dann ist es selbstverständlich dass, ob die Wocheiner- oder die Laaker-Bahn gebaut wird, es ganz gleich bleibt, ob die eine oder die andere Bahn eine kürzere Strecke aufweist; wenn aber Fiume keine Frachten-Parität zusteht, so ist in diesem Falle den Staatsbahnen jede Möglichkeit geboten, die Interessen Triests mittelst der Laaker-Bahn zu schützen, indem es ja genügt, dass sie die Tarife für Fiume bis und von Laibach, sowie von und bis Divacca und umgekehrt in der Weise feststellt, dass dadurch demselben jede Möglichkeit einer Concurrenz genommen werde; dagegen könnte sie, wenn sie (die Staatsbahn nämlich) über eine vollständig unabhängige Linie für Triest verfügen würde, für dieselbe directe, und unseren Wünschen entsprechende Frachtsätze erstellen.

Es handelt sich um etwas ganz anderes. Wie ich bemerkt habe, befinden wir uns heute in der traurigen Lage,

auf die schlechte Linie bis Laibach und auf den bestehenden Pèage-Verkehr von Divacca bis Laibach angewiesen zu sein. Wenn aber die Linie Divacca-Laak zustande käme, könnte dieser Pèage-Vertrag, dessen Giltigkeit nur von Jahr zu Jahr währt, und jedes Jahr gekündigt werden kann, sofort gekündigt werden, und würde man somit die gewünschte unabhängige Bahn haben, ohne auf diesen Pèage-Vertrag angewiesen zu sein. Was würde aber dann eintreten, falls die Wocheiner-Bahn gebaut werden sollte? Dann würde (wie man auch in Aussicht stellt) unbedingt die Nothwendigkeit eintreten, *einen neuen Pèage-Vertrag* mit der Südbahn bezüglich der Strecke Triest-Görz abschliessen zu müssen und müsste ausserdem auch der gegenwärtige aufrecht erhalten bleiben, wenigstens für den Verkehr mit Istrien. Schliesslich würde für die Tauern-Bahn das oben erwähnte Pèage-Verhältniss zwischen Villach und Sachsenburg bleiben. Somit hätte man bei der Wocheiner-Bahn auf *drei* Pèage-Verhältnisse zu rechnen. Bei der Laaker-Bahn dagegen würde *blös eins* sein, indem diese Linie durch ihre geographische Lage, gewiss nicht in Laak enden würde, sondern über die Karawanken bis nach Klagenfurt fortgesetzt werden dürfte.

Für den Fall, dass unverzüglich die Laaker-Bahn im Vereine mit der Karawanken-Bahn (Loibl) zur Ausführung gelangen sollte, würde die Sache, wie vielleicht bis jetzt noch niemand gedacht haben dürfte, sich folgendermassen stellen.

Nehmen wir für die Tauern, Sachsenburg als Anschlusspunkt an. Bei diesem Anschlusspunkte hätte man mit der Wocheiner-Bahn bis Lees, und von da über Tarvis und Villach, von Triest nach Sachsenburg 284 Km.; würde man aber die Divacca-Präwald-Laaker-Bahn gleichzeitig mit der Krainburg-Neumarktl-Loibl-Klagenfurter-Bahn nehmen, so hätte man 301 Km., somit den unbedeutenden Unterschied von *blös 17 Km.* Hieraus folgt, dass die combinirte Laak-Karawanken-Linie, ebenfalls die von der Tauern-Bahn erhofften Vortheile bezüglich des internationalen

Verkehres mit Deutschland, und der Schweiz etc. mit sich bringen könnte, weil die Länge der Strecken beinahe identisch wäre. (*Siehe Beilage I.*)

Es handelt sich aber dabei auch um den Kostenpunkt. Während die Wocheiner-Bahn auf circa 30 bis 36 Millionen Gulden veranschlagt ist, und es zweifelhaft erscheint ob sie unabhängig bis Triest geführt werde, kostet die Laaker-Bahn, nach der seitens des Finanz-Ministers in der Parlaments-Sitzung vom 25. October 1895 gemachten Erklärung, bloß 16 Millionen. Die Karawanken-Bahn dagegen würde, zufolge der auf Rechnung der Länder Kärnthen und Krain von den Ingenieuren Hammer & Grassel ausgearbeiteten Projecte, 15 Millionen kosten. Somit würden die beiden Linien Laak- und Karawanken-Bahnen zusammen eine Auslage von 31 Millionen erheischen — also ebensoviel — ich wiederhohle es, als die *einzig*e, mangelhafte und sozusagen lächerliche Wocheiner-Bahn kostet.

Demnach ist es vortheilhaft die Laaker-Bahn und die Karawanken-Linie, und wenn man schon will, die Tauern-Bahn zu bauen, aber keineswegs die Wocheiner-Bahn! Dies wäre im Interesse Aller gelegen.

Aber für uns gibt's noch eine wichtigere Frage. Man wird sagen, dass wir eine unabhängige Bahn behufs Ermäßigung der Frachten wünschen und nichts weiter. Dies kann nur scheinbar befriedigen. Denn wenn man für einen bestimmten Artikel statt Frachtsätze z. B. für Klagenfurt von 80 Kreuzer, für Linz 1 Gulden, für Prag von Gulden 1.50 zu haben, durch eine unabhängige Bahn den Frachtsatz von 60 Kreuzer, 80 Kreuzer und Gulden 1.30 erlangen könnte, wäre es gewiss bezüglich der Frachtsatz-Frage für uns von geringer Bedeutung ob die Waaren von Triest unabhängig über Görz und die Wochein hinaufgehen, oder über Herpelje-Divacca-Präwald-Laak den Weg nehmen. Hier handelt es sich aber nicht bloß um die Frage der Frachtsätze, denn für denjenigen, der sie zahlt, genügt es, dass sie niedriger sind. Für uns Triester ist es eine Local-Frage die wir als Vertreter Triest's in erster Linie zu

schützen haben. Und ich sage Folgendes: wenn die Wocheiner-Bahn eventuell auch thatsächlich bis Triest geführt werden könnte und man die früher bestandenen Schwierigkeiten bezüglich Erlangung der Concession, die Bahn unter dem Parke von Miramar führen zu dürfen, überwinden könnte, man ferner das Geleise auch auf der erweiterten Miramar-Strasse legen könnte, müsste wegen dieser Linie Görz-Duino-Miramar bis Triest, unser kleiner städtischer Park in Barcola verschwinden, ebensowie das Bad Excelsior, denn nur auf diese Weise könnte sich diese famose Wocheiner-Linie an das an Ende des Freihafens in Barcola bestehende Geleise anschliessen. Und dies wäre im günstigsten Falle. Aber was würden wir dabei gewinnen? Von Barcola bis zum Abhänge von Greta und dem neuen Hafen ist die Möglichkeit einer Ausbreitung in der Zukunft unbedingt nicht gegeben; es ist kein Raum dazu vorhanden und kann man einen solchen auch nach keiner Richtung hin gewinnen. Wenn man auch daran denken würde ein grösseres Stück des Strandes zu verschütten, würde man dadurch einige tausend Meter an Grund gewinnen, dies würde noch mehr den Ein- und Auslauf der Schiffe erschweren und die in der Zukunft in diesen Theilen zu errichtenden Bauten würden immer bezüglich der Ausbreitung belanglos und unzureichend ausfallen. Der neue Hafen ist unzugänglich und mit Waaren vollgestopft, man kann sich darin nicht bewegen. Es wurden bis zum alten Molo del Sale (jetzt Molo N. 4) Erweiterungen vorgenommen, aber alle diese Bauten reichen nur halbwegs hin. Die Regierung wird sich davon überzeugen müssen, dass in einer nicht zu fernen Zeit dies nicht genügen wird, und man genöthigt sein wird, zu unserem natürlichen Hafen in der Bucht von St. Andrae-Muggia, somit auf der entgegengesetzten Seite der Stadt, Zuflucht zu nehmen. Ich sage aber: Warum denn diese Entwicklung unserer Stadt auf der entgegengesetzten Seite, von der wir uns so viel gutes versprechen, gewissermassen zurückhalten? Wir haben aber nicht blos an die Bahn-Frage, an die

Frachtsätze zu denken, sondern auch auf die Interessen der Stadt bedacht zu sein, auf die Erhöhung des Werthes der Grundstücke und auf Alles dass, was zum Nutzen unserer Stadt und deren Wachsthum beitragen kann. Und wenn ich nun denke — vielleicht werde ich dann nicht mehr auf der Welt sein, — dass in 20 oder 30 Jahren auf jener Seite ein zweites Triest wird sein können, so gereicht mir dies zu grossem Troste. Die Regierung selbst würde durch die in dem neuen Stadttheil auszuhebenden Steuern viel mehr einbringen als was sie für jenen neuen Hafen ausgäbe. Somit sage ich, dass wir auch von dem rein lokalen und städtischen Standpunkt aus gut thun, unser altes Bahn-Programm stets zu unterstützen, welches in dem Wunsche gipfelt, eine neue auf jener Seite der Stadt mündende Bahn zu erreichen, und ferner, dass das bestehende Bahn-Netz in einer in jeder Hinsicht von der Südbahn unabhängigen Weise ergänzt werde.

Wir beklagen leider einen schweren Verlust in unserer Mitte und zwar den Verlust unseres verehrungswürdigen und beweinten Freundes und Collegen Franz Hermet. — Franz Hermet, der mich, wie ich behaupten darf, mit seiner Freundschaft auszeichnete, hatte mir noch vor vielen Jahren diese Frage wärmstens anempfohlen. Er pflegte mir zu sagen: Combi, ich verlasse mich auf Sie; Sie treten für eine gerechte Sache ein; diese Frage wird Gutes bringen; vertreten Sie nur diese Frage und Sie werden dem Wohl Triests dienen. Und ich ermangelte auch nicht, mich damit zu beschäftigen, jedoch nicht aus blosser Gefälligkeit, sondern aus vollster Ueberzeugung, und werde ich es auch bis zum letzten Augenblicke thun, denn ich bin der Ansicht, dass man sich widersprechen würde, wenn man das was in vergangener Zeit bezüglich dieser Frage in's Werk gesetzt wurde aufgäbe, und unser altes Programm fallen liesse.

Ich muss aber noch sagen, dass vielleicht alle diese Aeusserungen wenig nützen werden, denn die Regierung wird am Ende doch nur das thun, was sie will, wobei ich leider constatiren muss, dass diejenigen, die dieser Meinung

sind, Recht haben. Aber sofern dieses Kriterium zu gelten hat, dann schweigen wir, lassen wir ab von Petitionen, und lassen wir die Regierung machen, was sie eben machen will. Wenn wir etwas zu verlangen haben, so erachte ich es als richtig, dass wir stets dasjenige, was wir wollen, verlangen, wobei es der Regierung freisteht zu thun was sie will.

Ich will den hohen Landtag nicht länger belästigen, aber in der Annahme, dass es zweckmässig sei, meine Ansichten und meine einfachen Worte in Uebereinstimmung zu bringen, und zwar um die heute beantragte Resolution zu vervollständigen und auch den Bericht, der nicht mehr so lauten sollte, zu modifiziren, erlaube ich mir dieselbe durch einen Schlusssatz zu ergänzen, der wie folgt lauten sollte: ich würde den letzten Absatz auf Seite 4 und das Petitum ganz fallen lassen, und den Anfang, abgesehen vielleicht von irgend einer formellen Aenderung, mit folgenden Worten ergänzen (*liest*):

Es muss ferner besonders hervorgehoben werden, dass für den Bau der angesuchten, von der Südbahn ganz unabhängigen Ergänzungs-Linie Divacca-Präwald-Laak, welche selbst seitens der kaiserlichen Regierung in den Vordergrund gestellt wird, laut den von S. E. dem vorigen Finanz-Minister in der Parlaments-Sitzung vom 24. October 1895 gemachten Erklärungen, bloß 16 Millionen Gulden erforderlich sind, während für die Wocheiner-Bahn circa 30-35 Millionen nothwendig wären. Die Regierung hat gewiss nicht das Recht eine derartige Summe zu verschwenden, indem sie dadurch bloß einer einzigen Provinz, nämlich von Görz, entgegenkommen, gleichzeitig aber viele anderen Provinzen und die Steuerträger selbst schädigen würde, und dies umsoweniger wenn man bedenkt, dass mit der Ausführung der kurzen Strecke Haidenschaft-Präwald, ausser Triest, Istrien, Kráin etc. auch Görz mit einer zweiten unabhängigen Bahn versehen werden könnte.

In voller Uebereinstimmung mit den seitens der hiesigen Handels- und Gewerbekammer in ihrer Sitzung vom

10. März 1897 ausgesprochenen Erwägungen und zwar, dass für die Bahnstrecke Wochein-Görz-Triest weder Studien noch Erhebungen gemacht wurden und, dass auch in der vom vorigen Eisenbahn-Minister an die Salzburger-Deputation gehaltenen Ansprache von einer neuen Bahn Görz-Triest gar nichts erwähnt wurde, geht hervor, dass diese Linie nur schwerlich gebaut werden könnte, sei es, dass dies mit den gegenwärtig der Südbahn zustehenden legalen Concessions-Rechten im offenen Gegensatze steht, oder sei es aus anderen Gründen.

In Anbetracht dessen endlich, dass mit dem Ausbaue der Wocheiner-Bahn bis Görz, und sei es auch durch einen neuen Pèage-Vertrag für die Strecke Triest-Görz, der von der Tauern- oder Karawanken-Bahn erhoffte erhöhte Verkehr, unserem sogenannten neuen Hafen in Gretta zufließend und aus demselben kommend, der schon jetzt nicht genügenden Raum aufweist, nur dazu beitragen würde, eine weitere Stockung in dem Handels- und See-Verkehre herbeizuführen und gleichzeitig der Stadt selbst die Möglichkeit benehmen würde, sich nach der östlichen Seite, in ihrem natürlichen Hafen in der Bucht von S. Andrae-Muggia nach und nach zu entwickeln, hält es der Landes-Ausschuss heute mehr als je für gelegen, die in vergangenen Sessionen an die hohe Regierung gerichteten Petitionen zu wiederholen und auf's Neue zu bekräftigen, dieselben in folgender Resolution kurz zusammenfassend:

„In Anbetracht dessen, dass der eventuelle Ausbau der sogenannten Wocheiner-Bahn von Lees bis Görz, die erbetene unabhängige Ergänzung des südlichen Staatseisenbahn-Netzes noch weiter verzögern und wahrscheinlich bis zum 31. December 1969 unmöglich machen würde, bis zu jenem Zeitpunkte wo die Concession der Südbahn abläuft, und ferner auch zu ersichtlichem Schaden der Stadt eine bessere Ausnützung unseres natürlichen Hafens in der Bucht von S. Andrae-Muggia aufschieben würde;

in Anbetracht dessen, dass in dem Falle des Ausbaues der obenerwähnten Linie, Triest bezüglich der Strecke

Triest-Görz vielleicht ebenso, wie gegenwärtig bezüglich der Strecke Divacca-St. Peter-Laibach, von der Südbahn-Gesellschaft abhängig bleiben müsste, womit die schon im Jahre 1883, bei Vorlage des Gesetz-Entwurfes betreffend die Bahn Triest-Herpelje zum Ausdrucke gebrachten umsichtigen Intentionen der hohen Regierung, zunichte gemacht würden ;

erklärt sich der Triester-Landtag ganz entschieden gegen die obenerwähnte Wocheiner-Bahn, indem dieselbe mit den Interessen des Triester-Handels und der österreichischen Staatsbahnen absolut unvereinbar ist, und bittet :

I. Dass in erster Linie das österreichische Staats-eisenbahn-Netz durch den unverzüglichen Ausbau der Strecke Divacca-Präwald-Laak ergänzt werde, um auf diese Weise die Verbindung des istriatischen Netzes, beziehungsweise die unabhängige Verbindung Triests mit der Rudolf-Bahn zu erlangen.

II. Dass ferner die Fortsetzung der Rudolf-Bahn selbst in nördlicher Richtung über den Loibl (Karawanken) und in westlicher Richtung über die Tauern durchgeführt werde, wobei es der kaiserlichen Regierung, sowie den competenten Factoren freigelassen wird, dem Ausbaue der einen oder der anderen dieser beiden Linien, deren äusserste Nothwendigkeit mit den Lebensbedingungen des Triester-Handels, sowie den allgemeinen Interessen der Monarchie engstens verknüpft ist, den Vorzug zu geben.

III. Der Landes-Ausschuss wird hiermit beauftragt, diese Resolution der kaiserlichen Regierung, und eine analoge Petition den beiden hohen Kammern des Reichsrathes zu unterbreiten.“

Ich empfehle wärmstens dem hohen Landtage die Annahme meines Antrages.

I. Vice-Präsident M. Luzzatto: Ich bitte um das Wort vor Allem zu einer Berichtigung. Selbstverständlich bin ich in dieser Frage wie ein Türke zur Predigt und habe ich aus der Rede des Herrn Combi eine einzige mir verständliche Sache behalten, und zwar, dass bezüglich der

Fortsetzung der Wocheiner (oder irgend welcher anderen Linie) von Görz nach Triest keine Schwierigkeiten oder Unmöglichkeiten in pecuniärer Hinsicht, sondern blos juridischer Natur vorhanden sind, die ein schweres zu beseitigendes Hinderniss bilden könnten. Wenn nun diese Unmöglichkeit vorhanden ist, so fällt es natürlich schwer auf diese Wocheiner-Linie hinzuweisen, und umso schwerer dieselbe zu unterstützen, denn falls sich die Sache so verhält wie es Herr Combi behauptet, so ist der Landtag Vorwürfen zweierlei Art ausgesetzt: entweder ist es dem Landtage nicht bekannt, dass diese Unmöglichkeit wirklich besteht und dann stellt er sich selbst ein Armuthzeugnis aus, oder weiss er dies und verlangt von der Regierung diese Linie trotzdem.

Wie es auch immer sei, ich bin der Ansicht, dass es zwecklos wäre, gegen die seitens der Regierung geäusserten Ansichten zu handeln, denn was die Regierung im Sinne hat, das wird dieselbe auch thun. Gerade deshalb bin ich im Allgemeinen gegen diese Lavinen von Petitionen, die alljährlich seitens des Stadtrathes und des Landtages eingebracht werden, und nachdem die Regierung doch thut was sie will, belästigen wir lieber uns und sie nicht mit diesen Petitionen.

Ich bin also der Ansicht, dass falls es, wie Herr Combi behauptet, ein Ding der Unmöglichkeit wäre, es vielleicht nothwendig wäre, der Resolution eine andere Form zu geben; jedenfalls aber glaube ich, dass dieselbe, ohne den actualen Antrag zu ändern, etwas vereinfacht werden könnte. Ueber dies wird vielleicht der Herr Berichterstatter keine Schwierigkeiten entgegenstellen, ohne sich in eine Debatte einzulassen ob die Wochein zur Annahme gelangt oder nicht, und würde die modifizierte Resolution folgendermassen lauten: „In Anbetracht, dass die Wocheiner-Bahn, welche seitens der Regierung die grösste Aussicht besitzt ausgeführt zu werden, in Görz enden müsste, erklärt der Triester-Landtag, dass man im Allgemeinen weder den Handelsinteressen Oesterreichs, noch den wichtigsten Interessen

Triests anders dienen könne, als mittelst einer Bahn, die an der See in Triest münden würde, und zwar mit eigener Ankunfts-Station etc.“

Da wir uns aber nicht auf die Frage der Bahn, sondern lediglich auf die Bahnverbindung einlassen wollen, und wenn diese letztere, wie es Herr Combi sagte, nicht möglich ist, dann befinden wir uns in einer etwas schwierigen Situation. Ich möchte daher zuerst wissen ob Herr Combi sie für absolut unmöglich hält.

Abgeordneter Combi: Ich behaupte mit aller Offenheit und Sicherheit, dass die Linie Görz-Triest gegenwärtig aus juridischen Gründen seitens der Regierung nicht ganz von der Südbahn unabhängig gebaut werden kann. Es gibt aber auch wirkliche Schwierigkeiten anderer Natur. Im Jahre 1872 als der Streit zwischen der Predil-Bahn (natürlich bis Triest) und der Laaker-Bahn bestand, wurde vom Parlament eine specielle Experten-Commission, die sich aus Eisenbahn-Directoren, Geologen, Ingenieuren, Vertretern der Militär-Partei zu Lande und zu See und Regierungs-Vertretern zusammensetzte, ernannt, und erkannte diese Commission, in einer speciellen Sitzung am 27. Mai desselben Jahres *einstimmig* die Schwierigkeiten der Predil-Bahn und *die Unmöglichkeit sie von Görz nach Triest fortzuführen, und erklärte, dass infolge dessen die Laaker-Bahn vorzuziehen wäre.*

Heute kann dasselbe von der Wocheiner-Bahn gesagt werden, und erachte ich es für ganz unüberlegt, eine Sache zu verlangen, die zu erlangen zweifelhaft erscheint.

Die Versprechungen, die einfach einem oder dem anderen Abgeordneten gemacht worden sein können, haben nichts zu bedeuten. In der Wirklichkeit verhält sich aber die Sache wie folgt: Für die Laaker-Linie besitzen wir die Erklärung der Regierung selbst, dass dieselbe *jeden Augenblick* als unabhängige Bahn ausgebaut werden kann; was aber die Linie Triest-Görz anbelangt, so muss man wenigstens daran zweifeln, ob sie überhaupt zur Ausführung gelangen könne. Wie könnte sonst die Regierung die Verschwendung

von Millionen auf Millionen verantworten, nur damit die Südbahn für einige Zeit auf ihr Vorzugsrecht verzichte? Sie hat derselben Vergütungen nur aus dem Grunde geleistet, da sie wusste, dass sie nachher nur auf solche Weise die projectirte zweite unabhängige Bahn bis Triest zur Durchführung bringen könnte.

Aber es verging das Jahr 1880 und die Südbahn trat neuerdings in ihr Vorzugsrecht ein, so, dass ich ohne Zweifel annehmen muss, dass eine zweite Linie Görz-Triest, parallel zu der bestehenden, heute nicht ausgebaut werden kann.

Abgeordneter D'Angeli: Ich würde in der Sache geschwiegen haben, zumal ich der Ansicht bin, dass es ganz unnütz sei, darüber zu debatiern. Die seitens des Landes-Ausschusses beantragte Resolution sagt deutlich, und der Herr I. Vice-Präsident hat es noch deutlicher angeführt, dass in dieser Frage die Haltung des Stadtrathes und des Landtages nur eine einzige sein kann, und zwar, dass welche neue Verbindung auch immer zur Ausführung gelange, sie in Triest enden müsse. Dies ist was wir verlangen. Darauf basirt die Frage und hat der Herr I. Vice-Präsident den Herrn Combi gefragt ob er mit aller Sicherheit behaupten könne, dass eine Verlängerung der Tauern-Linie, unabhängig von irgend welcher anderen Verbindung bis Triest, absolut ganz auszuschliessen wäre. Und der Herr Combi erklärte sie für absolut unausführbar, dabei aber vergessend, dass er in seiner Rede erklärt hatte, dass die Regierung diese Verbindung doch ausführen könnte, wenn sie der Südbahn Concessionen macht. Ich muss mich aber ganz entschieden dagegen erklären. Falls es richtig ist, dass die Südbahn ihr Vorzugsrecht besitzt, dass infolge dessen weder Concurrenz-Linien noch Linien, die von einem oder dem anderen Punkte ihres Netzes ausgehen, ausgebaut oder in Betrieb gesetzt werden können, ist es ein Factum, dass die österreichische Regierung trotz dieses Vorzugsrechtes Parallell-Linien zu denen der Südbahn, und andere Linien, die zwei Punkte ihres Netzes tangiren, zum Ausbaue brachte; siehe die Wien-Aspanger-Linie und die

Linie Wien-Wiener-Neustadt nebst deren Fortsetzung. Die Sache selbst kam vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe zur Verhandlung und wurde in dieser Angelegenheit der Regierung Recht gegeben. Ich begreife daher nicht, wie man behaupten kann, dass die Regierung es nicht thun könnte (mit Rücksicht auf die Ausgabe von 5-6 Millionen) wenn sie es wüsste. Es ist ausserdem die Behauptung des Herrn Combi gar nicht stichhältig, dass dies aus technischen Rücksichten nicht durchgeführt werden könne.

Es wurden Einwendungen dieser Natur nie gemacht. Und ich kann versichern, dass in einer der allerletzten Sitzungen, der gegenwärtige Eisenbahn-Minister Wittek, wohl die finanzielle oder ökonomische Opportunität des Ausbaues einer Concurrenz-Bahn zur bestehenden Südbahn-Linie erörtert habe, dass aber nie und von keiner Seite Einwendungen über die Möglichkeit deren Fortsetzung und Ausbaues bis Triest erhoben wurden. Ich bemerke noch, dass die Studien so weit vorgeschritten sind, dass untersucht wird, in welcher Form und auf welche Weise diese eventuelle Fortsetzung der Tauern-Bahn bis Triest in der Bucht von Muggia einmünden könne, wo (wie es dem Herrn Combi bekannt sein muss) das neue Handels-Centrum Triests errichtet werden soll, und in diesem Augenblicke, in welchem wir die Sache erörtern, werden ebenfalls in Wien die den Bau des neuen Hafens in Servola betreffenden Fragen ventilirt.

Ich stelle somit der absoluten Sicherheit des geehrten Herrn Combi, dass eine Fortsetzung der Tauern-Bahn bis Triest nicht stattfinden könne, mit ebenso viel Gewissen meine Sicherheit entgegen, dass diese Fortsetzung, vorausgesetzt man sie wüsste, durchgeführt werden kann. Die Regierung hat auch bei der Motivirung der Vorlage (noch nicht erfolgt) des Projectes Tauern-Wechein, sowohl den Commissionen als auch den Deputationen ausdrücklich erklärt, dass sie nur aus Opportunitäts-Rücksichten den Gesetz-Entwurf mit der Fortsetzung bis Triest nicht vorlegte, und zwar um nicht schon jetzt, gleich bei der Vorlage

des Projectes, jene Opposition seitens der Südbahn hervorzurufen, die sie nicht ermangeln würde, gelten zu lassen, und nachdem (wie seitens des geehrten Herrn Combi erhoben wurde) seitens unserer Gegner schon jetzt gesagt wird, dass die Tauern-Linie ausschliesslich den Interessen von Triest allein diene, und da diese seitens unserer Gegnern gemachte Opposition zu unserem Nachtheile existirt, so würde sich die Südbahn dieser Opposition bedienen und dieselbe zu ihrem eigenen Vortheile ausnützen, und aus diesem Grunde hielt man es nicht für angezeigt, sofort die Fortsetzung bis Triest zu verlangen.

Mit unserem Votum bezwecken wir nur von der Regierung zu verlangen, dass sie das thue, was zu thun sie nicht die Absicht hat, d. i., dass diese Bahn bis Triest fortgesetzt und durchgeführt werde, denn nur mit einer direkten und unabhängigen Verbindung von Triest mit den Tauern, und mit thunlichen Tarifen, wird der Triester Verkehr wieder gehoben werden können.

Ich behandle die Frage nicht vom Standpunkte der inneren Politik aus, noch auch im wirthschaftlichen Interesse der Provinzen im Inlande Oesterreichs, sondern nur im wirthschaftlichen Interesse unseres Landes. Diese Interessen erheischen die zweite Bahnverbindung. Und heute, bei Abstimmung des Antrages des Landes-Ausschusses, bekräftigen wir das, was seitens des Landes reclamirt wird, und das, was wir mit unserem Votum bekräftigen und legitimiren wollen.

Und darum empfehle ich dem hohen Landtage ohne Weiteres für die beantragte Resolution zu stimmen, und zwar mit Beistimmung zu der seitens des geehrten Herrn I. Vice-Präsidenten verlangten Periode-Auslassung, da wir einzig und allein die Interessen unseres Landes zu berücksichtigen haben.

Landeshauptmann: Wünscht Jemand der Herren das Wort? (*Stillschweigen*). Es meldet sich Niemanden. Die Debatte wird geschlossen. Der Herr Berichterstatter hat das Wort.

Berichterstatter II. Vice-Präsident Benussi: Ich bedauere lebhaft, dass der geehrte Herr Combi, welcher sich mit Bahnangelegenheiten mit unermüdlichem Eifer beschäftigte, indem er sich als ein wahrer Apostel der Bahnverbindung erwies, die unserem Lande neues Leben geben soll; ich wiederhole, dass ich lebhaft bedauere, dass Herr Combi mit den Beschlüssen des Landes-Ausschusses nicht übereinstimme.

Ich kann, ich will und ich darf nicht in das Meritorische der seitens des geehrten Herrn Combi vorgebrachten Argumente eingehen, denn ich bin der Ansicht, dass in diesem Saale und in dieser Sitzung diese Argumente nicht gut erörtert werden können, da der Bericht des Landes-Ausschusses nicht derart verfasst ist, um die Entwicklung einer Debatte bezüglich der Bahn-Frage zu gestatten. Sofern auf das Meritorische der seitens des geehrten Herrn Combi erhobenen Questionen eingegangen werden sollte, würde ich sehr lange Vorstudien für unbedingt nothwendig halten, und sämtliche Argumente müssten mit aller Sorgfalt geprüft werden, um zu eruiern ob alle Behauptungen des geehrten Herrn Combi, die für die von ihm angeführten Jahre massgebend waren, noch immer Geltung haben, und auch um zu sehen, ob die von ihm erwähnten Thatsachen noch immer bestehen, und ob jene Motivationen, die in jener Epoche Beifall gefunden haben, denselben auch gegenwärtig noch verdienen.

Es ist mir daran gelegen, noch eine Sache hervorzuheben. Seitens des geehrten Herrn Combi wurde dem Landes-Ausschusse eine Bemerkung gemacht, weil er ohne Wissen des Stadtrathes eine Denkschrift dem Ministerium unterbreitet hatte. Ich bin nicht berufen die Handlung des Landes-Ausschusses zu vertheidigen. Die Personen, mit welchen ich die Ehre habe, in jenem Amte zusammen zu sein, waren gewiss keiner illegalen Handlung bewusst, wie sie der Herr Combi bezeichnete, indem sie sich ohne Wissen des Stadtrathes an die Regierung wandten. Uebrigens ist es nicht richtig, dass der Stadtrath von diesem Memorandum



keine Kenntniss hatte, denn, ich kann mich jetzt nicht erinnern an welchem Tage, aber gewiss ist es, dass dem löblichen Stadtrathe das Memorandum selbst bekanntgegeben wurde, welcher damals keine Einwendungen erhob.

Falls der geehrte Herr Combi damals, zur Zeit der Absendung jenes Memorandums, die heute erhobenen und nach meiner Ansicht nicht sehr opportunen Einwendungen gegen die seitens des Landes-Ausschusses vorgebrachte Resolution erhoben hätte, so hätte, vorausgesetzt, dass die Ideen des geehrten Herrn Combi Unterstützung gefunden hätten, die Resolution des Landes-Ausschusses vielleicht anders lauten können.

Im Uebrigen, um die verschiedenen Bemerkungen des geehrten Herrn Combi beantwortet zu haben, könnte ich nur auf den Satz des Berichtes hinweisen, in welchem gesagt wird, dass der Augenblick nicht für passend gehalten wird, die Frage neuerdings aufzuwerfen, welche Linie vorzuziehen sei.

Infolge dessen will ich mich auch nicht auf die von ihm vorgebrachten Erwägungen, betreffend die Unterstützung, welche der einen oder der anderen Linie durch die Industrie eines oder des anderen Landes zu Theil würde, einlassen, denn in dieser Beziehung wäre sehr vieles zu sagen; und wenn die böhmische Industrie sich von der Concurrenz einer bestimmten Linie benachtheiligt fühlt, müsste man der böhmischen Industrie viele andere Sachen, die mit den Entfernungen und mit den Frachten nichts zu thun haben, erwidern, denn es ist bekannt, dass gewisse böhmische Produkte in den überseeischen Plätzen keinen Absatz finden können, wo doch die Erzeugnisse aus Deutschland, trotz der höheren Frachten und stets über Triest, abgesetzt werden.

Ich hätte nichts anderes zu erwähnen, auch ist es zu spät und glaube ich, dass der hohe Landtag der Debatte müde sei.

Ich für meinen Theil bin, mit Berücksichtigung auf den Umstand, dass der Vorschlag einer Aenderung, welche

die Resolution abkürzen würde, seitens zweier Mitglieder des Landes-Ausschusses beantragt wird, nicht dagegen mitzustimmen; nur möchte ich den geehrten Herrn I. Vice-Präsidenten bitten, den Antrag zu wiederholen, weil ich ihn nicht gut gehört habe.

I. Vice-Präsident Luzzatto: Es handelt sich nur um eine Vereinfachung (*liest*):

„I. In Anbetracht, dass die Wocheiner-Bahn, welche seitens der Regierung die grösste Aussicht besitzt ausgeführt zu werden, in Görz enden müsste, erklärt der Triester-Landtag, dass man im Allgemeinen weder den Handelsinteressen Oesterreichs, noch den wichtigsten Interessen Triests anders dienen könne, als mittelst einer Bahn, die an der See in Triest münden würde, und zwar mit einer eigenen Ankunfts-Station, in angemessener Weise mit Anlagen und solchen Einrichtungen versehen, welche eine regelmässige Entwicklung des Verkehrs versprechen, der sich einzig von einer solchen unabhängigen, bis an das Meer führenden Linie erwarten liesse“.

Landes-Hauptmann: Ich frage in erster Linie ob die Abänderung des geehrten Herrn Combi, welche die seitens des Landes-Ausschusses beantragte Resolution total ändern würde, Unterstützung findet?

Dieselbe ist unterstützt.

Ich lasse über die Abänderung des Herrn Combi abstimmen.

Abgeordneter Piccoli: Ich bin nicht in der Lage zu stimmen; ich erinnere mich nicht mehr an dieselbe.

Landeshauptmann: Ich werde sie nochmals vorlesen lassen.

Abgeordneter Piccoli: Ohne die Motivirungen.

Secretär Boccardi: (*liest nochmals die Abänderung des Herrn Combi*).

Landeshauptmann: Ich bringe die soeben nochmals vorgelesene Abänderung zur Abstimmung. Die Herren, welche dafür stimmen, werden ersucht sich zu erheben.

(*Abstimmung*).

Der Antrag ist gefallen. *)

Ich bringe nun die seitens des Landes-Ausschusses beantragte Resolution, mit der vom geehrten Herrn Berichterstatter angenommenen Aenderung, wie sie jetzt nochmals vorgelesen wird, zur Abstimmung.

Berichterstatter II. Vice-Präsident Benussi: (liest nochmals der Antrag des Landes-Ausschusses, mit der seitens des geehrten I. Vice-Präsidenten abgeänderten Form).

Landeshauptmann: Ich bringe diese Resolution zur Abstimmung. Die Herren, welche dafür stimmen, werden ersucht sich zu erheben.

(Abstimmung).

Sie ist angenommen.

Ich bitte nochmals den II. Punkt der Resolution vorzulezen.

Berichterstatter II. Vice-Präsident Benussi: (liest nochmals den II. Punkt vor).

Landeshauptmann: Ich bringe diesen Punkt zur Abstimmung.

(Abstimmung).

Er ist angenommen.

Ich schliesse die Sitzung.

*) Um 3-4 Stimmen!



Entfernungen von Triest bis zum westlichen Knotenpunkte Sachsenburg

(mit Rücksicht auf die eventuelle Verwirklichung der Tauernbahn)

(Gegenwärtig Kilom. 318.)

A) Mit der Wocheinerbahn:

Südbahn	Triest-Nabresina-Monfalcone-Görz (Neu zu vereinbarender Pèage-Vertrag)	Kilom. 55
<i>Neubau</i> (Staatsbahn)	Görz-Wochein - Lees*	„ 103
Staatsbahn	Lees-Tarvis-Villach	„ 80
Südbahn	Villach-Sachsenburg (Neu zu vereinbarender Pèage-Vertrag)	„ 46
		Kilom. 284

*) **Kosten-Aufwand: 30-32** Millionen Gulden:

B) Mit der Laak-Karawanken (Loibl)-Bahn:

Staatsbahn	Triest-Herpelje-Divacca	Kilom. 40
<i>Neubau</i> (Staatsbahn)	Divacca-Präwald-Laak*	„ 109
Staatsbahn	Laak-Krainburg	„ 10
<i>Neubau</i> (Staatsbahn)	Krainburg-Loibl-Klagenfurt**	„ 57
Südbahn	Klagenfurt-Villach-Sachsenburg (Neu zu vereinbarender Pèage-Vertrag)	„ 85
		Kilom. 301

Kosten - Aufwand:

*) 16 Millionen Gulden (*Laut Regierungs-Angabe*).

***) 15 „ „ (*Auf Grund des Projectes der Ing. Herren Hammer & Grassl.*)

Zusammen: **31** Millionen Gulden.

Somit bei Project **B**: Kosten *circa* gleich; Entfernung nur 17 Kilom. *mehr*. Hingegen von Triest bis zum nördlichen Knotenpunkte **Glandorf**, d. i. in der Richtung gegen Prag, 55 Kilom. *weniger*, u. z. (im Vergleiche zur gegenwärtigen Entfernung von Kilom. 323): mit der Wocheinerbahn Kilom. 289 und mit der Laak-Loiblbahn (*als ununterbrochene Staatsbahnlinie*) **nur** Kilom. 234!

Die *Herstellungskosten der Tauernbahn (Sachsenburg - Schwarzach)*, welche *selbstverständlich separat zu bestreiten wären*, würden laut *Regierungs-Angabe* **27 Millionen Gulden betragen**.

Gesamtkosten der Wocheiner- und Karawankenbahn:

(Gegenwärtige Entfernung **Triest-Glandorf** Kilom. 323.)

Alternative I.:

Görz-Wochein - Lees	Mill. 31
Lees-Karawanken (Bährenthal)-Klagenfurt	„ 18
	Mill. 49.

Zu erreichende Entfernung **Triest-Glandorf** Kilom. 234.

Alternative II.:

Görz-Wochein - Lees	Mill. 31
Lees-Neumarktl	„ 1½
Neumarktl-Karawanken (Loibl)-Klagenfurt	„ 13½
	Mill. 46.

Zu erreichende Entfernung **Triest-Glandorf** Kilom. 234.

Diese Combination ist also -- gegenüber jener der Laak-Loiblbahn -- bei gleicher Entfernung, *circa 15-18 Millionen kostspieliger, ohne* aber den Staatsbahnen deren absolute Unabhängigkeit bis nach Triest zu verschaffen.

NB. Nachdem der Ausbau der **Predilbahn** -- wie vorerwähnt, laut Aussage S. M. des Kaisers -- *aus strategischen Rücksichten nicht möglich ist*, so ist auf diese Bahn unbedingt nicht mehr zu reflectiren!

Историческое общество
г. Харькова

Съездъ Союзу



Съездъ Союзу

и не менъ и не болше!

Книжки - это въсѣдательное средство не только для народа, но и для образованныхъ людей. Книжки - это средство для просвѣщенія народа. Книжки - это средство для просвѣщенія народа.

Въсѣдательное средство не только для народа, но и для образованныхъ людей. Книжки - это средство для просвѣщенія народа. Книжки - это средство для просвѣщенія народа.

Въсѣдательное средство не только для народа, но и для образованныхъ людей. Книжки - это средство для просвѣщенія народа. Книжки - это средство для просвѣщенія народа.

1881

Харьковский Исторический Обществъ

г. Харькова

№ 1

1881

Харьковский Исторический Обществъ

1881

Харьковский Исторический Обществъ

г. Харькова

№ 1