universität innsbruck
Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Enquête zur Berathung eines Lokaleisenbahn-Programms für Tirol

Enquête zur Berathung eines Lokaleisenbahn-Programms für Tirol <1894, Bozen>

Innsbruck, 1894

urn:nbn:at:at-ubi:2-8190

21343

45
80 E

Enquête

zur

Berathung eines Lokaleisenbahn-Programms für Tirol

abgehalten

zu Bozen am 23. April 1894.

Inchiesta

per

lo studio d'un programma di ferrovie locali in Tirolo

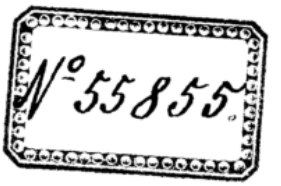
tenuta

in Bolzano il 23 Aprile 1894.

UB INNSBRUCK
+C94289201

Druck der Wagner'schen Universitäts-Buchdruckerei. — Im Selbstverlage.

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK
INNSBRUCK


N° 55855

Ein Blick auf die Karte von Tirol ergibt die wenig erfreuliche Thatsache, dass das engmaschige Netz von Communicationen, von welchen unsere Nachbarländer durchzogen werden, immer weiter wird, je mehr man sich unseren Landesgrenzen nähert. Wie mit eisernen Klammern umfasst das bairische Schienennetz den Norden unseres Landes und doch findet sich in einer Ausdehnung von rund 200 Kilometern nur eine einzige Einbruchsstelle, über welche der gesammte Durchzugsverkehr vom Norden nach dem Süden durch unser Land sich vollzieht. Auch für die Verbindung von Osten nach Westen dient nur eine einzige Linie im Norden des Landes, während die zweite Eisenbahnlinie, die südlich von der Brennerkette ebenfalls im Osten Tirols einbricht, nur die Hälfte des Landes berührt und in dieser Anlage eigentlich nur den Verkehr von Südosten auf dem Umwege über den Brenner nach dem Westen vermitteln kann, während dieselbe, nach dem Westen fortgesetzt, die Bestimmung in sich trüge, die reichen Korngebiete Ungarns, sowie des südlichen Russland mit Frankreich und der Schweiz auf dem kürzesten Wege zu verbinden. Aber auch in der Richtung nach dem Nordwesten mangelt ein wichtiges Bindeglied, welches die nächste Verbindung zwischen den Häfen des adriatischen Meeres in nordwestlicher Richtung mit den großen deutschen Handelsplätzen von Augsburg, Mannheim, Köln und den niederländischen Häfen herzustellen hätte.

Es ergibt sich also in unserem Lande selbst bei jener Classe von Bahnen, welche eine internationale Wichtigkeit haben und dem großen Weltverkehre zu dienen hätten, eine Lücke, die sich um so fühlbarer machen wird, wenn durch die Valsuganabahn, deren Erbauung nunmehr mit aller Energie in Angriff genommen wird, und deren Vollendung in nicht allzulanger Zeit zu erwarten steht, dem großen Verkehre neue Wege geöffnet werden, die leider gerade in ihrem natürlichen Zuge nach dem Westen und Nordwesten keine Fortsetzung finden. Andererseits entbehren weit ausgedehnte Thalgebiete des Anschlusses an die großen Verkehrsadern, deren Bestande die von denselben durchzogenen Landestheile einen nicht zu verkennenden wirtschaftlichen Aufschwung zu verdanken haben.

Es darf wohl als eine kaum zu bestreitende Thatsache hingestellt werden, dass die Eisenbahnen zu den wichtigsten Trägern der Cultur zählen, dass erleichterte Communicationen und somit die durch dieselben gebotene Möglichkeit eines regeren Ideen- und Güteraustausches auf die Entwicklung der Industrie und der Landwirtschaft, auf die Hebung des Wohlstandes und der Steuerkraft eines Volkes den mächtigsten Einfluss ausüben; es muss daher von Allen, welche den Aufschwung unseres Landes wünschen, lebhaft bedauert werden, dass gerade in Tirol die Entwicklung des Verkehrswesens in letzter Zeit so wenig Fortschritte gemacht hat und dass, obwohl im Jahre 1890 für ungefähr 20 Localbahn-Projecte die Vorconcessionen ertheilt waren, nur zwei einzige derselben, nämlich jene von Mori-Arco-Riva und Innsbruck-Hall gebaut und in Betrieb gesetzt worden sind.

Gerade die Einbeziehung der von den bestehenden Schienenwegen mehr abgelegenen Gegenden unseres Landes in den großen Verkehr zählt zu den wichtigsten Aufgaben, die auf dem Gebiete des Verkehrswesens zu lösen sind und auf diesem Punkte müssen alle Hebel eingesetzt werden, um bald Zustände zu beseitigen, die nicht länger ohne Benachtheiligung der vitalsten Landesinteressen fortbestehen dürfen.

Wie sehr das Bewusstsein von der Nothwendigkeit der Erweiterung unseres Communicationswesens in alle Schichten der Bevölkerung gedrungen ist, davon geben Zeugnis jene zahlreichen Enunciationen aus den Interessentenkreisen, ja aus der gesammten Bevölkerung, welche der dringenden, aus den bestehenden Bedürfnissen hervorgehenden Nothwendigkeit nach Vervollständigung des tirolischen Eisenbahnnetzes entschiedenen Ausdruck gegeben haben, sowie die stattliche Reihe von Localcomités, welche die Herstellung von engere Wirtschaftsgebiete umfassenden Schienensträngen auf ihr Programm gesetzt und sich mit dem Studium der einschlägigen Fragen, sowie mit der Beschaffung der erforderlichen Geldmittel befassen.

Das weite, aber auch dankbare Gebiet des Localbahnwesens hat insbesonders, nachdem in Steiermark infolge der energischen Initiative des ehemaligen Landeshauptmannes, Sr. Excellenz Grafen Wurmbrand, die Schaffung von Landesbahnen in erfolgversprechender Weise inaugurirt wurde, auch in unserem Lande die Aufmerksamkeit Aller auf sich gelenkt und es haben sich auch, wie die Verhandlungen im Tiroler Landtage gezeigt haben, Anläufe bemerkbar gemacht, das steirische Muster mutatis mutandis auch für Tirol zur Anwendung zu bringen.

Wenn auch die diesbezüglich gemachten schüchternen Versuche bisher einen Erfolg nicht aufzuweisen hatten, so erscheint doch im Hinblicke auf die energische, zielbewusste Action, welche der

derzeitige Chef unseres Handelsamtes in der Frage des Localbahnwesens durchzuführen entschlossen zu sein scheint, und nach welcher der Schwerpunkt derselben in die Landesvertretung gelegt werden soll, jetzt der Zeitpunkt gegeben zu sein, wo alle jene Factoren im Lande, welche dazu berufen erscheinen, die Verkehrsinteressen des Landes zu schützen und zu fördern, zusammenstehen müssen, um einmüthig und mit aller Entschlossenheit ihren Standpunkt zu präcisiren und dem Verlangen Ausdruck zu geben, dass nunmehr an maßgebender Stelle nicht mehr gezögert werden dürfe, dem Lande zu geben, was seine Bedürfnisse dringend erheischen und wodurch demselben die Mittel geboten werden sollen, in seiner wirtschaftlichen Entwicklung nicht hinter den übrigen Kronländern des Reiches zurückzubleiben.

Tirol mit den unermesslichen motorischen Kräften, die seine Bäche und Flüsse als unbehobene Schätze in sich bergen und welche für eine hochentwickelte Industrie die Grundlage schaffen könnten, — Tirol mit seinem von Jahr zu Jahr wachsenden Fremdenverkehr, welcher berufen erscheint, unserem Lande Einnahmsquellen von früher nicht geahnter Höhe zu eröffnen, bedarf dringend der Verbesserung seiner Verkehrsmittel, soll es in der Ausbeutung der ihm durch die Natur gesicherten Vortheile weitere Fortschritte machen und damit einer glücklicheren Zukunft entgegengeführt werden, die nicht nur einen Fortschritt der Cultur, sondern auch eine größere Erwerbsfähigkeit und einen entsprechenden Wohlstand gewährt.

Von diesen Erwägungen ist das Präsidium der Handels- und Gewerbekammer in Innsbruck ausgegangen, als es sich entschlossen, die an der Entwicklung des Verkehrswesens interessirten Corporationen unseres Landes mit der nachstehenden Zuschrift zu einer gemeinsamen Berathung einzuladen.

„Es ist eine erfreuliche Thatsache, dass, nachdem viele Jahre hindurch in der Vervollständigung des tirolischen Eisenbahnwesens eine Stagnation eingetreten war, in neuester Zeit ein frischer Zug sich bemerkbar macht, und dass gerade die gegenwärtige Regierung, wie aus allen Enunciationen derselben hervorgeht, mit dankenswerter Entschlossenheit darangeht, insbesondere das Localbahnwesen in einer Weise zu regeln, welche die berechtigte Hoffnung gewährt, dass auch unser Land, das bisher nicht einmal in allen seinen Hauptthälern von Eisenbahnlinien durchzogen wird, in nicht allzuweiter Ferne sich der Segnungen des großen Verkehrs in ausgedehnterem Maße erfreuen werde.

Wie ja als bekannt vorausgesetzt werden darf, beabsichtigt die Regierung auch dem Tiroler Landtage eine Regierungsvorlage zugehen zu lassen, durch welche die Erbauung von Localbahnen in ähnlicher Weise geregelt würde, wie dies in Steiermark infolge des Landesgesetzes vom 11. Februar 1890 bereits der Fall war.

Da wahrscheinlich schon die nächste Session des Tiroler Landtages sich mit dieser hochwichtigen Frage zu befassen haben wird, erschiene es der unterzeichneten Kammer für zweckdienlich, wenn noch vor dem Zusammentritte des Landtages seitens der in Verkehrsfragen maßgebenden Factoren ein Eisenbahnprogramm entwickelt und dem hohen Landtage zur entsprechenden Würdigung vorgelegt würde.

Hiezu berufen erscheinen uns in erster Linie die Handels- und Gewerbekammern, der Landesculturrath, sowie der Verband jener Corporationen, deren Bestrebungen auf die Hebung des Fremdenverkehrs gerichtet sind.

Das Votum dieser Körperschaften, die alle hier in Betracht kommenden Interessen zu vertreten haben werden, dürfte jedenfalls eine Bedeutung erlangen, die in Absicht auf die Förderung des Localeisenbahnbaues nicht unterschätzt werden kann."

Dass dieser Schritt kein verfehlter war, und dass die Intention des Kammer-Präsidiums einem allseitig vorhandenen Wunsche entgegenkam, sich einmal klar über Verkehrsfragen auszusprechen, ergibt sich aus der Thatsache, dass alle Corporationen zu diesem Schritte gerne ihre Zustimmung gaben und ihre Vertreter zu der in Bozen am 23. April im Sitzungssaale der Handels- und Gewerbekammer abgehaltenen Enquete entsendeten.

Möge das Ergebnis dieser Berathungen, welches in dem folgenden Protokolle niedergelegt ist, an maßgebender Stelle eine gebührende Würdigung finden und so einigermaßen dazu beitragen, ein Werk zu schaffen, das wie kein anderes die Interessen des Landes zu fördern geeignet erscheint.

Das Präsidium der Handels- und Gewerbekammer in Innsbruck

im Mai 1894.

Anton Schumacher,
Präsident.

Dr. Kofler,
Secretär.

Protokoll

über die Verhandlung der Enquete, welche über Einladung des Präsidiums der Handels- und Gewerbekammer in Innsbruck behufs Berathung eines Localeisenbahn-Programms für das Land Tirol zu Bozen am 23. April 1894 zusammengetreten ist.

Erschienen sind die Herren:

Für die Handels- und Gewerbekammern:

in Bozen:
Präsident Johann Kofler,
Vicepräsident Paul Welponer.

in Innsbruck:
Präsident Anton Schumacher,
Secretär kaiserl. Rath Dr. Anton Kofler.

in Rovereto:
Präsident Pietro Cosler,
Kammerrath Giuseppe Canella.

Für den Landes-Culturrath:

Section I. Innsbruck:
Präsident Dr. Julius v. Riccabona,
Alfons Ritter Widmann von Staffelfeld.

Section II. Trient:
Präsident Max Ritter v. Mersi,
Dr. Victor v. Riccabona.

Für den Landesverband für Fremdenverkehr in Tirol zu Innsbruck:

Landtags-Abgeordneter Dr. Johann Angerer,
Wilhelm Dannhauser.

Für die sccietà pel' incremento dei concorso dei forestieri nel Trentino in Rovereto:

Dr. Franz v. Probizer,
Antonio Tambosi.

Als Schriftführer fungiren:
hinsichtlich des deutschen Theiles des Protokolles, Alois v. Lemmen, Statistiker der Handels- und Gewerbekammer in Innsbruck,
hinsichtlich des italienischen Theiles des Protokolles, Dr. Franz Gerosa, Secretär der Handels- und Gewerbekammer in Rovereto.

Originaltext.

Präsident der Handels- und Gewerbekammer in Innsbruck Herr Anton Schumacher: Nachdem die heutige Versammlung vom Präsidium der Innsbrucker Handelskammer einberufen worden ist, gestatten Sie mir einige einleitende Worte.

Nach mehr als 50jähriger Bauthätigkeit wurde in den Culturländern ein Netz von Hauptbahnen, soweit sie wirthschaftlichen Zwecken dienen, nahezu vollendet und es handelt sich nun, zwischen diesen

Protocollo

dell' Adunanza, che — per iniziativa del Presidio della Camera di Commercio ed Industria in Innsbruck, — si raccolse il 23 Aprile 1894 in Bolzano, onde discutere un programma di ferrovie locali per il Tirolo.

V' intervennero i signori:

Per le Camere di Commercio ed industria:

in Bolzano:
Il Presidente Giovanni Kofler,
il Vicepresidente Paolo Welponer.

in Innsbruck:
Il presidente Antonio Schumacher,
il segretario cons. imp. Dr. Antonio Kofler.

in Rovereto:
Il presidente Pietro Cofler,
il Consigliere della Camera Giuseppe Canella.

Per il Consiglio provinciale d'agricoltura:

sezione I d'Innbruck:
Il Presidente Dr. Giulio de Riccabona,
il sig. Alfonso cav. de Widmann-Staffelfeld.

sezione II di Trento:
Il Presidente Massimiliano cavaliere de Mersi,
il sig. Dr. Vittorio de Riccabona.

Per la società per l'incremento del concorso dei forestieri nel Tirolo a Innsbruck:

Il deputato alla dieta Dr. Giovane Angerer,
il sig. Giuglielmo Dannhauser.

Per la società per l'incremento del concorso dei forestieri nel Trentino a Rovereto:

Il pres. Dr. Francesco de Probizer,
il sig. Antonio Tambosi.

Protocollisti:
per la parte tedesca: il sig. Luigi de Lemmen, impiegato statistico della Camera di Commercio ed Industria in Innsbruck,
per la parte italiana: il sig. Dr. Francesco Gerosa, segretario della Camera di Commercio ed Industria in Rovereto.

Uebersetzung.

Il Presidente della Camera di Commercio e d'Industria in Innsbruck, sig. Ant. Schumacher: L'adunanza odierna è stata convocata dalla Presidenza della Camera di Commercio in Innsbruck, mi si permetta quindi, di dire due parole d'inaugurazione.

Da oltre 50 anni a questa parte i paesi civili vanno coprendosi di una rete di ferrovie primarie che, in quanto serve a scopi economici,

großen Fäden des Verkehrsnetzes die kleineren Fäden einzufügen, um dem stets fortschreitenden Bedürfnisse des Verkehrs zu genügen.

Wir sind aus dem Zeitalter der Hauptbahnen in das der Localbahnen eingetreten, wenngleich wir in Tirol leider noch nicht soweit sind, uns mit Localbahnen allein begnügen zu können. In allen rings an Tirol grenzenden Ländern besteht das Bestreben, das Eisenbahnnetz nach dieser Richtung zu erweitern und zu vervollständigen, in den benachbarten Provinzen, wie im Auslande, und auch wir dürfen nicht lässig sein, um denjenigen Gegenden, deren wirthschaftliche Bedeutung es rechtfertigt, die Möglichkeit zu bieten, der Bequemlichkeit und Vortheile der modernen Verkehrsmittel theilhaft zu werden. Wir würden unsere Aufgabe als Vertreter derjenigen Corporationen, denen die Pflege der Interessen des Verkehrs in erster Linie anvertraut ist, schlecht erfüllen, wenn wir nicht nach diesem Ziele trachten und unsere Stimmen zu diesem Zwecke erheben würden, die, wie wir annehmen dürfen, gerade in dieser Sache nicht ungehört und unberücksichtigt bleiben können, zumal uns die Regierung wenigstens in Bezug auf die Schaffung von Localbahnen zu unterstützen geneigt ist und sich auch der Landtag mit dieser Angelegenheit wird beschäftigen müssen.

Deshalb hat sich das Präsidium der Innsbrucker Kammer erlaubt, die beiden Schwesterkammern von Bozen und Roveredo, die beiden Sectionen des Landesculturrathes, die Società pel incremento del concorso dei forestieri nel Trentino und den Landesverband für Fremdenverkehr in Tirol zu dieser Conferenz einzuladen, damit ein Programm zum Ausbau des tirolischen Eisenbahnnetzes entworfen werde, und ich danke den verehrlichen Körperschaften, die ihre Vertreter hieher entsendet haben.

Um aber dem Programme das ihm nöthige Schwergewicht zu geben, ist es nothwendig, dass wir alle in Frage stehenden Projecte genau prüfen, dass wir uns nicht von zu weitgehenden localen Aspirationen leiten lassen, sondern vielmehr unbefangenen Blickes abwägen, ob die Bedeutung einer Bahn in Bezug auf den gegenwärtig oder in Zukunft sicher zu erwartenden Verkehr einer Gegend auch im Verhältnis stehe zu den Mitteln, die zu dessen Befriedigung aufgewendet werden sollen, wir müssen aber auch die Frage unbefangen prüfen, ob das System der Localbahnen für alle Linien sich auch wirklich eigne, die noch im Lande zu bauen sind; e ciò perchè duplice è, secondo il mio parere, il pericolo che porta seco il sistema delle ferrovie locali: primo che si ceda alla tentazione di costruire linee di importanza troppo locale, e quindi di nessun reddito; secondo, che per la smania di poter, quanto prima possibile, godere dei comodi e vantaggi offerti da questi mezzi di communicazioni, si può dirsi compiuta: oggidì invece si tratta di intercalare fra le arterie principali di tal rete le arterie minori, per corrispondere ai bisogni ognor progressivi del movimento.

Dall' èra quindi delle ferrovie principali siamo passati in quella delle ferrovie locali, quantunque in Tirolo non siamo, pur troppo, giunti ancora al punto, di poter accontentarci soltanto di ferrovie locali.

In tutti i paesi che attorniano il Tirolo, tanto nelle provincie contermini come all' estero, si fa ogni sforzo per allargare e completare in questo senso la rete ferroviaria; non dobbiamo perciò indugiare, neppur noi, ad offrire a quelle regioni la cui importanza economica è giustificata, la possibilità di partecipare ai commodi ed ai vantaggi dei moderni mezzi di comunicazione. Noi, quali rappresentanti di quelle Corporazioni, che sono chiamate in prima linea a curare gl' interessi del movimento, adempiremmo male al nostro cómpito, se non mirassimo a questa méta, e non elevassimo a tale scopo la nostra voce, la quale, come ci è lecito rilevare, non può, in tal affare, non trovare ascolto e considerazione, ora che il Governo — almeno per quello che riguarda la costruzione di ferrovie locali — è disposto a aiutarci e che anche la Dieta provinciale dovrà occuparsi di questa vertenza.

Perciò, la presidenza della Camera di Commercio in Innsbruck s' è permesso di invitare a questa conferenza ambedue le Camere consorelle in Bolzano e Rovereto, le due Sezioni del Consiglio prov. di Agricoltura, la Società per l' incremento del concorso di forestieri nel Trentino e la Federazione provinciale per il movimento dei forestieri, collo scopo venga abbozzato un programma per la costruzione di linee ferroviarie tirolesi; e ringrazio le onorevoli corporazioni, che hanno mandato quì i loro rappresentanti. Per dare però al programma la necessaria importanza è necessario che esaminiamo accuratamente i progetti in questione, che non ci lasciamo guidare da aspirazioni locali troppo spinte, ma anzi che ponderiamo spassionatamente, se la importanza di una ferrovia, in riguardo al movimento presente od avvenire di una regione, stia in relazione ai mezzi, che devono impiegarsi nella sua esecuzione. Dobbiamo pure esaminare, senza preconcetti, la questione, se il sistema delle ferrovie locali si adatti effettivamente a tutte le linee che restano ancora da costruirsi nella nostra provincia; denn zweierlei sind die Gefahren, die meines Erachtens das System der Localeisenbahnen mit sich bringt: 1. dass man der Versuchung unterliegt, Linien von allzu localer Bedeutung und infolge dessen unrentable Linien zu bauen und 2. dass man sich, von dem Drange beseelt, so bald als möglich in den Genuss der

fuorvii, promuovendo la costruzione di linee secondarie, dove, per posizione geografica e pei rapporti colle grandi arterie del commercio internazionale, sarebbero reclamate linee di primo ordine.

Ich ersuche nun zur Wahl des Präsidiums zu schreiten und schlage hiefür den Herrn Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer in Bozen Herrn Johann Kofler vor.

Ed ora, prego di passare alla elezione del presidente e, all' uopo propongo il sig. Presidente della Camera di Commercio e d' Industria in Bolzano, sig. Kofler.

Herr Präsident Kofler dankt für diese Ehre, erklärt jedoch, die Wahl ablehnen und mit Rücksicht darauf, dass die ganze Action bezüglich der Localbahnen von der Handels- und Gewerbekammer in Innsbruck ausgegangen sei, den Vorschlag machen zu müssen, dass der Präsident dieser Kammer den Vorsitz führe. Angenommen.

Il sig. Presidente Kofler ringrazia dell'onore, dichiara però di dover declinare la nomina; e pella considerazione che tutta l'azione relativa alle ferrovie locali è partita dalla Camera di Commercio e d'Industria in Innsbruck, fa la proposta che il Presidente di questa Camera assuma la presidenza. Accettato.

Herr Präsident Schumacher dankt für die ihm erwiesene Ehre und ersucht, zum Gegenstande der Tagesordnung übergehend, die erschienenen Vertreter ihr Programm zu entwickeln, wobei es sich nach seiner Ansicht empfehlen werde, insoferne eine Theilung des Programms eintreten zu lassen, dass jene Linien, welche vermöge ihrer Lage von solcher Bedeutung sein werden, dass für dieselben Bahnen zweiter Ordnung nicht genügen, die vielmehr als Vollbahnen gedacht werden müssen, herausgehoben werden, und dass, um keinen Zweifel über die Ansicht der Versammlung aufkommen zu lassen, dieses ausdrücklich betont werde. Es seien dieses seines Erachtens die Vintschgauer- und die Fernbahn.

Il Presidente Schumacher ringrazia dell'onore tributatogli, e passando all'ordine del giorno, eccita i comparsi a sviluppare il loro programma, nel quale, a suo avviso, raccomanderebbe di fare una divisione nel senso, che quelle linee che, pella loro posizione, fossero di una tale importanza da esigere delle ferrovie pienamente normali anzicchè secondarie, dovessero essere separate; anzi, per non lasciare sussistere in proposito nessun dubbio, vorrebbe che fossero indicate espressamente. A suo avviso sarebbero tali le due linee della Vintschgau (Venosta) e del Fern.

Il sig. Cofler, presidente della Camera di Commercio in Rovereto, chiesta la parola, ringrazia in primo luogo la Camera di Commercio in Innsbruck per aver preso una iniziativa di tanto interesse per amendue le parti della Provincia. Quindi, facendosi interprete del desiderio dei suoi colleghi della parte italiana, propone che si abbia a cominciare collo stabilire il programma dell' odierna seduta, nella quale, opina, che si dovrebbe dare la precedenza ai progetti già studiati e a quelli di maggiore importanza, onde non correre il rischio di andare troppo per le lunghe e senza pratici risultati, quando si volesse occuparsi di linee, di cui non esistono progetti, oppure poco o punto importanti al paese.

Herr Cofler, Präsident der Handelskammer in Rovereto, bittet ums Wort und dankt an erster Stelle der Handelskammer in Innsbruck dafür, dass sie in einer für beide Landestheile so wichtigen Angelegenheit die Initiative ergriffen habe, und macht hierauf, indem er den Wunsch seiner Collegen vom italienischen Landestheile zum Ausdruck bringt, den Vorschlag, dass man mit der Feststellung des Programms für die heutige Sitzung zu beginnen hätte, in welcher seiner Meinung nach den bereits ausgearbeiteten Projecten und jenen von größerer Wichtigkeit der Vorrang eingeräumt werden müsste, wobei man nicht Gefahr laufe, weitläufig zu werden und ohne practische Resultate zu bleiben, was für den Fall einträte, wenn man sich mit Linien beschäftigen wollte, von denen keine Projecte existiren, oder die für das Land wenig oder gar nicht wichtig sind.

Zur Besprechung der Hauptbahnen übergehend ergreift das Wort Präsident Kofler (Bozen) und weist darauf hin, dass die Frage der Vintschgauerbahn in ein anderes Stadium getreten sei, nachdem die Regierung vom früheren

Passando alla discussione delle linee primarie, il Presidente della Camera di Bolzano sig. Kofler prende la parola, e rileva che la questione della ferrovia della Venosta è passata in un altro stadio, essendochè il Governo

Programme absehe und nur mehr eine schmalspurige Localbahn in Aussicht stelle. Da der Kammerbezirk Bozen nur mit dem Norden und Osten durch eine Bahn verbunden sei, während der westliche Theil noch keine Verbindung besitze, so habe die Kammer alles daran gesetzt, dass auch dieser Landestheil einen Schienenstrang bekomme; dieser müsse aber als Vollbahn gebaut werden, da die Vintschgauerbahn durch den Anschluss bei Landeck einerseits, und an die Valsuganabahn andererseits die Bedeutung einer Weltbahn erhalte, und deshalb habe man eine Deputation an Se. Majestät den Kaiser abgesendet, um demselben die Bitte zu unterbreiten, dass diese Linie als normalspurige Vollbahn gebaut werde. Redner frage sich nun an, ob auch über dieses Project debattirt oder dasselbe ganz vom Programme ausgeschlossen werden solle.

Herr Wilhelm Dannhauser bemerkt, dass es ihm von großer Wichtigkeit zu sein scheine, dass die Versammlung diese Frage hinsichtlich der Hauptbahnen nicht außer Acht lasse und dem lebhaften Wunsche Ausdruck geben möge, dass vor allem diejenigen Bahnen erstellt werden sollen, welche eine Existenzfrage für das Land seien, und darunter meine er die Fern- und Vintschgauerbahn. Redner hebt die Wichtigkeit der Fernbahn hervor und betont, dass dieselbe als Bahn ersten Grades oder Vollbahn gebaut werden müsse. Das gleiche gelte von der Vintschgauerbahn. Redner beantragt, die Versammlung möge darauf bestehen, dass die wichtigsten Bahnen, nämlich die Fern- und Vintschgauerbahn in **erster Reihe** unter jenen Bahnen genannt werden, welche als Vollbahnen hergestellt werden sollen und somit nicht in das Programm der Localbahnen aufzunehmen wären.

Kaiserl. Rath Dr. Kofler erklärt, dass bei Aufstellung eines Programmes für Localeisenbahnen die Grenzen ganz genau gegeben seien, innerhalb welcher man sich zu bewegen habe. Nachdem jedoch in maßgebenden Kreisen der hohen Regierung die Ansicht obwalte, dass sowohl die Vintschgauer- als auch die Fernbahn als schmalspurige Localbahnen gebaut werden sollen, so sei es Pflicht der heutigen Versammlung, auch gegenüber dieser Frage Stellung zu nehmen und ihrer unerschütterlichen Ueberzeugung Ausdruck zu geben, dass es ein verhängnisvoller Fehler wäre, wenn diese Bahnen als Localbahnen gebaut würden, weshalb dieselben auch nicht in das heute zu berathende Localeisenbahn-Programm aufgenommen werden könnten. Bei beiden Bahnprojecten stehe wenigstens nach der einstimmigen Ansicht der gefa astrazione dal programma primitivo, e non mette in prospettiva che una linea locale a scartamento ridotto. Siccome però il Distretto camerale di Bolzano, congiunto al Nord ed Est con una sola ferrovia, non ha nella sua parte occidentale alcun allacciamento conveniente, cosi la Camera di Commercio avrebbe tutto l'impegno che pur questa parte di provincia venga dotata del suo binario: questo però dovrebbe esser costruito come ferrovia completa, stantechè, la ferrovia della Venosta, mediante l'allacciamento presso Landeck da una parte, e colla Valsugana dall'altra, ottiene l'importanza di una ferrovia mondiale: essere perciò stata mandata a S. Maestà l'Imperatore una deputazione, per sottoporre al medesimo la preghiera, che questa linea venga costruita come una ferrovia completa a scartamento normale. L'oratore domanda indi, se si abbia a discutere anche su questo progetto, oppure se lo stesso deva venir eliminato dal programma.

Il sig. Guglielmo Dannhauser osserva sembrargli cosa di grande importanza che l'adunanza non trascuri tale questione delle ferrovie principali, per poter esprimere il desiderio, che anzitutto vengano costruite quelle ferrovie, che sono pella provincia una questione di esistenza; e fra queste egli crede di poter annoverare le ferrovie del Fern e della Venosta. L'oratore mette in rilievo l'importanza della Fernbahn ed accentua che la stessa deve venir costruita come ferrovia di primo grado o completa. Altrettanto dice per la linea della Val Venosta. Propone quindi, che l'adunanza voglia insistere, che le due più importanti ferrovie, cioè la Fern- e la Vintschgauerbahn vengano classificate in **prima linea** fra quelle che dovranno costruirsi come linee primarie complete, e perciò da non assumersi nel programma delle ferrovie locali.

Il Consigliere imp. Dr. Kofler dichiara, che nella concertazione di un programma per ferrovie locali, i confini, entro i quali si può muoversi sono nettamente delineati. Prevalendo però nei circoli direttivi dell'eccelso Governo la opinione, che tanto la Vintschgauerbahn quanto la Fernbahn debbano venir costruite come ferrovie a scartamento ridotto, così, l'odierna adunanza deve prender posizione anche di fronte a questa questione ed esternare il suo incrollabile convincimento, che sarebbe un errore molto deplorabile, se queste vie venissero costruite come ferrovie locali; motivo questo, per il quale non possono venir assunte nel programma delle ferrovie locali oggi in discussione.

Per ambedue i progetti ferroviari, è opinione concorde di tutti gli abitanti, che le rispettive

ſammten Bevölkerung feſt, daſs dieſelben dem internationalen Verkehre und nicht blos den localen Intereſſen der von ihnen durchzogenen Gebiete zu dienen haben. Dem Redner erſchiene es daher ganz abſurd, Bahnen, die ſofort ſchon nach ihrer Eröffnung einen internationalen Durchzugsverkehr zu bewältigen haben werden, vom Geſichtspunkte einer Localbahn aus zu behandeln mit der ſtill ausgeſprochenen Abſicht, dieſelben vielleicht in einem ſpäteren Zeitpunkte zu einer Vollbahn umzubauen. Wenn dieſe Bahnen heute als Localbahnen gebaut würden, wobei ſelbſtverſtändlich nur von normalſpurigen die Rede ſein könnte, ſo wäre ſpäterhin, da die Anlage ſolcher Bahnen hinſichtlich des Oberbaues, der Verwendung von Schienenmaterial und Schwellen, den Krümmungs- und Steigungsverhältniſſen u. dgl. nach ganz anderen Normen erfolgt, ein theilweiſer Umbau der Strecke nöthig, wie man ja gerade an der Bozen-Meraner-Bahn ein eclatantes Beiſpiel habe.

Wenn man vielleicht Zweifel habe, ob dieſe Bahnen wohl auch thatſächlich von einer internationalen Bedeutung ſeien, ſo glaube Redner, daſs dieſes Thema anderwärts wohl hinreichend beſprochen worden ſei, und daſs hinſichtlich der Vintſchgauerbahn gerade im Hinblicke auf die Valſuganabahn wohl kein Menſch daran zweifle.

Nur hinſichtlich der Fernbahn wolle er darauf hinweiſen, daſs angeſichts der ganz bedeutenden Wegkürzungen, welche auf der projectirten Fernbahn gegenüber den jetzt benützten Routen erzielt würden, und welche beiſpielsweiſe für Füßen 219 km, Kempten 179 km, Memmingen 128 km, Ulm, Stuttgart, Mannheim, Darmſtadt, Mainz, Köln 108 km, Augsburg 49 km betragen, der Durchzugsverkehr naturgemäß auf dieſe Linie gelenkt werden würde.

Ja es liege die Verſuchung ſehr nahe, zu behaupten, daſs unſer Seehafen Trieſt im Verkehre mit Süd- und Südweſt-Deutſchland durch Erbauung der Fernbahn größere Vortheile ziehen würde, als durch die Tauernbahn, die doch eigentlich nur dem Verkehre Trieſts nach Prag und Norddeutſchland von Nutzen ſein könne. Eine weitere Bedeutung erlange die Fernbahn für Trieſt aber auch noch durch den Umſtand, daſs für die früher erwähnten Relationen, namentlich für den Handel Trieſts mit Süddeutſchland und dem Rheingebiete eine geographiſche Situation geſchaffen werde, in welcher Trieſt mit Genua in Concurrenz treten könne, was bisher ausgeſchloſſen ſei, indem Trieſt um 100 bis 300 km weiter entfernt liege.

Wenn man vielfach behaupte, man ſolle eine kleinere, weniger koſtſpielige Bahn herſtellen, ſo müſſe man darauf antworten, daſs auch eine ſolche verhältnißmäßig ſoviel koſte, daſs eine Rentabilität, da ſie nur auf den Localverkehr angewieſen ſei, ausgeſchloſſen ſei, während ſich bei einer Vollinee debbano servire al movimento internazionale e non già soltanto agli interressi locali dei distretti da esse percorsi.

All' oratore sembra perciò affatto assurdo, di considerare sotto il punto di vista d'una ferrovia locale, linee che, appena aperte alla circolazione, avranno da sostenere un movimento di transito internazionale, e di farlo colla intenzione, tacitamente espressa, di convertirle, forse in un' epoca posteriore, in ferrovie complete.

Se queste vie venissero oggi costruite come ferrovie locali — caso nel quale naturalmente non si potrebbe parlare che di scartamento normale — più tardi renderebbesi necessaria una parziale trasformazione, come è il caso evidente della ferrovia Bolzano-Merano; e ciò perchè, nella costruzione di simili ferrovie, si seguono altre norme, rispetto all' impiego del materiale per le ruotaie, traversine, condizioni di pendenza, raggi di curva e simili.

Il dubbio poi, che queste linee non abbiano una importanza internazionale non può sussistere, essendo questo un tema esaurientemente discusso in altre occassioni; e, per quanto riguarda la linea Merano-Landeck, — appunto in considerazione della via di Valsugana — nessun uomo può più dubitarne.

Riguardo alla Fernbahn vorrebbe egli accennare, che, in vista della maggior sua brevità di fronte alle vie ora percorse e che per Füssen darebbe un risparmio di 219 km, per Kempten di 179, per Memmingen di 128, per Ulma, Stoccarda, Mannheim, Darmstadt, Magonza, Colonia 108, Augusta 49 km., il movimento di transito si riverserebbe naturalmente su essa. Si sente anzi una grande tentazione di affermare, che il nostro porto di mare di Trieste, colla costruzione della Fernbahn, otterrebbe per il movimento colla Germania meridionale e sud-orientale vantaggi ancora maggiori che con quella dei Tauri la quale, per vero, non potrebbe giovare che al movimento di Trieste con Praga e colla Germania settentrionale.

Ma l' importanza maggiore, che la Fernbahn ha per Trieste, viene dalla circostanza, che per le relazioni dianzi accennate, — cioè per il commercio di Trieste colla Germania meridionale ed i paesi del Reno — si crea una situazione geografica tale, che Trieste potrà rivaleggiare con Genova, il che fino oggidì era escluso, perchè Trieste era più lontana di 100 a 300 km.

Che se da molte parti si vuol sostenere, doversi costruire una ferrovia più modesta e meno costosa, si deve rispondere che anche una tale ferrovia costa relativamente tanto, che la rendibilità — essendo dessa limitata al solo movimento locale — sarebbe esclusa, mentre con una ferrovia completa, ad onta delle gravi spese, si può sperarla con più sicurezza.

bahn trotz der hohen Kosten mit größerer Sicherheit eine Rentabilität erhoffen lasse.

Er bitte daher namens der Nordtiroler Kammer, die Fernbahn in das Programm jener Bahnlinien aufzunehmen, welche als Vollbahnen herzustellen seien.

Nachdem jetzt von solchen Bahnen, die außerhalb des Localbahn-Programms stehen, die Rede sei, so möchte Redner weiter auf ein Project die Aufmerksamkeit hinlenken, welches für die Verkehrsverhältnisse von Tirol von Wichtigkeit sei, nämlich die Tauernbahn, insoferne eine Variante derselben und zwar die Felbertauernbahn, Tirol berühre. Redner scheine es von Wichtigkeit zu sein, dem Wunsche Ausdruck zu geben, dass auch diese Variante seitens der Regierung in den Kreis ihrer Erhebungen einbezogen werde und dass dieselbe alle jene Gesichtspunkte in Erwägung ziehe, welche von den competenten Factoren seit Jahren geltend gemacht werden und die für den Bau der Variante Felbertauern sprechen. In dieser Beziehung sei in erster Linie auf die Thatsache aufmerksam zu machen, dass nach der geographischen Lage die kürzeste Verbindung zwischen Triest und München nicht durch die Linie Sachsenburg-, Radstätter- oder Mallnitzer-Tauern, sondern durch die Linie Lienz-Kitzbühel-Kufstein hergestellt werde und daß insbesondere, wenn Bischofshofen bezw. Salzburg als Kopfstation der Tauernbahn angenommen werde, im Verkehr mit jenen Theilen von Deutschland, für welche allenfalls München als Centralpunkt angenommen werden könne, eine bedeutende Verlängerung der Route eintrete, welche den erzielten Gewinn zum Theil paralysire.

Redner stelle daher namens der Innsbrucker Kammer den Antrag, es möge neben den genannten zwei Hauptbahnen auch die Felbertauernbahn als eine solche für Tirol wichtige Hauptbahn bezeichnet und in jenes Programm aufgenommen werden, welches nicht die Länderbahnen betreffe, sondern die Reichsbahnen.

Il sig. Dr. Vittorio de Riccabona crede che possa contribuire moltissimo a semplificare la questione, la dichiarazione che egli, anche a nome dei suoi colleghi, fa in favore delle linee principali, accennate dai preopinanti. In quanto alla linea Merano-Landeck per la Valle Venosta, dice essere troppo importante, perchè non si abbia ad appoggiarla come linea a scartamento normale. Così della Fernbahn e della Tauernbahn. Egli e i suoi colleghi non avranno nulla in contrario a prestare tutto il loro appoggio, per raccomandare all'eccelso Governo queste linee principali o internazionali, che stanno tanto a cuore dei delegati della parte tedesca, se questi, intesi su questo punto, vorranno rivolgere la loro attenzione alle tre linee che più vengono

Egli prega quindi, a nome della Camera di commercio del Tirolo settentrionale, di assumere la Fernbahn nel programma di quelle linee ferroviarie, che sono da costruirsi come ferrovie complete.

E dal momento che il discorso verte sulle ferrovie che non sono comprese nel programma delle ferrovie locali, così l'oratore vorrebbe ancora richiamare l'attenzione su d'un progetto di alto valore ed importanza per le condizioni del movimento; cioè sulla Ferrovia de Tauri. Dessa è di grande importanza inquantochè una variante della medesima — la Felbertauernbahn — tocca il Tirolo. Sembra all'oratore, di dover accentuare, che anche una tale variante sia fatta oggetto di rilievi da parte del Governo, e che il medesimo abbia e prendere in considerazione tutti quei punti di vista, che dai fattori competenti sono fatti valere da diversi anni.

In questo riguardo devesi anzi tutto richiamare l'attenzione sulla circostanza di fatto, che, per la posizione geografica, la congiunzione più breve fra Trieste e Monaco viene ottenuta non già colla linea Sachsenburg-Radstätter o Mallnitzer-Tauern, ma bensì colla linea Lienz-Kitzbichel-Kufstein, e che in ispecie, se Bischofshofen, rispettivamente Salisburgo, venisse accettato capo-linea della Tauernbahn in relazione a quelle parti della Germania, per le quali Monaco resta sempre il punto centrale, subentrerebbe un rilevante prolungamento, tale, da paralizzare in parte il vantaggio ottenuto.

L'oratore quindi, a nome della Camera di Commercio innsbruckese, fa la proposta di classificare fra le ferrovie principali, che hanno importanza per il Tirolo, oltre le due linee principali pria accennate, anche la Felbertauernbahn e di assumerla nel programma che riguarda, non già le ferrovie provinciali, ma sibbene quelle dello stato.

Dr. Victor v. Riccabona glaubt, dass zur Vereinfachung der Behandlung des in Rede stehenden Gegenstandes sehr viel die Erklärung beitragen könne, die er, auch im Namen seiner Collegen, zu Gunsten der Hauptlinien abgibt, welche von den Vorrednern berührt worden sind. In Bezug auf die Linie Meran-Landeck durch das Vintschgau erklärt er, dass man sie wegen ihrer großen Bedeutung als eine Linie mit normaler Spurweite unterstützen müsse, desgleichen die Fern- und Tauernbahn. Er und seine Collegen werden nichts dagegen haben, ihre ganze Unterstützung dem Antrag zu leihen, diese Haupt- oder internationalen Linien, die den Delegirten des deutschen Antheils so sehr am Herzen liegen, der hohen Regierung zu empfehlen, wenn diese Dele-

raccomandate da parte dei delegati italiani. Ripete, che in tal modo la questione resterebbe molto semplificata ed equamente risolta, tanto più che le tre linee, — che sono quelle: da Trento per Lavis-Mezzolombardo-Cles a Malè, da Trento per Lavis-Cembra-Cavalese a Predazzo, e da Riva per Ballino-Tione-Pinzolo, meritano tutta quanta l'attenzione dei presenti, esistendo, per le stesse, studi e progetti maturi sotto ogni riguardo.

Il sig. Cav. Mersi prende la parola e da parte del Consiglio e dei Consorzi agrari saluta con piacere l'iniziativa presa della Camera di Commercio in Innsbruck, lodandola altamente per essere stata fatta in modo che vi potessero partecipare tante competenti persone. Al qual proposito egli si compiace, che il Consiglio provinciale abbia suggerito di stendere l'invito pella presente adunanza anche al Comitato delle tramvie esistente in Trento, in seguito al qual suggerimento, — per la cui accoglienza egli ringrazia — ebbe oggi a intervenire alla presente seduta, e in rappresentanza del Consiglio stesso, il sig. Dr. Vittorio de Riccabona.

Riguardo al tema proposto, egli crede si possa pur trattare anche delle importanti linee della Tauernbahn, Vintschgaubahn e Fernbahn prima accennate, osservando anzi, che la prima, voluta da Salisburgo e Trieste, fu ed è difficile a risolversi, perchè poche relativamente sono le provincie che si accalorano per la sua esecuzione.

Egli dice questo, coll'intento, anche lui, di semplificare la discussione; e perchè incompetente, come si dichiara, per stabilire quali ferrovie andrebbero a scartamento normale e quali a scartamento ridotto, egli ritiene si debba ammettere per principio che tutte le linee siano a costruirsi collo scartamento normale, allorchè mostrino di avere con esso una sicura vitalità.

Dr. Angerer bemerkt gegenüber den Ausführungen des Herrn Präsidenten v. Mersi, dass die Vintschgauerbahn nicht blos nach dem Ausspruche der Sachverständigen als Vollbahn gebaut werden soll, sondern dass dies auch der Wille der Bevölkerung sei, welche den Bau einer normalspurigen Localbahn entschieden zurückweise im Hinblicke auf die künftige Entwicklung und den

girten, nachdem man sie über diesen Punkt vernommen hat, ihre Aufmerksamkeit auch den drei Linien zuwenden würden, die von Seite der Italienisch-Delegirten sehr empfohlen werden. Er wiederholt, dass auf diese Weise der Gang der Verhandlung vereinfacht würde und eine gleichmäßige Beschlussfassung zustande käme, umsomehr, als die drei Linien — es sind dies die von Trient nach Lavis, Mezzolombardo, Cles und Malè, von Trient nach Lavis, Cembra, Cavalese und Predazzo und von Riva nach Ballino, Tione, Pinzolo — die größte Beachtung der Anwesenden verdienen, indem für dieselben Vorstudien und in jeder Hinsicht zur Ausführung reife Projecte existiren.

Ritter v. Mersi ergreift das Wort und begrüßt von Seite des Landesculturrathes und der Genossenschaften der Landwirthe mit Vergnügen die Initiative, die von der Handelskammer in Innsbruck ergriffen wurde, und spricht seine Anerkennung dafür aus, dass dies in einer Weise geschehen sei, die es so vielen maßgebenden Persönlichkeiten ermöglichte, an der Verhandlung theilzunehmen. Aus diesem Grunde freut es ihn auch, dass der Landesculturrath die Anregung gab, die Einladung zur gegenwärtigen Versammlung auch auf das „Comité zur Erbauung von Trambahnen" in Trient auszudehnen, infolge welcher Anregung — für deren freundliche Aufnahme er dankt — Dr. Victor v. Riccabona auch in Vertretung des Landesculturrathes selbst an der heutigen Sitzung theilgenommen habe.

Was nun den in Rede stehenden Gegenstand anbelangt, so glaube er, man könne immerhin auch über die wichtigen Linien der Tauern-, Vintschgau- und Fernbahn verhandeln, bemerkt aber im voraus, dass es schwierig sei, über den Bau der ersteren, nur von Salzburg und Triest angestrebten, schlüssig zu werden, da es verhältnismäßig wenige Provinzen sind, die sich für die Ausführung derselben erwärmen.

Er sagt dieses in der Absicht, auch seinerseits die Discussion zu vereinfachen und, obgleich er sich für incompetent erklärt, festzustellen, welche Bahnen normal- und welche schmalspurig gebaut werden sollen, hält er doch daran fest, dass man als Grundsatz aufstellen müsse, dass alle Linien normalspurig gebaut werden sollen, sobald sie sich als solche lebensfähig erweisen.

Il Dr. Angerer osserva, contro le parole dette dal sig. Presidente de Mersi, che la Vintschgauerbahn deve essere costruita come ferrovia completa, non solo per i pareri emessi dagli esperti, ma anche perchè questa è la volontà della popolazione, la quale si rifiuta decisamente per la costruzione di una ferrovia locale a scartamento normale, in vista dello sviluppo futuro e

Umſtand, daſs die Bahn in Verbindung mit der Valſugana- und Fernbahn berufen ſei, den großen Tranſitverkehr zwiſchen Venedig und Weſteuropa herzuſtellen. Die Gemeinden, welche Beiträge zu votiren verſprochen hätten, haben ſchon wiederholt erklärt, dieſe nur dann zu leiſten, wenn eine Vollbahn mit allen Erforderniſſen einer internationalen Weltbahn hergeſtellt werde, und daher glaube Redner, daſs man von dieſen Geſichtspunkten nicht abgehen ſolle.

della circostanza che essa, in congiunzione colla Fernbahn e con quella di Valsugana, è chiamata a stabilire il grande movimento di transito fra Venezia e l'Europa occidentale. Comuni, che avrebbero promesso di votare contributi, hanno ripetutamente dichiarato, che lo farebbero solo nel caso che venisse costruita una ferrovia completa munita di tutti i requisiti di una ferrovia mondiale internazionale; per cui egli ritiene, che non si debba decampare da questi punti di vista.

Il sig. Cav. Mersi crede però d'osservare, che, quando si abbia lo scartamento normale, poco monta, che anche le linee giudicate primarie siano costruite sulla base delle Localbahnen: perchè, in ogni caso, verificandosi il bisogno, con un semplice cambiamento d'armamento, possono essere ridotte normali. Non si può dimenticare — egli dice — che il sistema accennato fu quello che salvò la linea della Valsugana; rispetto la quale, se si fosse insistito sul puro sistema normale, forse non esisterebbe; mentre ora, essa è una linea assicurata, che, congiunta colla Vintschgau, potrà in avvenire prestare quanto la linea del Brennero. Per cui conchiude: quando sul tratto Merano-Venosta abbiamo una linea come quella della Valsugana, con scartamento normale, abbiamo abbastanza.

Egli mantenendo il suo modo di considerare la cosa, si augura tuttavia che la linea Merano-Landeck sia costruita giusta il desiderio espresso dal signor Angerer, sebbene egli non ritenga ciò una assoluta necessità.

Ritter v. Merſi glaubt indes bemerken zu müſſen, daſs es wenig auf ſich habe, wenn man einmal die normale Spurweite annehme, daſs dann auch die ſogenannten Hauptbahnen nach dem Syſtem der Localbahnen gebaut werden, weil ſie ja in jedem Falle, wenn es ſich als nothwendig erweist, durch eine einfache Aenderung des Oberbaues in eine Normalbahn verwandelt werden können. Man darf nicht vergeſſen, ſagt er, daſs das berührte Syſtem jenes war, welches die Valſuganabahn rettete, die, wenn man auf dem reinen Normalſyſtem beſtanden hätte, vielleicht nicht exiſtirte. Nun ſei aber dies eine ſichergeſtellte Linie, die im Verein mit der Vintſchgaubahn in Zukunft dasſelbe wird leiſten können, wie die Brennerbahn. Daraus ſchließt er: Wenn wir auf der Route Meran-Vintſchgau eine normalſpurige Bahn haben, wie die Valſuganabahn, ſo haben wir genug.

Redner erklärt unter Feſthaltung ſeines in dieſer Angelegenheit eingenommenen Standpunktes: man wünſche allerdings, daſs die Linie Meran-Landeck nach dem von Dr. Angerer ausgeſprochenen Wunſche gebaut werde, wenn man es auch nicht für eine abſolute Nothwendigkeit halte.

Der Vorſitzende conſtatirt, daſs die Bozner Kammer den Antrag geſtellt habe, die Vintſchgauerbahn als Vollbahn zu bauen und zwar ohne Alternativantrag und dasſelbe ſeit ſeitens der Innsbrucker Kammer hinſichtlich der Fernbahn geſchehen. Die Verſammlung werde jedenfalls die Opportunitätsgründe, die Herr v. Merſi in Bezug auf den Bau der Valſuganabahn vorgebracht habe, nicht zu unterſchätzen wiſſen, er glaube aber, daſs man auf dem Antrage, ſo wie derſelbe geſtellt werden ſei, beſtehen ſolle.

Bezüglich gewiſſer Modificationen könne man ſich ſpäter immer noch einigen, nur ſoll man unbedingt den Gedanken zurückweiſen, daſs dieſe beiden Bahnen als ſchmalſpurige Localbahnen, gebaut werden.

Hierauf werden die Anträge:

Die Verſammlung ſpricht den Wunſch aus:

1. daſs die Vintſchgauerbahn nicht als Localbahn gebaut werde,
2. daſs auch die Fernbahn nicht in das Pro-

Il Presidente constata che la Camera in Bolzano ha avanzato la proposta, di costruire la Vintschgauerbahn come una ferrovia completa, senza altra proposta alternativa; e questo è successo, per parte della Camera di commercio in Innbruck, relativamente alla Fernbahn. Nulla osta per altro che l'adunanza apprezzi i motivi di opportunità, che il sig. de Mersi ha addotti in riguardo alla costruzione della ferrovia della Valsugana; in quanto però alla proposta fatta, egli ritiene che debba rimanere nella forma in cui fu posta.

Rispetto a certe modificazioni si può sempre interessarsi più tardi: solo importa respingere assolutamente il pensiero che quelle due ferrovie vengano costruite come ferrovie locali, a scartamento ridotto.

Seguono le proposte:

La adunanza esprime il desiderio:

1. che la Vintschgauerbahn non venga costruita come ferrovia locale;

gramm der Localbahnen aufgenommen und als Vollbahn gebaut werde, und endlich

3. dass im Falle des Baues einer Tauernbahn der Felbertauernbahn der Vorzug gegeben werde, von der Versammlung einstimmig angenommen.

Der Vorsitzende erklärt, dass nunmehr auf den eigentlichen Gegenstand der Enquete, auf die Erörterung der Localbahn-Projecte überzugehen sei.

Il sig. Tambosi chiede, se i rappresentanti della parte tedesca della provincia abbiano ammaniti studi o progetti relativi alle loro linee.

Der Vorsitzende erwiedert, dass diesbezüglich wohl Wünsche und Projecte, aber keine detaillirte Vorstudien vorliegen.

Il sig. Dr. de Probizer osserva sembrargli equo e naturale, che nella pertrattazione si dia la preferenza a quelle linee per le quali esistono già progetti maturi per l'esecuzione, come son quelli che intendono proporre i delegati italiani.

Il sig. Canella, presa la parola, rileva che lo scopo dell'adunanza è quello di concretare un programma pratico che ci possa avvicinare al fortunato momento in cui le nostre vallate abbiano a congiungersi coi loro centri naturali, per godere con essi di quel ricambio di relazioni sociali e economiche che riescono di mutuo vantaggio sotto riguardi molteplici. Egli appoggia quindi l'idea, già prima espressa dal presidente della Camera in Rovereto, che si dia la preferenza alle linee, per cui il desiderio degli interessati s'è rivelato con sacrifici o anticipazioni per istudi o progetti. Rammenta sotto questo riguardo, la linea Riva-Ballino-Tione-Pinzolo lunga 39 chilometri, e per la quale i Municipi di Riva e Rovereto ed i Comuni di Giudicarie e Rendena, hanno di già esposto, per lo studio del progetto, la somma di fiorini 10.000, non solo, ma per la quale, sono già un fatto compiuto le trattative finanziarie, la revisione ed approvazione della traccia, nonchè il concorso degli Enti interessati. Egli quindi soggiunge: l'initiativa presa dalla Camera di Commercio in Innsbruck, nell'intento che tutte le vallate della Provincia possano avere la loro ferrovia locale è certo saggia e lodevolissima: ma, se per essa dovesse venir ritardata o procrastinata l'esecuzione di progetti che, come quello Riva-Ballino-Tione-Pinzolo, sono già prossimi alla loro esecuzione, potrebbe essere anche deplorevole.

Per tal motivo l'oratore appoggia la primiera proposta del presidente della Camera in Rove-

2. che anche la Fernbahn non venga inserita nel programma delle ferrovie locali ma che venga costruita come ferrovia completa, e finalmente;

3. che nel caso venga costruita la Tauernbahn sia data la preferenza alla Felbertauernbahn. Accettate ad unanimità dall'adunanza.

Il Presidente dichiara di aver ora a passare al vero oggetto dell'inchiesta, alla discussione cioè dei progetti di ferrovie locali.

Tamboſi fragt, ob die Vertreter des deutſchen Landestheiles bezüglich ihrer Linien Vorſtudien oder Projecte gemacht und zur Hand haben.

Il Presidente risponde, che a questo riguardo esistono bensì desideri e progetti, ma non però studi e preventivi dettagliati.

Dr. Probizer bemerkt, dass es ihm billig und natürlich ſcheine, dass man bei der Behandlung denjenigen Linien den Vorrang einräume, für welche bereits zur Ausführung reife Projecte exiſtiren, wie es die Linien ſind, welche die Italieniſch-Delegirten vorzuſchlagen beabſichtigen.

Herr Canella ergreift das Wort und hebt hervor, dass der Zweck der Verſammlung der ſei, ein practiſches Programm zu ſchaffen, welches uns dem glücklichen Zeitpunkte näher bringen kann, in welchem ſich unſere Thäler mit ihren natürlichen Centren verbinden können, um ſich der wechſelſeitigen ſocialen und öconomiſchen Beziehungen mit ihnen zu erfreuen, die in vielfacher Hinſicht zu beiderſeitigem Vortheile entſtehen. Er unterſtützt dann den Vorſchlag, der zuerſt ſchon von dem Präſidenten der Handelskammer in Rovereto gemacht wurde, dass man nämlich den Vorzug jenen Projecten gebe, für welche ſich das Verlangen der Intereſſenten durch gebrachte Opfer oder Vorauslagen für Studien oder Projecte offenbarte. Er erwähnt in dieſer Beziehung die Linie Riva-Ballino-Pinzolo, die 39 Kilometer lang iſt und für welche die Städte Riva und Rovereto, ſowie die Gemeinden von Judicarien und Rendena nicht bloß bereits 10.000 Gulden für die Ausarbeitung des Projectes ausgegeben haben, ſondern für welche auch die Finanzirung, die Tracenreviſion und Approbirung bereits vollſtändig durchgeführt, ſo wie der Beitrag der intereſſirten Factoren beſtimmt worden iſt.

Er fügt daher noch hinzu: die Initiative, die von der Handelskammer in Innsbruck in der Abſicht ergriffen wurde, allen Thälern des Landes zu einer eigenen Localbahn zu verhelfen, iſt ſicher klug und ſehr lobenswerth; wenn aber dadurch die Ausführung von Projecten, die, wie jene von Riva-Ballino-Tione-Pinzolo, bereits der Ausführung nahe gerückt ſind, verzögert oder aufgeſchoben

reto, giusta la quale dovrebbonsi prendere in considerazione prima quelle linee per cui esistono progetti positivi.

Präsident v. Riccabona (Innsbruck) bemerkt, dass diese Bahn auch einen bedeutenden Holztransport erhalten könnnte, da in den betreffenden Gemeinden ein großer Reichthum an Holz vorhanden sei, welches infolge des kostspieligen Transportes derzeit ziemlich entwertet sei.

Dr. Angerer weist darauf hin, dass den deutschen Theilnehmern der Enquete, welchen die Verhältnisse dieser Bahn weniger bekannt seien, die Entscheidung wesentlich erleichtert werde durch den ausführlichen Bericht, welchen Herr Professor Payr anlässlich der Tracenrevision dieser Bahn als Vertreter des hohen Landesausschusses veröffentlicht habe; derselbe hätte sich entschieden für das Zustandekommen dieser Linie ausgesprochen mit Rücksicht auf den vom Herrn Präsidenten v. Riccabona soeben hervorgehobenen außerordentlichen Holzexport aus dem Rendenathale.

Il sig. Tambosi appoggia la proposta, e invita i consedenti ad approvare la linea propugnata dal preopinante, come utile a Riva e alla popolazione di 30.000 abitanti delle Giudicarie, e che può senza esitanze essere raccomandata al Governo, tanto più, che i Comuni contribuiscono con un saliente importo alla sua esecuzione.

Il sig. Dr. de Probizer fa presente che quale complemento naturale della linea del Durone, in allacciamento alla Riva-Mori-Vallagarina, deve considerarsi il piccolo tronco di 4 chilometri Mori-Sacco-Rovereto, per il quale venne già ammanito il progetto a spese del Municipio di Rovereto, che ne ottenne già la revisione e la approvazione; e propone perciò che anche questo tronco venga assunto nel programma ferroviario.

Der Vorsitzende bemerkt, Canella habe den Antrag gestellt, dass jenen Linien, welche bereits vollständig ausgearbeitet seien, ein Vorrang gebühre; er stellt die Frage, ob der gewünschte Vorrang sich lediglich auf den Gang der Verhandlung beziehen, oder ob diesen Linien auch hinsichtlich der künftigen Ausführung ein Vorzug eingeräumt werden solle.

Il sig. Canella risponde intendersi naturalmente della semplice precedenza nella pertrattazione, giusta la quale dovrebbonsi prendere in considerazione prima quelle linee per cui esistono progetti positivi.

Il presidente de Riccabona (Innsbruck) osserva che questa ferrovia potrebbe attirare a sè un significante trasporto di legnami, abbondanti assai nei Comuni pei quali essa passa, e che ora, per il costo delle condotte, sono notevolmente deprezzati.

Il Dr. Angerer rimarca che i delegati tedeschi presenti alla odierna inchiesta, e che non sono a cognizione delle condizioni di questa ferrovia, trovano da convincersi facilmente in favore della stessa, nella esauriente relazione che il sig. prof. Payr ha pubblicata, quale rappresentante della eccelsa Giunta prov., in occasione della revisione della traccia: infatti egli si è decisamente espresso per la effettuazione di questa linea, con riguardo alla straordinaria esportazione di legnami dalla Valle di Rendena, messa appunto in rilievo dal sig. presidente de Riccabona.

Herr Tamboši unterstützt diesen Vorschlag und ersucht die Mitglieder der Versammlung, die von dem Vorredner empfohlene Linie zu genehmigen, die für Riva sowohl, wie für die Bevölkerung von Judicarien mit seinen 30.000 Bewohnern nutzbringend ist, und die ohne Bedenken der Regierung empfohlen werden kann, umsomehr, als die Gemeinden einen bedeutenden Betrag zu ihrer Ausführung beisteuern.

Dr. Probizer weist darauf hin, dass als eine natürliche Ergänzung der Durone-Linie im Anschluss an Riva-Mori-Vallagarina das kleine, 4 Kilometer lange Stück Mori-Sacco-Rovereto angesehen werden müsse, für welches bereits das Project auf Kosten der Stadt Rovereto ausgearbeitet worden ist, wofür sie auch schon die Revision und Approbirung erlangte, und er schlägt deshalb vor, dass auch dieses Stück in das Eisenbahn-Programm aufgenommen werde.

Il Presidente osserva, avere il sig. Canella fatta la proposta che alle linee completamente elaborate sia accordata la precedenza; domanda però, se la chiesta precedenza debba riferirsi soltanto all' andamento della pertrattazione, oppure, se a tali linee si voglia riconoscere una precedenza anche riguardo alla loro futura esecuzione.

Herr Canella antwortet, dass sich der verlangte Vorrang natürlich nur in Bezug auf die

zione odierna. Ed avendo la parola ne profitta per rilevare il nobile esempio dato dal Municipio di Trento, che desistì da studi già avviati per una linea Trento-Sarche-Tione, in considerazione dei progetti più avanzati pella linea Riva-Ballino-Tione propugnata dalla città di Riva e Rovereto. In questo fatto l'oratore non vede solo un atto di deferenza del Comitato di Trento per le città sorelle, ma altresì un riconoscimento della serietà e importanza della linea che unisce le Giudicarie al lago di Garda, per il che, egli di nuovo la raccomanda all'adunanza, per l'approvazione.

Il sig. Tambosi ottenuta la parola, riferisce sull'attività spiegata dal Comitato ferroviario costituitosi presso il Municipio di Trento. Allorchè — dice — l'impianto elettrico di questa città si addimostrò conveniente dal punto di vista della trasmissione della forza, l'egregio Podestà Oss-Mazzurana venne nell'idea che le forze idrauliche esistenti in paese si avrebbero potute applicare anche alla trazione elettrica, ed il Consiglio comunale di Trento nominò un Comitato collo scopo di studiare l'allacciamento delle vallate principali della parte italiana della provincia alla città di Trento con questo modo di locomozione.

Tal Comitato, con mezzi messigli a disposizione da quel Municipio e dalla Valle di Fiemme, ha corrisposto al mandato, elaborando compiuti progetti tramviari con trazione elettrica per le due linee, che si denominano dalle vallate che son destinate a percorrere, cioè della Valle di Non e Val di Sole e della Valle di Fiemme. La prima partirebbe da Trento e per Lavis, Mezzolombardo, salirebbe a Taio, Clès e Malè: la seconda collo stesso punto di partenza, divergendo dalla prima a Lavis, percorrerebbe la vallata di Cembra e quella di Fiemme fino a Cavalese e Predazzo; questa seconda venne studiata pure colla variante, che, invece di farla venire a Lavis, la porterebbe per Molina-Valfloriana-Segonzano a Civezzano e al Cirè, dove incontrerebbe la linea di Valsugana.

Queste strade ferroviarie furono progettate col riflesso di potervi applicare l'elettricità: cosa possibilissima, giusta le assicurazioni di parecchie importanti Case elettriche, e di grande economia nella spesa d'esercizio, stante il grave costo del carbone, che, mancando in paese e dovendosi importare dalle regioni carbonifere, vi arriva con costo doppio e triplo; mentre la forza elettrica da prodursi col mezzo dei corsi d'acqua esistenti, verrà certo a molto più buon mercato.

heutige Verhandlung bezöge. Und da er einmal das Wort hat, benützt er diese Gelegenheit, um das vornehme Beispiel der Stadt Trient an die Oeffentlichkeit zu bringen, welche nämlich von den für eine Linie Trient-Sarche-Tione bereits gemachten Vorstudien abstand in Rücksicht auf die schon sehr vorgerückten Projecte für die Linie Riva-Ballino-Tione, deren Bau von den Städten Riva und Rovereto gefördert wird. In dieser That erblickt der Redner nicht blos einen Act der Nachgiebigkeit des Comités in Trient gegen die Schwesterstädte, sondern auch ein Verständnis des Ernstes und der Bedeutung der Linie, die Judicarien mit dem Gardasee verbindet, weshalb er sie von neuem der Versammlung zur Genehmigung empfiehlt.

Herr Tambosi erhält das Wort und berichtet über die Thätigkeit des von der Stadt Trient eingesetzten Eisenbahn-Comités.

Als sich, sagt er, die electrische Anlage dieser Stadt vom Gesichtspunkte der Kraftübertragung aus als zweckmäßig erwiesen hatte, kam der geehrte Herr Bürgermeister Oß-Mazzurana auf die Idee, dass die im Lande vorhandenen Wasserkräfte auch zum electrischen Bahnbetriebe verwendet werden könnten, und der Gemeinderath von Trient ernannte ein Comité zu dem Behufe, den Anschluss der Hauptthäler des italienischen Landestheiles an die Stadt Trient unter Anwendung jener Betriebsart zu studiren. Dieses Comité hat nun, unterstützt von den Mitteln, die ihm von der Stadt Trient und vom Fleimserthal zur Verfügung gestellt wurden, dem Auftrag entsprochen, indem es vollständige Projecte für Trambahnen mit elektrischem Betriebe für jene zwei Linien ausarbeitete, die nach den Thälern benannt werden, welche sie durchziehen sollen, nämlich die Nons- und Sulzberg- und die Fleimserthalbahn. Die erste würde ihren Ausgangspunkt in Trient nehmen und über Lavis-Mezzolombardo nach Tajo, Cles und Malé ansteigen; die zweite mit demselben Ausgangspunkte würde in Lavis von der ersten abzweigen und durch das Cembra- und Fleimserthal hindurch bis Cavalese und Predazzo gehen. Diese zweite Linie wurde noch mit der Variante ausgearbeitet, die anstatt der Strecke nach Lavis, über Molina-Valfloriana-Segonzano nach Civezzano und Cirè führt, wo sie in die Valsuganabahn einmündet.

Diese Eisenbahnen wurden mit Rücksicht auf electrischen Betrieb projectirt, was nach den Versicherungen einiger bedeutender Firmen sehr leicht ausführbar ist und eine bedeutende Ersparnis an Betriebskosten mit Rücksicht auf den hohen Preis der Kohle involvirt, die, da sie im Lande fehlt und daher von kohlenreichen Gegenden eingeführt werden muss, hier doppelt und dreifach so theuer einlangt, während die elektrische Kraft mittelst der

Gli studi, progetti e rispettivi preventivi, per le due linee accennate, son già in pronto, fatta sola eccezione del preventivo elettrico, perchè di questo non arrivarono fin quì che le offerte d' una Casa, mentre se ne attendono da varie altre, per i necessari raffronti.

L' oratore riferirà della linea che da Trento finisce per ora a Malè, lasciando l' altra, per la Valle di Fiemme alle informazioni che ne darà il collega sig. Dr. de Riccabona.

Cominciando dalla scelta delle linee, e parlando del primo tratto Trento-S. Michele, dice che alcuno potrebbe crederlo o inutile o superfluo, per l' esistenza della linea della Südbahn; ma ciò non essere vero, perchè anzitutto fra Trento e la borgata di Lavis c' è un movimento notevolissimo che assicura, anche ora, lavoro a 4 omnibus giornalieri, e che è spiegato, oltrechè dai vivi rapporti fra un Comune e l' altro, dall' infelice posizione della stazione ferroviaria della Südbahn. E questa, e quella di S. Michele si trovano infatti nel mezzo della Valle, senza soddisfare nè Lavis nè tampoco Mezzotedesco Mezzolombardo o S. Michele, i quali tutti sentono il bisogno d' un avvicinamento maggiore fra loro, e più rapido che colla linea ferroviaria, per evitare perdite di tempo e spese di trasbordo non indifferenti.

Da questo criterio partì il Comitato nel progettare l' allacciamento della linea di Val di Non colla città di Trento.

Così nella scelta del sistema di ferrovia, considerando la povertà dei paesi che la linea viene ad attraversare, il Comitato scelse lo scartamento d' un metro che permetteva di adottare curve più ristrette, e la trazione elettrica, che concedeva pendenze maggiori, basando i tracciati, per quanto possibile, sull' utilizzazione delle presenti strade postali, convenientemente allargate dove occorrerà.

Le Case elettriche, interpellate a priori su questi punti economici del nostro programma, li dichiararono perfettamente ammissibili anche dal lato tecnico-elettrico, per cui si potè limitare il preventivo della spesa di costruzione delle linee progettate a 40—50.000 fiorini per chilometro, — costo che non sarà certo superato, avendosi, da questo lato, una garanzia nella nota pratica dell' onor. ingegnere sig. Dr. Carlo Depretis, esecutore del progetto.

In quanto alla rentabilità della linea della Val di Non, si può essere tranquilli, pensando che essa a Trento, Lavis, S. Michele, Mezzolombardo e Mezzotedesco raccoglierà la maggior parte del traffico e dei passaggieri; giacchè nessuno, avendo il tram elettrico sulla porta di casa, cercherà altri mezzi di trasporto con annesso trasbordo e maggiori distanze; e che, più avanti, essa raccoglierà il movimento, per e

vorhandenen Wasserläufe erzeugt werden kann und sicher viel billiger zu stehen kommt.

Die Studien und Projecte, sowie die entsprechenden Voranschläge für die beiden genannten Linien sind bereits fertiggestellt mit alleiniger Ausnahme des Voranschlages für den elektrischen Betrieb, da diesbezüglich bis jetzt nur die Offerte einer Firma eingelangt sind, während man noch solche von verschiedenen anderen Firmen erwartet, um Vergleiche anstellen zu können.

Der Redner will über die Linie berichten, die von Trient ausgehend, ihr vorläufiges Ende in Malè findet, während er die Berichterstattung über die Fleimserthalbahn seinem Collegen Dr. v. Riccabona überläßt. Er beginnt nun mit der Wahl der Linien und spricht über die erste Strecke Trient-St. Michele. Es könnte vielleicht jemand, sagt er, diese Strecke für unnütz oder überflüssig ansehen, da doch die Südbahn existirt. Aber dem sei nicht so: es herrscht nämlich von jeher zwischen Trient und dem Markte Lavis ein sehr lebhafter Verkehr, der heute noch vier täglich verkehrenden Omnibussen Beschäftigung gewährt und sich nicht nur durch die regen Beziehungen der beiden Gemeinden untereinander, sondern auch durch die unglückliche Lage der Südbahnstation in Lavis erklären läßt. Diese und jene von St. Michele liegen in der That mitten im Thale und befriedigen weder Lavis noch Mezzolombardo, Mezzodetesco, noch S. Michele, die alle das Bedürfnis nach einem stärkeren Anschlusse untereinander fühlen und zwar nach einem so raschen, wie ihn eine Eisenbahn gewährt, um dadurch Zeitverlust und nicht unerhebliche Umladekosten zu vermeiden. Von diesem Gesichtspunkte ging das Comité bei der Projectirung der Verbindung der Nonsbergbahn mit der Stadt Trient aus.

So entschied sich also dasselbe bei der Wahl des anzuwendenden Eisenbahnsystems mit Rücksicht auf die Armut der Gegenden, welche die Bahn zu durchfahren hat, für eine Spurweite von einem Meter, die sehr kleine Curven anzuwenden gestattet und für den electrischen Betrieb, der größere Steigungen ermöglicht, und legte die Trace, so weit als möglich, unter Benützung der vorhandenen Poststraßen an, die gegebenen Falles entsprechend verbreitert würden.

Die Electricitätsfirmen, die von vorneherein in Betreff dieser öconomischen Rücksichten unseres Programmes einvernommen worden waren, erklärten diese auch von der technisch-electrischen Seite als vollkommen zulässig, weshalb man den Kostenvoranschlag für die Erbauung der projectirten Linien mit 40.000 bis 50.000 fl. per Kilometer festsetzen konnte, ein Betrag, der sicher nicht überschritten wird, da man in dieser Beziehung eine Garantie in der großen Erfahrung des Ingenieurs Dr. Karl De Pretis besitzt, der das Project verfaßte.

dalla Valle di Non, servendo, coi suoi 39 chilometri una popolazione di circa 60.000 abitanti; proporzione questa favorevolissima e tale da infondere in tutti le maggiori speranze in quanto a una più che soddisfacente rentabilità. Nelle Valli di Non e di Sole troverà ulteriore alimento nella emigrazione temporanea abituale di quegli industriosi abitanti, nonchè nel movimento d'importazione dei generi alimentari e nell'esportazione di legnami e d'altri articoli a buon prezzo abbondanti nella parte alta di quelle Valli.

Per tutti questi motivi e considerazioni crede che l'Adunanza abbia a appoggiare la costruzione di questa linea tanto desiderata da una popolazione complessiva di quasi 100.000 abitanti.

Egli dichiara che sarebbe lieto di fornire tutte quelle spiegazioni che i consedenti desiderassero.

In Bezug auf die Rentabilität der Nonsbergbahn kann man beruhigt sein, wenn man erwägt, dass dieselbe auf der Strecke Trient-Lavis-St. Michele-Mezzolombardo und Mezzotedesco den größten Theil des Handels und der Reisenden an sich ziehen wird, da doch Niemand, wenn er die Trambahn vor der Hausthür hat, sich nach anderen Transportmitteln, die neben der nothwendigen Umladung auch noch weiter entfernt sind, umsehen wird, dass sie ferner den Verkehr in den Nonsberg und aus demselben an sich ziehen wird, da sie auf einer Strecke von 39 Kilometern einer Bevölkerung von circa 60.000 Bewohnern dient, ein Verhältnis, das außerordentlich günstig ist und allen die größten Hoffnungen auf eine mehr als befriedigende Rentabilität einflößen muss. Im Nons- und Sulzberg wird diese Bahn eine weitere Nahrung finden in der dort usuellen zeitlichen Auswanderung, während jene betriebsamen Bewohner ihre Rechnung ebensowohl beim Transport von Nahrungsmitteln als auch beim Export von Holz und anderen Artikeln finden, die in dem höher gelegenen Theile dieser Thäler billig und in beträchtlicher Menge vorhanden sind.

Aus allen diesen Gründen und Erwägungen glaubt er, dass die Versammlung die Erbauung dieser Linie unterstützen sollte, welche von einer ungefähr 100.000 Seelen zählenden Bevölkerung so sehr gewünscht werde.

Redner erklärt, dass er mit Vergnügen alle jene Erläuterungen geben würde, welche die Anwesenden verlangten.

Nachdem zu diesem Projecte Niemand mehr zu sprechen wünscht, ertheilt der Vorsitzende das Wort zur Begründung des nächsten Projectes.

Non chiedendo nessun altro la parola in merito a questo progetto, il Presidente invita a passare alla pertrattazione del successivo.

Il sig. Dr. Vittorio de Riccabona parla della linea Lavis-Predazzo.

Dice che una parte di questa, cioè il tratto Lavis-Trento, è comune con quello pella Val di Non. Divergendo da questa a Lavis, per progredire lungo la Valle dell'Avisio, mette gli abitanti di questa in comunicazione colla Valle dell'Adige, e ascendendo con leggerissima pendenza — meno due piccoli tratti, e nessuna contropendenza — tocca fino a Predazzo 20 Comuni, con una popolazione complessiva di 40 a 50.000 abitanti. Tale linea verrebbe a servire all'abbondante esportazione di legname, aumentandone il valore specie nella regione boscosa fra Cembra e Cadino, la quale ora difetta assolutamente di una strada possibile.

Questo commercio sarebbe avvantaggiato in modo speciale, perchè la linea, percorrendo il fondo della valle, può pigliare il legname della sponda sinistra dell'Avisio, ove abbonda, e non avrà più bisogno di essere tirato per

Dr. Victor v. Riccabona spricht über die Linie Lavis-Predazzo.

Er erklärt, dass ein Theil dieser Linie, nämlich die Strecke Lavis-Trient, mit jener durch den Nonsberg zusammenfällt. Von dieser in Lavis abzweigend und das Avisiothal durchziehend, setzt sie die Bewohner dieses Thales mit dem Etschthal in Verbindung, und indem sie sich in sehr mäßiger Steigung — zwei kleine Strecken ausgenommen — und ohne Gegensteigung erhebt, berührt sie bis Predazzo 20 Gemeinden mit einer Bevölkerung von 40.000 bis 50.000 Seelen. Diese Linie würde der beträchtlichen Holzausfuhr dienen, namentlich im Hinblick auf die waldreiche Gegend zwischen Cembra und Cadino, die gegenwärtig einer practicablen Straße vollends entbehrt.

Dieser Handelsverkehr würde ganz besonders gewinnbringend sein, weil die Linie den Thalgrund durchläuft und daher das Holz am linken Ufer des Avisio, wo es im Ueberfluss vorhanden ist, aufnehmen kann und es daher nicht mehr,

carro ad un' altezza di 300 metri come si deve far ora.

I vantaggi di una tal linea si impongono poi addirittura, quando, oltre ai motivi già accennati, si pensi alle forze d' acqua che fornirebbero la energia elettrica per la trazione dei tram, e alle industrie che non mancherebbero di sorgere in Fiemme, stante la presenza della materia prima che ora giace inerte per la mancanza di via d' accesso.

Per questi motivi, l' oratore raccomanda anche questa linea all' approvazione dell' adunanza.

Il sig. Cav. Mersi premette che potrà sembrare un azzardo se osa completare i cenni dati dai suoi colleghi sulle due linee di Val di Non e di Fiemme. Pure, approvando le loro osservazioni, mette in maggior rilievo l' importanza dei due progetti sotto il punto di vista della trazione elettrica.

L' energia, che scaturisce dalle correnti d'acqua, — egli dice — è il vero carbone a buon mercato delle nostre valli; essa è e sarà il principale fattore delle nostre industrie. — La stessa poi, nel caso concreto, risparmierà alle locomotive, di trascinare seco un materiale che, oltre essere costoso, costituisce altresì una grande zavorra.

Per tal motivo raccomanda, anche da questo lato, l' approvazione delle due linee.

Präsident Kofler (Bozen) macht im Hinblicke auf das Project der Stadt Trient, von Lavis durch das Avisio- und Fleimsthal eine Bahn zu bauen, darauf aufmerksam, dass auch die Stadt Bozen sich mit dem Gedanken trage, bezüglich einer Bahnverbindung mit dem Fleimsthale Studien zu machen, doch bestehe die Absicht, dieselbe nicht durch das Avisiothal, sondern auf der jetzt bestehenden Straße von Neumarkt oder Auer aus zu führen. Auch Bozen habe für das Fleimsthal ein großes Interesse, weil zwischen diesem Thale und der Stadt ein reger Handelsverkehr bestehe. Das Holz werde aus demselben ohnedies nach Neumarkt und Auer geliefert, und würde dann auf der projectirten Bahn transportirt werden. Redner bittet die Versammlung, sie möge den Antrag, es wolle auch diese Linie in Betracht gezogen werden, unterstützen.

Dr. Angerer erklärt, dass der Centralausschuss des Landesverbandes für Fremdenverkehr seinen Delegirten den Auftrag ertheilt habe, für eine Localbahn Neumarkt oder Auer nach Cavalese und Predazzo einzutreten und zwar habe ihn hiezu die Rücksicht auf den Fremdenverkehr bestimmt. Denn Predazzo sei der Mittelpunkt des

wie dies jetzt geschehen muss, bis zu einer Höhe von 300 Meter mittelst Wagen heraufgeschleppt zu werden braucht.

Die Vortheile einer solchen Linie springen, abgesehen von den bereits angeführten Gründen, ganz besonders in die Augen, wenn man an die Wasserkräfte, welche die electrische Kraft für den Trambahnbetrieb liefern würden und an die Erwerbszweige denkt, die zweifelsohne im Fleimserthal entstehen würden, wo doch das beste Material vorhanden ist, das jetzt mangels einer Zufahrtsstraße brach liegt.

Aus diesen Gründen empfiehlt der Redner auch diese Linie der Versammlung zur Genehmigung.

Ritter v. Mersi schickt voraus, dass es kühn erscheinen könnte, wenn er die von seinen Collegen in Bezug auf die Nonsberg- und Fleimserthalbahn gegebenen Erklärungen noch vervollständigen wollte, er könne nur ihre Bemerkungen billigen, doch möchte er die Bedeutung der beiden Projecte vom Standpunkte des electrischen Betriebes aus stärker hervorheben.

Die Kraft, welche den Wasserläufen entspringt, ist, sagt er, die wahre billige Kohle unserer Thäler; sie ist und wird immer der Hauptfactor unserer Industrie sein. Auch wird sie im gegebenen Falle es den Locomotiven ersparen, ein ebenso kostspieliges, als einen großen Ballast bildendes Material mit sich scheppen zu müssen.

Aus diesem Grunde empfiehlt er auch von dieser Seite die Genehmigung der beiden Linien.

Il Presidente Kofler, vertendo sul progetto della città di Trento di costruire una ferrovia attraverso la Valle dell' Avisio e di Fiemme, rende attenti, che anche la città di Bolzano è intenzionata di fare degli studi per una congiunzione ferroviaria colla Valle di Fiemme; solo che essa mediterebbe di eseguirla, non attraverso la Valle dell' Avisio, ma sibbene sull' attuale strada che mena ad Egna o ad Ora. Anche Bolzano mira con grande interesse alla Valle di Fiemme, perchè fra questa Valle e la città esiste un vivo movimento commerciale. Il legname di detta Valle viene già ora tradotto a Egna o ad Ora e potrebbe quindi esser trasportato sulla progettata ferrovia.

L' oratore, in vista di ciò, invita l' assemblea ad appoggiare la proposta che venga presa in considerazione anche questa linea.

Il Dr. Angerer dichiara che la Federazione provinciale per il movimento dei forestieri ha incaricato i suoi delegati di propugnare la costruzione di una ferrovia locale da Egna od Ora per Cavalese e Predazzo, e che vi si è determinata con riguardo al movimento dei forestieri.

großen Fremdenzuges, welcher sich auf der einen Seite durch Vigo di Fassa nach Enneberg und Buchenstein, sowie nach Ampezzo bewegt und auf der anderen Seite von Predazzo nach Paneveggio und Primiero abzweigt, von wo aus derselbe nach Valsugana zur Eisenbahn gelangt. Der Centralausschuss sei nun der Ueberzeugung, dass durch diese großartige Communication der Touristenverkehr einen mächtigen Aufschwung erhalten würde, wenn die Linie Auer-Predazzo, welche die kürzeste Verbindung des Fleimsthales mit dem Etschthale sei, gebaut und sohin dem Fremdenverkehre eine große Erleichterung dadurch geboten würde, dass derselbe von der Mitte des Fleimsthales mittelst der Bahn ins Etschthal gelangen könnte. Die Erwägung dieser Umstände hätten den Centralausschuss bewogen, für die Linie Auer oder Neumarkt-Cavalese einzutreten.

Il sig. Dr. V. de Riccabona dimostra l'assurdo del controprogetto Egna-Cavalese. Questo è infatti congiunto con difficoltà tecniche insormontabili. — Fra Egna e S. Lugano vi sono novecento metri di dislivello, con una strada di 18 chilometri. Per superare il primo, bisognerebbe dare alla seconda uno svolgimento di forse 30—35 chilometri, quasi il doppio della via attuale, con una pendenza del 3 p. %. Cosa voglia dire fare un simile svolgimento attraverso rupi e valloni come quelli del Cislon lo potrà dire chi conosce quei luoghi. E si può immaginarsi, che cosa costerebbe l'esercizio d'una linea in continua pendenza al 3 %, per 30 e più chilometri, ciocchè esigerebbe macchine speciali pesantissime, specialmente per i treni delle merci.

Si può obbiettare che si potrebbe applicare una linea a ruota dentata: ma, prima di tutto, si è sempre sentito dire che ove si possa fare una ferrovia regolare non occorre una dentata. L'analogia col progetto del Durone non regge, poichè quel passo si trova in condizioni, tanto eccezionalmente favorevoli, che non possono servire di norma per luoghi dirupati come i nostri. Egli, di recente, ha avuto occasione di visitare anzi di ammirare, una di queste ferrovie dentate (la ferrovia Eisenerz-Vorderberg), e si è meravigliato di vedere come vi transiti una grande quantità di merci, in luoghi che rassomigliano assai ai valloni della strada di Fiemme; ma questa bellissima via, per soli 20 chilometri di sviluppo, ha costato 6 milioni, 300.000 fi. per chilometro. E la pendenza non è che del 68—70 per mille; e si impiegano due ore a passarla tutta. E vorremo noi proporre una opera simile al Ministero? Ce ne dispenserà volontieri.

Di più, questa linea verrebbe a percorrere 35—40 chilometri senza incontrare alcun paese,

Predazzo è il punto centrico del grande movimento dei forestieri, che muove, da una parte, per Vigo di Fassa a Badia, Livinallongo ed Ampezzo; dall'altra, per Paneveggio e Primiero, arriva alla ferrovia di Valsugana. La stessa Federazione provinciale è persuasa, che con questa grandiosa comunicazione il movimento turistico verrebbe promosso possentemente, qualora fosse costruita la linea Ora-Predazzo, che è la congiunzione più breve della Valle di Fiemme colla Valle dell'Adige e offrirebbe una grande facilitazione al movimento dei forestieri, i quali a mezzo di ferrovia potrebbero dal cuore della Valle portarsi comodamente nella Vallata dell'Adige. La considerazione di queste circostanze avrebbe mosso la Federazione prov. a propugnare la costruzione delle linea Ora o Egna-Cavalese.

Dr. V. v. Riccabona zeigt die Unmöglichkeit des Gegenprojectes Neumarkt-Cavalese; dieses ist in der That mit unüberwindlichen technischen Schwierigkeiten verbunden. Zwischen Neumarkt und S. Lugano findet man einen Höhenunterschied von 900 Metern bei einer gesammten Straßenlänge von 18 Kilometer. Um erstere zu überwinden, müsste man letztere auf eine Länge von etwa 30—35 Kilometer mit einer Steigung von 3% umlegen, also fast auf das Doppelte der Länge der gegenwärtigen Straße. Was es aber heißen will, einen solchen Straßenzug quer durch Felsenthäler, wie es jene vom Cislon sind, zu bauen, davon wird derjenige reden können, der jene Gegenden kennt. Und man kann sich vorstellen, was der Betrieb einer Linie bei einer Steigung von 3 % auf einer Strecke von 30 und mehr Kilometer kosten würde, welcher eigene sehr schwere Maschinen besonders für Lastenzüge erfordern würde.

Man kann einwenden, dass man ja das Zahnradsystem anwenden könnte; aber fürs erste habe man doch immer sagen hören, dass man dort, wo man eine gewöhnliche Eisenbahn bauen könne, nicht eine Zahnradbahn nöthig habe. Die Analogie mit dem Projecte der Duronebahn hält nicht Stand, weil sich ja jener Pass in so ausnehmend günstigen Terrainverhältnissen befindet, die nicht als Norm für unsere steilen Felsengegenden dienen können. Redner hatte neuerdings Gelegenheit, eine solche Zahnradbahn zu besichtigen oder vielmehr zu bewundern (die Eisenbahn Eisenerz-Vordernberg) und war erstaunt zu sehen, wie dort schwere Frachten nach Gegenden befördert wurden, die sehr viel Aehnlichkeit mit den Gebirgsthälern, wie sie die Fleimserthalstraße bietet, besitzen. Aber diese wunderhübsche Bahn hat bei einer Länge von nur 20 Kilometer 6 Millionen Gulden gekostet — 300.000 fl. per Kilometer, bei einer Steigung von nicht mehr als 68—70 %o und

ma sempre roccie e dirupi. Anche la risorsa dei forestieri, che viaggiano solo nella bella stagione dell' anno, non porterebbe grande vantaggio.

Senza il commercio e il movimento locale, e senza tutto il favore che Fiemme può avere pella costruzione d' una linea ferroviaria per l' esportazione dei suoi legnami, la costruzione d' una tal linea diventa impossibile.

Si pensi, che da e per Fiemme vi sarebbe giornalmente un movimento di 15—20 vagoni di sole merci e legnami, che non si possono economicamente trascinare in su e in giù per una strada costruita per i soli touristi. L' oratore non entra nel merito del tratto di una linea Bolzano - Sigmundskron - Caldaro - Egna; questo tratto potrà benissimo essere consigliato dalle circostanze locali; ma, mettendolo in relazione colla linea per Cavalese si arriverebbe a costruirne una, di cui metà andrebbe a carico dell' altra, senza avere sul complesso della linea gli elementi che sono reclamati per una ferrovia locale.

Gli studi, quando fossero fatti, confermerebbero la verità di queste previsioni fondate sulla conoscenza dei luoghi e sulla realtà delle cose. Essi quindi non farebbero che far perdere un tempo prezioso, per provocare forse un arenamento generale dei progetti già studiati.

La città di Bolzano, che progredisce così meravigliosamente di anno in anno, non ha bisogno di allarmarsi dei nostri progetti. Al contrario essi gioveranno anche ad essa, perchè daranno al suo movimento di forestieri un' estensione assai maggiore. Le nostre linee di Val di Non e di Val di Fiemme contribuiranno a questo sviluppo. Bolzano ci consegnerà i forestieri alla Mendola, e noi, dopo di averli fatti girare nel nostro bellissimo paese, glieli restituiremo per il passo di Costalunga. L' anello di questo circolo si chiuderà a Bolzano dove debbono confluire i forestieri da ogni parte. A che pro adunque osteggiare dei progetti già studiati e maturi, con controprogetti affatto aerei e d' impossibile esecuzione? Perderemo tutti un tempo prezioso senza pratico risultato. Bolzano in ispecie ritarderà l' esecuzione d' un altro suo progetto assai pratico, e già prossimo alla esecuzione, la costruzione della Via per il passo di Costalunga.

Questo progetto noi non solo non lo osteggiamo, ma anzi lo favoriamo: ma chiediamo, che Bolzano non ci impedisca i progetti nostri.

Raccomanda quindi di nuovo il progetto Lavis-Predazzo.

einer erforderlichen Fahrzeit von zwei Stunden. Und wir wollten ein ähnliches Werk dem Miniſterium vorſchlagen? Dieſes wird uns wohl ebweiſen.

Ferner müſste dieſe Bahn 35—40 Kilometer durchlaufen, ohne auf ein bewohntes Land zu ſtoßen, ſondern nur auf Felſen und Abſtürze. Auch hinſichtlich der Belebung des Verkehres ſeitens der Fremden, die ja doch nur in der ſchönen Jahreszeit reiſen, würde kein bedeutender Nutzen erzielt werden können.

Ohne Handel, ohne Localverkehr und ohne jene Vortheile, welche eine durch das Fleimſerthal zu erbauende Bahn aus dem Holzexporte ziehen kann, wird die Erbauung einer ſolchen Linie unmöglich. Wenn man bedenkt, daſs aus dem Fleimſerthal und in daſſelbe ein täglicher Verkehr von 15 bis 20 Waggon nur an Waren und Holz ſtattfinden würde, ſo iſt es begreiflich, daſs man dieſe Laſten auf einer nur für den Touriſtenverkehr eingerichteten Bahn nicht vortheilhaft auf und ab liefern könnte. Der Redner läſst ſich in die Beſprechung des Wertes einer Linie Bozen-Sigmundskron-Kaltern-Neumarkt nicht ein; dieſe Strecke mag ja von localen Umſtänden aus betrachtet ſehr angezeigt erſcheinen, wenn man ſie indes mit der Linie nach Cavaleſe in Verbindung bringt, ſo würde man damit eine Linie erbauen, deren eine Hälfte der andern zur Laſt fallen würde, ohne daſs für dieſelbe in ihrer ganzen Ausdehnung die Vorausſetzungen vorhanden wären, die für die Errichtung einer Localbahn erforderlich ſind.

Wenn die betreffenden Studien gemacht würden, würden ſie die Wahrheit der ſoeben aufgeſtellten Behauptungen beſtätigen, die ſich auf Localkenntnis und auf thatſächliche Verhältniſſe ſtützen. Dieſelben würden daher nur den Verluſt einer koſtbaren Zeit dadurch verurſachen, daſs ſie vielleicht eine allgemeine Stockung der bereits ſtudirten Projecte bewirken.

Die Stadt Bozen, die von Jahr zu Jahr ſo ſtaunenswerthe Fortſchritte macht, braucht ſich wegen unſerer Projecte nicht zu beunruhigen, im Gegentheil, dieſe werden auch ihr nützen, weil ſie ihrem Fremdenverkehr eine noch ſtärkere Ausdehnung geben werden. Unſere Bahnen durch den Nonsberg und durchs Fleimſerthal werden zu dieſer Entwicklung beitragen. Bozen wird uns die Fremden auf der Mendel übergeben und wir werden dieſelben, nachdem wir ſie in unſerem ſo herrlichen Landestheile herumgeführt haben, durch den Coſtalungapaſs wieder dahin zurückleiten. Dieſer Kreis wird ſich in Bozen ſchließen, wo die Fremden von allen Seiten zuſammenſtrömen müſſen. Warum ſollen wir alſo bereits ausgearbeitete und zur Ausführung reife Projecte durch Gegenprojecte aufhalten, die gänzlich in der Luft ſchweben und unmöglich auszuführen ſind? Wir werden alle eine koſtbare Zeit verlieren und ohne praktiſches Reſultat bleiben.

Herr Wilhelm Dannhauſer bemerkt gegenüber den Ausführungen des Herrn Vorredners, daſs die Verſammlung in der an den Landtag zu richtenden Vorlage den Bau zweier Localbahnen, nämlich der Linie Lavis-St. Michele-Mezzolombardo-Cles-Malé und der Linie Riva-Durone-Tione-Pinzolo als für den italieniſchen Landestheil beſonders wünſchenswert empfehlen werde und da ſei es dann doch nur ein Act der Billigkeit, wenn der einzige Wunſch, welcher ſeitens der Stadt Bozen zum Ausdruck gebracht werde, befürwortet würde, nämlich der Bau der Linie Neumarkt oder Auer-Predazzo, welche weſentlich kürzer ſei, als die Linie Lavis-Cembra-Predazzo; doch ſchließe die Ausführung der einen Linie die der anderen nicht aus. Redner glaubt, man müſſe ſich beſcheiden und zunächſt nur das anſtreben, was zu erreichen ſei und das ſeien die beiden von den Herren aus Italieniſch-Tirol empfohlenen Linien, ſowie jene Linie, welche Bozen für ihre Zwecke als beſonders wünſchenswert hinſtelle. Die Vertreter des italieniſchen Landestheiles hätten von Anfang an gezeigt, daſs ſie den Wünſchen von ganz Tirol Verſtändnis entgegenbrächten, daher hoffe er auch, daſs ſie dem Wunſche der Handels- und Gewerbekammer in Bozen nicht entgegentreten werden.

Il sig. Dr. V. de Riccabona non può condividere le ragioni del preopinante: perchè sarebbe — egli dice — una vera ingiustizia l' attraversare la via a un progetto serio e maturo per l' esecuzione, e che si presenta tanto vantaggioso a Comuni e vallate, con un progetto aereo, senza base, nè economica, nè tecnica, nè finanziaria; e contro il quale perciò l' oratore protesta assolutamente.

Il sig. Tambosi appoggia i motivi esposti dal preopinante e rileva che è primo dovere dei consedenti di prendere a cuore l' interesse delle popolazioni. La congiunzione della Val di Fiemme per Egna o per Ora, anche quando fosse fattibile, lascierebbe a parte tanti Comuni della Valle di Fiemme e l' intera vallata di Cembra, per avere — di fronte alla progettata Lavis, Cembra, Fiemme — solo un presunto magBozen insbeſondere wird dadurch die Ausführung eines andern ſeiner Projecte, das ſehr practiſch und der Ausführung ſchon ſehr nahe iſt, verzögern: nämlich die Erbauung der Straße über den Coſtalungapaſs. Dieſes Project wollen wir nicht nur nicht hemmen, ſondern noch obendrein begünſtigen: aber wir verlangen, daſs Bozen nicht unſere Projecte hindere.

Er empfiehlt daher neuerdings das Project Lavis-Predazzo.

Il Sig. Giuglielmo Dannhauser, di fronte a quanto ha esposto il sig. preopinante, osserva, che l' adunanza, nella petizione da dirigersi alla Dieta prov. deve raccommandare la costruzione di due ferrovie locali, cioè della linea Lavis-S. Michele-Mezzolombardo-Cles e Malè e della linea Riva-Durone-Tione-Pinzolo, come quelle che sono principalmente desiderate dalla parte meridionale della provincia: essere quindi atto di giustizia, l' appogiare anche l' unico desiderio espresso dalla città di Bolzano, cioè la costruzione della linea Egna od Ora-Predazzo, la quale è molto più breve di quella Lavis-Cembra-Predazzo; e ciò tanto più, che l' esecuzione di una linea non esclude quella dell' altra.

L' oratore crede che si debba essere modesti, e propugnare, in prima linea, quanto si può raggiungere; e ciò consiste nelle due linee raccomandate dai signori del Tirolo italiano, come pure in quella, che Bolzano designa come specialmente desiderata per i suoi scopi. I rappresentanti della parte italiana della provincia hanno fin da principio dimostrato di ispirarsi ai desideri di tutto il Tirolo; egli spera quindi, che non si opporranno al desiderio della Camera di commercio in Bolzano.

Dr. V. v. Riccabona kann die Gründe des Vorredners nicht theilen: es wäre denn doch eine factiſche Ungerechtigkeit, wenn der Weg zu einem ernſt zu nehmenden und zur Ausführung reifen Projecte, das ſich für Gemeinden und Thäler ſo gewinnbringend erweiſt, von einem in der Luft ſchwebenden Projecte, das der öconomiſchen, techniſchen und finanziellen Grundlage entbehrt, durchkreuzt würde; dagegen erhebt der Redner ſchlechterdings Widerſpruch.

Herr Tamboſi unterſtützt die vom Vorredner auseinandergeſetzten Gründe und erklärt nochmals, daſs es die erſte Pflicht der Anweſenden ſei, ſich der Intereſſen der Bevölkerung anzunehmen; die Verbindung des Fleimſerthales mit Neumarkt und Auer würde, auch wenn ſie ausführbar wäre, ſehr viele Gemeinden des Fleimſerthales und das ganze Cembrathal beiſeite laſſen, blos deshalb, weil ſie gegenüber der projectirten Linie Lavis-

giore interesse per l'incremento forestieri. Ma come è possibile esser in dubbio fra i due interessi e quindi fra le due linee? Noi — dice — appoggiamo la ferrovia di Valvenosta e la Fernbahn, e domandiamo, nell'interesse del nostro paese, un appoggio sincero, non condizionato, del nostro progetto.

Il sig. Cav. Mersi dichiara di aver poco da aggiungere alle osservazioni già fatte. Tuttavia vuol esprimere la impressione che gli ha sempre fatta la strada di Egna e rispettivamente di Ora e S. Lugano, che è quella come d'un passo alpino; mentre la vera strada deve essere — lui dice — indicata dalla natura e precisamente dalle acque, che nel nostro caso sono quelle dell'Avisio.

Se fin da principio questa via fu trascurata per l'altra di Egna, si fu per varie difficoltà esistenti fra Cembra e Molina: ma ora, fortunatamente, mercè i progressi della tecnica, le difficoltà sono sparite e si deve rientrare nel corso naturale, e appoggiare una via la cui vitalità chilometrica è assicurata per cento, in confronto d'un altra assicurata forse per dieci.

Kaiserl. Rath Dr. Kofler weist darauf hin, dass es für den Nordtiroler sehr schwer sei, zur vorliegenden Frage das Wort zu ergreifen, besonders für ihn, da er gestehen müsse, dass er die in Rede stehende Gegend nicht persönlich, sondern nur nach der Karte kenne. Da es jedoch trotzdem, um zu einem Beschlusse zu kommen, nothwendig sei, dieser Frage gegenüber eine bestimmte Haltung einzunehmen, so wolle er seine Abstimmung mit einigen Worten motiviren; er müsse sich der Ansicht anschließen, welche die Herren Präsident Kofler, Dr. Angerer und Dannhauser zum Ausdruck gebracht hätten. Für den Redner sei hiebei vor allem der Gesichtspunkt maßgebend, dass alle Nebenbahnen die Bestimmung haben, den Transport der Güter aus den Seitenthälern auf kürzestem Wege der Hauptbahn zuzuführen; im vorliegenden Falle hätte nun die Localbahn die Aufgabe, Cavalese-Predazzo mit der Südbahn auf nächstem Wege zu verbinden und als solch nächster Weg erscheine ihm die Linie Auer-Cavalese, welche daher besser als die Linie Lavis-Cembra-Cavalese dem früher bezeichneten Gesichtspunkte entspreche, abgesehen davon, dass sich bei der ersteren, als der kürzeren Linie, die Rentabilitätsfrage und somit die Möglichkeit, dass dieselbe gebaut werde, viel günstiger gestalte: Damit soll aber nicht gesagt sein, dass die Ausführung der einen Linie den Bau der anderen ausschließe, Cembra und Fleimserthal ein angeblich größeres Interesse für die Hebung des Fremdenverkehres besitze. Aber wie ist es möglich, zwischen den beiden Interessen und folglich zwischen den beiden Linien im Zweifel zu sein? Wir unterstützen, sagt er, die Bahn durch das Vintschgau, und die Fernbahn und verlangen im Interesse unseres Landes eine aufrichtige, bedingungslose Unterstützung unseres Projectes.

Ritter v. Mersi erklärt, nur wenig den bereits gemachten Bemerkungen hinzufügen zu können. Er will gleichwohl den Eindruck constatiren, den auf ihn die Straße von Neumarkt beziehungsweise von Auer und S. Lugano immer gemacht hat; es ist der eines Gebirgspasses; die richtige Straße soll, sagt er, von der Natur, insonderheit von den Wasserläufen bestimmt werden, die in unserem Falle die des Avisio sind. Wenn auch von Anbeginn diese letztere Straße gegenüber der von Neumarkt vernachlässigt worden ist, so geschah dies wegen mannigfacher Schwierigkeiten, die zwischen Cembra und Molina bestehen; jetzt aber sind glücklicherweise, Dank den Fortschritten in der Technik, die Schwierigkeiten überwunden und man muss zu dem natürlichen Laufe zurückkehren und eine Linie unterstützen, welche eine zehnfache Lebensfähigkeit besitzt.

Il Consigliere imp. Dr. Kofler osserva come per i Tirolesi del Nord sia difficile di prendere la parola nella presente questione; specialmente per chi, come lui, deve confessare di non conoscere la regione de visu, ma solo col mezzo della carta. Essendo tuttavia necessario, per venire ad una deliberazione, di prendere partito in una tale questione, così egli intende spendere poche parole, per motivare la sua astensione dalla votazione.

Egli dovrebbe associarsi all'opinione, espressa dai sig. Presidente Kofler, Dr. Angerer e Dannhauser. Per l'oratore avrebbe un valore decisivo il punto di vista, che le ferrovie secondarie sono destinate a condurre, pella via più breve, le merci delle valli laterali alla ferrovia principale. Nel caso presenta la ferrovia avrebbe il compito di congiungere, pella più breve, Cavalese, Predazzo colla Südbahn. Come percorso più breve, gli si presente la linea Ora-Cavalese, la quale perciò, sotto l'accennato punto di vista, corrisponderebbe meglio della linea Lavis-Cembra-Cavalese; fatta anche astrazione dalla circostanza che come più breve, si presenterebbe eziandio più favorevole anche dal lato della rendibilità e della facilità d'esecuzione.

Con ciò, non puossi tuttavia dire, che la costruzione di una linea escluda quella dell'altra; dovrebbe essere sempre possibile, partendo da

sondern es dürfte immerhin möglich sein, von einem Punkte der Linie Auer-Predazzo aus durch ein anderes Thal südwärts die Südbahn oder Valsuganabahn zu erreichen.

Sehr bedenklich erscheine dem Redner aber der namentlich von Herrn Dr. v. Riccabona wiederholt ausgesprochene Gedanke zu sein, dass bei Aufstellung eines Eisenbahn-Programms in erster Linie jene Projecte berücksichtigt werden sollten, die vollständig studirt seien, weshalb sich auch die Versammlung ausschließlich für das Project Lavis-Cembra-Predazzo aussprechen solle, da über die Linie Auer-Cavalese noch gar keine Erhebungen gepflogen worden seien. Redner müsse gegen die principielle Seite solcher Aeußerungen Verwahrung einlegen, denn er könne nicht glauben, dass in einer so bedeutungsvollen Frage nur die Priorität in den Vorarbeiten und nicht einzig und allein der Gesichtspunkt der ökonomischen Wichtigkeit einer Bahn als ausschlaggebend erachtet werde. Die Vertreter Nordtirols seien längst darüber im Klaren, welche Bahnen vom Standpunkte ihrer Interessensphäre zunächst gebaut werden sollen. Dieselben könnten nur mit allem ihnen zu Gebote stehenden Einflusse auf die Ausführung dieser hochwichtigen Bahnprojecte hinwirken, allein die Herstellung von vollständig ausgearbeiteten Projecten sei kaum Aufgabe der heute hier vertretenen Corporationen und darum könnten dieselben auch nicht zugeben, dass deshalb, weil die Herren aus Italienisch-Tirol mit fertigen, von anderer Seite ausgearbeiteten Projecten in die Besprechung eintreten, diesen in irgend welcher Beziehung ein Vorzug eingeräumt werde. Bei Annahme solcher Grundsätze wäre die Consequenz die, dass das zunächst auszuführende Eisenbahn-Programm nur ein italienisch-tirolisches sein könnte. Herr Tambosi habe geltend gemacht, dass die Vertreter von Italienisch-Tirol ohne Einwendung für den Bau der Vintschgauer- und Fernbahn gestimmt hätten, daher sich die deutschen Vertreter nun auch ihren Wünschen anschließen sollten. Dagegen möchte Redner bemerken, dass man jetzt doch auf einem anderen Punkte der Tagesordnung stehe, als früher. Die Vintschgauer- und Fernbahn seien Bahnen, deren Bau nicht nur den Interessen des Landes, sondern auch des Reiches entspreche, weshalb bei der Financirung derselben ganz andere Grundsätze zu gelten hätten, als bei den Länderbahnen, die ja den eigentlichen Gegenstand der heutigen Enquete bilden, indem die letzteren einer staatlichen Unterstützung nur soweit gewärtig sein könnten, als sie jene Bedingungen erfüllen, welche seitens der Regierung als conditio sine qua non hingestellt worden seien, während die hievon ausgenommenen Bahnen, also die Vintschgauer- und die Fernbahn als Reichsbahnen nach Ansicht des Redners einer rein staatlichen Action zuzufallen hätten. Die Herren aus Ita-

un punto della linea Ora-Predazzo e passando per un'altra valle, raggiungere a mezzodì la Südbahn o la ferrovia della Valsugana.

Ma molto discutibile pare all'oratore il pensiero, espresso specialmente e ripetutamente dal sig. Dr. de Riccabona, che nella determinazione di un programma ferroviario, si deva aver riguardo soltanto a quei progetti, che sono stati studiati completamente; e che perciò anche l'assemblea abbia a dover esternarsi esclusivamente soltanto sul progetto Lavis-Cembra-Predazzo, non essendo stato fatto rilievo alcuno pell' altro Ora - Cavalese. Alla massima di queste dichiarazioni l'oratore deve opporsi, non potendo credere, che, in una questione di tanto rilievo, quale è la costruzione d'una ferrovia, possa aver un valore determinante la priorità nei lavori preliminari, e non unicamente il punto di vista della importanza economica.

I rappresentanti del Tirolo settentrionale sanno già da lungo tempo, quali ferrovie, dal punto di vista dei loro interessi, hanno a venir costruite.

I medesimi potrebbero ora cooperare con tutta l'influenza che possedono per la esecuzione di tali importantissimi progetti ferroviari.

Ma la presentazione di progetti completamente elaborati non è cómpito delle Corporazioni oggi quì rappresentate: per questo le medesime non possono concedere, che i signori del Tirolo italiano possano ottenere, sotto qualsiasi riguardo, una specie di preferenza, pel semplice motivo che si sono presentati nella discussione con progetti compiti, o elaborati da altri fattori.

Volendo accettare simili principi, ne verrebbe la conseguenza, che il programma ferroviario da compilarsi oggidì non potrebbe essere che un programma tirolese italiano.

Il sig. Tambosi ha voluto rilevare, che i rappresentanti del Tirolo italiano hanno votato per la costruzione della Vintschgauer- e Fernbahn, senza opposizione alcuna; e per conseguenza, i rappresentanti tedeschi, dovrebbero associarsi ai loro desideri.

Senonchè, contrariamente a ciò, l'oratore fa osservare che ora si tratta d'un punto dell'ordine del giorno diverso dal precedente. La Vintschgauer- e la Fernbahn sono ferrovie, la cui costruzione corrisponde agli interessi non solo della provincia ma benanco a quelli dell'impero, per cui, nel finanziamento delle medesime, dovrebbero valere criteri del tutto differenti da quelli accolti per le ferrovie provinciali, le quali formano il vero oggetto della inchiesta odierna. Per queste ultime, il sussidio dello Stato è da attendersi, in quanto corrispondono alle condizioni imposte, come conditio sine qua non, da parte del Governo; mentre le due ferrovie la Vintschgau e del Fern, dovreb-

lieniſch-Tirol ſollten daher für ihre Zuſtimmung nicht als Lohn fordern, daſs die deutſchen Vertreter ſich für ein Project entſchließen, welchem ſie von ihrem Standpunkte aus keine ſo große Wichtigkeit zuerkennen könnten, wie dem Projecte Auer-Cavaleſe.

Vicepräſident Welponer bemerkt, daſs er aus den bisherigen Ausführungen die Ueberzeugung gewonnen habe, daſs das von ihm vorgetragene Project ein für ſich beſtehendes ſei, das ganz unabhängig von der Trace Cavaleſe-Neumarkt ausgeführt werden könne. Nun hätten zwar die Herren aus Italieniſch-Tirol, welche auch die letztere Trace in jeder Richtung ſtudirt zu haben ſcheinen, die überraſchende Mittheilung gemacht, daſs die Steigungsverhältniſſe zwiſchen Auer bezw. Neumarkt und Cavaleſe derart ſchwierige ſeien, daſs das Project nicht ausgeführt werden könne u. ſ. w. Redner glaube aber, das verſchlage gar nichts, indem für den Fall, als ſich bei der Projectirung herausſtellen ſollte, daſs die Linie Auer-Cavaleſe nicht rentabel ſein werde, ſich auch die Mittel nicht finden würden, dieſelbe durchzuführen. Wenn daher das von Trient aus vorgeſchlagene Project in das Programm aufgenommen und ſeitens Bozen der Wunſch ausgeſprochen werde, man möchte auch die Trace Auer- oder Neumarkt-Cavaleſe ſtudiren, ſo ſollte, wie er glaube, dieſem Wunſche nicht widerſprochen werden.

Il sig. Dr. V. de Riccabona ringrazia il sig. Welponer delle parole di approvazione dirette al progetto elaborato dal Comitato di Trento, e d'averlo riconosciuto pratico e ragionevole, come pareva non lo fosse da parte specialmente del signor Dannhauser.

Egli deve tuttavia rispondere ancora al sig. Dr. Kofler, rispetto ai calcoli, da esso fatti sulla carta geografica, quanto alla lunghezza delle due linee in parola. Consente benissimo che, stando alla distanza in piano, possa parere più breve la linea di Fiemme-Egna; ma la lunghezza deve misurarsi negli svolgimenti che deve fare la strada; e, quanto alle merci, ai legnami ecc. devonsi aggiungere anche i 30 chilometri della Südbahn fra Egna e Lavis, essendo notorio che i legnami (principale articolo d'esportazione della Valle di Fiemme) sono esclusivamente spediti a Mezzogiorno. Tenendo calcolo di questi elementi, la linea più curta sarà certo quella che passa attraverso i passi di Fiemme e di Cembra, e che raccoglie in se tutti gli elementi di una sicura vitalità.

bero, a parere dell'oratore, entrare nell'orbita della sola azione dello Stato. I signori del Tirolo italiano non devono quindi per il loro voto adesivo, pretendere, quale mercede, che i rappresentanti tedeschi si dichiarino per un progetto, cui dessi non potrebbero attribuire, dal loro punto di vista, tanta importanza come al progetto Ora-Cavalese.

Il sig. Vicepresidente Welponer osserva, che da quanto fu discorso fin'ora si convinse, che il progetto da lui presentato è un progetto a sè, da affettuarsi affatto indipendente dalla traccia Cavalese-Lavis.

Se anche i signori del Tirolo italiano, i quali, a quanto pare, hanno fatto studi in ogni senso anche sopra la traccia seconda, ci hanno dato notizie sorprendenti, che cioè, le condizioni di ascesa fra Ora e rispettivamente Egna e Cavalese sono talmente difficili, da rendere il progetto ineffettuabile, che non vi è popolazione alcuna, e così via, pare all'oratore che ciò non implichi nessun rigetto, inquantochè nel caso che nell'elaborazione del progetto risulti che la linea Egna, rispett. Ora-Cavalese, non presenta rentabilità alcuna non si troveranno certo neppure i mezzi per costruirla. Assumendo quindi il progetto presentato dai Trentini nel programma, e esprimendo in pari tempo il desiderio che si voglia studiare anche la traccia Ora, rispett. Egna-Cavalese, non si cadrebbe in alcuna contraddizione, e non si dovrebbe perciò — così egli crede, — opporsi ad un tale desiderio.

Dr. V. v. Riccabona dankt Herrn Welponer für ſeine Worte der Billigung mit Bezug auf das vom Trientner Eiſenbahn-Comité ausgearbeitete Project und auch dafür, daſs er letzteres als praktiſch und vernünftig erkannt habe, was anſcheinend ſpeciell von Seite des Herrn Dannhauſer nicht geſchehen ſei. Gleichwohl muſs er auch Herrn Dr. Kofler hinſichtlich der Berechnungen antworten, die von ihm auf Grund der Landkarte bezüglich der zwei in Rede ſtehenden Linien aneſtellt worden ſind. Er gibt ſehr gern zu, daſs die Linie Fleimſerthal-Neumarkt, wenn man die Entfernung nach der Luftlinie bemiſst, kürzer erſcheinen kann; aber die Länge muſs nach den Krümmungen gemeſſen werden, welche die Bahn zu machen gezwungen iſt; und was den Frachtenverkehr, namentlich den Holztransport u. ſ. w. betrifft, ſo müſſen auch noch die 30 Kilometer der Südbahn zwiſchen Neumarkt und Lavis hinzugerechnet werden, da ja bekanntlich das Holz (der Hauptausfuhrartikel des Fleimſerthales) ausſchließlich nach Süden verfrachtet wird. Zieht man dieſe Umſtände in Rechnung, ſo wird ſicher jene Linie die kürzere ſein, welche durch das Fleimſer- und Cembrathal zieht und welche alle Elemente einer ſicheren Ertragsfähigkeit in ſich vereinigt.

Ritter v. Widmann präciſirt in kurzen Worten den Standpunkt, den der Landesculturrath I. in dieſer Angelegenheit einnehme. Er müſſe zu ſeiner Schande geſtehen, daſs er die Verhältniſſe des Fleimsthales nicht ſo genau kenne, um darüber in einer ſolchen Weiſe ſprechen zu können, wie ſein geehrter Vorredner und müſſe auch ſeinerzeit von einer Ausführung in Bezug auf die Schwierigkeit des Baues abſehen, da er ja kein Techniker ſei. Doch möchte auch er verhindern, daſs dieſes Project, welches, wie den Herren aus Deutſch-Südtirol bekannt ſei, ein Lieblingsproject der ganzen Gegend ſei, ohne weiteres fallen gelaſſen werde und daſs, was ihm beſonders wichtig erſcheine, die heutige Verſammlung darüber zu Gunſten des allerdings bereits in eminenter Weiſe ausgearbeiteten Projectes der Herren aus Trient zur Tagesordnung übergehe. Es ſei gewiſs wahr, was ſchon ſein Vorredner Herr Welponer betont habe, daſs vom Baue dieſer Bahn keine Rede ſein werde, wenn derſelbe, ſei es techniſch oder wegen der unverhältnismäßig großen Koſten unausführbar ſein ſollte. Daſs aber von ſeinem Laienſtandpunkte aus betrachtet, ein gewiſſes Moment vorhanden ſei, welches für den Wunſch Deutſch-Südtirols und ſpeciell Bozens nach einer ſolchen, der Karte zufolge nächſten Verbindung ſpreche, das beweiſe ihm ſchon der lebhafte Widerſtand, den die Herren aus dem italieniſchen Landestheile dieſem Projecte entgegenbrächten. Es ſei auch ganz begreiflich, daſs dieſe Herren den Hauptverkehr des Fleimsthales nach Trient zu ziehen und denſelben von der andern Linie der Südbahn abzuſchneiden wünſchen, aber andererſeits ſei auch der Wunſch Bozens ebenſo begreiflich, daſs durch Ausführung ihres Projectes der Verkehr nach dieſer Stadt gelenkt werde. Redner möchte ſich daher dem Antrage des Herrn Welponer anſchließen, demzufolge zwar dem Projecte der Herren aus Trient eine gewiſſe Berechtigung zuerkannt, aber auch das von der Stadt Bozen im Principe angeſtrebte Ziel nicht gänzlich wegen Mangel eines bereits ausgearbeiteten Projectes fallen gelaſſen werden ſollte. Dr. v. Riccabona habe in der erſten Ausführung erwähnt, daſs er in den Zeitungen vom Projecte einer Bahnverbindung über Sigmundskron, Tramin, Neumarkt, Fleims geleſen habe. Eine Localbahn Sigmundskron-Neumarkt ſei ein eminenter Wunſch der dortigen Bevölkerung, insbeſonders der Gutsbeſitzer und Weinhändler, denen die Herſtellung einer Eiſenbahnverbindung mit Bozen von großem Vortheile ſei; doch ſei dieſelbe kein allgemeiner Handelsweg und auch für den Handel von Fleims von keiner Bedeutung. Denn dieſe Bahn käme in erſter Linie der dortigen Bevölkerung zu Gute, ihr Hauptwert beſtehe in der Erleichterung des localen Verkehrs der Einwohner jener bedeutenden Ortſchaften, welche dieſe Localbahn berühren

Cav. de Widmann precisa con brevi parole la posizione che in questa vertenza prende il Consiglio prov. di agricoltura sezione I. Con sua vergogna deve confessare di non conoscere le condizioni della Valle di Fiemme tanto esattamente, da poter parlare come l'onorevole preopinante; e di dover rinunziare, per parte sua, a pronunziarsi anche relativamente alle difficoltà delle costruzioni, non essendo egli un tecnico. Tuttavia vorrebbe pur egli impedire, che questo progetto, che, com'è noto ai signori del Tirolo tedesco è il progetto prediletto di tutta la regione, venga senz'altro lasciato cadere, e che, — cosa per lui molto importante — l'adunanza odierna passi all'ordine del giorno, preferendo il progetto, del resto eminentemente elaborato, dei signori di Trento.

È certamente vero, come ha accentuato il preopinante sig. Welponer, che non si parlerebbe neppure della costruzione di una ferrovia, quando quella costruzione, sia tecnicamente, sia in causa delle gravi e sproporzionate spese, fosse ineffettuabile; considerata però la cosa, anche dal punto di vista profano, essa presenta un aspetto che realmente parla in favore del desiderio del Tirolo meridionale tedesco e specie di Bolzano, di veder costruita questa congiunzione, che stando alla carta sarebbe la più breve. L'opposizione stessa colla quale il progetto fu accolto dai delegati della parte italiana della provincia ne è una conferma. Si comprende benissimo che questi signori mirino a convergere verso Trento il movimento principale della Valle di Fiemme, ed a stornarlo dal tratto superiore della Südbahn; ma parimenti si capisce il desiderio di Bolzano, che, colla esecuzione del suo progetto, vorrebbe mantenuto verso di essa il movimento.

L'oratore perciò proponesi di aderire alla proposta del sig. Welponer, secondo la quale verrebbe riconosciuta una certa preminenza al progetto dei sigg. di Trento, ma nel tempo stesso anche lo scopo, cui tende la città di Bolzano, non sarebbe lasciato cadere per la mancanza di un progetto già elaborato.

Il Dr. de Riccabona ha accennato nella sua prima esposizione di aver letto nelle gazzette circa il progetto di una costruzione ferroviaria fra Sigmundskron, Termeno, Egna, Fiemme etc.

Una tale ferrovia locale è un vivo desiderio di quelle popolazioni, ed in ispecie di quei proprietari di fondi e negozianti di vino, per i quali la esecuzione di una congiunzione ferroviaria con Bolzano sarebbe di grande utilità; ma quella non sarebbe punto una via commerciale, e non avrebbe alcuna importanza per il commercio di Fiemme; tale ferrovia gioverebbe, in prima linea, agli interessi della popolazione, ed il suo valore principale consisterebbe nella

würde. Ein zweites Moment, welches für dieſelbe ſprechen würde, ſei die Touriſtik ſelbſt; denn die Gegend, welche die Bahn durchfahren würde, ſei ſo ſchön, daſs eine Frequenz derſelben mit aller Beſtimmtheit erwartet werden könne. Es ſei jedoch dieſes Project nicht in Verbindung zu bringen mit einer Bahn nach Fleims, doch wäre es zur Ergänzung gewiſs ſehr angezeigt, wenn es in dieſe Route mit aufgenommen würde.

facilitazione del movimento di quei luoghi importanti, che essa verrebbe a toccare.

Un secondo momento, che parlerebbe in favore della medesima, è il movimento turistico; giacchè la regione che sarebbe per essere percorsa da detta ferrovia è tanto bella, che con tutta certezza si potrebbe sperare un incremento del medesimo.

Questo progetto non è da mettersi in relazione con una ferrovia per Fiemme; tuttavia, sarebbe assai opportuno assumerlo, come complemento di questa linea.

Il sig. Cav. Mersi vuole rispondere due parole al sig. Dr. Koſler.

Egli ritiene che il condiscendere, e appoggiare il progetto esposto per la Valle di Fiemme dai delegati di Trento, sia, in fin dei conti, un atto di equità. Sono circa 30 anni che esiste la linea del Brenner, l'unica e sola che attraversi il Tirolo italiano. La Linea Riva-Mori-Rovereto, non ancora finita, e quelle di Valsugana in progetto, costano sforzi e sacrifici, mentre il Tirolo tedesco è stato in ciò più fortunato. Esso gode da tanti anni, oltrechè di quella del Brenner, dell'importante linea di Pusteria, di quella della valle dell'Enno inferiore e superiore, della linea Wörgl-Saalfelden e da parecchio tempo di quella Bolzano-Merano.

Il motivo di questa diversità sta forse nella posizione geografica: — noi — l'oratore continua — siamo all'estremità dell'Impero, e le estremità sono sempre fredde. Facciamo di riscaldarle, perchè non vi si arresti la vita economica, approvando oggi unanimi il nostro progetto, senza cercare di ritardarlo con altro aereo e che a prima vista si presenta assai difficile per molteplici aspetti. Le osservazioni poi fatte sullo studio delle carte geografiche hanno un valore ben subordinato, trovandosi noi in un paese molto accidentato con condizioni di terreno che a breve distanza interpongono difficoltà incalcolabili. Prega quindi l'adunanza di appoggiare il progetto più economico, più naturale e già maturo per una pronta esecuzione.

Ritter v. Merſi will nur ein paar Worte Herrn Dr. Koſler entgegnen.

Redner hält daran feſt, daſs die Bewilligung und Unterſtützung des von den Delegirten Trients vorgelegten Fleimſerthalbahn-Projectes ſchließlich nur ein Act der Billigkeit ſei. Seit ungefähr 30 Jahren exiſtirt die Brennerbahn, die einzig und allein Italieniſch-Tirol durchfährt; die Linie Riva-Mori-Rovereto iſt noch nicht ausgebaut und die Valſuganabahn erſt projectirt: dieſelben erfordern Anſtrengungen und Opfer; Deutſch-Tirol dagegen iſt diesbezüglich ſehr begünſtigt. Es erfreut ſich ſeit ſo vielen Jahren außer der Brennerbahn der wichtigen Linie durchs Puſterthal, der Linie durchs Ober- und Unterinnthal, der Strecke Wörgl-Saalfelden und ſeit einiger Zeit auch der Bozen-Meranerbahn.

Der Grund dieſer Verſchiedenheit liegt vielleicht in der geographiſchen Lage; wir, fährt der Redner fort, ſind an der äußerſten Grenze des Reiches und die äußerſten Theile ſind immer kalt. Erwärmen wir ſie, damit dort das wirthſchaftliche Leben nicht ſtille ſteht, indem wir heute einſtimmig unſer Project genehmigen, ohne zu verſuchen, es durch ein anderes, noch in der Luft ſchwebendes zu verzögern, das ſich beim erſten Anblick als ein in vielfacher Hinſicht ſehr ſchwieriges erweiſt.

Die Bemerkungen, die auf Grund des Studiums der Landkarte gemacht worden ſind, haben einen ganz untergeordneten Werth, indem wir uns in einem Lande befinden, das durch die mannigfaltigſten Terrainverhältniſſe auf kurzer Entfernung oft unberechenbare Schwierigkeiten einſchiebt. Er bittet deshalb die Verſammlung, das Project zu unterſtützen, das ebenſo öconomiſch wie in der Natur der Dinge gelegen und für eine ſchleunige Ausführung reif iſt.

Herr Wilhelm Dannhauſer legt gegen die Behauptung des Dr. v. Riccabona Verwahrung ein, als ſei er in ſeinen Ausführungen der Aufſtellung eines dritten Projectes überhaupt entgegengetreten. Er habe nur geſagt, daſs es unbillig wäre, wenn die berechtigten Wünſche der Handelskammer in Bozen todtgeſchwiegen würden,

Il sig. Giuglielmo Dannhauser si difende contro la asserzione del Dr. de Riccabona, che cioè nelle sue dichiarazioni si sia opposto in genere alla elaborazione di un terzo progetto. Egli ha detto soltanto, che sarebbe ingiusto, il rigettare affatto i desideri giustissimi della Camera di commercio in Bolzano e soffo-

weil die Herren aus Trient für ein anderes Project eingetreten seien. Unhaltbar sei auch die Anschauung, dass Bahnen, wie die Pusterthaler- und Arlbergbahn nur Nordtirol allein zu Gute kämen, denn dieselben gereichen Italienisch-Tirol ebenso zu Nutzen wie Nordtirol. Und was die Localbahnen anbelange, so seien bisher beide Landestheile ziemlich gleich stiefmütterlich behandelt.

Präsident v. Mersi bemerkt, dass er nur habe sagen wollen, die genannten Bahnen kämen hinsichtlich des Localverkehrs Nordtirol zu Gute.

Vicepräsident Welponer stellt hierauf folgenden Antrag:

„es sei die von den italienischen Delegirten vorgeschlagene Linie Lavis-Cavalese-Predazzo in das Localbahn-Programm aufzunehmen und gleichzeitig der Wunsch auszusprechen, es möge die Linie Cavalese-Auer beziehungsweise Neumarkt studirt werden."

Il sig. Dr. de Probizer, quantunque dopo le argomentazioni svolte in modo tanto competente ed evasivo dai signori Tambosi e Riccabona potrebbe parere superfluo l'aggiungere verbo, crede però neccessario si sappia, che il progetto del Municipio di Trento per la Valle di Fiemme è caldamente appoggiato anche da quelli fra i suoi connazionali che non ne hanno un diretto interesse; e che tutti, nel modo più deciso, dovranno ora e sempre opporsi ad un progetto diretto a perpetuare uno stato di cose, che ebbe unicamente di mira di snaturare e sviare dal proprio centro di gravità una importantissima vallata del Trentino.

Lo sbocco naturale della Valle di Fiemme nella Valle dell'Adige è quello segnato dal corso del torrente Avisio; e se, per ragioni e scopi che sarebbe fuori di luogo il rilevare venne fin quì data alla valle alta, (spostandola e trascurando affatto la bassa) un unico sbocco artificiale a traverso il passo di San Lugano, i rappresentanti italiani non potranno mai dare il loro voto, in un programma ferroviario serio, ad un progetto che vorrebbe consacrare lo stesso errore; e ciò tanto più in quanto che le buone relazioni della Valle di Fiemme con Bolzano ed il movimento dei forestieri potranno essere sempre mantenuti mediante la esistente via carrozzabile per Egna ed Ora.

Il sig. Dr. V. de Riccabona, prendendo in esame la proposta Welponer, dichiara che voterà

carli addirittura, per il motivo che i signori di Trento si sono presentati con un altro progetto. Così pure è insostenibile l'opinione, che ferrovie come quella della Pusteria e dell'Arlberg favoriscano soltanto gl'interessi del Tirolo sett., perchè desse riescono di vantaggio al Tirolo italiano tanto quanto al Tirolo tedesco. In quanto a ferrovie locali poi ambedue le parti della provincia sono state fin qui trattate quasi matrignamente in modo eguale.

Il Presidente de Mersi osserva di aver voluto soltanto dire, che quelle ferrovie tornano di vantaggio al movimento locale del Tirolo settentrionale.

Il Vicepresidente sig. Welponer fa quindi, la seguente proposta:

„Si assuma nel programma delle ferrovie locali la linea Lavis-Cavalese-Predazzo, proposta dai delegati italiani, e, in pari tempo, si esprima il desiderio che venga studiata la linea Cavalese-Ora o rispettivamente Cavalese-Egna.

Dr. Probizer. Obgleich es nach den Darlegungen, die von den Herren Tambosi und Riccabona in so competenter und ausführlicher Weise gegeben worden sind, überflüssig erscheinen könnte, noch ein Wort hinzuzufügen, so hält er es dennoch für nothwendig, damit man wisse, dass das Fleimserthal-Bahnproject der Stadt Trient auch von jenen unter ihren Landsleuten warm unterstützt wird, die kein directes Interesse daran haben und dass alle in bestimmtester Weise jetzt und immer einem Project sich widersetzen müssten, das bestimmt wäre, eine Lage der Dinge zu schaffen, die es einzig und allein darauf abgesehen hätte, eines der wichtigsten Thäler des Trentino seinem eigentlichen Mittelpunkte, wohin es gravitirt, zu entfremden und abtrünnig zu machen.

Die natürliche Einmündung des Fleimserthales ins Etschthal ist doch jene, welche dem Flussbette des Avisio folgt. Und wenn man nun dem höheren Theile dieses Thales aus Gründen und Absichten, die hier zu erörtern nicht am Platze ist, bis jetzt (denselben verrückend und den untern Theil gänzlich vernachlässigend) eine einzige künstliche Ausmündung quer über den Pass von S. Lugano gegeben hat, so könnten die italienischen Vertreter bei Aufstellung eines ernsten Eisenbahnbauprogrammes niemals ihre Zustimmung zu einem Project geben, das eben denselben Fehler gutheißen würde und dies umsomehr, als die guten Beziehungen des Fleimserthales mit Bozen und der Fremdenverkehr mittelst dest bestehenden Fahrstraße nach Neumarkt und Auer aufrecht erhalten werden können.

Dr. V. v. Riccabona erklärt, indem er den Vorschlag Welponers erörtert, bezüglich des ersten

per la prima parte della stessa; che la seconda parte non può votarla, perchè inchiude il desiderio o il voto che sieno fatti degli studi, che lui considera inutili e atti solo a far stiracchiare l'effettuazione dei progetti già fatti.

Dr. Angerer ſtellt den Antrag auf Schluſs der Debatte.

Der Antrag wird angenommen.

Vicepräſident Welponer kommt auf den Wunſch des Herrn v. Widmann zurück, daſs gleichzeitig in den obigen Antrag auch die Localbahn Sigmundskron-Eppan-Kaltern-Tramin-Neumarkt aufgenommen werde und unterſtützt denſelben, indem er glaubt, daſs hiedurch die Angelegenheit nur vereinfacht würde.

Der Vorſitzende bemerkt, daſs dies eine ſelbſtändige Linie ſei.

Präſident Kofler (Bozen) weist darauf hin, daſs die ganze Bevölkerung der Gegend, durch welche die Trace Sigmundskron-Kaltern-Tramin-Neumarkt angelegt werden ſollte, die Bahn wünſche und große Hoffnungen auf dieſelbe ſetze, da hiedurch eine bedeutende Erleichterung des Verkehrs, namentlich mit Wein und Maiſche herbeigeführt würde. Redner erlaube ſich daher in Bezug auf dieſe Linie den Antrag zu ſtellen, es möge die Landesvertretung erſucht werden, dieſe Trace zu ſtudiren und dieſelbe dann, wenn auch ſie finde, daſs ſie einem wirklichen Bedürfniſſe entſpreche, in das Programm der Localbahnen aufzunehmen.

Herr Präſident v. Riccabona macht, um einem allfälligen Miſsverſtändniſſe vorzubeugen, ſeinen Vorredner, der den Antrag geſtellt habe, das Land ſei zu erſuchen, dieſen Plan zu ſtudiren, aufmerkſam, daſs die vom Lande beſtellten Techniker mit anderen Arbeiten ſo belaſtet ſeien, daſs ſie ſich mit dieſen Projecten nicht befaſſen könnten.

Ritter v. Widmann bemerkt, daſs dem Hörenſagen nach ein Weinhändler in Ueberetſch wohl bereits ein Project habe ausarbeiten laſſen, von dem er jedoch nicht wiſſe, ob daſſelbe den thatſächlichen Bedürfniſſen entſprechen würde und vom techniſchen Standpunkte aus über alle Angriffe erhaben ſei. Wie Redner bereits früher geſagt habe, halte er die Ausführung des Projectes Sigmundskron-Kaltern-Tramin-Neumarkt für die ganze Gegend, ſowohl in Bezug auf den Weinhandel, als auch mit Rückſicht auf den leichteren Verkehr der Touriſten für ſehr angezeigt und er könne ſeinerſeits nur die Bitte ſtellen, daſs die

Theiles für denſelben zu ſtimmen, für den zweiten Theil aber nicht ſtimmen zu können, weil er den Wunſch oder den Antrag enthält, daſs Studien gemacht werden ſollen, die nach ſeiner Anſicht unnütz ſind und nur dazu dienen, die Verwirklichung der bereits ausgearbeiteten Projecte zu verzögern.

Il Dr. Angerer fa la proposta di chiudere la discussione.

La proposta è accettata.

Il Vicepresidente Welponer torna a parlare del desiderio espresso dal sig. de Widmann, che, contemporaneamente alla proposta anteriore, venga assunta nel programma anche la ferrovia locale Sigmundskron-Eppan-Caldaro-Termeno-Egna, e la appoggia colla convinzione, che con ciò la vertenza resti semplificata.

Il Preside osserva, che questa è una linea indipendente.

Il pres. Kofler accenna che tutta la popolazione della regione, pella quale deve passare la traccia Sigmundskron-Caldaro-Termeno-Egna, desidera questa ferrovia e che ripone nella medesima grandi speranze, perchè con essa si faciliterebbe di molto il movimento e commercio particolarmente dei vini e graspati.

L'oratore si permette perciò di avanzare, relativamente a questa linea, la proposta, di interessare la Rappresentanza provinciale a studiare questa traccia, e, quando anch'essa trovi che soddisfa ad un vero bisogno, di assumerla nel programma delle ferrovie locali.

Il sig. Pres. de Riccabona, onde evitare eventuali misintelligenze, rende attento il preopinante che fece la proposta di pregare la provincia di studiare questo piano, che i signori tecnici, impiegati dalla provincia, sono tanto caricati di altri lavori, che non potrebbero occuparsi di questi progetti.

Il Cav. de Widmann osserva d'aver udito dire, che un negoziante di vini in Ueberetsch ha già fatto approntare un progetto; che egli non sa però, se corrisponda ai reali bisogni e se possa, dal lato tecnico soddisfare a tutte le esigenze. L'oratore, come ha già detto prima, ritiene molto opportuna per tutta la regione la esecuzione del progetto, sia relativamente al commercio dei vini, sia in riguardo al facilitato movimento dei touristi; e, da parte sua, non può che avanzare la preghiera, che la adunanza accordi il suo beneplacito a questo piccolo progetto, il quale non causerà certamente spese di

Versammlung diesem kleinen Projecte, welches gewiss auch keine nennenswerten Kosten verursache, ihr Wohlwollen entgegenbringen möge. Es seien dort namentlich die Wegverhältnisse derartige, dass größere Weinladungen nicht per Achse verfrachtet werden können. Und dass der Weinhandel in diesem Bezirke ein sehr großer sei, brauche er wohl nicht zu sagen. Schließlich käme vielleicht noch ein anderes Moment in Betracht, dass nämlich diese Route im Falle einer Ueberschwemmung der einzige Ausweg wäre, den man nach Bozen hätte. Man könne allerdings hoffen, dass infolge der Etschregulirung vielleicht eine solche Gefahr nicht gerade imminent sein werde, zur Completirung der Gründe, welche für den Bau dieser Trace maßgebend seien, möchte Redner jedoch auch diesen angeführt wissen.

Präsident Kofler (Bozen) ändert seinen früheren Antrag dahin ab, dass das Project Sigmundskron-Kaltern-Tramin-Neumarkt in das Programm aufgenommen werden möge. Er weist ferner auf den großen Fremdenverkehr in Ampezzo hin und theilt mit, dass die Gemeinden an die Kammer das Ersuchen gestellt haben, sie möge sich dafür verwenden, dass von Toblach nach Ampezzo eine normalspurige Localbahn gebaut werde, wobei sie allerdings voraussetzen, dass dieselbe dann nach Belluno weitergeführt würde. Redner stelle daher den Antrag, dass die Versammlung auch diese Bahn Toblach-Ampezzo, den Anschluss nach Belluno vorausgesetzt, ebenfalls in das Programm aufnehmen möge.

Herr Wilhelm Dannhauser unterstützt lebhaft diesen Antrag; dieser Wunsch sei den Delegirten des Fremdenverkehrs-Vereines seitens der Herren aus dem Pusterthale sehr an's Herz gelegt worden, wobei dieselben von der Anschauung ausgingen, dass die Bahn nur im Falle des Anschlusses nach Belluno für sie von Bedeutung wäre.

Il sig. Tambosi pure applaude alla proposta della Camera in Bolzano.

Kaiserl. Rath Dr. Kofler erstattet Bericht über einige Projecte, welche die Handels- und Gewerbekammer in Innsbruck in ihr Programm aufgenommen hat. Redner gibt die Versicherung, dass dieselbe sich hiebei ein sehr bescheidenes Maß gesetzt habe, indem sie von der Ansicht ausgehe, dass bei Ausarbeitung eines Localbahn-Programms mit aller Vorsicht und der größten Gewissenhaftigkeit vorgegangen werden müsse. Sie favorisire hauptsächlich nur eine Bahn, welche bestimmt sei, den Verkehr eines großen Thales von besonderer commercieller Bedeutung mit der Hauptlinie zu verbinden, nämlich die Bahn ins Zillerthal.

gran rilievo. Le condizioni stradali attuali della regione, per cui essa linea dovrà passare, sono tali che non si possono trasportare, per carreria, grandi spedizioni di vino: e che il commercio vinicolo in quel Distretto sia molto grande, non è necessario ch' egli lo dica. Finalmente ci sarebbe da prendere in considerazione un' altro fatto, che cioè, nel caso di una inondazione, questa linea sarebbe l' unica via di scampo, che si avrebbe per metter capo a Bolzano. È vero, che si può sperare, che in sèguito alla regolarizzazione dell' Adige un tale pericolo non sia imminente; tuttavia a completare i motivi che dovrebbero decidere alla costruzione di questa traccia, l'oratore vorrebbe veder indicato anche questo.

Il Pres. Kofler restringe la sua anteriore proposta nel senso, che il progetto Sigmundskron-Caldaro-Termeno-Egna venga assunto nel programma. Accenna poscia al grande movimento dei forestieri in Ampezzo; e comunica, che quei comuni hanno presentato alla Camera la preghiera che dessa voglia adoperarsi, affinchè da Toblacco per Ampezzo venga costruita una ferrovia locale a scartamento normale, ammettendo già a priori, che questa sarà poi prolungata fino a Belluno. L' oratore fa quindi la proposta che l' adunanza assuma nel programma anche questa linea Toblacco-Ampezzo, ammessa la sua congiunzione con Belluno.

Il sig. Giuglielmo Dannhauser appoggia vivacemente questa proposta. Dessa è stata raccomandata ai delegati dell' associazione per l' incremento dei forestieri dai signori della Pusteria con molto calore; e nel far ciò sono partiti dalla opinione che la ferrovia sarà per loro di notevole importanza, allorquando venga congiunta con Belluno.

Tambosi gibt ebenfalls seine Zustimmung zu dem Vorschlage der Handelskammer von Bozen.

Il Cons. imp. Dr. Kofler riferisce su alcuni progetti, che la Camera di Commercio e d' Industria in Innsbruck ha assunti nel suo programma. L' oratore assicura, che la medesima si è limitata a domande molto modeste, perchè si informa all' idea che nell' elaborare un programma di ferrovie locali si debba procedere con ogni precauzione e conscienziosità. Essa favorisce in modo saliente solo una ferrovia, destinata a rannodare, colla linea principale, il movimento di una grande valle di speciale importanza commerciale: cioè la ferrovia della Zillerthal.

Letzteres habe schon seit vielen Jahren Anläufe gemacht, eine kleine Thalbahn zu erhalten, es sei bereits ein vollständiges Programm ausgearbeitet gewesen, es habe die Tracenrevision stattgefunden, nur die definitive Concession sei aus ihm nicht näher bekannten Gründen nicht ertheilt worden, wahrscheinlich deshalb, weil die Regierung nicht geneigt sei, vor Umänderung des Localbahngesetzes neue Concessionen für Localbahnen zu ertheilen. Möge dieser Grund richtig sein oder nicht, Thatsache sei, dass bis heute keine Concession vorliege. Bevor Redner das Programm zur Unterstützung vorlege, erlaube er sich darauf hinzuweisen, dass die Innsbrucker Kammer zwar kein Project habe ausarbeiten lassen, sich dagegen bemüht habe, festzustellen, ob diese Bahn, welche die Bestimmung habe, ein engeres Wirtschaftsgebiet mit der Hauptlinie zu verbinden, auch wirklich eine gewisse Garantie der Rentabilität in sich berge. Diese commerciellen Erhebungen hätten ergeben, dass das Zillerthal eines der reichsten Zweigthäler Nordtirols sei und einen hervorragenden Verkehr aufzuweisen habe. Das Thal betreibe zwar keine namhafte Industrie, wohl aber intensive Viehzucht, daher es angewiesen sei, seinen Bedarf an Lebensmitteln nahezu vollständig von außenher zu decken. Die Resultate dieser Erhebungen entsprächen selbstverständlich nicht vollständig den thatsächlichen Verhältnissen, doch lasse sich aus denselben annähernd feststellen, dass Zillerthal alljährlich mehrere 100 Waggons Lebensmittel ins Thal einführe; viel größer sei jedoch die Ausfuhr aus demselben. Dieselbe bestehe hauptsächlich in Produkten der Alpenwirtschaft: Butter, Käse, sowie in Fleisch, Holz und Vieh. Was insbesonders den Holzhandel betreffe, so könne derselbe heute schon auf 300 Waggon alljährlich geschätzt werden. Durch die Eröffnung einer Bahn könnte derselbe jedoch heute noch unberechenbare Dimensionen annehmen, indem die Möglichkeit sehr nahe gerückt werde, die großartigen Walddistrikte, die wegen der hohen Transportkosten nicht ausgebeutet werden können, der Exploitation zuzuführen. Rechne man dazu, dass jährlich circa 5000 Stück Vieh im Handelswege aus dem Thale geliefert würden, so könne man sich von der Größe des Transportes eine Vorstellung machen, den eine Localbahn bis Mairhofen gänzlich auf sich lenken würde.

Ein zweites Moment sei der große Fremdenverkehr. Bekanntlich habe in demselben das Zillerthal die ersten Erfolge erzielt. Mit der Zeit habe derselbe einen solchen Aufschwung genommen, dass die dortigen Einrichtungen nicht mehr im Stande gewesen seien, den Anforderungen desselben Genüge zu leisten. Wenn nun auch der Verkehr in den letzten 10 Jahren wieder etwas zurückgegangen sei, so mache sich doch heute wieder ein ganz bedeutender Aufschwung bemerkbar und es lasse sich gar nicht berechnen, wie sehr sich derselbe steigern

Questa già da molti anni ha incamminato pratiche per avere una piccola ferrovia locale; fu anzi elaborato un completo programma; ha avuto luogo la revisione della traccia: solo mancò la concessione, che non fu impartita, non si sa precisamente per quali motivi: ma probabilmente perchè il Governo non è disposto a dar concessioni per ferrovie locali, prima della trasformazione della legge sulla medesime.

Sia, questo motivo giusto o no, è un fatto che fino ad oggi non c'è concessione alcuna.

Prima però che l'oratore presenti, per l'appoggio, il programma, egli si permette accennare, che la Camera d'Innsbruck non ha fatto elaborare alcun progetto; ma che invece si è data premura di stabilire, se questa ferrovia, che è destinata a collegare colla linea principale un distretto economico poco esteso, racchiuda in sè una certa garanzia di rentabilità. Questi rilievi commerciali avrebbero messo in evidenza che la Zillerthal è una delle più ricche valli laterali del Tirolo sett., e che presenta un movimento commerciale rilevante. La valle non esercita, per vero, industrie di rilievo, ma sibbene un intensivo allevamento di bestiame; per cui, pei generi di necessità come viveri e altro, deve fare quasi completo assegnamento sull'importazione dal di fuori.

I risultati di questi rilievi non corrisposero, s'intende, in tutto alle circostanze reali; tuttavia dai medesimi si può approssimativamente stabilire, che la Zillerthal importa annualmente nella valle più centinaia di vagoni di viveri, e che molto maggiore è la sua esportazione. Questa consiste principalmente in prodotti dell'economia alpina, burro e formaggio, come pure in carne, legnami, bestiame. Circa al commercio in legnami puossi fin d'ora calcolarlo a 300 vagoni all'anno. Coll'apertura di una ferrovia però, il medesimo potrebbe assumere proporzioni incalcolabili, perchè ci avvicineremmo alla possibilità di trar profitto di immense bojcaglie, che fino ad oggi, in causa dei troppo costosi mezzi di trasporto, non poterono essere sfruttate.

Calcolando oltre di ciò che annualmente vengano esportati dalla valle 5000 capi di bestiame, si può farsi un' idea della importanza del trasporto, che attirerebbe a sè, completamente, una ferrovia locale che arrivasse fino a Mayerhofen. Un altro momento meritevole di considerazione è il grande movimento dei forestieri.

Il medesimo, com'è noto, ha dato nella Zillerthal, risultati distinti; col tempo quel movimento aveva preso un tale sviluppo che tutti gli allestimenti fatti per soddissfarvi non bastavano più alle esigenze.

Quand'anche esso negli ultimi 10 anni si sia alquanto rallentato, oggi però si può notare

dürfte, wenn den Touriſten durch Erbauung einer Bahn das mächtige Gletſchergebiet dieſes Thales näher gerückt würde. Redner habe hiemit nur einige Momente hervorgehoben, welche die Wichtigkeit der Bahn ins Zillerthal kennzeichnen und er ſtelle den Antrag, es wolle dieſes Project in das Programm aufgenommen werden.

Präſident v. Riccabona erklärt, er brauche ſich in Anbetracht der Ausführungen ſeines Vorredners wohl nicht weiter über den Verkehr dieſes Thales auszuſprechen, möchte jedoch nur bemerken, daſs der Viehtransport ein ſehr bedeutender ſei, da das Thal viele und reiche Alpen beſitze und infolge deſſen im Sommer viel mehr Vieh halten könne, als im Winter; es werden daher im Frühjahre ſehr viele Thiere gekauft und im Herbſte verkauft. Redner empfehle daher ebenfalls, dieſe Bahn auf das Programm zu ſetzen; er ſei überzeugt, daſs dieſelbe zu Stande komme, ohne daſs das Land eine Subvention zu zahlen brauche. Dieſelbe würde bereits gebaut worden ſein, wenn nicht gewiſſe Hetzereien dazwiſchen gekommen wären.

Il sig. Dr. de Probizer ritiene che sia una di quelle linee da raccomandarsi caldamente, e, a nome anche dei suoi colleghi, dichiara di appoggiarla.

Kaiſerl. Rath Dr. Kofler erſtattet Bericht über ein zweites Project. Leider ſei er hiebei nicht in der Lage, der Verſammlung die commerciellen Intereſſen des von der Bahn zu durchziehenden Gebietes in ebenſo günſtiger Weiſe vorzuführen, wie hinſichtlich der Zillerthalerbahn. Es ſei dies ein Project, welches ſeinerzeit als Concurrenzproject gegenüber der Fernbahn aufgenommen und welches als Augsburger-Project bezeichnet worden ſei. Von Völs ausgehend, ſoll dieſe Bahn nach Seefeld, Scharnitz, Mittewald und Partenkirchen geführt werden, woſelbſt ſie den Anſchluſs an die beſtehende Bahn erreiche. Ueber dieſes Project ſeien ebenfalls und zwar im Jahre 1885 Erhebungen gemacht und dasſelbe in einem ſolchen Umfange ausgearbeitet worden, daſs es eine Bauſumme von rund fünf Millionen Gulden erfordert hätte. Redner ſei nicht in der Lage, dieſes Project zu empfehlen, im Gegentheile möchte er behaupten, daſs die Ausführung einer ſolchen Bahn als zweigeleiſige mit Kunſtbauten ꝛc. unter den derzeitigen Verhältniſſen ſich als ein Ding der Unmöglichkeit erweiſe; die Kammer begnüge ſich vielmehr mit einer Bahn, welche als Localbahn zweiten Ranges bezeichnet werden könnte. Die Gründe

di nuovo un sensibile incremento; nè siamo certo in grado di calcolare quanto aumenterebbe nel caso venisse costruita la ferrovia, che ci avvicinasse di più al mondo alpino e ai colossali ghiacciai di questa valle, che esercitano sì potenti attrattive.

L'oratore ha con ciò rilevato soltanto alcune circostanze che dimostrano la importanza della ferrovia nella Zillerthal, e fa la proposta che questo progetto venga assunto nel programma.

Il Presidente de Riccabona dichiara, che dopo l'esposizione fatta dal preopinante non è necessario che egli parli ulteriormente sul movimento di quella valle; vorrebbe solo osservare che il trasporto di bestiame vi è molto rilevante, perchè la Valle possiede molte e ricche malghe, e può tenere bestiame più in estate che in inverno; dal che ne viene, che in primavera si comperano molti animali, che poi in autunno si vendono.

L'oratore raccomanda quindi, anche lui, che questa ferrovia venga inserita nel programma; egli è convinto, che dessa può aver il suo compimento, senza che la Provincia abbia a pagare sovvenzioni. La stessa sarebbe già stata costruita, se non si fossero frapposti certi intrighi.

Dr. Probizer iſt der Anſicht, daſs es eine jener Linien ſei, die wärmſtens empfohlen werden müſſen und erklärt auch im Namen ſeiner Collegen ſie zu unterſtützen.

Il Consigliere imp. Dr. Kofler riferisce sopra un secondo progetto.

Pur troppo, in questo caso, non è in grado di presentare gli interessi commerciali del paese sotto quell'aspetto favorevole che presenta il progetto della linea della Zillerthal. Qui si tratta in fatti di un progetto, che a suo tempo è stato assunto come progetto di concorrenza alla Fernbahn, e che è stato chiamato progetto Augustano. Partendo da Völs, questa ferrovia avrebbe a passare per Seefeld, Scharnitz, Mittenwald e Partenkirchen, dove verrebbe a congiungersi colla ferrovia esistente.

Sopra questo progetto sono stati fatti, nel 1885, dei rilievi; anzi esso è stato elaborato in una tale estensione, che avrebbe richiesto una spesa di costruzione di 5 milioni in cifra rotonda. L'oratore non osa di raccomandare questo progetto; al contrario, egli non si perita asserire, che la esecuzione di una tale ferrovia a doppio binario, con manufatti ecc. nelle condizioni attuali si presenta come cosa impossibile.

La Camera di Innsbruck si accontenta piuttosto di una ferrovia, che può venir designata come ferrovia locale di secondo rango. I motivi contrari alla esecuzione del primo

gegen die Ausführung des früheren Projectes lägen in dem zu hohen Kostenaufwande. Die Wichtigkeit dieser Bahn sei mit Rücksicht auf den Umstand nicht zu verkennen, dass die baierischen Staatsbahnen das ganze Land im Norden mit einem Bahnnetze umgeben, von welchem jedoch nur auf zwei Seiten, nämlich bei Kufstein und in Vorarlberg eine Verbindung hergestellt sei. Man vermisse auf einer Strecke von 200 km eine Einbruchsstelle seitens der baierischen Bahnen. Es sei namentlich im Interesse des Fremdenverkehrs zu empfehlen, wenn eine Bahn von der Staatsbahn aus, sei es auch mit Benützung der Zahnstange über Seefeld, Scharnitz nach Mittewald gebaut würde. Redner möchte daher bitten, die Versammlung wolle ihre Zustimmmung ertheilen, wenn die Innsbrucker Kammer den Wunsch ausspreche, es möge an der für Innbruck günstigsten Einbruchsstelle aus dem Norden, nämlich bei Scharnitz, eine Bahn hergestellt werden, auf welcher es möglich sei, auf kürzestem Wege von München aus in das Land einzudringen. Wer heute von München aus nach Tirol fahre, müsse die Strecke Rosenheim-Kufstein benützen. Die Linie München-Partenkirchen-Scharnitz würde die Strecke um 59 km abkürzen und das sei im Verhältnis zur ganzen Länge der Linie Innsbruck-Kufstein-München, welche 176 km betrage, eine bedeutende Abkürzung und würde für den Fremdenverkehr von unberechenbaren Folgen begleitet sein. Redner constatirt, dass wenn er den Bau dieser Bahn empfehle, hiebei nur der Gesichtspunkt des Fremdenverkehrs maßgebend sei, da sonst in diesem Thale außer dem Verkehr mit Holz kein nennenswerter Frachtenverkehr bestehe.

Il sig. Tambosi domanda in quale relazione si trovi questa nuova linea colla Fernbahn e quanti chilometri sia chiamata a percorrere sul territorio austriaco, non avendo cognizione di queste circostanze che possono essere conosciute solo dai signori rappresentanti del Tirolo tedesco.

Kaiserl. Rath Dr. Kofler erwidert auf die Ausführungen seines Vorredners, dass das Augsburger-Project, so wie es im Jahre 1885 ausgearbeitet worden sei, allerdings geeignet wäre, die Verwirklichung der Fernbahn zu gefährden, denn nach dem damaligen Projecte wäre die Bahn berufen gewesen, eine directe Verbindung über Weilheim nach Augsburg herzustellen. Dasselbe sei eben als eine Concurrenzbahn unter der Voraussetzung aufgestellt worden, dass nach Erbauung der Arlbergbahn die Fernbahn fallen gelassen würde. An die Ausführung dieses Projectes denke aber wegen des so bedeutenden Kostenaufwandes Niemand mehr, vielmehr müsse heute nur die Fernbahn als eine internationale Linie anerkannt, dagegen könne eine Bahn über Scharnitz und Seeprogetto sono basati alla spesa troppo grave. La importanza della linea economica però non puo essere disconosciuta, purchè si faccia riflesso alla circostanza, che le ferrovie bavaresi attorniano tutto il paese al Nord con una gran rete, dalla quale su due soli lati, cioè presso Kufstein e nel Vorarlberg, si diparte una congiunzione, colle linee austriache tirolesi.

Si pensi quindi che su un tratto di 200 chilometri non c'ha alcuna comunicazione colle linee bavaresi.

Sta specialmente nell'interesse del movimento dei forestieri di raccomandare la costruzione di una linea, che, partento dalle linee dello Stato, e, usando sia pur della dentata, passi sopra Seefeld, Scharnitz per Mittewald.

L'oratore vorrebbe quindi pregare che l'adunanza desse il suo voto favorevole al desiderio della Camera di Commercio di Innsbruck, che cioè fosse costruita una ferrovia per il passo presso Scharnitz ad Innsbruck, per la quale si giungerebbe da Monaco a Innsbruck nel più breve tempo possibile. Chi oggi parte da Monaco per il Tirolo, deve approffittare della linea Rosemheim-Kufstein: la Monaco-Partenkirchen-Scharnitz accorcierebbe il percorso di 59 km, accorciamento rilevante, in confronto della lunghezza totale (176 km), e che apporterebbe al movimento dei forestieri vantaggi incalcolabili. L'oratore constata, che se egli raccomanda la costruzione di questa linea, vi è specialmente determinato dal punto di vista del movimento dei forestieri: giachè del resto, in questa valle, oltre al commercio dei legnami non vi sarebbe altro movimento di merci degno di menzione.

Herr Tambosi fragt, in welcher Beziehung diese neue Linie mit der Fernbahn stehe und wie viele Kilometer sie auf österreichischem Gebiete zu durchlaufen habe, da er von diesen Umständen, die doch nur den Vertretern Deutsch-Tirols allein bekannt sein können, keine Kenntnis hat.

Il Consigliere imp. Dr. Kofler, alle osservazioni del preopinannte, ripete, che il progetto Augustano, cosi come fu elaborato nel 1885, sarebbe certamente atto a mettere in pericolo la costruzione della Fernbahn; poichè, stando al progetto d'allora, la ferrovia sarebbe chiamata a stabilire una diretta congiunzione per Weilheim a Augusta. Desso è stato appunto presentato come una ferrovia di concorrenza nella previsione, che la Fernbahn, dopo la costruzione dell'Arlbergbahn, sarebbe stata lasciata cadere. Però, nessuno pensa più alla esecuzione di questo costoso progetto; ciò tanto meno, in quantochè la Fernbahn deve oggidì essere riconosciuta come una linea internazionale. Per Scharnitz-Seefeld, invece, potrebbesi costruire una

feld in Anbetracht ihres localen Charakters nur als eine schmalspurige Bahn ausgeführt werden.

Il sig. Tambosi crede si possano accettare tutte due le proposte: ma domanda, se, sostenendo i due progetti, non si possa farsi più danno che vantaggio; mentre egli proporrebbe, che concentrando l'appoggio su di un solo, potesse bastare. Non intende però di rifiutarsi a votare, anche se venissero proposte amendue.

Der Vorsitzende glaubt Herrn Tambosi erwidern zu müssen, dass beide Projecte, sowie sie von der Kammer gedacht seien, einander nicht ausschließen, denn die über Scharnitz ins Land führende Localbahn hätte außer dem Fremdenverkehre ausschließlich nur ganz localen Bedürfnissen zu dienen, da der große internationale Verkehr auf dieser Bahn eben wegen ihrer Qualität als schmalspurige Bahn nie geleitet werden könnte. Die Fernbahn habe eine andere Bestimmung; diese habe den großen internationalen Verkehr von den nordwestlichen Handelsplätzen Deutschlands und den Häfen der Niederlande auf der kürzesten Linie in der Diagonale durch Tirol zu führen, sie sei das erste Glied der Valsuganabahn. Die Fernbahn sei berufen, einen Theil des Frachtenverkehrs, der über den Gotthard gehe und nach Genua gravitire, abzulenken und auf unseren Linien, wenn auch gleich der Valsuganabahn mehr zu Gunsten Venedig's als Triest's, zu führen. Die Herren dürfen sich daher der Besorgnis, dass durch die Aufnahme einer schmalspurigen Bahn über Scharnitz ins Programm das Project der Fernbahn gefährdet würde, nicht hingeben. Redner fürchte nur, dass die Fernbahn ihrer Verwirklichung sehr fernstehe, da man in den maßgebenden Kreisen der Regierung einer ablehnenden Haltung begegne.

Il sig. Tambosi si dichiara soddisfatto, e, anche a nome dei colleghi, promette di votare in favore.

Es werden hierauf noch verschiedene Localbahn-Projecte namhaft gemacht, so z. B. eine Bahn ins Oetzthal, ins Stubaithal, von St. Johann über Waidring nach Lofer, von Bruneck nach Taufers, von Lienz nach Windisch-Matrei, Trient-alle Sarche-Arco ꝛc., allein die Versammlung beschließt, um das aufzustellende Programm nicht abzuschwächen, sich mit den wichtigsten Linien zu bescheiden und weitere Wünsche zu unterdrücken.

linea, che per il suo carattere locale, dovrebbe essere a scartamento ridotto.

Herr Tambosi glaubt, es könnten beide Vorschläge angenommen werden; er frägt aber, ob man nicht bei Aufrechterhaltung beider Projecte mehr Schaden als Nutzen stifte; seinem Vorschlage gemäß würde die Unterstützung eines Projectes genügen. Er beabsichtigt jedoch nicht die Genehmigung zu verweigern, auch wenn beide Linien vorgeschlagen würden.

Il Presidente crede di dover rispondere al sig. Tambosi, che ambidue i progetti, così come sono stati ideati della Camera, non si escludono reciprocamente, giacchè la ferrovia locale che per Scharnitz arriva nella Provincia, oltre al movimento dei forestieri, non avrebbe a servire che a bisogni affatto locali; stantechè il grande movimento internazionale non potrebbe mai venir attirato su di essa, appunto per il suo carattere di ferrovia a scartamento ridotto.

La Fernbahn invece ha un' altra destinazione; ad essa spetterebbe di attrarre il grande movimento internazionale, delle piazze commerciali nel Nord-Ovest della Germania e dei porti dei Paesi Bassi, sulla linea più corta, che è la diagonale attraverso il Tirolo; dessa sarebbe il primo anello della ferrovia della Valsugana. La Fernbahn è chiamata a divergere una parte del movimento merci, che al presente, per il Gottardo gravita a Genova, e a farlo convergere sulle nostre linee, sia pure che quella di Valsugana influisca più in favor di Venezia che di Trieste.

I signori non avranno quindi da temere che assumendo nel programma questa ferrovia a scartamento ridotto e transitante per Scharnitz, venga posta in pericolo la Fernbahn. L'oratore teme soltanto che la costruzione della Fernbahn sia ancora lontana dalla sua effettuazione, perchè pur troppo non incontra grandi simpatie presso i fattori governativi.

Herr Tambosi erklärt sich befriedigt und verspricht auch im Namen seiner Collegen zu Gunsten dieser Linie zu stimmen.

Vengono poscia nominati alcuni progetti di ferrovie locali, come ad esempio una ferrovia nell' Oetzthal, nella Stubaithal, da St. Johann per Waidring a Lofer, da Bruneck a Taufers, da Lienz a Windisch-Matrei, Trento alle Sarche-Arco ecc.; se nonchè, l' adunanza, per non infirmare il formulato programma, decide di limitarsi alle linee principali, abbandonando altri desideri.

Der Vorsitzende unterbricht nunmehr die Sitzung auf kurze Dauer und bringt nach Wiedereröffnung derselben folgende Anträge zur Abstimmung:

Die Versammlung möge beschließen, es seien folgende Linien ins Localbahn-Programm aufzunehmen:

1. Riva-Durone-Tione-Pinzolo mit Fortsetzung der Riva-Mori-Bahn über Sacco nach Roveredo.
2. Lavis-Mezzolombardo-Tajo-ponte santa Giustina-Cles-ponte Mostizollo-Malé.
3. Sigmundskron-Kaltern-Tramin-Neumarkt.
4. Toblach-Cortina als normalspurige Localbahn unter der Bedingung, dass die Fortsetzung derselben nach Belluno ermöglicht werde.
5. Jenbach-Zell-Mairhofen (Zillerthalerbahn).
6, Innsbruck-Scharnitz-Partenkirchen.

Sämmtliche Anträge wurden einstimmig angenommen.

Hierauf kommen die Anträge inbetreff der Avisio- bezw. Fleimsthalbahn zur Abstimmung. Es lagen, nachdem Präsident Kofler seinen Antrag inbetreff der Linie Neumarkt-Cavalese zu Gunsten des vom Vicepräsidenten Welponer eingebrachten Antrages zurückgezogen hatte, zwei verschiedene Anträge vor, nämlich:

1. es sei die Linie Lavis-(Trient-)Cembra-Molina-Cavalese-Predazzo, eventuell Civezzano-Segonzano-Cembra in das Programm aufzunehmen,

und 2. (Antrag Welponer): es sei die projectirte Localbahn Lavis-Cembra-Predazzo in das Localbahn-Programm aufzunehmen und gleichzeitig der Wunsch auszusprechen, es möge die Linie Cavalese-Auer bezw. Neumarkt studirt werden.

Herr W. Dannhauser erklärt, er habe sich mittlerweile belehren lassen, dass die Linie Auer-Cavalese mit Rücksicht auf den zu überschreitenden hohen Gebirgsübergang mit sehr großen technischen Schwierigkeiten verbunden sei, dass an die Ausführung nicht leicht gedacht werden könne und meldet daher im Falle der Ablehnung des Welponer'schen Antrages folgenden Eventualantrag an:

„Die Enquete zur Berathung der Localbahnfrage empfiehlt den Bau der Strecke Lavis-Cembra-Cavalese-Predazzo als die in merkantiler Beziehung ausschließlich empfehlenswerthe Bahn, glaubt aber auch die Linie Auer-beziehungsweise Neumarkt-Cavalese als eine den Fremdenverkehr und Handel Bozens fördernde Linie zur, wenn nicht sogleich erreichbaren, doch jedenfalls späteren Ausführung vorschlagen zu sollen."

Il sig. Cofler, presidente della Camera di Commercio in Rovereto, dichiara d'aderire a essa proposta, aggiungendo però alla stessa una motivazione che esprima il convincimento dei

Il Presidente sospende la seduta per breve tempo e riapertala, mette ai voti le seguenti proposte:

L'adunanza voglia decidere di assumere nel programma delle ferrovie locali, le seguenti linee:

1. Riva-Durone-Tione-Pinzolo colla continuazione della Riva-Mori per Sacco a Rovereto;
2. la linea Lavis-Mezzolombardo-Taio-Ponte-Santa Giustina-Cles-Ponte Mostizollo-Malé;
3. Sigmundskron-Caldaro-Termeno-Egna;
4. Toblach-Cortina come ferrovia locale a scartamento normale, a condizione che venga resa possibile la continuazione fino a Belluno;
5. Jenbach-Zell-Mayrhofen (ferrovia della Zillerthal);
6. Innsbruck-Scharnitz-Partenkirchen.

Tutte queste proposte vengono accettate ad unanimità.

Si mettono quindi ai voti le proposte concernenti la ferrovia dell'Avisio, o rispettivamente della Val di Fiemme.

Il Presidente Kofler avendo ritirato la sua proposta relativa alle linea Egna-Cavalese a favore di quella del Vicepresidente Welponer, restavano due diverse proposte:

1. di assumere nel programma la linea Lavis-(Trento) Cembra-Molina-Cavalese-Predazzo ed eventuelmente Civezzano-Segonzano-Cembra

e la proposta Welponer:

2. di assumere nel programma delle ferrovie locali la progettata ferrovia locale Lavis-Cavalese-Predazzo e contemporaneamente di esprimere il desiderio che venga studiata la linea Cavalese-Ora rispett. Egna.

Il sig. G. Dannhauser, apprendendo da quanto veniva finora esposto, che la linea Ora-Cavalese avrebbe a superare un alto passo montuoso, congiunto a grandi difficoltà tecniche, per le quali non si potrebbe facilmente pensare alla sua esecuzione, propone, — pel caso venga respinta la proposta Welponer, — la seguente proposta suppletoria:

„La commissione d'inchiesta pello studio delle ferrovie locali raccomanda la costruzione della linea Lavis-Cembra-Cavalese-Predazzo come esclusivamente raccomandabile in linea mercantile; ritiene, però di potere proporre, se non per una pronta, per una posteriore esecuzione, la linea Ora-Cavalese od Egna-Cavalese, la quale promuoverebbe il movimento dei forestieri ed il commercio di Bolzano."

Herr Cofler, Präsident der Handelskammer in Rovereto, erklärt, diesem Antrage zuzustimmen, fügt jedoch gleichzeitig zu demselben eine Motivirung hinzu, welche die Ueberzeugung der italie-

delegati italiani „che la linea Ora-Cavalese o Egna-Cavalese non la ritengono eseguibile per le molte difficoltà tecniche; e che essi non possono quindi trattenersi nella loro azione, già molto avanzata, da studi che eventualmente si facessero in proposito; essere essi però pronti a riconoscere che, qualora la successiva costruzione di detta linea riuscisse, sarebbe vantaggiosa per il movimento dei forestieri."

Herr Vicepräsident Welponer gibt der Ansicht Ausdruck, dass man gerade deshalb, weil über die Variante Neumarkt- bezw. Auer-Cavalese keine Studien gemacht worden seien, auch nicht sagen könne, dieselbe sei unausführbar. Redner müsse daher an der Fassung seines Antrages festhalten, da durch denselben zum Ausdrucke gebracht werde, dass auch die Deutschen in Südtirol eine Verbindung zwischen Neumarkt und Cavalese anstreben.

Dr. Angerer erklärt, er müsse sich ganz entschieden für den Antrag des Herrn Vicepräsidenten aussprechen, weil derselbe den beiderseitigen Standpunkt ganz präcis und correct zum Ausdruck bringe. Er sage nämlich, dass es nützlich und wünschenswert sei, wenn die Bahn, wie sie seitens der Collegen aus Italienisch-Tirol vorgeschlagen werde, im Programme Aufnahme finde, und verlange nichts anderes, als dass bezüglich der weiteren Linie Neumarkt- bezw. Auer-Cavalese Studien vorgenommen werden sollen. Dagegen müsse er sich gegen den Antrag des Herrn Dannhauser aussprechen, weil demselben zufolge die Linie Auer- bezw. Neumarkt-Cavalese in secundärer Beziehung zur Bedeutung komme und das wäre eine Unbilligkeit gegen den deutschen Landestheil in Südtirol.

Il sig. Pres. Cofler difende la motivazione da lui fatta in aggiunta alla proposta Dannhauser; per il motivo che se si dovesse aspettare gli studi da farsi sulla linea Egna od Ora-Cavalese si perderebbe un tempo prezioso, e si correrebbe il rischio di non far più la linea tanto raccomandata di Lavis-Fiemme.

Il sig. Dr. V. de Riccabona rispondendo al sig. Welponer dice che egli non pretende che la linea proposta da Bolzano sia assolutamente inesequibile, ma che, avendo fatto studi in proposito, ha attinto il convincimento di tale impossibilità.

Il sig. Cav. Mersi prendendo per l'ultima volta la parola in argomento rileva che la divergenza

nischen Delegirten ausdrückt, dahingehend, „dass sie die Linie Auer-Cavalese oder Neumarkt-Cavalese wegen der vielen technischen Schwierigkeiten nicht für ausführbar halten und dass sie sich daher in ihrer schon weit vorgeschrittenen Action durch einen allfälligen Antrag, diesbezüglich Studien zu machen, nicht aufhalten lassen können; sie seien jedoch bereit anzuerkennen, dass die genannte Linie, sobald deren Erbauung mit der Zeit gelänge, für den Fremdenverkehr vortheilhaft sei."

Il Vicepresidente Welponer esprime la opinione che non essendosi per la variante Egna rispett. Ora-Cavalese, fatto alcuno studio, non si può neppur dire, che la stessa sia irrealizzabile. L'oratore quindi aderirebbe, solo quando fosse espresso il desiderio che anche i tedeschi del Tirolo merid. mirano ad una congiunzione fra Egna e Cavalese.

Il Dr. Angerer dichiara di dover esprimersi decisamente in favore della proposta del sig. Vicepresidente, perchè la medesima prende in considerazione, in modo corretto e preciso, ambidue i punti di vista. Egli dice essere utile e desiderabile che la linea, come viene proposta dai colleghi del Tirolo italiano, venga assunta nel programma; e non chiedere niente altro, che per l'ulteriore linea Egna- risp. Ora-Cavalese vengano fatti degli studi.

Al contrario dover egli dichiararsi contro la proposta del sig. Dannhauser, perchè, giusta la medesima, la linea Ora-, rispett. Egna-Cavalese verrebbe appena in seconda linea; il che costituisce una ingiustizia di fronte alla parte tedesca del Tirolo meridionale.

Präsident Cofler vertheidigt die von ihm bezüglich des Vorschlages Dannhausers als Zusatz beigefügte Motivirung aus dem Grunde, weil man, wenn die in Betreff der Linie Neumarkt- oder Auer-Cavalese anzustellenden Studien abgewartet werden sollten, dadurch eine kostbare Zeit verlieren und Gefahr laufen würde, dass die so sehr empfohlene Linie Lavis-Fleimserthal gar nicht mehr gebaut würde.

Dr. V. v. Riccabona erwiedert Herrn Welponer, dass er nicht behaupte, die von Bozen vorgeschlagene Linie sei absolut unausführbar, sondern dass er auf Grund der von ihm diesbezüglich gemachten Studien die Ueberzeugung von dieser Unmöglichkeit erlangt habe.

Ritter v. Mersi ergreift zum letztenmale zu dem Gegenstande das Wort und hebt hervor, dass

di cui si tratta è l'unica sorta in tutta la discussione. Egli vi ravvisa più una questione di forma che una questione sostanziale. per cui invita i consedenti a votare compatti la proposta Dannhauser, la quale, accolta da tutti, ci renderà forti e potrà portare per la soluzione dei problemi ferroviari della provincia i frutti migliori.

Herr Wilhelm Dannhauser bemerkt gegenüber Dr. Angerer, dass dessen Auffassung eine ganz irrthümliche sei, wenn er in seinem Antrage eine Zurücksetzung des deutschen Landestheiles gegenüber dem italienischen erblicke. Für den letzteren liege ein Project vor, das zur Ausführung bereit sei, während die Herren von Bozen nur die Ausführung für eine spätere Zeit wünschen. Dem müsse vorausgehen, dass Studien gemacht werden. Sollte nun mit einem bestimmten Projecte deshalb zugewartet werden, weil in späterer Zeit ein Project vorgelegt werden würde? Es handle sich im vorliegenden Falle nur darum, dass den Wünschen der Herren des Kammerbezirkes Bozen Ausdruck gegeben werde. Redner erkläre, dass er seinen Antrag zurückziehe, falls jener des Herrn Vicepräsidenten angenommen werde.

Il sig. Dr. V. de Riccabona dichiara che lui e i suoi colleghi considerano la proposta Dannhauser come una proposta di conciliazione; che se poi neppur essa venisse accettata dai delegati tedeschi, i rappresentanti della parte italiana dovrebbero prendere un atteggiamento diverso.

Il sig. Tambosi intende rilevare un ulteriore punto di vista che presenta la questione che si dibatte. La linea di Lavis-Cavalese-Predazzo, è intimamente legata coll'altra Trento-Lavis-Valle di Non. I piani e progetti relativi alle stazioni elettriche di queste due linee si completano a vicenda, specie a Trento e a Lavis. Venendo infirmata o ritardata l'esecuzione d'una linea, anche l'altra subirebbe la stessa sorte, e tutto il lungo e meditato lavoro del Comitato di Trento cadrebbe di conseguenza nel nulla o sarebbe rimandato alle calende greche.

Ritter v. Widmann glaubt, dass das von Italienisch-Tirol aufgestellte Project nicht ad calendas graecas verschoben würde; denn selbst wenn der Fall eintreten würde, dass dieses Project vorläufig bei Seite gestellt und Studien vorgenommen würden, um die Durchführbarkeit der von Deutsch-Südtirol angestrebten Bahnverbindung klar zu legen, so glaube Redner, dass diese Vor-

die Meinungsverschiedenheit, um die es sich handelt, die einzige in der ganzen Discussion sei. Er erblickt darin einen streitigen Punkt mehr formeller als essentieller Natur und ersucht daher die Anwesenden, einstimmig den Antrag Dannhauser anzunehmen; die Annahme desselben wird das Gewicht unserer Action nur stärken und für die Lösung der Eisenbahn-Probleme des Landes die besten Früchte tragen.

Il sig. Giuglielmo Dannhauser osserva al Dr. Angerer, che la di lui opinione sarebbe affatto erronea, qualora egli nella sua proposta ravvisasse una postergazione della parte tedesca a quella italiana del Tirolo. Per quest'ultima vi è un progetto, che è pronto per la effettuazione, mentre i signori di Bolzano desiderano la esecuzione per un'epoca più lontana. A ciò devono precedere degli studi: dovrebbesi quindi, procrastinare con un progetto determinato, per il motivo che più tardi si vuol presentare un altro progetto? Nel caso presente si tratta solo di esprimere i desideri dei signori del Distretto camerale di Bolzano, al che tende appunto la sua proposta. L'oratore però, dichiara di ritirarla, quando venisse accettata quella del sig. Vicepresidente.

Dr. V. v. Riccabona erklärt, dass er und seine Collegen den Antrag Dannhauser als einen Versöhnungsantrag betrachten; dass aber, wenn er von den deutschen Delegirten nicht angenommen würde, auch die Vertreter des italienischen Landestheiles einen anderen Standpunkt einnehmen müssten.

Herr Tamboši will noch einen weiteren Gesichtspunkt zur Betrachtung des in Rede stehenden Gegenstandes erörtern. Die Linie Lavis-Cavalese-Predazzo ist aufs engste mit der andern Linie Trient-Lavis-Nonsberg verbunden. Die sich auf die Anlage der elektrischen Stationen beziehenden Pläne und Projecte ergänzen sich wechselseitig besonders bei Trient und Lavis. Wenn daher die Ausführung der einen Linie hinfällig oder verzögert würde, so würde die andere Linie dasselbe Los theilen und die ganze lange und wohlbedachte Arbeit des Comités in Trient würde folglich ins Nichts zerfallen oder ad calendas graecas verschoben werden.

Il Cav. Widmann crede che il progetto elaborato dal Tirolo italiano non verrebbe portato alle calende greche; giacchè, quand'anche si desse il caso che questo progetto venisse momentaneamente messo a parte e venissero incamminati studi per mettere in chiaro la effettuabilità della congiunzione ferroviaria desiderata dai teteschi del Tirolo merid., tali studi preli-

ſtudien nicht 4 bis 5 Jahre in Anſpruch nehmen würden; denn wenn den betheiligten Kreiſen daran liege, Klarheit zu gewinnen, ſo würden ſie im eigenen Intereſſe dieſe Vorerhebungen beſchleunigen, um ihren Mandanten ſagen zu können, entweder ſei dieſe Linie ausführbar, oder ſie koſte ſo viel, daſs man davon abſehen und ſich mit den anderen Localbahnen begnügen müſſe, welche hauptſächlich Touriſtenverkehr haben. Die Herren vom italieniſchen Landestheile hätten dargelegt, daſs dieſe Bahn nicht gebaut werden könne; Redner ſei nicht in der Lage, darüber ſprechen zu können, weil keine Vorerhebungen gemacht worden ſeien. Immerhin könnte ſich herausſtellen, daſs die techniſchen Bedenken zu ſehr übertrieben worden ſeien und deshalb möchte er nicht, wie dies durch den Antrag Dannhauſer geſchehe, ein Präjudiz ſchaffen, denn durch dieſen Antrag ſei die Bahn Auer-Cavaleſe in die dritte Linie geſtellt worden. Das möchte Redner im Intereſſe des Landestheiles, dem er angehöre, vermieden wiſſen und die Gelegenheit zu Vorſtudien offen ſehen. Deshalb könne er dem Antrage Dannhauſer nicht beiſtimmen, empfehle vielmehr den Antrag des Herrn Vicepräſidenten Welponer, welcher ſachlich gehalten ſei und den Verhältniſſen am beſten entſpreche, zur Annahme.

Herr Vicepräſident Welponer bemerkt, daſs von Ausſchließung einer Linie keine Rede ſein könne, denn wie ſich aus allen Aeußerungen, die heute erfolgt ſeien, ſchließen laſſe, könne die Linie Lavis-Predazzo ganz unabhängig von der Linie Neumarkt-Cavaleſe beſtehen und es werde dadurch für das von den Herren aus Trient zur Aufnahme empfohlene Project kein Präjudiz geſchaffen, wenn in das Programm der Wunſch aufgenommen werde, es ſolle die Linie Neumarkt-Cavaleſe ſtudirt werden.

Kaiſerl. Rath Dr. Kofler bemerkt, daſs ſich vielleicht, um einen einmüthigen Beſchluſs zu erzielen, der Antrag in der Weiſe formuliren laſſe, daſs der Wunſch ausgeſprochen werde, es möge eine Bahn ins Fleimsthal gebaut, die Wahl des Ausgangspunktes aber weiteren Erhebungen und der Beſchluſsfaſſung des Landtages überlaſſen werden.

Il sig. Tambosi per l'ultima volta prende la parola per osservare, che non bisogna uscire dai limiti del possibile. Se si propongono due linee pella stessa direzione non si è, e non si ha ragione di essere considerati serii. Allorchè il concorso dei forestieri sarà tale da giustificare le due linee, l'esistenza di una, non nuocerà niente affatto che si possa pensare all'esecuzione dell'altra. Il confronto fra le due che ci stanno dinanzi non può lasciar luogo a

minari non richiederebbero mica 4—5 anni; giacchà i circoli interessati di chiarire la cosa, li accelerebbero, nel loro stesso interesse, onde poter dire ai loro mandanti, o che questa linea è possibile, o che dessa costa tanto da dover rinunziarvi, per accontentarsi di altre ferrovie locali di importanza touristica. I signori del Tirolo italiano avrebbero osservato che, questa ferrovia è ineffettuabile; l'oratore non è quì in grado di decidere, se ciò sia o meno, perchè non sono stati fatti rilievi preliminari.

In ogni modo, potrebbe risultare, che le preoccupazioni tecniche fossero troppo esagerate; e per questo, egli non vorrebbe, colla proposta Dannhauser, giusta la quale la linea Ora-Cavalese viène confinata in terza linea, creare un pregiudizio.

Questo, lo vorrebbe evitato, nell'interesse della parte di Provincia cui appartiene, alla quale dovrebbe restare aperta l'occasione per studi preliminari.

Per questo motivo egli non può accedere alla proposta Dannhauser, e raccomanda, per l'accettazione, quella del sig. Vicepresidente Welponer, che è più positiva e meglio corrispondente alle circostanze.

Il sig. Vicepresidente Welponer osserva, che non si può neppur parlare di esclusioni di una linea, perchè, come si può convincersi da tutte le dichiarazioni oggi fatte, la linea Lavis-Predazzo può esistere affatto indipendentemente da quella Egna-Cavalese, per il qual motivo, non può nascere alcun pregiudizio per il progetto raccomandato dai signori di Trento, se anche nel programma si accoglie il desiderio che venga studiata la traccia Egna-Cavalese.

Il Consigliere imp. Dr. Kofler osserva che, per ottenere un unanime conchiuso, si potrebbe forse formulare la proposta in modo, da esprimere il desiderio, che venga semplicemente costruita una ferrovia nella Val di Fiemme, abbandonando la scelta del punto di partenza ad ulteriori rilievi ed al conchiuso della Dieta provinciale.

Herr Tambosi ergreift zum letztenmale das Wort, um zu bemerken, daſs es nicht zuläſſig iſt, über die Grenzen des Möglichen hinauszugehen. Wenn man zwei Linien in der gleichen Richtung vorſchlägt, ſo könne man nicht ernſt genommen werden und habe auch kein Recht dazu. Sobald jedoch der Fremdenverkehr ein derartiger ſein wird, daſs er die beiden Linien rechtfertigt, wird das Vorhandenſein der einen Linie durchaus nicht hindern, daſs man an die Aus-

dubbi di sorta, qualunque sia l'aspetto sotto il quale si vogliano considerare. Anche sotto quello della lunghezza, la linea Predazzo-Cembra-Trento è minore di quella Predazzo-Egna-Trento di 10 chilometri, considerato che la contrapendenza necessaria per superare il passo di S. Lugano allunga virtualmente la linea per Egna di parecchi chilometri. La linea diretta per Trento abbrevia quindi di altrettanto la percorrenza all' articolo principale di esportazione della vallata, che si dirige a Mezzodì, e, per di più, passa per Molina, (dove converge la metà del commercio di legnami della Val di Fiemme) comprende la Valle di Cembra con più di 10.000 abitanti, fin qui privi di una comunicazione. La proposta insomma che noi, con questa linea, sottoponiamo alla considerazione del Governo è una proposta seria, importante, e non bisogna confonderla o infirmarla con una seconda di problematica riuscita.

Se questa più tardo, per un crescente incremento del concorso dei forestieri nella Valle di Fiemme, presenterà i caratteri d' una qualche utilità o possibilità pratica, si potrà pensarci ancora sul serio. Ma intanto, non possiamo, in coscienza, raccomandare all' approvazione e all' appoggio governativo altra linea oltre quella di Lavis-Cembra-Cavalese, la quale soddisfa a tutte le esigenze e a tutti i bisogni.

führung der andern denken kann. Ein Vergleich der beiden Linien, die wir vor uns haben, kann keinem Zweifel Raum geben, welch' immer der Gesichtspunkt sei, unter welchem man sie betrachten will. Auch vom Gesichtspunkte der Länge ist die Linie Predazzo-Cembra-Trient um 10 Kilometer kürzer als die Linie Predazzo-Neumarkt-Trient, in Anbetracht dessen, dass die zur Ueberschreitung des Passes von S. Lugano nöthige Gegensteigung die Linie über Neumarkt in Wirklichkeit noch um einige Kilometer verlängert. Die directe Linie nach Trient kürzt daher um ebensoviel die Fahrzeit des Hauptausfuhrartikels des Thales, der nach Süden geht, ab, und sie geht außerdem noch über Molina, wo sich die Hälfte des Verkehrs an Holz aus dem Fleimserthal vereinigt, und umfasst das Cembrathal mit seinen mehr als 10.000 Bewohnern, die bis jetzt einer Communikation entbehren. Der Antrag, den wir mit dieser Linie der Erwägung der Regierung unterbreiten, ist ein ernster, wichtiger und darf nicht mit einem zweiten von problematischem Erfolge zusammengeworfen oder durch denselben hinfällig gemacht werden.

Wenn diese später infolge des wachsenden Fremdenverkehres im Fleimserthal die Merkmale einer gewissen Nützlichkeit oder möglichen Ausführbarkeit zeigen wird, wird man sich damit ernstlich beschäftigen können. Aber für jetzt können wir mit gutem Gewissen zur Annahme und zur Unterstützung durch die Regierung eine zweite Linie neben jener von Lavis-Cembra-Cavalese, die alle Erfordernisse erfüllt und alle Bedürfnisse befriedigt, nicht empfehlen.

Der Vorsitzende bringt den Antrag Welponer als den weitergehenden zur Abstimmung; derselbe wird mit einer Stimme Majorität abgelehnt, worauf der Antrag Dannhauser mit allen gegen drei Stimmen angenommen wird.

Der Vorsitzende stellt hierauf an die Versammlung die Frage, in welcher Weise die heutigen Beschlüsse ausgefertigt werden sollen.

Il Presidente mette ai voti la proposta Welponer come la più estensiva; la medesima viene respinta con 1 voto di maggioranza; dopodichè, viene accettata ad unaanimità, meno 3 voti contrari, la proposta Dannhauser.

Il Presidente domanda quindi all' assemblea, in qual modo debba venir data evasione agli odierni conchiusi.

Dr. Angerer glaubt, dass die Richtung, in der man sich bei Ausführung dieser Beschlüsse zu bewegen habe, genau vorgezeichnet sei. Die Versammlung wolle den Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer in Innsbruck ersuchen, dass dieselben unter seinem Coram ausgefertigt und sowohl dem Handelsministerium, als auch dem Landtage übermittelt werden, und zwar letzterem — das sei sein specieller Antrag — mit der Bitte, diese Localbahn-Action auf das kräftigste zu fördern und nach dem Muster des vom Landtage in Steiermark beschlossenen Local-Eisenbahngesetzes ein ähnliches Gesetz zu schaffen, zum mindesten aber ein Eisenbahn-Bureau zu errichten bezw. einen Fachmann zu bestellen, der

Il sig. Dr. Angerer crede, che l' indirizzo da tenersi nella evasione di questi conchiusi, sia delineato esattamente. L' assemblea voglia ricercare il Presidente della Camera di Commercio e d' Industria in Innsbruck, affinchè i medesimi vengano da lui redatti, e quindi comunicati, sì all' eccelso Ministero del Commercio che alla Dieta provinciale; e a quest' ultima (egli avanza come sua speciale proposta) vuole diretta la preghiera di promovere con tutte le forze l' azione delle ferrovie locali, creando, ad imitazione della Dieta stiriana, una legge ad hoc, o quanto meno poi, un Ufficio ferroviario coll' assunzione di un tecnico che abbia ad occuparsi dello studio di questi progetti.

sich mit dem Studium dieser Projecte zu befassen habe.

Il sig. Dr. de Probizer, anche a nome di tutti i colleghi italiani, osserva che tutti i progetti patrocinati dalla parte italiana della provincia hanno la loro base finanziaria nella concorrenza degli interessati; che appunto per questo non conviene agli italiani di sospendere la propria azione in proposito, fino a tanto che la Dieta abbia votata una legge di massima; e ciò tanto più inquantochè è notorio, da precedenti dichiarazioni e votazioni, che la Dieta è poco propensa ad una simile legge e ad un' azione ferroviaria in genere. Perciò appunto egli ed i suoi colleghi voteranno solamente, che il programma proposto venga sottoposto all' i. r. Ministero del Commercio.

Präsident v. Riccabona erklärt, mit dem Vorschlage einverstanden zu sein, wie er seitens des Herrn Dr. Probitzer gemacht worden sei. Gegenüber Dr. Angerer, welcher das in Steiermark bestehende Localbahngesetz als Muster hingestellt habe, erlaube er sich, jedoch unter dem ausdrücklichen Hinweise, dass er hier nicht als Vertreter des Landesausschusses spreche, zu bemerken, dass er sich mit einer Nachahmung desselben nicht einverstanden erklären könne, weil die Steuerträger zu sehr belastet würden, das könnte man nicht verantworten. Der Landtag in Steiermark habe ein 10 Millionen-Anlehen aufgenommen. Steiermark habe eine doppelt so große Steuersumme als Tirol, es habe keine so großen Auslagen, wie das letztere, welches für Fluss- und Wildbachverbauungen 5 Millionen aufgeliehen habe, abgesehen von dem, was Jahr für Jahr von den laufenden Einnahmen verausgabt worden sei. Tirol befinde sich in einer ganz anderen Lage, und es wäre eine solche Action sowohl für die Landesvertretung, als auch für die Steuerträger sehr bedenklich. Aber auch in anderer Beziehung müsse sich Redner dagegen aussprechen. Man habe über den Erfolg dieser Action in Steiermark Erkundigungen eingezogen und wisse nun, dass man dort selbst mit dem Gesetze nicht zufrieden sei, dass es beinahe unmöglich sei, die Verzinsung und Amortisation aufzubringen. Etwas anderes wäre es, wenn nur solche Unternehmungen subventionirt würden, für deren Rentabilität von vornherein alle Aussicht vorhanden sei; doch für solche fände sich in Hülle das Privatcapital. Redner bemerke nur, dass sich in Steiermark nur eine einzige Bahn rentire, während die anderen nothleidend seien und die die eine oder die andere Bahn nicht einmal die Betriebskosten abwerfe.

Dr. Probizer erklärt auch im Namen aller seiner italienischen Collegen, dass alle Projecte, die von dem italienischen Landestheil in Vorschlag gebracht werden, ihre finanzielle Grundlage in der Beihilfe der Interessenten besitzen, dass es eben deshalb für die Italiener nicht zweckdienlich ist, ihre eigene diesbezügliche Action einzustellen bis zu dem Zeitpunkt, wo der Landtag ein grundlegendes Gesetz votirt haben würde, und dies umso weniger, als es ja aus früheren Erklärungen und Abstimmungen her bekannt ist, dass der Landtag zur Votirung eines solchen Gesetzes und zu einer Action in Eisenbahn-Angelegenheiten im allgemeinen wenig Neigung zeigt. Eben deshalb werde er und seine Collegen nur dafür stimmen, dass das vorgelegte Programm dem k. k. Handelsministerium unterbreitet werde.

Il Presidente de Riccabona dichiara di essere d' accordo colla proposta, come è stata fatta dal sig. Dr. Probizer. In quanto al Dr. Angerer, che ha citato come modello la legge sulle ferrovie locali vigenti in Stiria, si permette di osservare, però colla esplicita dichiarazione che egli non parla in questa adunanza quale rappresentante della Giunta provinciale, di non poter dichiararsi d' accordo con una imitazione della medesima, perchè i censiti fondiari ne sarebbero di troppo aggravati.

La Dieta prov. della Stiria ha assunto un prestito di 10 millioni; questo paese ha una somma d' imposte doppia che in Tirolo, e non ha spese così gravi come quest' ultimo; il quale, per costruzioni sopra fiumi e torrenti ha un debito di 5 milioni; astrazion fatta da quanto, anno per anno, è stato speso sugli introiti correnti. Il Tirolo si trova in una situazione finanziaria del tutto diversa dalla Stiria, e la proposta azione si presenta assai seria e pericolosa tanto per la rappresentanza provinciale quanto per i censiti.

Ma anche sotto altro aspetto l' oratore deve dichiararvisi contrario. Sul risultato di questa azione nella Stiria si sono ritirate informazioni, e si sa, che neppur colà si è contenti della legge, e che è quasi impossibile di ricavare l' interesse e l' amortizzazione del capitale impegnatovi. Altrimenti starebbe la cosa, se venissero sovvenzionate soltanto quelle imprese, per le quali esiste già in antecedenza ogni sicurezza sulla loro rendibilità; ma per queste si troverebbe in abbondanza capitale privato.

L' oratore osserva ancora, che in Stiria una sola ferrovia presenta la voluta rendibilità; le altre hanno una vita molto stentata, e qualcuna non rende neppure le spese di esercizio.

Herr Vicepräsident Welponer erwidert, dass er es begreiflich finde, wenn neue, erst eröffnete Bahnen in ihrem Ergebnisse zurückgeblieben seien, denn der Verkehr entwickle sich erst nach und nach; man müsse daher zur Beurtheilung des Erfolges eine größere Epoche ins Auge fassen. Tirol sei allerdings durch die Elementarereignisse sehr in Mitleidenschaft gezogen worden, aber gerade in der Förderung des Localverkehrs scheine dem Redner das Mittel zu liegen, um den wirtschaftlichen Wohlstand der Bevölkerung wieder zu heben. Würden seitens des Landes die Localbahnen gefördert, so würde auch die Steuerkraft gehoben. Er glaube, es wäre sehr unrichtig, wenn das Land diesen engherzigen Standpunkt annehmen und sagen würde, es habe so viele Auslagen und könne für Localbahnen nichts mehr ausgeben. Man solle vielmehr der Bevölkerung die Mittel und Wege an die Hand geben, um es wieder zu Wohlstand zu bringen.

Präsident v. Riccabona bemerkt, er habe in seinen früheren Ausführungen nicht sagen wollen, dass das Land zum Baue von Localbahnen nichts geben solle; er sei mit einer Subventionirung, wie das beispielsweise bei der Valsuganabahn der Fall war, einverstanden, wenn die Verhältnisse die Rentabilität einer Bahn in Aussicht stellen würden. Er habe nur gesagt, dass für Tirol das steiermärkische Local-Eisenbahngesetz nicht acceptirt werden solle.

Dr. Angerer erklärt, dass er seinen Antrag auf Schaffung eines Localbahngesetzes nach dem Muster des steiermärkischen Gesetzes zurückziehe, nachdem sich Herr Präsident des Landesculturrathes so daran gestoßen habe, und nur den Antrag stelle, es sei der Landtag zu bitten, er möge ein Local-Eisenbahngesetz und ein Landes-Eisenbahn-Bauamt schaffen und mindestens einen Fachmann mit den bezüglichen Studien beauftragen. Die Regierungsvorlage, welche der Herr Handelsminister vor das Abgeordnetenhaus gebracht habe, basire darauf, dass das Land vorausgehe; thue es dies nicht, so werde kein Staatsbeitrag bewilligt und die Berathungen der Versammlung seien wertlos.

Kaiserl. Rath Dr. Kofler unterstützt diesen Antrag; er sei überzeugt, dass die heutige Versammlung ganz wertlos wäre, wenn dieselbe nicht auch gleichzeitig dem Wunsche Ausdruck gebe, dass die Landesvertretung die Eisenbahn-Action energisch in die Hand nehmen möge; denn wenn dies nicht der Fall wäre, so würden die Projecte, soweit sie wenigstens Deutschtirol betreffen, wahrscheinlich wieder sehr lange Zeit auf dem Papiere bleiben. Herr Präsident v. Riccabona perhorrescire die

Il sig. Vicepresidente Welponer replica, che egli comprende benissimo che ferrovie aperte da poco tempo non corrispondono ancora alle aspettative, giacchè il movimento si sviluppa solo a poco a poco. Doversi quindi, per dare un giudizio dell' esito, considerare un' epoca più lunga. Il Tirolo, in causa dei disastri elementari è, economicamente assai decaduto; e appunto nel promuovere il movimento locale sembra all'oratore di vedere il mezzo atto a rialzare il benessere della popolazione.

Se la Provincia promuove le ferrovie locali, anche la sua imponibilità si farà maggiore. Sarebbe ben da deplorarsi che questa Provincia partisse da un criterio troppo gretto e dichiarasse di un poter fare alcuna spesa, per ferrovie locali. Toccherebbe anzi a essa di offrire alla popolazione i mezzi, e di indicarle le vie per ritornare al primiero benessere.

Il Presidente de Riccabona osserva che egli, colle sue dichiarazioni, non ha voluto dire che la Provincia non abbia a far nulla per le ferrovie locali; egli è d'accordo con una sovvenzione, come quella p. e. accordata alla ferrovia della Valsugana, qualora però le circostanze diano adito a sperare sulla rendibilità di una linea. Egli voleva dire soltanto, che la legge Stiriana per le ferrovie locali, non potrebbe essere adatta pel Tirolo.

Il Dr. Angerer dichiara che, vista l' opposizione fattale dal sig. Presidente del Consiglio provinciale d' agricoltura, egli ritira la sua proposta per la creazione di una legge secondo il modello di quella stiriana e avanza soltanto quella: di pregare la Dieta prov. onde voglia creare una legge e un corrispondente ufficio provinciale per le ferrovie locali; quanto meno poi, d' incaricare un tecnico degli studi relativi. La proposta governativa che il sig. Ministro del Commercio ha presentato al Parlamento, si basa sulla condizione che la Provincia preceda nell' azione; non facendo dessa questo, non verrebbe accordato dallo Stato alcun sussidio, e le discussioni dell' odierna adunanza non avrebbero alcun valore.

Il Consigliere imp. Dr. Kofler appoggia questa proposta; egli è pure convinto, che l'adunanza odierna non avrebbe ragione di essere, quando dessa, non esprimesse contemporaneamente anche il desiderio, che la Rappresentanza provinciale si abbia a occupare energicamente dell' azione ferroviaria, giacchè, se ciò non avenisse, i progetti (quelli almeno che riguardano il Tirolo tedesco), resterebbero probabilmente ancora per lungo tempo sulla carta.

Organisation des steierischen Localbahnwesens; dem gegenüber möchte Redner doch darauf hinweisen, dass dieselbe, wenn sie auch in mancher Hinsicht für unsere Verhältnisse nicht passe, doch im großen und ganzen und namentlich was die financielle Seite derselben anbelange, für uns zum Vorbilde genommen werden könnte. Es wäre im Gegentheile die Art der Financirung, wie sich der Herr Präsident dieselbe vorstelle, durchaus nicht im Interesse des Landes. Nach dem steierischen Localbahngesetze könne der Landes-Localeisenbahn-Fond zum Baue von Localbahnen nur dann herangezogen werden, wenn die Interessenten, dann der Staat oder beide zusammen wenigstens $^1/_3$ des gesammten Erfordernisses a fonds perdu zeichnen oder die Uebernahme von Stammactien zum vollen Nennwerte zusichern, oder wenn von denselben auf Concessionsdauer die Verpflichtung übernommen werde, für den Fall, dass die Betriebsüberschüsse der Localbahn zu Bedeckung der 4% Verzinsung, dann der Tilgungsquote nicht hinreichen, Zuschüsse von mindestens $^3/_8$ des Gesammterfordernisses zu leisten. Aus dem ergebe sich doch deutlich, dass es nur zum Vortheile des Landes sein könne, wenn dasselbe nicht, wie Herr Präsident v. Riccabona glaube, diese Subventionen in der Form von Stammactien leiste, sondern sich entschlösse, diese Zuschüsse nach der Organisation der steiermärkischen Localeisenbahnen durch Abnahme von Prioritäten zu geben, für welche doch in den meisten Fällen auch schon in der ersten Zeit eine Verzinsung gesichert erscheine. Was die Behauptung des Herrn Präsidenten v. Riccabona anbelange, dass mit Ausnahme einer einzigen Bahn alle Localbahnen in Steiermark nothleidend seien und die eine oder andere nicht einmal die Betriebskosten abwerfe, so möchte Redner bemerken, dass beispielsweise hinsichtlich der vom Lande gebauten Localbahnen die Linie Cilli-Wöllan im Jahre 1892 eine Verzinsung von 3·48% des Anlagecapitals, die Linie Pöltschach-Gonabitz eine Verzinsung von 1·24% und Präding-Stainz eine Verzinsung von 2·34% des gesammten Anlagecapitals abgeworfen, während von den vom Lande subventionirten Privatbahnen z. B. die Bahn Fehring-Fürstenfeld im Jahre 1892 eine 5%ige Verzinsung der Prioritätsactien ausgewiesen habe. Nach dem Gesagten könne also die oben angeführte Behauptung des Herrn Vorredners in ihrer Allgemeinheit nicht als zutreffend bezeichnet werden.

Il sig. Dr. de Probizer ripete anche a nome dei suoi colleghi che sulla prima parte della proposta Angerer sono tutti d'accordo; mentre, pel motivo esposto, non possono far assolutamente adesione alla seconda.

Il Presidente de Riccabona critica la organizzazione delle ferrovie stiriane; su ciò l'oratore vorrebbe osservare, che la medesima, sebbene in qualche riguardo non si adatti alle nostre condizioni, pure sulle generali, e specialmente per quanto riguarda la parte finanziaria, può servirci come di norma. Al contrario il sistema di finanziamento, quale se lo rappresenta il sig. Presidente, non starebbe affatto nell'interesse della Provincia; giacchè, stando alla legge stiriana, il fondo prov. per le ferrovie locali potrebbe venir chiamato a concorrervi soltanto nel caso che gli interessati e poi lo Stato, od ambidue assieme, contribuiscano a fondo perduto, almeno il $^1/_3$ del fabbisogno complessivo, od assicurino l'assunzione di azioni di fondazione al loro pieno valore nominale, od i medesimi assumano, per la durata della concessione, l'obbligo di concorrere per $^3/_8$ al fabbisogno complessivo in quei casi, in cui le eccedenze sulle spese d'esercizio delle ferrovie locali non bastassero al coprimento del 4% d'interesse, e della quota di ammortizzazione. Da ciò risulta chiaramente, che potrebbe essere vantaggioso per la provincia, di non prestare, come crede il sig. Presidente de Riccabona, queste sovvenzioni nella forma di azioni di fondazione, ma di accordare invece le addizionali secondo la organizzazione delle ferrovie della Stiria, assumendo azioni di priorità, per le quali, nella maggior parte dei casi, si potrebbe contare fin da principio sopra un certo interesse.

In quanto alla dichiarazione del sig. Presidente de Riccabona, che ad eccezione di una sola ferrovia tutte le ferrovie locali in Stiria abbiano una vita stentata e qualcheduna non renda neppure le spese di esercizio, l'oratore vorrebbe osservare, che, per essempio, circa alla ferrovie locali costruite dalla provincia la linea Cilli-Völlau nell'anno 1892 ha reso l'interesse del 3·48% del capitale impiegato, la linea Pöltschach-Gonabitz del 1·24% e quella Präding-Stainz del 2·34% del complessivo capitale di costruzione; mentre delle ferrovie private, sovvenzionate dalla Provincia, la ferrovia, p. e., Fehring-Fürstenfeld nel 1892 ha dato l'interesse del 5% delle azioni di priorità. Dal suesposto risulterebbe quindi che la osservazione fatta dal sig. preopinante non colpirebbe nel giusto.

Dr. Probizer wiederholt, auch im Namen seiner Collegen, dass in Bezug auf den ersten Theil des Antrages Angerer alle einig seien; dem zweiten Theil könnten sie indes aus dem angeführten Grunde ihre Zustimmung unbedingt nicht geben.

Il sig. Canella rammenta a questo riguardo, che una proposta relativa a ferrovie locali, e presentata avanti qualche anno alla Dieta d'Innsbruck, ha completamente naufragato.

Ebbe a sentire che le stesse cause d'allora sussistono pur oggi; per cui, anche lui reputa inutile rivolgersi a quell'Assemblea provinciale. Questo è il motivo per il quale il Trentino ha cercato di fare da se, e per cui ora intende di presentare i suoi progetti solo al Governo centrale.

Hierauf kommen die Anträge des Herrn Dr. Angerer zur Abstimmung; der erste derselben, es sollen die Beschlüsse der Versammlung vom Präsidium der Handels- und Gewerbekammer in Innsbruck ausgefertigt und der Regierung übermittelt werden, wurde mit allen Stimmen angenommen.

Zu den weiteren Anträgen erklärten die Herren aus dem italienischen Landestheile sich der Abstimmung zu enthalten und es wurde dann der zweite Antrag des Herrn Dr. Angerer, es sei dieselbe Eingabe, wie an das Handelsministerium auch an den Landtag zu richten, mit allen Stimmen der Vertreter aus Deutschtirol,

dessen dritter Antrag, es möge in dieser Eingabe der Wunsch nach Erlassung eines Eisenbahngesetzes und Errichtung eines Eisenbahn-Bauamtes ausgesprochen werden, aber mit allen Stimmen der deutschen Theilnehmer gegen eine angenommen.

Nachdem das Material erschöpft ist, dankt der Vorsitzende den Theilnehmern der Versammlung für den Eifer und die Ausdauer, mit welcher sie sich der Sache gewidmet; es sei heute zum erstenmal, dass sich Vertreter der Corporationen, welchen die Pflege der materiellen Interessen des Landes in erster Reihe anvertraut seien, zu gemeinsamer Berathung zusammengefunden haben. Er betrachte dies als eine glückliche Vorbedeutung für das Gelingen des Werkes, das jede hier vertretene Corporation pflegen und fördern werde bis zu dessen endlicher Vollendung. Die Mitglieder der Enquete können sich mit Fug und Recht als Vertreter der materiellen Interessen des Landes betrachten und als solche seien sie aber die Pioniere der geistigen Interessen desselben; denn auf dem Grunde, den die hier vertretenen Körperschaften pflegen, gedeihe erst das höhere geistige, culturelle Leben — auf einem kahlen Felsen gedeihe kein Baum! ed in questo riguardo, non v'è differenza fra italiani e tedeschi, perchè gli uni e gli altri, — come dimostra l'adunanza odierna — si sono prefissi la medesima meta; e la comunanza degli interessi possa esser il ponte sul quale ambidue le parti della Provincia si stringano la mano per il bene comune delle nostre popolazioni.

Herr Canella erwähnt in dieser Beziehung, dass ein Antrag, betreffend die Localbahnen, der vor einigen Jahren dem Landtage in Innsbruck überreicht wurde, vollständig Schiffbruch gelitten habe.

Er habe erfahren, dass dieselben Gründe von damals auch jetzt noch existiren; deshalb hält auch er es für unnütz, sich an jenen Landtag zu wenden. Das ist auch der Grund, warum das Trentino selbständig vorzugehen bedacht war und warum es jetzt seine Projecte nur dem Ministerium vorlegen will.

Dopo di ciò vennero poste ai voti le proposte del Dr. Angerer: la prima di esse suona: „i conchiusi dell'assemblea siano concretati dalla Presidenza della Camera di Commercio e d'Industria in Innsbruck e comunicati al Governo," fu accettata unanimità.

I signori della parte italiana della Provincia dichiaravano di astenersi dalla votazione sulle ulteriori proposte. Quindi la seconda proposta del sig. Dr. Angerer:

„d'innalzare anche alla Dieta prov. una mozione eguale a quella diretta al Ministero del Commercio"

venne accettata da tutti i delegati della parte tedesca della Provincia; la terza proposta:

„di esprimere in questa seconda mozione il desiderio che venga fatta una legge ferroviaria ed istituito un ufficio provinciale per le costruzioni ferroviarie"

viene pure accettata con tutti i voti dei signori tedeschi, meno uno.

Esaurito il materiale della discusione, il Presidente ringrazia gl'intervenuti all'adunanza per lo zelo ed attività, da loro dedicati alla cosa; oggi è la prima volta che si sono trovati assieme i rappresentanti di quelle corporazioni, alle quali è, in prima linea, affidato il compito di tutelare gli interessi materiali della Provincia. Egli riguarda questo fatto quale segno evidente per la riuscita dell'opera, che ogni corporazione tutelerà e promuoverà fino al suo finale compimento. I membri dell'inchiesta possono riguardarsi, con tutto il diritto, quali rappresentanti degli interessi materiali della Provincia, e, come tali, essi sono pure pionieri degli interessi morali della medesima, avvegnachè sul terreno coltivato dalle corporazioni quì rappresentate, prosperi una coltura viva e altamente morale; sulla nuda roccia non cresce pianta! und in dieser Hinsicht bestehe kein Unterschied zwischen Italienern und Deutschen, da haben sich, wie die heutige Versammlung zeige, beide das gleiche Ziel gesteckt und die Gemeinsamkeit der culturellen Interessen möge die Brücke sein, auf der sich beide Theile des Landes zum gemeinsamen Wohle die Hände reichen.

Il sig. Cav. Mersi a nome di tutti ringrazia il presidente della gentilezza e imparzialità nel dirigere la odierna discussione.

Herr Wilhelm Dannhauser ſpricht der Handels- und Gewerbekammer in Bozen, insbeſonders deren Herren Präſidenten und Vicepräſidenten für die liebenswürdige gaſtliche Aufnahme den herzlichſten Dank aus.

Il sig. Dr. V. de Riccabona assicura tutti e specialmente i rappresentanti della città di Bolzano, che i progetti di Trento non partono da alcuna animosità per la industre città vicina, chè anzi, come nativo e quindi rappresentante della Val di Fiemme, può con piacere dichiarare che i Fiemmensi trovarono mai sempre in Bolzano una cordiale ospitalità per la quale pur lui sente viva riconoscenza. Se la via — conchiude — per giungervi avesse in avvenire ad essere più lunga di qualche chilometro, questo non nuocerà gran fatto agli antichi rapporti; spera anzi che si manterranno come prima buone relazioni d'affari, e che si avrà occassione di visitare assai di frequente una città come Bolzano, i cui abitanti sono così industriosi e dove tanto c'è da imparare.

Der Präſident der Handels- und Gewerbekammer in Bozen dankt der Innsbrucker Kammer für deren Initiative und dem Herrn Präſidenten derſelben für die Uebernahme des Vorſitzes; Herr Vicepräſident Welponer dankt der Verſammlung namens der Stadt Bozen und dankt auch dem Dr. v. Riccabona für die freundlichen Worte, die er an die Stadt Bozen gerichtet hat.

Hierauf wird die Verſammlung geſchloſſen.

Ritter v. Merſi dankt im Namen Aller dem Präſidenten für die vornehme und unparteiliche Leitung der heutigen Beſprechung.

Il sig. Giuglielmo Dannhauser ringrazia cordialmente la Camera di Commercio e d'Industria in Bolzano, e specialmente il sig. Presidente e Vicepresidente per l'ospitale e affettuosa loro accoglienza.

Dr. V. v. Riccabona verſichert alle und ſpeciell die Vertreter der Stadt Bozen, daſs die Projecte Trients nicht etwa einer Animoſität gegen die betriebſame Nachbarſtadt entſpringen, daſs er vielmehr als geborner Fleimsthaler und Vertreter dieſes Thales mit Vergnügen erklären kann, daſs die Fleimsthaler in Bozen immer eine herzliche Gaſtfreundſchaft gefunden haben, für die er noch eine lebhafte Erkenntlichkeit bewahrt. Wenn der Verbindungsweg, ſo ſchließt er, in Zukunft auch um einige Kilometer länger ſein wird, ſo wird dies den alten Beziehungen nicht viel ſchaden; er hofft vielmehr, daſs, wie vordem, die guten geſchäftlichen Beziehungen ſich erhalten werden und daſs man oft Gelegenheit haben werde, eine Stadt wie Bozen mit ſo betriebſamen Bewohnern zu beſuchen, wo es ſo viel zu lernen gibt.

Il Presidente della Camera di Commercio e d'Industria in Bolzano ringrazia la Camera di Commercio innsbruckese per la iniziativa da essa presa, ed il sig. Presidente della medesima per avere assunto la Presidenza dell'odierno consesso; il sig. Vicepresidente Welponer, a nome della città di Bolzano, ringrazia l'intiera adunanza nonchè il Dr. V. de Riccabona per le cortesi parole rivolte a detta città.

Dopo ciò si leva la seduta.

Für die Richtigkeit des Protokolls:

Anton Schumacher,
Vorſitzender.

Alois v. Lemmen,
Protokollführer.

Dr. Francesco Gerosa,
Attuante.

I verificatori:

Pietro Cofler.

Dr. Julius v. Riccabona.

Dr. Johann Angerer.