Politikai röpiratok.

163.

Die

ungarisch-galizischen

Bahnverbindungen

und

ihre Bedeutung.

Besprochen von

A. J. Ritter von Peteani-Steinberg.

Pest,

Druck von Gustav Heckenast.

1870.

Einleitung.

Seit Jahren beschäftiget die Frage der ungarisch-galizischen Bahnverbindungen die hervorragendsten National-Oekonomen Ungarns und Galiziens ebenso lebhaft, wie sie auch in strategischer Beziehung von nicht zu verkennender Bedeutung ist.

Sowohl die geographische Lage als auch die politischen Verhältnisse erheischen den innigsten Verband Ungarns und Galiziens, denn so wie sie das Centrum des großen Handelsverkehres bilden, welcher von den Ufern der Wolga und aus der asiatischen Hochebene nach den Ufern des adriatischen und mittelländischen Meeres seine Richtung nimmt, in demselben Maße sind diese beiden Länder dazu berufen, bei dem früher oder später eintretenden Kampfe zwischen der Civilisation des Westens und der Barbarei des Ostens das Bollwerk zu bilden, an welchem der nordische Koloß seine Kraft brechen muß.

Bei Bestimmung der Eisenbahn-Linien, welche den nothwendigen innigen Verband zwischen Ungarn und Galizien herstellen sollen, sind daher zwei Momente vor Allem in's Auge zu fassen, nämlich

1. die Richtung des diese beiden Länder durchziehenden allgemeinen Welthandelsverkehres;

2. welche Linien sind in strategischer Beziehung nothwendig und für eine erfolgreiche Verwendung der militärischen Kräfte geeignet.

Die Beantwortung dieser Fragen ist heute theilweise bereits als gelöst zu betrachten, denn sowohl österreichischer als ungarischer Seits hat sich die Ueberzeugung Bahn gebrochen, daß für die allgemeinen staatlichen Interessen zunächst zwei Eisenbahnen von hervorragender Bedeutung sind, und zwar:

1. Eine westliche, welche von Pest über Miskolcz, Kaschau, Eperies nach Tarnow und von da weiter bis an die russische Grenze bei Sandomierz geführt werden muß.

2. Eine östliche, welche die Verbindung der ungarischen Nordostbahn von Munkács über Stryj herstellen soll, und bei letzterem Orte sich in drei Arme theilt, wovon einer über Lemberg nach Brody, der zweite über Tarnopol an den russischen Anschlußpunkt Podwolocsiska und der dritte über Stanislau nach Hussiatyn fortgesetzt werden muß.

Nachdem diese beiden Welthandels-Linien aber doch einige Zeit zu ihrer vollständigen Herstellung bedürfen, und es von Wichtigkeit war, wenigstens eine locale Verbindungsbahn zwiichen der Carl Ludwigsbahn und dem ungarischen Bahnnetz so schnell als möglich herzustellen, entschied man sich vor einem Jahre in Wien und Pest für eine dritte Verbindungs-Linie, welche nördlich den strategisch wichtigen Punkt zum Ausgangspunkte nahm, das Karpathengebirge bei Lupkow überschreitet und sodann über Homonna und Mihály ihren Anschluß an die nach Pest führenden. bereits im Betriebe stehenden Bahnen findet.

Nachdem aber diese Bahn schon vermöge ihrer nicht sehr glücklich gewählten Trace durch die unwirthliche menschenleere Gegend zwischen Homonna und Lupkow wohl niemals eine größere Bedeutung als jene einer localen Verbindungsbahn, so ist bezüglich der Ausführung der Beiden unter 1 und 2 vorbezeichneten Hauptbahnen keine Zeit zu verlieren, wenn nicht die wichtigsten volkswirthschaftlichen und staatlichen Interessen der österreichisch-ungarischen Monarchie im Allgemeinen, speziell aber die territoriale Vertheidigungsfähigkeit, so wie

die Entwicklung der commerziellen und finanziellen Kräftigung Ungarns und Galiziens auf's Spiel gesetzt werden soll.

Es unterliegt wohl auch kaum mehr einem Zweifel, daß die beiderseitigen Regierungen in Wien und Pest sich der Erkenntniß über die Dringlichkeit der beiden ungarisch-galizischen Hauptverbindungs-Linien, welche in Eperies und Munkács so zu sagen ihre Fußpunkte finden, nicht verschließen und die Ausführung ernstlich anstreben. Es kommt aber nicht allein darauf an, daß diese beiden Linien überhaupt als wichtig anerkannt und darum ausgeführt werden, sondern es ist auch von höchstem Interesse, daß dieselben nicht wieder nur als Bruchstücke concessionirt werden, daß nicht abermals nur das zunächst in die Augen springende locale Interesse berücksichtiget werde, sondern daß die Wichtigkeit dieser beiden Bahnen vom allgemeinen Welthandelsstandpunkte gleichfalls in Betracht gezogen werde.

Die Erörterung der Aufgaben, welchen die ungarisch-galizischen Verbindungsbahnen dienen müssen, so wie die Art und Weise, in welcher dieselben concessionirt und gebaut werden sollen, ist der Zweck dieser möglichst gedrängten Besprechung. Es werden in derselben keine neuen Argumente in's Feld geführt, denn über die Nothwendigkeit dieser Eisenbahnverbindungen sind schon so vielerlei Meinungen zu Papier gebracht worden, daß, wollte man sie alle sammeln, ganz anständige Folianten zu Vorscheine kämen.

Der leitende Gedanke der vorliegenden Besprechung besteht darin, daß die Eisenbahnen in ihrer Entwicklung das beste und festeste Bindemittel zwischen Völkern und Nationen bilden, wenn sie diesen entsprechend geführt und nicht aus localen Interessen die großen allgemeinen Handelsinteressen vernachlässigt werden, daß sie die Verbreitung der Civilisation und des Fortschrittes fördern und beschleunigen, und daß sie schließlich berufen sind Völker und Nationen auf dem Wege übereinstimmender materieller Interessen dauernd zu

vereinigen. Daß aber die innigste Verbindung Ungarns mit Galizien nicht nur ein Gebot der Selbsterhaltung für diese beiden hochherzigen Nationen ist, daß auf der Stärkung und finanziellen Kräftigung dieser beiden krieggewohnten Vorkämpfer der Civilisation die Sicherheit Deutschlands und Westeuropas beruht, dürfte heute wohl bereits allerseits anerkannt werden.

Westliche Verbindungs-Linie Eperies—Tarnow—Sandomierz.

Je weiter sich das allgemeine Welt-Eisenbahnnetz ausbreitet, um so mehr machen sich auch gewisse Prinzipien geltend, nach welchen Binnenländern bei Anlage ihrer Haupteisenbahn-Linien vorgehen müssen. Eines dieser Prinzipe besteht darin, daß im Allgemeinen jene Eisenbahn-Linien die meiste Rentabilität aufweisen und den allgemeinen Handelsinteressen am besten dienen, welche die kürzeste Verbindung zweier Meere bewerkstelligen.

Zeitersparniß, Schnelligkeit und Sicherheit des Verkehres sind die Parole des heutigen Geschäftslebens, und darum sehen wir überall, wie der große Handelsverkehr sobald es möglich die Seestraße verläßt, um auf die continentalen Verkehrswege überzugehen. Die wichtigsten Schienenstraßen sind nun unbedingt jene, welche den Güterverkehr in kürzester directer Verbindung von einem Küstengebiete zu dem andern vermitteln, und diese Bahnen werden gewöhnlich mit dem Namen Weltbahnen bezeichnet.

Jenen Linien, welche den am adriatischen und mittelländischen Meere gelegenen großen Seehäfen Fiume, Spalato, Salonich, in directester Weise mit den bedeutenden Ostseehäfen Danzig und Königsberg in Verbindung bringen und auf ihrem geraden Wege die continentalen großen Handelsplätze Belgrad, Pest, Kaschau, Warschau berühren, gebührt aber unstreitig der Name „Weltbahnen" und in dieser Richtung liegt ohne allem Zweifel die Theilstrecke Eperies-Tarnow-Sandomierz.

Sie ist auf dem Gebiete der österreichisch-ungarischen Monarchie das einzige noch fehlende Glied in der geraden Linie, welche Pest mit Warschau verbinden muß, und ihre Ausführung ist um so dringender, als russischer Seits zwei neue Eisenbahn-Linien aus dem Inneren nach der österreichischen Grenze über Zawichost nach Sandomierz projectirt sind, deren Bau demnächst beginnen soll. Die eine dieser beiden Linien zweigt von der Station Skiernevice der Warschau-Wiener Bahn ab und verfolgt die Richtung über Radom und Ostroviec, die zweite schließt in Brest-Liteffsky an die directe von Nisney-Nowgorod über Moskau nach Warschau führende große russische Bahn an, und nimmt mit Berührung der Festung Lublin gleichfalls die Richtung über Zawichost nach Sandomierz.

Die handelspolitischen Vortheile, welche demnach dem ungarisch-galizischen Handels- und Productionsgebiete aus der Herstellung und Inbetriebsetzung der Linie Eperies-Tarnow-Sandomierz erwachsen werden, sind, wie aus dem Vorstehenden erhellt, von höchster Bedeutung; denn diese Linie eröffnet für Ungarn und Westgalizien durch ihre Verbindung mit Warschau den directen Weg an die Ostsee über Thorn und Bromberg nach Danzig und Königsberg; sie bietet über Warschau eine höchst zweckmäßige Verbindung mit den russischen Ostseeprovinzen und mit der Hauptstadt Petersburg; sie eröffnet diesen Ländern schließlich durch ihre Verbindung mit Brest-Liteffsky den directen Handelsverkehr nach Moskau und Nisney-Nowgorod, dem Sammelpunkte des asiatischen Karavanenhandels.

Rußland hat schon lange die großen Vortheile erkannt, welche die Entwicklung eines großen Eisenbahnnetzes nach dem Westen Europa's nach sich ziehen müssen und mit der ihm eigenen Energie scheut es seit dem Pariser Frieden weder Mühe noch Geld, um sein Eisenbahnnetz mit den Anschlußbahnen in Verbindung zu bringen; in westlicher Richtung sind auch bereits drei Verbindungen mit den preußischen Bahnen, nämlich Wilna-Königsberg, Warschau-Thorn-Danzig und Warschau-Breslau;

mit Galizien und Ungarn besteht aber noch gar keine directe Verbindung und die Schuld liegt wir müssen es leider offen aussprechen, nicht an Rußland. Mit stoischer Ruhe sehen wir zu, wie außerhalb der Grenzen der österreichisch-ungarischen Monarchie die russischen Bahnen ihre Verbindung über Jassy, Roman mit dem schwarzen Meere und durch Preußen und Süddeutschland mit dem mittelländischen Meere suchen und finden, und wir scheinen es gar nicht zu bemerken, daß wir trotz unserer vortheilhaften geographischen Lage nach und nach vom großen Transito-Verkehr gar nicht mehr berührt werden, weil wir innerhalb unserer Grenzen ein Jahr nach dem anderen mit unfruchtbaren kleinlichen Polemiken vergeuden, während rings um uns herum rüstig gearbeitet wird und sich die continentale Handelswelt auf Umwegen die Wege zu den Weltmeeren bahnt.

Nicht dem Auslande fällt die Schuld zu, daß wir bereits im Westen und Osten volkswirthschaftlich vollständig überflügelt sind, sondern nur uns selbst; unsere leitenden Staatsmänner fühlen sich innerhalb der chinesischen Mauer, welche sich von Bodenbach bis Csernowitz erstreckt und nur ein einziges Pförtchen bei Oderberg bietet, ganz behaglich, und nachdem die auswärtigen Angelegenheiten zu den gemeinsamen gehören, so findet diese chinesische Mauer auch auf ungarischem Gebiete ihre natürliche Fortsetzung von Sucsawa längs der Karpathen und der südlichen Grenze bis zum Meere. Zu dem Abschlusse eines Staatsvertrages bezüglich eines Bahnanschlusses an auswärtige Bahnen oder Fortsetzung unserer Bahnen nach auswärtigen Gebieten, bedarf unser gemeinsames Ministerium in der Regel mehr Zeit, als gewöhnliche Menschenkinder zum Baue einer Bahn benöthigen.

Zieht man nun noch in Betracht, daß bei jeder Bahn schon am Sitze der Landesregierung die Verhandlungen behufs Concessionirung oft Jahre lang hinausgezogen werden, so wird die immer zunehmende Isolirung der österreichisch-ungarischen Monarchie erklärlich.

Die Herstellung der Bahn von Eperies nach Tarnow steht schon seit mehr als vier Jahren auf der Tagesordnung, denn bereits bei Abschluß des Concessionsvertrages mit der Kaschau-Oderberger Bahn wurde ihre Ausführung in Betracht gezogen Eperies-Tarnow nahm sodann in jenem Programme, welches im Jahre 1867 von der ungarischen Regierung für die Vervollständigung des ungarischen Eisenbahnnetzes festgestellt wurde, einen der ersten Plätze ein; die factische Ausführung ist aber noch heute nicht begonnen, und das Maximum aller Hoffnungen besteht darin, daß sie noch im Laufe der jetzigen parlamentarischen Session sichergestellt werden soll. — Leider ward bis jetzt fast immer nur von der Strecke Eperies-Tarnow gesprochen, und man vergißt ganz darauf, daß nördlich der Carl Ludwigsbahn auch noch bereits vor der Entdeckung Amerika's bekannte Ländergebiete existiren.

Soll der große volkswirthschaftliche Fehler, welcher mit der Concessionirung der Lupkower Bahn begangen wurde, nochmals wiederholt werden und sollen wir eine Sackbahn nach Tarnow erhalten, wie eine solche nach Przemysl concessionirt wurde? —

In technischer Beziehung kommen nur auf der ungarischen Theilstrecke, speziell bei Ueberschreitung der zwischen dem Fußbette des Poprad-Flusses und jenem des Tarcza-Flusses liegenden Wasserscheide auf einer Länge von zwei Meilen von Palocsa bis Hethars nennenswerthe Schwierigkeiten vor.

In Galizien verfolgt die Trace das Thal des Biala und das rechte Ufer der Poprád, woselbst die technischen Schwierigkeiten von keiner großen Bedeutung sind, entwickelt sich zwischen Tarnow und Sandomierz parallel mit dem rechten Ufer der Weichsel.

Hervorzuheben ist, daß Ingenieur Demarteau, welcher für das Consortium des Grafen Rummerskirch das ganze Projekt der Bahn von Eperies bis Sandomierz ausarbeitete, im Inundationsgebiete des Biala und der Weichsel zwischen Tarnow und Sandomierz das System der Pfahlbauten bei Herstellung

des Unterbaues in Anwendung bringt, wodurch eine schnelle Herstellung des Bahnkörpers bezweckt wird.

Abgesehen von der internationalen handelspolitischen Bedeutung der Verbindungsbahn Eperies-Tarnow-Sandomierz, ist dieselbe auch von großer Wichtigkeit für den Lokalverkehr zwischen Ungarn und Galizien; durch dieselbe wird den berechtigten Interessen der industriösen Zipser Städte und des Sároser Komitates Rechnung getragen, und nach Herstellung des projectirten Gömörer Bahnnetzes durch die Verbindung mit Rosenau der oberungarischen Eisenindustrie das natürliche nächstliegende Absatzgebiet in Galizien zugänglich gemacht und gleichzeitig ein lohnender Export von Eisenerzeugnissen nach Rußland und den Ostseegebieten eröffnet.

Die baldige Concessionirung und Herstellung der ganzen Linie Eperies-Tarnow-Sandomierz ist sonach nicht nur ein unläugbares Postulat einer vernünftigen Welthandelspolitik, sondern diese Linie birgt schon in sich selbst alle Factoren einer genügenden Rentabilität und vortheilhaften Einwirkung auf die industrielle Entwicklung, so wie finanzielle Kräftigung Oberungarns und Westgaliziens.

Oestliche Verbindungs-Linie von Munkács über Stryj zur russischen Grenze.

Als im Jahre 1868 die ungarische Nordostbahn projectirt und concessionirt wurde, konnte sich Niemand darüber klar werden, wie man diese Bahn in Munkács und Szigeth abschloß, ohne gleichzeitig auch für die absolut nothwendige Weiterführung nach Galizien Sorge zu tragen. In ihrer jetzigen Situation gibt die ungarische Nordostbahn das Bild eines lebenskräftigen Organismus, welcher seine Kraft durch mehrere Pulsadern aus dem Herzen Ungarns schöpft, welchem aber gleichzeitig beide Arme unterbunden sind, damit diese Kraft nicht angewendet und benützt werden kann. — Der Bau des Schienenweges bis Munkács ohne eine Fortsetzung über die Karpathen nach dem östlichen Galizien kommt dem Stehenbleiben auf halbem Wege gleich und dem Verrennen in eine Sackgasse ohne jeden Ausweg.

Welche namhaften Reichs- und Volksinteressen von dem baldigen Zustandekommen der Bahn-Linien Munkács-Stryj-Tarnopol- russische Grenze und Munkács-Stryj-Lemberg abhängen, und welche mächtige Factoren der National-Oekonomie und der Finanzwirthschaft hier in Frage kommen, dürfte nachstehende Auseinandersetzung darlegen:

Die Bahn-Linie Munkács-Tarnopol bildet mit ihrer Fortsetzung bis an die russische Grenze bei Podwolosciska ein wesentliches Glied der Welthandelsstraße, welche Mittelrußland mit dem adriatischen Meere in Verbindung zu bringen bestimmt ist. Die Vortheile, welche aus der Herstellung einer directen

Verbindung zwischen den russischen Haupthandelsplätzen Nisney-Nowgorod und Moskau und im Allgemeinen zwischen dem Wolga-Gebiete, einerseits und dem Küstengebiete der Adria anderseits für Ungarn und Galizien und in weiterer Folge für die ganze österreichisch-ungarische Monarchie resultiren müssen, sind heute noch gar nicht zu ermessen.

Für die gedeihliche Entwicklung der Industrie genügen weder Schutzsystem noch Handelsverträge für sich allein, so lange nicht der billige Bezug und Austausch von Rohstoffen hinzutritt. Welche große Rolle aber die russischen Rohproducte im Handelsverkehre mit Westeuropa einnehmen, davon geben die Messen von Nisney-Nowgorod und von Leipzig den klarsten Einblick, welche mit einander in innigster Wechselbeziehung stehen. Ist es aber nicht geradezu himmelschreiend, wenn der Kaufmann aus Venedig, Triest und Fiume nach Leipzig reisen muß, um seinen Bedarf an russischen Producten zu decken und den Absatz seiner Industrie-Artikel nach Rußland zu sichern, während die natürliche und nahezu hundert Meilen kürzere Linie von der Wolga zur Adria directe über Pest führt, und diese Stadt unbedingt die erste Stelle im Handelsverkehre zwischen dem südwestlichen Europa und dem fernsten Osten einnehmen müßte, wenn die ununterbrochene Schienenverbindung hergestellt würde; die empfindlichen Lücken dieser Verbindung befinden sich aber gerade nur innerhalb der Grenzen der österreichisch-ungarischen Monarchie; zur Vollendung der großen, höchst wichtigen Welthandelslinie Triest-Nisney-Nowgorod fehlt ausschließlich nur das Verbindungsglied Munkács-Stryj-Tarnopol. Dieser Mangel ist um so empfindlicher, als er auch für die localen Lebensinteressen Ostgaliziens und Nordungarns höchst fühlbar ist.

Mehr als in irgend einem andern Lande Europa's basirt sich in Galizien und dem am linken Donau-Ufer gelegenen Theile Ungarns der Landesreichthum auf die Urproduction, die Industrie wird sich erst nach Herstellung der geeigneten Communicationen nach und nach entwickeln. Alle Interessen des

Handels um der Gewerbe, die Regsamkeit des Verkehres, die Steuerkraft der Gesammtbevölkerung, der Privatcredit, kurz alle Elemente des National-Wohlstandes sind hier vorzüglich von der Urproduction und von der Verwerthung der Bodenproducte bedingt.

Bis vor Kurzem standen außer Amerika und Egypten, blos Rußland und Rumänien als Kornkammern Europa's in erster Linie.

Den so reichen Productionsgebieten Ungarns und Galiziens war der directe Zutritt zu den europäischen Haupt-Consumtionsgebieten nicht geöffnet und es mußten sich diese Länder auf den Weltmärkten und insbesondere im Getreidehandel mit nur untergeordneten Gelegenheitsrollen begnügen, zu welchen sie überhaupt nur in Mißjahren berufen wurden. Durch die in neuester Zeit in Betrieb gesetzten Bahn-Linien hat sich die Handelslage Ungarns theilweise gebessert und in wenigen Jahren wird es nach Ausbau der Fiumaner-Bahn und Herstellung der ungarischen Westbahn unter günstigen Constellationen mit dem russischen Getreidehandel concurriren können. Galizien befindet sich aber noch immer in dem früheren Ausnahmszustande der Passivität.

Die Leichtigkeit und Sicherheit, mit welcher in Kürze Ungarn durch die Entwicklung seines nach Westen gravitirenden Eisenbahnnetzes seinen eigenen Landesprodukten den Absatz im Auslande verschaffen kann, wird aber weder in nationalökonomischer noch in commercieller Beziehung zu einem befriedigenden Endziele führen, in so lange nicht auch für Galizien die durch Ungarn nach Westen führenden Verkehreswege zugänglich gemacht werden. Es tritt sogar die Besorgniß ein, daß, während Süd-, West- und Mittel-Ungarn bei günstigen Handelsconjuncturen einen vortheilhaften Markt für ihre Bodenproducte im Auslande finden, der getreidearme nordöstliche Theil Ungarns einer Hungersnoth ausgesetzt sein wird, weil seine Bewohner die hohen Marseille er und Londoner Preise nicht erschwingen können.

— Die Eisenbahnverbindung Ungarns mit dem bisher wenig ausgebeuteten Ostgalizien ist daher, abgesehen von den allgemeinen Welthandelsinteressen, auch aus localen Gründen unbedingt nothwendig. Bis jetzt ist Oberungarn in Mißjahren zur Deckung seines Getreidebedarfes auf die schwer befahrbaren Gebirgswege angewiesen. Sobald die nothwendigen Eisenbahnverbindungen zwischen Ungarn und Galizien hergestellt sein werden, wird Podolien nicht nur seine Ueberschüsse an Bodenproducten über Ungarn dem Welthandel zuführen, sondern die nördlichen Comitate Ungarns werden selbst von diesem Getreide verkehre in Mißjahren Nutzen ziehen.

Durch die Eisenbahn-Linie Munkács-Tarnopol würden für Triest und Fiume auch die bis jetzt gar keinen Ertrag abwerfenden Urwälder Ostgaliziens, so wie die überreichen Metall- und Mineral-Lager der Karpathengegenden zugänglich gemacht werden. Den mit jedem Tage im Auslande beliebter werdenden ungarischen Weinen, nach welchen seit Jahrhunderten in Polen und Rußland die größte Nachfrage besteht, wird nach Ausbau der Munkács-Tarnopoler-Linie durch die Billigkeit und Raschheit des Eisenbahntransportes ein ungeheures Absatzgebiet eröffnet werden, und nachdem Ostgalizien durch diese Eisenbahn den Seehäfen der Adria um nahezu dreißig Meilen näher gerückt wird, so werden selbstverständlich nicht nur Ostgalizien, sondern auch Westrußland auf diesem kürzeren Wege ihren ganzen Bedarf an Colonial- und sonstigen überseeischen ausländischen Waaren beziehen.

In das Verkehrsgebiet dieser Bahn fallen schließlich die zahlreichen Salzsiedereien in Ungarn und Galizien, so wie die großen Naphtaquellen des letztgenannten Landes, ein Handelsartikel, dessen Export mit jedem Tage größere Dimensionen annimmt.

Aus dem hier Gesagten erhellt, daß ebenso wie die Linie Eperies-Tarnow-Sandomierz, in gleichem Maße auch die Linie Munkács-Stryj-Tarnopol ein unumgänglich nothwendiges

Kettenglied des allgemeinen Welthandelsverkehres bildet, indem sie den directen Verkehr zwischen dem Osten Europa's und den Häfen des adriatischen und mittelländischen Meeres durch Galizien und Ungarn leitet, und somit diesen beiden Ländern die Erfüllung der ihnen durch ihre geographische Lage naturgemäß zufallenden handelspolitischen Aufgaben ermöglicht. Ebenso deutlich aber geht die Thatsache hervor, daß diese Bahn auch eine Quelle des Reichthums und finanzieller Kräftigung für die zunächst durch sie berührten Gegenden sein wird, dieselben aus ihrer bisherigen commerciellen Isolirtheit befreit und daselbst das Entstehen und die Entwicklung einer lohnenden industriellen Thätigkeit hervorrufen wird. Die locale Bedeutung der Bahn ist fast ebenso hoch anzuschlagen, wie ihre Wichtigkeit im allgemeinen Verkehre, denn ihr Binnenverkehr erstreckt sich in Galizien auf 6 Kreise und in Ungarn auf 8 Comitate, welche zusammen einen Flächenraum von 1215 Quadratmeilen und eine Einwohnerzahl von drei Millionen Menschen repräsentiren.

Die strategische Wichtigkeit der ungarisch-galizischen Verbindungsbahnen.

Der Einfluß, welchen die Eisenbahnen auf die Entscheidung kriegerischer Operationen ausüben, ist allgemein anerkannt, und wenn jemals eine Großmacht den Mangel eines gut gegliederten Eisenbahnnetzes in der empfindlichsten Weise fühlen mußte, so war es die österreichisch-ungarische Monarchie während des italienischen Krieges im Jahre 1859 und während des Krieges mit Preußen im Jahre 1866.

Währe im Jahre 1859 der Bau der Linie Innsbruck-Botzen-Verona vollendet gewesen, so wäre das Corps des Grafen Clam nicht in einem gänzlich erschöpften Zustande vor Magenta angekommen, sondern hätte schon um zehn Tage früher auf sardinischem Boden in die Operationen thatkräftig eingreifen können. Es sei dieses Factum nur beispielsweise erwähnt, denn eine Recapitulation aller jener Nachtheile, welche beim Aufmarsche, bei Completirung und Verpflegung der Armee durch die Lücken Nabresina-Pordenone und Botzen-Verona entstanden, wäre heute fruchtlos. Italien ist wohl für immer verloren.

Ebenso fühlbar machte sich im Jahre 1866 der Umstand, daß die Verbindung der österreichischen Nordarmee mit dem Inneren der Monarchie nur auf die einzige Linie Wien-Lundenburg beschränkt war, in welche die beiden Haupt-Linien von Prag und Ollmütz einmündeten. Wären im Jahre 1866 die Franz Josefs-Bahn, die österreichische Nordwestbahn und eine zweite directe Verbindung Wien-Brünn bereits gebaut und

im Betriebe gestanden, so hätte die österreichische Armee trotz der unglücklichen Schlacht bei Königgrätz in Böhmen und Mähren auf der Linie Kolin-Iglau-Brünn festen Fuß fassen und die schnell nachrückenden Verstärkungen abwarten können.

In Böhmen und Mähren werden nun, nachdem die frühere maßgebende Stellung Oesterreichs in Deutschland durch den Prager Frieden gebrochen wurde, die damals fehlenden Eisenbahn-Linien mit aller Energie gebaut. Leider befindet sich aber bis nun an der Ostgrenze der Monarchie die Entwicklung unseres Eisenbahnnetzes in einem wo möglich noch kläglicheren Zustande, als dies 1859 in Italien und 1866 in Böhmen der Fall war. Fast scheint es, als müßte auch in Galizien ein Solferino und Königgrätz eintreten, bevor man in Oesterreich und Ungarn die dringende Nothwendigkeit des Baues mehrerer ungarisch-galizischen Verbindungs-Linien einsieht, und an die Ausführung derselben energisch Hand anlegt.

Galizien ist bis zur Stunde nur im äußersten Westen durch eine einzige Eisenbahn-Linie, mit Oesterreich verbunden, nach Ungarn ist noch gar keine solche Verbindung hergestellt, trotzdem Galizien nur von Ungarn aus, dessen Glacis es bildet, vertheidigt werden kann.

Durch Galizien zieht sich in der Richtung von Westen nach Osten eine Eisenbahn-Linie welche durch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Carl Ludwigsbahn und die Lemberg-Csernowitzer Bahn gebildet wird, deren westlicher Anschlußpunkt Osviecim ist und deren östliche Verzweigungen in Brody und Suczava endigen.

Diese Linie, welche im Falle eines Angriffes vom Norden das erste Operationsziel des Feindes bildet, ist an vielen Stellen nur wenige Meilen von der russischen Grenze entfernt, und es genügt die feindliche Occupirung der im äußersten Westen ganz nahe der russischen Grenze gelegenen Sczakowa-Krakau, um jede Eisenbahnverbindung zwischen Galizien und den

übrigen Ländern der österreichisch-ungarischen Monarchie abzuschneiden.

Da nun die Aufstellung einer österreichischen westgalizischen Armee naturgemäß nur das rechte Ufer der Weichsel als Operations-Basis nehmen kann, so dürfte derselbe eine rasche feindliche Besetzung des am linken Weichselufer gelegenen Territoriums, woselbst Chrzanow und Krakau gelegen sind, nur so lange hindern können, als die österreichische Armee in der Offensive vorgehend Herr der Position von Granica bleibt; bei dem ersten Mißerfolge ist aber die ganze galizische Eisenbahn-Linie von der einzigen Verbindung mit Oesterreich abgeschnitten, die ganze Position an der Weichsel bis Sandomierz und am San bis Jaroslaw ist in der linken Flanke umgangen und kann nicht länger gehalten werden.

Die eigentliche Operationsbasis in Galizien wird unstreitig die Carl Ludwigsbahn, in der Bukovina die Lemberg-Czernowitzer bilden, und die Aufstellung der Armee wird jedenfalls in drei von einander gesonderten Armee-Corps geschehen, welche aber unter einander durch diese Eisenbahn-Linie in fortwährender Wechselwirkung bleiben müssen.

Als Stützpunkte der westlichen Operationen sind Krakau und Tarnow zu betrachten, während in Ostgalizien Stanislau-Czernowitz und Suczava den Schwerpunkt bilden. Als Central-Stellung dient die Linie Przemysl-Lemberg-Stanislau, welche die Verbindung zwischen dem westlichen und östlichen Operationsfelde erhält und von welcher aus die Verschiebungen nach dem linken oder rechten Flügel der ganzen mehr als 100 Meilen langen Operations-Linie zu geschehen haben werden.

Von Rußland aus werden in nächster Zeit 5 Eisenbahn-Linien in fast senkrechter Richtung auf die österreichische Operationsbasis führen, nämlich:

1. die schon bestehende Linie Petersburg - Warschau-Granica;

2. die Linie Moskau-Brest-Litewski-Zavichost-Sandomierz;

3. die Linie Brest-Litewsky-Lublin-Tomaßow;

4. die Linie Orel-Kiew-Schitomir-Brody;

5. die Linie Charkow - Elisabethgrod - Stanislawtschik-Woloczisk a.

Alle diese den ausgesprochenen Charakter von Offensiv-Linien tragenden Eisenbahn-Linien sind unter einander durch die drei Parallel-Linien in innigstem Verbande.

Die erste und der österreichischen Grenze nächstliegende ist die Linie Warschau-Brest-Litewsky-Stanislawtschik-Kischeneff-Odessa;

die zweite Parellele ist: Riga-Dünaburg-Witebsk-Orel-Charkow-Taganrog;

die dritte Petersburg-Moskau-Korlow-Woronesch.

Es stehen somit den drei russischen Defensiv- und fünf Offensiv-Eisenbahn-Linien, österreichischer Seits eine einzige Defensiv-Eisenbahn-Linie gegenüber, deren Verbindung mit dem Gesammt-Bahnnetze noch überdies beim ersten feindlichen Anprall durchbrochen werden kann.

Diese factische Sachlage bedarf wohl keiner weiteren Beleuchtung, um die Dringlichkeit der Herstellung mehrerer ungarisch-galizischer Bahnverbindungen klar zu machen.

Die Vertheidigung Galiziens stützt sich hauptsächlich auf Ungarn, und es stellt sich die schnellste Ausführung folgender Verbindungsbahnen als unabweisliche Nothwendigkeit dar:

1. Eperies-Tarnow-Sandomierz.

Nur nach Herstellung dieser Linie wird es möglich sein Krakau zu halten, unsere am rechten Weichsel-Ufer stehende Westarmee erfolgreich zu unterstützen, und die bedeutenden Städte Wieliczka, Tarnow, Dembica, und Rzeszow zu decken. — Ohne diese Linie ist Westgalizien nicht zu vertheidigen; damit sie aber ihrem Zwecke entsprechen kann, und die Weichselarmee nicht bei dem ersten Mißerfolge gezwungen werde, sich hinter die Carl Ludwigsbahn zurückzuziehen, ist es absolut nothwendig, daß die ganze Linie bis Sandomierz gleichzeitig ausge-

führt werde. Die Hauptlinie Eperies-Tarnow-Sandomierz ist um so wichtiger, weil sie sich auf die Operationsbasis der von Kaschau nach Teschen geführten Eisenbahn stützt, welche, als durch die Gestaltung der Karpathen bedingt, die einzige mit dem Zuge des Gebirges parallele Bewegung möglich macht.

Diese Linie ist die wichtigste und entsprechendste Operationsbasis, weil sie mit der mährischen Armee des Westens, gegen Krakau auf die feindliche Basis (linkes Weichselufer) einen umfassenden Angriff ermöglicht und rechtzeitige Concentrirung der eigenen Kraft bei Tarnow ermöglicht. Sie hebt dadurch jede Bedrohung der Basis (Carl Ludwigsbahn) auf, schützt durch die Ermöglichung des frühzeitigen Aufmarsches sowohl West- als Ostgalizien und legt den linken feindlichen Flügel, welcher ohne diese Operations-Linie Lemberg stets bedrohen würde, lahm. — Zur weiteren Verstärkung wären die Puncte Baranow und Sandomierz durch Feldbefestigungen zu verstärken, und mit der Zeit wäre die weitere Ausführung von Verbindungsbahnen II. oder III. Ordnung zwischen der Linie Tarnow-Sandomierz und den Stützpunkten Dembica, Rzeszow und Przeworsk sehr wünschenswerth.

Für die Ausführung dieser Linie könnte ebenso wie für die Linie Tarnow-Sandomierz das System des Pfahl-Unterbaues in Anwendung gebracht werden, da dasselbe nicht nur eine schnelle und billige Herstellung, sondern auch eine erfolgreiche und schnelle Unbrauchbarmachung der Eisenbahn-Linie gestattet.

2. Die zweitwichtigste Verbindungs-Linie ist die Eisenbahn von Munkács nach Stryj und Tarnopol mit den Abzweigungen Stryj-Lemberg und Stryj-Stanislau. Die Vertheidigung Ostgaliziens stützt sich auf die Festhaltung der Dnjester-Linie mi den Hauptpunkten Zaleszczyk und Stanislau Stryj.

Zu dieser natürlichen, alleinigen und durch Kunstmittel möglichst zu verstärkenden Vertheidigungsbasis vermag die Linie Munkács-Stryj allein die nothwendigen Material- und Truppentransporte aus Ungarn und Siebenbürgen in kurzer Zeit zuzu-

führen. — Nachdem aber eine erfolgreiche Defensive ohne die Möglichkeit einer gesicherten Offensiv-Operation im Allgemeinen von Vorherein negirt werden muß, so ist auch hier die gleichzeitige Ausführung der Linie Stryj-Tarnopol höchst wünschenswerth. Die Vortheile welche diese Linie für die Sicherheit der Operationen bietet, bedürfen keines weitläufigen Commentars und erklären sich von selbst. — Der Knotenpunkt Stryj macht jeden Angriff des Gegners zu nichte, erlaubt jedes Ausweichen und kann durch die Ermöglichung der Concentrirung der Truppen an jedem beliebigen Punkte stets die Entwicklung eigener Kraft gegen feindliche Schwäche bringen. Stryj wird hiedurch der günstigste Centralpunkt der Bahn und verhindert durch deren Verbindung mit den Karpathen jede wie immer geartete Prävenirung der Rückzugs-Linie durch den Gegner.

3. Für die Vertheidigung der Centralstellung Przemysl-Lemberg-Stanislau wurde im vorigen Jahre die Linie Ujhely-Lupkow-Przemysl concessionirt. Leider ist der Bau derselben nicht einmal begonnen, und da gerade diese erst concessionirte Bahn mit sehr bedeutenden technischen Schwierigkeiten zu kämpfen hat, so dürfte dies nur ein Grund mehr sein, um die Linie Eperies-Tarnow-Sandomierz, welche binnen Jahresfrist bei einiger Energie hergestellt werden kann, desto schneller in Angriff zu nehmen.

Als Verstärkung und nothwendige Sicherung wäre sodann noch die Ausführung einer Parallelbahn von Osviecim über Neu-Sandec-Dukla-Lisko-Chyrow nach Stryj sehr wünschenswerth.

Als dritte Parallele dient dann die im Baue begriffene Linie Oderberg-Kaschau-Szigeth.

Erst nach Ausführung des hier detaillirten ungarisch-galizischen Bahnnetzes, wird die Entwicklung unserer Eisenbahn-Verkehrslinien auf gleicher Stufe mit jener Rußlands stehen und wir einem feindlichen Angriffe mit einiger Beruhigung und Sicherheit entgegen sehen können.

Schluß.

Die vorstehenden Capitel dürften wohl deutlich zeigen, welche besondere Wichtigkeit den zu bauenden ungarisch-galizischen Verbindungsbahnen inne wohnt, welche in das Leben der beiden Nationen tief entschneidende Interessen volkswirthschaftlicher und stragetischer Natur sich an dieselbe knüpfen.

Doch nicht allein um Galizien und Ungarn handelt es sich; von dem schnellen Ausbaue der hier erörterten ungarisch-galizischen Verbindungsbahnen hängt es ab, ob die ganze österreichisch-ungarische Monarchie die ihr gebührende Rolle im allgemeinen Welthandelsverkehre auch durchführen will, ob diese Monarchie ihre Aufgabe als Schutzmauer westeuropäischer Civilisation auch in einer nahen Zukunft lösen will, und ich spreche es ganz offen aus, von der Stärke Galiziens und Ungarns, von der Kraftentwicklung und Widerstandsfähigkeit dieser beiden Länder hängt es ab, ob die unter dem Scepter des Hauses Habsburg vereinte ungarisch-österreichische Monarchie noch länger als europäische Großmacht betrachtet werden kann.

Der innere politische Hader, der fortwährende Wechsel der Regierungssysteme lähmte seit Decennien die Kraft dieses Reiches, dessen Fahnen noch im Jahre 1850 von der Eider bis zum Arno, von Rendsburg bis Ancona und Forli flatterten. Nicht den Völkern der Monarchie kann die Schuld beigemessen werden, daß unsere europäische Machtstellung seither so viel von ihrem früheren Gewichte eingebüßt hat. Statt die Völker im gegenseitigen Jahrhunderte alten Bruderbunde erstarken zu lassen, wurden nationale Strömungen von macchiavellistischen Händen

benützt, um Slaven gegen Deutsche, Rumänen und Croaten gegen Ungarn zu hetzen und Galizien in einer vollständigen Isolirung zu erhalten.

Das alte divide et impera kam seit dem Jahre 1848 als Zauberformel österreichischer Staatsweisheit wieder zur Geltung, und während ein mit den edelsten Gaben des Herzens und des Geistes ausgestatteter jugendlicher Monarch Viribus unitis zum Wahlspruch machte, dividirten die österreichischen absoluten und nicht absoluten Staatsmänner so lange und so beharrlich, daß der Quotient, nämlich die Widerstandsfähigkeit und der volkswirthschaftliche Wohlstand der Monarchie immer kleiner wird.

Täuschen wir uns nicht über die nächste Zukunft, es nützt nichts, wenn die mit der Leitung der Geschicke Oesterreichs und Ungarns betrauten Regierungsmänner den Vogel Strauß nachahmen und, den Kopf im diplomatischen Actenstaube verbergend, die herannahende Gefahr nicht sehen wollen.

Blättern wir zurück in den Blättern der Geschichte, dieser einzig wahren und berechtigten Lehrmeisterin der Völker und Nationen, und wir werden dann die ernsteste Mahnung lesen, uns zu rüsten und zum herannahenden großen Entscheidungskampfe vorzubereiten.

Der Kampf zwischen dem civilisirten Westen Europa's und dem russichen Kolosse wird und muß früher oder später ausgekämpft werden. Es ist eine historisch begründete Thatsache, daß Europa von Zeit zu Zeit in seinem Culturleben durch die von den asiatischen Hochebenen gegen Westen vordringenden, weniger entwickelten Urvölker gestört und bedroht wird.

Wie in älterer Zeit die Hunnen unter ihren Häuptlingen bis über den Rhein vordrangen, später die Mongolen Europa bis über die Leitha überschwemmten, so schreitet seit Jahrhunderten Rußland stetig, mit berechneter Sicherheit gegen Westen vor und dessen Erfolge werden in neuerer Zeit immer fühlbarer.

Immer größer wird die Zahl der civilisirten Nationen,

welche unter dieser asiatischen Despotie schmachten und theilweise gänzlich untergegangen sind. Die gebildeten deutschen Bewohner der Ostsee-Provinzen, Kurland, Esthland, Lievland, sind bereits vollständig unterjocht, die deutsche Bildung und Cultur endet unter den unbarmherzigen Streichen der Knute.

Von dem einstens so mächtigen Reiche der Jagellonen sind nur noch einige Fragmente vorhanden, welche unter dem Schutze des Doppeladlers ihre Nationalität uud Bildung erhalten dürften, wenn sie auch leider nicht jene Berücksichtigung bis jetzt gefunden haben, welche sie als selbständige Nation mit vollstem Rechte gerade in Oesterreich beanspruchen dürfen. — Das Stammland Polen ist nach einem fast durch 90 Jahre mit beispielloser Ausdauer geführten Heldenkampfe bereits vollständig in russischer Gewalt. — Der Geist jener tapfern Nation, welche noch vor kaum 200 Jahren unter Sobieski's Führung Wien von den Türken befreite, ist trotz aller erlittenen Schläge auch noch heute ungebrochen, aber das Land ist verödet und entvölkert; seine Männer und Jünglinge enden unter der Hand des Henkers oder in den Eisfeldern Sibiriens; Sprache und Religion werden systematisch unterdrückt; an die Stelle des durch seine ritterlichen und gesellschaftlichen Tugenden in ganz Europa hochgeachteten Polen trat der im rohen Materialismus auferzogene, zum willenlosen Werkzeuge moskowitischer Despotie herangebildete stumpfsinnige Russe und pocht nun immer vernehmlicher an die Thore der österreichisch-ungarischen Monarchie.

Täuschen wir uns nicht und geben wir uns nicht länger Illusionen hin! — Galizien und Ungarn sind als die nächsten Angriffspunkte von Seiten Rußlands ausersehen, die österreichisch-ungarische Monarchie muß zertrümmert, sie muß eben so wie Sachsen und Polen zerstückelt und ohnmächtig werden, wenn für Rußland das Testament Peters des Großen zur Wahrheit werden soll; die Schlüssel von Konstantinopel sind heute noch in Oesterreichs und Ungarns Hand; mit dem Falle

dieser beiden Reiche wird Rußland Herr des schwarzen und adriatischen Meeres.

Die Wehrfähigkeit der Monarchie im Osten beruht auf der innigsten Verbindung Ungarns mit Galizien. Seit Uebernahme der Agenden des gemeinsamen Kriegsministeriums bildet die Herstellung der Verbindungsbahnen Eperies-Tarnow-Sandomierz und Munkács-Stryj-Tarnopol eine der ernstesten Sorgen des als Stratege und Soldat bewährten Kriegsministers Feldmarschall-Lieutenant Br. Kuhn. Aber wer unsere innern Verhältnisse kennt, den wird es nicht befremden, daß die Stimme und der Nothruf des Kriegsministers bis jetzt wirkungslos blieben.

Erst in neuester Zeit, seit das österreichische Handelsministerium in jüngere kräftige Hände überging, scheint man den beiden galizischen Verbindungsbahnen die ihnen gebührende Beachtung zu widmen. Oesterreichischer Seits wurde die Theilstrecke Tarnow-Orosvolya technisch geprüft, ungarischer Seits soll thatsächlich der Bau beider Linien schon in den nächsten Wochen gesetzlich gesichert werden.

Dieser Beginn des Anfanges verdient jedenfalls eine freudige Begrüßung, aber zu praktischen Resultaten kann nur der gleichzeitige und rechtzeitige Ausbau der beiden Linien in ihrer ganzen Ausdehnung von Eperies bis Sandomierz und von Munkács bis Tarnopol führen.

So lange dies nicht geschehen, hat eine Vertheidigung unserer Ostgrenzen nur sehr wenig Wahrscheinlichkeit des Erfolges und alle Tapferkeit der an und für sich ausdauernden und im Widerstande zähen österreichischen und ungarischen Truppen werden einen dritten Band zu Solferino und Königgrätz nicht hindern können, den auf fünf radialen Schienen-Wegen anstürmenden Russen wird die nach dem ersten Mißerfolge isolirt dastehende österreichisch-ungarische Armee bei allem Heldenmuthe ebenso sicher unterliegen, wie dies Italienern und Preußen gegenüber der Fall war.

Man verzeihe mir, wenn ich mit dieser gedrängten Ab-

handlung offen und gerade die Gefahren aufdeckte, welche uns drohen.

Möge Niemand glauben, die momentane Schwäche unserer militärischen Position in Galizien sei den Russen oder Preußen unbekannt; wenn sie noch nicht benützt wurde, so liegt der Grund nur darin, daß Rußland noch nicht fertig ist; aber es wird in 2—3 Jahren fertig sein. Benützen wir noch diese Zeit, ehe es zu spät wird, rüsten, sammeln wir uns, bauen wir jene Bahnen, von deren Ausführung eine schnelle Concentration unserer Kraft im Kriege, und die Entwickelung unseres wirthschaftlichen Aufblühens im Frieden abhängt.

Dann erst können Ungarn und Polen mit ruhigem Selbstbewußtsein allen Ereignissen der Zukunft entgegen sehen, dann erst können sie, gestützt auf das civilisirte Westeuropa, die Schranke gegen die Uebergriffe unserer östlichen Nachbarn bilden! —