



Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

- + *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.
- + *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.
- + *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.
- + *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter <http://books.google.com> durchsuchen.

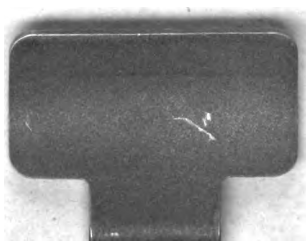
A. Hydr.

493.

A. Hydr.

493

Denkschrift



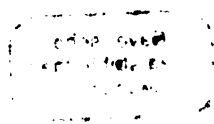
CDENKSCHRIFT
des
ungarischen
LANDES-AGRIKULTURVEREINS

in Angelegenheit
der
ungarischen Eisenbahnen.

Mit einer Karte.



PEST,
DRUCK von JOHANN HERZ.
1862.



Der ungarische Landes-Agrikulturverein beauftragte in der am 18. März l. J. abgehaltenen Generalversammlung seinen dirigirenden Ausschuss, zur gehörigen Orientirung der allgemeinen Aufmerksamkeit und der Unternehmungslust, über die für den Welthandel und für das Land wichtigen Hauptlinien des ungarischen Eisenbahnsystems durch die national-ökonomische Sektion ein eingehendes Gutachten ausarbeiten zu lassen.

In Folge dieses Auftrages wurden in den Sitzungen vom 15. und 29. April l. J., der des dirigirenden Ausschusses vom 26. Mai und der Generalversammlung vom 6. Juni über diese hochwichtige Angelegenheit eindringende Berathungen gepflogen.

An den Berathungen nahmen zahlreiche Mitglieder des Vereins Theil, unter ihnen Franz Deák, Graf Emil Dessewffy, Baron Joseph Eötvös, Georg Majláth, die Grafen Georg Károlyi, Franz Zichy, Leopold Nádasdy, Baron Paul Sennyey, Melchior Lónyay, Fürst Julius Odescalchi, Joseph Ürményi, Graf Ferdinand Zichy, Gabriel Lónyay, Graf Edmund Zichy, August Trefort, Ladislaus Korizmicz, Stephan Gorove, Ladislaus Bezerédy, Albert Vodianer, Andreas Kiss, Graf Eduard Széchenyi, Ernest Hollán, Anton Csengery, Graf Dionysius Almássy, Joseph Havas, Samuel Egressy, Julius Kautz, Emerich Ivánka, Graf Julius Szapáry, Ludwig Tisza u. s. w.

Aus diesen Berathungen ging mit voller Einmüthigkeit der Feststellung in Betreff der Hauptlinien eine *Denkschrift*

des Vereins über die ungarischen Eisenbahnen hervor, und zugleich fasste die Generalversammlung den Beschluss, dass die Denkschrift in ungarischer, deutscher, englischer und französischer Sprache ausgegeben werde, und dass, insofern namentlich die Grosswardein-Klausenburg-Kronstädter Linie betreffend die höchste Dringlichkeit obwalte, zur Befürwortung und Unterstützung dieser Linie der Verein sich in einer durch eine Deputation zu überreichenden Adresse an Seine Majestät wende. Zu Mitgliedern der Deputation wurden Ihre Excellenzen Graf Georg Károlyi, Graf Franz Zichy, Georg Majláth und Baron Paul Sennyey aufgefordert.

In ebenderselben Generalversammlung übernahm Seine Excellenz Herr Graf Georg Károlyi, mit patriotischer Bereitwilligkeit dem allgemeinen Wunsche nachgebend, die Bildung eines Komité's zur Aufnahme der Angelegenheit der Grosswardein-Klausenburg-Kronstädter Linie, welches Komité sich auch bei Gelegenheit einer am 8-ten Juni l.J. abgehaltenen Privatkonferenz unter dem Vorsitze Graf Georg Károlyi's konstituirte, bestehend aus den Herren Stephan Gorove, Ernest Hollán, Melchior Lónyay, Baron Paul Sennyey, Graf Anton Szapáry, Joseph Ürményi, Graf Edmund Zichy und Graf Franz Zichy, und sich zur Aufgabe steckte, in Verein mit den siebenbürgischen Eisenbahnkomitéen gemeinsam Alles aufzubieten, dass die Grosswardein-Klausenburg-Kronstädter Linie zu Stande komme.

Pest, am 9. Juni 1862.

Laut Beschluss der Generalversammlung

Stephan Morócz,

Vereins-Sekretär.

Denkschrift.

Der ungarische Landes-Agrikulturverein hat von seiner Entstehung an schon zu wiederholten Malen im Interesse der ungarischen Landwirthe seine Stimme erhoben, wenn im öffentlichen Leben Gegenstände vorkamen, die durch die Art und Weise, wie sie ins Werk gesetzt werden sollten, auf die materiellen, und zwar besonders die landwirthschaftlichen Interessen unseres Landes voraussichtlich einen namentlichen Einfluss ausüben mussten. Das Gefühl seiner desfallsigen Pflicht bestimmt auch jetzt den Landes-Agrikulturverein zu gegenwärtigen Kundgebung.

Unstreitig ist es für die materielle Entwicklung und das national-ökonomische Aufblühen irgend eines Landes eine der wichtigsten Fragen, in welcher Richtung und mit welchen Mitteln sein Eisenbahnnetz angelegt werde. Und in der That in einem Lande, welches sich vornehmlich mit Ackerbau beschäftigt, wo die Verwerthung der Rohprodukte und mithin auch die Hebung der Produktion von der Möglichkeit eines wohlfeilen und sicheren Transportes abhängt, und trotzdem selbst vollkommene Fahrstrassen noch fehlen, ja in mehreren Gegenden aus Mangel an Baumaterial auch nicht leicht herzustellen sind; wo auch die Flussschifffahrt nur dadurch zu einem ein geschlossenes Ganzes bildenden Verkehrssysteme werden und grösseren Aufschwung erhalten kann, dass sie mit Eisenbahnen in Verbindung gesetzt wird; wo endlich, dem Gesagten zufolge, ohne Eisenbahnen auch kein lebhafter innerer Verkehr sich entwickeln kann, geschweige dass der Produzent bei der eigenthümlichen Lage des Landes mit dem Welthandel in Berührung kommen könnte, — in einem solchen Lande, sagen wir, ist es für die Entwicke-

lung des Ackerbaues und damit in Verbindung auch der Industrie und des Handels nicht nur eine wichtige, sondern eine wahre Lebensfrage, ein zweckmässiges Eisenbahnsystem zu Stande zu bringen, und theils neue Bahnlinien anzulegen, theils die schon bestehenden in den vom Welthandel und von den Interessen des Landes bezeichneten Richtungen weiterzuführen.

Auch erkannte der ungarische Landtag, der sowohl vermöge der obenberührten Landesinteressen, als auch nach den Bestimmungen unseres Staatsrechtes in dieser wichtigen Angelegenheit zu verfügen berechtigt ist, stets diese ausserordentliche Bedeutung der Eisenbahnen für das materielle Aufblühen unseres Landes an; er erkannte es an, wie nothwendiges sei, die Eisenbahnlinien nach einem gewissen, für das ganze Land festgestellten Systeme anzulegen, schon zu der Zeit, als der Eisenbahnbau in Europa überhaupt noch in seinem ersten Anfange stand. Der Landtag von 183^{2/6} bezeichnete schon, in seinem XXV. Gesetzartikel, die Linien, auf welchen er den Eisenbahnunternehmungen freies Feld einräumte, indem er zugleich den Unternehmungsgeist durch Bewilligung bedeutender Vortheile, ja selbst durch Gewährung vom Steuerfreiheit aufzumuntern suchte. De Zahl der damals vorgezeichneten Linien vermehrte noch um eine der LX. G.- Artikel von 18^{39/40}.

Bekanntermassen beschäftigte sich auch die Gesetzgebung von 184^{3/4} lebhaft mit der Eisenbahnfrage, und während sie die Angelegenheiten einzelner Gesellschaften verhandelte, welche sich gebildet hatten, wünschte sie die Linie nach Fiume auch mit Zinsengarantie auszustatten.

Die Gesetzgebung von 184^{7/8}, wohl einsehend die Wichtigkeit, die Haupteisenbahnlinien auf Staatskosten zu bauen, gab statt der früheren Gesetzartikel einen neuen, erschöpfenderen (den XXX. G.- A. von 184^{7/8}), in welchem sie den Bau der Hauptlinie von Pest-Ofen nach Fiume auf Landeskosten beschloss, und zugleich anordnete, dass das Ministerium für öffentliche Arbeiten nach vorläufiger technischer Untersuchung, vorzugsweise vom Gesichtspunkte der Lan-

desinteressen ausgehend, jedoch mit Berücksichtigung auch der Lokalverhältnisse, zu sechs neuen, von Pest-Ofen, als dem Herzen des Landes an die Gränzen hin zu führenden Hauptisenbahnlinsen den Plan entwerfe, und in diesen Richtungen womöglich auch die Arbeiten beginnen lassen könne.

Alle diese Anordnungen blieben in Folge der dazwischen tretenden Ereignisse von 1848 — 49 ohne Resultat, und die ungarische Gesetzgebung konnte, seitdem sie damals verstummte, auch für den Bau von Eisenbahnen keine weiteren Verfügungen treffen.

Nichtdestoweniger war das letztverflossene Jahrzehnt in Anlegung von Eisenbahnen nicht unfruchtbar. Die Regierung, welche in dieser Angelegenheit eigenmächtig verfügte, brachte, anfänglich das Prinzip des Baues auf Staatskosten festsetzend, die schon bestehenden Eisenbahnlinsen durch Einlösung an sich; später aber, als ihre finanziellen Schwierigkeiten sich mehrten, veräusserte sie ebendieselben wieder an verschiedene Gesellschaften.

Unterdessen schritt der Bau der Eisenbahnen, wenn auch nicht in einem der Gesetzgebung von 1848 entsprechenden Masse, auf dem Boden unseres Landes in einem fort.

Indessen mussten wir die traurige Erfahrung machen, dass die Bahnlinsen nicht nach einem gewissen zusammenstimmenden Systeme, und nicht immer in solcher Richtung angelegt wurden, welche den Interessen des Landes am besten entsprochen hätte, — ein Umstand, der für jeden Patrioten in dem Masse immer beängstigender ward, je mehr er sich andererseits des immer mehr erwachenden Unternehmungsgeistes freuen musste. Denn der Landes-Agrikulturverein legt dem Ordnen des Handels- und Verkehrswesens einer Nation keine geringere Wichtigkeit bei, als der Regelung ihres Finanzwesens; das eine ebenso wie die andre kann ein Land emporheben oder in die Lage einer Kolonie hinabsinken lassen. Ein entscheidendes Beispiel ist hiefür Grossbritannien. Wer da weiss, ein wie gewaltiger Faktor bei

Begründung der Macht dieses Inselreiches seine Handelsgesetzgebung war, kann sich leicht vorstellen, wie tief eine im entgegengesetzten Interesse verfahrenende Macht selbst das stolze Albion würde stürzen können, und er wird es zugleich begreiflich finden, warum dies Land, das vor aller Zentralisation so sehr zurückschaudert, doch das gesamte Verkehrswesen, die Bewilligung von Eisenbahn- und Kanalbauunternehmungen bis zu den kleinsten Einzelheiten in den Händen seines Parlamentes konzentrierte.

Da auch wir der Regelung des Verkehrswesens eine solche Wichtigkeit beilegen, können wir nicht umhin zu bedauern, dass in unserem Lande während des letztverflossenen Jahrzehntes die von unserer Gesetzgebung aufgestellten Rücksichten auf Landesinteressen aufgehört haben für den Unternehmungsgeist auf diesem Gebiete massgebend zu sein. Je mehr Linien hergestellt wurden, je mehr Eisenbahnpläne zu Sprache gebracht wurden, um so öfter mussten wir die Beiseiteschiebung der von dem 1848er Landtage bezeichneten Hauptlinien und Grundsätze erfahren. Die Hauptstadt unseres Landes wurde nicht mittelst jener Linie, welche die Nation selbst mit Opfern herzustellen sich bereit erklärte, nicht auf dem geradesten kürzesten Wege, nicht über das ungarische Strandgebiet mit dem Meere in Verbindung gebracht; andere Hauptlinien wurden geführt, mit grossen Umwegen und nicht immer in der Richtung, welche durch die kürzeste Verbindung unserer Hauptverkehrsplätze mit der Hauptstadt des Landes bezeichnet wird. Und wenn schon bei der Leitung der bisherigen Unternehmungen stellenweise Privatinteressen über die Interessen einzelner Gegenden, ja des ganzen Landes überwiegenden Einfluss ausübten, so mussten wir in jüngster Zeit geradezu Planentwürfe zu solchen Linien erleben, welche die Hauptstadt des Landes, als den Mittelpunkt unseres Verkehrssystems, gänzlich aus den Augen verlieren; Entwürfe, welche mit Umgehung eines ganzen Gebietes der ungarischen Krone, seiner ungeheuren Flächen, volkreichen Städte und Industrieplätze, eine unserer vorzüglichsten Welthandelslinien in solcher Richtung

führen wollen, welche nur von der natürlichen Strasse des Welthandels abseits liegende Plätze berührt.

Wir werden im Verlaufe dieser Denkschrift sehen, dass die in Anlegung unserer Eisenbahnen bisher begangenen Fehler meistentheils wieder gut zu machen sind. Grössere Gefahr, weil der Schaden nicht in Jahrzehnten, ja selbst in noch längerer Zeit nicht, und unter unseren Verhältnissen vielleicht niemals wieder gut zu machen sein wird, droht, wie wir ebenfalls sehen werden, von Seite der zuletzt erwähnten neueren Pläne.

Der Landes-Agrikulturverein erkennt es um so mehr als seine Pflicht, die Aufmerksamkeit der Betreffenden auf diese Gefahren wach zu rufen, je grösser die Kompetenz und das moralische Gewicht ist, mit dem hiebei von der übrigens einem jeden einzelnen Landessohne zustehenden Berechtigung eine Gesellschaft Gebrauch zu machen glaubt, deren vorzüglichste Bestimmung eben darin besteht, über unsere nationalökonomischen Interessen zu wachen, und die so glücklich ist, die ausgezeichnetesten Staatsmänner und nationalökonomischen Kapazitäten des Landes zu ihren Mitgliedern zu zählen.

Der ungarische Landes-Agrikulturverein hat schon bei mehreren Fällen in einzelnen nationalökonomischen Angelegenheiten auch vor der Gesetzgebung der Nation seine Stimme erhoben. Um so mehr hält er es für seine Pflicht, über eben dieselben Interessen jetzt sein Wort hören zu lassen, da die Nation sich im Wege der Gesetzgebung nicht aussprechen kann, sowie es auch für unsere materiellen Interessen nicht gleichgiltig sein kann, dass in einer so wichtigen Angelegenheit, als das Eisenbahnsystem ist, die öffentliche Meinung des Landes in entscheidenden Kreisen gekannt sei.

Andrerseits aber ist es ebenfalls ein der Berücksichtigung werther Umstand, dass von den in Entwurf genommenen Hauptunternehmungen eine jede ohne Ausnahme Zinsengarantie erfordert. Da nun bei der Zinsengarantie die Summe, welche sich zwischen dem wirklichen Einkommen

der Eisenbahn und dem garantirten Zinsbetrag als Differenz herausstellt, der Landeskasse zur Last fällt, so liegt es auch im Interesse der Unternehmer, die Meinung der ungarischen Landwirthes sowohl in Betreff der in Entwurf genommenen Linien als auch überhaupt darüber zu kennen, welches diejenigen Linien seien, deren Herstellung man im Interesse des Landes vor Allem wünschen müsse, und die deshalb auch, nach der Ansicht des Vereins, unter allen Verhältnissen betreffs der Zinsengarantie auf die Unterstützung des Landes rechnen können.

Diese Rücksichten haben den ungarischen Landes-Agrikulturverein geleitet, seine Meinung über die Hauptlinien des ungarischen Eisenbahnsystems in gegenwärtige Denkschrift zu fassen, bei welcher Arbeit die nationalökonomische Sektion des Vereins, unter fortwährender Mitwirkung ihrer angesehensten Mitglieder, mehrerer im ganzen Lande geachteter Männer, mit der grössten Umsicht verfuhr, indem sie die Interessen der Produktion, des äussern und innern Handels, kurz die gesammten nationalökonomischen Interessen des Landes und alle jene grössten Gesichtspunkte, welche bei einer jeden gebildeten Nation das Verkehrswesen regeln, ihrer Prüfung unterzog, sowie auch die Meinung einzelner sachverständiger Autoritäten vernahm.

Wie bekannt, hielt die Gesetzgebung von 1848, auf Vorlage des ungarischen Ministers für öffentliche Arbeiten des Grafen Stephan Széchenyi, vor Allem den Ausbau von sechs aus dem Mittelpunkte des Landes ausgehenden Haupt-eisenbahnlinien für nothwendig. Jetzt sind es vierzehn Jahre, dass das Gesetz, welches von der Aussteckung dieser Linien spricht, gegeben wurde, und selbst abgesehen von dem Ansehen, welches das Gesetz als Ausdruck des Willens der Nation beansprucht, können wir vom Gesichtspunkte unserer Landesinteressen auch jetzt für unsere Denkschrift keine richtigere Grundlage, keinen zweckmässigeren Ausgangspunkt wählen, als den XXX. Gesetzartikel von 1848.

Die in diesem Gesetze bezeichneten Hauptlinien, bilden in Verbindung mit den schon bestehenden oder in Entwurf genommenen Bahnen des Auslands solche Welthandelsstrassen, welche bei der glücklichen Lage unseres Landes zwischen dem Westen und Osten mit der Zeit die Vermittler eines über das Flächengebiet und die Hauptstadt unseres Landes gehenden grossartigen internationalen Verkehrs werden können, — ein Umstand, der zugleich auch die Einträglichkeit jener Linien sichert.

Diese Hauptlinien sind unserer Ansicht nach die folgenden:

Erstens die westliche, oder Pest-Wiener Linie, welche Süd- und Westdeutschland, Belgien, Frankreich und den La Manche-Kanal berührend, England in die geradeste Verbindung mit Pest setzt. Diese Linie wurde in unserem Lande zuerst ausgebaut; denn dies war, noch vor der Zeit des Eisenbahnbaues, die bedeutendste Verkehrsstrasse, auf welcher Waaren- und Personentransport die Donau auf- und abwärts leicht bewerkstelligt wurde. Der lebhafte Verkehr auf dieser Linie ist ein lautredender Beweis, wie grossartig sich in unserem Lande der Handel, Personen- und Waarentransport entwickeln. Von Pest-Ofen ziehen sich nämlich gegenwärtig zwei Eisenbahnen nach Wien hin, von welchen die auf dem linken Ufer, in geraderer Richtung gehend, ihren fortwährend wachsenden Betrieb hat; ausserdem vermitteln auf ebendieser Linie den Verkehr noch zahlreiche Schiffe der grossen Dampfschiffahrtsgesellschaft und mehrerer kleinerer Dampfschiffahrtsunternehmungen; trotzdem sind weder die an beiden Ufern sich hinziehenden Eisenbahnen, noch die grosse Zahl der Dampfschiffe im Stande, den Anforderungen des Transports vollständig zu genügen; die altmodischen Zugschiffe haben bis auf den heutigen Tag noch fast zwei Drittel des Transportes zu Wasser inne.

Zweite Hauptlinie, die südliche oder Pestofen-Fiumaner Linie. Der kürzeste Weg, auf welchem die Rohproducte des Landes zum Meere und so auf den Weltmarkt gelangen kön-

nen. Die Wichtigkeit Fiumes und seines Strandgebietes ahnten schon die alten grossen Könige unseres Landes, die doch gewiss nicht bloss Eroberungssucht nach der Meeresküste hin führte; auch Kaiser Joseph II. sah dieselbe voraus, indem er in dieser Richtung der Ausfuhr ungarischer Landesproducte die grösste Zukunft versprach. Es ist darum nicht zu verwundern, dass, seitdem das Strandgebiet wieder gesetzlich mit der heil. Krone Ungarns verbunden ward, fortwährend Anordnungen zu Überwindung der natürlichen Hindernisse getroffen wurden, welche die fruchtbaren Gegenden unseres Landes von der Meeresküste getrennt halten. Deshalb wurde zuerst die Karls-, dann die Luisenstrasse gebaut; deshalb bemühte man sich, die Hindernisse der Save- und Kulpaschiffahrt zu beseitigen; und vom ersten Zeitalter des Eisenbahnbaues an sprach, wie wir oben berührten, ein jeder Landtag die Herstellung einer nach Fiume zu führenden Bahnlinie als einen seiner heissesten Wünsche aus. Und im Hinblick auf den Umstand, dass dieser wohlmotivirte Wunsch als traditionelle nationalökonomische Politik auch der jetzigen Generation überkam, in allen Theilen des Gebietes der ungarischen Krone, unter den gesammten Völkern Ungarns, Kroatiens und Slavoniens gleich begeisterten Widerhall findend, tragen wir kein Bedenken es auszusprechen, dass die nach Fiume führende Eisenbahnlinie auch zufolge der auf dem Wege des Landtags kundgegebenen Versprechungen der Nation unter immerwelchen Umständen auf die Opferwilligkeit und gehörige materielle Unterstützung des Landes rechnen kann.

Um so sicherer glauben wir zur Weckung des Unternehmungsgeistes dies aussprechen zu können, je fester wir überzeugt sind, dass die Bahnlinie, welche wir befürworten, auf welche Opfer sie auch zu stehen komme, eine der eintätigsten Eisenbahnunternehmungen sein werde.

Diese Ansicht beruht nicht auf blosser Muthmassung, sondern auf unzweifelhaften, faktisch erweisbaren Daten.

Die Linie Ofen-Fiume ist nämlich schon bis Kottori vollendet, von wo dieselbe, die kürzere Richtung verlassend,

sich gegen Pragerhof wendet, um auf einer längeren Linie nach Triest zu führen. Und die Ofen-Pragerhofer Linie, auf welcher unsere Landesprodukte ausschliesslich befördert werden, und zwar, wie wir sagten, auf einem bedeutenden Umwege, hat trotzdem dass sie erst im Frühlinge eröffnet wurde, und dass sie, durch das grosse Resultat überrascht, weder mit hinreichenden Transportmitteln, noch mit geeigneten Magazinen in Ofen und Triest ausgestattet war, selbst bei allen Schwierigkeiten des Anfangs, dennoch 12 Procente Reingewinn eingebracht, — eine Thatsache, für welche der auch von uns als fachkundige Autorität berufene verehrte Präsident der südlichen Staatseisenbahngesellschaft Bürgerschaft leistet. Und wer kennt nicht die glänzende Perspektive, welche der kommerzielle Direktor derselben südlichen Eisenbahngesellschaft, Herr Bontoux, in eben dieser Richtung auf Grundlage sicherer Berechnungen dem Ausfuhrhandel Ungarns eröffnet?

Einer solchen Thatsache, so grossartigen Aussichten gegenüber ist es uns unmöglich dem Unternehmen keine schöne Zukunft zu versprechen, welches auf einem viel kürzeren Wege ans Meer führt, und die Verführung unserer Produkte auf den Weltmarkt um den Frachtlohn mehrerer Meilen billiger gestaltet. Denn kann man, die Sache von staatswirthschaftlichem Gesichtspunkte betrachtet, sich nicht solche ungünstige Jahre denken, wo die Konkurrenz auf dem Weltmarkte, die Möglichkeit des Absatzes, und somit eine lohnende Produktion nur der durch die erwähnte Kürze der Bahnlinie bewerkstelligte billigere Transport ermöglicht?

Wiederum ein neuer Grund zur Opferwilligkeit von Seiten der Nation und eine neue Gewähr für die Einträglichkeit der gewünschten Linie.

Dieser Opferwilligkeit, so vieler Bürgschaften der Zukunft gegenüber kann alles das nicht schwerer in die Wagschale fallen, was man in Bezug auf die Kostspieligkeit eines Theils des Unternehmens wegen der die Meeresküste von dem Inneren des Landes trennenden Höhen gegen diese Eisenbahn vorbringt.

Welche Schwierigkeiten die erwähnten Höhen darbieten, wird bald in unzweifelhafter Weise durch die detaillirte Aufnahme dargethan sein, welche die Direktion der südlichen Staatseisenbahngesellschaft anfertigen lässt. Einstweilen verzeichnen wir mit einiger Genugthuung, nach den der betreffenden Sektion unseres Vereins mitgetheilten Vermessungsdaten Herrn Bainville's, Oberingenieur zu Fiume, dass jene Schwierigkeiten sich keineswegs als so ausserordentlich herausstellen, als man behauptete.

Was die Frage betrifft, ob die auf der Eisenbahn verführten Produkte in Fiume einen geeigneten Hafen finden werden; einen Hafen, welcher dem Welthandel als sichere und geräumige Rhede diene, — so können wir betreffs dieser höchstwichtigen Frage ebenfalls die Autorität Herrn Bainville's anführen, nach dessen Darstellung es schon gelungem ist, die Bucht von Fiume in einen vollkommen sicheren und geeigneten Hafen, wenn auch kleinern Maszstabes umzugestalten, und zwar mit verhältnissmässig geringem Kostenaufwande; und nicht allzu bedeutende Kosten wären erforderlich, um mit Fortsetzung der Arbeit ebendenselben Hafen selbst zu Aufnahme der zahlreichsten Schiffe geeignet zu machen, dergestalt, dass die Schiffe unmittelbar in die Magazine des zu erbauenden Bahnhofes gelangen könnten.

Bei diesem Stande der Sachen um die Eisenbahn nach Fiume hat der Landes-Agrikulturverein mit Freuden davon Kunde genommen, dass in Folge eines Gesuchs der Fiumaner Handelskammer, das k. k. Handelsministerium, in Einverständniss mit dem Kriegsministerium und dem kroatisch-slavonischen Dikasterium, die Bildung jenes Komités, welches den Bau der Eisenbahn von Karlsstadt nach Fiume zu unternehmen erklärte, durch Erlass vom 15. Nov. v. J. genehmigte und die Bewilligung zu den Vorarbeiten erteilte. Wir wissen ferner, dass zum Ausbaue der Agram-Karlsstadter Linie die südliche Staatseisenbahngesellschaft verpflichtet ist, während an dem Zustandebringen der Kottori-Agramer Strecke ein von der am 20. Jan. l. J. abgehaltenen

Kongregation des Agramer-Komitats ernannter Ausschuss thätig ist.

Ob sich die südliche Staatseisenbahngesellschaft bemühen wird, ihrer Verpflichtung je eher zu entsprechen? Ob die Thätigkeit der Komitée zu Fiume und Agram Erfolg haben wird? — das sind Fragen, auf welche wir nicht mit Sicherheit antworten können. Doch können wir es nicht unterlassen, von unserer Seite unsere fest überzeugte Meinung auszusprechen, welche dahin geht, dass das Ziel am sichersten würde erreicht werden können, wenn für die ganze Linie von Kottori bis Fiume aus den hervorragendsten Männern Ungarns, Kroatiens und des Küstenlandes ein gemeinschaftliches Komité sich bildete, das sowohl für Erwirkung der endgiltigen Konzession als auch die Beschaffung der zum Baue erforderlichen Kapitalien gemeinsam thätig sein würde.

Die dritte Hauptlinie, welche mit der vorherigen an Wichtigkeit wetteifert, ist *die östliche*, welche durch Fortsetzung der schon fertigen Pest-Grosswardeiner Linie nach Klausenburg und Kronstadt geführt, in Galatz ihren Endpunkt erreichen würde. Es ist dies eine Linie, welche nicht nur für das Land, sondern auch als eine Hauptwelthandelslinie Wichtigkeit hat; eine wesentliche Ergänzung des sich von Westen nach Osten ziehenden europäischen Eisenbahnnetzes, sowie ein bedeutender Faktor in der Entwicklung des Welthandels, nicht bloß zwischen einzelnen Ländern, sondern zwischen zwei Welttheilen, Europa und Asien, indem durch diese Linie der gesammte westliche Verkehr nach dem bedeutendsten Hafen des schwarzen Meeres geführt wird, von wo bereits der lebhafteste Schiffsverkehrsverkehr nach der nahegelegenen asiatischen Küste hin besteht.

Bei den auf die Interessen des Landes und den Welthandel gerichteten Gesichtspunkten, welche für diese Grosswardein-Klausenburg-Kronstadt-Galatzer Linie sprechen, können wir kaum begreifen, wie man dieser Linie gegenüber eine andere projektiren konnte, welche von Arad ausgehend und Hermanstadt berührend, auf der in ihrem Plane so un-

glücklich berechneten und noch schlechter gebauten Küstendsche-Bahn an das schwarze Meer führen sollte.

Die weitläufigen Polemiken, welche in dieser Frage noch unlängst in der Tagespresse geführt wurden, sind unserer Aufmerksamkeit nicht entgangen. Ohne uns von unserer Seite in diesen Streit einmischen zu wollen, zeichnen wir es als eine laut redende Thatsache auf, dass, während ausser den Vertheidigern der Interessen der Planentwerfer unseres Wissens Niemand für die Linie Arad-Küstendsche seine Stimme erhob, hingegen für die auch von uns empfohlene Grosswardein-Klausenburg-Kronstadt-Galatzer Linie sich die öffentliche Meinung des ganzen Landes diesseits und jenseits des Királyhágó laut und mit der grössten Einmüthigkeit ausgesprochen hat.

Diese einmüthige Kundgebung der öffentlichen Meinung des Landes kann bei Unternehmungen, deren jede nur unter Zinsengarantie zu Stande kommen kann, schon für sich allein auf die Geldmärkte einen entscheidenden Einfluss ausüben.

Und nur ein Blick auf die Landesinteressen und die Gesichtspunkte des Welthandels, eine noch so kurze Parallele zwischen den beiden Linien erhellt klarer als sonnenklar die unzweifelhaften Vortheile jener Linie, deren sich die öffentliche Meinung Ungarns und Siebenbürgens angenommen, und in deren Sache auch gegenwärtige Denkschrift des Landes-Agrikulturvereins auftritt.

Während die Linie Arad-Küstendsche nur den südlichen Theil Siebenbürgens und von diesem nur die eine Hälfte, und auch diese wiederum nur nah an der Grenze berührt, und so auf die materielle Entwicklung dieses Landestheils kaum einen grösseren Einfluss haben kann, so zieht sich hingegen die Grosswardein-Galatzer Linie von Westen nach Osten durch ganz Siebenbürgen, berührt in ihrer Länge die fruchtbarsten und volkreichsten Gegenden, sowie fast alle Industrieplätze, kommt näher an die Mittelpunkte der Bergproduktion zu liegen, und kann, da sie in ihrer Richtung den bedeutenderen Thälern des Landes, also den natür-

lichen Hauptverkehrsstrassen begegnet, auch die Produkte der entfernteren Gegenden leicht in ihren Verkehr aufnehmen. Indem sie demnach den landeswichtigen Interessen der Landwirthschaft, der Industrie und des Handels gleichmässig und in so hohen Grade entspricht, zieht sie jenes schöne Land unsrer Krone, für welches die Natur so viel und die Menschen verhältnissmässig noch so wenig gethan, welches noch gar keine Eisenbahn besitzt, wobei noch seine Flüsse eine bedeutende Entwicklung der Schifffahrt kaum gestatten, in das vaterländische und dadurch in das gesammte europäische Eisenbahnnetz ein, und macht es all der Vortheile theilhaftig, welche durch Herstellung vervollkommneter Verkehrsmittel in einem zurückgebliebenen Lande so mächtige Faktoren für die Entwicklung materieller Wohlfahrt zu sein pflegen.

Es ist eine anerkannte Wahrheit, dass bei der Bestimmung der Hauptverkehrsstrassen die Ansprüche der Nationalökonomie nicht wesentlich von den Forderungen des Staatsmannes abweichen können. So empfehlen auch die Grosswardein-Galatzter Linie nicht blos die erwähnten, vorwiegend nationalökonomischen Gesichtspunkte vor allen andern denkbaren Plänen; dieselbe hat auch den unschätzbaren Vortheil, dass sie in ihrer ganzen Länge auf unserem eignen Gebiete liegend, die gesammten Völkerschaften des Gebietes der ungarischen Krone gleichmässig ihrer Wohlthaten theilhaftig macht, zugleich gegen improvisirte Angriffe leichte Heeresentfaltungen nach den Donaumündungen hin gestattet, und von politischem und militärischem Standpunkte aus die Möglichkeit einer so freien Bewegung sichert, welche für gewisse Eventualitäten höchst bedeutende Vortheile verspricht. Einmüthig haben dies die Beauftragten der Regierung anerkannt, die, ausgeschiedt die Lokalverhältnisse in Augenschein zu nehmen, sämmtlich sich für die von uns empfohlene Linie aussprachen. Diese Linie ist es, welche das siebenbürgische Gubernium und die Hofkanzlei gutgeheissen; diese, welche das Finanzministerium befürwortet und das Kriegsministerium gefordert hat.

Da hienach für die Grosswardein-Klausenburg-Kronstadt-Galatz Linie sowohl die Interessen des Landes als die der Gesamtmonarchie sprechen, und ebenso Nationalökonomie als Politik und Strategie die Dringlichkeit derselben darthun, so können wir wohl mit Recht die Frage erheben, aus welchem Grunde dennoch dieser Linie gegenüber Pläne aufgestellt werden, welche auch ohne jene grossen Interessen, jene grossen Gesichtspunkte zu berücksichtigen, sowohl die Konzession als auch Zinsengarantie zu erlangen hoffen.

Bietet vielleicht die Grosswardein-Galatz Linie hinsichtlich ihrer Ausführung unüberwindliche Hindernisse?

Oder verlangt es vielleicht das Interesse des Welthandels, dass die erwähnten Interessen Ungarns und Siebenbürgens, ja der Gesamtmonarchie aufgeopfert werden?

Die Ausführung betreffend ist für uns die Autorität des englischen Ingenieurs Bate entscheidend, der sich nach an Ort und Stelle vorgenommener Untersuchung der vorgeschlagenen Linien dahin äusserte, dass gerade im Gegentheil die Linie Arad-Küstendsche in den Engpässen Siebenbürgens auf die grössten Schwierigkeiten stosse, während die Grosswardein-Klausenburg-Kronstadt-Galatz Bahn auch in dieser Hinsicht die zwekmässigste sei, Bate's Ansichten wurden in jeder Hinsicht von dem österreichischen Ministerialrathe Ghega unterstützt, einer um so glaubwürdigeren Autorität, weil er, den Lokalinteressen fernstehend und über dieselben erhaben, als Regierungskommissär mit voller Unparteilichkeit zu Wege ging.

Sollen wir noch in Betreff der Arad-Küstendsche Bahn erwähnen, welche ungeheure Kosten, selbst jenseits der siebenbürgischen Engpässe, allein die Überbrückung der Donau erfordern muss?

Das sind alles Kleinigkeiten, kann man uns entgegenwerfen, wenn die Interessen des Welthandels diese Opfer, die Ueberwindung jener Schwierigkeiten verlangen!

Nun, so untersuchen wir denn, welche Aussichten der eine und der andere Endpunkt eröffnet, von der einen Seite Küstendsche, von der andern Galatz! Untersuchen wir es auf

Grund der Daten, welche der österreichische Konsul Becke ebenfalls eine unbefangene und unparteiische Autorität, veröffentlicht hat.

Küstendsche, sagt Becke, ist kaum für 2—3 Seeschiffe ein sicherer Ankerplatz, und um es auch nur dazu zu machen, musste man 200,000 Pfund Sterling investiren. Damit es den Interessen des Welthandels entspreche, müsste es mit einem zur Aufnahme von wenigstens 2—300 Schiffen geeigneten Hafen und ungeheuern Magazinen versehen werden, — ein Unternehmen, welches zahllose Millionen in Anspruch nehmen und um so weniger Nutzen versprechen würde, weil die Küstendsche-Bahn, zwischen der Konkurrenz auf der Donau einerseits und der zur See andererseits, sowie auch durch das Zustandekommen der Varnaer Eisenbahn bedroht, kaum zu etwas anderem berufen ist, als vornehmlich Touristen und schnellen Transport erfordernde Waaren, und zwar allein nach Konstantinopel zu befördern.

Welche andere, welch grossartige Aussicht eröffnet sich dagegen in Galatz, besonders seit die Donaumündungen der ausschliesslichen Herrschaft der Russen entzogen und dieser herrliche Strom frei geworden, und — was eines der grössten Resultate des russisch-englisch-französischen Krieges ist — die europäische Kommission die Regulirung der Donaumündungen in Angriff genommen hat. Mit welchem Erfolge diese Commission an der Regulirung thätig gewesen, können wir aus der Thatsache beurtheilen, dass über der Barre im Sulinakanale die frühere Wassertiefe von $7\frac{1}{2}$ englische Fuss jetzt bis zu 16 Fuss hinabgebracht ist. Dadurch wurde Galatz auch für tiefgehende Seeschiffe eröffnet, und ist nach der Meinung Fachkundiger zu einem der sichersten und grössten Häfen der Welt geworden, in welchem, nach der von uns angeführten Autorität, die gesammten Flotten der Welt Platz hätten. Und in der That folgte eine grossartige Hebung der Schifffahrt unmittelbar der Regulirung des Sulinakanals. Denn während von 1847—1857 die Gesamtzahl der Schiffe, welche den Sulinakanal passirten 19,096, also jährlich nicht einmal 2000 Schiffe betrug, sind im

Verkehr vom Jahre 1860 schon 3288 Schiffe verzeichnet, mit 564,336 Tonnen Gehalt. In Hinblick auf die Kürze der Zeit, in welcher dieser Erfolg zu Stande kam, ist es unmöglich nicht einzusehen, wie grosse Dinge sich hier vorbereiten, und es ist leicht zu erkennen, dass die auf der Donau und an ihren Mündungen sich entwickelnden Verkehrsverhältnisse nur einen Theil jenes grossen Verkehrslebens bilden, welches einen seiner Schwerpunkte in unserem eigenen Eisenbahnsysteme hat.

Und während Küstendsche ohne geeigneten Hafen, mit einem kaum beachtenswerthen Verkehre, blos für den Eiltransport nach Konstantinopel Aussicht eröffnet, bildet der sich Meilen weit erstreckende Hafen von Galatz, dessen Verkehr sich in so ungeheurer Masse hebt, schon jetzt in drei Hauptrichtungen einen bedeutenden Ausgangspunkt: nördlich nach Odessa, östlich nach Trapezunt und südöstlich nach Konstantinopel hin.

Von diesen drei Richtungen ist die letzte, die nach Konstantinopel, wohin von Küstendsche aus der kürzeste Weg geht, in merkantiler Hinsicht für unsere Eisenbahnen die am allerwenigsten wichtige. Der österreichische Konsul Becke behauptet mit Bestimmtheit, dass der Eisenbahnverkehr, welcher sich aus dem Herzen Europas über Wien und Pest an das schwarze Meer hin ziehen wird, an dem Verkehr, welcher zwischen Westeuropa und Stambul bis jetzt bestand, wenig ändern werde. Denn die europäischen Mächte haben im Interesse ihres Handels bereits grosse Anstrengungen gemacht, um sich ihrerseits in Konstantinopel das Übergewicht zu sichern. Ausserdem hat sich dort die Schifffahrt zu einer hohen Stufe der Entwicklung erhoben, und wir können es mit Recht in Zweifel ziehen, dass die kontinentale Eisenbahn in dieser Richtung leichteren und billigeren Transport werde gewähren können, als die Seeschifffahrt. Der grösste Theil der zur See nach Konstantinopel gelangenden Waaren wird gleich dort konsumirt; die übrigen Waaren berühren diesen Hafen nur als Zwischenstapelplatz und

werden zur See weiter nach Trapezunt geführt, von wo man sie durch Karawanen nach Persien schafft.

Die eigentliche Richtung des pontischen Handelswegs ist demgemäss die, welche die Nordküste Kleinasiens berührend, sich weiterhin bis nach Persien verzweigt, — eben dieselbe Richtung, welche auch schon im Alterthume bekannt war. Und es unterliegt keinem Zweifel, dass in Hinsicht auf unsere zukünftige Verbindung mit dem Osten auch das Hauptgewicht des Verkehrs der östlichen Eisenbahn in den Zug des persischen Waarentransports zu setzen sei. Die Handelswelt kennt schon längst jene reichen Quellen, welche der persische Handel bietet. Französische und schweizer Kaufleute haben sich bereits mehrfach in glückliche Handelsgeschäfte in jenen Gegenden eingelassen, und bekanntlich bietet die russische Regierung Alles auf, um den persischen Handelsverkehr nach Tiflis zu leiten. Es ist dies, nicht nur im Interesse unseres Verkehrs, sondern des gesammten westeuropäischen Handels, schon an und für sich kein geringer Grund zur Herstellung einer solchen Eisenbahnverbindung, welche die Waarenartikel des Westens auf dem geradesten, kürzesten Wege nach dem Hauptstapelplatze des persischen Handels, nach Trapezunt hinführe. Ein Blick auf die Lage von Galatz, dem Trapezunt fast gerade gegenüber liegt, dürfte nun Jedermann überzeugen, dass diese höchstwichtige Linie keine andere sein kann, als die in dieser Denkschrift befürwortete, welche den Westen auf dem geradesten, kürzesten Wege mit jenem Hafen des schwarzen Meeres verbindet, von dem wieder der geradeste Weg nach Trapezunt führt, und welche, wir mögen die Umladungsgebühren und Zölle, oder die Spekulation der Geschäftstreibenden und die Ersparniss an Zeit und Kosten in Betracht ziehen, viel vortheilhafter ist, als der Umweg zur See nach Konstantinopel hin.

Welch lebhaften Verkehr hat ausserdem Galatz auch in nördlicher Richtung mit Odessa! Und zu welcher Höhe wird dieser Verkehr nicht steigen, sobald die bis zur Donaumündung gelangte Eisenbahn bis nach Odessa wird fortge-

setzt werden, und die russischen Bahnen dann mit Moskau und den Don- und Wolgagebieten diesen schon jetzt so bedeutenden Hafen des schwarzen Meeres verbinden, — den günstigsten Ausgangspunkt für den östlichen Handel Westeuropas, nicht nur nach Trapezunt und Odessa hin, sondern auch nach Poti und Tiflis, dem kaspischen Meere, den jenseits des russischen Kaukasus an den Nordgränzen Persiens gelegenen Gebieten hin, bis hinein nach Zentralasien!

Dies wäre die Parallele zwischen den beiden Häfen — Galatz und Küstendsche! Können wir nun auch nur einen Augenblick zweifeln, in welcher Richtung wir den Endpunkt unserer Hauptlinie nach Osten suchen sollen? Und da zwischen unserem Eisenbahnsystem und der Küste des schwarzen Meeres die Moldau und Walachei das Bindeglied bilden, können wir darüber in Zweifel sein, dass auch die Regierung der vereinigten Donaufürstenthümer den Vorzug der Linie einsehe, welche den Handel der Moldau und den Verkehr auf dem Sereth in nicht geringem Masse heben wird, und dass dieselbe auch keineswegs schwanken werde, wenn sie zwischen ihrem eigenen Hafen, an dessen Aufblühen sie ihre schönsten Hoffnungen knüpft, und einem unbedeutenden Hafen des türkischen Reichs wählen soll?

Wir haben hienach gesehen, dass die Grosswardein-Klausenburg - Kronstadt-Galatzer Linie sowohl vom Gesichtspunkte unserer Landesinteressen als auch von dem des Welthandels jede andere Kombination ausschliesst. Und wenn wir nun fragen, wie so denn doch durch Betreiben andersgestalteter Entwürfe unser Publikum fortwährend in Aufregung erhalten werde, so können wir die Ursache — wie schwer uns auch dies Geständniss fällt — kaum in etwas Anderem finden, als in reinem Geschäftsinteresse, das rein momentanen Nutzen sucht, und in dem ebenfalls aus geschäftlicher Gewinnsucht entspringenden unruhigen Streben, welches zwei von einander weitentfernte Bahnstrecken, von denen die eine einen Endpunkt, die andere einen Anschluss sucht, nämlich einen Zweig der Theissbahn und die Tschernawoda-Küstendschebahn auf möglichst kurzen Ne-

benwegen mit einander verbinden will. Um so mehr ist diese Erscheinung zu bedauern, als die, welche den Plan zu diesen Nebenwegen, und welche diese Spekulationskombinationen entworfen, es selbst anerkennen, dass jene grossen Landesinteressen, welche die Grosswardein-Klausenburg-Kronstadt-Galatzer Linie vor allen andern empfehlen, ihre Befriedigung erheischen, nur dass sie diese Befriedigung ihrem eigenen finanziellen Interesse gegenüber in ferne ungewisse Zukunft verschieben zu können glauben.

Diese finanzielle Rücksicht, die auf möglichst kurzem Wege und mit möglichst geringen Kosten herzustellende Verbindung der erwähnten beiden Bahnstrecken ist ihr einziger Gesichtspunkt, ohne dass sie dabei die Opferwilligkeit der Nation für die andere, die Galatzer Linie, in Rechnung zögen.

Wir haben nicht nöthig zu zeigen, dass von zwei Eisenbahnlinien nicht immer die kürzeste und demgemäss im Ganzen auf geringere Kosten zu stehen kommende zugleich auch die einträglichste ist; dass in dieser Hinsicht sehr viel sowohl von den technischen Schwierigkeiten der Ausführung als davon abhängt, wie volkreich, industriell und wohlhabend jene Gegenden seien, durch welche die Lokomotive dahinbraust; sowie schliesslich von der Wichtigkeit der Endpunkte für den Welthandel.

Wir haben nach den oben gegebenen Auseinandersetzungen nicht nöthig, die Vortheile der von uns empfohlenen Bahnlinie auch in dieser Hinsicht eingehender zu verfechten, — zumal gegen solche Kombinationen, deren Vertheidiger im Entwerfen immer neuer und neuer Vorschläge weit fruchtbarer sind, als in Auffindung tüchtiger Gründe zur Unterstützung ihrer Vorschläge.

Auf die Aufführung dieser Vorschläge können wir uns jetzt in dieser kurzen Denkschrift nicht einlassen. Es möge zur Charakterisirung derselben im Allgemeinen die Bemerkung genügen, dass keine der vorgeschlagenen Linien den Namen einer siebenbürgischen verdient, ohne dass sie deshalb was immer für einer Rücksicht des Welthandels an

ihrem Endpunkte eine glänzende Aussicht eröffneten.

Zum grossen Theile Nichtberücksichtigung der Landesinteressen; ein Sichanbequemen an einzelne Lokalverhältnisse, bald in der einen bald in der andern Richtung, oder Gefügigkeit den Warnungen des Kriegsministeriums gegenüber, ohne jedoch im Stande zu sein, auch den Wünschen dieses Ministeriums zu entsprechen, und Streben nach einem und demselben unbedeutenden Endpunkte — dies sind die Charakterzüge eines jeden Planes, der die Verbindung Arads mit Küstendsche bezweckt.

In der That kaum beweist etwas so sehr, als grade dies ewige Planentwerfen, dies Hinundherschwanken in der Wahl der Linienrichtung, den Vorrang jener Linie, welche der englische Ingenieur Bate nach der geographischen Lage des Landes als die Hauptlandeslinie Siebenbürgens bezeichnet, und die Beauftragten des Reichsministeriums ohne Ausnahme gutgeheissen haben, und für welche die gesammten Völker der ungarischen Krone ihre Stimme erheben.

Gegenüber dieser allein richtigen, weil natürlichen Hauptlinie unseres Eisenbahnsystems scheinen auch die Vertreter des Plans einer Arad-Küstendsche Linie selbst die bedeutenden Nachtheile ihrer Linie vom Gesichtspunkte der Landesinteressen aus zu fühlen. Wenigstens sind wir nicht im Stande anders den Plan zu erklären, nach welchem sie zwischen dem bisher von ihnen befürworteten Rothenthurmpass und dem Eisernen Thor in einer neuen Richtung durch den Vulkanpass eine Bahn zu führen beabsichtigen, angeblich zu keinem andern Zwecke als um nach Bukarest Steinkohlen zu transportiren. Im Zsillthale befinden sich nämlich Steinkohlenlager, und für Steinkohlen befördernde Bahnen ist nach den Berggesetzen die Bewilligung mit grösserer Leichtigkeit zu erlangen. Wenn diese Linie aus dem Zsillthale bloß nach Bukarest projektirt würde, so könnten wir höchstens mit Bedauern auf die Berechnung der Planentwerfer sehen, die mit der Verfrachtung der Produkte noch nicht eröffneter Kohlenbergwerke nach Bukarest die Einnahmen einer so kostspieligen Eisenbahn decken zu

können glauben. Indessen wollen sie auch nach Piski hin eine Linie führen. Etwa um auch die Gegend von Piski von ihrer Seite mit Kohlen zu versehen? Oder aus dem Grunde, dass Piski um ein gutes Stück näher zu Arad liegt, als Grosswardein zum Bodsaer Passe? Wir sehen denn, wie die grosse Orientlinie, die noch vor Kurzem im Interesse des Welthandels — mit wie stichhaltigen Gründen, haben wir oben gezeigt — die Aufopferung unserer Landesinteressen und die Unterstützung der Geldmärkte verlangte, — wie ebendiese Linie jetzt unter der anspruchslosen Maske einer bescheidenen Steinkohlenbahn auftreten will, um sich der Konzession zu versichern!

Wir glauben nicht die Mängel auch dieses Planes eingehender erörtern zu müssen. Ebendieselben Einwendungen, welche in Hinsicht auf Welthandel, Landes- und militärische Interessen gegen die übrigen Arad-Küstendsepläne erhoben, gelten ebenso auch von der Linie durch den Vulkanpass, mit dem Unterschiede, das letztere nicht nur Klausenburg und Kronstadt sondern auch Hermanstadt umgehend, einen noch kleineren Theil Siebenbürgens berühren würde, und während auf vaterländischem Boden Hätzeg die grösste Stadt wäre, an der sie sich hinzöge, sie auf den Ebenen der Walachei nicht einmal auf so viel Verkehr rechnen könnte, als die Rothethurmpasslinie.

Doch wir haben uns über die von uns hervorgehobene Grosswardein-Klausenburg-Kronstadt-Galatzer Linie vielleicht schon weitläufiger ausgesprochen, als es die Ausdehnung unserer Denkschrift gestatten dürfte. Gleichwohl geschah es nicht ohne Grund, dass wir in unserer Skizze so ausführlich wurden. Als der Bahn nach Fiume, auf deren Ausbau wir ein so grosses Gewicht legten, an Wichtigkeit nicht nachstehend betrachtet die öffentliche Meinung der Nation jene grosse östliche Linie, welche von Grosswardein, ganz Siebenbürgen durchschneidend, zu dem verkehrreichsten Hafen des schwarzen Meeres führt. Auf diese Linie sind wir ebenso durch unsere gesammten vaterländischen Interessen, als durch die zweckmässigste Ergänzung des euro-

päischen Eisenbahnnetzes angewiesen. Wie wir es daher nicht nur für unsere Landesinteressen, sondern auch in Hinsicht auf den Welthandel als den empfindlichsten Schlag betrachten müssten, wenn — was wir einmal nicht voraussetzen können — irgend eine Kombination der Arad-Küstenschelinie die Konzession erhielte, und dadurch der internationale Verkehr zwischen dem Westen und Osten, zwischen Europa und Asien von seiner natürlichen Strasse abgelenkt würde, ein schönes Land der ungarischen Krone aber unabsehbar lange Zeit des Verkehrsmittels beraubt würde, welches dasselbe in den europäischen Eisenbahnverkehr aufnehmen sollte: so nehmen wir auf der anderen Seite nicht im geringsten Anstand zu erklären, dass die Unternehmer, aber auch nur die, welche die von uns bezeichnete Richtung einhalten, nicht nur in Betreff der Zinsengarantie, sondern ebenso in jeder anderen Hinsicht auf die Opferwilligkeit sowohl als auf die energische Unterstützung der ganzen Nation rechnen können.

Indessen ist es schon Zeit, uns zu *der vierten* oder *der nördlichen* Hauptlinie des Landes zu wenden, welche nach dem Vorschlage Széchenyi's von Pest nach Miskolcz und Kaschau führend, über die Karpathen hin, unsere Hauptstadt mit der galizischen Eisenbahn in Verbindung setzen würde.

Der mittlere Theil dieser Linie, die Strecke von Miskolcz bis Kaschau, ist bereits vollendet. Zum Ausbaue ihres Anfanges und Endes ist, der Staatskonzession zufolge, die Theissbahngesellschaft verpflichtet. Ihre Fortsetzung und ihr gänzlicher Ausbau jenseits Kaschau hängt von der Gestaltung der nachbarlichen Verkehrsverhältnisse ab, in wie weit nämlich ein lebhafter Betrieb auf der galizischen Bahn die Weiterausdehnung dieser kostspieligen Linie zur Nothwendigkeit macht. Die hierauf bezüglichen technischen Untersuchungen sind bereits geschehen, und es herrscht über den Endpunkt dieser Strecke kein Zweifel. Von Kaschau ausgehend, würde sie bei Tarnow in die Karl-Ludwigsbahn einmünden. Zur Tracirung der dazwischenliegenden Streke ist indessen sorgfältige Erwägung aller Faktoren erforderlich, dass

ihre Richtung endgiltig festgestellt werden könne. Unsererseits glauben wir nur so viel bemerken zu müssen, dass, da es sich hier um Ergänzung einer Hauptlinie des Landes handelt, unter den zwischen denselben Endpunkten sich darbietenden Richtungen, bei gleichen Herstellungskosten und nationalökonomischen Vortheilen, ohne Zweifel die kürzere Linie den Vorzug verdiene.

Die fünfte Hauptlinie des Landes wäre nach unserer Ansicht *die nordwestliche*, welche von Pest, beziehungsweise von Gran-Nána ausgehend, den im Granthale und weiterhin um Schemnitz, Kremnitz und Altsohl sich ausdehnenden Bergwerkdistrikt berührend, über den Jablunkaer Pass hin bei Oderberg mit den nördlichen Eisenbahnen Europas in Verbindung gesetzt würde.

Nach der geographischen Lage unseres Landes bildet dessen nördlicher Theil ein sich in die Breite ausdehnendes Gebiet, dessen Verkehrsbedürfnisse eine in nur einer einzigen Richtung geführte Eisenbahn nicht befriedigen kann. Überdies verlangen auch die jenseits der Gränzen unseres Landes und des Reichs schon zu Stande gebrachten grossen Eisenbahnen nothwendigerweise, mit der Donau und den sich von Pest aus verzweigenden Hauptwelthandelslinien in möglichst gerader Linie in Verbindung gesetzt zu werden, um so den grossen internationalen Verkehr zwischen dem nördlichen und dem südöstlichen Europa, zwischen der Nord und Ostsee, dem Adriatischen und dem schwarzen Meere zu vermitteln.

Diese Gesichtspunkte des Welthandels und die Vortheile, welche aus diesem grossen Verkehre unserem Lande und unserer Hauptstadt, als Durchgangsmittelpunkt, zufallen würden, begründen schon an und für sich hinlänglich die Nothwendigkeit, diese nordwestliche Linie auszubauen, selbst in dem Falle, wenn Lokalverhältnissen zufolge, in Betreff deren uns keine vorläufigen technischen Studien zu Gebote stehen, die Ausführung manches Opfer erfordern sollte.

Für beide nördliche Hauptlinien sprechen überdies

zugleich auch wichtige nationalökonomische und politische Gesichtspunkte in rein vaterländischer Hinsicht.

Das Interesse der Entwicklung unseres inneren Verkehrs verlangt es dringend, dass das industrielle Oberungarn, durch billige und schnelle Verkehrsmittel mit dem fruchtbaren Niederungarn in möglichst nahe und häufige Berührung gesetzt werde, besonders da zu befürchten steht, dass unsere nationale Produktion, wenn sich unseren Rohprodukten der Weg zum Meere eröffnet, leicht eine einseitige Entwicklung einschlagen könne. Durch seinen Reichthum ebenso wie durch seine Armuth ist das gebirgige Oberungarn dazu berufen, mit der Zeit der Industriedistrikt unseres Landes zu werden. Die reiche Metallproduktion von Gömör und der Zips, die Manufakturindustrie der fleissigen Zips, der Erzreichthum unserer Bergstädte, die geologische Lage, der Überfluss an Brennmaterial, die ungeheure Wasserkraft, der Mangel an fruchtbarem Boden und die verhältnissmässig stärkere Bevölkerung, welche namentlich am Fusse der Karpathen schon jetzt nicht ihr Fortkommen zu finden weiss, — alles dies sind ebenso viel Faktoren zur Entwicklung eines grossartigeren Industrielebens, sobald in Folge der glücklichen Lösung unserer staatsrechtlichen Fragen unsere Landesverhältnisse sich konsolidiren. In Folge des sich hebenden materiellen Wohlstandes mehrten sich dann die Kapitalien, und sobald die unnöthig in Schranken gehaltenen Quellen des Kredits sich eröffnen, sucht der Unternehmungsgeist von selbst die dem Industriebetriebe günstigen Orte auf. Wie mächtig auf die Vorbereitung dieser Zukunft die billigen und schnellen Verkehrsmittel einwirken können, zeigt die Geschichte der Eisenbahnen sowohl in Europa als in Amerika. Und wie wiederum die Hebung der Industrie auf die Hebung des Ackerbaues zurückwirkt, weiss ein jeder, der das Verhältniss der Produktion und Konsumtion kennt.

Indessen wenn auch nicht so wichtige materielle Interessen in Frage ständen, so sehen wir es doch an der Zeit, dass das in Glück und Unglück stets treue Volk unseres Oberlandes in tägliche nahe Berührung mit unserer Haupt-

stadt gesetzt und durch engere moralische Bande mit den übrigen Theilen des Vaterlandes verknüpft werde, mit denen es durch die Erinnerungen von Jahrhunderten einer gemeinsamen Geschichte verbunden ist, und dass die gesammten Flächen des Gebiets unser heiligen Krone die Segnungen gemeinsamer verfassungsmässiger Freiheit sowohl, als auch materiellen Wohlstandes gleichmässig geniessen. Wir sehen es endlich an der Zeit, dass durch Eisenbahnen dafür gesorgt werde, die volkreicheren, aber ärmeren Gegenden Oberungarns auf leichtere und billigere Weise mit Lebensmitteln zu versehen.

Die sechste Hauptlinie des Landes ist die südöstliche, die schon ausgebaute Pest- Baziáscher Linie, welche Niederungarn, das Banat mit der Fülle seines kräftigen Fruchtwuchses und die unteren Theile der Donau in Verbindung mit Pest setzt, und welcher ihre volle Bedeutung für den Welt-handel erst noch ihr Anschluss an die durch die Donaufürstenthümer hin herzustellenden Eisenbahnen geben wird.

Dies sind jene Landes-Hauptlinien, welche nach unserer Ansicht im Sinne des XXX. Gesetzartikels von 1847¹/₂ mit den gemeinsamen Interessen und Wünschen des Landes am meisten übereinstimmen, und welche, indem sie die materiellen Interessen des ganzen Gebietes der ungarischen Krone, die Ausfuhr seiner Industriedistrikte gleichmässig befördern, nicht nur der geographischen Lage des Landes angemessen sind, sondern auch in das europäische Eisenbahnnetz vollkommen hineinpassend, über den Boden des Landes und unsere Hauptstadt hin, sowohl in der Richtung von Westen nach Osten, als in der von Norden nach Süden und zwischen dem Norden und Osten wahre Welthandelsstrassen bilden.

Wir erkennen an, dass ausser diesen sechs Hauptlinien es noch mehrere Linien gebe, deren Zustandekommen nicht bloß aus dem Gesichtspunkte von Lokal-, sondern auch aus dem von Landesinteressen wünschenswerth wäre. Wir sind überzeugt, dass mit der Zeit besonders auf unseren Ebenen, wo wir des zum Baue von Fahrstrassen erforderlichen Materials entbehren, während der Eisenbahnbau bei spar-

samer Führung verhältnissmässig wenig kostspielig ist, alle bedeutenderen Märkte und volkreicheren Städte durch Eisenbahnen verbunden sein werden. Niemand würde mehr als der ungarische Landes-Agrikulturverein es wünschen, dass zum Beispiel die Produkte Szathmars und der benachbarten Komitate ebenfalls in den Verkehr der Hauptlinie von Westen nach Osten mit eingeführt würden; und so findet ohne Zweifel ein jeder Plan unsere Billigung, welcher die Hauptstadt des Landes und die Donau mit billigen Steinkohlen zu versehen versprache, oder — wie die Oedenburg-Kanizsaer Linie die ebenso schönen als fruchtbaren Flächen Oedenburgs, Eisenburgs und Zala's — das Land jenseits der Donau in konvergirender Richtung mit der Bahn nach Fiume in Verbindung setzte. Wer würde, anderer Pläne nicht zu gedenken, nur z. B. die Nützlichkeit einer Mohács-Fünfkirchen-Kanizsaer Bahn in Zweifel ziehen, welche nicht nur jene bedeutende Fruchtgegend, welche zwischen Fünfkirchen und Kanizsa liegt, nicht nur die Steinkohlen der Gegend von Fünfkirchen, sondern in Verbindung mit dem Franzkanal auch die fruchtbaren Ebenen der Theiss und ihrer Nebenflüsse dem Meere um vieles näher brächte? Der ungarische Landes-Agrikulturverein kann sich nur freuen, wenn solche Pläne durch Privatunternehmung zu Stande kommen. Indessen alle diese Linien, wie wichtig sie auch für die Hebung einzelner Gegenden unseres Landes sein mögen, sind in Vergleich mit den oben erwähnten Hauptlinien nur Linien zweiten Rangs, wie sie von den in nicht langer Zeit fertigen Hauptlinien zur Ergänzung unseres Eisenbahnnetzes sicherlich in jeder Richtung sich verzweigen müssen, — auf deren Erörterung aber wir uns in gegenwärtiger Denkschrift um so weniger einlassen können, je fester wir überzeugt sind, dass der vollständige Ausbau der von uns hervorgehobenen Hauptlinien für eine Zeit die auf Eisenbahnen verwendbare finanzielle Kraft des Landes durch die Zinsengarantie gänzlich erschöpfen wird, und je sicherer wir glauben, dass die Verwirklichung der Hauptlinien ohnehin den Ausbau der Nebenbahnen nothwendigerweise nach sich ziehen wird.

Indem nicht die Anfertigung eines vollständigen Eisenbahnnetzes, sondern nur die Bezeichnung der Hauptadern des Netzes, die Skizzirung eines das ganze Land umfassenden Verkehrssystems in seinen Hauptumrissen unser Ziel war, so könnten wir mit der Bestimmung der oben aufgezählten sechs Hauptlinien unsere Aufgabe als vollendet betrachten, wenn wir uns nicht noch über den Plan einer Eisenbahn aussprechen müssten, die zwar als Provinziallinie empfohlen wird, aber den Richtungen nach, welche sie mit einander verbinden will, ebenfalls als Theil einer Hauptlinie erscheint. Wir meinen die Stuhlweissenburg-Esseger Linie. Wie wohl wir auch wissen, dass für die Gegend, durch welche sich dieselbe hinzieht, eine jede Eisenbahn von Nutzen ist, und wie sehr wir auch die Wohlfahrt aller Theile des Landes mit allem Mitteln zu befördern wünschen, so müssen wir doch erklären, dass wir die Stuhlweissenburg-Esseger Linie, welche mit der Donau fest parallel laufen würde, in so fern sie mit der Zeit den Handel auf der untern Donau mit Umgehung der Hauptstadt des Landes in eine andere Richtung leiten würde, als für die Handelsinteressen des Landes nachtheilig erachten.

Es ist dies ein wesentlicher Gesichtspunkt. Denn wenn es der XXX. Gesetzartikel von 1847/8 auch nicht ausdrücklich sagte, dass unsere Haupteisenbahnlinien ohne Ausnahme von der Hauptstadt unseres Landes aus geführt werden sollen, so würde die Lage Pest-Ofens und seine grosse Zukunft für den Handel uns darauf hinweisen, dies als den Mittelpunkt unseres Verkehrssystems zu betrachten und Einsprache zu erheben, so oft wir diesen hohen Landesgesichtspunkt bei Seite schieben sehen.

Indem wir so zu unserem Ausgangspunkte, zu der letzten massgebenden Verordnung unserer vaterländischen Gesetzgebung zurückkehren, und hiemit als Beilage eine Karte der von uns bezeichneten Hauptlinien veröffentlichen, schliessen wir gegenwärtige Denkschrift mit dem Wunsche: mögen doch die hier dargelegten Ansichten, mit deren Aussprache wir eine doppelte Pflicht gegen unser Vaterland und

gegen die unsere Verhältnisse nicht kennenden Unternehmer des Auslands zu erfüllen glaubten, unterstützt, wie wir glauben, von der gesammten öffentlichen Meinung des Landes, die Wirkung haben, das Zustandekommen der durch die hier berührten grossen Interessen empfohlenen Bahnlinien zu befördern, und die Ausführung der entgegengesetzten Unternehmungen zu verhindern, bis endlich die Vertreter der Nation auf gesetzlich versammeltem Landtage in Verein mit dem Monarchen wiederum über die gesammten grossen Interessen unseres Vaterlandes werden verfügen können.

Explication des Signes

- Grandes lignes achevées.
- Lignes laterales achevées.
- Fleuves navigables.
- Affluents.
- Frontières du Royaume.
- Frontières des Annexes.

Plan des grandes lignes des chemins de fer des pays appartenant
À LA COURONNE DE HONGRIE.
 Adjoint au mémoire sur les chemins de fer publié par la Société Générale Hongroise d'Agriculture.

- Indication des grandes lignes.
- I. Ligne de l'Ouest
 - II. " Sud-Ouest
 - III. " Est
 - IV. " Nord-Est
 - V. " Nord-Ouest
 - VI. " Sud-Est



