

Eigentum der

Bibliothek

des Instituts für Weltwirtschaft

an der Universität Kiel

Signatur

B 124222



BOSNIEN

UND

SEINE VOLKSWIRTHSCHAFTLICHE BEDEUTUNG

FÜR

OESTERREICH-UNGARN.

AUF GRUND VON THATSACHEN DARGESTELLT

VON

CARL BÜCHELEN,
INGENIEUR.

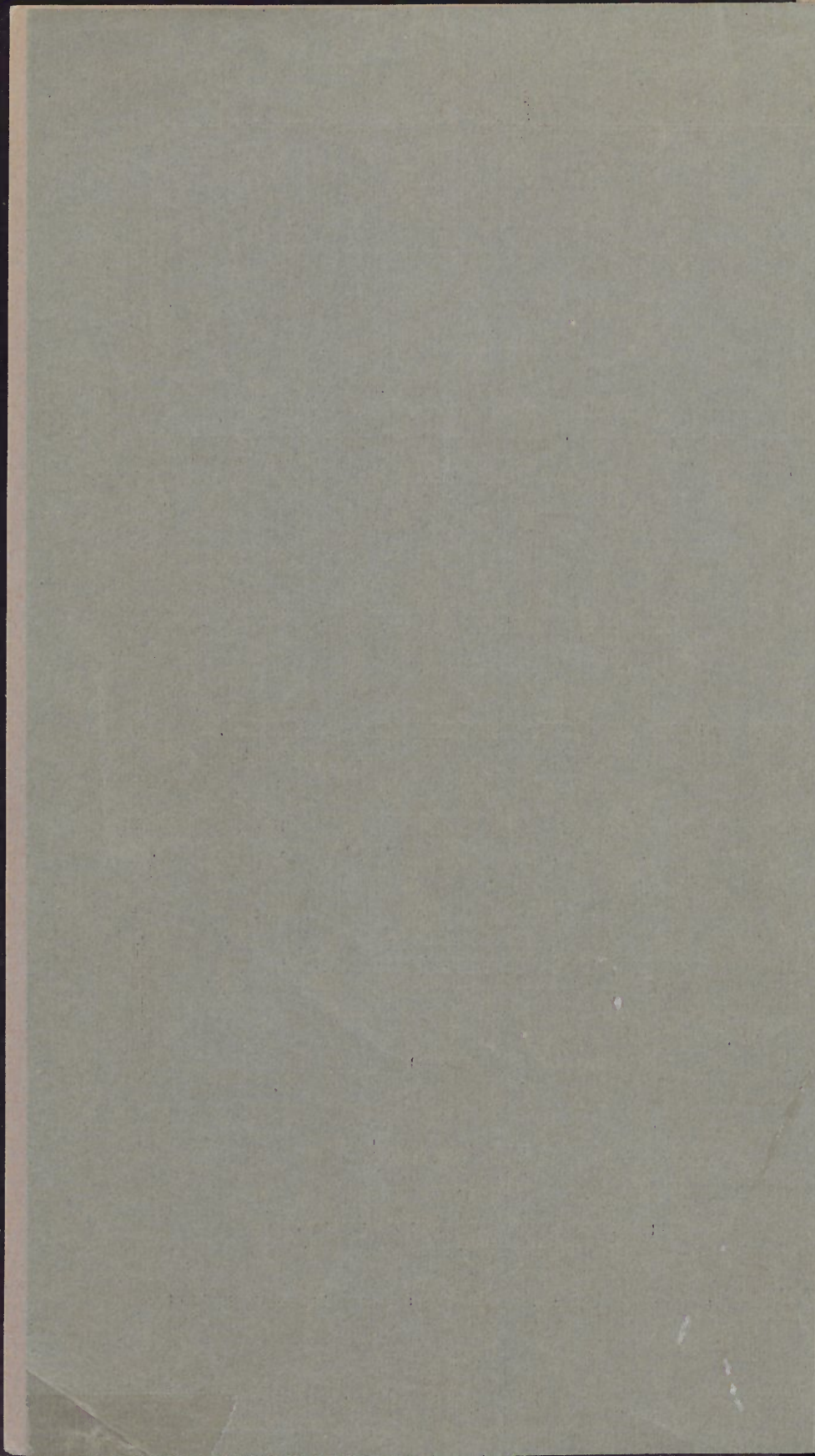
MIT ZWEI ÜBERSICHTSKARTEN.

PREIS 1 FL. Ö. W. = 2 MARK.

WIEN.

LEHMANN & WENTZEL
BUCHHANDLUNG FÜR TECHNIK UND KUNST
I. KÄRNTNERSTRASSE 34.

B 124222



202/m

BOSNIEN

UND

SEINE VOLKSWIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG

FÜR

OESTERREICH-UNGARN.

AUF GRUND VON THATSACHEN DARGESTELLT

VON

CARL BÜCHELEN,
INGENIEUR.

MIT ZWEI ÜBERSICHTSKARTEN.

WIEN 1879.

LEHMANN & WENTZEL
BUCHHANDLUNG FÜR TECHNIK UND KUNST
I. KÄRNTNERSTRASSE 34.

ÜK . 205 / 75
Waltwirts.
Kie
mf

B 124222

BOSZIK

SEINE VOLKSWIRTSCHAFTLICHE

BEDEUTUNG

VERGLEICHENDE

MIT DER VOLKSWIRTSCHAFT

KARL SCHMIDT

1285

WIRTSCHAFT

LEBENSWEISE

VERGLEICHENDE

8 128533

VORWORT.

Man kann gewiss nicht behaupten, dass vor Abschluss des Berliner Friedensvertrages die Ansichten geklärt gewesen wären, über die zweckmässigsten Richtungen, welche unsere Eisenbahnen verfolgen sollten, um an die schon bestehenden türkischen Bahnen anzuschliessen.

Das Feldgeschrei Wien-Novı, Pest-Belgrad, in den Lagern der österreichisch-ungarischen Monarchie bezeichnete zwar im Allgemeinen das, was die beiden Parteien wünschten und anstrebten, doch gab sich keine derselben die Mühe, den Nachweis zu liefern, inwieweit das für beide Linien ausgegebene Schlagwort „Welthandelslinie“ für die eine oder für die andere Gültigkeit habe, eine Untersuchung gar darüber anzustellen, ob sich überhaupt die eine oder die andere Linie zu einer Welthandelslinie ausbilden lasse, unterliessen beide Theile.

Dass die Partei Wien-Novı speciell nur diese Strecke in das günstigste Licht stellte, sich aber wenig darum kümmerte, wie die Fortsetzung ihrer Linie auf türkischem Gebiet beschaffen ist, dass sie gar nichts that, um die gegnerischen Uebertreibungen von den colossalen Schwierigkeiten der bosnisch-türkischen Bahnen auf das richtige Mass zurückzuführen, dass ferner die Partei Pest-Belgrad nichts verabsäumte, um die Fortsetzung ihrer Linie von Belgrad über Nisch, Sophia

nach Sarembey einerseits, sowie von Nisch nach Muradsgrab andererseits auf Kosten der bosnischen Bahnen so günstig als möglich hinzustellen, ist der Hauptgrund, warum im Allgemeinen so überaus verkehrte Ansichten über die in Betracht kommenden Linien bestehen.

Hieran hat auch weder der Berliner Friedensvertrag, noch die Occupation Bosniens etwas geändert, die wohl Publicationen zur Folge hatte, woraus wir uns über seine Bodenplastik, sein Klima, seine Vegetation und seine Einwohner, auch über seine derzeitigen Communicationsverhältnisse unterrichten konnten, nicht so aber auch über die nun mehr als je nöthig werdenden Eisenbahnen, die theils unzureichend, theils von einem zu einseitigen Standpunkt aus, besprochen wurden.

Der allgemein eingerissene Pessimismus bringt es ferner mit sich, dass wir von den verschiedensten Eisenbahnprojecten in Bosnien, Dalmatien und der Herzegowina, von der mit Serbien abzuschliessenden Convention etc. lesen, als ob es sich hier um Bahnbauten in China handelte.

Billig aber muss es verwundern, dass auch die berufenen Vertreter des Volkes bei der Berathung über den Berliner Friedensvertrag eine Frage von der volkswirtschaftlichen und culturellen Bedeutung wie die der Eisenbahnen eine ist, gar nicht berührten, trotzdem gerade der Artikel 25 des Vertrages Anhaltspunkte geboten hätte, da derselbe von Communicationen in einer Weise spricht, deren finanzielle Bedeutung gar nicht zu verkennen ist.

Die Artikel 10 und 38 des Vertrages dagegen hätten Veranlassung geboten, sich um die mit Serbien und Bulgarien abzuschliessenden Conventionen zu kümmern, und zu untersuchen, ob die seinerzeit seitens der Türkei eingegangenen Verpflichtungen heute noch denselben Werth für Oesterreich-Ungarn haben, nachdem die durch die fraglichen Eisenbahnen berührten

Länder von der Türkei theils ganz abgetrennt wurden, theils in ein anderes staatsrechtliches Verhältniss zu derselben getreten sind.

Zweck der nachstehenden Blätter ist nun, möglichste Klarheit darüber zu schaffen, welche Anschlusslinien — mit besonderer Berücksichtigung der geänderten Territorialverhältnisse — die für Oesterreich-Ungarn zweckmässigsten sind, und welche Linien überhaupt und inwieweit dieselben von Bedeutung für den Welthandelsverkehr werden können.

Die hiezu nöthigen Daten wurden mit der gebotenen Unparteilichkeit und Gewissenhaftigkeit erhoben, und werden hier beigesetzt, um so viel als möglich Jedermann in die Lage zu versetzen, sich ein eigenes Urtheil bilden zu können.

Bei der Besprechung der einzelnen Linien werden dieselben möglichst naturgetreu geschildert, entkleidet all' des Schmuckes und der Entstellungen, womit sie von den Interessenten umhüllt wurden.

Sachliche Kritik wird dem Verfasser höchst willkommen sein, denn diese allein trägt zur weiteren Klärung der Anschauungen bei, und gibt Hoffnung, dass die Eisenbahn-Verbindungen in einer die Wohlfahrt Oesterreich-Ungarns fördernden Weise hergestellt werden.

Wien, Mitte Februar 1879.

Carl Büchelen.

Inhalts-Verzeichniss.

| | Seite |
|--|-------|
| Vorwort | 3 |
| Einleitung | 9 |
| A. Bosnische Bahnen | 12 |
| I. von der croatisch-bosnischen Grenze bis Serajevo | 13 |
| II. bosnisch-dalmatinische Bahn | 22 |
| III. dalmatinisch-herzegowinische Bahnen | 24 |
| IV. von Serajevo nach Mitrowiça | 24 |
| B. Die Welthandelslinie über Brindisi im Vergleich mit der künftigen Linie über Salonik | 31 |
| C. Transitlinie nach Salonik | 39 |
| D. Welthandelslinie nach Constantinopel | 42 |
| Schlussbemerkungen | 46 |

Einleitung.

Als die Türkei, die hohe Bedeutung der Eisenbahnen erkennend, dem Baron Hirsch die Concession für den Bau derselben ertheilte und dieser den damaligen Baudirector der Südbahnen, Wilhelm Pressel, mit der Conception des Bahnnetzes und der Verfassung der Projecte betraute, erhielt derselbe unseres Wissens seitens der hohen Pforte den Auftrag, in die Trace der Hauptlinie einzubeziehen, die Orte: Constantinopel, Adrianopel, Philippopel, Sarembey, Samakow, Köstendil, Üsküb, Pristina, Mitrowiča, Novi-Bazar, Sieniza, Bosna-Serai, Banjaluka und Novi.

Die Erwägungen der hohen Pforte dürften hiebei ohne Zweifel gewesen sein: Führung der Trace möglichst inmitten des Reiches, Verbindung der fruchtbaren Provinz Bosnien mit der Hauptstadt und directe Verbindung mit dem Gebiete der österreichisch-ungarischen Monarchie.

Dieses Programm erhielt sodann eine Abänderung, beziehungsweise Erweiterung durch den seitens Serbiens energisch geltend gemachten und von den Mächten unterstützten Wunsch, die durch Serbien projectirte Bahn mit den österreichisch-ungarischen und den türkischen Bahnen in Verbindung zu bringen, und zwar sowohl gegen Constantinopel als auch gegen Salonik hin; dies bedingte die Linie Sarembey, Sophia, Nisch, Muradsgrab.

So standen die Sachen vor 10 Jahren, so stehen sie im Wesentlichen noch heute; Niemand gab sich die Mühe, zu untersuchen, inwieweit die Gemeinsamkeit einer und derselben Bahnstrecke (Nisch-Muradsgrab), zweier sich senkrecht schneiden-

der Linien sich mit dem beiden Linien zugeschriebenen Charakter der Welthandelslinie verträgt, sowie, ob die beiden in Vorschlag gebrachten Grenzzorte, Belgrad und Novi, auch wirklich die geeignetsten seien.

Der Mangel eines Reichscommunications - Ministeriums verschuldet es, dass in Berlin mit Ausserachtlassung der durch die Gebietsabtretungen vollständig geänderten Verhältnisse auf den ursprünglichen Stand der Angelegenheit zurückgegriffen, und Bulgarien und Serbien ganz einfach den seinerzeit von der türkischen Regierung eingegangenen Verpflichtungen substituiert wurde.

Nachdem aber nun Serbien den festgesetzten Termin, innerhalb dessen die definitiven Abmachungen über die Eisenbahnanschlüsse getroffen werden sollten, verstreichen liess, ohne die im Artikel 38 vorgesehene Convention abzuschliessen, sind die diesbezüglich in Berlin getroffenen Vereinbarungen null und nichtig, und haben wir dadurch unsere volle Actionsfreiheit zurückgewonnen, d. h. wir können, wenn wir überhaupt einmal wissen, was wir sollen und was wir wollen, die uns zweckdienlichsten Eisenbahnverbindungen herstellen.

Wenn man sich betreffs Herstellung der zu den Routen nach Salonik und Constantinopel fehlenden Verbindungsbahnen auf Serbien verlässt, dann ist man wirklich verlassen. Convention auf Convention wurde diesbezüglich mit Serbien abgeschlossen, keine aber von demselben eingehalten; dabei kann es sich nicht einmal damit entschuldigen, dass es warten wollte, ob die Türkei wirklich bauen werde, denn die Türkei hat von Sarembej ab thatsächlich zu bauen begonnen, ohne dass Serbien das Geringste gethan hat, für die Einleitung des Baues seiner Bahn nach Nisch, die ja als Localbahn — vernünftig — gebaut, für sich allein von grossem Werthe gewesen wäre.

Schreckte aber Serbien schon vor den Kosten, beziehungsweise der Zinsengarantie einer Bahn nach Nisch zurück, wie sollte es dann heute ausser dieser Bahn die noch kostspieligeren aber weniger rentableren Linien nach Sophia und Muradgrab bauen, und auch noch das voraussichtlich eintretende Betriebsdeficit dieser Linien decken.

Serbien hat aber keine Eile mit dem Eisenbahnbau, es kann ruhig warten, bis das Drängen der österreichischen Handels- und Gewerbekammern nach den serbischen Bahnen so stark wird, dass Oesterreich-Ungarn sich veranlasst sieht, Serbien bedeutende Zugeständnisse zu machen, damit es doch um Gotteswillen die Bahnen einmal baue.

Unter solchen Verhältnissen verlohnt es sich wohl des Nachdenkens, ob wir die ganze lange Zeit her nicht einen Fehler begingen, die serbischen Bahnen für unbedingt notwendig zu halten, lohnt es sich der Mühe, zu untersuchen, ob nicht andere, gleich zweckmässige, oder gar noch zweckdienlichere Verbindungen möglich sind.

Diese Untersuchungen, welche wir in den nachfolgenden Blättern mittheilen, führen wirklich zu dem Resultat, dass wir mit unseren Verbindungen nach Salonik wie nach Constantinopel ganz unabhängig von Serbien sind, ja, dass letzteres froh sein muss, wenn ihm Oesterreich-Ungarn für eventuelle Transitlinien den Anschluss an das ungarische Bahnnetz überhaupt gestattet.

Wenn Europa im Artikel 25 des Berliner Vertrages Oesterreich mit der Besetzung und Verwaltung Bosniens betraute, so geschah dies selbstverständlich in der sicheren Erwartung, dass Bosnien künftig besser verwaltet werde als bisher, dass Oesterreich bestrebt sein werde, die geistige und materielle Entwicklung der Bevölkerung zu fördern.

Dass es aber kaum ein Mittel gibt, das gleich gewaltig wie die Eisenbahnen diese Entwicklung anbahnen und den volkswirtschaftlichen Wohlstand der Bevölkerung zu begründen vermöchte, bedarf wohl kaum des Beweises; es kann sich für uns nur fragen, ob dieses Mittel nicht etwas gar zu kostspielig ist, ob die Anwendung desselben überhaupt in unseren Kräften steht.

Inwieweit sich nun die von Europa erhaltene Culturmission in Bosnien, und der dadurch bedingte Bau von Bahnen daselbst, mit unseren eigenen wirtschaftlichen Interessen verträgt, und sich die auf die Occupation Bosniens verwendeten und noch zu verwendenden Millionen zu rentiren vermögen, werden wir aus dem Nachstehenden erschen.

A. Bosnische Bahnen.

Das Parlament hat in Angelegenheiten Bosniens gesprochen, sogar viel gesprochen, aber nur nicht von Bahnbauten, ohne Zweifel in der Hoffnung, durch dieses Todtschweigen dieselben hintertreiben, und die hiefür nöthigen Summen ersparen zu können.

Diese Ersparniss wäre aber, wenn wirklich durchgeführt, eine sehr falsch angebrachte, gerade so, wie es sich so bitter rächte, dass nicht bei Zeiten für gute Communicationen bis an die Unna und Save hin gesorgt wurde.

Das Reichs-Kriegsministerium, welches sicherlich weiss, um wie viel dadurch die Occupation vertheuert, und wie viel Menschenleben dadurch geopfert wurden, wird daher gewiss Vorsorge treffen, nicht nur, um die Occupation überhaupt aufrecht erhalten zu können, sondern auch, um die Kosten derselben auf ein Minimum herabzudrücken.

Die Bahnen sind aber auch ein unabweisbares Mittel, die geistige und materielle Entwicklung Bosniens zu heben, und gleichzeitig den so lange gewünschten Impuls für unseren eigenen volkswirtschaftlichen Aufschwung zu geben.

Der Umstand, dass seit Langem schon in Oesterreich kein definitives Ministerium besteht, welches die Interessen des Landes zu wahren vermöchte, dass das Parlament ebensowenig Verständniss für die ökonomische Situation des Nachbarlandes Bosnien, wie für unsere eigene wirthschaftliche Lage hat, wird die Bahnbauten in Bosnien keinesfalls aufhalten; die einzige Folge dessen wird sein, dass dieselben ausschliesslich in specifisch ungarischem Interesse geplant und durchgeführt werden, da eben die Ungarn, die Wichtigkeit derselben erkennend, die Einzigen sind, welche die Kriegsverwaltung zu dem Bau aufmuntern, und derselben auch später in den Delegationen ihre Unterstützung leihen werden.

Dass dann später, um die begangenen Fehler wieder gut zu machen, weitere Bahnen geplant und gebaut werden, um auch die cisleithanischen, sowie um die Reichsinteressen zu befriedigen, genirt die Ungarn um so weniger, als sie ja zu

den nur ihren separatistischen Zwecken dienenden Bahnen selbst nur 32% zu zahlen hatten.

Es erscheint daher höchste Zeit, sich auch in Oesterreich um die Bahnanschlüsse zu kümmern, und zu untersuchen, inwieweit das unabweisbare Bedürfniss nach Bahnen, mit Berücksichtigung unserer Finanzlage, befriedigt werden kann.

Jedermann weiss, dass die kürzeste Linie nicht auch immer die zweckmässigste ist, da viele andere Verhältnisse, wie: Schwierigkeit des Baues und des Betriebes, Zahl und Leistungsfähigkeit der an einer Linie beteiligten Bahnverwaltungen, Länge der fehlenden Zwischenverbindungen, handelspolitische, volkswirtschaftliche und militärische Erwägungen etc. bestimmend auf die Wahl der Trace einwirken; immerhin aber muss doch bei Besprechung und Vergleichung mehrerer Linien von der Länge derselben ausgegangen werden.

I. Von der croatisch-bosnischen Grenze bis Serajevo.

Der Dualismus hat es auf dem Gewissen, dass die bosnischen Bahnen nicht schon gebaut sind, dass dadurch die Occupation unendlich vertheuert und erschwert wurde, und dass wir nunmehr die bosnischen Bahnen aus eigenen Mitteln bauen müssen, denn es gibt wohl keinen vernünftig denkenden Menschen, der daran zweifelte, dass doch zum Mindesten bis Serajevo eine Bahn gebaut werden muss.

Ungarn verhinderte den Bau der Strecke Sissek-Novi (richtiger Doberlin, da dies der Ausgangspunkt der Bahn nach Banjaluka ist) ohne Zweifel, um damit den Bau der Linie Banjaluka-Serajevo zu verhindern, es gab uns statt des erbetenen Stück Brodes einen Stein: die Linie Dalja-Brod, damit die Kriegsverwaltung zwingend, die Bahn nach Serajevo im Bosnathal zu bauen.

Nachstehende Zusammenstellung der Verkehrsrouten wird uns zeigen, inwieweit damit den cisleithanischen und den Reichsinteressen gedient ist.

| Nr. | Bezeichnung der Routen | Länge in Kilometer | | | Bahnverwaltungen | | Anmerkungen |
|-------------|------------------------------|--------------------|-------------|--------------------|--------------------|-------------|---|
| | | im Be- trieb | zu bauen | zu- sam- men | N a m e | An- zahl | |
| 1 | Wien . . | 387 | | | Südbahn | 2 | Semmering von wem auch immer diese Strecke gebaut wird, der Betrieb ist jedenfalls der Süd- bahn oder aber der Reichsbahn zu über- tragen. |
| | Steinbrück | 129 | | | | | |
| | Sissek . . | | 48 | | dto. | | |
| | Doberlin . | 103 | | | | | |
| | Banjaluka . | | 190 | | Reichsbahn | | |
| | Serajevo . | 619 | 238 | 857 | | | |
| 2 | Wien . . | 50 | | | Südbahn | 4 | ungar. Netz |
| | Wr.-Neust. | 202 | | | | | |
| | Kanizsa . | 31 | | | | | |
| | Zakany . | 102 | | | ungar. Staatsbahn | | |
| | Agram . . | 53 | | | Südbahn | | |
| | Sissek . . | 103 | 238 | | aus 1. zu ersehen | | |
| | Serajevo . | 541 | 238 | 779 | | | |
| | 3 | Wien . . | | 462 | | | |
| Novı . . | | 88 | | | | | |
| Banjaluka . | | | 190 | | Reichsbahn | | |
| Serajevo . | | 88 | 652 | 740 | | | |
| | | | | | | | |
| 4 | Wien . . | 282 | | | Südbahn | 5 | ungar. Netz |
| | Zakany . . | 53 | | | | | |
| | Bares . . | 100 | | | Mohacs-Fünfkirchen | | |
| | Villany . . | 68 | | | Alföld-Fiumaner | | |
| | Dalya . . | 97 | | | ungar. Staatsbahn | | |
| | Brod . . | | 260 | | Reichsbahn | | |
| | Serajevo . | | | | | | |
| | | 600 | 260 | 860 | | | |

Wir ersehen daraus, dass die Linie über Dalya und Brod nicht nur die längste, sondern auch dadurch die ungünstigste aller Routen ist, dass dieselbe fünf verschiedenen Bahnverwaltungen angehört, daher nie und nimmer einen Ersatz bieten kann für die von jeher in Aussicht genommene Linie über Novi und Banjaluka.

Die Folge ist denn, dass nicht nur dem Drängen des österreichischen Handelsstandes, sondern auch dem des Militärs nachgegeben, und die Linie Banjaluka-Serajevo — wie wir es auch thatsächlich lesen — gebaut werden wird; die Linie Brod-Serajevo aber auf Drängen von Seite Ungarns um so eher in eine Normalbahn umgewandelt wird, als das Militärärar sich bald genug von der Unzweckmässigkeit und Unzulänglichkeit einer solchen Schmalspurbahn, wie sie im Bau ist, überzeugen wird.

Also zwei Bahnen zumal nach Serajevo, eine cisleithanische und eine transleithanische; beide aber aus Reichsmitteln gebaut, zahlt Oesterreich für seine Linie 136⁰/₀, Ungarn dagegen für die seinige thatsächlich nur 64⁰/₀ der Baukosten.

Von diesem Verhältniss jedoch abgesehen, müssen wir uns doch vor Allem fragen, ob wir nichts Dringenderes zu thun haben, als gleich auf einmal zwei Bahnen nach Serajevo zu bauen, ob das Capital in so grossem Ueberfluss vorhanden, um das unausbleibliche Deficit in den Betriebsergebnissen dieser zwei Concurrenzbahnen zu decken, oder ob es nicht vielmehr besser wäre, nur eine Linie zu bauen, und die dadurch ersparten Summen zum weiteren Ausbau der bosnischen Bahnen zu verwenden, um unserem Handel und unserer Industrie weitere neue Absatzgebiete zu erschliessen.

Aber welche Linie wäre denn zu bauen, wäre Ungarn oder wäre Oesterreich zu bevorzugen?

Die Antwort ist sehr einfach, keines von beiden, womit die Interessen der Monarchie am Besten gewahrt sind.

Um eine, alle Länder gleichmässig befriedigende Linie herauszufinden, folgt zunächst wieder eine Zusammenstellung der einzelnen in Betracht zu ziehenden Routen.

| Nr. | Bezeichnung der Routen | Länge in Kilometer | | | Bahnverwaltungen | | Anmerkungen |
|-----|------------------------------|--------------------|-------------|--------------------|-------------------|-------------|---|
| | | im Be- trieb | zu bauen | zu- sam- men | N a m e | An- zahl | |
| 5 | Wien . . | 600 | 260 | | wie in 4 | 5 | |
| | Serajevo . | 600 | 260 | 860 | | | |
| 6 | Wien . . | 335 | | | Südbahn | 2 | ungar. Netz Anmerkung wie bei 1 |
| | Bares . . | | 143 | | dto. | | |
| | Brod . . | | 260 | | Reichsbahn | | |
| | Serajevo . | 335 | 403 | 738 | | | |
| 7 | Pest . . . | 251 | | | Südbahn | 4 | über Banjaluka |
| | Zakany . . | 102 | | | ungar. Staatsbahn | | |
| | Agram . . | 53 | | | Südbahn | | |
| | Sissek . . | 103 | 238 | | aus 1 zu ersehen | | |
| | Serajevo . | 509 | 238 | 747 | | | |
| 8 | Pest . . . | 190 | | | Staatsbahn | 4 | südöstl. Linie über Dalya-Brod |
| | Szegedin . | 142 | | | Alföld-Fiumaner | | |
| | Dalya . . . | 97 | | | ungar. Staatsbahn | | |
| | Brod . . . | | 260 | | Reichsbahn | | |
| | Serajevo . | 429 | 260 | 689 | | | |
| 9 | Pest . . . | 251 | | | } Südbahn | 2 | ungar. Netz wie bei 1 über Bares-Brod |
| | Zakany . . | 53 | | | | | |
| | Bares . . . | | 143 | | dto. | | |
| | Brod . . . | | 260 | | Reichsbahn | | |
| | Serajevo . | 304 | 403 | 707 | | | |

| Nr. | Bezeichnung der Routen | Länge in Kilometer | | | Bahnverwaltungen | | Anmerkungen |
|------------|------------------------------|--------------------|-------------|--------------------|-----------------------|-------------|---|
| | | im Be- trieb | zu bauen | zu- sam- men | N a m e | An- zahl | |
| 10 | Prag . . | 131 | | | } Franz Josef-Bahn | 6 | wäre erst der Prebühl zu durchstechen über Banjaluka |
| | Wessely . | 38 | | | | | |
| | Budweis . | 99 | | | } Elisabeth-Westbahn | | |
| | Gaisbach . | 21 | | | | | |
| | St. Valentin | 103 | | | } Kronpr. Rudolf-Bahn | | |
| | Hieflau . . | 15 | | | | | |
| | Eisenerz . | | 15 | | Leoben-Verderberg | | |
| | Vorderberg . | 31 | | | | | |
| | Bruck . . | 212 | | | Südbahn . . | | |
| | Steinbrück | 232 | 238 | | aus 1 zu ersehen | | |
| Serajevo . | 882 | 253 | 1135 | | | | |
| 11 | Prag . . | 350 | | | Franz Josef-Bahn | 4 | über Barcs-Brod |
| | Wien N.-W.-B. | 15 | | | Verbindungsbahn | | |
| | Wien St.-B. | 335 | 403 | | wie in 6 | | |
| | Serajevo . | 700 | 403 | 1103 | | | |
| 12 | Linz . . | 25 | | | Elis.-Westb. | 5 | über Banjaluka |
| | St. Valentin | 593 | 253 | | aus 10 zu ersehen | | |
| | Serajevo . | 618 | 253 | 871 | | | |
| 13 | Linz . . | 189 | | | Elis.-Westb. | 3 | über Barcs-Brod |
| | Wien . . | 335 | 403 | | wie in 6 | | |
| | Serajevo . | 524 | 403 | 927 | | | |

| Nr. | Bezeichnung der Routen | Länge in Kilometer | | | Bahnverwaltungen | | Anmerkungen |
|-----|------------------------------|--------------------|-------------|--------------------|--------------------------------------|-------------|----------------|
| | | im Be- trieb | zu bauen | zu- sam- men | N a m e | An- zahl | |
| 14 | Graz . . | 159 | | | Südbahn aus 1 und 10 zu ersehen | 2 | über Banjaluka |
| | Steinbrück | 232 | 238 | | | | |
| | Serajevo . | 391 | 238 | 629 | | | |
| 15 | Graz . . | 236 | | | Südbahn aus 6 zu ersehen | 2 | über Brod |
| | Bares . . | | 403 | | | | |
| | Serajevo . | 236 | 403 | 639 | | | |
| 16 | Innsbruck | 293 | | | Südbahn Kronpr. Rudolf-Bahn | 4 | über Banjaluka |
| | Villach . | 130 | | | | | |
| | Laibach . | 190 | | | Südbahn aus 1 zu ersehen | | |
| | Sissek . . | 103 | 238 | | | | |
| | Serajevo . | 716 | 238 | 954 | | | |
| 17 | Innsbruck . | 293 | | | } Südbahn aus 1 und 10 zu ersehen | 2 | über Banjaluka |
| | Villach . . | 167 | | | | | |
| | Marburg . | 94 | | | | | |
| | Steinbrück | 232 | 238 | | | | |
| | Serajevo . | 786 | 238 | 1024 | | | |
| 18 | Innsbruck . | 460 | | | } Südbahn aus 6 u. 15 zu ersehen | 2 | über Brod |
| | Marburg . | 175 | | | | | |
| | Bares . . | | 403 | | | | |
| | Serajevo . | 635 | 403 | 1038 | | | |

| Nr. | Bezeichnung der Routen | Länge in Kilometer | | | Bahnverwaltungen | | Anmerkungen |
|-----|------------------------------|--------------------|-------------|--------------------|------------------------|-------------|-----------------|
| | | im Be- trieb | zu bauen | zu- sam- men | N a m e | An- zahl | |
| 19 | Triest . . | 209 | | | Südbahn | | |
| | Steinbrück | 232 | 238 | | aus 1 u. 10 zu erschen | 2 | über Banjaluka |
| | Serajevo . | 441 | 238 | 679 | | | |
| | | | | | | | |
| 20 | Triest . . | 209 | | | } Südbahn | | |
| | Steinbrück | 239 | | | | | |
| | Bares . . | | 403 | | aus 6 u. 15 zu erschen | 2 | über Brod |
| | Serajevo . | 448 | 403 | 851 | | | |
| 21 | Fiume . . | 176 | | | ung. Staatsb. | | |
| | Karlstadt . | 54 | | | Südbahn | 3 | |
| | Agram . . | 156 | 238 | | aus 2 zu erschen | | über Banjaluka |
| | Serajevo . | 386 | 238 | 624 | | | |
| 22 | Fiume . . | 176 | | | ung. Staatsb. | | |
| | Karlstadt . | 54 | | | Südbahn | 5 | |
| | Agram . . | 102 | | | ung. Staatsb. | | |
| | Zakany . | 258 | 238 | | aus 2 zu erschen | | über Bares-Brod |
| | Serajevo . | 590 | 238 | 828 | | | |

Aus der vorstehenden vergleichenden Zusammenstellung
erschen wir nun:

- Die kürzeste Route von Wien nach Serajevo führt über Bares, Brod und das Bosnathal.
- Die Route von Pest nach Serajevo über Bares und Brod ist nur um 18 Kilometer oder 2·6% länger, als diejenige über Dalya.
- Prags nächste und geeignetste Route nach Serajevo führt ebenfalls über Bares und Brod.

- d) Linz hätte zwar nach Herstellung der Bahn über den Prebühl mit der Route über Banjaluka nach Serajevo um 56 Kilometer oder 6.4% näher, als über Wien, Barcs, Brod, welcher Vorthail jedoch dadurch aufgewogen wird, dass die längere Route nur drei, die kürzere dagegen fünf Bahnverwaltungen angehört.
- e) Graz hat über Barcs und Brod nach Serajevo ebenso nahe als über Banjaluka.
- f) Innsbruck hat gleichfalls (die Routen 17 und 18 mit einander verglichen*) nach Serajevo eben so weit über Barcs und Brod, wie über Banjaluka.
- g) Nur für die beiden Seehäfen Triest und Fiume stellt sich die Route über Barcs-Brod nach Serajevo länger heraus, als diejenige über Banjaluka.

Da aber, wie schon erwähnt, die kürzeste Route nicht immer die zweckmässigste ist, so haben wir die Routen auch noch in Bezug auf die anderen in Betracht zu ziehenden Verhältnisse mit einander zu vergleichen.

Die baulichen Schwierigkeiten, welche bis jetzt den bosnischen Bahnen (worunter stets die Linie Banjaluka, Travnik, Serajevo, Mitrowiça gemeint war) zugeschrieben werden, bestehen der Hauptsache nach in dem Uebersetzen dreier Gebirge und zweier secundärer Wasserscheiden, wovon eine Gebirgsübersetzung und die beiden secundären Wasserscheiden auf die Strecke Banjaluka-Serajevo entfallen, wogegen die Bahn von Brod bis Serajevo (die Uebersetzung des niederen Rückens zwischen Brod und dem Bosnathal kommt kaum in Betracht) durchaus Thalbahn ist, daher die Wahl der Linie sich von selbst ergibt.

*) Die Route 16 kommt zum Mindesten bei dem Frachtenverkehr gar nicht in Betracht, da die Südbahn die Güter auf ihrer eigenen Route und nicht über die Rudolfsbahn verführt; von welchem geringen Einfluss überhaupt oft sehr grosse Längenunterschiede sind, ersieht man beispielsweise daraus, dass es der Westbahn und n.-ö. Staatsbahn grosse Anstrengungen kostete, 20% des Verkehrs zwischen Steinamanger und München über ihre Linien zu erhalten, während die Südbahn 80% dieses Verkehrs über ihre eigene, um 300 Kilometer längere Linie über Kufstein leitet.

Der Bau der Strecke Brod - Bares, in fast horizontalen Lage am Fusse weinreicher Hügel, ist ausserordentlich einfach und billig.

Dass aber auch die Ungarn die Linie von Bares nach Brod ebenso benöthigen wie wir, und sich mit dem Bau der Linie Dalya-Brod in das eigene Fleisch geschnitten haben, wird schon aus der Vergleichung der beiden Routen klar, wo die um nur 18 Kilometer oder 2·6% längere nur zwei Bahnverwaltungen, die kürzere aber deren vier angehört, noch weit mehr aber aus dem weniger bekannten Grunde, dass bei Dalya keine Brücke über die Donau, sondern nur eine, allen Fährlichkeiten und Unterbrechungen ausgesetzte, Trajectanstalt führt *).

Diesen Mangel zu beheben, dürfte aber leicht mehr kosten als die ganze Bahn Bares-Brod; oder sollten gar die Ungarn daran gedacht haben, diese Brücke aus Reichsmitteln hergestellt zu bekommen, damit doch einigermassen eine Militärstrasse geschaffen wird?

Wie die Linie Bares-Brod sich für Wien und Pest als das zweckmässigste Verbindungsglied mit Bosnien erweist, so ist sie auch die geeignetste Linie nicht nur für den grössten Theil von Ungarn, sondern auch, wie die Zusammenstellungen von 10—18 zeigen, für Böhmen, Ober- und Niederösterreich, Steiermark, Kärnten und Tirol.

Dass die Linie über Bares und Brod gerade nur für unsere beiden Seehäfen Fiume und Triest sich als die ungünstigere erweist, erscheint uns, offen gestanden, nicht als ein Nachtheil, sondern als ein weiterer, gar nicht zu unterschätzender Vortheil derselben.

*) Zur Begründung dessen sei hier angefügt, dass am 11. Jänner d. J. der ganze Verkehr über die Donau wegen starken Eisganges eingestellt wurde, dass am 21. Jänner todte Frachtsendungen mit Einwilligung der Versender über thunliche Trajectirung als zur Beförderung über die Donau zulässig bezeichnet wurden, während der übrige Verkehr sistirt blieb, und am 12. Februar dieser Zustand noch nicht aufgehoben war; die Wiederaufnahme des Verkehrs hängt eben ganz von den Eisverhältnissen auf der Donau ab.

Das Geld, das zunächst doch Oesterreich-Ungarn zum Bau der bosnischen Bahnen aufbringen muss, soll nicht dazu dienen, den Bosniern die Möglichkeit zu schaffen, die Waaren ausländischer Provenienz leichter und billiger zu beziehen, als die vom Inland.

Wenn wir hier für den Bau nur einer Linie, nämlich Bares-Brod-Serajevo eintreten, so soll damit nicht gemeint sein, dass wir den Bau der Linie Sissek-Doberlin für unnöthig erachten, im Gegentheile; weil wir die Hintertreibung des Baues dieser Linie bis heute für vernunftwidrig ansehen, und weil wir der Ansicht sind, dass der Bau dieser Linie nicht länger mehr zu verschieben ist, sofern wir nicht den Spott der ganzen civilisirten Welt auf uns laden wollen, halten wir den Bau der Linie Banjaluka-Serajevo für überflüssig, da durch die Flügelbahn nach Banjaluka die fruchtbaren Thäler der Unna, Sanna und des Verbas einerseits, durch die Bosnathalbahn aber auch die Thäler der Lasva, Lepenica und Zelesnica andererseits erschlossen werden.

II. Bosnisch-dalmatinische Bahn.

Sissek-Doberlin ist aber weiters aus dem Grunde nothwendig, weil nunmehr die Occupation Bosniens die Möglichkeit bietet, die dalmatinischen Staatsbahnen mit dem österreichisch-ungarischen Bahnnetz zu verbinden.

Die Schwierigkeiten eines Bahnbaues in Dalmatien sind bekanntlich sehr grosse und diese auch der Grund, warum so lange mit denselben gezögert, warum erst vor wenigen Jahren aus vorwiegend politischen Gründen der Anfang gemacht wurde und warum bis jetzt gar nicht daran gedacht wurde, diese Bahnen bis Ogulin auszubauen.

Jetzt nun ist die Möglichkeit geboten, diesen so wünschenswerthen Anschluss zu erhalten und zwar von Siverić über Knin, dem Unnathal entlang, nach Novi; eine Bahn, welche gar keine besonderen Schwierigkeiten darbietet und die naturgemässe und rationellste Verbindung darstellt.

Diese nur 210 Kilometer lange, leicht zu bauende Bahn wird die heute passiven, aus diesem Grunde nur nothdürftig betrie-

benen, und darum ihren Zweck nur höchst unvollkommen erfüllenden, dalmatinischen Bahnen rentabel machen, sie wird erst eigentlich einen Handel zwischen Dalmatien und dem Reiche ermöglichen.

Ein Land, das im Alterthum schon eine so hervorragende Stelle einnahm, das, wie kein zweites der Monarchie, ein so günstiges Klima und eine so reiche Mannigfaltigkeit der Vegetation hat, wird und muss mittelst der Bahn wieder die ihm von der Natur angewiesene Stellung einnehmen.

Der erhöhte und lohnendere Absatz der Fischerei, der leichtere und billigere Bezug des Getreides, wird den Anbau von Getreide möglichst beschränken zu Gunsten der ertragnissreicheren Pflanzen und Bäume (Melonen, Weinreben, Oliven-, Feigen-, Mandel- und Orangenbäume etc.), wird den Gütertausch vervielfältigen, und den Wohlstand, und damit die Consumtionskraft der Bevölkerung heben.

Es wird auch gewiss nicht schwer fallen, in den landschaftlich so schön gestalteten Buchten, Golfen und Inseln Orte aufzufinden, welche sich für Seebäder und klimatische Curorte eignen und dadurch die Möglichkeit bieten, der Monarchie grosse Summen zu erhalten, welche jährlich zum grossen Nachtheil der Gesamtheit in fremdländischen Orten ausgegeben werden.

Keines Beweises bedarf es aber wohl, dass Dalmatien durch das Schienenband fester als durch alles andere mit der Monarchie verbunden, dass erst dadurch das Bewusstsein der Zusammengehörigkeit zum Durchbruch kommt, und separatistische Tendenzen unschädlich gemacht werden.

Wenn je Gründe für den Bau einer Bahn sprachen, so ist es hier der Fall, wo alles für den raschesten Anschluss und Ausbau der dalmatinischen Bahnen spricht, von deren Vollen- dung an denn auch die besonderen und derzeit begründeten Zollbegünstigungen Dalmatiens aufhören können und müssen, damit es sich voll und klar bewusst werde, dass es nicht nur Rechte, sondern auch Pflichten hat; Dalmatien wird dann in Bälde nicht länger mehr den passiven Provinzen beizuzählen sein.

III. Dalmatinisch-herzegowinische Bahnen.

Das Bestreben des Militärärars, nach Mostar eine Bahn zu bekommen, ist ebenso begreiflich, wie begründet; ähnlich wie bei der Bahn nach Serajevo kommen hier ebenfalls zwei Routen in Betracht, eine Karstbahn von Spalato über Imoski nach Mostar, und eine Thalbahn von dem Narenta-Delta nach Mostar.

Die erstere Route ist allerdings die schwierigere und längere, hätte aber den Vortheil, nicht nur ein weiteres und ausgedehntes Gebiet Dalmatiens und der Herzegowina zu erschliessen, sondern noch den weit grösseren, dadurch in Anschluss mit dem österreichisch-ungarischen Bahnnetz zu kommen, und in Spalato selbst einen vortrefflichen, mit allen nöthigen Einrichtungen versehenen Hafen vorzufinden.

Die Narentalinie, leichter und billiger zu bauen als die Karstlinie, hätte — da das versumpfte und Fieber erzeugende Narenta-Delta keinen geeigneten Ausgangspunkt bietet — den in den letzten Jahren oft genannten Golf von Kleck als Hafenplatz, welcher jedoch erst mit allen maritimen, militärischen, sanitären und commerciellen Einrichtungen auszustatten wäre.

Während von dieser Rumpfbahn, die einen nur dünn bevölkerten, im untern Theil durch Flussschifffahrt, im Ganzen aber durch eine verhältnissmässig gute Strasse erschlossenen Landstrich durchzieht, eine Rentabilität nicht erwartet werden darf, scheint der Karstlinie ein guter Erfolg gesichert; man muss eben hier von dem gewohnten Massstab der Beurtheilung der Verhältnisse abgehen und bedenken, dass Spalato auf den Bewohner Mostars und aller in den Bereich der Bahn fallenden Orte dieselbe Anziehungskraft ausübt wie Wien auf die Provinzbewohner.

Aus dem mehr Angedeuteten als Gesagten geht hervor, dass wir der Karstlinie den Vorzug geben würden vor der Narentalinie.

IV. Bosnische Bahn von Serajevo nach Mitrowiça.

Was bis jetzt über die Eisenbahnlinien Bosniens in die Oeffentlichkeit drang, beschränkt sich im Wesentlichen auf die im Jahre 1873 veröffentlichte Broschüre der Ingenieure Geiger

und Lepret, welche in zwar gedrängter, aber übersichtlicher Weise sowohl die von der hohen Pforte erstrebte, als auch die davon abweichende, der Hauptsache nach einzig mögliche Trace durch Bosnien beschrieben.

Leider fiel diese Veröffentlichung in eine Zeit, wo sich Niemand um Eisenbahnbauten, am wenigsten aber um solche in Bosnien kümmerte; immerhin aber ist es auffallend, dass diese alle Beachtung verdienende Schrift gänzlich unbekannt geblieben ist dem k. k. Generalstabs-Hauptmann Herrn von Sterneek, auf dessen im Jahre 1877 veröffentlichte Broschüre immer und immer wieder hingewiesen wird, wenn es opportun erscheint, die Schwierigkeiten des Baues der bosnischen Bahnen ganz besonders hervorzuheben.

Wenn wir daher vor Allem diese Broschüre eingehender besprechen, so möge uns dies Herr v. Sterneek um so eher entschuldigen, als er sicherlich selbst nicht beabsichtigte, durch seine Broschüre das Publicum in Irrthum zu führen.

Seite 43 dieser Broschüre steht zu lesen:

„Die schlechteste unter allen Tracen für die bosnischen“
„Bahnen ist die gegenwärtig projectirte: Banjaluka-Travnik-“
„Serajevo-Prača in das Thal der Drina, dann in jenes des“
„Lim und von da weiter über Sieniča nach Novi-Bazar und“
„Mitrowiça.“

Diesbezüglich haben wir nun zu bemerken, dass speciell diese vorbeschriebene Trace von der türkischen Regierung politischer und militärischer Interessen wegen — welche ja auch in andern Staaten öfters ausschlaggebend sein sollen — gefordert, und dass Seitens des mit der Projectsverfassung betrauten Herrn Wilhelm Pressel um so weniger eine Veranlassung vorlag, von Haus aus gegen diese Linie zu protestiren, als dieselbe auch nach der Scheda'schen Generalkarte der Türkei die bestmögliche schien.

Als sich jedoch während der generellen Untersuchungen die Ungenauigkeiten der Scheda'schen Karte, sowie die Schwierigkeit der ursprünglich in Aussicht genommenen Trace herausstellte, waren es die Ingenieure, welche eine brauchbare Trace suchten, fanden und beschrieben, in der schon erwähnten Broschüre von Geiger und Lepret 1873.

Wie Pressel selbst der türkischen Regierung gegenüber die neue, heute einzig und allein gültige Trace vertrat, ist zu ersehen aus dem:

Rapport présenté A. S. Exc. Edhem Pascha, Ministre des travaux publics de l'Empire Ottoman sur les chemins de fer de la Roumélie par Wilhelm Pressel, Ingenieur. Constantinople 1874, welcher sich ohne Zweifel auch in österreichischen Archiven vorfinden dürfte; es ist weiters daraus zu ersehen, dass Pressel schon damals die Trace durch das Bosnathal empfahl.

Wie hier nachgewiesen, ist daher die von Pressel projectirte Trace nicht die von Sterneck angegebene, vielmehr diejenige über Banjaluka-Kornarpass-Busovče-Bosna-Serai-Prača-Medveda-Priboy-Prjepotje-Bjelopolje-Rozai-Mitrowića.

Was Pressel geleistet, gehört der Geschichte an und haben wir nicht nöthig, für diesen Mann eine Lanze zu brechen, traurig genug aber für dessen Zeitgenossen, dass sie diesen um die Erforschung und Durchforschung der europäischen und asiatischen Türkei so hoch verdienten Mann nicht besser zu schätzen, insbesondere aber zu ihrem eigenen Nachtheil nicht zu verwerthen wissen.

Das, was Herr Sterneck im Detail über Banjaluka-Serajevo sagt, interessirt uns hier nicht weiter, ebensowenig das, was er über Drinathal-Mitrowića sagt, da ja diese Linie nur Dichtung nicht Wahrheit ist, wohl aber das, was er über die dazwischen gelegene Strecke Serajevo-Drinathal sagt, weil dies das einzige Stück der von ihm beschriebenen Trace ist, welche wirklich einen Theil der Pressel'schen Trace bildet.

Seite 44 seiner Broschüre steht:

„Als weiterer Ausbau der erstgenannten Eisenbahn durch“
„das Bosnathal wäre deren Verbindung mit Serbien anzu-“
„streben.“

„Von den möglichen zwei Tracen führt die eine an der“
„Bosna bei Serajevo über Prača in das Thal der Drina, die“
„andere minder günstige von Konjića über Uloz nach Foča,“
„d. h. aus dem Thal der Narenta in jenes der Drina. Die“
„erstere dieser Routen scheint die bessere zu sein; sie durch-“
„zieht fruchtbares Land, ist kürzer, und, wie die Profile im“

„Blatt III zeigen, auch leichter zu erbauen, dürfte also wohl“
„den Vorzug verdienen.“

Wir constatiren daraus mit Vergnügen, dass die von Pressel im Jahre 1870 projectirte, von Sterneek im Jahre 1877 neu aufgefundene Strecke Serajevo-Drinathal nicht nur günstig ist, sondern auch fruchtbares Land durchzieht, sowie, dass deren Bau anzustreben ist, bedauern dagegen auf das lebhafteste, dass er nicht auch die Linie Drinathal-Lim-Ibar-Mitrowiça aufgefunden, da er auch dieser von Pressel projectirten Linie sicherlich ein gleich günstiges Zeugniß ausgestellt haben würde.

Die ganze bosnische Bahn von der croatischen Grenze bis Mitrowiça zerfällt nunmehr in drei Theile:

1. in die unter I besprochene Thalbahn von Brod bis Serajevo;

2. in die hier vorstehend besprochene, von Sterneek als günstig geschilderte Strecke von Serajevo in das Drinathal, hiebei eine 870 Meter über dem Meere hohe, einen circa 440 Meter langen Tunnel erfordernde Wasserscheide bei Gorowitz übersetzend;

3. in die Strecke vom Drinathal bis Mitrowiça, in welcher eine in langgestreckten Thallinien (Lim und Ibar) zu ersteigende Wasserscheide (Kruševica) übersetzt wird, die bei 1040 Meter Meereshöhe einen circa 1040 Meter langen Tunnel nothwendig macht.

Man ersieht hieraus, dass die bosnische Linie lange nicht die Schwierigkeiten bietet, die man ihr bis heute ansinnt.

Welcher Constructionsmodus — der die Höhe der Baukosten wesentlich beeinflusst — aber gewählt werden soll, werden wir bei der Besprechung der „Europäischen Welt-handelslinie nach Salonik“ erörtern.

Die Frage, ob wir den trotz alldem nicht so einfachen Bau dennoch unternehmen sollen, kann ohne Einbeziehung politischer Momente nicht beantwortet werden; wir unternehmen dies denn mit aller nöthigen Reserve.

Die Occupation Bosniens ist zwar von unbestimmter, voraussichtlich aber von langer Dauer, die künstlich abzukürzen sich wohl Niemand bereit finden wird; um nun in der Occu-

pation und in dem nothwendig folgenden Friedenswerk der Cultivirung des Landes nicht gestört zu werden, dürfte es für nothwendig befunden werden, das ehemalige Paschalik Novi-Bazar militärisch zu besetzen, was unbedingt die Anlage von Communicationen erfordern würde.

Weiters kann trotz abgeschlossenem Friedensvertrag die Orientfrage als keineswegs gelöst betrachtet werden, es können Verhältnisse eintreten, die eine Fühlung mit dem türkischen Reiche absolut erheischen.

Wollen wir aber denn die Besetzung Novi-Bazars, die eventuelle weitere Einmischung in die Orientfrage?

Darauf gibt es nur die eine Antwort: wir wollten die Occupation Bosniens nicht, wurden aber dazu durch die Verhältnisse gedrängt; wenn wir auch die Besetzung Novi-Bazars nicht wollen, wenn wir uns auch aller weiteren Theilnahme an der Lösung der Orientfrage entziehen wollen, so können eben wiederum sehr leicht Verhältnisse eintreten, die mächtiger sind als unser Wille.

Sollten wir aber dann in einem solchen Falle wiederum so überaus schlecht vorbereitet dastehen, wie vor der Occupation Bosniens, wo der Mangel der allereinfachsten Bahnverbindungen, wo die schlechten Strassen im eigenen Lande uns ungeheure Opfer an Gut und Blut kosteten?

Durchaus falsch aber ist es zu glauben, der orientalischen Politik Einhalt gebieten zu können, wenn man die Gelder zu den Bahn- und Strassenbauten verweigert; die unausbleibliche Folge dessen wäre nur, dass dadurch die Occupation vertheuert, eine bedeutend stärkere Besatzung nothwendig würde und dass das eventuelle Eintreten in die Action unendlich mehr kosten würde.

Der hohe Präsenzstand der Armee wird nothwendig erachtet um achtungsgebietend dazustehen und womöglich schon dadurch einen feindlichen Angriff zu verhindern; was nützt uns aber, wenn sich der Feind dadurch nicht abschrecken lässt, die noch so grosse Armee, wenn wir dieselbe dem Feinde nicht rasch entgegenwerfen, wenn wir derselben die nöthigen Bedürfnisse gar nicht oder doch wenigstens nicht rasch genug nachsenden können.

Da erschien es uns wahrlich praktischer: weitgehendste Reduction des Friedensstandes, Verwendung der dadurch ersparten Geld und Arbeitskraft zu productiven Zwecken, wie Bahn- und Strassenbauten etc., die dann wiederum den Nationalwohlstand heben.

Sollte es dann wirklich Jemanden gelüsten, uns anzugreifen, so haben wir nicht nur vortreffliche Kanonen und Gewehre, sondern auch ausser gefüllten Cassen noch vortreffliche Communicationen, auf denen, dem Rufe des Kaisers und des Vaterlandes folgend, treue, muthige, durch Arbeit gestählte Männer rasch herbeieilen werden, den Feind zu belehren, dass ein glückliches Volk auch seinen Herd zu schützen weiss

Aus politischen und militärischen Gründen ist es daher ein Gebot der Klugheit die Bahn bis Mitrowiça so rasch als möglich auszubauen.

Aber wie sieht es denn mit dieser Linie als Handelslinie aus? Nun, wie lange ist es denn her, dass wir immer darüber klagen hörten, dass die Türken ihre Bahnen von der See, statt von der österreichisch-ungarischen Grenze ausgebaut haben; dass wir davon hörten, wie nothwendig diese Linie für den Export unserer Industrieerzeugnisse ist, dass es kurz gesagt eine Lebensfrage für Oesterreich-Ungarn sei, diese Linie zu bekommen?

Sollten alle diese, seit Jahren unzähligemale angeführten Gründe nur deshalb nicht mehr vorhanden sein, weil wir jetzt diese Linie auf eigene Kosten bauen müssen?

Was sprach denn für die Durchstechung des Mont Cenis, wo doch Frankreich wie Italien den bequemsten Zugang zur See, ja sogar ausser vortrefflichen Strassenverbindungen schon eine Bahnverbindung mit einander hatten; welche Gründe veranlassen denn Italien und Deutschland, den Bau einer Bahn in fremdem Lande mit Fres. 85 Millionen zu subventioniren, welchen Grund gar hat Italien — wie wir neuerdings lesen — eine Bahn von Valona nach Tanina und weiterhin nach Salonik bauen zu wollen? Sollen wir allein immer, wenn auch nicht mit unsern Projecten, so doch mit unsern Thaten zu spät kommen?

Sterneck hat in gewisser Beziehung mit der Behauptung recht, dass die Gegend des Amselfeldes einer Verbindung mit

Bosnien entrathen kann; denn wir wollen nicht bestreiten, dass dieselbe ihren Bedarf an Manufacturen und Industrieerzeugnissen von Salonik aus decken, wie auch, dass sie ihre Rohproducte dahin abgeben kann; der kleine Unterschied besteht nur darin, dass dann aber Oesterreich-Ungarn schon im Gesichtskreise von Mitrowiça keinen Theil an dieser Handelsbewegung hat und dass Bosnien und Rascien ihren Ueberfluss an Holz auf dem — dessen so benöthigenden — macedonischen Markt nicht verwerthen können, dass sie demzufolge nicht consumtionsfähiger werden.

Mitrowiça mit dem Reich in Verbindung zu bringen, ist von der allergrössten handelspolitischen und volkswirtschaftlichen Bedeutung; Mitrowiça, am Rande des Amselfeldes, an der Grenze Dardaniens, nahe den Grenzen Serbiens und Montenegros gelegen, ist der ausgezeichnetste Stütz- und Ausgangspunkt unseres Handels; mit Mitrowiças Einbeziehung in das österreichisch-ungarische Bahnnetz können wir erst eigentlich unsere Mission im Orient beginnen.

Von Mitrowiça aus können österreichische Handelsniederlassungen und Agenturen den ganzen Handel in einem Theil Montenegros und Albaniens, in ganz Dardanien und Oberserbien beherrschen, ja auch in Macedonien und Thessalien die Concurrenz mit dem Auslande erfolgreich aufnehmen.

Von Mitrowiça aus können sich ferner unsere überschüssigen Arbeitskräfte, statt nach Amerika auszuwandern, nach allen Richtungen hin ausbreiten, sich insbesondere auf dem Amselfelde ansiedeln, im Angesicht und unter dem Schutze der in Mitrowiça wehenden glorreichen österreichischen Flagge.

Dies, heute ein Traum, wird Wirklichkeit, sobald Volk und Regierung dieser Frage das nöthige Verständniss entgegenbringen.

Bevor wir zur Vergleichung der bosnischen und der serbischen Route nach Salonik übergehen, müssen wir vor Allem darüber klar sein, ob überhaupt die eine oder andere und inwieweit sie geeignet ist, den grossen, sogenannten ostindischen Verkehr von Brindisi abzulenken, und über ihre Linie nach Salonik zu leiten.

B. Die Welthandelslinie über Brindisi im Vergleich mit der künftigen Linie über Salonik.

Die Luftlinie zwischen London und Alexandrien liegt viel näher an Bosnien und Salonik, als an dem Mont Cenis und Brindisi; ausserdem ist der Seeweg von Alexandrien nach Salonik kürzer, als derjenige nach Brindisi, daher es den Anschein gewinnt, als wäre die Linie von London und damit von West- und Mitteleuropa nach Alexandrien über Salonik die nächste; ob diese, bis heute festgehaltene Annahme auch vor den Ziffern Recht behält, mögen uns nachstehende Zusammenstellungen der Routen zeigen.

Aus J. G. v. Hahn's vortrefflicher Reisebeschreibung von Belgrad nach Salonik entnehmen wir:

| | | | |
|---------------------------------|---------------|---|-----------|
| Entfernung Brindisi-Alexandrien | 835 Seemeilen | = | 1545 Kil. |
| „ Salonik-Alexandrien | 670 „ | = | 1240 „ |

Nach Hendschel's Telegraph beträgt die Fahrtdauer zwischen Brindisi und Alexandrien 76 Stunden, was einer Geschwindigkeit von 11 Seemeilen oder 20·35 Kilometer entspricht, wogegen der entsprechende Bahnzug mit einer durchschnittlichen Fahrzeit von 45 Kilometer per Stunde verkehrt, d. h. der Bahnzug legt in derselben Zeiteinheit einen 2·21 längeren Weg zurück als der Seedampfer.

Bei den nachstehenden Zusammenstellungen dürfen wir demzufolge zu den Bahnlängen nach Brindisi und Salonik nicht einfach nur oben ausgewiesene 1545, beziehungsweise 1240 Kilom. addiren, müssen vielmehr dieselben vorerst mit 2·21 multipliciren, um Längen zu erhalten, welche von einem Bahnzug in derselben Zeit durchfahren würden, wie die wirklichen Entfernungen von einem Seedampfer.

Wir haben daher einzusetzen für die Entfernung von

Brindisi nach Alexandrien $(1545 \times 2\cdot21) = 3414$

Salonik nach Alexandrien $(1240 \times 2\cdot21) = 2740$

| Nr. | Routen | Länge in Kilometer | | Länder | | Anmerkungen |
|-----|---------------|--------------------|---------------|--------------------|-------------|--|
| | | einzel | zu- sammen | N a m e | An- zahl | |
| 23 | Calais . . . | 296 | | Frankreich | 2 | Mont Cenis |
| | Paris . . . | | | | | |
| | Modan . . . | | | | | |
| | Piacenza . . | 286 | | Italien | | |
| | Bologna . . | | | | | |
| | Brindisi . . | | | | | |
| | Alexandrien | | 3414 | | | |
| | | 5616 | | | | |
| 24 | Calais . . . | 578 | | Frankreich | 4 | St. Gotthardt |
| | Strassburg . | | | | | |
| | Luzern . . . | | | | | |
| | Lugano . . . | 171 | | Schweiz | | |
| | Piacenza . . | | | | | |
| | Brindisi . . | | | | | |
| | Alexandrien | 905 | 2054 | Italien | | |
| | | | 3414 | | | |
| | | 5468 | | | | |
| 25 | Calais . . . | 578 | | Frankreich | 5 | Arlberg Brenner Banjaluka-Serajewo Siehe Nr. 16 Siehe Nr. 43 |
| | Strassburg . | | | | | |
| | Bludenz . . . | | | | | |
| | Innsbruck . | 130 | | Schweiz | | |
| | Serajevo . . | | | | | |
| | Salonik . . . | | | | | |
| | Alexandrien | 713 | 2718 | Oesterreich-Ungarn | | |
| | | | 2740 | | | |
| | | 5458 | Türkei | | | |

| Nr. | Routen | Länge in Kilometer | | Länder | | Anmerkungen |
|-----|--------------|--------------------|---------------|---|-------------|---|
| | | einzel | zu- sammen | Name | An- zahl | |
| 26 | Calais . . | 1051 | | Frankreich | 5 | Arlberg Brenner Brod-Serajevo Siehe Nr. 18 |
| | Innsbruck . | 1038 | | Deutschland Schweiz Oesterreich-Ungarn | | |
| | Serajevo. . | 713 | 2802 | | | |
| | Salonik . . | | | Türkei | | |
| | Alexandrien | | 2740 | | | |
| | | | 5542 | | | |
| 27 | Calais . . | 578 | | Frankreich | 4 | Bosnische Linie Siehe Nr. 43 |
| | Strassburg . | 180 | | | | |
| | Stuttgart . | 243 | | Deutschland | | |
| | München . . | 124 | | Oesterreich-Ungarn | | |
| | Simbach . . | 304 | | Türkei | | |
| | Wien . . . | 1451 | 2880 | | | |
| | Salonik . . | | | | | |
| | Alexandrien | | 2740 | | | |
| | | | 5620 | | | |
| 28 | Calais . . | 1429 | | Frankreich Deutschland Oesterreich-Ungarn | 5 | Serbische Linie Siehe Nr. 44 |
| | Wien . . . | 1356 | 2785 | | | |
| | Salonik . . | | | Serbien | | |
| | Alexandrien | | 2740 | Türkei | | |
| | | | 5525 | | | |

Also erst nach Durchstechung des Arlberg und des Kornarpasses (zwischen Banjaluka und Serajevo) wäre der Weg nach Alexandrien über Salonik von gleicher Länge wie der über den St. Gotthardt und Brindisi.

Trotz der gleichen Länge aber vermag die Route Arlberg-Salonik (Nr. 25) keineswegs mit den beiden nach Brindisi führenden Routen (Nr. 23 und 24) zu concurriren, weder in Bezug auf Schnelligkeit noch auf Billigkeit und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die Route Arlberg-Salonik durchzieht mehr Länder und Reiche und gehört viel mehr Bahngesellschaften an als die Route St. Gotthardt-Brindisi oder gar Mont Cenis-Brindisi, welch' letztere in dieser Beziehung besonders begünstigt, immer noch trotz der Mehrlänge von 150 Kilom. den Vorzug vor der Gotthardt-Linie haben wird.

2. Der anscheinende Vortheil der gleichen Länge in den erwähnten Routen wird zum Nachtheil der Saloniker Route dadurch aufgehoben, dass die Geschwindigkeit, mit welcher der englisch-ostindische Postzug nach Brindisi verkehrt, auf der Saloniker Route nicht erreicht werden kann — zum mindesten nicht insoweit es die Bahn von der österr.-ungar. Grenze ab nach Salonik betrifft — da eine Fahrzeit von 45 Kilom. per Stunde in Deutschland und Oesterreich-Ungarn eine ungewöhnliche ist *).

3. Die Route Arlberg-Salonik berührt die hauptsächlichsten mitteleuropäischen Verkehrs-Centren nicht, wie beispielsweise Stuttgart, München, Wien, daher sie — von verschiedenen anderen ungünstigen Verhältnissen abgesehen — gegen die um nur 84 Kilom. längere Route Nr. 28 (serbische) im Nachtheil ist.

Da aber für diese Route die unter 1 und 2 erwähnten Nachtheile ebenfalls Geltung haben, so lässt sich mit Bestimmtheit der Satz aufstellen:

Die ostindische Ueberlandroute kann nicht über Salonik geleitet werden, bleibt vielmehr Brindisi gesichert.

Mit der Unmöglichkeit, die österreichische Post über Salonik zu bekommen, entfällt dann auch noch der weitere Vortheil, der raschen Seefahrt von Salonik nach Alexandrien, denn die

*) Der Eilzug der Südbahn zwischen Wien-Triest durchläuft durchschnittlich pro Stunde 39 Kilom.; der Eilzug der Nordbahn zwischen Wien und Lemberg 40 Kilom.

grossen Dampfer der vom englischen Staate subventionirten Peninsular and Oriental Company (welche jedenfalls den Dienst zwischen Salonik und Alexandrien besorgt haben würden) fahren, entsprechend der Wichtigkeit des englisch-ostindischen Verkehrs, mit der ausserordentlich grossen — aber auch kostspieligen — Geschwindigkeit von 11 Seemeilen die Stunde.

Die Dampfer des österreichisch-ungarischen Lloyd, die nun an Stelle der englischen Dampfer den Dienst zwischen Salonik und Alexandrien zu besorgen hätten, fahren aber nur mit 9 Seemeilen in der Stunde; die Lloydampfer benöthigten deshalb zu einer Eilfahrt zwischen Salonik und Alexandrien jedenfalls (umsogewisser, weil sie den Hafen von Syra anlaufen würden) dieselbe Zeit wie die englischen Dampfer zu der um 165 Seemeilen längeren Route Brindisi-Alexandrien.

Aus diesem Grunde kommt bei dem Vergleich der nachstehenden Routen der Längenunterschied in den Distanzen zwischen Brindisi-Alexandrien und Salonik-Alexandrien gar nicht mehr, sondern nur noch der Unterschied in den Bahnlängen nach Brindisi und Salonik in Betracht.

| Nr. | Routen | Länge in Kilometer | | L ä n d e r | | Anmerkungen |
|-----|--------------|--------------------|---------------|---------------------------------------|-------------|--------------------|
| | | einzelu | zu- sammen | N a m e | An- zahl | |
| 29 | Rotterdam | 2053 | | Holland | 4 | St. Gotthardt |
| | Brindisi . . | | 2053 | Deutschland Schweiz Italien | | |
| 30 | Rotterdam | 2240 | | Holland | 4 | Brenner |
| | Brindisi . . | | 2240 | Deutschland Oesterreich Italien | | |
| 31 | Rotterdam | 1031 | | Holland | 4 | Banjaluka-Serajevo |
| | Innsbruck . | 954 | | Deutschland | | |
| | Serajevo . . | 713 | | Oesterreich-Ungarn | | |
| | Salonik . . | | 2698 | Türkei | | |

3 *

| Nr. | Routen | Länge in Kilometer | | L ä n d e r | | Anmerkungen |
|-----|--------------|--------------------|---------------|--------------------|-------------|-----------------|
| | | einzel | zu- sammen | N a m e | An- zahl | |
| 32 | Rotterdam | | | Holland | | |
| | Wien . . . | 1233 | | Deutschland | | |
| | Salonik . . | 1451 | | Oesterreich-Ungarn | | |
| | | | 2684 | Türkei | 4 | Bosnische Linie |
| 33 | Rotterdam | | | Holland | | |
| | Wien . . . | 1233 | | Deutschland | | |
| | Salonik . . | 1356 | | Oesterreich-Ungarn | | |
| | | | 2589 | Serbien Türkei | 5 | Serbische Linie |
| 34 | Hamburg . | | | Deutschland | | |
| | Brindisi . . | 2156 | | Oesterreich | | |
| | | | 2156 | Italien | 3 | Brenner |
| 35 | Hamburg . | | | Deutschland | | |
| | Wien . . . | 1037 | | Oesterreich-Ungarn | | |
| | Salonik . . | 1451 | | Türkei | | |
| | | | 2488 | | 3 | Bosnische Linie |
| 36 | Hamburg . | | | Deutschland | | |
| | Wien . . . | 1037 | | Oesterreich-Ungarn | | |
| | Salonik . . | 1356 | | Serbien | | |
| | | | 2393 | Türkei | 4 | Serbische Linie |
| 37 | Berlin . . | | | Deutschland | | |
| | Brindisi . . | 1966 | | Oesterreich | | |
| | | | 1966 | Italien | 3 | Brenner |

| Nr. | Routen | Länge in Kilometer | | L ä n d e r | | Anmerkungen |
|-----|----------------|--------------------|---------------|------------------------|-------------|-----------------|
| | | einzel | zu- sammen | N a m e | An- zahl | |
| 38 | Berlin . . . | 719 | | Deutschland | 3 | Bosnische Linie |
| | Wien . . . | | | Oesterreich-Ungarn | | |
| | Salonik . . . | 1451 | | Türkei | | |
| | | | 2170 | | | |
| 39 | Berlin . . . | 719 | | Deutschland | 4 | Serbische Linie |
| | Wien . . . | | | Oesterreich-Ungarn | | |
| | Salonik . . . | 1356 | | Serbien Türkei | | |
| | | | 2075 | | | |
| 40 | Stettin . . . | 2100 | | Deutschland | 3 | Brenner |
| | Brindisi . . . | | 2100 | Oesterreich Italien | | |
| 41 | Stettin . . . | 853 | *) | Deutschland | 3 | Bosnische Linie |
| | Wien . . . | | | Oesterreich-Ungarn | | |
| | Salonik . . . | 1451 | | Türkei | | |
| | | | 2304 | | | |
| 42 | Stettin . . . | 978 | | Deutschland | 4 | Serbische Linie |
| | Pest . . . | | | Oesterreich-Ungarn | | |
| | Salonik . . . | 1078 | | Serbien Türkei | | |
| | | | 2056 | | | |

*) Man könnte hier auch einstellen Stettin 1159
Pest 1078
Salonik 2237 Kilometer,

da sich thatsächlich die kürzere Route Stettin-Oderberg-Pest genöthigt sah, einen Theil der Transporte cartellmässig an die längere über

Stettin bildet somit die Grenze gegen Osten, von wo ab erst der Weg nach Salonik kürzer wird als der nach Brindisi, bildet ferner die Grenze, von wo ab erst die Transitlinie nach Salonik nicht mehr das Reichs-Centrum Wien berührt; d. h. derjenige Theil Europa's, welcher bei dem Handelsverkehr mit dem Orient fast ausschliesslich nur in Betracht kommt, gravitirt nach Brindisi, oder muss in seinem Transitverkehr nach Salonik das Herz der Monarchie, Wien passiren.

Welche Bedeutung aber die Mehrlänge von 95 Kil. der bosnischen, gegenüber der serbischen Linie hat, werden wir unter „Transitlinie nach Salonik“ ersehen.

Die Ziffern und Thatsachen sprechen zu deutlich, als dass wir uns noch länger der angenehmen Täuschung hingeben könnten, den ostindischen Ueberlandverkehr über Salonik, und damit mitten durch die Monarchie, leiten zu können.

Den Gewinn haben jedoch diese Untersuchungen, dass wir es nunmehr mit Thatsachen und nicht mehr mit blossen Vermuthungen zu thun haben, dass wir nach diesem Traum nunmehr zur Besinnung gekommen, die bosnischen Bahnen den wirklichen, nicht den eingebildeten Interessen entsprechend construiren können.

Wenn wir nun auch sehen, dass es sich mit der Welt-handelslinie nach Salonik nicht so verhält, wie man uns immer glauben machen wollte, so haben wir deshalb doch keine Ursache, kleinmüthig zu werden.

Die Bahn nach Salonik hat trotzdem einen Werth, abgesehen davon, dass sie, wie wir in Capitel IV sahen, für specifisch österreichisch-ungarische Interessen von der grössten Wichtigkeit ist, so hat sie auch Bedeutung für den internationalen Verkehr mit Pyraeus-Athen, Volo, den Inseln des Archipels, sowie mit Smyrna.

Dieser Verkehr jedoch bedingt nicht die baulichen Anlagen, wie sie für den ostindischen Ueberlandverkehr gefor-

Wien führende Route abzugeben. Man ersieht hier wiederum, dass die Kürze der Distanzen bei dem Eisenbahntransport bei Weitem nicht so ausschlaggebend ist, als man gemeinhin annimmt; bezieht sich dies wohl vorzugsweise auf den Güterverkehr, so kommen ähnliche Erscheinungen doch auch bei dem Personenverkehr vor.

dert würden, bei dem es sich eben vor Allem um die möglichste Schnelligkeit handelt; dieser Verkehr ist der Route Salonik gesichert, selbst wenn die bosnischen Bahnen aus Sparsamkeitsrücksichten so construiert werden, dass sie nicht mit der Eilzugsgeschwindigkeit befahren werden können, und wird dieser Verkehr deshalb nicht minder befruchtend auf die bosnischen und österr.-ungar. Bahnen einwirken.

C. Transitlinie nach Salonik.

| Nr. | Bezeichnung der Routen | Länge in Kilometer | | | Bahnverwaltungen | | Anmerkungen |
|-----|------------------------------|--------------------|-------------|--------------------|---------------------------|---|-----------------|
| | | im Be- trieb | zu bauen | zu- sam- men | N a m e | An- zahl | |
| 43 | Wien . . . | 335 | 403 | | Siehe Nr. 6 Reichsbahn | 3 | Bosnische Linie |
| | Serajevo . | | 350 | | | | |
| | Mitrowića . | 16 | } | Türk. Bahnen | | | |
| | Sultan Muradsgrab | 347 | | | | | |
| | Salonik . . | 698 | | | 753 | | |
| 44 | Wien . . . | 278 | } | Staatsbahn | 3 | Kikinda-Belgrad müsste von der Staatsbahn gebaut und betrieben werden. Serbische Linie | |
| | Pest . . . | 244 | | | | | |
| | Kikinda *) | 120 | | | | | |
| | Belgrad } | 231 | | | | | |
| | Nisch . . . | | 96 | } | | | Serb. Bahnen |
| | Serb.-türk. Grenze | | 40 | | | | |
| | Muradsgrab | 347 | } | Türk. Bahnen | | | |
| | Salonik . . | | | | | | 869 |

*) Die angeblich directe Linie Pest-Belgrad ziehen wir deshalb nicht in Betracht, weil dieselbe nach gar keiner Richtung hin einen praktischen Vortheil bietet, und weil wir von der ungarischen Bevölkerung eine

Dass die serbische Linie überhaupt nicht die Bedeutung hat und nie erhalten wird, welche man ihr beimass, haben wir im vorigen Capitel gesehen; dass sie in Bezug auf Längenunterschied gegenüber der bosnischen Linie das nicht hält, was sie versprach, ersehen wir aus vorstehender Zusammenstellung, denn 95 Kilometer*), oder 7% Ersparnisse, wollen bei Eisenbahnen überhaupt nichts heissen, werden aber speciell hier noch aufgewogen durch den Umstand, dass der Handel von Oesterreich-Ungarn mit der Türkei das Zwischenland Serbien passiren müsste.

Bleibt noch zu untersuchen, inwieweit die Linie: Belgrad-Nisch-Muradsgrab überhaupt günstiger sein soll als die bosnische Linie.

Aehnlich wie die bosnische Linie, setzt sich auch die serbische Linie aus drei Theilen zusammen:

1. von Belgrad in das Thal der Morawa, hiebei eine Wasserscheide übersetzend, welche 210 Meter höher gelegen ist als Belgrad;

2. von Palanka bis Kurvingrad Thalbahn, welche einmal die Morawa übersetzt und mehrere Defiléen passirt;

3. bei Kurvingrad aus seiner naturgemässen Richtung abbiegend auf das Amselfeld, hiebei eine über 800 Meter hohe Wasserscheide übersetzend, deren Breite die Anlage eines Tunnels unmöglich macht.

Wir wollen keinen Vergleich anstellen zwischen den baulich gar nicht unbedeutenden Schwierigkeiten dieser und

zu gute Meinung haben, als dass wir ihr zutrauen könnten, dieselbe werde einigen Wenigen zu Liebe, welche sich durch den Bau dieser Bahn bereichern wollen, ein so abenteuerliches Project unterstützen; diese ist gerade eine der Bahnen, welche einem Lande zum Fluch, nie und nimmer aber zum Segen gereicht.

*) Wir haben die Entfernung Kikinda, Semlin, Belgrad mit 120 Kilometer, als uns von einer hochachtbaren Seite zukommend, entgegen unserer Ueberzeugung eingesetzt, glauben vielmehr, dass dieselbe jedenfalls grösser wird, da wir nicht annehmen können, dass ein so wichtiges Object, wie eine Donaubrücke unter den Mauern Belgrads erbaut wird. Wird aber der Donauübergang bei Neusatz oder doch wenigstens unterhalb der Theissmündung gewählt, so wird in beiden Fällen die Entfernung Kikinda-Belgrad grösser, der oben mit 95 Kilometer angegebene Längenunterschied aber um so viel geringer.

der bosnischen Linie, da sich dieselben eben nur in den von verschiedenen Ländern zu tragenden Baukosten ausdrücken *), aber Jedermann wird hieraus ersehen, dass die serbische Linie keineswegs so günstig beschaffen ist, wie sie bisher dargestellt wurde, dass die von uns bezeichnete bosnische Linie concurrenzfähig ist, mit dieser serbischen Linie.

Naturgemäss und demzufolge auch günstiger wäre die Linie: Werschetz, Donautübergang unterhalb dem Einfluss der Morawa in die Donau, Morawathal, Wasserscheide bei Kumanova, Üsküb oder besser Kaplan Han, Selenikovo.

Diese Linie wurde jedoch von den Serben nie verlangt und könnte heute weniger als je von den Türken zugestanden werden; Oesterreich-Ungarn aber wäre die früher vereinbarte Linie Nisch-Muradsgrub noch immer zweckdienlicher als die vorbeschriebene.

Als eine, alle Interessen befriedigende, überaus günstige, und den kürzesten Weg nach Salonik verfolgende, noch nie in Betracht gezogene Linie, empfiehlt sich jedoch: Belgrad, Obrenovač, die nur 480 Meter über dem Meer gelegene Wasserscheide zwischen der Kolubara und Despotoviča Reka, Čačak, Morawathal, Karanovač, Ibarthal, Mitrowiča, welche Linie bei

*) Die baulichen Schwierigkeiten beider Linien mit einander zu vergleichen, hätte um so weniger Sinn, als die Verhältnisse in beiden Ländern ziemlich verschieden sind.

Man kann nicht von Schwierigkeiten und besonderer Kostspieligkeit der bosnischen Bahnen reden, da dieselben in einem Lande ausgeführt werden, wo die Baumaterialien in bester Qualität und in jeder Quantität auf allen Arbeitsplätzen zur Verfügung stehen, wo der Grunderwerb so überaus billig durchzuführen ist, wo man so wenig Rücksicht auf bestehende Communicationen (sogenannte strategische Anforderungen) zu nehmen hat, wo die Lebensmittel und Arbeitskräfte etc. so billig sind.

Hiebei den Massstab der jetzt in Bosnien in Ausführung begriffenen Bauten anlegen zu wollen, wäre absolut unzulässig, da dieselben unter ganz abnormalen Verhältnissen, und unter einer Verwaltung ausgeführt werden, welcher Zeit weit mehr gilt als Geld.

In diesem Sinne wollen wir aber unseren Ausspruch, dass die bosnischen Bahnen so rasch als möglich gebaut werden müssen, nicht verstanden wissen, ebensowenig, dass dieselben — wenigstens was die Strecke Serajevo-Mitrowiča betrifft — ohne vorausgegangene gründliche Detailstudien in Angriff genommen werden sollen.

dem serbisch-bosnischen Grenzorte Raška das Gebiet von Novi-Bazar erschliessen würde.

Sollte also wirklich die serbische Regierung die ernste Absicht haben, die zu den Routen nach Salonik und Constantinopel fehlenden Verbindungen herzustellen, so würden sich in allseitigem Interesse empfehlen:

nach Salonik: Belgrad-Obrenovač-Karanovač-Mitrowiça,
nach Constantinopel: Belgrad-Nisch-Pirot-Sophia.

Es würde hier zu weit führen, die Vortheile zu erörtern, welche diese beiden Tracen hätten, aber das mögen sich beide Länder gesagt sein lassen, dass es grosse Interessen verletzen hiesse, wollten sie eigensinnig an antiquirten Abmachungen festhalten.

Wir gehen nun über zu der Besprechung der Linie Belgrad-Nisch-Sophia und zu der Untersuchung, inwieweit dieselbe geeignet und nöthig ist, für die:

D. Welthandelslinie nach Constantinopel.

| Nr. | Bezeichnung der Routen | Länge in Kilometer | | | L ä n d e r | | Anmerkungen |
|-----|------------------------------|--------------------|-------------|--------------------|------------------------|-------------|------------------|
| | | im Be- trieb | zu bauen | zu- sam- men | N a m e | An- zahl | |
| | Calais . . | 921 | 130 | | Frankreich | | Arlberg, s. 25 |
| | Innsbruck . | 716 | 238 | | Deutschland Schweiz | | |
| | Serajevo. . | | 350 | | Oesterreich-Ungarn | | Banjaluka, s. 16 |
| | Mitrowiça . | 16 | | | Türkei | | |
| | Muradsgrab | | 40 | | | | |
| | Türk.-serb. Grenze | | 96 | | Serbien | 8 | |
| 45 | Nisch . . . | | 97 | | | | |
| | Serb.-bulg. Grenze | | 57 | | Bulgarien | | |
| | Sophia . . | | 50 | | | | |
| | Bulg.-türk. Grenze | | 50 | | Türkei | | |
| | Sarembey . | 551 | | | | | |
| | Constantinopel . | | | | | | |
| | | 2204 | 1108 | 3312 | | | |

| Nr. | Bezeichnung der Routen | Länge in Kilometer | | | L ä n d e r | | Anmerkungen | |
|-----|------------------------------|--------------------|-------------|--------------------|--------------------|-------------|--|--|
| | | im Be- trieb | zu bauen | zu- sam- men | N a m e | An- zahl | | |
| 46 | Calais . . . | 1429 | | | Frankreich | 7 | Siehe 27 u. 28 | |
| | Wien . . . | | | | Deutschland | | | |
| | Mitrowiça . . | 335 | 753 | | Oesterreich-Ungarn | | Siehe 43 | |
| | Türk.-serb. Grenze | 16 | 40 | | Türkei | | } Bosn. Linie Siehe 45 | |
| | Serb.-bulg. Grenze | | 193 | | Serbien | | | |
| | Bulg.-türk. Grenze | | 107 | | Bulgarien | | | |
| | Constantinopel . | 551 | 50 | | Türkei | | | |
| | | 2331 | 1143 | 3474 | | | | |
| 47 | Calais . . . | 1429 | | | Frankreich | 6 | Serbische Linie | |
| | Wien . . . | | | | Deutschland | | | |
| | Nisch . . . | 522 | 351 | | Oesterreich-Ungarn | | Siehe 44 | |
| | | 551 | 254 | | Serbien | | Siehe 45 | |
| | Constantinopel . | | | | Bulgarien | | | |
| | | 2502 | 605 | 3107 | Türkei | | | |
| 48 | Calais . . . | 1429 | | | Frankreich | 5 | Eventuell wäre die Linie noch über rumanisches Gebiet zu führen, wenn Serbien entweder die Linie nicht wollte oder keine solchen Zugeständ- nisse machen wollte, demzufolge die serbischen Grenzen beim Transitver- kehr nicht in Be- rücksichtigung zu kommen hätten. | |
| | Wien . . . | | | | Deutschland | | | |
| | Orsowa . . . | 769 | | | Oesterreich-Ungarn | | | |
| | Widdin . . . | | 98 | | Bulgarien | | | |
| | Sophia . . . | | 204 | | Türkei | | | |
| | | 551 | 100 | | | | | |
| | Constantinopel . | 2749 | 402 | 3151 | | | | |

Der Widerstand der Ungarn gegen die bosnische Linie dürfte zum grossen Theil auf den allgemein verbreiteten Irrthum zurückzuführen sein, als würde die nächste Route von London nach Constantinopel über Arlberg, Banjaluka, Serajevo und Nisch führen, und dadurch Ungarn vollständig umgangen werden.

Vorstehende Zusammenstellung zeigt, dass davon niemals die Rede sein kann, dass, insolange wenigstens die von der Natur geschaffenen, durch keine Kunst zu beseitigenden Hindernisse bestehen bleiben, Ungarn die Welthandelslinie nach Constantinopel gesichert bleibt; sie zeigt aber weiters, dass wir die Serben gar nicht benöthigen, um unsere geeignetste Verbindung mit Constantinopel zu erhalten.

Die bisherige Annahme, der Bau der serbischen Bahn sei absolut nothwendig, um eine Schienenverbindung mit Constantinopel herzustellen, erweist sich auch hier als gänzlich falsch, und basirt eben wieder auf alten Verhältnissen, welche, obwohl von der Diplomatie über den Haufen geworfen, ganz und gar unberücksichtigt blieben, als es sich um Abmachungen betreffs der Bahnverbindungen handelte.

Wenn die Türkei daran dachte, Sophia mit Nisch durch eine Bahn zu verbinden, so geschah dies nicht etwa, weil sie glaubte, dass dies für Sophia die geeignetste Linie sei, in den Handelsverkehr mit einbezogen zu werden, sondern, weil dies eben nur das Mittel war, einen höheren staatlichen Zweck — Verbindung Bosniens mit Constantinopel — zu erreichen.

Heute aber, wo Sophia losgelöst vom türkischen Reiche, nunmehr an die Wahrung seiner Interessen denken kann, wird dasselbe die ihm vortheilhafteste Bahnlinie anstreben, und das ist die Linie: Orsowa-Widdin-Sophia, der nächste Weg zur Donau, und gleich geeignet zum Verkehr mit dem Westen wie mit dem Osten.

Sophia, und mit ihm Bulgarien, wird und muss diese Linie anstreben, die von Sophia in dem Thal des Iskers abwärtsführend, zwischen Zaselie und der grossen Stadt Berkovica, den Balkan in 828 Meter Meereshöhe übersetzt, und mit Ueberschreitung einiger Bergrücken Widdin erreicht, von da längs der Donau bis Florentin geht, und entweder hier die Donau übersetzt, um auf rumänischem Gebiet bis Orsowa geführt zu werden, oder aber längs des rechten Donaufufers auf serbischem Gebiet bis gegenüber von Orsowa geführt wird, und hier erst die Donau übersetzt.

Letzterer Linie würden wir, sofern in der Gegend von Orsowa eine Donauübersetzung möglich, den Vorzug geben,

weil dadurch nicht nur ein Theil Serbiens in den Bahnbereich einbezogen würde, sondern auch, weil es hier möglich wäre, solche Einrichtungen zu treffen, dass die serbischen Grenzen bei dem Transitverkehr ausser Betracht kommen könnten.

Da die Prosperität dieser Linie bei dem bedeutenden Local- und Transitverkehr gesichert ist, so dürften sich ohne Zweifel Staatsbahn und Baron Hirsch bereit finden, dieselbe zu bauen.

Diese für Bulgarien wie Oesterreich-Ungarn höchst wichtige Linie wäre somit für die serbische eine Concurrenzlinie in Bezug auf die Route nach Constantinopel, und würde es sich daher für Serbien allen Ernstes empfehlen, die ganze Eisenbahnfrage vor Allem erst einem eingehenden Studium zu unterziehen, und sich zu fragen, ob es im Interesse seiner Finanzen nicht besser thäte, einstweilen ganz auf Transitlinien von so zweifelhaftem Werthe zu verzichten, und vor Allem erst durch ein Netz von rationell angelegten, den vorhandenen Bedürfnissen entsprechenden Localbahnen, den volkswirtschaftlichen Aufschwung des Landes zu ermöglichen, um dann später erst, erstarkt, an die Ausdehnung und Adaptirung derselben als Transitlinien zu schreiten; Serbien darf nicht übersehen, dass weder die Linien Nisch-Sophia, noch Nisch-Muradsgrab, noch selbst Nisch-Kumanowa, Local- und Grenzverkehr haben würden, dass die aufwärts von Nisch gelegenen Orte durch eine bis Nisch geführte Bahn ohnehin für eine Reihe von Jahren genügend aufgeschlossen werden, und dass der Transitverkehr allein — selbst wenn er nicht mit der bosnisch-bulgarischen Concurrenz zu kämpfen hätte — die Bahnen nicht rentabel macht, das Land aber dadurch unnöthigerweise in Ausgaben und Schulden gestürzt würde, die, anderweitig verwendet, segensreiche Früchte tragen werden.

Schlussbemerkungen.

Was über die einzelnen Linien gesagt wurde, lässt sich zusammenfassen in die Sätze:

- α) *Der möglichst rasche Bau der bosnischen Bahnen bis Mitrowiça ist aus volkswirtschaftlichen, politischen und militärischen Gründen absolut geboten.*
- β) *Der Bau der Strecken Sissek-Doberlin und Novi-Siveriç kann nicht länger aufgeschoben werden, wenn nicht gewichtige Interessen auf das schwerste verletzt werden wollen, auch ist der Bau der Linie Spalato-Mostar anzustreben.*
- γ) *Der Bau der Linie Orsowa-Sophia-Sarembey ist höchst wichtig, nicht nur für den europäischen Handelsverkehr mit Constantinopel, sondern ganz besonders für den österreichisch-ungarischen Handel mit Westbulgarien.*
- δ) *Die serbischen Bahnen, weder für die Transilinie nach Salonik, noch für die Welthandelslinie nach Constantinopel nothwendig, würden zunächst besser nicht als Durchzugslinien, sondern nur als Localbahnen gebaut, und deren Ergänzung einer späteren Zeit vorbehalten.*
- ε) *Die Durchstechung des Arlberg ist allerdings, weder für die Transilinie nach Salonik, noch für die Welthandelslinie nach Constantinopel, wohl aber aus handelspolitischen und militärischen Gründen nothwendig, ausserdem auch für den Getreideexport aus Ungarn nach dem Bodenseebecken von grossem Nutzen.*

Unseren Ausführungen zufolge wären daher als die wichtigsten Linien vor Allem zu bauen:

- | | |
|-----------------------|--|
| 1. Bares-Brod | von Ungarn oder besser von der Süd- bahn zu bauen. |
| 2. Brod-Serajevo | } von der österr.-ungar. Monarchie zu bauen, bis die staatsrechtliche Frage entschieden ist. |
| 3. Serajevo-Mitrowiça | |
| 4. Sissek-Doberlin | von Ungarn oder besser von der Süd- bahn zu bauen. |

5. Novi-Siveriĉ von Oesterreich zu bauen.
6. Spalato-Mostar wie 2 und 3.
7. Orsowa-Sarembey von Bulgarien oder vielmehr der Staatsbahn und dem Baron Hirsch zu bauen.

Ausser den angeführten Linien dürften sich zwar schon jetzt oder für die Zukunft noch manche hier nicht genannte Flügel- und Verbindungsbahnen als wünschenswerth herausstellen, doch wir beschränkten uns eben darauf, die wichtigsten Hauptarterien zu bezeichnen, welchen sich als deren Aeste selbstverständlich Strassen und Wege anzuschliessen hätten.

Unsere ursprüngliche Absicht, die bosnischen und serbischen Bahnen objectiv mit einander zu vergleichen, That-sachen anzuführen, und so viel als möglich diese selbst sprechen zu lassen, hat uns unwillkürlich dazu geführt, Vorschläge zu machen, welchen der leitende Gedanke zu Grunde liegt, dass ein zerstückter planloser Vorgang nicht zum Ziele führe, vielmehr vom Uebel sei, wogegen das anzustrebende Ziel mit dem geringsten Aufwand an Zeit und Geld erreicht werden wird, bei einer planmässigen und geordneten Inangriffnahme und Durchführung.

Da aber keine Zeit verloren werden darf, möchten wir es einer hohen Staatsverwaltung dringend empfehlen, all' das vorzukehren, was nothwendig ist, um mit den technischen Vorarbeiten unverweilt beginnen zu können.

Was die Frage wegen Beschaffung der zum Bau erforderlichen Capitalien betrifft, so erscheint es nicht opportun dieselbe hier zu erörtern.

Denjenigen aber, welche vor den Anforderungen zurtückschrecken, welche an die Geldkräfte des Volksvermögens und der Staatsfinanzen gestellt werden müssen, möchten wir zu Gemüthe führen, dass das bisweilen missbrauchte Wort von den unerschöpflichen Hilfsquellen Oesterreich-Ungarns denn doch keine blossе Phrase ist, dass heutigen Tages unser volkswirthschaftliches Problem in dem Satze gipfelt: „Baut Eisenbahnen“, und dass unsere finanzielle Lebensfähigkeit durch dessen Lösung bedingt ist.

Indem die durch den Bau und Betrieb richtig gewählter Linien neugeschaffenen Erwerbsquellen unzweifelhaft zur Erhöhung des Volkswohlstandes und zur Besserung der Staatsfinanzen beitragen, erscheinen die hier in Frage kommenden Ausgaben volkswirtschaftlich, finanziell und politisch vollkommen gerechtfertigt.

Ausser dem finanziellen Bedenken werden sich noch manche andere vernehmen lassen, die zum Theile aus nationalen, provinziellen, vielleicht sogar aus örtlichen Wünschen entspringen. Diese zu widerlegen, dürfte jedoch erst dann an der Zeit sein, wenn sie in einer bestimmten Form diesen Vorschlägen entgegengetreten sein werden.

Das Eine aber ist sicher, das grosse Ziel, das wir vor Augen haben, kann nur durch Einigkeit erreicht werden. Einigkeit zwischen den beiden Reichshälften, Einigkeit zwischen Volk, Parlament und Regierung.

Den Völkern Oesterreichs ist es in Bälde in die Hand gegeben, Männer zu wählen, welche Verständniss für unsere wirtschaftliche Lage haben, welche nur darnach geizen, mit allen Kräften zur Lösung dieser Frage beizutragen, welche unbeirrt von allen Parteiinteressen in geschlossenen Reihen der Regierung sagen, was sie wollen, was wir brauchen, die dann aber auch eine aus ihrem Schosse hervorgegangene Regierung einhellig und kräftig unterstützen. Nicht eine „ergebene Opposition“ ist es, was wir benöthigen, sondern eine Majorität, welche im Verein mit der Regierung eine Politik der Arbeit und der Sparsamkeit befolgt.

Unbeirrt von allen Rücksichten haben wir es unternommen, auf die volkswirtschaftliche Bedeutung Bosniens hinzuweisen, und den Weg zu zeigen, wo nach unserer Ueberzeugung die goldenen Aepfel der Hesperiden blinken; wer den richtigeren Weg dahin zu wissen glaubt, der zögere nicht, sondern zeige ihn.





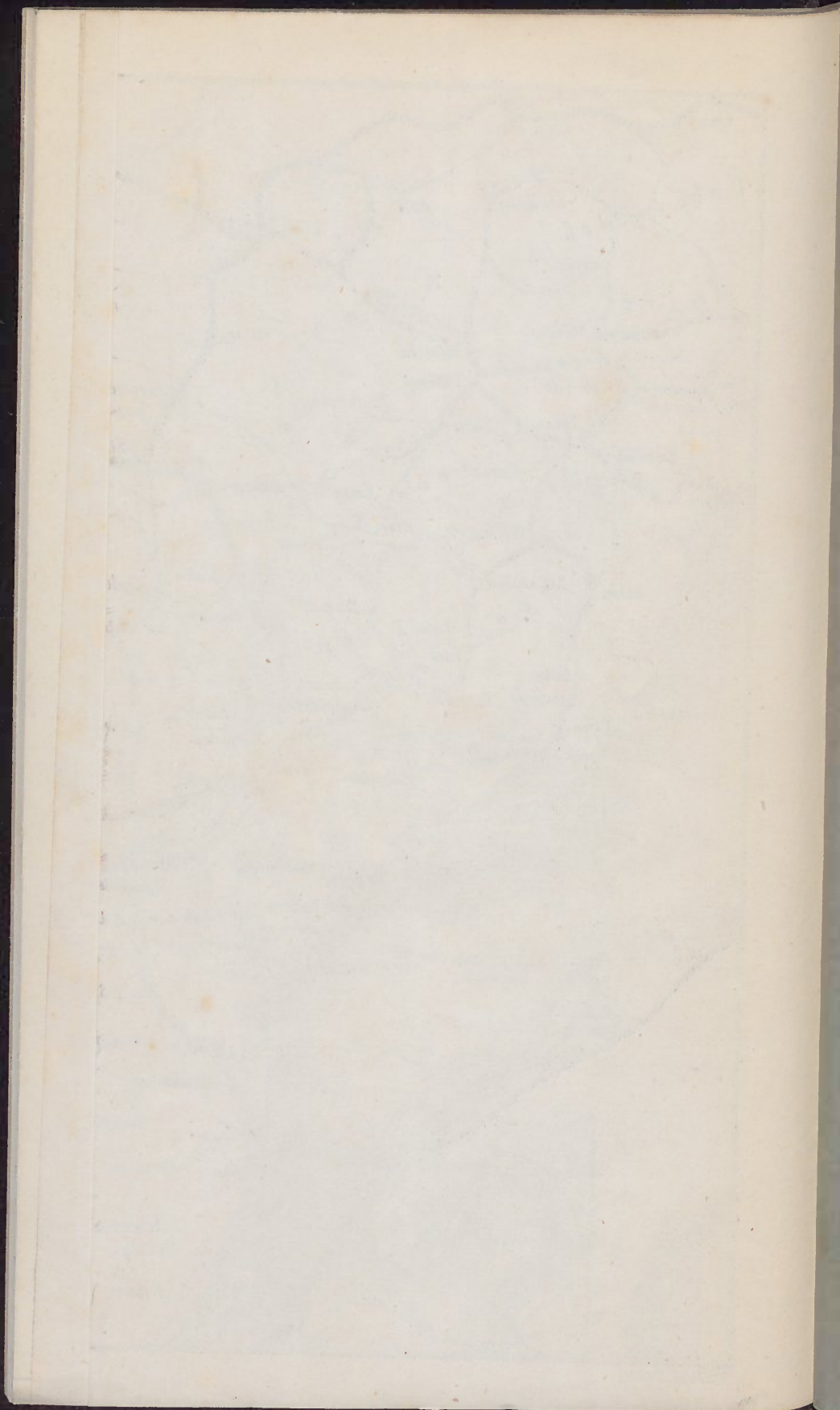
Büchelen, Bosnien.

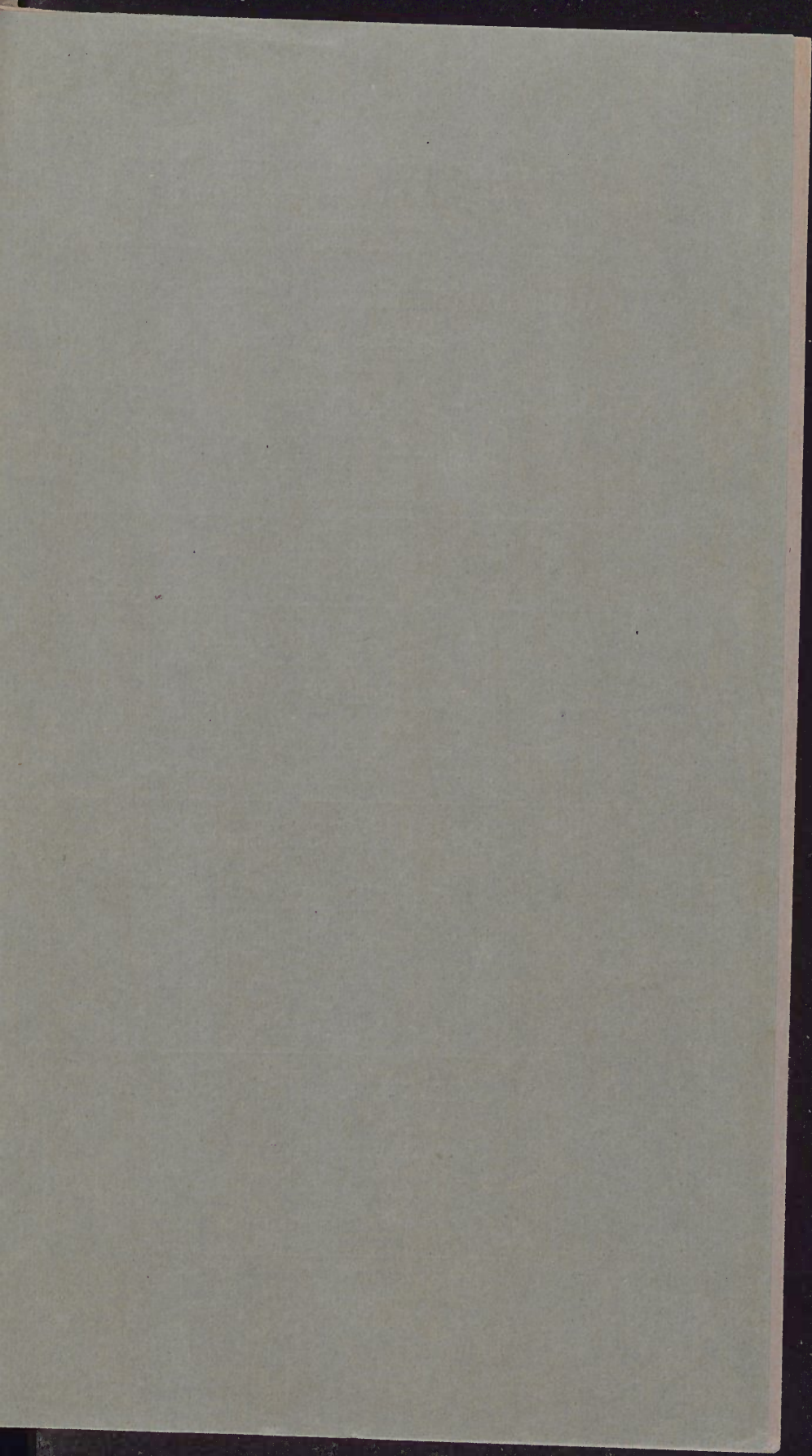
Wien, Verlag v. Lehmann u. Wentzel.



Büchelen, Bosnien.

Wien, Verlag v. J. Neumann, u. Neud. 1878.





Verlag von LEHMANN & WENTZEL in WIEN
BUCHHANDLUNG FÜR TECHNIK UND KUNST
I. Kärntnerstrasse 34.

Die Virtuosen des Egoismus.

Briefe eines Abgeordneten
über die

WIEN-NOVI-BAHN.

Von

J. WINTERNITZ.

2. Auflage. Preis 50 kr. = 1 Mark.

Die grossen internationalen

TRANSIT-SCHIENENWEGE

nach

Vorder- und Central-Asien.

Ein Beitrag zu den Perspektiven des Welthandels der Zukunft.

Von

Armand Freiherrn v. Schweiger-Lerchenfeld.

2. Auflage. Mit einer Uebersichtskarte. Preis 80 kr. = 1 Mark 60 Pf.

BAUKOSTEN

der

EISENBAHNEN.

Gemeinfasslich bearbeitet

von

Oscar Baron Lazarini

Ingenieur.

Preis 1 fl. 50 kr. = 3 Mark.

Amerikanische Eisenbahnen.

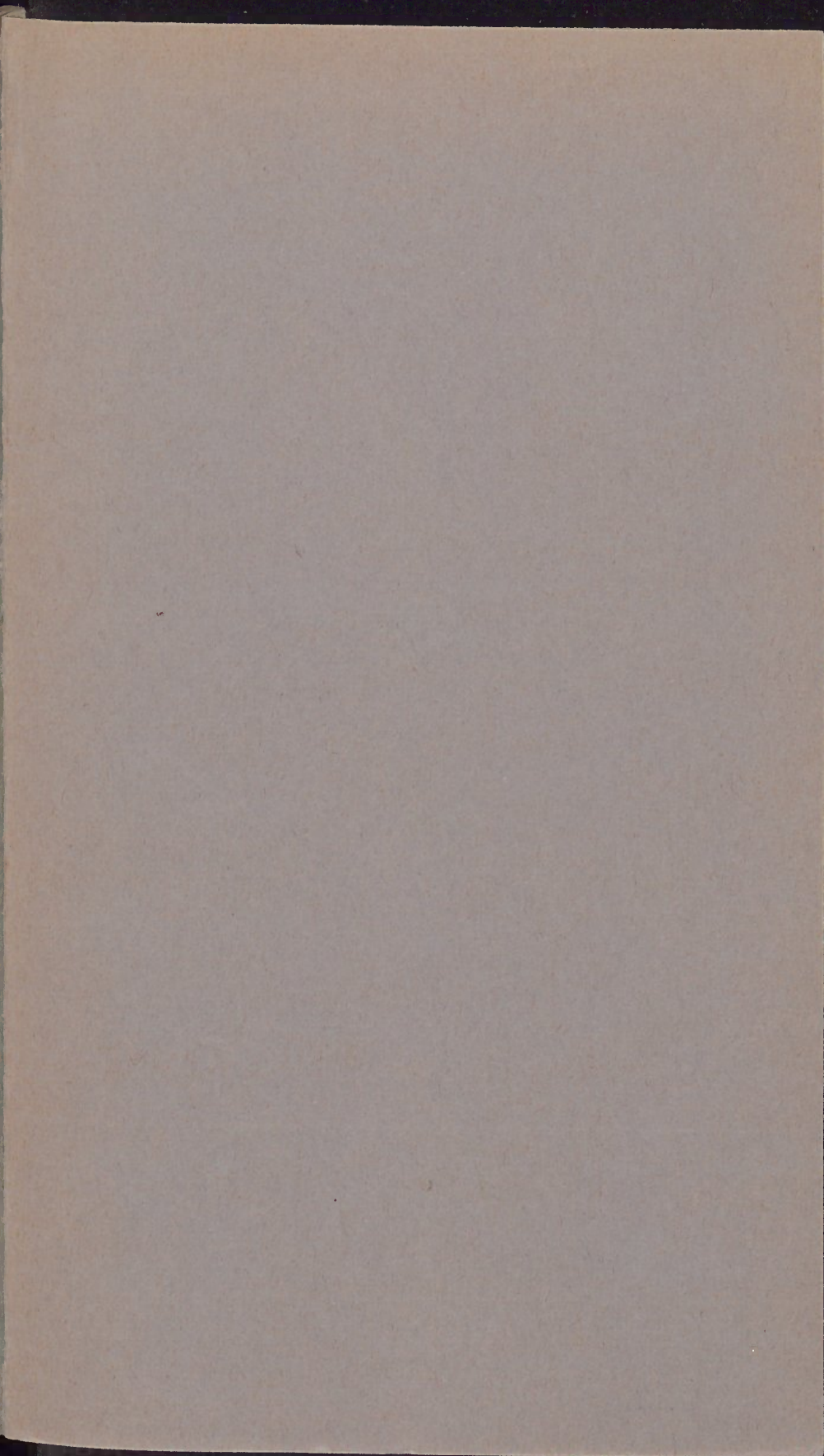
Von

P. F. KUPKA

Ingenieur, Commissions-Adjunct der k. k. General-Inspection der
Oesterr. Eisenbahnen.

Preis 1 fl. 50 kr. = 3 Mark.

DRUCK VON WILHELM KOHLER, WIEN, VI. MOLLARDGASSE 41



Eigentum der
Bibliothek des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel



206\$05751683