



Die Emancipation des Triester Hafens.

(Die Predil- und die Triest-Lack-Launsdorfer Bahn.)

No. 318

Wir sind gegenwärtig Zeugen eines lebhaften Kampfes, der zwar ob des allgemeinen Interesses, das unsere politischen Zustände in Anspruch nehmen, gedämpft in die Welt schallt, der jedoch ernste Beachtung verdient. Die Folgen des Ausganges desselben werden für die Stadt Triest und für die ganze Westseite unserer Monarchie noch in einer späten Zukunft fühlbar sein, wenn die jetzigen politischen Wirren schon lange ihre Lösung werden gefunden haben.

Wir meinen den Kampf um die Frage, ob Triest mit einer zweiten Bahnlinie über den *Predil* oder über *Präwald-Lack-Launsdorf* mit dem Innern der Monarchie verbunden werden soll.

Da der Zeitpunkt der Entscheidung herannaht, führen die Vertreter jener beiden Ideen alle Truppen in das Feuer, welche ihnen zum Siege verhelfen sollen.

Sehen wir uns vorerst die beiden streitenden Heere an. — Auf der einen Seite erblicken wir den gewaltigen Herrscher, der an der Spitze der „*französischen Gesellschaft*“ steht, — seine erfahrenen, kampf- und siegesgewohnten Generale, — seinen zahlreichen, goldbetresten Generalstab und die in seinem Dienste stehenden Truppen verschiedener Waffengattungen, welche für das *Predil*-Projekt kämpfen.

Auf der andern Seite erblicken wir einen Bund kräftiger, von ihrer Aufgabe hochbeseelter Potenzen — den Stadtrath von *Triest*, den Landesausschuss von *Krain*, die Handelskammern

aller Hinterländer der Adria in der Westhälfte der Monarchie, alle unbefangenen Bewohner von Triest und der übrigen ange- deuteten Provinzen.

Diese beiden Heeresmächte sind schon hart an einander gestossen und — *die Schlacht von Wörth scheint schon geschlagen.*

Dies ist entnehmbar aus den konfusen, widerspruchs- vollen, engherzigen Hin- und Herzügen der Predilisten. *Ihr Sedan wird nicht ausbleiben!* — Doch übergehen wir zur Sache.

A.

Unbestritten und unbestreitbar ist es:

1. Dass die Linie *Triest-Präwald-Lack* die *kürzeste Verbindung zwischen Triest und der Rudolfsbahn* darstellt, denn die Länge derselben beträgt nur $14\frac{1}{2}$ Meilen, während die Predilbahn von Triest bis zur Rudolfsbahn bei Tarvis wenigstens die Länge von 22 Meilen hätte. *Es resultiren daher zu Gunsten der ersteren $7\frac{1}{2}$ Meilen.*
2. Ist die Linie *Triest-Lack* die *wohlfeilste*, weil sie mit *16 Millionen Gulden* hergestellt werden kann, während die Bahn *Triest-Predil-Tarvis* nach gewissenhaften Berechnungen das *5- und 6fache kosten müsste.*
3. Ist erstere Linie *in der kürzesten Zeit ausführbar, nämlich in 2 Jahren*, während die Predilbahn *8 Jahre und noch mehr* zum Ausbaue erheischen würde.

Durch die eben erwähnten drei Vortheile, welche die Linie *Triest-Präwald-Lack* darbietet, ist den Postulaten entsprochen, welche das hohe Ministerium in seiner Antwort auf eine Ein- gabe der Triester Handelskammer vom 10. August 1871 auf- stellte und welche dahin lautet, „*dass es jenem Projekte den Vorzug zu geben geneigt sei, welches die kürzeste, schnellst aus- führbare und wohlfeilste Verbindung von Triest mit der Ru- dolfsbahn* herzustellen geeignet befunden werden wird.“

Allein mit der Linie *Triest-Präwald-Lack* sind noch meh- rere *andere wesentliche, höchst wichtige Vortheile verbunden*, von welchen wir einige hervorheben zu müssen glauben, nämlich:

4. Sie erhebt durch ihren weiteren Verlauf *über Grafenstein bis Launsdorf*, wo der meridionale Hauptstrang der Rudolfsbahn beginnt, letztere selbst zu der Bedeutung einer *Weltbahn* und *stellt eine direkte Schienenverbindung zwischen Triest, Linz, Prag, Dresden, Berlin, Stettin und Hamburg* u. s. w., somit zwischen dem *adriatischen Meere* und *der Ost- und Nordsee her*, und *vermittelt daher eine Verbindung, wie sie an Wichtigkeit und Ausdehnung für Oesterreich noch nicht existirt*.
5. Die Linie Triest über Wien nach Prag beträgt bekanntlich 132.50 M.
jene über Triest, Launsdorf, Linz bis Prag würde betragen 102.50 „
- somit ergäbe sich eine Abkürzung des Weges bis Prag und den nördlicher gelegenen Städten Dresden, Berlin, Stettin, Lübeck, Hamburg von 30.— M. *d. i. von vollen zwei geografischen Graden*.
6. Ist durch die oben erwähnte Linie den industrie- und naturproduktenreichen Provinzen, durch welche sie zu ziehen hätte, eine Pulsader geschaffen, deren segensreiche Wirkungen auf die öffentliche Wohlfahrt wohl von Niemandem werden übersehen oder abgeleugnet werden können.
7. Durch die *Erhebung der Rudolfsbahn zu einer Weltbahn* gewinnt dieselbe ihre Rentabilität und *befreit den Staat von den schweren jährlichen* Opfern, welche er dermalen für dieselbe zu tragen verpflichtet ist. die sich im Jahre 1870 (ohne die Zinsengarantie für die Oberkrainger Bahn) nach dem diesjährigen Berichte der General-Direktion auf **2,039.325 fl.** belaufen. Die *Triest-Lack-Launsdorfer Bahn* ist daher *von höchster finanzieller Bedeutung*, welche erst dann in voller Ausdehnung wird ermessen werden können, wenn der *erzielte Aufschwung der Produktion, der vermehrte Verkehr und die erhöhte Steuerfähigkeit* die Elemente zu dem Kalküle werden geliefert haben.

8. Der Knotenpunkt *Präwald* erscheint als der naturgemäseste zu einer Verbindung nach *Görz*, zu einer andern nach *St. Peter* und mithin nach *Fiume und Carlstadt*; der *Pöllanderboden* zu einer Verbindung mit *Idria*, endlich *Krainburg* zu einer Verbindung über *Stein*, *Möttinig* nach *Cilli* und von dort in das Innere von *Ungarn*.
9. Die eingehende Beurtheilung dieser Linie vom strategischen Standpunkte müssen wir zwar den diesfälligen Fachmännern überlassen und sind ihres günstigen Urtheiles im voraus sicher; jedoch auch dem Laien in diesem Fache sei es erlaubt, die Erkenntniss dessen, was aus den örtlichen Verhältnissen und aus der neueren Kriegsgeschichte sich ergibt, auszusprechen.

Letztere zeigt, dass jene Punkte Festungen sind, wo man zu rechter Zeit eine hinreichende Macht hinwerfen kann.

Man denke sich den Halbkreis *Villach-Tarvis-Kirchheim-Idria-Präwald-Pola-Fiume*, zu welchen Einbruchstationen das besprochene Bahnprojekt die mittelbaren oder unmittelbaren Zufahrten darbietet, — man denke sich die im Hintergrunde jener Grenzpunkte gelegenen Rochirlinien, welche es ermöglichen, jede nothwendig werdende Truppenverlegung auf das schnellste, und zwar innerhalb der treuen, dem Feinde unzugänglichen Länder auszuführen, und wird der Wahrheit das Zeugniß geben müssen, dass der obbezeichnete Halbkreis die gesichertste Grenze der österreichischen Monarchie wäre.

Die Eisenbahnen an der Küste der *Adria*, vervollständigt durch die projektirte *Istrianer und Dalmatiner Bahn*, wären übrigens auch für unsere Kriegsmarine von höchster Bedeutung.

Ein Angriff gegen dieselbe nach Ausführung jener Bahnlilien wäre für den Feind zwecklos, da er wissen würde, dass das Küstenland durch Eisenbahnen in die Lage versetzt ist, einem Landungsversuche sich kräftig entgegenzustellen, andererseits wäre ein Offensivstoss derselben, wenn er misslänge, von keinen entscheidenden Folgen, eben weil

der Sieg des Feindes zur See auf den geschützten Uferländern nicht verfolgt werden könnte.

Schienenwege, welche Küstenstriche durchziehen, sind ein wesentliches Surrogat einer numerisch starken Kriegsmarine.

Die hier angeführten 9 Punkte der Vortheile der *Triest-Präwald-Lack-Launsdorfer Bahn*, deren wir im Verfolge dieses Aufsatzes noch mehrere hervorzuheben Gelegenheit haben werden, wurden von den Anhängern der Predilbahn *nie bestritten und können überhaupt von Niemand bestritten werden*; diese Thatsache wäre schon an und für sich hinreichend, um jener Linie den Sieg zu sichern.

B.

Die Zuversicht in diesen Sieg wird noch gerechtfertigter erscheinen, wenn man die Schwäche der Argumentation der Gegner der Lacker Bahn näher ins Auge fasst.

Dieselbe beschränkt sich auf das einzige, übrigens in allen möglichen Tonarten reproduzirte Thema, *dass das Bedürfniss der Stadt Triest nur in einer erleichterten Communication nach Westen und Nordwest liege; diesem Bedürfnisse entspreche nur die Predilbahn; eine abgekürzte Schienenverbindung nach Norden sei für die Stadt Triest und überhaupt für den österreichischen Handel von keinem Interesse. (!)*

Wir sind weit entfernt, den Werth einer besseren Schienenverbindung von Triest nach dem Westen und Nordwesten zu verkennen, im Gegentheile, *die Triest-Lacker Bahn strebt nach dem gleichen Ziele und erreicht dasselbe schneller und wohlfeiler als die Predilbahn.*

Die Länge der Triest-Lack-Tarvis-Bahn beträgt

von Triest bis Lack 14.50

und von Lack nach Tarvis 12.—

zusammen 25.50 M.,

die Linie Triest-Predil-Tarvis nach eige-

nem Zugeben deren Anhänger 22.—

es zeigt sich eine Differenz von 3.50 M.

Dabei muss man in Betracht ziehen, dass von den $25\frac{1}{2}$ Meilen der Triest-Lack-Tarviser Bahn bereits **11 Meilen fertig und im Betriebe sind, und dass nur mehr $14\frac{1}{2}$ Meilen herzustellen kämen, während die ganze Predilstrecke von 22 Meilen erst zu bauen wäre.**

Ueber die enormen Schwierigkeiten, die die Predillinie zu besiegen darbietet, wird wohl keine Täuschung obschweben, und die Kosten dürften *per Meile auf drei Millionen* nicht zu hoch angeschlagen sein. *Rechnet man dazu die Geldbeschaffungskosten, die Interkalarzinsen, die Vertheuerung der Arbeit und des Materials während der mehrjährigen Arbeitszeit, so werden die Anlagekosten mit 100 Millionen Gulden sicherlich nicht zu hoch veranschlagt erscheinen.*

Um ein derlei Kapital rentabel zu machen, um die Betriebs- und Erhaltungskosten zu erschwingen, um den Elementarzufällen die Stirne zu bieten, bedarf es der Zuschläge mindestens in der Höhe, wie der Semmering sie erheischt.

Bei der hohen Steigung, die die Predilbahn charakterisirt, ist an eine gewöhnliche Schnelligkeit des Verkehrs ebenfalls nicht zu denken, und es leuchtet ein, dass der Verkehr der Lacker Bahn, wiewohl dieselbe bei 3 Meilen länger wäre, *schneller vor sich ginge und billiger sein müsste, als auf der Predilbahn*; zudem berücksichtige man auch die *Elementarzufälle*, denen die letztere voraussichtlich und unabwendbar durch mehrere Monate des Jahres ausgesetzt wäre, welche die *Kommunikation oft und auf in voraus unberechenbare Zeit unterbrechen würden*, und man wird auch *in Bezug auf die Sicherheit des Verkehrs einen wichtigen Vortheil der Lacker Bahn als Verbindungsmittel nach Westen und Nordwesten zuzugestehen nicht umhin können.*

Man ziehe alle diese pekuniären und materiellen Kalküle, und dann wage man sich noch mit der Behauptung hervor, dass die Predilbahn, was die Kosten, die Zeit und Sicherheit des Verkehrs nach dem Westen und Nordwesten anbelangt, einen Vortheil gegen die Triest-Lack-Tarviser Bahn vor sich habe!

Bei der angedeuteten *notorischen Qualifikation der Predilbahn* ist es geradezu lächerlich, zu behaupten, *dass sie geeignet wäre, Triest von der Konkurrenz der italienischen Bahnen zu erretten.*

Bis in das Unbegreifliche inkonsequent ist es, von der Bekämpfung jener Konkurrenz zu reden, gleichzeitig aber durch die Predilbahn *sich die nächste und gefährlichste Konkurrenz über Cividale-Caporetto à tout prix schaffen* und selbst *aufdringen zu wollen.*

Die *volle Ohnmacht der Predilbahn* zeigt sich der *St. Gotthardt-Bahn* gegenüber.

Die Distanzen von Genua bis Basel via Gotthardt betragen :

Von Genua — Novi	5 Meilen,
„ Novi — Mailand	15 „
„ Mailand — Como	10 „
„ Como — Belinzona	10 „
„ Belinzona — Flücken	15 „
„ Flücken — Luzern	10 „
„ Luzern — Basel	10 „

zusammen 75 Meilen.

Von Triest nach Basel via Predil betragen die Entfernungen :

Von Triest—Predil—Villach	26 Meilen.
„ Villach—Franzensfeste	32 „
„ Franzensfeste—Innsbruck	10 „
„ Innsbruck—Lindau	27 „
„ Lindau—Schaffhausen	13 „
„ Schaffhausen—Basel	12.7 „

zusammen 120.7 Meilen.

Mithin zeigt sich zu Gunsten der St. Gotthardt-Bahn eine Differenz von nahezu 46 geografischen Meilen.

Diese Ziffer überhebt uns jeden Beweises, dass die Predilbahn *durchaus nicht im Stande ist, der St. Gotthardt-Bahn Konkurrenz zu machen*, und deutet andererseits auf die Zweckmässigkeit und Nothwendigkeit hin, *von Triest aus die*

kürzeste Verbindung mit dem Norden zu suchen und zu bewerkstelligen.

Nach Norden hin von der Adria weisen die geografische Lage Cisleithaniens sowie die merkantilen und industriellen Bedürfnisse und Interessen der betreffenden Provinzen. *Der nationale Reichthum der österreichischen West- und Nordprovinzen Cisleithaniens ist das Objekt, welches bei der Anlegung der neuen Bahn von Triest aus entscheidend bleiben muss.*

Wir perhorresziren auf das entschiedenste die von den Gegnern der Lacker Bahn in die Welt geschleuderte Behauptung, *dass die Hinterländer von Triest nicht im Stande sind und nie im Stande sein werden, dem überseeischen Handel ein nennenswerthes Materiale zu liefern.* Wir perhorresziren die daraus gezogene Folgerung, dass man bei Bestimmung des Zuges der neu angestrebten Bahn *auf den Norden keine Rücksicht zu nehmen habe*, und haben dabei zweifels- ohne jeden Patrioten und Nationalökonomem auf unserer Seite.

Man lerne eben von der St. Gotthardt-Bahn den Gedanken würdigen, welcher auch der Triest-Lack-Launsdorfer Linie zu Grunde liegt, nämlich das Anstreben der kürzesten und geradesten Verbindung des Südmeeres mit dem Norden.

Die Staats- und Finanzmänner Preussens, Frankreichs und Italiens und der Schweiz erkannten jenen Gedanken als den natürlichsten und vortheilhaftesten, und nur die Anhänger der Predilbahn versteigen sich zu der Ausnahme, ihn zu verwerfen.

C.

Es liegt auf der flachen Hand, dass die vorangeführten Argumentationen der Gegner der Lacker Bahn *nur den Charakter des Scheinmanövers* an sich tragen. Auch die Intelligenz, über die sie disponiren, ist Bürge dafür.

Bevor wir übrigens in unserer Deduction fortfahren, müssen wir die Versicherung voranschicken, dass wir es mit keiner Person, sondern nur mit der Sache zu thun haben. Wir gehen

in unserer Unbefangenheit und Objektivität so weit, dass wir der französischen Gesellschaft, als einem auf Gewinn berechneten Unternehmen, das Recht, und den in derselben verwickelten Interessen gegenüber sogar die Verpflichtung zugestehen, die Verhältnisse in allen erreichbaren Dimensionen zu ihrem Vortheile auszunützen. Sie wird dafür Reciprocität üben und den österreichischen Patrioten und speziell den Patrioten von Triest das Recht einräumen, jenen Tendenzen, insofern sie das Wohl des Staates und der Stadt Triest schädigen sollen, mit allen loyalen Mitteln entgegenzutreten.

Auf denn zum ehrlichen Kampfe! Vorerst ertönt der Aufruf des Herold's: *Weg mit der Maske! Gleichgiltig ist euch „Eingeweihten“ die Länge der Predil-, gleichgiltig jene der Triest-Lacker Bahn; gleichgiltig ist es euch, ob der neue Schienenweg nach Westen oder in welch' immer für einer Richtung hin gebaut werden soll; gleichgiltig ist euch, wie viel oder wie wenig sie kosten oder wann sie ausgebaut werden soll.* — Es liegt euch ausschliesslich daran, *dass der Südbahn keine Konkurrenz erwachse, dass ihr Privilegium verewigt werde, und dass der neue Hafenbau von Triest das Privilegium einbringe, jede Handelsbewegung in jener Hafenstadt zu beherrschen!* — *Dies ist euer Sedan! Die Positionen sind demaskirt, — bald wird es sich erweisen, welche die haltbare war.*

Man höre, wie der unerbittliche Sommerfeld im „Oesterr. Oekonomisten“ von seiner unzugänglichen Stellung „der Ehrlichkeit“ in die Zukunft donnert:

„Vorüber ist die Aera des Monopolismus und der „Korruption, sie dürfen ohne Strafe öffentlicher Brandmarkung keinen Versuch mehr wagen, ihre Polypenarme nach dem, was des öffentlichen Wohles ist, auszustrecken.“ — *Man erbebe vor dem Flammenschwerte der öffentlichen Meinung, das Jeden zurückdrängt, der zu egoistischen Zwecken das Gebiet der allgemeinen Wohlfahrt zu verletzen sich erkühnt!*

Als die Frage des Hafenbaues von Triest auftauchte, da waren der dortige Stadtrath und die Handelskammer, sowie alle

unbefangenen Einwohner, in der Verurtheilung des Talebot-schen Projektes einig und entsandten eine Unzahl Remonstrationsen, Beschwerden, Denkschriften und Deputationen gegen dasselbe.

In diesem Punkte herrscht noch die Einigkeit fort, *doch ist sie nunmehr unnütz*, da der Hafenbau im Sinne der französischen Gesellschaft als eine vollendete Thatsache zu betrachten ist.

Als jedoch mit der Frage des Hafenbaues die Predilbahn-Angelegenheit auf die Oberfläche kam, war die Einigkeit zwischen dem Stadtrathe und der Handelskammer zerstört.

Letztere erschwang sich unseres Wissens nie zu dem Gedanken, dass die Predilbahn- und die Hafenbaufrage identisch seien und beide in der Tendenz gipfeln, der französischen Gesellschaft das Südbahn-Privilegium und nebst dem die Beherrschung des Triester Hafens zu sichern.

Mit grosser Feinheit wurde dieser heikle Punkt bei den Handelskammersitzungen jederzeit umgangen, und deshalb sehen wir noch heute die Majorität der Handelskammer in einer Richtung gegen die französische Gesellschaft wirken, in der andern aber, nämlich der Predilfrage, dem Monopolismus in die Hände arbeiten.

Wir bekennen uns zu der Ansicht des Stadtrathes und der Handelskammer von Triest, dass der neue Hafenbau der französischen Gesellschaft ein Monopol über alle Handelsbewegungen von einiger Bedeutung in dem dortigen Hafen zu sichern geeignet ist.

Die Bauten sind ja derart angelegt, dass sie den Südbahnhof und die dazu gehörigen Räumlichkeiten umklammern, und dass es geradezu unmöglich sein wird, irgend ein Im- oder Export-Geschäft zu unternehmen, ohne der französischen Gesellschaft zinspflichtig zu sein.

Diese Ueberzeugung ist in Triest in alle unbefangenen, selbst in niedere Kreise gedrungen. Hievon ein Beispiel:

Als der Verfasser dieses Aufsatzes im heurigen Sommer die Hafenbauten vom Meer aus besichtigte, sagte er dem Gon-

delführer: Questo nuovo porto sarà una bella cosa. — Worauf ihm dieser mit einer eigenthümlich ironischen Miene nach einer kleinen Pause erwiderte: *Sior si — sarà una bella cosa! — Non La vede, che vien fabbricato soltando per la stazione!* — (Pause.) *Questo sa da noi ogni facchino.*

So urtheilt das Volk in Triest über den Hafenbau.

Es kann nicht ferne sein, dass es auch über die Predilbahn das analoge Urtheil fällen wird.

Die Neutralisirung jeder ernstesten Konkurrenz der Südbahn würde durch die Predilbahn mittelst der Höhe der Kapitalsanlagen, der Betriebskosten, mithin durch die dadurch bedingten hohen Tarifsätze derselben, dann mittelst des prekären, unsichern Verkehrs, welcher auf derselben voraussichtlich durch mehrere Monate des Jahres eintreten muss, vollkommen erreicht werden.

Wir können nicht umhin, bei diesem Punkte abermals einen Seitenblick auf die Triester Handelskammer zu werfen, welche sich so oft und so laut gegen die Tarife der Südbahn mit Recht ereifert und die Nothwendigkeit des Baues einer zweiten unabhängigen Bahn von Triest aus befürwortet hat, nun aber durch den Anschluss ihrer Majorität an das Predilprojekt eben jenes Mittel protegirt, das eine Herabminderung der Tarifsätze der Südbahn für immer beseitigen soll.

Die Triester Handelskammer war es auch, welche, als im Jahre 1870 der Reichsraths-Ausschussbericht über die Predilbahn bekannt wurde, dagegen protestirte, dass dieselbe *nur bis Görz und nicht unmittelbar bis Triest geführt werden sollte*, auch sprach sie sich, wenn wir nicht irren, für einen zweiten von der Südbahnstation unabhängigen Bahnhof aus.

Um dieser Anforderung scheinbar gerecht zu werden und die Handelskammer als einzigen Stützpunkt in Triest nicht von sich zu stossen, muss nun das Gaukelspiel aufgeführt werden, dass man sich den Schein gibt, als wenn man thatsächlich daran dächte, die Predilbahn von Görz bis Triest zu verlängern.

Eine solche Abnormität, wie diese *Parallelbahn Görz-Triest*, hat die Welt noch nicht aufzuweisen, und wir dürfen es Oester-

reich zumuthen, dass es sich nicht herbeilassen wird, mit einem derlei finanziellen Unsinn voranzugehen.

Die Strecke *Triest über Vallone nach Servola* würde zwar nur circa $7\frac{1}{2}$ Meilen lang sein, allein die Schwierigkeiten, die auf derselben zu besiegen sind, in deren Aufzählung wir uns hier der Kürze halber nicht einlassen können, sind so kolossaler Natur, dass sie den Schwierigkeiten auf dem eigentlichen Predil an Intensität nicht nachstehen, *dass daher jener Trakt allein über 20 Millionen kosten würde*. Der Gedanke, eine solche Summe auszuwerfen, nur um der Südbahn auf der gleichen Strecke Konkurrenz zu machen, ist geradezu widersinnig.

Entweder würde diese Summe von einer Gesellschaft zur Disposition gestellt werden, dann hätte der Staat nebst der Südbahn auch jener Gesellschaft die Garantie zu leisten, oder würde der Staat selbst jenes Kapital auslegen, dann hätte er mindestens die Einbusse der Interessen von diesem Kapitale jährlich mit circa 1 Million Gulden zu erleiden. In jedem dieser Fälle erwüchse ihm eine doppelte Last, und diese involvire eine finanzielle Ungeheuerlichkeit.

Auch der vorgebliche Plan der Anlegung des neuen Bahnhofes, westlich zunächst des Südbahnhofes, muss jedem Lokalkundigen als eine krasse Fopperei erscheinen.

Man will diesen neuen Bahnhof an die *ungeschützte* Stelle der Rhede — *ausser dem Bereiche des neuen Hafens, an eine Stelle, zu der die Kommunikation mit der Stadt äusserst beengt und an der Meeresseite durch die Räumlichkeiten des Südbahnhofes unterschritten ist, an eine Stelle, wo es zur Auf- führung von Privatgebäuden nicht eine Spanne Boden gibt, — verlegen!*

Dort angebracht, passte er allerdings in den Plan des Monopolismus, denn ein solches „Aschenbrödel“ wäre in der Wirthschaft der französischen Gesellschaft wahrlich unschädlich!

Bei solchem Thatbestande wagen es die Herren Predilisten in der „Triester Zeitung“ Nr. 268 vom 23. November d. J. dem *derart vereinten* Bahnhofs das Wort zu reden und damit so

vielen hocheinsichtsvollen Kaufherren und sonstigen unabhängigen, für das Wohl von Triest ernstest besorgten Männern in das Gesicht zu schlagen!

Allein gleichgiltig ist es, wohin der Predilbahnhof zu stehen käme, denn die Predilbahn bliebe stets die Sicherung der Privilegien der Südbahn.

Das Vorschützen des Baues eines neuen Traktes Görz-Triest erscheint uns als eine analoge Falle, wie es das in dem ominösen Ausschussberichte vom vorigen Jahre gestellte bescheidene Verlangen war, für das erste Jahr aus dem Staatsschatze für den Predilbau *nur 3 Millionen* zu verlangen, und welchem Verlangen das Korollar anklebte, *dass sich der Staat in eine grossartige — unglückselige — Finanzoperation zu Gunsten der französischen Gesellschaft hätte einlassen müssen.*

Man sieht, „die Zukunftsherren an der See“ haben das Fischen gründlich gelernt. Der Fisch schluckt nur einen kleinen Köder, jedoch in demselben steckt die spitze Angel, und an dieser ist die feste Schnur befestiget, die die Beute ans Trockene bringt. Mit Recht betrachteten der Stadtrath, die Handelskammer und die gesammte Bevölkerung von Triest das Geschenk der französischen Gesellschaft bei Lieferung des Planes und Uebernahme des Hafenbaues mit Misstrauen. *Dasselbe ist aus analogen Gründen auch gegen das weiters beabsichtigte Geschenk der Predilbahn vollends gerechtfertigt.*

Ist etwa nicht Jedermann damit einverstanden, dass jenes Geschenk dem Rosse der Griechen von Troja glich? — Man wird die Bedeutung dieser Parallele erst vollkommen erfassen, *wenn der Freihafen von Triest aufgehoben sein wird, und die Folgen würden nicht nur von jener Hafenstadt allein, sondern von ganz Oesterreich bitter empfunden werden, wenn diesem Attentate nicht durch eine von der Südbahn vollständig unabhängige neue Schienenverbindung vorgebeugt werden würde.*

Verehrliche Herren der Handelskammer von Triest, stimmen Sie nicht mit uns überein? oder sollte es möglich sein, dass Sie einer erweiterten „Rücksichtnahme auf eine etwaige Anleihe“ beistimmen könnten?

Wir wiederholen schliesslich unsere aufgestellte Behauptung:
Die Predilbahn würde, wenn sie zur Ausführung käme, jede ernste Konkurrenz der französischen Gesellschaft gegenüber für undenkliche Zeiten vereiteln und ihr das Monopol im Triester Hafen zum unberechenbaren Nachtheile des österreichischen Handels und speziell der Triester Handelswelt vielleicht auf Jahrhunderte sichern.

Die Triest-Lack-Grafenstein-Launsdorfer Bahn ist das einzige, natürliche Mittel zur Abwendung einer solch unermesslichen Kalamität.

LAIBACH, 12. Dezember 1871.

. t . t .



