

# Ein Beitrag zur Lösung der Triester Eisenbahnfrage.

Auszugsweise Mittheilung des vom Werksdirector S. Rieger am 19. September 1896 zu Neumarktl in Oberkrain gehaltenen Vortrages.

Samstag, den 19. September, hielt Herr Werksdirector S. Rieger, der im heurigen Frühjahr eine Broschüre, behandelnd die Bestrebungen zur Erlangung einer Bahn nach Neumarktl, die mit der Triester Bahnfrage zu meist zusammenfallen, veröffentlichte, einen Vortrag über den derzeitigen Stand der **Triester Eisenbahnfrage**, der allgemein bekannt zu werden insofern verdient, als in demselben neue und, wie wir glauben, der Beachtung sehr werthe Gesichtspunkte über die zweckmässigste Lösung dieser viel umstrittenen Frage berührt und des näheren, unter Vorführung neuer, im heurigen Sommer durchgeführter Aufnahmen, behandelt werden.

Der Vortragende gedachte der vielen Bemühungen, die in den letzten 25 Jahren von verschiedenen Seiten zugunsten der Lösung der Triester Bahnfrage unternommen wurden, und besprach hierauf die einzelnen in Betracht kommenden Tracen, die Kosten und Kürzungen derselben. Besonderes Interesse erregten die Zahlen, welche der Vortragende in Beziehung auf letzteres anführte. Darnach sollen:

1.) der Bau der Linie Lack-Divacca als Adhäsionsbahn einen Kostenaufwand von 22 Millionen Gulden erfordern und eine Wegkürzung von nur 11 Tarif-km bringen, so dass hier ein Tarif-km Wegkürzung mit einem Kostenaufwande von über 1.6 Millionen Gulden erkauft werden müsste;

2.) das Kostenerfordernis der Wocheiner Linie 32 Millionen bei einer Wegkürzung von 47 Tarif-km betragen, und zwar dies unter der Annahme, dass die Abzweigung von der Station Assling der bestehenden Staatsbahnstrecke Laibach-Tarvis aus erfolge, ein Tarif-km Wegkürzung sich also hier auf 0.68 Millionen stellt;

3.) die Predilbahn bei Ausführung des tiefer gelegenen, bei Kaltwasser zwischen Tarvis und Raibl beginnenden Tunnels einen Kostenaufwand von 31 Millionen erfordern, während sich die Wegkürzung auf 79 Tarif-km stellte, daher 1 Tarif-km Wegkürzung auf 0.39 Millionen zu stehen kommt;

4.) die Loibllinie:

a) nach dem Anfangs der 70er Jahre aufgenommenen Projecte, das durch die Ergänzungen der Regierung in den letzten Jahren, insoferne als eine Adhäsionsbahn in Betracht kommt, eine nennenswerte Aenderung nicht erfuhr, indem der zwar nur 4.8 km lange, dafür aber über 800 m hoch gelegene Loibltunnel mit der tiefen Stationslage in Neumarktl beibehalten wurde,

einen Kostenaufwand von 22 Millionen beanspruchen und eine Wegkürzung von 55 Tarif-km bieten, so dass sich 1 Tarif-km Wegkürzung auf 0.40 Millionen stellt;

b) nach der im heurigen Sommer auf der Krainer Seite über Auftrag der Krainer Interessenten vom Oberingenieur L. Hammer, auf der Kärntner Seite hingegen für Rechnung der Kärntner Interessenten vom Ingenieur A. Grassl durchgeführten Aufnahmen ein Kostenerfordernis von höchstens 16 Millionen Gulden betragen und, auf die Station Lees, beziehungsweise den Anschluss an das Wocheinerbahn-Project bezogen, eine Wegkürzung von 65 Tarif-km gewähren, daher 1 Tarif-km Wegkürzung auf 0.24 Millionen Gulden zu stehen kommt;

5.) die Variante der Loiblbahn, die sogenannte Bärnthaler Linie, an Baukosten einen Aufwand von 22 Millionen erfordern und eine Wegkürzung von 64 Tarif-km, gleichfalls auf den Anschluss an die Wocheinerbahn bezogen, gewähren, so dass bei diesem Projecte 1 Tarif-km Wegkürzung 0.34 Millionen Gulden betrage;

6.) die Tauernbahn, und zwar die sogenannte Mallnitzer oder Gasteiner Linie, an Baukosten einen Aufwand von 30 Millionen Gulden bei Gewährung von nachstehenden Wegkürzungen erfordern:

a) von Villach nach Bischofshofen, bezw. Salzburg, 175 Tarif-km;

b) von Villach nach Wörgel, bezw. Rosenheim, 103 Tarif-km;

c) von Villach nach Budweis, bezw. Prag, 50 Tarif-km;

Ein Tarif-km Wegkürzung stellte sich demnach auf 0.17, 0.29 und 0.60 Millionen Gulden.

Ausgehend von diesem Ergebnisse fasste der Vortragende die angeführten Linien in drei Gruppen, und zwar in die Gruppe südlich der Save, in jene zwischen Save und Drau und endlich in jene nördlich der Drau zusammen.

In die erste Gruppe fallen die Linien: «Lack-Divacca», «Assling-Veldes-Wochein-Görz» und «Tarvis-Kaltwasser-Görz».

Nach der Ansicht des Vortragenden könne der localwirtschaftliche Wert der zwei ersten Linien dieser Gruppe im allgemeinen als nicht wesentlich differierend bezeichnet werden, da der grösseren landwirtschaftlichen Bedeutung der Lacker Linie die Wasserkräfte

der Wochein mit den Veldeser und Wocheiner Seen, das Wocheiner Waldgebiet etc. gegenüberstehen.

Den geringsten localwirtschaftlichen Wert besitzt die Predillinie. Dafür aber stehe dieselbe in ihrem Wert als Durchzugsbahn in erster Reihe; denn sie gewähre die größte Kürzung, und zwar 79 Tarif-km gegen 47 und 11 der Wocheiner und Lacker Linie. Auch komme ein Tarif-km Wegkürzung bei der Tredilbahn am billigsten, nämlich auf 0.39 Millionen entgegen 0.68 und 1.6 Millionen der Wocheiner, bezw. Lacker Bahn zu stehen, so dass bei vorurtheilsloser Beurtheilung des allgemeinen Wertes der einzelnen Linien zugegeben werden muss, dass vom tarifarischen und finanziellen Standpunkte aus die Predillinie von allen drei Projecten den Vorrang verdient. Nachdem aber bei dieser Bahngruppe auch strategische Rücksichten in Betracht kommen und die Kriegsverwaltung wiederholt, und in jüngster Zeit erst wieder gelegentlich der diesjährigen Tagung der Delegation, gegen die Predillinie sich ausgesprochen hat, so könne ernstlich nur noch das Wocheiner Project in Frage kommen, da die Regierung von dem Ausbau der Lacker Linie wegen der geringen Wegkürzung, der nahen Lage der Südbahn, dann des Karstes, über welchen dieselbe in ihrer letzten Partie führt, insbesondere aber wegen der geringen Leistungsfähigkeit der bestehenden Staatsbahnstrecke «Divacca-Herpelje-Triest», an die sich die Lacker Linie anschliesst, nichts wissen wolle.

Bei der zweiten Gruppe könne es sich dormalen nach dem Fallenlassen des Seebergprojectes nur mehr um die Frage: ob Loibl oder Bärnthäl, handeln, und da müsse unumwunden zugegeben werden, dass das bisher vorgelegene Adhäsionsbahnproject der Loibllinie mit dem hochgelegenen Tunnel, der tiefen Stationslage in Neumarktl und der dadurch bedingten bedeutenden Entwicklungen im Rosenthale in Kärnten und dem Katharina- und Annathale in Krain ungünstiger als das Bärnthälproject sich darstelle, obgleich die localwirtschaftliche Bedeutung des letzteren jener der Loibllinie ganz unvergleichlich nachsteht; denn die Bärnthalerlinie weiche den beiden Hauptindustriestädten der Karawanken: Neumarktl in Krain und Ferlach in Kärnten, aus, während die Loibllinie diese beiden Industriegebiete berührt. — Hier wies der Vortragende darauf hin, dass die localwirtschaftliche Bedeutung der Loiblbahn bei der am 28. Juli 1890 in Klagenfurt abgehaltenen Delegierten-Conferenz einstimmig anerkannt und

auch bisher von keiner Seite jemals ernstlich bestritten wurde.

Den hier zunächst in Betracht kommenden Interessenten in Ferlach jenseits und in Neumarkt diesseits des Loibls lag es daran, sich darüber Klarheit zu verschaffen, ob das in seinen Grundlinien schon vor einem Vierteljahrhundert entworfene Loiblproject nicht doch geändert und günstiger gestaltet werden könne, und zwar durch Wahl eines tiefer liegenden Tunnels und Höherlegung der Station Neumarkt.

Das Project der Predilbahn wurde durch Wahl eines längeren, tiefer gelegenen Tunnels vieler seiner Bedenken entkleidet, und auch die Bärnthallinie verdankt es nur der Wahl des tiefliegenden langen Tunnels, dass ihre Ausführung überhaupt je ernstlich in Betracht gezogen wurde. Warum dagegen gerade bei der Loiblbahn der kurze, hochliegende Tunnel, welcher zu einer Zeit projectiert wurde, als man die Fortschritte der heutigen Sprengtechnik und Tunnelbaukunst noch nicht kannte und infolge dessen selbst vor den grössten und kühnsten Entwicklungen nicht zurückschreckte, beibehalten wurde, bildet allerdings ein ungelöstes Räthsel. Die Ausführung neuerlicher Studien und Aufnahmen im Gebiete des Loibls erschien ferner auch deshalb ganz besonders geboten, weil die Regierung sowohl im Parlamente als auch Abordnungen gegenüber offen erklärte, die Ausführung der Karawankenbahn wegen der hohen Kosten derzeit nicht weiter in Erwägung ziehen zu können, aber dazu bereit zu sein, die Wegkürzung, welche diese Bahn dem Verkehre mit Triest bieten würde, durch tarifarische Massregeln ausgleichen zu wollen. Daher könne auf eine Karawankenbahn überhaupt nur dann gerechnet werden, wenn es gelinge, dieselbe wesentlich billiger, als die vorliegenden Projecte lauten, und in Verbindung mit der Förderung der localwirtschaftlichen Interessen herzustellen.

In längeren Ausführungen theilte der Vortragende alle im Frühjahr und Sommer unternommenen, die Durchführung der neuerlichen Studien bezweckenden Schritte in Klagenfurt, Ferlach und Neumarkt mit und hob hervor, dass es gelungen ist, am 25. Juni d. J. in Ferlach ein Consortium für den Kärntner Theil der Loiblbahn zu bilden, an dessen Spitze der Besitzer der dortigen Gewerke, Herr Alfred Voigt, trat, der auch in der entgegenkommendsten Weise die erforderlichen Geldmittel für die Studien und Aufnahmen auf der Kärntner Seite bewilligte, welche Arbeit hierauf dem mit reichen Erfahrungen ausgestatteten Ingenieur Herrn A. Grassl übertragen wurde.

Auf der Krainer Seite wurde mit der diesbetreffenden Arbeit Herr Obergeringieur L. Hammer betraut, dem gleichfalls vielfache Erfahrungen in der Tracierung und dem Baue schwieriger Bahnen zur Verfügung stehen.

Diese Studien und Aufnahmen erscheinen der Hauptsache nach beendet, und es ergab sich, dass, sobald die Station in Neumarkt, welche bisher in einer Seehöhe von 498 m projectiert war, nach Feistritz auf 542 m Höhe gelegt werde, die ganze Entwicklung in das Katharinathal entfalle und die Fortsetzung nach Norden stets an der sonnseitigen, bewaldeten Lehne unmittelbar weiter in das Annathal geführt werden könne. Von dieser höheren Stationslage aus lässt sich die Bahn nach Lees sowohl als auch nach Krainburg

mit günstigen Steigungen ausführen. Die Kosten beider Linien differieren wenig, nur ist die Strecke nach Lees um 1 km kürzer.

Der Loibltunnel wurde bedeutend tiefer, und zwar auf der Krainer Seite 691 m und auf der Kärntner Seite 613 m hoch projectiert, so dass der Scheitel des Tunnels unter 700 m Seehöhe fällt und von einer Gebirgsbahn eigentlich nicht die Rede sein kann. Allerdings erhält der Tunnel hiedurch eine Länge von 8.4 gegenüber 4.8 km im bisherigen Projecte. Allein trotzdem ist dieser lange Tunnel immerhin noch um mehr als einen Kilometer kürzer, als jener des Bärnthallprojectes, in welchem die Durchstollung des Gebietes des Hochstuhls einen Tunnel von nahezu 10 km Länge erfordert. Auch die grosse Entwicklung im Rosenthale in Kärnten entfällt bei der Wahl des tiefer liegenden Tunnels; ebenso wird dem Klein-Loibl ganz ausgewichen, indem das Tunnelportal tief in die Tschepa-Schlucht zu liegen kommt.

Die Bahn ist von Lees bis Klagenfurt durchaus als Adhäsionsbahn mit einer Steigung von maximal 25 ‰ und Krümmungshalbmesser von nicht unter 200 m projectiert; sie entspricht daher allen militärischen und betriebstechnischen Anforderungen. Die Baulänge stellt sich gegenüber jener des bisherigen Adhäsionsbahnprojectes, unter Wegfall der grossen Bauten bei Neumarkt, im Rosenthale und am Klein-Loibl, um 10 km kürzer. Hiedurch sowie durch die bedeutenden, sehr günstig in unmittelbarer Nähe der beiden Tunnelportale gelegenen Wasserkräfte stellt sich das neue Project der Loiblbahn von Klagenfurt nach Lees im Anschlusse an die Wocheinerbahn bei gleicher Wegkürzung beträchtlich billiger, als die Bahn durch das Bärnthal.

Allein selbst bei gleicher Höhe der Kosten und Wegkürzung müsste die Loiblbahn jener durch das Bärnthal ihrer grossen localwirtschaftlichen Bedeutung wegen stets vorgezogen werden; denn durch die Loiblbahn entfällt die Herstellung besonderer Bahnen nach Neumarkt und Ferlach, beziehungsweise es lasse sich die Einbeziehung der beiden Industrieorte Neumarkt und Ferlach in das Bahnnetz durch die Ausführung der beiden Zufahrtsstrecken nach Neumarkt und Unterloibl als Localbahnen mit der Herstellung der eigentlichen Loiblbahn in Verbindung bringen, wodurch die Durchzugsbahn um mehr als drei Millionen verbilligt werden könne, indem schliesslich nur mehr die Verbindung der beiden Endpunkte der Zufahrtsstrecken, also eine Auslage von etwa 12 Millionen Gulden zu machen wäre, um die Loiblbahn von Klagenfurt bis Lees, eventuell auch Krainburg durchzuführen.

Hierauf gieng der Vortragende auf die Besprechung der Projecte der dritten Gruppe, also auf die Tauernbahn über und betonte, dass, wenn man die bedeutenden Wegkürzungen bei verhältnismässig geringen Kosten, welche diese einerseits stark vertheidigte, andererseits viel angefochtene Bahn biete, vorurtheilslos betrachte, man nicht anders könne, als für den Bau derselben sich zu erklären; denn die mehrfach aufgestellte Behauptung, dass die Tauernbahn nur Süddeutschland, nicht aber auch Oesterreich, der Industrie Böhmens, den Alpenländern und dem Hafen von Triest nützen werde, sei entschieden nicht stichhältig und werde durch die früher besprochenen Wegkürzungen an deutlichsten widerlegt. So gewähren beispielsweise die Tauern- und Predil-

bahn zusammen nach Budweis eine um 18 Tarif-km grössere Wegkürzung, als die Wocheiner und Bärnthallinie, daher man begründeter Weise doch nicht sagen könne, dass die Tauernbahn nur Süddeutschland und nicht auch der Industrie Böhmens zugute komme. Allein selbst bei der Ersetzung der Predil durch die Wocheiner Bahn bringt die Tauernbahn noch immer 97 Tarif-km, also nur um 14 km weniger Wegkürzung nach Budweis, als die Wocheiner- und Bärnthallinie. Für Niederösterreich mit Wien, Mähren, Schlesien und den östlichen Theil Böhmens ist die Tauernbahn allerdings nicht von Bedeutung, daher man, um auch diesen Theilen des Reiches bei Lösung der Triester Eisenbahnfrage gerecht zu werden, trachten müsse, auch die Loiblbahn zu erreichen, was aber nur dann Aussicht auf Verwirklichung habe, wenn dies möglichst billig und im Anschlusse an die Gruppe südlich der Save geschehen könne.

Der Vortragende kam dann auch auf die von ihm im Frühjahr veröffentlichte Broschüre über die Bestrebungen zur Erlangung einer Bahn nach Neumarkt zu sprechen und hob hervor, dass er in der Sitzung vom 11. März d. J. des seit 27. April 1893 bestehenden Consortiums mit der Abfassung einer Petition an das Eisenbahn-Ministerium betraut wurde, in welcher gemäss des in der erwähnten Sitzung einstimmig gefassten Beschlusses um den Ausbau der Bahn von Krainburg nach Neumarkt gebeten wurde. — Dem Consortium waren eben damals die Kosten und Wegkürzungen der einzelnen Linien noch unbekannt, auch konnte die Mehrheit desselben die Hoffnung noch nicht aufgeben, dass sich endlich und schliesslich doch das alte, seit mehr denn 25 Jahre hindurch angestrebte, von der Klagenfurter Delegierten-Conferenz am 28. Juli 1890 einstimmig angenommene Project des Ausbaues der Loibl- und Lackerbahn werde verwirklichen lassen.

Die Abordnung, welche diese Petition am 26. März Sr. Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg reichte, hatte dem erwähnten Beschlusse Rechnung zu tragen und sich streng an die Ausführung der Petition zu halten; — sie war darum nicht in der Lage, auf die Frage Sr. Excellenz, ob Neumarkt nicht lieber mehr westlich, etwa bei Lees, Anschluss suchen und sich so die unmittelbare Verbindung mit dem allfälligen Ausbaue der Wocheiner Bahn sichern wolle, eine andere Antwort zu geben, als das Petit in der überreichten Petition lautete.

In dankenswerter Offenheit legte Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg der Abordnung gegenüber die Ansicht der Regierung bezüglich der Lösung der Triester Eisenbahnfrage dar, indem Se. Excellenz erklärte, dass

1.) von dem Ausbaue der Linie Lack-Divacca wegen der vorher angeführten Ursachen Abstand genommen werden müsse;

2.) die Vortheile der Bärnthaller Linie durch tarifarische Massregeln auf der bestehenden Staatsbahnstrecke Glandorf-Villach-Tarvis-Assling wettgemacht werden können, daher auch von dem Ausbaue dieser Linie abzusehen sein wird, zumal dieselbe die Erbauung besonderer Bahnen nach Neumarkt und Ferlach nicht entbehrlich mache, also doppelte Auslagen erfordere;

3.) der Bau der Tauernbahn vermöge der grossen Kürzungen, welche dieselbe gewähre, jedenfalls ernstlich in Erwägung zu ziehen sei, und dass

4.) in Bezug der südlichen Fortsetzung der Tauernbahn die Predil- oder die Wocheiner Linie in Betracht komme.

Diese Erklärung Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers Ritter von Guttenberg, die derselbe in ähnlicher Weise auch im Parlamente und anderen Abordnungen gegenüber machte, weise auf ein bestimmtes Programm der Regierung hin, das in den Wegkürzungen und Kosten der einzelnen Linien begründet erscheine und mit dem man sich wohl oder übel zurechtfinden müsse.

Der Vortragende legte nun dar, dass die bisherige Fruchtlosigkeit der vielen Bemühungen, die Triester Eisenbahnfrage zur Lösung zu bringen, hauptsächlich in der gegenseitigen Bekämpfung der einzelnen Linien durch ihre nächsten Anhänger zu suchen sei, und dass es im Interesse der Alpenländer, des Hafens von Triest und des ganzen Reiches nicht angehe, diese gegenseitige Bekämpfung auch jetzt noch dem nun bekanntgewordenen Programme der Regierung gegenüber fortzusetzen, man müsse vielmehr bemüht sein, sich mit demselben bestmöglichst abzufinden und die Regierung in der Durchführung kräftigst unterstützen.

Vor allem sei die Bekämpfung der Tauernbahn fallen zu lassen, und nachdem die Predillinie wegen der Einsprache der Kriegsverwaltung keine Aussicht auf Verwirklichung habe, liege es auf der Hand, dass man als südliche Fortsetzung der Tauernlinie nur für die Wocheiner Linie, und zwar von der Station Assling aus abzweigend, einsehen könne, indem die Wegkürzung von 47 Tarif-km nur dann zutrifft, wenn von Assling aus abgezweigt wird.

Die Tauern- und Wocheiner Bahn als bald angenommen, erscheint für Neu- und Krain, sowie für Ferlach, Klagenfurt, Kärnten, Obersteiermark, Niederösterreich mit Wien, Mähren, Schlesien und das böhmische Böhmen, die Aufgabe, in Absicht auf Erzielung bestmöglichster Vortheile durch diese Lösung der Triester Eisenbahnfrage, klar gegeben, und zwar gegeben in dem Bestreben, den Ausbau der Loiblbahn im Anschlusse an die Wocheiner Linie zu erzielen.

Die Tauernbahn hat ihre bestimmte Aufgabe, welche die Loiblbahn nie zu ersetzen vermag, ebenso kann die Tauernbahn die Aufgabe der Loiblbahn in keiner Weise erfüllen.

Beide Bahnen haben eben ihr bestimmtes Verkehrsgebiet. Dagegen ist eine Vereinigung beider Linien hinsichtlich der südlichen Fortsetzung auf die Wocheiner Bahn ohne nennenswerte Beeinträchtigung ihrer besonderen Aufgaben möglich.

Längere Zeit widmete der Vortragende der Erörterung der Nothwendigkeit, dass nun auch Neumarkt und Oberkrain überhaupt den geänderten Verhältnissen Rechnung tragen, den bisher in Krainburg angestrebten Anschluss aufgeben und denselben in Lees suchen müssen, um in den Rahmen des vorentwickelten Programmes eingefügt zu werden.

Diese Aenderung sei kein leichtfertiges Aufgeben der bisher angestrebten Verbindung, sondern lediglich eine den geänderten Verhältnissen entsprungene unausweichliche wirtschaftliche Nothwendigkeit. Es gehe eben unter den obwaltenden Verhältnissen nicht an, für eine Bahn, der jede Aussicht auf eine weitere Fortsetzung nach Süden und Norden benommen erscheine, Opfer zu bringen. Zudem trage die Verlegung des Anschlusses von Krainburg nach Lees nur der diesfalls von Sr. Excellenz dem Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg gegebenen Anregung Rechnung, und man sei Sr. Excellenz sicherlich zum besondern Danke verpflichtet, dass er die Interessenten auf das Unzweckmässige eines Anschlusses in Krainburg rechtzeitig aufmerksam machte. Neumarkt hat infolge des Bezuges von Mineralkohlen aus Obersteiermark und der Verfrachtung von Garnen u. dergl. Erzeugnissen nach Böhmen einen grösseren Nord- als Südverkehr. Es hätte alle Fracht von und nach dem Norden eine 22 km längere Strecke zu durchlaufen, wenn die Bahn von Neumarkt nach Krainburg statt nach Lees gebaut würde. Dasselbe treffe für den Südverkehr zu, wenn die Wocheinerbahn zur Ausführung käme, was eben, wie oben dargethan, die grösste Wahrscheinlichkeit sei. Nach der Mittheilung des Vortragenden hat das Eisenbahn-Ministerium der am 26. März l. J. überreichten Petition mit Erlass vom 1. Juli d. J., Z. 2880, insoferne stattgegeben, als es sich bereit erklärte, die angestrebte Bahn in das Localbahnenprogramm für 1897 dann aufzunehmen, wenn die Verhandlungen, betreffend die Sicherung der Zeichnung von Stammactien u. dergl., rechtzeitig zum Abschlusse gelangen. Hiedurch erscheine officiell festgestellt, dass die Regierung die Nothwendigkeit der Erbauung einer Bahn nach Neumarkt anerkannt habe und bereit sei, die Ausführung derselben durch Gewährung einer entsprechenden Zinsengarantie zu ermöglichen.

Wird die Ausführung dieser von der Regierung als nothwendig anerkannten Bahn mit dem Anschlusse nach Lees statt nach Krainburg vollzogen, so ist damit der Industrie Neumarkts am besten gedient, zugleich aber auch ein Stück der geplanten Loiblbahn, im Anschlusse an die Wocheiner Bahn, vollführt.

Geschähe dasselbe auch auf der Kärntner Seite durch die Herstellung einer Bahn von Klagenfurt über Victring, Maria-Rain, Weitzelsdorf bis nach Unterloibl, so würde auch im Norden ein Theil der Loiblbahn zum Ausbau kommen und es sich schliesslich, um die ganze Loiblbahn fertig zu haben, nur mehr um die Verbindung der beiden Endpunkte handeln.

Die Regierung habe sich Abordnungen gegenüber wiederholt dahin ausgesprochen, dass sie die Nothwendigkeit, der hart bedrängten Industrie des Rosenthales mittelst einer Bahn helfend unter die Arme zu greifen, vollends anerkenne und bereit sei, alle darauf bezughabenden Bestrebungen bestmöglichst zu unterstützen, daher es wohl keinem Zweifel unterliegen könne, dass die von dem, wie vorher erwähnt, am 25. Juni d. J. in Ferlach gebildeten Consortium mit aller Energie in Angriff genommenen Arbeiten ebenfalls Erfolg haben werden und auch die dortige Strecke in das Localbahnenprogramm für 1897 Aufnahme finden dürfte.

Die Aufnahme der beiden besprochenen Bahnen in das nächstjährige Localbahnenprogramm der Regierung vorausgesetzt, würde sich die Auslage für die Lösung der Triester Eisenbahnfrage nach dem oben entwickelten Programme wie folgt stellen:

- 1.) für die Tauernbahn . . . 30 Mill. Gulden,
- 2.) » » Wocheiner Bahn 32 » »
- 3.) » » Verbindung der beiden Endpunkte der als Localbahnen erbauten Zufahrtsstrecken zur Loiblbahn . . . . . 12 » »

im ganzen also . . . . 74 Mill. Gulden.

Gewiss eine grosse Summe, allein der Vortragende hält dafür, dass dieses Opfer nicht zu gross für den österreichischen Kaiserstaat sei, um es zu einer die grosse Mehrheit seiner Bewohner vollends befriedigenden Lösung der Triester Eisenbahnfrage zu bringen und damit seiner schönen Hafenstadt die Entfaltung neuen Lebens und nachhaltigen Aufschwunges zu ermöglichen.

H. Bergmann.



35356 VII, C, g, 78,



35356

tel  
al  
t