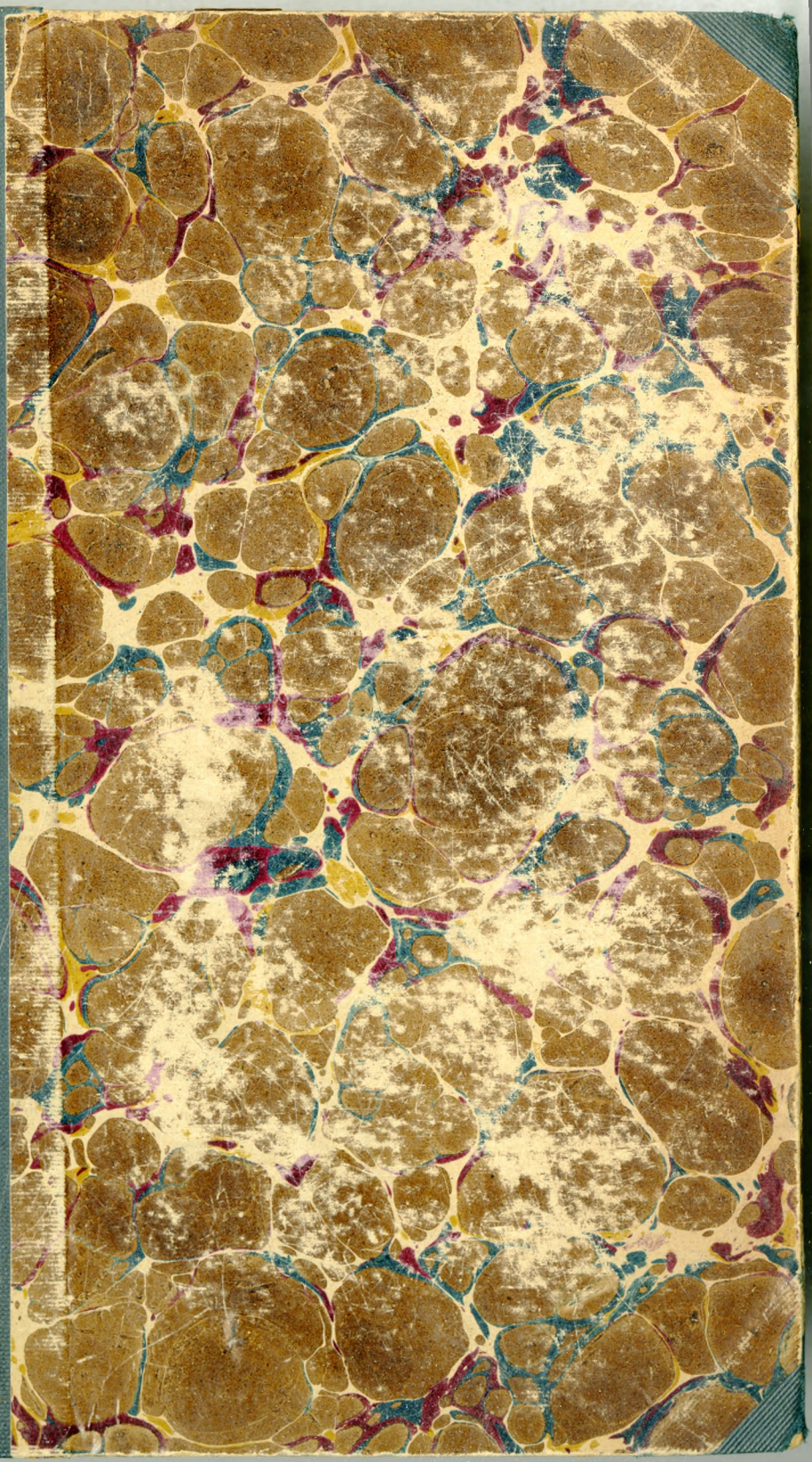
Politikai röpiratok.

206.



K-H-3.
206
1929
1930

Einige Worte

über die

nützlichsten und dringendsten

Land- und Wasser-Straßen

in Ungarn,

zur

Erleichterung der Ausfuhr.

Von

Q. P. C.

PETRIK GÉZA
ÉS TÁRSA
BUDAPEST
V. Ferdinánd-tér 4
3
884.

Einige Worte

über die

nützlichsten und dringendsten

Land- und Wasser-Straßen

in Ungarn,

zur

Erleichterung der Ausfuhr.

1930

MÁSODLAT
A M. N. MÚZEUMI
SZÉCH. ORSZ.
KÖNYVTÁRBÓL

A M. N. MÚZEUM
KÖNYV-
TÁRA

Von

O. P. C.

TAL
A

Wien.
Gedruckt bei Carl Gerold.
1843.

bibl 00766119

Dr BALLAGI GÉZA.

Welche sind die nützlichsten und dringendsten Land- und Wasserstraßen in Ungarn zur Erleichterung der Ausfuhr?

In ganz Ungarn und selbst hier in Wien ist dermalen auch in Beziehung auf die zu verbessernden Kommunikations-Wege zu Wasser und zu Lande in diesem Königreiche die Aufmerksamkeit allgemein auf den ungarischen Landtag gerichtet. Man hat in der letzten Zeit auch in Ungarn die Überzeugung gewonnen, daß dem Lande und Volke durch Beförderung der materiellen Interessen weit mehr gedient sey, als mit spekulativen Streitigkeiten über philosophische Theorien. Ungarn ist an Naturprodukten eines der gesegnetsten Länder in Europa. Allein die Naturprodukte haben keinen Werth, und daß sie keinen Werth haben, daran trägt hauptsächlich der Mangel an bequemen und wohlfeilen Ausfuhrwegen zu Wasser und zu Lande die Schuld. Ungarn ist hierüber zur Erkenntniß gelangt, und es herrscht darüber in dem ganzen Lande große Regsamkeit. Da nun auch der König den Wünschen der Nation entgegen gekommen ist, und die in Preßburg versammelten Stände selbst aufgefordert hat, zu diesem Zwecke angemessene Vorschläge zu machen, so dürfen wir nicht zweifeln, daß der gegenwärtige Landtag auch in dieser Beziehung schöne Früchte tragen wird.

Es handelt sich aber hauptsächlich darum, die Mittel zu wählen, auf welche Art der vorgesetzte heilsame Zweck am sichersten und leichtesten ausgeführt werden kann, und was am meisten Noth thut und daher vor allem Übrigen geschehen sollte, oder was weniger dringend ist, somit auf spätere Zeiten verschoben werden kann.

So viel wir hier vernehmen, gehen die Instruktionen der meisten Komitate dahin, darauf zu dringen, daß von Pesth oder Ofen aus eine Eisenbahn auf der kürzesten Route über Karlstadt nach Fiume hergestellt werde.

Bei den obwaltenden Verhältnissen ist jede bequemere Kommunikation ein großer Gewinn für das Land. Um so mehr Nutzen müßte eine solche unmittelbare und bequeme Verbindung der Hauptstadt und des Mittelpunktes Ungarns mit der Küste dem Lande gewähren. Allein es ist dieses ein kolossales, kostspieliges und schwer auszuführendes Unternehmen, und es frägt sich erst noch, ob der davon zu erwartende Vortheil mit dem dazu erforderlichen Aufwande in dem gehörigen Verhältnisse stehe, dann endlich, ob es nicht noch andere Dinge gibt, die dringender, leichter auszuführen wären, und verhältnißmäßig einen größeren Nutzen gewährten.

Die Entfernung von Ofen nach Fiume beträgt nach der Postroute von Ofen nach Karlstadt . . . 51 ½ Meilen,
von Karlstadt nach Fiume . . . . . 18 "
zusammen 69 ½ Meilen.

So lange man nicht das Mittel erfunden hat, mit Eisenbahnen höhere Steigungen als bisher zu übersetzen, wird die Fortsetzung dieser Eisenbahn über das hohe Gebirge zwi-

schen Karlstadt und der Küste wohl nicht möglich seyn, sondern eine Eisenbahn nur bis Karlstadt, oder höchstens einige Meilen weiter fortgeführt werden können, welches letztere jedoch nicht räthlich scheint, weil in Karlstadt die verlässigen Spediteure und die Depositorien schon vorhanden sind, die einige Meilen weiter erst neu hergestellt werden müßten. Auf der übrigen Trace von Ofen bis Karlstadt dürften sich wohl keine großen Terrain-Hindernisse ergeben, und man setzt voraus, daß, da auf eine bedeutende Personen-Frequenz durchaus nicht zu rechnen ist, der Antrag nur dahin gehe, eine Eisenbahn mit Pferdekraft und einem einfachen Geleise herzustellen.

Eine solche Bahn würde, so weit sich keine besondere Terrain-Hindernisse ergeben, nach der Beköstigung ähnlicher Eisenbahnen gerechnet, wenigstens 120,000 fl. C. M. auf die Meile, folglich auf die ganze Strecke 8,340,000 fl. kosten. Wenn man aber die Schwierigkeiten betrachtet, welche das hohe Gebirge zwischen Karlstadt und der Küste der Anlegung einer Eisenbahn entgegen setzt, so würde solche schwerlich mit 11 bis 12 Millionen hergestellt werden können. Sollte die Bahn aber in Karlstadt aufhören, so würde solche auf 51 $^1/_2$ Meilen wenigstens auf 6,180,000 fl. zu stehen kommen. Die Zinsen von diesem Kapitale betrügen zu 5 % 309,000 fl. Es würde sehr schwer, beinahe unmöglich seyn, diese Zinsen nebst den Unterhaltungs- und Regiekosten hereinzubringen, weil schlechterdings nicht auf ein sehr großes Quantum von Waaren zu rechnen ist, welche auf dieser Straße verführt werden sollten. Eine große Personen-Frequenz ist noch weniger zu erwarten. An Waaren würde Pesth und der größte

Theil von Ungarn allerdings Spezerei-Waaren und alle solche, welche von der See her eingeführt werden, auf diesem Wege wohlfeiler als bisher beziehen können; diese würden daher ihren Zug auf der projektirten Eisenbahn nehmen. Aber was könnte auf derselben ausgeführt werden? Kunst- und Industrie-Produkte hat Ungarn dermalen noch keine, und für Natur-Produkte, als Früchte jeder Gattung, Reps, Weine, Holz, Knoppern, Tabak, Schafwolle ꝛc., woran es einen Überfluß hat, würde der Frachtlohn noch immer zu theuer zu stehen kommen. Nehmen wir an, man wollte die Fracht sammt Mauth auf dieser Bahn von dem Zentner auf 1 kr. C. M. pr. Meile bestimmen, womit sicherlich die Zinsen des ausgelegten Kapitals, dann die Regie- und Transportkosten nicht bestritten werden könnten, so ist auch dieser Frachtlohn für Güter solcher Art noch viel zu hoch. Es wird dermalen von Pancsova bis Sißegg auf der Save gewöhnlich 16 bis 17 kr., von Sißegg bis Karlstadt auf der Kulpa 11 kr. vom Zentner gezahlt, folglich im Ganzen von Pancsova oder Semlin bis Karlstadt 27 bis 28 kr. Von Temesvar beträgt die Fracht bis Karlstadt um 7 bis 8 kr. mehr, folglich 34 bis 36 kr. Wie könnten die Fruchthändler, welche bisher ihre Früchte alle zu Wasser nach Karlstadt schickten, solche oder auch nur einen Theil derselben mit einem Frachtlohn von 27 kr. nach Pesth versenden, um von dort mit einem weiteren Frachtlohne von 51 $^1/_2$ kr. nach Karlstadt überführt zu werden? Selbst die in Ober-Ungarn und in der Gegend von Pesth erzeugten Früchte würden nicht mit Vortheil auf der Eisenbahn nach Karlstadt verführt werden können, weil

die Früchte dort viel theurer sind, als in dem Banate, und die Banater ihre Früchte noch immer um 24 kr. wohlfeiler nach Karlstadt verführten, als die Pesther; folglich diese die Konkurrenz mit jenen nicht aushalten könnten. Die projektirte Eisenbahn kann und wird sich daher nie rentiren. Sie kann daher durchaus nicht aus Spekulation von einer Privat-Gesellschaft unternommen werden. Wollen aber die Stände des Reiches solche aus eigenen Mitteln bauen, unbekümmert, ob und welche Zinsen sie tragen wird, so wird sie dem Lande gleich jeder andern erleichterten Kommunikation allerdings großen Nutzen verschaffen. Indessen fragt es sich, ob nicht noch andere Dinge geschehen könnten, um Ungarn einen besseren Absatz zu verschaffen, und ob solche nicht vielleicht mit einem weit geringeren Aufwande und einem mehr gesicherten Erfolge auszuführen wären.

Für Natur-Produkte, die schwer und umfangsreich sind, dabei aber in kleinen Gewichtsabtheilungen keinen hohen Werth haben, ist und bleibt der Wasser-Transport der beste, wohlfeilste und sicherste. Man hat solchen bereits auf der Save und Kulpa bis Karlstadt, und von dort auf bequemen Landstraßen zur See gefunden. Die Spekulation der Privaten hat solchen gezeigt. Man verführt auf diesem Wege derzeit schon nach einem fünfzehnjährigen Durchschnitte alle Jahre über eine Million Metzen verschiedene Früchte, andere Waaren nicht gerechnet.

Ich dächte daher, es wäre wohl am sichersten, bei diesem durch die Natur und die bisherige Erfahrung bereits

angedeuteten Wege stehen zu bleiben, und nur zu trachten, diesen zu verbessern und zu erleichtern.

Es werden dermalen schon die Früchte um einen sehr mäßigen Frachtlohn auf der Save bis Sißegg verführt. Es gibt wohl Zeiten in trockenen Jahren, wo die Save wegen allzu kleinen Wassers mit den gewöhnlichen größeren Schiffen nicht befahren werden kann. Diese Zeiten treten aber selten ein, dauern gewöhnlich nicht lange, und mit kleineren Schiffen kann die Save zu jeder Jahreszeit befahren werden. Auch friert sie selten auf längere Zeit zu. Die Früchte können daher meistens sehr wohlfeil nach Sißegg verführt werden. Von Karlstadt bis Fiume oder Zengg müssen sie freilich zu Lande um einen höheren Frachtlohn verführt werden.

Man hat den Vorschlag gemacht, die Kulpa weiter aufwärts bis in die Gegend von Brood schiffbar zu machen. Allein das würde viel kosten, und die Kosten nicht lohnen, da die Waaren doch von Brood, wo die Niederlagen erst herzustellen wären, zu Lande nach Fiume transportirt werden müßten. Indessen bestehen derzeit bereits von Karlstadt zur See zwei sehr bequeme Kommerzial- und man darf sagen Kunststraßen, die eine — die Louisenstraße — von Karlstadt nach Fiume, 18 Meilen lang; die andere — die Josephinerstraße — von Karlstadt nach Zengg, vordem 14, derzeit durch den Umbau und das dazu erforderliche Developpement 15 Meilen lang, auf denen die Güter mit einem nicht allzu hohen Frachtlohn sicher und bequem zur See verführt werden können. Man bezahlt derzeit vom Zentner von Karlstadt nach Fiume gewöhnlich 42 kr. C. M. und an Wegmauth nach

Beschaffenheit der Waaren 10 bis 18 kr., folglich im Durchschnitte beiläufig 14 kr., von Karlstadt nach Zengg einschließlich der Mauth 36 kr. C. M. Aber ein großes Hinderniß besteht dermalen noch in dem Transport der Früchte von Sißegg bis Karlstadt, indem die Kulpa ein so kleines Flüßchen ist, daß sie einen großen Theil des Jahres wegen zu seichten Wassers nicht befahren werden kann. Die Früchte müssen daher oft Monate lang in Sißegg liegen bleiben, bis ein günstiger Wasserstand erlaubt, sie nach Karlstadt zu verführen.

Der Land-Transport von Sißegg nach Karlstadt auf der nicht zum besten beschaffenen, 13 1/4 Meile langen Landstraße kostet 26, oft 40 kr. vom Zentner, während der Wasser-Transport auf der Kulpa, welche durch die vielen Krümmungen 19 3/4 Meilen lang ist, nur 11 kr. C. M. kostet. Man hat vielfältige Untersuchungen angestellt, ob und wie die Kulpa besser fahrbar zu machen sey, auch Felsen gesprengt, und andere Wasserbauten vorgenommen, jedoch ohne den Zweck zu erreichen. Es scheint auch wirklich unmöglich, die Kulpa zu jeder Jahreszeit fahrbar herzustellen, außer man wollte solche in einen Kanal mit mehreren Schleußen umwandeln, den sie mit dem erforderlichen Wasser zu speisen hätte. Dieses würde aber des meistens felsigen Bodens und der vielen großen Schleußen halber unermeßliche Summen Geldes kosten. Indessen ist dieses ein großes Hinderniß zum Absatze unserer Früchte. Der Fruchthändler spekulirt, gleich jedem andern Kaufmanne, auf die Preise der Früchte, wie er solche ankaufen und wie er sie an einem dritten Orte ab-

setzen kann. Ist er nun nicht sicher, solche in einer kurzen Zeit an den bestimmten Absatzort zu verschaffen, so läuft er große Gefahr, wenn in der Zwischenzeit die Preise dort fallen, statt Gewinn Schaden zu leiden. Er wird und muß daher den Erzeugern immer weit geringere Preise anbieten, als er zu geben im Stande wäre, um sich vor der Gefahr zu sichern, bei einem zufälligen Fallen der Preise zu Schaden zu kommen. Vor mehreren Jahren fanden sich einige Engländer in dem Banate ein, die große Quantitäten Weizen um sehr hohe Preise kaufen wollten, aber unter der Bedingung, daß der gekaufte Weizen binnen zwei Monaten in Triest abgeliefert werden müsse. Diese Bedingniß getraute sich aber Niemand einzugehen, so vortheilhaft auch der Handel übrigens gewesen wäre.

Es wäre daher für den Absatz der ungarischen Natur-Produkte von einem unberechenbaren Vortheile, wenn dieses dermalen der Verführung derselben an die Küste des Meeres so oft entgegenstehende Hinderniß beseitigt werden könnte. Zu diesem Zwecke stehen bereits mehrere Vorschläge in der Verhandlung. Die Militär-Grenzverwaltung hat in der letzten Zeit Vieles zur Verbesserung der Land- und Wasserverbindungen in der Grenze zum Nutzen der Grenze und des ganzen Königreichs Ungarn geleistet, indem sie in dem Banate die Kommerzial-Straße von Caransebes nach Orsova, die Straße durch die Allmasch, über die Berge Stansillova und Constantin auf die bequemste Art hergestellt, den weißen Morast schiffbar gemacht, in Slavonien den Weg über den Banstoll bei Carlowitz, in Kroatien aber die Straße über

den Vellebith nach Dalmatien und die Josephinerstraße über die Kapella und den Wrattnik, gewiß mit einem Aufwande von mehr als einer Million Gulden C. M. auf die uneigennützigste Art hergestellt hat, ohne eine neue Mauth anzulegen, oder die, auf der Josephinerstraße schon früher bestandene mäßige Wegmauth auch nur um einen Kreuzer zu erhöhen. Seit mehreren Jahren hat die Militär-Grenz-Administration nun auch den Antrag gefaßt, von Sißegg aus über Glina und längs dem Grenz-Kordon bis Bandinosello — 10 1/2 Meile weit — eine Eisenbahn mit Pferdekraft und einem einfachen Geleise und den nöthigen Ausweichplätzen zu errichten, von Bandinosello aber, wo schon das, mit einer Eisenbahn schwer zu übersteigende Karstgebirge anfängt, eine bequeme Landstraße herzustellen, bis in die Gegend von Josephsthal — 3 Meilen — dort hätte man schon die ganz neu hergestellte Josephinerstraße erreicht, auf der man bis in den Hafen von Zengg noch 6 1/2 Meilen zurück zu legen hätte. Man würde daher auf einer Eisenbahn von 10 1/2 Meilen und einer bequemen Kommerzial-Landstraße von 9 1/2 Meilen, folglich im Ganzen nach Zurücklegung von 20 Meilen die Meeresküste erreichen, während die Güter dermalen von

Sißegg nach Karlstadt auf der Kulpa . . .	19 3/4	Meilen
und von dort auf der Louisen-Straße . .	18	"
folglich im Ganzen	37 3/4	Meilen
und von Karlstadt nach Zengg	15	"
folglich im Ganzen von Sißegg bis Zengg .	34 3/4	"

weit zur See gebracht werden müssen. Ein um so viel abgekürzter Weg müßte dem Verkehr große Vortheile darbieten.

Die Fracht müßte nothwendig viel wohlfeiler werden, und bei Artikeln von keinem großen Werthe macht die Erspa=rung von einigen Kreuzern vom Zentner bereits einen wesent=lichen Unterschied. So wie von Sißegg aus berichtet wird, hat die Militär=Verwaltung die Trace zu der neu projek=tirten Straße bereits durch einen sehr geschickten Ingenieur ausmitteln, den Plan dazu entwerfen, und die genauen Ko=stenüberschläge verfertigen lassen. Die Beköstigung der neuen Straße, sowohl der Eisenbahn von Sißegg bis Bandino=sello, als der Landstraße von dort bis in die Gegend von Jo=sephsthal, soll auf beiläufig 1,300,000 fl. C. M. zu stehen kom=men, und die Militär=Grenzverwaltung gesonnen seyn, für die Verführung der Güter von Sißegg bis Bandinosello sammt der Mauth 10 kr. C. M. vom Zentner zu verlangen. Von Bandinosello bis Zengg (9 1/2 Meilen) könnten die Gü=ter zu Lande beiläufig um 24 kr. der Zentner verführt wer=den, folglich würde der Transport von Sißegg bis an die Seeküste nach Zengg 34 kr. betragen, während derzeit bei günstigem Wasserstande der Zentner von Sißegg nach Karl=stadt . . . . . 11 kr.
von Karlstadt nach Fiume . . . . . 42 "
und noch extra an Mauth . . . . . 14 "
folglich im Ganzen . . . . . 1 fl. 7 kr.,
nach Zengg aber, und zwar von Sißegg nach
Karlstadt . . . . . 11 kr.
von Karlstadt nach Zengg . . . . . 36 "
zusammen . . . . . 47 kr.
kostet.

Es würde sonach durch die Eisenbahn gegen die jetzigen Preise nach Zengg vom Zentner . . . . . 13 kr.
und nach Fiume sogar . . . . . 33 "
erspart, welches im Handel von einer sehr großen Wichtigkeit ist. Der Hauptvortheil bestünde aber in der Sicherheit des Transports und der dabei gewonnenen Zeit. Dermalen kann man nie versichert seyn, in welcher Zeit die verführten Früchte nach Karlstadt gelangen, indem ein zu seichtes Wasser in der Kulpa sie Monate lang in Sißegg aufhält. Mit der Eisenbahn könnten solche aber beinahe zu jeder Jahreszeit sicher und ungehindert an die Seeküste verschafft werden, und zwar von Sißegg auf der Eisenbahn nach Bandinosello (10 1/2 Meilen) längstens in anderthalb Tagen, von Bandinosello nach Zengg (9 1/2 Meilen) auf der Kommerzialstraße in dritthalb Tagen, folglich im Ganzen in vier Tagen. Die Dampfschifffahrts-Gesellschaft hat bereits im Jahre 1837 und 1843 Versuche gemacht, die Save mit Dampfschiffen zu befahren, und gelangte, ohne das mindeste Hinderniß zu finden, an dem vierten Tage zeitlich von Semlin in Sißegg an. Es ist nicht zu zweifeln, daß, besonders wenn die Quantität der zu verführenden Güter durch die Eisenbahn ansehnlich vermehrt wird, die Dampfschifffahrts-Gesellschaft ihren Vorsatz ausführen wird, auf der Save Remorqueurs von starker Kraft aufzustellen, um die mit Früchten beladenen Schiffe ins Schlepptau zu nehmen und nach Sißegg zu verführen.

Die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft ist beinahe gezwungen, ihre Fahrten auch auf die Save auszudehnen,

weil ihr ausschließendes Privilegium auf die Donau, und die in die Donau einmündenden Flüsse nur dann giltig bleibt, wenn sie binnen einer bestimmten Zeit ihre Fahrten auf denselben eingeleitet hat. Sie würde daher dieses Privilegium verlieren, und Gefahr laufen, daß Andere ihr zuvorkämen, wenn sie solches auf der Save nicht binnen der festgesetzten Zeit, die bald zu Ende geht, in Ausübung brächte.

Auf diese Art könnten aber die Früchte von Semlin oder Pancsova in der unglaublich kurzen Zeit von acht Tagen zur See verschafft werden. Dann würde die Ausfuhr des ungarischen Getreides möglichst erleichtert werden, der Getreidehandel aufblühen, und die Klage über Mangel an Absatz bald verstummen. Nicht nur die Banater, sondern auch die Bewohner von Ober-Ungarn würden mittelbar Theil an dem Gewinnste nehmen, wenn die Banater Früchte nicht mehr nach Wiselburg und Wien, sondern auf der Save zur See verführt würden.

Ungarn würde durch die angedeuteten Maßregeln wahrscheinlich im Stande seyn, den Russen, welche dermalen alle Häfen des adriatischen und mittelländischen Meeres mit ihrem Getreide aus der Krimm über Odessa überschwemmen, die Konkurrenz in dem adriatischen Meere abzugewinnen und in dem mittelländischen Meere streitig zu machen. Während des letzten russisch-türkischen Krieges hatte die Ausfuhr des Getreides aus Ungarn bedeutend zugenommen, weil den Russen die Ausfuhr in das mittelländische Meer gesperrt war. Nachdem sie aber in dem Frieden von Adrianopel (1829) sich die unbeschränkte Durchfahrt durch den Bosporus und die Dar-

danellen für ihre Kauffahrteischiffe stipulirt hatten, so nahm ihr Ausfuhrhandel aus der Krimm außerordentlich zu. Aus dem einzigen Hafen von Odessa werden jährlich für 14 bis 15 Millionen Rubel Getreide in das Ausland verführt. In diesen Geschäften wohl unterrichtete Männer behaupten, daß Ungarn im Stande wäre, die Konkurrenz den Russen streitig zu machen, wenn es seine Früchte z. B. aus dem Banate mit einem Frachtlohn von 1 fl. 10 kr. C. M. bis in die Häfen des adriatischen Meeres bringen könnte. Dieses stimmt auch mit jenen Daten, welche mir bekannt sind, so ziemlich überein.

Die Russen zahlen Seefracht von Odessa bis Triest . . . . . 54 kr.

Die sogenannte Piata oder Spesen in Odessa für Auf- und Abladen, Einmagaziniren, Einschiffen ꝛc. werden angegeben zu . . . . 12 "

Hiezu kommt noch die Assekuranz, die man, da die Fahrt durch stürmische und gefährliche Meere, ja selbst durch solche führt, wo nicht selten Piraten erscheinen, wohl nicht zu hoch annehmen wird mit . . . . . 4 "

Den Russen kommt daher die Fracht von Odessa bis Triest wirklich auf beiläufig . . . . 1 fl. 10 kr. zu stehen.

Nach den angedeuteten Maßregeln würde die Fracht des ungarischen Getreides zu stehen kommen,

von Pancsova oder Semlin nach Sißegg auf . 16 kr.

von Sißegg nach Bandinosello . . . . . 10 "

Fürtrag . 26 kr.

Fürtrag . 26 kr.
von Bandinoſello nach Zengg . . . . . 24 "
rechnet man hiezu noch für viermaliges Auf- und
Abladen à 2 kr. . . . . 8 "
ſo könnte man mit . . . . . 58 kr.
die Banater Früchte bis zur See ſtellen, und da der Banater Weizen mehr geſchätzt wird, als jener von Odeſſa, und gewöhnlich um 20 kr. bis 30 kr. der Staar höher im Preiſe ſteht, allerdings mit den Ruſſen konkurriren. Hiezu kommt noch, daß in Rußland die Früchte um 14 Tage ſpäter reifen, und daß ihre Flüſſe (der Dnieper, Dnieſter), auf denen ſie ihre Früchte nach Odeſſa verführen, wenigſtens um 14 Tage ſpäter aufthauen, als die Save. Die Ungarn könnten ihnen daher auch in der Zeit zuvorkommen.

Es würde ſonach die projektirte Straße der Ausfuhr der ungariſchen Produkte die weſentlichſten Vortheile verſchaffen, und nicht leicht irgend ein anderer Vorſchlag dem Lande ſo großen und unverkennbaren Nutzen gewähren.

Den beſten praktiſchen Beweis, welche Vortheile dadurch erreicht würden, liefert der wahrhaft paniſche Schrecken, der den ganzen Karlſtädter und Fiumaner Handelsſtand, ſo wie die Aktionäre der Louiſenſtraße überfiel, als die Abſicht, „eine Eiſenbahn von Sißegg nach Bandinoſello zu erbauen" kund wurde. Sie beſorgten, daß der ganze Handelszug zur See ſich auf dieſe Straße, als bei weitem die kürzeſte und wohlfeilſte werfen würde, und daß ſie dadurch den bisherigen einträglichen Speditions-Handel ganz verlieren und zu Grunde gehen würden.

Vor allem halte ich ihre Besorgniß, daß dadurch der Handel von Karlstadt und Fiume vernichtet werde, für ganz ungegründet. Wir sehen aller Orten, wo bessere Kommunikationen durch Eisenbahnen, Kanäle ꝛc. eröffnet werden, die früher bestandenen Wege nicht veröden, sondern, daß sie vielmehr noch eben so stark, wie früher, besucht werden, weil die Frequenz dadurch ungemein zunimmt. Dieses würde auch hier der Fall seyn. Statt, daß jetzt 1 Million Früchte zur See gebracht wird, so würden in Zukunft sicher 2, vielleicht 3 Millionen oder noch mehr ausgeführt werden. Ein solches Quantum könnte gar nicht auf der neuen Straße verführt werden, sondern es würden bei günstigem Wasserstande die Früchte noch immer, so wie bisher, in aller Eile von Sißegg nach Karlstadt gebracht werden, um von dort theils nach Fiume, theils nach Zengg verführt zu werden; die einzige, wohlthätige Aenderung könnte vielleicht darin bestehen, daß die Schiffseigenthümer auf der Kulpa durch die Konkurrenz der Eisenbahn bewogen würden, die Wasserfracht von 11 kr. vielleicht bis auf 8 kr., die Fuhrleute auf der Louisenstraße den Fuhrlohn von 42 kr. auf 36 kr. und jene auf der Josephinerstraße von 36 kr. auf 30 kr., die Aktionäre der Louisenstraße aber die Mauth von 14 kr. auf beiläufig 10 kr. herabzusetzen, so daß man auch auf diesen Wegen den Zentner Waaren von Sißegg nach Fiume um 54 kr., statt der bisherigen 1 fl. 7 kr. und nach Zengg um 38 kr. statt der bisherigen 47 kr. transportiren könnte — ein weiterer großer Gewinn für den Handel.

Die gegen die neue Straße gemachten Einwendungen sind wirklich von gar keinem Gewichte.

Erstens wendet man ein, sie führe durch wenig bevölkerte Gegenden, wo es an Fuhrleuten, an Unterkommen u. s. w. fehle. Allein führt die Louisenstraße durch viel besser bevölkerte Länder? Uebrigens wo es Verdienst gibt, findet sich alles Uebrige bald von selbst. Seitdem die Josephinerstraße umgebaut worden, haben die Oguliner Grenzer allein sich über 1000 neue, mit Eisen beschlagene und großentheils mit eisernen Achsen versehene Wägen, stärkere Pferde und besseres Geschirr angeschafft. Als die Dampfschifffahrt-Gesellschaft eine Aufnahmsstation zu Skella Kladova unter Orsova in der Wallachei etablirte, war sie in großer Verlegenheit einen oder ein paar Wägen aufzutreiben; dermalen stehen ihr dort 100 und mehrere Wägen stündlich zu Gebote. Es ist wohl möglich, daß besonders anfänglich nicht so viel Fuhrwerk vorhanden seyn wird, als erforderlich wäre, um die Waaren, welche diesen Zug nehmen, nach Zengg zu verführen. Allein dieser Mangel käme gerade den Karlstädtern zu Gute, weil alsdann um so viel mehr Früchte noch ferner den Weg über Karlstadt nehmen müßten.

Außerdem ließe sich sehr leicht von Josephsthal aus über Ogulin bis in die Gegend von Verbovsko eine Straßenverbindung nach Fiume herstellen, damit auch die Fuhrleute von der Louisenstraße Antheil an der Verführung nehmen könnten.

Endlich finden sich in der Grenze Leute genug, welche bereit sind, Postmeisterstellen (in der Grenze Kambiaturen genannt) zu übernehmen, und sich anheischig machen, eine bestimmte Anzahl von Pferden auf der Streu zu halten, um

die Postritte gegen die festgesetzte Gebühr zu besorgen. Warum sollte man nicht auch Leute finden, welche um eine bestimmte Bezahlung die Früchte weiter beförderten? Wenn man den ganzen Weg in Stationen eintheilen wollte, so benöthigte man dazu drei derlei Etablissements in Bandinosello, Josephsthal und Xutaloqua, um die Transporte schnell und gut zu besorgen.

Zweitens, eine wirklich ganz ungereimte Einwendung, die man während des letzten Landtages unter der Hand zu verbreiten suchte, ist die, daß die neue Straße Ungarn nichts nütze, weil sie durch das Militär-Gebiet führe, somit von dem Militär nach Gutdünken gesperrt werden könnte. Allein wenn das Militär eine Straße erbaut, so erfordert wohl sein eigenes Interesse, dafür zu sorgen, daß diese Straße so viel als möglich befahren werde.

Zudem nimmt ja auch jetzt schon der ganze Seehandel seinen Zug von Semlin bis Sißegg durch das Militär-Grenzgebiet. Wenn also das Militär diesen Handelszug sperren wollte, könnte und dürfte, so wäre dieses dort eben so gut wie anderwärts zu besorgen.

Endlich haben die ungarischen Stände selbst auf dem Landtage von $182^{6}/_{7}$ ein eigenes Postulat an Seine Majestät gerichtet, worin sie Seine Majestät gebeten haben, eine neue Kommerzial-Straße von Karlstadt über Ogulin nach Zengg, als den kürzesten Weg zur See, ganz durch die Militär-Grenze herstellen zu lassen.

Drittens wendet man ein, daß in Bandinosello keine Gebäude, insbesondere keine Depositorien zur Aufbewahrung der Früchte vorhanden wären.

Dafür müßte allerdings gesorgt werden, und wird wohl auch schon darauf fürgedacht worden seyn.

Uebrigens fragt es sich noch erst, ob deren viele und große nothwendig wären. Wenn man eine Eisenbahn zu einem bestimmten Zwecke ganz neu erbaut, so kann man solche und Alles, was dazu gehört, auch zu dem Zwecke auf das bequemste herrichten. Warum sollte man nicht Karren verfertigen können, die zur Verführung des Getreides geeignet, gedeckt und sogar verschlossen, übrigens so gebaut wären, daß sie auf gewöhnlichen Landstraßen von Pferden fortgezogen, aber auch auf der Eisenbahn, allenfalls auf Kufen, fortgebracht werden könnten? Diese Karren würden auf der Eisenbahn bis Bandinosello verführt, dort aber einzeln mit Pferden bespannt, und bis Zengg gebracht. Eine solche Einrichtung hätte die großen Vortheile:

1. daß in diesen Karren die Früchte sogar ohne Säcke (alla rifusa) verführt werden könnten;
2. daß die Früchte in denselben gegen die Witterung und selbst gegen die Defraudationen der Fuhrleute besser geschützt wären. Der Fuhrmann erlaubt sich viel eher in einen Sack ein Loch zu machen und das Getreide ausrinnen zu lassen, als er sich getraut einen verschlossenen Kasten aufzubrechen, oder anzubohren, was leicht entdeckt werden kann;
3. könnten zu noch größerer Sicherheit die Convois sowohl auf der Eisenbahn, als auch auf der Straße durch verläßige und verantwortliche Kondukteure begleitet werden;

4. würde dadurch das Ab = und Aufladen in Bandinofello erspart, welches immer mit Zeitverlust und Auslagen verbunden ist.

Es muß zwar dieses derzeit auch in Karlstadt geschehen. Aber es wäre immer ein großer Gewinn für den Handel und ein weiterer Vorzug des neuen Ausfuhrweges, wenn es erspart werden könnte.

Die Kosten an Regie und Fundus instructus würden dadurch allerdings vermehrt. Allein jeder Kaufmann würde sich einen Aufschlag von ein paar Kreuzer gerne gefallen lassen, wenn seine Früchte mit so vieler Sicherheit gegen Verderben und gegen fremde Eingriffe, dann mit so viel größerer Schnelligkeit verführt würden, und er dafür die Ab = und Aufladungs = dann Lagerungskosten ersparte.

5. wurde eingewendet, der Hafen von Zengg sey schlecht und unsicher. Dieses ist allerdings wahr. Aber hat Fiume einen bessern Hafen? Auch dieser gewährt den darin vor Anker liegenden Schiffen gar keine Sicherheit, und Triest, welches den ausgebreitetsten Seehandel treibt, hat gar keinen Hafen, sondern nur eine Rhede. Uebrigens steht auch die Herstellung des Hafens von Zengg bereits in der Verhandlung. Der früher bestandene, aber beinahe ganz verfallene Molo soll des ehesten wieder hergestellt, und auch auf der andern Seite ein neuer Molo gebaut, und mit hohen Magazinsgebäuden versehen werden, um die in dem Hafen befindlichen Schiffe vollkommen gegen die Bora und andere Winde zu schützen.

Um den bisherigen vortheilhaften Speditionshandel ja nicht zu verlieren, haben mehrere vermögliche Handelsleute in Karlstadt und Fiume den Plan entworfen, ihrerseits durch eine Aktien-Gesellschaft eine Eisenbahn von Sißegg durch das Provinzialgebiet nach Karlstadt zu erbauen. Da das Terrain durchaus eben ist, so scheinen diesem Vorschlage keine großen Hindernisse entgegen zu stehen, und auch auf diesem Wege würden die Güter bei ungünstigem Wasserstande der Kulpa und beinahe zu jeder Jahreszeit sicher nach Karlstadt verschafft werden können. Allein es liegt klar vor Augen, daß diese Eisenbahn minder vortheilhaft wäre, als die erstere; da der Landweg von Sißegg nach Karlstadt über 13 Meilen beträgt, so würde die vorgeschlagene Eisenbahn wahrscheinlich wenigstens eben so lang werden, hiezu der Landweg von Karlstadt nach Fiume 18 Meilen, so hätte man 31 Meilen bis zur See zurückzulegen, während man solche über Bandinosello in 20 Meilen erreichen würde. Daß ein, um mehr als ein Drittel kürzerer Weg der vortheilhafteste für den Handel wäre, bedarf keines Beweises. Dann würde die Anlegung der letztern Eisenbahn sehr viel, wahrscheinlich wenigstens noch einmal so viel kosten, als jene durch die Militär-Grenze. Sie würde über die Besitzungen des Agramer Domkapitels und einer Menge kleiner Edelleute gehen, was schon viele Anstände hinsichtlich der Expropriation veranlassen und auf jeden Fall bedeutende Entschädigungen hervorrufen würde. Das Holz zu den Unterlagen müßte theuer bezahlt, und aus der Ferne zugeführt werden. Wenn man in einer Gegend mehrere tausend Arbeiter nöthig hätte, so würde man sicher

einen erhöhten Arbeitslohn zahlen müssen. Endlich müßten die dazu erforderlichen Ingenieure und Aufseher sehr gut salarirt werden. Wenn aber diese Bahn noch einmal so viel kostete, als die militärische, so müßte auch das Péage noch einmal so hoch seyn, wenn man die Regiekosten bestreiten, und das ausgelegte Kapital einigermaßen verzinset haben wollte, folglich 18 bis 20 kr. vom Zentner. Mit einem so hohen Péage könnte die Eisenbahn aber die Konkurrenz nicht aushalten, weil der Wassertransport nur 11 kr. beträgt. Es würden daher die Güter bei günstigem Wasserstande auf der Kulpa nach Karlstadt verschafft werden, und die Eisenbahn nur dann Beschäftigung finden, wenn die Wasserfahrt nicht thunlich wäre. Dieses würde aber einen viel zu geringen Ertrag abwerfen, als daß auch nur auf sehr mäßige Zinsen gerechnet werden könnte. In dieser Beziehung könnte die Eisenbahn nach Bandinosello noch eher die Konkurrenz mit der Wasserfahrt aushalten, weil nicht mehr Péage gefordert werden soll, als derzeit die Wasserfracht kostet (10 kr.), und in Bandinosello, welches ungefähr in gleicher Höhe mit Pottok liegt, Karlstadt schon um $4\frac{1}{4}$ Meilen überflügelt wäre, mithin der Fuhrlohn von dort nach Zengg um einige Kreuzer wohlfeiler wäre, als von Karlstadt nach Zengg. Es kann und wird daher die Eisenbahn durch das Provinzial-Gebiet von Privaten nicht erbaut werden können. Wenn auch einige vermöglichere Leute in der ersten Begeisterung, ohne die Sache näher zu kennen und gehörig zu beurtheilen, sich dazu anheischig gemacht haben, so werden sie und andere sich doch wohl hüthen, ihr Geld zu einem so ge-

wagten Unternehmen herzugeben, wovon sie gar keinen, oder höchstens nur einen sehr geringen Nutzen zu erwarten hätten.

Nur in dem Falle, wenn die militärische Eisenbahn nicht zu Stande kommen sollte, wäre zu wünschen, daß die Stände die zweite Eisenbahn aus zu schaffenden Landesfonds erbauten. Wenn sie sich auch nicht rentirte, so würde sie doch dem Lande große Vortheile bringen, und die Stände dieses Opfer dem allgemeinen Besten wohl bringen können. Die Wünsche von allen Fruchthändlern und Spediteuren zu Pancsova, Semlin und Sißegg gehen indessen dahin, daß die zuerst projektirte Straße nach Zengg hergestellt werde, wozu auch, wie versichert wird, bereits alle Voreinleitungen getroffen, die Trace ausgemittelt und ausgesteckt, die Details, Pläne und Kostenüberschläge ausgearbeitet und Alles so vorbereitet ist, daß sogleich Hand ans Werk gelegt werden könnte, während, so viel mir bekannt, zum Behufe der andern Eisenbahn bisher noch nichts Anderes als eine vorläufige Rekognoszirung des Terrains stattgefunden hat. Es scheint, daß die Militär-Grenz-Verwaltung gesonnen ist, diese Straße auf ärarische Kosten herzustellen, was auch in jeder Beziehung das Beste wäre. Das Aerar baut in der Grenze ungemein wohlfeil. Die Ablösung der Gründe kostet in der Grenze das Aerar gar nichts, weil Seine Majestät in der Grenze zugleich oberster Grundherr sind, folglich alle vakanten Gründe, alle Waldungen ꝛc. dem Landesfürsten gehören, der Staat auch über die allgemeinen Huthweiden größtentheils frei disponiren kann.

Man gibt daher dem Grenzer nach den bestehenden Ge-

setzen für den Acker oder die Wiese, über welche die Straße geht, die gebührende Entschädigung von einem Waldgrund, von vakanten Gründen, oder von der Huthweide. Dieses ist ohnehin in der Grenze üblich und dem Grenzer selbst lieber, als Geld. Die Expropriation kostet daher in der Grenze gar nichts.

Das schönste Eichenholz zur Unterlage findet sich überall in den ärarischen Waldungen, bei welchen die Bahn vorbeigeführt würde, kostete daher ebenfalls kein baares Geld.

Die Arbeiter werden nach den Grenz-Grundgesetzen zu ärarischen Arbeiten um 20 kr. C. M. kommandirt.

Zur Leitung der Arbeiten würden wahrscheinlich geniekundige Offiziere kommandirt werden, welche entsprechendmäßige Zulagen zu ihren Gebühren erhalten. Das Aerar baut daher in der Grenze gewiß um die Hälfte wohlfeiler, als eine Privat-Gesellschaft bauen könnte.

Die Militär-Grenz-Verwaltung scheint mit diesem Unternehmen noch einen andern Zweck verbinden zu wollen. Die Karlstädter Grenzer haben so wenige und so schlechte Gründe unter den mißlichsten klimatischen Verhältnissen, daß sie beinahe nicht davon leben können, sondern ungefähr alle drei, vier Jahre bei einem Mißwachs in die größte Nahrungsnoth gerathen, und nur durch bedeutende ärarische Unterstützungen von dem Hungertode gerettet werden. Schon der Kaiser Joseph sah dieses ein, als er das Land bereiste, und ließ mit einem großen Aufwande die Josephinerstraße bauen, um diesen Grenzern durch Fuhrlohn einen Nebenverdienst zu verschaffen. Diesen genossen sie auch viele Jahre lang, bis

die ungleich bequemere Louisenstraße erbaut wurde, und der Handel sich auf dieser nach Fiume zog. Durch den Umbau der Josephinerstraße und die neu anzulegende Straße, die ganz durch diese armen Regiments-Bezirke führt, würden die Grenzer einen Theil des Verdienstes wieder zurück bekommen, den sie früher so lange Zeit genossen haben. Die Militär-Verwaltung hat daher nicht nöthig, gar zu ängstlich darauf zu sehen, ob das angelegte Kapital sich gut rentire, indem, wenn es sich auch nicht vollkommen rentirt, sie dieses Opfer leicht bringen kann, weil sie auf der andern Seite Hunderttausende erspart, die sie sonst zur Unterstützung der Grenzer in Nothjahren verwenden muß.

Alles ist daher auf das beste vorbereitet, die Umstände könnten nicht günstiger seyn, und es ist beinahe nicht zu zweifeln, daß, wenn die Stände Seine Majestät um die Ausführung dieses Unternehmens bitten, so wie sie auf dem Landtage von $172^{6}/_{7}$ Seine Majestät gebeten haben, eine ungleich weniger vortheilhafte Straße von Karlstadt über Ogulin ganz durch die Grenze nach Zengg herzustellen, ihrer Bitte sicher willfahrt werden dürfte. Sie können daher, wenn sie sich durch die ungegründeten Insinuationen des mehr als nöthig erschreckten Karlstädter und Fiumaner Handelsstandes nicht irre machen lassen, dem Lande diese Wohlthat — vielleicht die größte, die ihm in diesem Augenblicke zur Beförderung der Ausfuhr der ungarischen Produkte zugedacht werden kann — leicht verschaffen, selbst ohne die Landesfonds in Anspruch zu nehmen, die sonach zu andern nützlichen Unternehmungen vorbehalten bleiben könnten.

Ein solches Unternehmen wäre gleich, die obere Save mit der Donau durch einen Kanal zu verbinden, welches zwar keineswegs so dringend wie der erste Vorschlag, jedoch für die Ausfuhr der ungarischen Produkte gleichfalls sehr nützlich wäre.

Schon im Jahre 1753 machte der General Serbelloni den Vorschlag, die obere Donau von Vukovar aus, durch einen Kanal bei Schamatz mit der Save zu verbinden.

Die Ausführung dieses Vorschlages nahm später die k. ungarische Schifffahrts-Gesellschaft in ihre Entwürfe auf, ließ das Terrain nivelliren und einen Plan über diese Wasserverbindung verfertigen, welche den Namen Theresien-Kanal erhalten sollte.

Im Jahre 1795 soll auf einen Vortrag der k. ungarischen Hofkanzlei die Allerhöchste Genehmigung Seiner Majestät zur Ausführung dieses Projektes erfolgt seyn, jedoch sollte eine neue Aufnahme und Nivellirung vorausgehen, weil die frühere Nivellirung nicht mit der gehörigen Vorsicht vorgenommen, die Donau und Save nicht zu derselben Zeit nivellirt, ja der Wasserstand nicht einmal vorgemerkt worden war.

Diese Voreinleitungen unterblieben jedoch wegen der damals in Syrmien herrschenden Pest, dann wegen des französischen Krieges.

In den Jahren 1802, 1808, 1816 und 1817 wurden zu diesem Endzwecke mancherlei Vorschläge gemacht und im Jahre 1821 soll die Sache auf Allerhöchsten Befehl Seiner Majestät neuerdings in Anregung gebracht worden seyn.

Endlich im Jahre 1840 wurde von mehreren Kaufleuten von Essegg der Vorschlag gemacht, mittelst einer Aktien-Gesellschaft von Essegg einen Kanal nach Brood zu erbauen.

Es liegen daher zur Anlegung dieses Kanals sechs verschiedene Vorschläge vor:

1. von Vukovar nach Schamatz,
2. " " " Jaruge,
3. " " " Shittar $4\frac{3}{4}$ Meilen.
4. " " über Illok nach Mitrovitz $3\frac{1}{4}$ "
5. " " " Vinkovcze nach dem Dorfe Bassuth $9\frac{1}{3}$ "
6. von Essegg nach Brood.

Die Vortheile dieses Kanals bestünden darin, daß die Wasserstraße aus Ungarn nach Sißegg ungemein abgekürzt würde. Man hat berechnet, daß wenn die Schiffe bis nach Semlin auf der Donau hinab und dann wieder auf der Save hinauffahren müssen, durch den angetragenen Kanal 50 Meilen Weges erspart würden. Dadurch würden auch die an der Donau weiter aufwärts gelegenen Gegenden an der Ausfuhr des Getreides zur See Antheil nehmen können, die Hauptstadt Pesth der Seeküste gleichsam näher gerückt, und die gefährlichen Stellen auf der untern Save, z. B. die Sandbänke bei Schamatz und die äußerst beschwerliche und gefährliche Passage bei Racsa beseitigt, auch viele Serpentinen vermieden werden, das Letztere jedoch nur dann, wenn der Kanal weiter aufwärts auf jeden Fall ober Racsa in die Save einmündend gemacht würde.

Die Gegenfahrt bei Racsa ist die gefährlichste auf dem ganzen Savefluſſe. Das Fort Racsa liegt auf einer vorgeschobenen Erdzunge, die sich sehr weit vorwärts ausdehnt, und um welche die Save herumläuft. Gerade gegenüber von Racsa mündet die Drina aus Serbien ein — ein sehr wilder Gebirgsstrom, der bei Hochwasser eine Menge Steine und Schotter aus dem jenseitigen Gebiete mitführt und auf unserer Seite anhäuft, so daß das Fahrwasser sich auf der serbischen Seite befindet, und die stromaufwärts fahrenden Schiffe nur mit sehr starker Zugkraft und mittelst ungewöhnlich langer Seile hinaufgezogen werden müssen. Bei lebhaftem Handel geschieht es sehr oft, daß 40 bis 50 beladene Schiffe unter Racsa zusammen kommen, und da nur ungefähr 8 Schiffe in einem Tage vor Racsa vorbei hinaufgezogen werden können, so müssen die übrigen fünf, sechs und mehrere Tage warten, bis die Reihe an sie kommt. Auch sind schon öfters Schiffe zu Grunde gegangen. Es wäre daher sehr zu wünschen, daß diese eben so gefährliche, als beschwerliche Stelle umgangen werden könnte.

Was die zu wählende Trace anbelangt, so wäre die Verbindung zwischen Essegg und Brood in Beziehung auf diese zwei Städte, und weil die Mündung weit oben in die Save geschähe, auch in dieser Beziehung vielleicht die vortheilhafteste. Allein diese Trace würde wohl die längste unter allen seyn, und sie führte durch ein minder wasserreiches Gebiet, während von Vukovar aus die Wukva, die Bossuth, Bigi und Berova Wasser in Überfluß zur Speisung eines Kanales herbeiführen.

Dann ist zu bedenken, daß die Schiffe aus der Donau die Drave hinauf bis Essegg fahren müßten, die Drave aber ein so kleiner Fluß ist, daß sie im Sommer oft mehrere Monate lang mit größeren Schiffen nicht befahren werden kann. Endlich geht der Antrag der Aktien-Gesellschaft dahin, daß ein schmaler Kanal hergestellt werden soll, der nur mit eigends dafür erbauten kleinen Fahrzeugen befahren werden könnte. Dieses hätte aber den großen Nachtheil, daß die Güter in Essegg ausgeladen, und auf die Kanalschiffe gebracht, in Brood aber neuerdings abgeladen, und in die Saveschiffe aufgeladen werden müßten. Das wäre wohl für diese beiden Städte sehr vortheilhaft, weil sie dadurch den ganzen Speditionshandel in ihre Hände bekämen, aber äußerst nachtheilig für den Handel, indem dadurch an Spesen und Zeit so viel verloren ging, daß der beabsichtigte Nutzen zu einem großen Theile wieder aufgewogen würde.

Wenn ein solcher Kanal von wahrem Nutzen seyn soll, so muß er so breit und tief hergestellt werden, daß die gewöhnlichen Save- und Donauschiffe, ja selbst Dampfschiffe ihn ungehindert hin und her passiren können. Das dürfte aber wohl die Kräfte einer Privat-Gesellschaft übersteigen, daher es am zuträglichsten wäre, wenn auch dieser Kanal auf Kosten des Landes hergestellt würde.

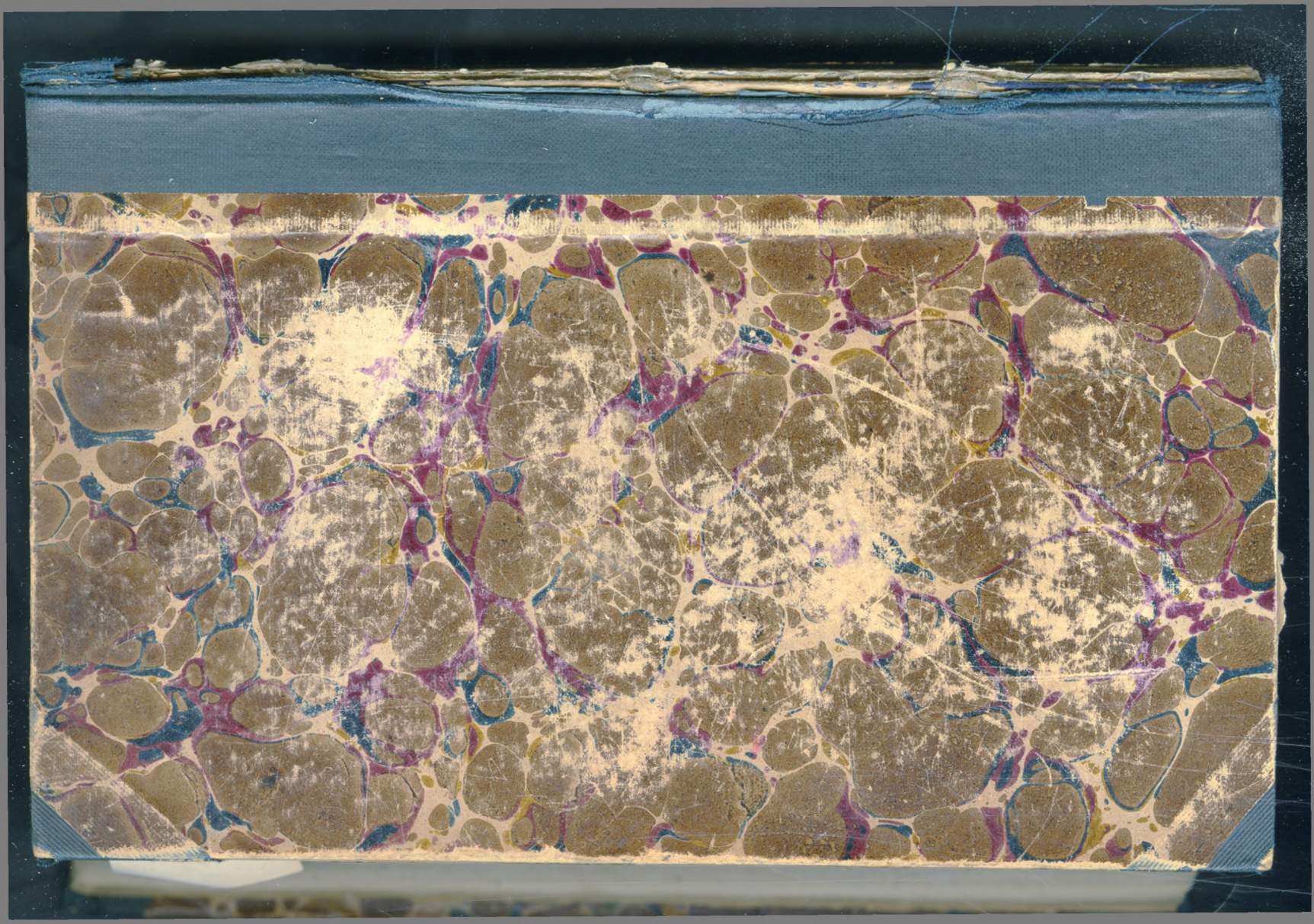
Die Kosten wurden vorläufig zu 4 Mill. bis 4,100,000 voranschlagt. Wahrscheinlich bestand aber der Antrag nicht, ihn so breit und tief zu machen, als eben angedeutet worden. Er würde daher, wenn dieses geschehen sollte, ungleich mehr kosten.

Indessen kann dermalen noch überhaupt von einer nähern Bestimmung dießfalls keine Rede seyn, sondern es muß vor allem eine genaue Rekognoszirung, Vermessung und Nivellirung des Terrains vorgenommen, dann die Pläne und Kostenüberschläge verfaßt werden, um beurtheilen zu können, welche Trace von den projektirten die vortheilhafteste wäre.

Sehr gut wäre es aber, wenn die Stände zur Gewinnung der Zeit einstweilen alle diese Vorarbeiten einzuleiten trachteten. Die dazu erforderlichen, einige tausend Gulden betragenden Kosten würden wohl leicht von dem zu derlei Zwecken bestimmten Salz-Augmentationsfonde bestritten werden können.

Man ist berechtiget, zu den dermalen versammelten Ständen des Reiches das Zutrauen zu hegen, daß sie von dem glühendsten Patriotismus beseelt, und da Seine Majestät ihren Wünschen selbst entgegen zu kommen scheinen, diese günstige Gelegenheit sicher nicht unbenützt vorüber gehen lassen, sondern in ihrer Weisheit dasjenige einleiten werden, was dem Lande im Ganzen am meisten frommt.

A M. NÁMUZEUM KÖNYV-TÁRA

DR. BALLASI GÉZA.

Wien.
Gedruckt bei Carl Gerold.
1843.