



DENKSCHRIFT

DES

TRIESTER PROGRESSO-VEREINS

AN DAS

HOHE K. K. MINISTERRATHS-PRÄSIDIUM

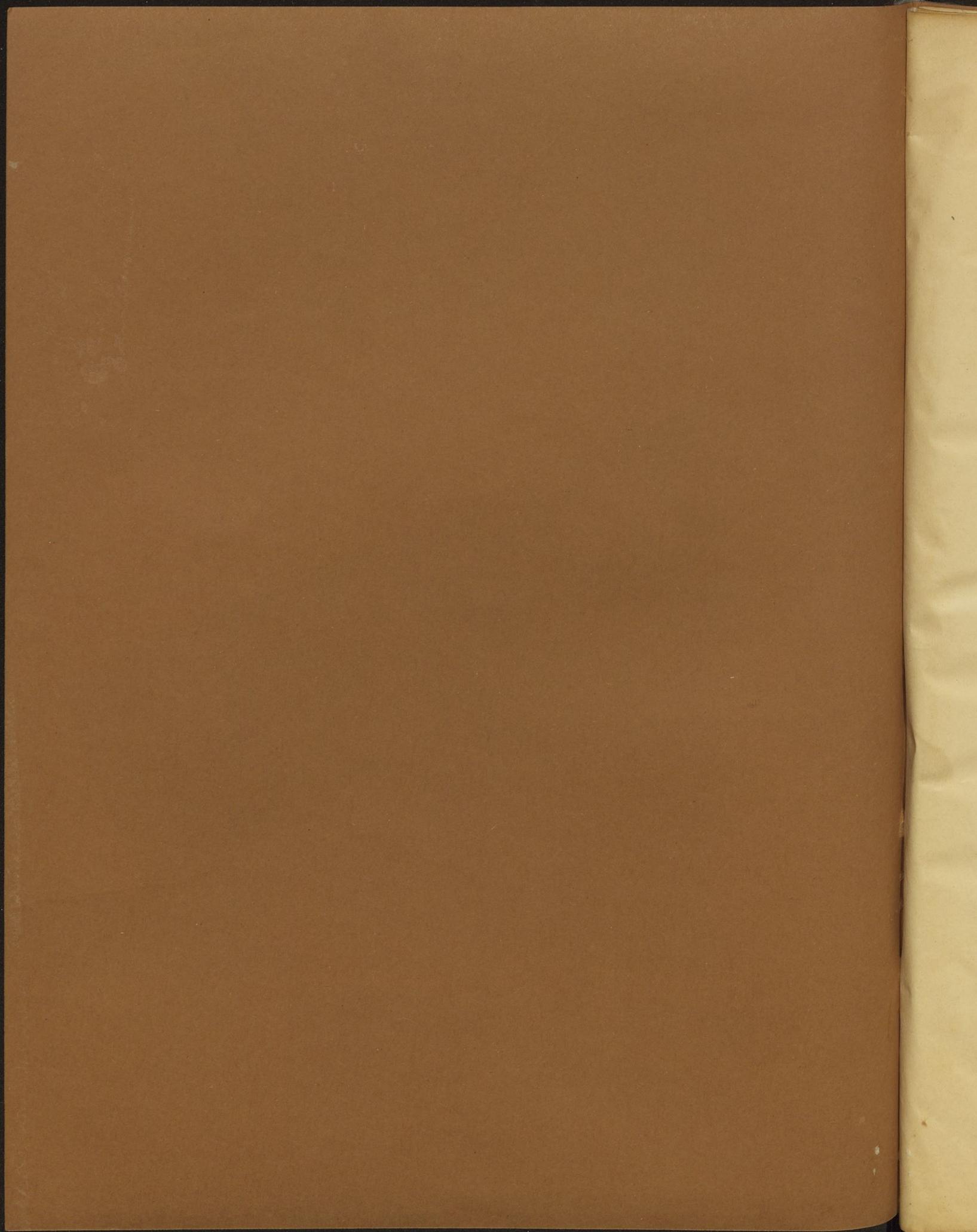
in Betreff der Verlängerung der Kronprinz-Rudolfsbahn bis Triest und der
Vervollständigung des k. k. Istrianer Staatseisenbahnnetzes behufs Erzielung einer
directen Eisenbahnverbindung Triests über Istrien mit Fiume.

Aus dem Italienischen übersetzt.

TRIEST.

BUCHDRUCKEREI DES ÖSTERR.-UNGAR. LLOYD.

1880.



DENKSCHRIFT

DES

TRIESTER PROGRESSO-VEREINS

AN DAS

HOHE K. K. MINISTERRATHS-PRÄSIDIUM

in Betreff der Verlängerung der Kronprinz-Rudolfsbahn bis Triest und der Vervollständigung des k. k. Istrianer Staatseisenbahnnetzes behufs Erzielung einer directen Eisenbahnverbindung Triests über Istrien mit Fiume.

Aus dem Italienischen übersetzt.



TRIEST.

BUCHDRUCKEREI DES ÖSTERR.-UNGAR. LLOYD.

1880.

Dupl. coll. ad

III. 60345

18. I. 45.

030052496

Im Selbstverlage des Triester Progresso-Vereins.

Hohes k. k. Ministerraths-Präsidium!

Der Triester „Progresso-Verein“, dessen Augenmerk, dem Zwecke seiner Einrichtung entsprechend, hauptsächlich und fortwährend auf all dasjenige gerichtet ist, was mit der Förderung der materiellen und moralischen Interessen der Stadt zusammenhängt, beschäftigte sich in seiner Sitzung vom 17. d. M. mit der Besprechung der Eisenbahnfrage, deren baldige und günstige Lösung das Wohl der Stadt und einer nicht unbedeutenden Anzahl der wichtigsten Kronländer aufs lebhafteste berührt; er ertheilte bei dieser Gelegenheit seiner gehorsamst unterfertigten Vertretung den ehrenvollen Auftrag, die dabei zum Ausdruck gekommenen Wünsche Einer k. k. Regierung zu unterbreiten, damit selbe in ihrer hohen Weisheit und mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln in dieser höchst wichtigen Angelegenheit die geeignete Abhilfe treffe.

Ein Blick auf die Karte Europas, mit gleichzeitiger Bedachtnahme der Interessen Triests, genügt, um sofort die traurige Ueberzeugung zu gewinnen, dass unser von der Natur vermöge seiner vorzüglichen Lage auf das höchste begünstigster Hafen, was Eisenbahnverbindungen mit dem Inlande anbelangt, bisher auf das stiefmütterlichste behandelt wurde.

Dieser trostlose Zustand, den wir Jahr auf Jahr, bei jedem füglichem Anlasse und in jeder möglichen Form, aber leider stets vergeblich hervorgehoben haben, wird von Tag zu Tag in dem Masse drückender, als in Folge der stätigen Fortentwicklung des Eisenbahnwesens fortwährend neue Weltverkehrslinien für andere Häfen zu unserem höchsten Nachtheile geschaffen werden.

Statt nun an diesem allgemeinen grossartigen Aufschwunge des Verkehrs den ihm von rechtswegen gebührenden Antheil zu nehmen, geht für Triest nicht blos in stets zunehmendem Masse ein grosser Theil seiner früheren Wohlfahrt verloren, sondern es sieht sogar jenen Handel in fortwährender Abnahme begriffen, welcher ihm vermöge seiner geographischen Lage gleichsam als unbestrittenes Eigenthum vorbehalten bleiben sollte.

Wer die hiesigen jährlich zur Veröffentlichung kommenden statistischen Tabellen über die See- und Handelsbewegung Triests ohne eine eingehendere Prüfung zu Rathe zieht, könnte leicht in den Irrthum verfallen, dass unsere Zustände doch nicht so arg bestellt sein.

Zu einer solchen Täuschung geben eben die besagten Tabellen Anlass, weil in denselben der sogenannte Transitoverkehr nicht besonders hervorgehoben und von dem im eigentlichen Wirkungskreise des Platzes gelegenen Zwischen- und Eigenhandel in anschaulicher Weise abgesondert erscheint.

Dieser Transitoverkehr stellt nun leider heut zu Tage den grössten Theil unserer Gesammthandelsbewegung dar, während der Eigenimport und Export des Platzes sowie der vermittelnde Commissions- und Zwischenhandel auf winzige Verhältnisse herabsinkt, ein sicheres Anzeichen des Verfalles, der im Allgemeinen allen Vermittlungsplätzen droht, wenn nicht der natürlichen Entwicklung der eigenen Thätigkeit geeignete Massregeln, nämlich Entfernung der Hemmnisse und Gewährung zweckmässiger Unterstützung zu Hilfe kommen.

Aber selbst wenn wir unseren Eigenhandel gegen unseren Willen theilweise einbüssen sollten, wäre uns durch die Vertröstung auf einen grösseren Transitoverkehr durchaus kein gebührender Ersatz geboten, und es mögen in dieser Absicht was immer für genügende und in gewisser Hinsicht erfreuliche statistische Zahlen vorgeführt werden, wir geben uns ins dieser Beziehung gewiss keiner Täuschung hin.

Wir müssen vielmehr, auf jede nur mögliche Weise zur Selbsthilfe greifend, darnach trachten, aus Triest einen Weltmarkt zu schaffen und unser Emporium zum bevorzugten Stapelplatz für den Orient und dessen entlegenste Gestade einerseits und die südlichen, centralen und nördlichen Länder Europas anderseits herauszubilden.

Um dieses Programm, wenigstens theilweise, zu verwirklichen, ist es vor Allem nothwendig, die unsere gegenwärtige Eisenbahnverbindung mit dem Inlande betreffenden Verhältnisse ohne Verzug zum Besseren zu wenden, d. h. die grosse Frage der billigeren Landtransportfrachten einer uns günstigen Entscheidung entgegen zu führen. Nur wenn unserem Handel niedrige Eisenbahntarife zur Verfügung stehen werden, wird es möglich sein, den Verkehr nach unserem Hafen in grossartigem Massstabe zu erhöhen und in Folge der mit dem gehobenen Verkehr zusammenhängenden günstigen Rückwirkung die für einen grossartigen Export durch unseren Hafen unbedingt nothwendige Billigkeit der Seefrachten zu erzielen.

Einen solchen Zustand vorausgesetzt, wird sich die Thatsache, die wir heute mit Beschämung über uns ergehen lassen müssen, nicht mehr wiederholen, dass wegen zu theurer Landfracht Waaren in gewissen Richtungen auf dem Seewege von Triest über Venedig, Fiume und selbst Hamburg dem Orte ihrer Bestimmung zugeführt werden müssen.

Ein neuer erheblicher Aufschwung der Handelsthätigkeit wird sich alsdann unzweifelhaft einstellen und neue Importhäuser, deren geringe Anzahl wir heute, in Folge der künstlich herbeigeführten Einschränkung unseres Verkehrs, lebhaft bedauern müssen, werden sich freiwillig wieder einfänden, sobald ein erweitertes und gesichertes Absatzgebiet der eingeführten Producte eine lohnende Verwendung des Capitals in Aussicht stellen wird.

Andererseits wird die inländische Industrie zu kaum geahnter Grösse sich aufschwingen, wenn ihr durch billigen Bezug des Rohmaterials und auf dem nämlichen Wege über Triest durch billigen Land- und Seetransport die Möglichkeit geboten sein wird, sich auf überseeischen fremden Plätzen concurrenzfähig behaupten zu können.

Wie wäre es nun möglich, sich solchen Hoffnungen auf eine bessere Zukunft hinzugeben, wenn wir noch fernerhin verurtheilt bleiben sollten, uns mit einer einzigen und überdies in ausländischen Händen befindlichen Eisenbahnverbindung begnügen zu müssen, d. h. auf dem Standpunkte, den wir bereits vor 23 Jahren inne hatten, zu beharren, während andere Handelsplätze alle ihre Kräfte aufbieten, um ihre Verkehrsverbindungen zu verbessern und zu vermehren?

Von der richtigen Erkenntniss ausgehend, dass die Grundlage der nationalen Wohlfahrt hauptsächlich in der Beschaffung guter Verkehrsmittel bestehe, haben bereits mehrere Regierungen im wohlverstandenen Staatsinteresse sich bewogen befunden, neue Eisenbahnlinien auf eigene Rechnung zu bauen und andere bereits bestehende, jedoch in Privathänden befindliche, käuflich an sich zu bringen.

So hat z. B. die italienische Regierung das gesammte Eisenbahnnetz der Halbinsel erworben. Zwar wurde der Betrieb, mit Ausnahme Oberitaliens, jedoch nur auf einige Jahre, Privathänden überlassen, aber das Eigenthum ist nunmehr dem Staate gesichert.

Ungarn besitzt bereits ein eigenes ziemlich ausgedehntes Eisenbahnnetz, und vor nicht langer Zeit hat es die Strecke Karlstadt-Agram von der Südbahn erworben, mit der deutlich ausgesprochenen Absicht, zwischen seinem Seehafen Fiume und der Donau ausschliesslich ungarische Staatseisenbahnlinien herzustellen, und wird sicherlich dessen Regierung in ihrem Bestreben fortfahren, nach und nach sämtliche Eisenbahnen des Königreiches, welche gegenwärtig noch Privateigenthum sind, an sich zu bringen.

Was hat nun bisher die kaiserliche Regierung zu

Gunsten dieses so bedeutenden Hafens des Adriatischen Meeres gethan? Mit tiefem Schmerze müssen wir es leider beklagen: Triest wurde, was neue Eisenbahnverbindungen anbetrifft, bisher, und dies schon seit sehr langer Zeit, in der empfindlichsten und schädlichsten Weise total ausser Acht gelassen.

Beinahe jährlich werden im Innern der Monarchie bedeutende Eisenbahnstrecken dem Verkehre übergeben, viele davon in der aufs deutlichste ausgeprägten Absicht, neue Verbindungen behufs des Productenaustausches nicht nur zwischen dem Osten und dem Westen, sondern auch jenes in der Richtung von Süden gegen Norden und umgekehrt herzustellen, ohne dabei zu berücksichtigen, dass dadurch unserem Platze und unserer Handelsmarine ein bedeutender Schaden zugefügt wird.

Abgesehen von der andauernden und seit langerhand verderblichen Concurrenz, welche uns die nordischen Häfen in Folge der ihnen zur Verfügung stehenden verschiedenen ausgezeichneten Fluss- und Eisenbahnstrassen machen, erleiden wir gegenwärtig durch die concurrirende Thätigkeit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Galizischen Bahnen, welche mit den im Schwarzen Meere ausmündenden russischen Bahnen zusammentreffen, einen gewaltigen Abbruch in unseren althergebrachten Handelsbeziehungen mit dem Oriente, einem Gebiete, in welchem wir vermöge unserer besonders günstigen Lage und manch anderer Rücksichten stets den Vorrang behaupten müssten.

Dieser Nachtheil dürfte uns in der Folge noch empfindlicher treffen, sobald die verschiedenen türkischen, serbischen und rumänischen Bahnen zur Ausführung gelangen und deren Betrieb, im Zusammenhange mit den ungarischen Bahnen, gehörig geregelt sein wird.

Und nicht genug damit, während wir genöthigt sind, auf einen ausgiebigen Verkehr mit der Schweiz, Süddeutschland und den nordwestlichen Ländern Europas zu verzichten, da unsere Nebenbuhlerinnen Genua und Venedig vermöge ihrer Lage dabei im Vorsprunge sind, müssen wir es noch ersehen, dass, in Folge neu ausgeführter Bahnstrecken in Süddeutschland und in Böhmen, unser Waarenaustausch selbst mit diesem letzteren Lande, dessen Handelsgebiet uns aus natürlichen Gründen beinahe ausschliesslich zukommen sollte, ernsthaft gefährdet erscheint.

Um zur Ueberzeugung der Wahrheit des bisher Gesagten zu gelangen, genügt eine eingehendere Prüfung der nachfolgenden tabellarischen Ausweise der kilometrischen Entfernungen von unserem und den anderen concurrirenden Häfen nach einigen der bedeutenderen Stationen, in welchen Ausweisen einige der neuprojectirten Linien bereits mit in Betracht gezogen worden sind.

Von den Eisenbahnprojecten des St. Gotthard, des Arlberg, der Valsugana und der Tauern, welche unseren nordwestlichen Verkehr tangiren, kann man blos die

beiden ersten vorläufig als gesichert betrachten, ja die Linie des St. Gotthard wird vielleicht schon im nächsten Jahre dem Verkehre übergeben sein und Genua dabei am meisten zu Statten kommen.

Während, wie aus beiliegender Tabelle Nr. I. ersichtlich, heute Venedig um Kilm. 178 und Triest um Kilm. 294 von Zürich entfernter als Genua liegen, wird diese Entfernung für Venedig nur Kilm. 115 und für Triest Kilm. 319 ausmachen. Venedig wird einen gewaltigen Vorsprung über uns gewinnen und wir werden dabei verlieren.

Die Entfernung von Venedig nach Lindau am Bodensee ist heut zu Tage um Kilm. 116 geringer als jene von Triest und um Kilm. 34 geringer als jene von Genua. Mit der Eröffnung der St. Gotthardsbahn geht dieser Vortheil für Venedig verloren, denn es wird von Zürich um Kilm. 275 entfernter liegen als Genua.

Und wer kommt nun Venedig dabei zu Hilfe? Zweifelsohne die jüngst beschlossene Arlbergbahn. Ist diese einmal zu Stande gebracht, wird unsere grössere Distanz im Vergleiche mit Venedig, stets Lindau als Zielpunct betrachtet, unverändert bleiben, d. h. wir werden fortfahren um Kilm. 116 entfernter zu liegen, während Venedig der Verbindung Genua - St. Gotthard gegenüber eine Abkürzung von Kilm. 190 gewinnt, da dessen grössere Entfernung, statt Kilm. 275, nunmehr Kilm. 85 betragen wird. Dies beweist auf das augenscheinlichste, dass die Arlbergbahn, wenn auch in strategischer und für andere Länder selbst in ökonomischer Hinsicht empfehlenswerth, für uns nur eine untergeordnete Bedeutung haben könne.

Ist es somit sichergestellt, dass unsere grössere Entfernung von Lindau sowie auch von München Venedig gegenüber stets Kilm. 116 mehr betragen wird, so ist es anderseits auch ausgemacht, dass durch den Ausbau der Valsuganabahn nach Trient Venedig einen weiteren Vorsprung von Kilm. 58 gewinnen wird, und dass dann unsere grössere Entfernung für *alle* unsere Verkehrsbeziehungen westlich des Brenners, die Höhe von Kilm. 174 erreichen wird.

Ein Anschluss unsererseits an die Valsuganabahn über Monfalcone-Cervignano-Portogruaro-Motta-Montebelluna-Bassano, würde jedenfalls unserem Waarenverkehre mit dem Venetianischen und dem Trentino zu Gute kommen, aber unsere inferiore Stellung, was die Gegenden jenseits Innsbrucks betrifft, nicht wesentlich modificiren, da in jener Richtung hin sich unsere Entfernung im Vergleiche zu Venedig nicht um einen Kilometer vermindern würde, ganz abgesehen davon, dass wir in Trient dem Monopole der Südbahn verfallen würden. In der That ergibt es sich, dass, während wir heute über die kürzeste Strecke Cormons-Pontebba-Pusterthal von Innsbruck entfernt liegen . . . Kilm. 511
Venedig über Verona bis dahin nur . . . „ 395
d. i. Kilm. 116

weniger zu befahren hat, und wenn diese neue Bahnlinie zu Stande käme, würde unsere Entfernung alsdann wie folgt betragen:

Triest-Monfalcone (mit der Südbahn)	Kilm.	33
Monfalcone-Bassano	„	141
Bassano-Trient	„	94
Trient-Innsbruck	„	185
		Zusammen Kilm.
		453

während

Venedig über Bassano nach Trient	Kilm.	152
von Trient nach Innsbruck	„	185
		Zusammen Kilm.
		337

mithin ebenfalls um Kilm. 116 weniger entfernt liegen wird.

Eine Aufbesserung unserer Stellung in Bezug auf diese Linie würde uns jedenfalls und sicherlich zu Theil werden, wenn auch die projectirte Strecke Portogruaro-S. Donà-Mestre zum Ausbaue gelangte, da wir eine rationellere und conveniendere Verbindung mit Venedig und dem jenseitigen Gebiete gewinnen würden.

Diese „Adriatisch-Alpinisch“ genannte Linie, obwohl für den Augenblick, was unsere Handelsbeziehungen mit dem Westen anbelangt, von untergeordneter Bedeutung, könnte in der Folge auch für uns von hervorragendem Interesse werden, sobald deren Vervollständigung ihr den Werth einer Verbindungslinie nach dem Oriente und somit den Charakter einer wirklichen Weltbahn verleihen würde.

Diese Vervollständigung liesse sich in der besten Weise und im Einklange mit unseren eigenen Interessen verwirklichen, wenn man für die Herstellung einer Bahnlinie Sorge trüge, welche Triest über Istrien hinweg mit dem jenseits Fiume sich entfaltenden orientalischen Bahnnetze in Verbindung brächte, auf welchen Gegenstand wir später zurückkommen werden.

Dem Tauernprojecte, als einer höchst kostspieligen und äusserst schwierigen Linie, könnte Triest auch in Anbetracht des Umstandes, dass die Salzkammergutbahn den gleichen Zweck in hinlänglich nützlicher Weise erfüllt und denselben noch besser erreichen würde, wenn die Strecke Ischl-Salzburg zum Ausbaue gelangte, keine besondere Wichtigkeit beilegen. Salzburg angenommen, finden wir keinen bedeutenderen Platz, dem diese Linie zu Gute käme.

Um unsererseits München zu erreichen und uns entweder in westlicher Richtung dem bayerischen Bahnnetze oder durch das nordwestliche Gebiet Mühldorf zuzuwenden, würde diese Tauernbahn, selbst wenn die von Freilassing direct dahin führende Strecke erbaut werden sollte, der Concurrenz Venedigs nicht Stand zu halten vermögen.

Kämen die beiden Linien der Valsugana und der Tauern zum Ausbaue, würden wir allerdings Salzburg

Venedig gegenüber mit einer Ersparnis von Kilm. 89 erreichen, d. h. mit einer Befahrung von nur Kilm. 447; setzt man jedoch die Befahrung weiterer Kilm. 153 von Salzburg bis München hiezu, dann beträgt unsere Entfernung bis zu letzterem Platze Kilm. 600, während jene Venedigs bloß Kilm. 512, immerhin also Kilm. 88 weniger betragen würde.

Wenn man die Kilm. 447 bis Salzburg mit den Kilm. 85 bis Mühldorf zusammenzählt (vorausgesetzt immer, dass die bayerische Regierung diese Strecke ausbaue), werden wir bis dahin Kilm. 532, nämlich Kilm. 23 mehr als die Kilm. 509 Venedigs zu befahren haben.

Was uns am meisten am Herzen liegen muss, weil es mit unseren Interessen auf das innigste zusammenhängt, haben wir hauptsächlich in der Verbesserung unserer Verkehrsverbindungen und in der entsprechenden Herabsetzung der Frachtsätze nach den südlichen, centralen und nördlichen Gegenden Europas zu suchen, indem wir gleichzeitig mit dem benachbarten Fiume darnach trachten müssen, den Handelsverkehr des reichen Donaubeckens so viel wie möglich dem Adriatischen Meere zuzuwenden, denn dieser Verkehr nimmt bekanntlich den grössten Theil unserer Handelsthätigkeit in Anspruch.

Im Vergleiche zu Triest befindet sich heute Fiume in einer weit günstigeren Stellung, Dank dem ausgiebigen Schutze der königlich ungarischen Regierung, welche dem Monopole der Südbahn wohlweislich einen Riegel vorzuschieben wusste. Fiume hat nunmehr zwei Eisenbahnlinien, deren gegenseitige Concurrenz dem Platze ausserordentlich zu Statten kommt. Fiume ist gegenwärtig gänzlich unabhängig von der Südbahn bis Battaszek an der Donau, und wenn von Dombóvár, oder einem anderen Punkte der Strecke Zákány-Battaszek aus, eine Verbindungslinie mit der Semlin-Pester Bahn zu Stande kommen sollte, wird es in vielleicht nicht langer Zeit, mittelst einer zweiten von der Südbahn ebenfalls unabhängigen Linie mit seiner Hauptstadt Pest verbunden sein.

Die Entfernungen, welche sich im Vergleiche zu Fiume für uns ergeben, sind aus der beiliegenden Tabelle Nr. II. ersichtlich.

Ein Project, dessen Verwirklichung wahrscheinlich nicht lange auf sich warten lassen wird, ist jenes einer Linie Karlstadt-Sissek längs der Kulpa. Durch diese würde unsere gegenwärtig um Kilm. 55 grössere Entfernung von Sissek — im Vergleiche zu Fiume — um weitere Kilm. 32 vermehrt, d. h. auf Kilm. 87 gebracht werden. In Anbetracht nun, dass Sissek an der Save der wichtigste Stapelplatz des Handelsverkehrs mit der unteren Donau ist, müssen wir diesen Umstand besonders ins Auge fassen und deshalb mit gebieterischer Nothwendigkeit darnach trachten, auf alle jene Mittel Bedacht zu nehmen,

welche geeignet erscheinen, die uns daraus erwachsenden Nachtheile so weit als möglich abzuwenden.

Die öfters ausgesprochene Idee der Erbauung einer directen und convenirenden Linie nach Karlstadt müsste natürlicherweise von unserer Seite eine warme Befürwortung finden, wenn sich uns nicht die Ueberzeugung von deren unpraktischer Seite aufdrängte, sowohl der übergrossen Kosten als auch der geringen Unterstützung wegen, welche wir wahrscheinlich seitens der königlich ungarischen Regierung in Bezug auf Concessionirung und Ausbau dieser, deren eigenes Territorium durchschreitenden Strecke zu gewärtigen hätten.

Dafür bietet sich uns ein anderes Project als vorzüglich annehmbar dar, nämlich die Completirung des istrianischen Staatseisenbahnnetzes in der Art, dass von der Hauptlinie ab, etwa bei Lupoglava oder einer anderen besser gelegenen Station, in der Richtung gegen Mattuglie durch eine Abzweigung die Verbindung mit Fiume hergestellt und nebstdem das bereits durchstudirte Project der Verbindung Triests mit Inner-Istrien mittelst einer Abzweigung von Pingvente oder einer anderen besser situirten Station aus über Figarolla und Caresana bis zu dem der Stadt Triest nächstgelegenen Vallone di Muggia ausgeführt werden sollte. An letzterer Stelle, sei es nun bei Servola oder St. Andrea, wäre alsdann ein eigener Hafen sammt Station anzulegen, welche mittelst einer einen kleinen Tunnel unterhalb St. Giacomo durchlaufenden Gürtelbahn mit der gegenwärtigen Station in Verbindung zu bringen wäre.

Auf diese Art liesse sich mit einer Kostenersparnis von jedenfalls etlichen Millionen und, was nicht minder in die Wagschale fällt, binnen einer nicht allzulangen Zeitfrist, da nur die Erhebungen auf der geringen Strecke Lupoglava-Mattuglie fehlen, eine um circa 40 Kilm. kürzere, von der gegenwärtigen unabhängige Verbindung Triests mit Fiume und Karlstadt herstellen. Die Durchführung dieser Linie würde auf keine bedeutenden Schwierigkeiten stossen; einige Kunstbauten, von übrigens nicht allzugrosser Bedeutung, wären höchstens bei Ospo und bei dem Uebergange vom Vraghnathale bis zum Abhange Lovranas nothwendig, jedoch würden deren Kosten durch den Ertrag der Gesammtlinie reichlich eingebracht werden. Diese Bahn würde nach Vervollständigung der Strecke Karlstadt-Sissek nicht nur unsere Verbindung mit letzterem Platze in convenirender Weise herstellen, sondern uns auch den unschätzbaren Vortheil einer nützlichen Concurrenz mit der Südbahn darbieten. Dieser letztere Umstand allein reicht schon hin, diese Linie zu befürworten, selbst wenn unsere effective Entfernung bis Sissek im Vergleiche zur gegenwärtigen über Nabresina-Steinbrück-Agram (Kilm. 338) beinahe gleich (Kilm. 340) ausfallen sollte.

Vermöge dieser Eisenbahnverbindung würde Triest, bis auf die Belastung für die Strecke nach Fiume, welche

auf das niedrigste gestellt werden sollte, aller Vortheile letzteren Platzes in den Verkehrsbeziehungen mit Dalmatien, Bosnien, der Herzegowina, Slavonien, Serbien und allen übrigen südöstlichen Ländern theilhaftig werden, während letztere umgekehrt durch die über Triest-Cormons und die übrigen nach dem Brenner, Arlberg, St. Gotthard und Mont Cenis führenden Linien eine directe internationale Verbindung mit Oberitalien und den westlichen Gebieten Europas erhielten.

Was jedoch unsere Verbindung mit den südlichen, centralen und nördlichen Ländern Cisleithaniens, welche das uns von der Natur vorbehaltene Handelsgebiet darstellen, betrifft, dürfen wir uns wohl der Hoffnung hingeben, dass die Hohe k. k. Regierung nichts unterlassen werde, um durch Verbesserung der Verkehrsmittel der uns auch auf diesem Felde drohenden Gefahr in zweckmässigster Weise zuvorzukommen. Diese Gefahr besteht aber darin, dass, wie beiliegende Tabelle Nr. III. erweist, nach Ausbau der Valsugana-Linie, Venedig uns durch einen kürzeren Weg sogar bis Prag überflügeln würde.

Es wäre gewiss höchst wünschenswerth, wenn die Hohe Regierung es durchsetzen könnte, in den freien Besitz der Südbahn und des ganzen von derselben abhängigen Bahnnetzes zu gelangen, da durch ein solches Radicalmittel den durch das Monopol dieser Gesellschaft uns zugefügten und immer schlimmer sich gestaltenden Uebeln ein für alle Mal ein Ende bereitet sein würde. Aber sollte auch dieser Wunsch jetzt nicht ausführbar sein, so wäre unserem Wohle für den Augenblick nicht minder vortheilhaft gedient, wenn die Hohe Regierung, den Vorsatz verfolgend, alle Bahnen nach und nach an sich zu bringen, gegenwärtig rasch beschliessen wollte, die gesammte Kronprinz-Rudolfsbahn nebst der Salzkammergutbahn als Eigenthum zu erwerben und den Ausbau der ersteren bis Triest mittelst einer von der Südbahn gänzlich unabhängigen Verlängerung zu vollenden.

Zwar wäre die Pontebbahnen, als die kürzeste und mit vortheilhaften Betriebsbedingungen ausgestattete, am besten geeignet, eine billige Verbindung mit der Rudolfsbahn zu ermöglichen. Nachdem jedoch die Strecke Triest-Cormons von der Südbahn abhängt und überdies der Uebelstand der Durchschreitung fremden Gebietes im Wege steht, bleibt kein anderes Mittel zur Verfügung, um der Südbahn eine wirksame Concurrenz zu bereiten, als der Ausbau der Rudolfsbahn bis Triest.

Der Ausweg, sich mit der Südbahn zu vereinbaren, um billigere Frachtsätze auf der Strecke Laibach-Triest zu erzielen, wäre eine halbe Massregel, nur dazu geeignet, weniger klugen und minder weitsichtigen Leuten ein wenig Sand in die Augen zu streuen. Der Nutzen dieses Auskunftsmittels bliebe immer ein höchst unvollständiger und wäre jedenfalls nur „temporär“, während in der Hauptsache die Wirkung die wäre, dass durch weitere neunzig Jahre der Südbahn das Recht vorbe-

halten bliebe, als einzige Eisenbahnlinie über unseren Handel und unsere Schifffahrt unumschränkt zu walten und zu gebieten.

Die Stadt Triest muss sich daher wohl hüten, zu wünschen oder sich etwa bereit zu erklären, einen derartigen Ausgleich über sich ergehen zu lassen.

Zwei Alternativprojecte behufs Verlängerung der Rudolfsbahn stehen bereit zu unserer Verfügung, nämlich die Linie Tarvis-Predil-Görz-Vallone-Triest und jene von Laak-Präwald-Triest. Wir halten es für überflüssig, uns über dieselben in weitere Einzelheiten hier einzulassen. Nach Allem, was darüber schon gesagt und geschrieben wurde, hätten wir heute bloß Allbekanntes und sattsam Erörtertes zu wiederholen. Im Wesentlichen handelt es sich darum, Triest mit einer neuen Eisenbahn zu versehen, welche dessen directen Anschluss an die Rudolfsbahn zu bezwecken hätte. Die Aufgabe liegt klar vor! — Man prüfe demnach sofort die beiden Projecte, vergleiche dieselben mit einander von allen Gesichtspuncten aus auf das gewissenhafteste, und jenem von beiden, welches das Interesse des Staates, der verschiedenen daran mitbetheiligten Länder und unser eigenes zugleich am meisten fördert, gebe man alsdann den Vorzug. In Anbetracht, dass der Termin der temporären Verzichtleistung der Südbahn auf ihr Prälationsrecht baldigst abläuft, kann die Hohe k. k. Regierung bei dieser Gelegenheit unmöglich in Unthätigkeit verbleiben.

Wir enthalten uns absichtlich, unsere Ansicht über die Wahl des einen oder des anderen der beiden in Rede stehenden Projecte auszusprechen, damit nicht etwa, bei eventueller Meinungsverschiedenheit, dieser Umstand wieder hervorgehoben werde, um nichts zu beschliessen, wie es in den vergangenen Jahren immer geschehen ist.

Wie die Hohe Regierung es weislich verstanden hat, die temporäre Verzichtleistung der Südbahn auf ihr Prälationsrecht rechtzeitig auszunützen, um noch in diesem Jahre den Bau der Arlbergbahn zu Gunsten Vorarlbergs und anderer an dieser Linie mitinteressirten Länder zu beschliessen, ebenso möge sie, wie wir es hoffen wollen, verfahren, um zu Gunsten Triests, Böhmens, Oberösterreichs, Steiermarks, Kärntens und Krains die Verlängerung der Rudolfsbahn bis Triest auf Staatskosten, ebenfalls noch rechtzeitig, zum Beschlusse zu erheben. Diese Bahn, welche man durch so viele Jahre zur Passivität verurtheilte, so dass bisher beinahe an 50 Millionen Gulden daran so zu sagen verschleudert wurden, würde nach ihrer Vervollständigung in eine der activsten und rentabelsten umgestaltet werden.

Falls die kaiserliche Regierung sich z. B. entschliessen sollte, die Eisenbahn *Bodenbach-Dux*, die *Kaiser-Franz-Josefs-Bahn* und vorläufig auch nur bloß die Strecken Saatz-Weipert der *Buschtêhrader*, jene

Pilsen-Saatz-Dux der *Pilsen-Priesner*, endlich jene von St. Valentin-Budweis der *Kaiserin-Elisabeth-Bahn* in ihren Besitz zu bringen, würde der Staat, mittelst der bis Triest verlängerten Rudolfsbahn, ein grossartiges, unabhängiges Schienennetz von über 1000 Kilometer vom Adriatischen Meere bis zu den Grenzen von Eger, Weipert und Bodenbach zur Verfügung haben und uns dadurch in entsprechendster Weise mit den vorzüglichsten Städten und Hafenplätzen des nördlichen und nordwestlichen Deutschlands, wie Dresden, Altenburg, Chemnitz, Leipzig, Halle a. S., Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Bremen, Hamburg, Lübeck, Stettin und Berlin in Verbindung bringen.

Ferner würden wir, Krain, Kärnten, Steiermark und Oberösterreich durchschreitend, den westlichen Theil Centralböhmens und mithin Prag auf dem kürzesten Wege erreichen, ohne von der weiteren vortheilhaften Verbindung zu sprechen, die wir durch den Anschluss bei Scheerding mit Bezug auf die Grenze von Passau für unsere Handelsbeziehungen mit dem südwestlichen Deutschland über Regensburg gewinnen würden.

Eine derartige Eisenbahnlinie, mit niederen und convenirenden Frachtsätzen ausgestattet und zu unserer Verfügung gestellt, würde für sich allein schon hinreichen, um unsere commerciellen und maritimen Verhältnisse, sowie jene der Industrie des Inlandes auf das günstigste umzugestalten und jeder schädlichen Concurrenz gleich in ihrem Entstehen Einhalt zu thun.

Die Hohe kaiserliche Regierung könnte auf keine bessere Art dem Gemeinwohle nützen, als sie es durch Herstellung und Freigebung einer derartigen Verkehrsverbindung erzielen würde, durch welche dem Inlande die billige Ausfuhr der landwirthschaftlichen, Montan- und Forstproducte ermöglicht, die vaterländische Industrie gehoben und der Hafen von Triest, sowie auch die Schifffahrt zu neuem Flore gebracht würden.

Zur Vervollständigung derselben würde nur noch der Ankauf der *Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn*, der *Nordwestbahn* und der Anschluss der letzteren an die Rudolfsbahn, mittelst einer Linie von Amstetten über Zwettel-Schwarzenau nach Iglau und eventuell weiter über Saar bis Wildenschwert fehlen. Ist einmal auch dieses erreicht, dann könnte man den Plan, den Hafen Triests mit dem grossen Staatseisenbahnnetze in Verbindung zu bringen, als beinahe vollständig erreicht betrachten. Unsere Verbindungen mit Böhmen würden sich dadurch zu den besten gestalten, und indem wir solcher Art bis zu den Grenzen von Zittau, Seidenberg, Liebau und Niederlipka gelangten, würden sich auch unsere Handelsbeziehungen mit den Städten und Hafenplätzen des nordöstlichen Deutschlands, wie Görlitz, Frankfurt a. O., Schweidnitz, Liegnitz, Breslau, Posen, Thorn, Bromberg, Danzig, Königsberg verbessern, ja selbst bis Warschau und andere darüber hinausliegende Städte Russ-

lands ausdehnen, sobald die Linie von Breslau über Kempen-Sieradz bis nach Lodz ausgebaut sein würde.

Nachdem die Eisenbahnlinie Triest-Wien, sowie jene des Brenners, Eigenthum der Südbahn sind, wird letztere, wie es sich von selbst versteht, durch die in Rede stehende von allgemeinen Rücksichten verlangte Abhilfe eine mehr oder minder grosse Einbusse in ihren Sonderinteressen erleiden. Dies kann uns jedoch von der Verfolgung unseres höheren Zweckes nicht abhalten, nachdem das Wohl der Gesammtheit dem des Einzelnen vorangeht und ersteres mit Vorzug vom Staate in Schutz zu nehmen ist. Nur durch den Ausbau der Rudolfsbahn, als einer von Scheerding, St. Valentin, Amstetten bis zum Meere gänzlich unabhängigen Linie und besser noch, durch den Erwerb der übrigen oben angedeuteten Strecken, behufs Herstellung einer Gesammlinie, wird es dem Staate möglich sein, den Wohlstand der daran betheiligten Länder und unseres Hafens insbesondere, zu regeneriren und sicher zu stellen.

Bei Eisenbahnen mit lang ausgedehnter Fahrstrecke ist eine Reduction der Tarife leicht durchführbar und dies um so leichter, wo es sich um einen weit ausgebreiteten und ausgiebigen Verkehr handelt, wie solcher in unserem Falle vermöge der vorzüglichen Lage Triests sich unzweifelhaft einstellen würde.

Mit der projectirten Linie könnte wohl der Staat, ohne eigenen Schaden einen Special-Ein- und Ausfuhr-Tarif zwischen Triest, den Grenzpunkten und den bedeutenderen Städten obenbesagter Kronländer einführen, wobei der Satz von *einem* Kreuzer per Kilometer und Tonne als höchstes Mass anzunehmen wäre.

Auf Grund eines derartigen Tarifs könnten wir z. B. von Prag Zucker mit einer Fracht von circa 90 Kreuzer per 100 Kilogr. statt der heute zu bezahlenden fl. 2.44 beziehen, und mit der gleichen Fracht von 90 Kreuzer könnten bis dort Kaffee, Baumwolle, Farbehölzer und Petroleum importirt werden, statt wie heut zu Tage der Fracht von fl. 2.65⁵ und fl. 2.23⁵ zu unterliegen.

Um so vorzüglicher werden sich alsdann, wie natürlich, unsere Beziehungen mit den uns näher gelegenen Plätzen, der nordischen Concurrenz gegenüber, gestalten.

Wir wollen uns hier mit dem Gegenstande der Tarifffrage nicht besonders befassen. Es würde zu weit führen, wenn wir durch Discutirung der einzelnen Frachtsätze den Beweis liefern wollten, wie wir nur in Folge der zu hohen und willkürlichen Tarifaufstellungen, hinsichtlich gewisser Artikel, in der Concurrenz mit anderen Plätzen unterliegen müssen und wie dieses Uebel sich in der Folge noch ärger gestalten wird, wenn uns nicht bald die gewünschte Hilfe entgegenkommt. Wir wiederholen es noch einmal und auf das bestimmteste: durch die Ausführung der in Rede stehenden Linie wird die Regierung sich im Allgemeinen

ganz gewiss in der Lage befinden, uns die erwünschten und wirklich convenirenden Tarife bieten zu können.

Man könnte nie genug den Irrthum Derjenigen bekämpfen, welche noch immer der falschen Ansicht sind, den Werth einer Eisenbahn nach dem einzigen Kriterium der mehr oder minder grossen Abkürzung der effectiven Distanz zu bemessen. Wir sind der festen Ueberzeugung, dass nicht eine Ersparniss von 10, 20, ja selbst 50 Kilometer für sich allein, sondern nebstdem die Betriebsbedingungen, die Kosten und vor Allem die vollständige Unabhängigkeit die entscheidenden Factoren sind, um zu bestimmen, ob eine Linie geeignet sei, mit einer anderen bereits bestehenden in Concurrenz treten zu können.

Müssten wir nicht von diesem Gesichtspuncte ausgehen, könnten wir uns geneigter finden, das Tauernproject, sowie jenes einer Linie über den Loibl von Fesnitz nach Klagenfurt zu befürworten.

Durch dieses letztere Project würden z. B. die beiden Hauptstädte Klagenfurt und Laibach, den Umweg über Tarvis-Villach vermeidend, durch eine von der Südbahn unabhängige circa 80 Kilm. kürzere Bahn mit einander in Verbindung treten, welche Thatsache allein hinreichend erscheinen könnte, um den Ausbau dieser Linie zu empfehlen und zu rechtfertigen. Eine derartige Distanzersparniss würde auch uns zu Gute kommen, was Klagenfurt und alle nördlich von Launsdorf gelegenen Stationen anbelangt. Wenn wir jedoch bedenken, dass diese Strecke Fesnitz-Loibl-Klagenfurt, sowie jene von Triest-Vallone-Görz-Predil-Tarvis nicht geeignet ist, den passiven Betrieb der Strecke Laibach-Tarvis aufzubessern, müssen wir uns der Ueberzeugung hingeben, dass der momentane Verzicht unsererseits auf den Vortheil der Abkürzung in der Richtung gegen Norden, reichlichen Ersatz finden wird in der Möglichkeit einer grösseren Herabsetzung der Tarifsätze, welche die directe und unabhängige, obwohl längere, Verbindungslinie darbieten wird.

In der vorausgegangenen breiteren Auseinandersetzung haben wir es unternommen, durch Hervorhebung der gegenwärtigen und künftighin sich ergebenden Entfernung Triests nach gewissen Richtungen hin, die wahre Lage unseres Platzes vergleichsweise darzustellen, aber wir halten gleichzeitig fest an unserer innigen Ueberzeugung, dass die Wiederbelebung unseres Handels hauptsächlich davon abhängt, dass uns Concurrenzlinien zur Verfügung gestellt werden, welche vermöge ihrer relativ geringeren Anlage und geringeren Betriebskosten sich in der Lage befinden würden, auch im eigenen wohlverstandenen Interesse uns factisch mit möglichst niedrig gestellten Tarifsätzen dienlich sein zu können.

Jede andere wie immer gestaltete Massregel, welche nicht ernstlich das Ziel verfolgen sollte, endlich mit dem Monopole der Südbahn und zwar ein für alle Mal und

gründlich aufzuräumen, würde die Erreichung des beabsichtigten wohlthätigen Zweckes gänzlich verfehlen.

Das Monopol der Südbahn *allein* ist die Ursache unseres gegenwärtigen traurigen Verfalles. Nur diesem Monopole müssen wir es zuschreiben, wenn uns gegenwärtig von allen Seiten gefährliche Concurrenzen erwachsen und sich andere, noch gefährlichere, für die Zukunft in Aussicht stellen.

Wenn wir nun das bisher Gesagte kurz wieder aufnehmen und wir von den Massregeln, die besprochen wurden, jene, deren nähere Würdigung von der vorläufigen Erfüllung der nun darzustellenden Wünsche abhängt, von denjenigen abscheiden, welche wegen ihrer Dringlichkeit keinen weiteren Aufschub zulassen, so müssen wir uns vor Allem gehorsamst erlauben, einer Hohen Regierung auf das nachhaltigste in Erinnerung zu bringen, dass mit Ende des gegenwärtigen Jahres der Termin der Verzichtleistung der Südbahn auf ihr Prälationsrecht zu Ende geht, und dass, bei nicht gehöriger Ausnützung dieser kurzen Zeitfrist, der Handel Triests und der mitinteressirten Länder bis zum Jahre 1970 dem Monopole der Südbahn preisgegeben sein würde.

Dies vorausgesetzt, erlauben wir uns Ein Hohes k. k. Ministerium auf das inständigste zu ersuchen, Hochselbes möge geruhen:

1. Die Fortsetzung der Rudolfsbahn bis Triest auf Staatskosten, ungefähr mit den bei der Arlbergbahn angewendeten Modalitäten und jedenfalls rechtzeitig genug, damit der Bau noch in diesem Jahre beschlossen und gesichert werden könne, zu befürworten und in Vorschlag zu bringen, welcher Vorschlag darin zu bestehen hätte, dass die sofortige Inangriffnahme des Baues der von der Südbahn vollständig unabhängig herzustellenden Verlängerungslinie, sei es in der Richtung von der Station Laak über Präwald bis Triest oder in der Richtung Tarvis-Predil-Görz-Vallone ebenfalls bis Triest erfolgen sollte, jenachdem das Parlament, nach Kenntnissnahme beider ihm gleichzeitig vorzulegenden, auf das Gewissenhafteste ausgearbeiteten, geprüften und revidirten Projecte, sich für die grössere Convenienz des einen oder des anderen derselben entschieden haben wird.

2. Das Nöthige zu veranlassen, damit die Vervollständigung des gegenwärtigen k. k. Istrianischen Staats-eisenbahnnetzes so bald als möglich zum Beschlusse erhoben werden könne, welche Vervollständigung darin zu bestehen hätte, dass mittelst einer doppelten Abzweigung von der Hauptlinie, einerseits von Lupoglava oder einer anderen besser convenirenden Station aus in der Richtung gegen Mattuglie die Verbindung mit Fiume, andererseits von Pingente oder einer anderen besser convenirenden Station aus über Figarolla-Caresana die Verbindung mit Triest in der Bucht von Muggia hergestellt, und dabei gleichzeitig darauf Bedacht genommen würde, sei es bei Servola, sei es bei St. Andrea, die

mit einem eigenen Hafen zu verschende Station anzulegen und letztere mit der gegenwärtigen Station in Grotta mittelst einer einen kleinen Tunnel unterhalb St. Giacomo durchlaufenden Verbindungslinie in Verbindung zu bringen.

Gelingt es Einer Hohen Regierung, durch wohlwollendes Entgegenkommen und kräftige Unterstützung diese unsere Wünsche zur That werden zu lassen, dann wird Hochselbe auch das unbestreitbare Verdienst für sich in Anspruch nehmen können, die Grundlagen für das Wiederaufblühen des sinkenden Wohlstandes dieses

ersten und vorzüglichsten Emporiums der Adria gelegt zu haben. Dann wird es aber auch Sache unserer Handelsleute und Rheder, sowie auch der Industriellen des Inlandes sein, vermöge ihrer erprobten Tüchtigkeit das Uebrige zu thun, um die Scharten, welche eine verfehlte und schon seit mehreren Decennien andauernde Handelspolitik unserer und der allgemeinen Prosperität beigebracht, in kürzester Zeit auszuwetzen und den Handel Triests sowie jenen des Inlandes, zum Wohle der Gesamtheit, auf den vor Jahren bereits innegehabten hohen Standpunct wiederum zurück zu bringen.

TRIEST, am 18. September 1880.

Der leitende Ausschuss des Progresso-Vereins.

Adv. Antonio Dr. Vidacovich

Präsident.

Adv. Felice Dr. Consolo — Vincenzo Puschi

Vice-Präsidenten.

**Adv. Giovanni Dr. Benco — Antonio Boccardi — Cesare Combi — Adv. Edoardo Dr. Janovitz
Eugenio Dr. Morpurgo — Adv. Tancredi Dr. Raicich.**



Distanzen in Kilometern.

	nach Zürich		nach Lindau (am Bodensee)		nach München		nach Salzburg	
	heute	nach Vollendung der Gotthardbahn	heute	nach Vollendung der Aalbergbahn	heute	nach Vollendung der Valsuganabahn	heute	nach Vollendung der Valsuganabahn
von Marseille	778 Via Lyon - Culoz	778 Via Lyon - Culoz	884 Via Lyon - Culoz-Zürich	884 Via Lyon - Culoz-Zürich	1105 Via Lyon - Culoz-Zürich - Lindau	1105 Via Lyon - Culoz-Zürich - Lindau	1258 Via Lyon - Culoz-Zürich - Lindau - München	1258 Via Lyon - Culoz-Zürich - Lindau - München
" Genua (Piazza caricamento)	719 Via Modane-Culoz	437 Via Camerlata*	516 Via Camerlata-Gotthard - Zürich	516 Via Camerlata-Gotthard - Zürich	735 Via Verona - Peri-Brenner - Kufstein	735 Via Verona - Peri-Brenner - Kufstein	757 Via Verona - Peri-Brenner - Kufstein	757 Via Verona - Peri-Brenner - Kufstein
" Venedig	897 Via Verona-Brenner-Kufstein	552 Via Camerlata	791 Via Verona-Brenner-Kufstein	601 Via Verona-Brenner-Innsbruck	570 Via Verona-Brenner-Kufstein	513 Via Bassano-Trient-Brenner-Kufstein	536 Via Bassano-Trient-Brenner-Kufstein	536 Via Bassano-Trient-Brenner-Kufstein
" Triest	1013 Via Cormons - Pontebba - Pusterthal - Kufstein	756 Via Cormons - Mestre - Camerlata	907 Via Cormons - Pontebba - Pusterthal - Kufstein	717 Via Cormons - Pontebba - Pusterthal - Innsbruck	686 Via Cormons - Pontebba - Pusterthal - Kufstein	686 Via Cormons - Pontebba - Pusterthal - Kufstein	613 Via Cormons - Pontebba - Villach-Selzthal	447 Via Cormons - Pontebba - Villach - Spital-Radstadt
" Finne	1058 Via Laibach - Tarvis - Pusterthal-Kufstein	854 Via St. Peter - Cormons - Mestre - Camerlata	952 Via Laibach - Tarvis - Pusterthal-Kufstein	762 Via Laibach - Tarvis - Pusterthal-Innsbruck	731 Via Laibach - Tarvis - Pusterthal-Kufstein	731 Via Laibach - Tarvis - Pusterthal-Kufstein	650 Via Laibach - Marburg - Leoben-Selzthal	492 Via Laibach - Tarvis - Villach - Spital-Radstadt

* von Innsbruck bis Bludenz K. 137 | ** von Venedig bis Trient K. 152

* von Spital bis Radstadt Km. 110.

Distanzen in Kilometern.

	nach Laibach	nach Karlstadt	nach Agram	nach Sissek (a. d. Save)	nach Zákány	nach Barcs (a. d. Drau)	nach Bättaszek (a. d. Donau)	nach Mohacs (a. d. Donau)	nach Budapest (Ofen)
	heute	heute	heute	nach Vollendung der directen Bahn längs der Zulpá	heute	heute	heute	heute	heute
von Triest	148 Via Nabresina	305 Via Finne-Ogulin	285 Via Laibach - Steinbrück	338 Via Laibach - Steinbrück - Agram	395 Via Laibach - Pragerhof - Zákány	452 Via Laibach - Pragerhof - Zákány	561 Via Laibach - Pragerhof - Zákány	576 Via Laibach - Pragerhof - Zákány-Barcs	619 Via Nabresina - Laibach - Pragerhof - Kanizsa
" Finne	193 Via St. Peter	176 Via Ogulin	230 Via Ogulin-Karlstadt	251 Via Ogulin-Karlstadt*	332 Via Ogulin-Karlstadt - Agram	389 Via Ogulin-Karlstadt - Agram	498 Via Ogulin-Karlstadt - Agram - Zákány	513 Via Ogulin-Karlstadt - Agram-Barcs	583 Via Karlstadt - Agram - Zákány

* von Karlstadt bis Sissek Kl. 75.

Distanzen in Kilometern.

	nach Villach		nach Linz		nach Prag		nach Wien (Matzleinsdorf)	
	heute	nach Vollendung der Valsuganabahn	heute	nach Vollendung der Valsuganabahn	heute	nach Vollendung der Valsuganabahn	heute	heute
von Genua (Piazza caricamento)	658 Via Verona - Mestre - Udine - Pontebba	882 Via Verona - Peri - Brenner - Kufstein	882 Via Verona - Peri - Brenner - Kufstein	882 Via Verona - Peri - Brenner - Kufstein	1092 Via Verona - Peri - Brenner - Kufstein	1092 Via Verona - Peri - Brenner - Kufstein	1036 Via Verona - Mestre - Udine - Pontebba - Villach - Leoben	
" Venedig	269 Via Mestre - Udine - Pontebba	719 Via Verona - Brenner - Kufstein	719 Via Verona - Brenner - Kufstein	661 Via Bassano-Trient-Brenner - Kufstein	929 Via Verona - Brenner - Kufstein - Mühldorf - Plattling - Eisenstein - Pilsen	871 Via Bassano-Trient-Brenner - Kufstein - Mühldorf - Plattling - Eisenstein - Pilsen	647 Via Mestre - Udine - Pontebba - Villach - Leoben	
" Triest	322 Via Cormons - Udine - Pontebba	625 Via Cormons - Pontebba - Villach - St. Valentin	625 Via Cormons - Pontebba - Villach - St. Valentin	625 Via Cormons - Pontebba - Villach - St. Valentin	888 Via Cormons - Udine - Pontebba - Villach - St. Valentin - Budweis	888 Via Cormons - Udine - Pontebba - Villach - St. Valentin - Budweis	596 Via Nabresina - Laibach - Marburg	
" Flume	267 Via St. Peter-Laibach - Tarvis	662 Via Laibach - Marburg - Leoben - St. Valentin	662 Via Laibach - Marburg - Leoben - St. Valentin	662 Via Laibach - Marburg - Leoben - St. Valentin	925 Via Laibach - Marburg - Leoben - St. Valentin - Budweis	925 Via Laibach - Marburg - Leoben - St. Valentin - Budweis	581 Via Laibach-Marburg	

NARODNA IN UNIVERZITETNA
KNJIŽNICA



00000522513

Št.	Ime	Podoba	Leto	Št. strani	Opombe
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

LEKCIJSKI SKRIPTI

€

1917/18



Im Selbstverlage des Triester Progresso-Vereins.