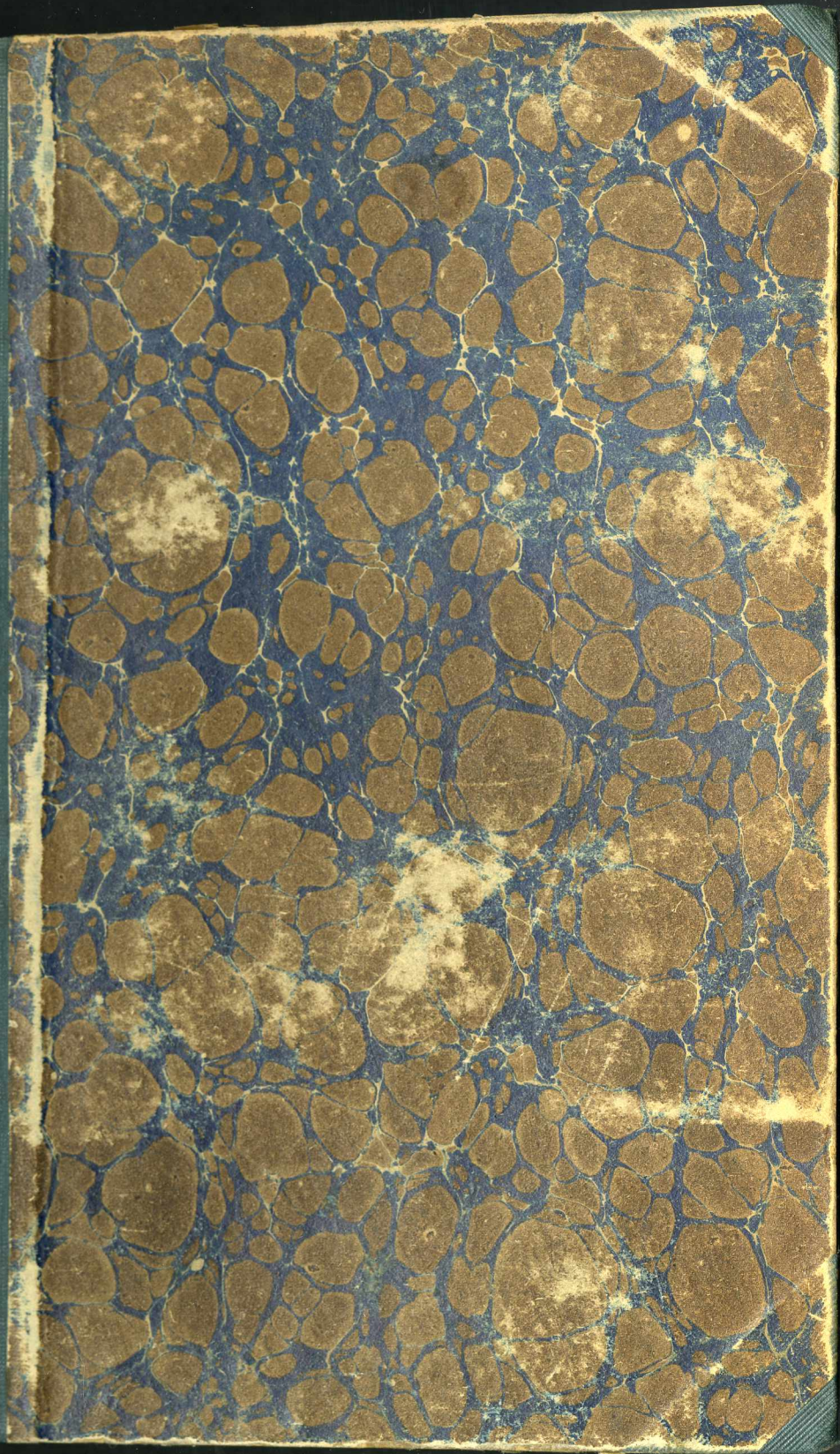


Politikai
röpiratok.

118.



148
1003
ZUR BELEUCHTUNG

DER

SIEBENBÜRGISCHEN

EISENBAHNFRAGE

VON

Y. S.

3.

Szalai László Úrnak.

Snyai nyelven megjelent a Körünkben.

ZUR BELEUCHTUNG

DER

SIEBENBÜRGISCHEN

EISENBAHNFRAGE

VON

S.

1862.

DE BALLAGI GÉZA.

1895.

Siebenbürgen oder Hermannstadt?

Diese Antithese scheint gewagt und anmassend zu sein, denn wem würde es wohl einfallen, die Zukunft des Landes den Particular-Interessen einer Stadt aufopfern zu wollen? Wozu Gespenster vorspiegeln, woran Niemand denkt, bloss um denselben auf Don Quixote-ische Weise entgegenzutreten zu können!

Dass ein solches Widerstreben gegen das Gemeinwohl Niemanden einfallen dürfte, dass es absichtlich auch nicht geschieht, geben wir gerne zu; dass aber ein Auftreten in diesem Sinne thatsächlich besteht, ist nicht zu läugnen.

Zu unserer Rechtfertigung müssen wir beweisen, dass die hermannstädter Linien*) den Gesamtinteressen Siebenbürgens nicht entsprechen.

Fürwahr keine schwere Aufgabe, da die Gönner dieser Linien selbst die Beweisführung für die Unzulänglichkeit der hermannstädter und den Vorzug der Gr: Wardein-Kronstadt-Bödza-er Linien bezüglich der Landesinteressen, übernommen haben.

Dass jene hingegen für Hermannstadt vortheilhaft wären, wird wohl gleichfalls Niemand bezweifeln. Hermannstadt ist zwar von der südlichen Krümmung der Gr: Wardein-Kronstädter Linie zwischen Monora, Mikeszásza, N: Ekemező nicht entfernt;

*) Unter Hermannstädter Linien werden die Arad-Hermannstadt-Kronstädter, und Arad-Hermannstadt-Rothenthurmer Bahnen verstanden.

es kann mittelst einer Flügelbahn von 5 bis 6 Meilen über Salzburg, Klein-Kopisch mit derselben verbunden werden; immerhin ist es jedoch für eine Stadt erfreulicher, an der eigenen Schwelle eine Hauptbahn zu besitzen.

Aus diesem Grunde sollte Siebenbürgen unberücksichtigt bleiben!

„Unser Vaterland muss aber nicht für Hermannstadt, sondern einem cosmopolitischen erhabenen Zwecke, dem Welthandel, zum Opfer fallen.“

Dies ist der Refrain seiner Gegner.

Siebenbürgen muss sonach jedenfalls hingeopfert werden, es handelt sich bloss um die Motive!

Dies wäre indess um so trauriger, da sein Loos mit dem Gesckicke der Osterreichischen Monarchie innig verknüpft ist.

Es würde wahrlich eine auffallende Anmassung sein, wenn die Corypheen des Welthandels, umsomehr einige Patrioten, unserer Regierung zumuthen wollten, bei Feststellung der Eisenbahnlinie, Siebenbürgens Hauptplätze, seine fruchtbarsten Thäler zu umgehen, den grösseren Theil des Landes unbeachtet zu lassen, bloss um die internationalen Linien des Welthandels abzukürzen? oder Hermannstadt mit dem Bahnhofe einer Hauptlinie zu beschenken.

Eine Widerlegung dieser Anmassung kann nichts weniger als anmassend genannt werden.

Siebenbürgen möge sich jedoch — bezüglich des Welthandels — beruhigen, denn seine Interessen und jene des Welthandels sind in dieser Beziehung übereinstimmend.

Für Siebenbürgen ist die Gr: Wardein-Kronstadt-Bodzaer Linie anerkanntermassen die günstigste.

Dem Welthandel sagt dieselbe Linie gleichfalls am meisten zu, denn Galatz, — welches schon jetzt nach vollzogener Reinigung der Sulina-Mündung mit Recht eine Hafenstadt des Schwarzen Meeres genannt werden kann, — diese grosse Handelsstadt, von noch grösserer Zukunft, ist für den westlichen

und west-nördlichen Welthandel Mitteleuropas der geeignetste Ausgangspunkt, dessen Wichtigkeit durch die Csernavoda-Kusz-tend'sje-er Eisenbahn keinesweges verdrängt werden wird.

Die Verbindung aber dieses Ausgangspunctes, — westlich mit Paris, Wien, Pest, westnördlich mit Hamburg, Berlin, Krakau, — kann am zwekmässigsten vermittelst der Galatz-Kronstadt-Gr: Wardein-P.-Ladányer Linie bewerkstelligt werden.

Wir müssen auch ehrlich gestehen, dass unserer Überzeugung nach das in den Vordergrund-Drängen der Handels-politic — in dieser Beziehung — bloss ein Vorwand und kein Motiv ist, und dass die Gönner der Hermannstädter Linien die abgelängnete Wichtigkeit der Handelsstadt Galatz mit Freude anerkennen würden, wenn es möglich wäre, Hermannstadt mit einem Zauberschlage, in das Gebieth der Gr: Wardein-Bodzaer Linie, in das Gr. Kokelthal zu übersetzen.

Es scheint — zur Steigerung der Rothenthurm-Manie — auch eine zweite Quelle vorhanden zu sein, welche in den Gebirgen der hátszeg-er Kohlenlager und angrenzenden banat-er Bergwerke entspringt.

Da der Bau der Temesvár — Eisernthor — Karlsburger Bahn, welche für dieselben die günstigste wäre in Anbetracht der grossartigen technischen Schwierigkeiten, nicht unternommen werden kann, so müssen die bezüglichlichen Grubenbesitzer um ihre Unternehmungen zu befördern die Maros bei Piski (einer zukünftigen Station der Hermannstädter Linien) oder bei Karlsburg (einer gemeinschaftlichen Station der Gr: Wardein-Bodza, und der Hermannstädter Linien) mit dem hátszeg-er Thale bis zu den Grenzgebirgen mittelst einer Seitenbahn verbinden.

Die karlsburger Seitenbahn würde um 7 bis 8 Meilen länger sein als jene von Piski. Eine Kleinigkeit für die Weltbahn, eine höchst bedeutende Differenz jedoch für die erwähnten Unternehmer.

Die Bestrebungen derselben wiegen indess in der Wag-schaale wenig, — das Haupthinderniss ist Hermannstadt, wodurch sie sich ins Schlepptau nehmen liessen.

Es würde auf uns einen peñlichen Eindruck machen, wenn die Interessen der sächsischen Nation Siebenbürgens mit den hermannstädter Linien synonym wären, denn auf unserem unglücklichen Vaterlande lastet mit schwerer Hand der Fluch des Bruderzwistes; man könnte demnach unsere Worte missdeuten, dieselben als eine gegen diese Nationalitaet gerichtete Invective betrachten.

Dem ist jedoch nicht so.

Es gibt unloyale Gegner, welche anderen beibringen wollen, was sie selbst nicht glauben, dass das Forciren der Gr: Wardein-Bodzaer Linie nichts anders sei, als eine gegen die sächsische Nation gerichtete Intrigue.

Man könnte dies indessen nur dann sagen, wenn diese Linie das sächsische Element gänzlich oder zum grösseren Theil ausschliessen würde; es findet jedoch gerade das Gegentheil statt.

Es ist die Gr: Wardein-Bodzaer Linie, zu welcher die Mehrzahl der sächsischen Ortschaften näher liegt; welche die fruchtbarste Gegend des Sachsenbodens durchzieht, und im Gegentheil sind es die hermannstädter-Linien, welche diesen Interessen der sächsischen Nation nicht entsprechen.

Die Arad-Hermannstadt-Rothenthurmer Linie ist geradezu ein *proditio fraterni sanguinis*, da sie — nebst mehreren sächsischen Gerichtsbarkeiten und Städten — sogar Kronstadt, diese an Bevölkerung und Wichtigkeit bedeutendste Handelsstadt Siebenbürgens, ausser Acht lässt.

Die Communitaeten von Kronstadt, Reps, Schässburg, Mediasch unterliessen es auch nicht, gegen diese Zumuthung ihre Gegenvorstellungen höheren Orts einzureichen, und doch liegt diesen uralten sächsischen Städten das Wohl der Nation nicht weniger am Herzen, als den Gönnern der hermannstädter Linien.

Rom war vor Zeiten für sich allein die Hauptstadt, das Reich, die Welt, die Provinzen galten bloss für unbedeutende Vorstädte.

Hermannstadt aber ist kein Rom, Siebenbürgen keine römische Provinz.

Es ist der Wille der Vorsehung, dass die Gr: Wardein-Klausenburg-Kronstadt-Bodzaer Linie die Gesamtinteressen der Monarchie, Siebenbürgens, der Nationen desselben, und des Welthandels in sich vereinige.

Wir könnten demnach mit vollem Rechte sogar die Antithese aufstellen: Oesterreich und Welthandel, oder Hermannstadt?

Zur Bekräftigung unserer Behauptungen, mögen folgende Zeilen dienen.

Geschichtliche Darstellung.

Die erste Anregung der siebenbürgischen Eisenbahnanlage geschah in Klausenburg, Hermannstadt und Maros-Vásárhely fast zu gleicher Zeit, im Jahre 1856.

In Klausenburg forderte der damalige Kreisvorsteher von Kriegsa u mehrere einflussreiche Personen auf, sich über diesen Gegenstand zu berathschlagen, worauf unter dem Vorsitze Seiner Excellenz des Grafen Mikó eine Versammlung stattfand, in welcher der benannte Herr Kreisvorsteher ein umfassendes detaillirtes Operat vorlas, wobei er die Gr: Wardein-Klausenburg-Kronstädter Linie anempfahl.

Diese Linie wurde im Principe ohne Widerrede angenommen, indem die Ausführung derselben um so gesicherter schien, als sie ein officielles Organ der Regierung in Vorschlag gebracht hatte. Ueber die Richtungen der Zwischenstationen entwickelten sich mehrere Ideen, deren Feststellung der Zukunft vorbehalten wurde.

In diesem Sinne bildete sich bald unter dem Vorsitze des Grafen Toldalagi in Wien ein Comité, welches von der hohen Regierung bestätigt, auch zugleich ermächtigt wurde, die nöthigen Vorarbeiten durchführen zu lassen, und zur Bildung einer Actiengesellschaft die nöthigen Schritte zu thun.

Die Klausenburger, so wie die Maros-Vásárhelyer schlossen sich demselben an.

In Hermannstadt entstand zur selben Zeit ein zweites Comité, welchem von der hohen Regierung eine gleiche Befugniß ertheilt wurde.

Das Comité der Gr: Wardein - Klausenburg-Kronstädter Linie stellte rücksichtlich der Zwischenstationen die Richtungen Torda-Vidrátzseg-Héjjasfalva — anderseits Torda-Tövis-Héjjasfalva ¹⁾ als offene Frage auf, und beauftragte einen englischen Ingenieur, Namens Bate, die benannten Linien zu prüfen.

Das Hermannstädter Comité befürwortete die Linie Arad-Hermannstadt-Kronstadt, auch wurde schon damals die unglückliche Idee in Vorschlag gebracht, die Eisenbahn von Hermannstadt — mit Vermeidung Kronstadts — zum Rothenthurmer Pass zu führen.

Bate bereiste in Begleitung des Baucontrahenten Pickering und des siebenbürgischen Ingenieurs Nemes das Land, untersuchte namentlich die im Westen, Osten und Süden Siebenbürgens gelegenen Grenzgebirge, begab sich dann in die Donaufürstenthümer, prüfte die Linie Kronstadt-Galatz über den Bodzaer so wie den Ojtozer Pass, endlich jene von Giurgevo-Hermannstadt, über Bukurest und den Rothenthurmpass.

Nach genauer persönlicher Einsicht zurückgekehrt, übergab er dem Comité eine vollständig ausgearbeitete Karte über die von ihm tracirte und mappirte Strecke zwischen Gr: Wardein und Klausenburg, stattete dabei einen umfassenden Bericht ab, in welchem er die Linie Gr: Wardein-Klausenburg - Torda - Tövis - Mediasch - Schässburg - Héjjasfalva - Kronstadt anempfahl, mit einer kurzen Tövis-Karlsburger Flügelbahn und einer längeren, zwischen Klein-Kopisch und Hermannstadt. Er erklärte zwar die Richtung zwischen Torda und Héjjasfalva über Vidrátzseg für zweckmässiger als über Tövis, entschied sich aber gleichwohl in Berücksichtigung der Nebenumstände für

¹⁾ Vidrátzseg — neben Maros-Vásárhely — liegt von Torda östlich, — Tövis hingegen südlich, die benannte östliche Linie durchläuft zwischen Hadrév und Vidrátzseg das Maroser Thal, die Töviser Linie zwischen Tövis und Héjjasfalva das Gross-Kokelthal und das Thal der vereinten Kokel.

die Töviser Richtung. ¹⁾ — Unter den bezüglichen Engpässen bezeichnete er den Bodzaer für den geeignetsten, um mit Kronstadt verbunden zu werden. Endlich bespricht er die grossen technischen Schwierigkeiten, welche die Arad-Hermannstadt-Kronstädter, und die Hermannstadt-Rothenthurmer Linien darbieten.

Nach reiflicher Prüfung der Bate'schen Denkschrift brachte Pickering den Bau der Gr: Wardein-Bodzaer Linie in Antrag, worauf aber von der hohen Regierung der Bescheid herablangte, dass, in Anbetracht der finanziellen Verhältnisse, vor Ablauf von drei Jahren, für Siebenbürgen keine Eisenbahn-Concession ertheilt werden könne.

Ob und in wie weit das hermannstädter Comité Vorarbeiten unternehmen liess, wissen wir nicht; gewiss ist es, dass Rothschild, der die Arad-Hermannstadt-Kronstädter Linie in Schutz nahm, dieselbe durch mehrere Ingenieure untersuchen liess. Diese Studien führten jedoch, namentlich in Bezug des rechten Ufers der Maros, zu keinem erwünschten Resultate. ²⁾

Indessen hielt das Kriegsministerium es für angemessen, die in Vorschlag gebrachten Linien durch einen wissenschaftlich gebildeten höheren Officier besichtigen zu lassen, womit Oberst Bielz beauftragt wurde, der zu diesem Zwecke das Land bereiste. Nach persönlicher genauer Prüfung gab er den Vorzug der Gr: Wardein-Klausenburg-Kronstädter Linie.

Von Seite des Handelsministeriums wurde laut Verordnung vom 26. October 1858, Z. 3477, Ministerialrath Ritter von Ghega gleichfalls zur Untersuchung der betreffenden Linien nach Siebenbürgen geschickt, um durch das persönliche

¹⁾ Karlsburgs Nähe, und die sächsischen Nationalinteressen beanspruchen die Töviser Richtung, da Mediasch, Schässburg, sowie im Allgemeinen die fruchtbarsten sächsischen Ortschaften in den Kothälern liegen.

²⁾ Die Führung der Linie auf dem linken Ufer der Maros wurde höheren Orts aus strategischen Gründen für unstatthaft erklärt.

Auftreten einer seiner hervorragendsten Capacitäten, diese Angelegenheit endlich schlichten zu können.

Ritter von Ghega, der den Local- National- und politischen Interessen des Landes gleich ferne stand, war gewiss am meisten geeignet, seine Forschungen mit unbefangenen, unparteiischen Augen zu unternehmen, und es gereicht uns zur grössten Genugthuung, dass er die Linien Arad - Hermannstadt-Kronstadt, Arad-Hermannstadt-Rothenthurm, sowie die Linie Temesvár-Eisernthor-Hermannstadt-Rothenthurm ¹⁾ insgesamt auf das Bestimmteste verwarf, hingegen die von dem obbenannten Ingenieur Bate empfohlene Linie Gr: Wardein-Klausenburg-Torda-Tövis-Héjjasfalva-Kronstadt-Bodza, nebst ihren beiden Flügelbahnen guthiess.

In Folge dieser officiellen Berichte, liess sich erwarten, dass die Gönner der hermannstädter Linien ihre Bestrebungen einstellen würden; sie liessen sich jedoch durchaus nicht einschüchtern. Sie verfechten abwechselnd die Linien Temesvár-Hermannstadt-Kronstadt, Temesvár-Hermannstadt-Rothenthurm, Arad-Hermannstadt-Kronstadt, Arad-Hermannstadt-Rothenthurm; sie sind gar nicht difficil, sie fügen sich den Umständen, alles ist ihnen recht, nur dass Hermannstadt durch die Eisenbahn berührt werde. Daran halten sie fest, obschon die Regierungs-Organen sich bis zum heutigen Tage immer und immer für die Gr: Wardein-Klausenburg-Kronstädter Linie erklärten, so oft sie sich in dieser Angelegenheit äusserten.

Zum Beweise unserer Behauptung mögen — nebst den bereits erwähnten Operaten der Herrn Kriegsau, Bielz und Ghega — noch folgende Daten dienen.

a) Das Kriegsministerium gab in einer Note vom

¹⁾ Die absurde, ephemere Idee einer Eisenbahn über das steile Gebirgsthäl des Eisernen Thors, tauchte zwar auf, verschwand aber bald auch wieder, sowie das neuestens anempfohlene Project einer Eisenbahn über die Zalathnaer Gebirge.

9. November 1860 an das Finanzministerium folgende Erklärung ab:

„1. Die Linie von Gr: Wardein über Klausenburg, Tövis durch das Kokelthal über Balásfalva, Mediasch, Elisabethstadt, Schässburg in das Alt-Thal, weiter über Kronstadt und durch den Bodzaer Pass zum Anschlusse an die walachischen Bahnen, mit Zweigbahnen nach Karlsburg und Hermannstadt¹⁾; verdient in militärischer Beziehung den entschiedenen Vorzug.

„2. Die Linie von Arad, im Maros-Thale über Karlsburg, Tövis und weiter, wie jene ad 1. steht der früheren in Bezug ihrer militärischen Bedeutung nach und wäre somit nur dann anzunehmen, wenn die Linie ad 1. gar nicht zu Stande kommen könnte, oder wenn beide Linien — falls sie überhaupt neben einander bestehen können — erbaut würden. Rücksichtlich dieser Linie ad 2. sind schon früher Verhandlungen — in Betreff der Trace und ihrer Führung am rechten Marosufer — gepflogen worden. Auf welche bei dem Entwurfe des Detailprojectes der erforderliche Bedacht zu nehmen wäre.

„3. Die Linie von Temesvár über Káránsebes, das Eiserne Thor, durch das hátszeger Thal, an die Maros und weiter, — wie jene ad 2., entspricht unter den hier behandelten Tracen den militärischen Interessen am Wenigsten.

„Was endlich das Project einer Bahn durch den Rothenthurm Pass betrifft, so muss man dasselbe als militärisch unvortheilhaft bezeichnen“

Einer Arad-Hermannstadt-Kronstadt-Bodzaer Linie, wird in dieser Note — unseres Wissens nach — gar nicht erwähnt.

b) Das Finanzministerium erklärte in einer im Jahre 1861 am 1. Feber an den Grafen Toldalagi gerichteten Zuschrift,

²⁾ Mit der Ghega'schen Linie genau übereinstimmend.

die Gr: Wardein-Klausenbug-Kronstädter Linie für „zweckmässig und wünschenswerth.“

c) Im J. 1861 erhielt das siebenbürgische Landes-Gubernium von der betreffenden Hofkanzlei den Befehl, sein Gutachten über diese Angelegenheit abzugeben. In Folge dessen ermangelte das benannte Gubernium nicht, die von Ghega festgestellte Linie gutzuheissen, und dieselbe der h. Regierung in zwei motivirten Repraesentationen anzuempfehlen ¹⁾.

d) Dieses Gutachten wurde Sr. Excellenz dem Feldmarschall-lieutenant Grafen Crenneville, — der mitlerweile die Leitung Siebenbürgens als Gubernial-Präsident übernahm — von der Hofkanzlei mitgetheilt, und von ihm, wie allgemein bekannt, gleichfalls bekräftigt.

e) Derselben Meinung pflichtete — laut Zeitungsberichten — auch die erwähnte Hofkanzlei bei.

f) Endlich kamen die in dieser Angelegenheit neulich nach Wien geschickten klausenburger Abgeordneten — denen auch die hohe Ehre ertheilt wurde, von Sr. Majestät empfangen zu werden — mit der erfreulichen Nachricht zurück, dass sich der Kriegsminister, Graf Degenfeld, vor ihnen mit der grössten Bestimmtheit für die Gr: Wardein-Klausenburg-Bodzaer Linie erklärte, und dass dieselbe überhaupt in den massgebenden hohen und allerhöchsten Kreisen Anerkennung gefunden hat.

¹⁾ Auf Ansuchen der klausenburger Handelskammer wurde ihr das Copiren der beiden diesfälligen Gubernial-Repraesentationen gestattet.

Welthandel.

A) Richtung der Verkehrs-Linien.

Die mercantilen und geographischen Verhältnisse geben für den mitteleuropäischen Welthandel zwei Richtungen an, eine westliche und eine west-nördliche.

Ausgangspuncte für Beide sind die Sulina-Mündung ¹⁾ und Kustend'sje.

Die Strecke zwischen der benannten Mündung und Galatz wird durch Seeschiffe befahren.

Kustend'sje ist mit Csernavoda, somit der Donau, vermittelt einer Eisenbahn verbunden.

Die westliche Richtung zieht sich von den Ausgangspuncten über Wien, Regensburg, Stuttgart, Strassburg, Nancy, Paris zum Canal la Manche. Wien, liegt bereits in dem europäischen Eisenbahnnetz, folglich ist es mit Paris und fast allen bedeutenden Städten des Continents verbunden.

Von Wien geht eine gemeinschaftliche Eisenbahn über Pest nach Czegléd, hier verzweigt sie sich, der eine Arm zieht sich über Temesvár nach Báziás, der andere nach Szolnok, der sich wieder in die Linie nach Arad und in jene über P.-Ladány nach Gr: Wardein theilt.

Báziás ist mit Galatz, sowie mit Csernavoda durch die Donau unmittelbar verbunden, hingegen stehen Arad und Gr: Wardein weder mit Galatz noch Csernavoda in directer Eisenbahn- oder Wasserfahrtsverbindung.

Die west-nördliche Richtung zieht sich von den erwähnten Ausgangspuncten über Krakau, Breslau, Berlin und

¹⁾ Ein Arm der Donau.

Hamburg zur Nordsee. — Krakau liegt bereits in dem europäischen Eisenbahnnetz.

Zwischen Krakau und Kaschau besteht keine Dampfverbindung. Von Kaschau geht eine gemeinschaftliche Eisenbahn nach P.-Ladány, hier verzweigt sie sich, der eine Arm zieht sich nach Gr: Wardein, der zweite über Szolnok nach Arad, der dritte über Szolnok-Czegléd nach Báziás.

Für die westliche Richtung sind demnach Czegléd, für die westnördliche P.-Ladány die Vereinigungspunkte, welche zugleich auch miteinander verbunden sind.

B) Wettstreit zwischen Kuztend'sje und der Sulina-Mündung.

Unter allen Flüssen Europa's bildet die Donau die bedeutendste Wasserstrasse unseres Welttheils. Ihre Mündung war seit Menschengedenken und ist auch gegenwärtig der vorzüglichste Ausgangspunct des Handels für Mitteleuropa. Zugleich versieht dieselbe den Welthandel, mit einem der grossartigsten Häfen, da sie von der Mündung an bis Galatz — so zu sagen — einen viele Meilen langen geräumigen sicheren Hafen bildet, „in dem alle Flotten der Welt Platz haben.“ — 1)

Die Donau bereichert seit Jahrtausenden das Becken des schwarzen Meeres, seit Jahrhunderten belebt sie den Handel und Wandel. Um diese Gottesgabe für immer zu sichern, war es indessen nothwendig, die Mündungen derselben mitunter zu reinigen, was aber theils aus Apathie, theils aus einseitigen Staatsrücksichten bis zu den neuesten Zeiten vernachlässigt wurde.

1) Zur siebenbürgischen Eisenbahnfrage. Wien 1862, Seite 23. — Diese Broschüre verdanken wir dem k. k. Secti-
onsrath Herrn v. Beke, der zugleich Consul in Galatz und öster-
reichischer Delegirter zur europäischen Donaucommission ist. Die-
ser mit den orientalischen, namentlich moldau-walachischen, so
wie mit den hydraulischen Verhältnissen der Donau-Mündungen
und dem Schwarzen Meere näher bekannte Fachmann verwirft die
Rothenthurmer Linie auf das Bestimmteste, und seine Worte wie-
gen um so schwerer, da er gleichfalls ein Organ der
Regierung ist.

Vor Zeiten gehörten die Donau-Mündungen der Pforte an. Mit dem Jahre 1829 kamen dieselben in Folge des Friedens von Adrianopel in den Besitz der russischen Regierung. Es wäre ihre Pflicht gewesen, zur Erleichterung des Welthandels die durch Versandungen allmählig hervorgebrachten Schiffahrts-Hindernisse wegräumen zu lassen, wozu sie sich, in Folge eines Vertrages vom Jahre 1840 mit Oesterreich, auch anheischig gemacht hatte; sie hielt es indessen für angemessen, dieser Aufgabe nicht zu entsprechen.

Der Verkehr war demnach bis zum Jahre 1856 sehr schwierig. Die tiefer gehenden Seeschiffe wurden genöthiget, oberhalb der Sandbänke der Mündungen ihre Ladungen zum Theil auf Lichterschiffe bringen zu lassen, und dieselben erst auf hoher See wieder einzunehmen. Die in die Donau einlaufenden Schiffe mussten gleichfalls auf hoher See abgelichtet werden. Dieses Verfahren war aber mit unsäglichlicher Mühe, Zeitverlust und bedeutendem Kostenaufwande verbunden.

Zu den Naturhindernissen gesellten sich, — aus Mangel jeglicher Schiffahrtspolizei, — die unerhörtesten Steigerungen der Ablichtungskosten, die Lootsenerpressungen, Strandräubereien und Baratterien. Die Capitäne waren genöthigt, den Küstenbewohnern oft einen Taglohn von 9—12 Ducaten zu zahlen und gegen ihre Diebereien Nachsicht zu üben, um nur je eher fortkommen zu können.

Trotz aller erwähnten Hindernisse vermehrte sich der Welthandel auf der Donau von Jahr zu Jahr dennoch.

Aus der Sulina-Mündung liefen nämlich, mit der Provenienz Ibraila, Galatz, Ismail, Tultscha aus: ¹⁾

im Jahre 1847 — 2063 Dampf und Segelschiffe

„ „ 1851 — 2154 „ „

„ „ 1852 — 2476 „ „

„ „ 1853 — 2490 „ „

¹⁾ Beke Seite 19.

Die erhöhten Kostenauslagen und Plackerein brachten indessen die Idee zur Reife, die Donau durch einen Canal zwischen Csernavoda und Kustend'sje mit dem Meere zu verbinden, um dadurch die Donaumündungen gänzlich zu beseitigen, wozu sich noch vor dem Jahre 1856 eine Gesellschaft bildete, die ein Privilegium auf 99 Jahre erhielt.

Dieses Project berechtigte im Beginn zu den schönsten Hoffnungen, da die erwähnten Hindernisse damals noch in voller Kraft bestanden, es wurde jedoch nicht zu Stande gebracht, denn bald zeigten sich gegen seine Ausführung bedeutende technische Schwierigkeiten.

Mit dem Jahre 1856 begann für den mitteleuropäischen Welthandel eine neue Aera. In Folge der Beschlüsse des pariser Congresses wurde die untere Donau dem ausschliesslichen russischen Einflusse entzogen, die Donauschiffahrt dem allgemeinen Verkehre eröffnet, die Flaggen aller Nationen einander gleichgestellt und zur Regulirung der Donau-Mündungen eine permanente internationale Commission ernannt.

Von den Fesseln der menschlichen Willkür einmal befreit, fielen bald auch jene der Natur. Die im Verlaufe mehrerer Jahrhunderte bei der Sulina-Mündung angehäuften Versandungen verschwanden, durch menschliche Kräfte bezwungen, noch früher, als es für möglich gehalten wurde. Kaum sind seit der Freierklärung der Donau einige Jahre verstrichen, und schon verkehren zwischen Galatz und dem Meere ohne Anstand Seeschiffe mit 1000 Tonnen beladen, auf einem Fahrwasser von 17' constanter Tiefe. ¹⁾ Dabei wacht eine internationale Commission durch Nacharbeiten darüber, dass der freie Verkehr durch neue Versandungen nicht mehr gestört werde.

Die Seeschiffe müssen nicht mehr auf dem offenen Meere abgelichtet oder beladen werden, im Gegentheil bietet der mächtige Donaustrom bei stürmischem Wetter auch für beladene

¹⁾ Beke Seite 20.

Schiffe einen sicheren Zufluchtsort. Zugleich wurde eine entsprechende ordentliche Schifffahrtspolizei eingeführt.

Somit verschwanden die erwähnten Verzögerungen, Auslagen, Erpressungen, Gefahren und der Verkehr des Schwarzen Meeres mit Galatz ist für immer gesichert.

Die erwähnte Canalisirung der Donau wurde zwar aufgegeben, hingegen an der Idee einer Verbindung derselben mit dem benannten Gestade des Schwarzen Meeres — trotz der erfreulichen Neugestaltung der Donau-Mündungen — festgehalten. Zu diesem Zwecke bildete sich eine Gesellschaft, welche die Eisenbahn zwischen Csernavoda und Kustend'sje zu Stande gebracht und zur Erbauung eines Seehafens bereits bedeutende Summen verausgabt hat.

Diese Unternehmung ist, unserer Ansicht nach, sehr gewagt, jedenfalls gewagter als jene der aufgegebenen Canalisirung, denn ein Canal hätte das Ab- und Aufladen nicht vermehrt, was bei der erwähnten Eisenbahnverbindung nicht zu beseitigen ist. Wenn indessen diese Gesellschaft sich begnügt, einen Hafen dritten oder vierten Ranges zu bauen, und ihre Eisenbahn im Allgemeinen bloss als einen Seitenarm des grossen Verkehrsstromes der Donau-Mündung zu betrachten, so kann sie sich bei günstigen Umständen und möglichst geringen Ausgaben wohl erhalten, da dadurch der Weg zwischen Wien und Konstantinopel jedenfalls bedeutend abgekürzt wird, was im Interesse des Personen- und Eilgüterverkehrs wünschenswerth ist. Hingegen würde die Hoffnung, die Suprematie oder gar die Existenz des Sulinaverkehrs zu vernichten, eine allzugrosse Anmassung sein, denn die Linie Csernavoda — Kustend'sje hat zwar, wie Beke sagt, viel Einladendes, man möchte sagen Bestechendes für sich; nach nüchterner Erwägung der Umstände aber muss man zu dem Schlusse kommen, das ein solch ungleicher Wettkampf mit dem gänzlichen Ruin der erwähnten Gesellschaft enden müsste; denn

1. Ist der Handel im Allgemeinen sehr conservativer Na-

tur. Der Krämer scheut keine Opfer, um in seiner Boutique bleiben zu dürfen. Um so schwerer verlässt der Welthandel seinen angewöhnten Zug;

2. Liegen die Moldau, Odessa, ganz Südrussland zur Sulina-Mündung näher als zu Kustend'sje, folglich könnten diese Kundschaften durch die erwähnte Eisenbahn, von Galatz nicht abwendig gemacht werden;

3. Ist bezüglich des Handels zwischen Odessa und den Donauländern im Allgemeinen die Galatz-Sulinaer Linie kein Umweg, folglich wird sie sich zukünftig auch in dieser Hinsicht behaupten;

4. Bildet die csernavodaer Bahn zwar den kürzeren Weg, aber bloss gegen Konstantinopel zu. — In dieser Rücksicht wird unterdessen der Verkehr vermittelt einer continentalen Eisenbahn — möge sie mit Galatz oder Kustend'sje enden — eine bloss untergeordnete Rolle spielen, denn sie wird nie im Stande sein, die diesbezügliche Concurrenz mit den entfernter liegenden Seemächten, die auf dem Mittel-Meere Handel treiben, zu bestehen. Den Hauptverkehr der erwähnten continentalen Eisenbahn wird demnach, vorzüglich der Handel mit Südrussland, Transkaukasien und Persien bilden;

5. Werden auch die entlegeneren Gegenden lieber vermittelt der Sulinamündung, als der csernavodaer Eisenbahn verkehren, denn bei den Güterfrachten kommt es, mit wenigen Ausnahmen, nicht so sehr auf die Schnelligkeit, als Wohlfeilheit der Beförderung an. Die Zunahme des Auf- und Abpackens aber, — was bei der csernavodaer Bahn nicht umgangen werden kann, — erhöht die Frachtspesen. Dieses Hin- und Herpacken wird durch den Umstand noch vervielfältigt, dass die Waaren nicht unmittelbar auf die Schiffe und Waggons befördert werden können, sondern meistentheils erst in Magazine untergebracht werden müssen. Aus diesem Grunde wird sogar ein Schiff aus oder für Konstantinopel, die Fälle ausserordentlicher Dringlichkeit ausgenommen, lieber den unbedeutenden Umweg

von Csernavoda oder Kustend'sje nach der Sulina-Mündung unternemen, als den kürzeren Weg durch erhöhte Preise erkaufen;

6. Müsste in Kustend'sje, um den Wettkampf nur beginnen zu können, ein grossartiger Hafen erbaut werden, denn eine Seestadt ohne entsprechenden Hafen, gleicht einer Eisenbahnstation ohne Bahnhof. Der unternehmende Geist des Menschen kann wohl Vieles leisten, auch dieser Hafen, dieses, wie Beke sagt, „commercielle Cherbourg“, ist mit enormen Summen wohl zu erbauen; ob jedoch die Auslagen sich rentiren werden, ist eine andere Frage.

Die Gesellschaft hat für diese Arbeit bereits fast 200,000 Liv. Sterl. ausgegeben, und doch kaum einen sicheren Ankerplatz für 2 oder 3 Seeschiffe zu Stande gebracht, man benöthigt aber, um concurriren zu können, einen Hafen, der wenigstens 300 Schiffe zu gleicher Zeit fassen kann. Ein solcher Hafen mit den nothwendigen colossalen Steinmolen und Ausbaggerungen würde indessen einen Aufwand von 25—30 Millionen Gulden in Anspruch nehmen. Dabei müssten grossartige Magazine sowohl in Csernavoda wie Kustend'sje erbaut werden, um dem Nachtheile der Umladungen einigermaßen zu steuern, und die dazu nöthigen Summen können bloss in Vergleich mit den 25—30 Millionen für bedeutungslos genommen werden.

Die directe Getreideverfrachtung hingegen auf der Donau der Sulina zu, behauptet eben dadurch den grossen Vortheil über die csernavodaer Bahn, dass die Einmagazinirung der zu verschiffenden Waren auf das geringste Mass zurückgeführt ist. ¹⁾

Auslagen, mögen sie noch so gross sein, können sich bei einer entsprechenden Einnahme wohl rentiren, alles hängt von deren Verhältnisse ab; da aber die csernavodaer Bahn bloss auf den Personen- und Eilgüterverkehr, und zwar bloss auf den nach

¹⁾ Beke Seiten 22, 23, 24.

Konstantinopel rechnen kann, so ist es einleuchtend, dass die erwähnten bedeutenden Auslagen mit der Einnahme in einem traurigen Verhältnisse stünden, ¹⁾ und da die Ausgabe von Millionen eine wohlthuende entnüchternde Wirkung ausübt, so ist es zu hoffen, dass die benannte Gesellschaft von dem Vorhaben, die Sulinafrequenz vernichten zu wollen, in der zwölften Stunde doch zurückkommen wird.

7. Ist die Verlängerung der mitteleuropäischen Eisenbahn bis zu dem Schwarzen-Meere bloss eine Frage der Zeit. Wenn nun die moldo-walachische Regierung sich, aus nationaler Eifersucht weigern würde, die siebenbürgische Eisenbahn mit dem türkischen Orte Csernavoda, der zu einem türkischen Landungsplatze führt, zu verbinden, wenn sie, um für die römänische Sulina-Mündung auch den Personen- und Eilverkehr zu sichern, es vorzöge, die siebenbürgische Bahn ausschliesslich bloss nach Galatz zu leiten, was würde dann die Gesellschaft mit ihrem kostbaren Hafen anfangen, wie würde sie daraus ihre versandeten Millionen herausziehen?

8. Gesetz, dass die moldo-walachische Regierung cosmopolitisch genug sein wird, um eine Bodza-Buzeo-Csernavoda, oder Rothenthurm-Bukurest-Csernavodaer Bahn zu genehmigen; so müsste dann die benannte Gesellschaft aus Dankbarkeit, über die Donau eine Brücke bauen, welche an Grossartigkeit die Pest-Ofner weit übertreffen würde, und doch kostete die Ueberbrückung bei Pest, welche nicht einmal für Eisenbahntrains gebaut ist, sieben Millionen Gulden, und diese neue Ausgabe müssten gleichfalls die Touristen, die Eilgüter entschädigen. Endlich schwebt,

9. „über Kustend'sje das Damocles-Schwert der von der „türkischen Regierung bereits concessionirten Wárna - Rustschuker Eisenbahn. In dem Momente, wo diese zu Stande „kommt, ist der Untergang der kustend'sjer Bahn ausgespro-

¹⁾ Beke Seite 22.

„chen und besiegelt.“¹⁾ Hingegen werden durch die Wárnaer Bahn, Galatz und die Sulina-Mündung, so zu sagen gar nicht berührt; da dieselbe mit den nördlichen und östlichen Gestaden des Schwarzen-Meeres in entfernterem Zusammenhange stehen wird. Die Wárnaer Bahn ist zwar noch nicht in Angriff genommen, so viel Wahrscheinlichkeit aber wird sie doch immer haben, wie eine Csernavoda-Bukurest-Rothenthurm-Arader Linie.

Ein Gegner der Galatzer Linie meint, der Verkehr über die Donaumündung habe keine Zukunft, da

a) „die Donau jährlich zufriert.“ —

Dass der Verkehr daselbst durch das Zufrieren, einige Wochen gehemmt wird, ist nicht zu leugnen, derselbe Fall wird aber auch bei Kustend'sje eintreten, sobald Molen und Wellenbrecher die Meeresfluthen abhalten, und ein ruhiges Hafengebassin bilden werden, denn das Clima von Kustend'sje ist ganz dasselbe, ja vielleicht noch rauher als jenes der Donau-Mündungen. Dabei ist der Verkehr auf dem Schwarzen-Meere im Winter, wo die fürchterlichsten Stürme hausen, überhaupt hier wie dort sehr gering.²⁾

b) „Die Sulina-Mündung nach den Berichten des Ingenieurs „Hartley, durch die Baggerungsarbeiten nur auf 15 Jahre gerantirt ist.“

Dass die europäische Donau-Commission in Sulina bloss Abaggerungsarbeiten betreibe, ist falsch; sie hat im Gegentheile binnen 3 Jahren Parallelmolen insgesamt von 7500' Länge gebaut. Ebenso wenig hat der erwähnte Gegner den Sinn der Worte Hartley's verstanden. Er meint nämlich, dass die Dämme nach Verlauf von 15 Jahren verlängert werden müssen, was ja in der Natur der Sache liegt. Glaubt der Herr Gegner vielleicht der Hafen von Kustend'sje werde 15 Jahre nach sei-

¹⁾ Beke Seite 24.

²⁾ Beke Seiten 26, 27.

ner Vollendung nicht radicaler Ausbesserungen, namentlich einer Ausbaggerung im ausgedehntesten Maszstabe bedürfen? ¹⁾

Bei Regulirung der Ausmündungen grösserer Flüsse, so wie bei Hafenbauten dürfen die Nacharbeiten nicht vernachlässigt werden. Wer aber in Erwägung zieht, mit welcher Leichtigkeit die Versandungen mehrerer Jahrhunderte, man könnte sagen Jahrtausende ²⁾ im Verlaufe von ein paar Jahren entfernt wurden, wird wohl einsehen, dass die Fortsetzung der Nacharbeiten im Vergleich mit dieser ersten Hauptregulirung nur ein leichtes Spiel ist.

Die nöthigen Capitalien zur Reinerhaltung des Strombettes fehlen da nicht, wo der Verkehr, an und für sich gross, jährlich noch grössere Dimensionen annimt. ³⁾ Wir fragen aber, woher wird die kustend'sjer Gesellschaft die Reinigungsarbeiten des Hafens bestreiten? Müssen auch dies die Eilzüge bezahlen?

Aus obigem ist zu ersehen, dass die Hoffnung, den Welthandel über die Sulina-Mündung durch Kustend'sje zu verdrängen, an Täuschung grenzt, die wir näher nicht bezeichnen wollen; dass die Csernavoda-Kustend'sje-Eisenbahn bei günstigen Umständen und mässigen Capitaleinlegungen mit der Zeit wohl in den Stand kommen kann, die Eilfahrten gegen Konstantinopel an sich zu ziehen, dabei aber die Sulina-Mündung nicht aufhören wird, ihren seit Jahrhunderten bewährten Stand einer europäischen Weltstrasse auch zukünftig zu behaupten; dass endlich das eitle Bestreben, einem unerreichbaren Phantom nachzujagen, die kustendscher Gesellschaft zu Grabe führen würde.

¹⁾ Beke Seiten 28, 29.

²⁾ Die vor der letzten Regulirung unternommenen Arbeiten, sind der Berücksichtigung kaum werth.

³⁾ Von der Sulina-Mündung liefen nach ihrer Reinigung aus

im Jahre 1856	—	Schiffe 2210	—	Tonnenzahl 412,424
„	„	1859	—	2704
„	„	1860	—	3491
„	„	1860	—	455,604
„	„	1860	—	636,756

Beke Seite 19.

C.) Wahl einer entsprechenden siebenbürgischen Linie.

Die Aufgabe einer siebenbürgischen Bahn besteht darin, das ihrige beizutragen, damit Galatz so wie Csernavoda einerseits mit Czegléd (Wien), andererseits mit P.-Ladány (Kaschau gegen Krakau zu) auf dem geeignetesten Wege verbunden werde. Bezüglich des Welthandels müssen wir von den gegebenen Linien

a) Gr: Wardein — Klausenburg — Tövis — Schäsburg — Kronstadt — Bodza;

b) Arad — Karlsburg — Hermannstadt — Fogaras — Kronstadt — Bodza;

c) Arad — Karlsburg — Hermannstadt — Rothenthurmpass, diejenige wählen, welche: 1. annäherungsweise die kürzeste ist, 2. die meisten Hauptplätze berührt, und die ergiebigsten Gegenden durchzieht, endlich 3. die westliche und westnördliche Richtung, in so weit es thunlich ist, auf gleiche Weise befördert.

Es ist ein glücklicher Umstand, dass in der Gr: Wardein-Bodzaer Linie alle genannten drei Eigenschaften, nicht nur relativer, sondern auch absoluter Weise sich vereinigen.

1. Ist die Galatz-Bodza-Gr: Wardein-Czegléder Linie bedeutend kürzer als die Galatz-Bukurest-Rothenthurm-Arad-Czegléder, worüber sich ein Jeder überzeugen kann, wenn er einen Cirkel in die Hand nimmt, ¹⁾ und dies ist die Hauptsache, denn wir müssen unser Augenmerk hauptsächlich auf Galatz richten, da die Sulina-Mündung — wie oben erörtert wurde, sowohl gegenwärtig als zukünftig, mit der grössten Bestimmtheit für den Hauptausgangspunct betrachtet werden muss, wobei Kustendsche im günstigsten Falle bloss eine Filialverbindung bilden wird.

¹⁾ Da die bezüglichen Linien nicht gehörig tracirt sind, so kann man die Länge derselben nur annäherungsweise annehmen; hier ist jedoch der Unterschied so bedeutend, dass man sich darüber auch ohne Tracirung überzeugen kann. Die Bodza-Gr: Wardein-Czegléder Linie, und jene von Bodza-Arad-Czegléd sind beiläufig von gleicher Länge.

Folglich müsste man der Bodza-Gr: Wardeiner Linie auch dann einen entschiedenen Vorrang geben, wenn anderseits Csernavoda zu Czegléd, — über Bukurest-Rothenthurm-Arad auch näher läge. Dem ist aber nicht so, denn die Linie Csernavoda-Bodza-Czegléd ist gleichfalls kürzer, wenn der Unterschied hier auch unbedeutender ist. Dies bezeugt auch Beke. ¹⁾

Wenn bezüglich der westlichen Richtung das Längenmass für die Bodzaer Linie spricht, so ist dies, in Betracht der west-nördlichen Richtung, noch mehr der Fall, denn die Entfernung zwischen Galatz sowohl wie Csernavoda und P. Ladány ist gegen Bodza noch augenscheinlich kürzer, als über Bukurest-Arad. ²⁾

2. Ist das Gebiet der Bodza-Gr: Wardeiner Linie unvergleichlich reicher, ergiebiger, berührt auch bedeutend mehr Hauptplätze, als die beiden andern, worüber wir uns später ausführlicher aussprechen werden.

3. Ist die Bodza-Klausenburg-Gr: Wardein-P.-Ladányer Linie eine gemeinschaftliche, denn sie bildet, sowohl bezüglich der westlichen als auch der westnördlichen Richtung den geeignetsten Weg. Bei P.-Ladány verzweigt sie sich; der eine Zweig zieht über Tokaj nach Kaschau (Krakau zu), der andere nach Czegléd (Wien). Wenn hingegen für die westliche Richtung die Rothenthurm-Arad-Czegléder oder Bodza-Arad-Czegléder Linie angenommen würde, so müsste für die westnördliche Richtung doch die Bodza-Klausenburg-Gr: Wardein-P-Ladányer genehmigt werden, denn der Umweg von Galatz (Csernavoda) über Hermannstadt-Arad-Szolnok nach P. Ladány würde allzu gross sein, demnach müssten statt einer, zwei Linien gebaut werden.

¹⁾ Beke, Seite 29. Wo übrigens ein augenscheinlicher Druckfehler vorkommt. Es muss nämlich in der 31. Zeile statt: „Kronstadt“ „Karlsburg“ stehen, sonst hat es keinen Sinn, denn es wird wohl Niemand von Kronstadt über den Rothenthurmpass nach Bukurest fahren.

²⁾ Zwischen Bodza und P. Ladány ist der Weg über Klausenburg, kürzer als über Hermannstadt-Arad.

Aus obigem geht deutlich und klar hervor, dass den Welthandel belangend:

a) die Bodza-Klausenburg-Gr: Wardeiner Linie vor der Rothenthurm-Hermannstadt-Arader Linie in jeder Rücksicht den entschiedensten Vortheil hat, dass

b) Die Bodza-Hermannstadt-Arader Linie, bezüglich ihrer Verlängerung bis Czepléd, mit der Bodza-Klausenburg-Gr: Wardeiner Linie in gleicher Kategorie steht, dass aber in Betracht der Entfernung zwischen Bodza und P.-Ladány sowie der anderen oberwähnten Vortheile, auch diese Bodza-Hermannstadt-Arader Linie, der Bodza-Klausenburg-Gr: Wardeiner Linie nachsteht.

Vom siebenbürgischen Standpuncte.

A.) National-öconomische Rücksichten.

a) Unter allen Gegenden Siebenbürgens, sind die Aranyos-Maros- Gross- und Vereinigte-Kockel-Thäler zwischen Torda-Tövis, Mediasch, Schässburg, Héjjasfalva die fruchtbarsten. Das Maros-Thal gehört auch von Tövis abwärts zu den gesegnetesten Landstrichen; es benöthigt aber eine Eisenbahn am wenigsten, da die Maros nach der Einmündung der vereinigten Kockel (unterhalb Tövis) unter allen Flüssen Siebenbürgens der schiffbarste ist.

b) Die berühmten Salzgruben von Torda und Marosujvár liegen an der Gr: Wardein-Bodza-er Linie. Auch die übrigen Salzgruben sind von den beiden anderen Linien entfernter, mit der einzigen Ausnahme der Grube in Salzburg (Vizakna), welche aber an Ergiebigkeit mit den beiden erwähnten nicht zu vergleichen ist; dabei kann Salzburg zum Salz-Export gar nichts beitragen, da die Wallachei einen Überfluss an Salz besitzt; und, dass das Salz von Marosujvár mittelst der Maros mit geringeren Unkosten nach Arad exportirt werden kann, als von Salzburg: bezeugt der Umstand zur Genüge, dass das salzburger Salz in Arad gänzlich unbekannt ist.

c) Die weltbekannten Goldminen Siebenbürgens befinden sich in der Gegend von Karlsburg, wesshalb sich die benannten Linien, in dieser Beziehung gleich bleiben; was aber die Eisen-Blei- und Kupferbergwerke anbelangt, so gehören diese — der bedeutenden Mehrzahl nach, — zu dem Gebiete der Gr: Wardein-Bodzaer Linie, was wohl Niemand bezweifeln wird, dem Siebenbürgen bekannt ist.

d) Ein grosser Schatz liegt in den Kohlenlagern Siebenbürgens vergraben, der aber erst noch gehoben werden muss. Bis

jetzt machen jene der hátszegez Gebirge am meisten von sich reden; unterdessen bürgt die Gebirgsformation Siebenbürgens dafür, dass in allen seinen Gebirgsgegenden ein Reichthum an Kohlen vorkommt, nur dass bis jetzt der Holzüberfluss dieser Gegenden die ernstlichen Nachforschungen nach Kohlen überflüssig machte. Es wurden jedoch bereits an mehreren Orten Schürfungen vorgenommen.

Bezüglich der hátszegez Kohlenlager haben wir schon bemerkt, dass dieselben von der Gr: Wardein-Bodza-er bloss 7 bis 8 Meilen entfernter liegen, als von den Hermannstädter Linien; dabei steht Piski — der nächste Punct der Maros zu diesen Kohlenlagern — mit der gemeinschaftlichen Station Karlsburg, vermittelt eines schiffbaren Flusses in Verbindung.

e) Borszék, Radna, Stojka, Bázna, Elópaták sind ohne Zweifel die wirksamsten Heilquellen Siebenbürgens. Von der Rothenthurmer-Linie liegen alle diese in weiter Entfernung, und auch dem Gebiete der Arad-Hermannstadt-Bodzaer gehört von den benannten Mineralwässern bloss Elópaták an. Die Mehrzahl der andern Heilquellen zweiten Ranges liegt gleichfalls zur Gr: Wardein-Bodzaer Linie näher.

B.) National Rücksichten.

Es werden ausgeschlossen

a) durch die Arad-Bodzaer Linie:

der Székler Boden, mit Ausnahme einiger südlich gelegenen Ortschaften des Háromszéker Stuhls.

Die Comitate, mit Ausnahme des Hunyader, und einiger Bruchstücke der Unter- so wie Ober-Albenser Comitate.

Die Mehrzahl der in den sächsischen Gerichtsbarkeiten und in den Comitaten liegenden sächsischen Ortschaften.

b) Durch die Arad-Rothenthurmer Linie:

Der Székler Boden en bloc, ohne Ausnahme.

Die Comitate wie oben, jedoch verbleiben bei die-

ser Arad-Rothenthurmer Linie noch weniger Bruchstücke des Ober-Albenser Comitats.

Die bei weitem grössere Mehrzahl der sächsischen Ortschaften.

Rücksichtlich der Romänischen Interessen ist gleichfalls die Gr: Wardein-Bodzaer Linie die günstigste. Ein Beweis dessen ist die von G. Baritiu ¹⁾ neuestens verfasste Denkschrift, welche die Rothenthurm Linie auf das bestimmteste verwirft.

C.) Interessen der gewerblichen Industrie und der Civilisation.

Wie klein die Städte Siebenbürgens auch sind, müssen sie doch als Träger des Fortschrittes betrachtet werden.

Es gibt in Siebenbürgen 11 königliche Freistädte. — Von diesen liegen.

a) A n d e r Gr: Wardein-Bodzaer Linie 6. (Klausenburg, Karlsburg, Mediasch, Elisabetstadt, Schässburg, Kronstadt) — nördlich von dieser Linie 3 (Bistritz, Szamosujvár, Maros-Vásárhely). — Insgesamt 9.

b.) A n d e r A r a d - B o d z a e r 4 (Klausenburg, Mühlbach, Hermannstadt, Kronstadt) — in ihrem Gebiete, nördlich bis zur Gr: Wardein-Bodzaer Linie, und südlich bis zu den Siebenbürgischen Grenzgebirgen gar keine. — Insgesamt 4.

c) A n d e r A r a d - R o t h e n t h u r m e r, 3 (Karlsburg, Mühlbach, Hermannstadt) — in ihrem Gebiete gleichfalls keine. — Insgesamt 3.

Ein prononcirter Gegner der Gr: Wardein-Bodzaer Bahn legt einiges Gewicht darauf, dass „die Träce von Gr: Wardein „bis zur siebenbürgischen Grenze gar keinen Ort von einiger „Bedeutung trifft, dass sie ferner auch in Siebenbürgen bis „Klausenburg keine bedeutende Ortschaften berührt.“ ²⁾

¹⁾ Eine bekannte romänische Auctorität.

²⁾ Gutachten über eine in Siebenbürgen zu bauende Eisenbahn. Seite 21. — auf welches wir zurückkommen werden. —

Der verehrte Verfasser vergisst aber, die zahlreichen grossen Städte zu benennen, welche die Arad-Bodzaer oder Rothenthurmer Linien berühren, worauf wir doch begierig gewesen wären. Er hebt den unvortheilhaftesten Theil der Gr: Wardein-Bodzaer Linie hervor, ohne es für nöthig zu erachten, die Linien Gr: Wardein-Bodza, Arad-Bodza, und Arad-Rothenthurm — bezüglich der angrenzenden Städte — mit einander ihrer ganzen Länge nach zu vergleichen.

Wir könnten dieselbe Finesse mit mehr Erfolg anwenden, und die Aufmerksamkeit der Leser, mit Umgehung der Arad-Zámer Strecke, bloss auf Zám — Rothenthurm, oder Zám — Bodza leiten, auf welchen, augenscheinlich, minder bedeutende, minder zahlreiche Städte vorkommen. Wir ziehen es indessen vor, loyal zu verfahren und die projectirten Linien, diessbezüglich, ungeschmälert zu vergleichen, indem wir folgende statistische Daten mittheilen.

a) An der Gr: Wardein-Kronstädter Linie, und ihrer nächsten Umgebung, liegen folgende Städte und Marktflecken.

Gr: Wardein mit Seelen	. 18,091
Élesd	1,217
Telegd	1,488
B. Hunyad	2,160
Gyalu	2,168
Klausenburg	21,316
Torda	7,768
Gyéres	1,788
Egerbegy	2,365
Fel-Wincz	1,150
N. Enyed	3,072
Tövis	1,744
M. Igen (Flügelbahn) . .	1,102
Karlsburg (Flügelbahn) . .	5,239

Von Gr: Wardein bis Karlsburg in-

clusive Insgesamt 70,668

Übertrag	70,668
Blasendorf	1,059
Markschelken	1,354
Mediasch	5,337
Elisabethstadt	2,195
Schässburg	7,962
Sz. Keresztur	2,138
Keissd	1,921
Reps	2,641
Marienburg (im Kronstädter Districte)	2,049
Kronstadt	25,269
Von Gr: Wardein bis Kronstadt, inclusive	122,593
b) An der Arad-Kronstädter, Arad-Rothen- thurmer, und ihrer nächsten Umgebung.	
Alt-Arad	15,242
Neu-Arad	3,826
Paulis	2,154
Gyorok	1,420
Guttenbrun	2,690
Radna	1,494
Lippa	5,290
Birkis	1,381
Kápolnás	1,379
Soborsin	1,064
Déva	2,400
Broos	4,207
Al-Wincz	1,566
Karlsburg	5,239
Von Arad bis Karlsburg, inclusive	49,352
Mühlbach	4,624
Reussmarkt	1,360
Heltau	3,349
Hermannstadt	16,268
Von Arad bis Rothenthurm ins ge- sammt	74,953

Übertrag	74,953
Fogaras	4,163
Reps	2,641
Marienburg (im Kronstädter District)	2,049
Kronstadt	25,269
Von Arad bis Kronstadt inclusive	109,075
Wenn die Bahn von Fogaras gegen Zeiden (3820 Seelen) geführt würde, so müsste sie Reps und Marienburg verlieren, folglich würde sich die Gesamtzahl noch vermindern.	
Obige statistische Daten ¹⁾ führen zu folgenden Resultaten:	
a.) Gr: Wardein-Karlsburg	70,668
Arad-Karlsburg	49,352
	Weniger 21,316
b.) Gr: Wardein-Kronstadt	122,593
Arad-Kronstadt	109,075
	Weniger 13,518
c.) Gr: Wardein-Kronstadt	122,593
Arad-Rothenthurm	74,953
	Weniger 47,640

D.) Theorie über die nothwendige Missachtung der vaterländischen Interessen.

Dass die Gr: Wardein-Bodzaer Linie zur Beförderung der Landesinteressen geeigneter ist, als die beiden andern, dies geben selbst ihre acharnirtesten Gegner zu, deren diessfällige naiven Aeusserungen nicht uninteressant sind. —

„So mag für die Gr: Wardeiner Linie der Umstand sprechen, dass sie den grössten Theil von Siebenbürgen durchzieht, dass sie die Hauptstädte Klausenburg,

¹⁾ Nach dem statistischen Werke von Gámán, Klausenburg 1861. — Die nächste Umgebung wurde auf die Entfernung von einer Meile genommen. —

Marktflecken unter 1000 Seelen blieben unberücksichtigt. —

Es gibt an den genannten Linien auch einige Dörfer über 1000 Seelen, deren Berücksichtigung aber das obige Verhältniss im Wesentlichen nicht abändert. —

„Karlsburg, Hermannstadt und Kronstadt mit einander vortheilhaft verbindet, und dass diese Linie sonach eine vorwiegend locale Bedeutung besitzt. ¹⁾

„Ich verhehle mir doch nicht, dass die vorgeschlagene“ (Arad-Rothenthurmer) „Linie unter Geltendmachung und Voranstellung nicht befriedigter Special- und Local-Ansprüche angegriffen werden dürfte.“ ²⁾

„Am meisten dürfte der Rothenthurm-Linie der Vorwurf gemacht werden, dass sie nur einen verhältnissmässig kleinen Theil des Landes berühre während andere Linien, zum Beispiel jene von Gr: Wardein zum Bodzaer Pass das Land in einer bedeutend grösseren Ausdehnung durchziehen. Ich gestehe, die Berechtigung solcher Einwürfe, vom Standpuncte der Local-Interessen zu. Allein dieser Standpunct ist, weder der meinige! noch, wie ich nach der vorausgelassenen Darstellung kaum zu sagen brauche der richtige.“ ³⁾

„Wir gestehen, dass die Gr: Wardein-Klausenburg-Kronstädter Linie den Localinteressen des Landes verhältnissmässig am besten entspricht, dass sie aus diesem Gesichtspuncte betrachtet, vor allen andern den Vorzug hat. Daraus folgt aber noch nicht, dass diese Bahn zum allerersten zu Stande kommen müsste und könnte.“ ⁴⁾

„Wenn wir diese Angelegenheit bloss aus Landes-Rücksichten betrachten, so müssen wir zugeben, dass die Gr: Wardein—Kronstädter Linie zu einer Hauptlinie mehr berechtigt ist. Es ist nicht zu leugnen, dass die Arad-Hermannstädter Bahn hingegen das Herz Siebenbü-

¹⁾ Gutachten. Seite 12. Der Verfasser meint die Gr: Wardein-Klausenburger Linie müsse über Hermannstadt nach Kronstadt geführt werden, was jedoch unstatthaft ist.

²⁾ Gutachten. Seite 75.

³⁾ Gutachten. Seite 76.

⁴⁾ Magyarországn Nr. 30 in treuer Übersetzung.

„gens nicht berührt (nem vágja az ország szivét keresz-
 „tül), dass sie nur den unteren (südlichen) Theil durchzieht.“¹⁾)

Ein Jünger des Verfassers vom erwähnten Gutachten ist durch die Naturschätze Siebenbürgens ganz enchantirt.

„Niemand, der dieses schöne Land kennt, wird leugnen,
 „dass dasselbe unendliche Schätze birgt, die nur der Hebung
 „warten. Der bekannte Mineralreichthum, an edlen Metallen,
 „an Quecksilber, Blei, Kupfer, sowie an Eisen und Schwefel,
 „die unerschöpflichen Steinkohlenlager und Wälder, sichern dem-
 „selben einen grossartigen Aufschwung in allen Zweigen der
 „Industrie und des Verkehrs, zunächst auch für die Be-
 „dürfnisse des Orients, dem dasselbe so nahe
 „liegt. Die unerschöpflichen Salzlager, welche eine Fläche
 „von 400 Quadratmeilen einnehmen, und durch den Consumo
 „der ganzen Welt in Jahrhunderten nicht erschöpft werden
 „können, deren Ausbeute für den Verbrauch eines grossen
 „Theils der Monarchie bereits gegenwärtig ausgeführt wird;
 „sind geeignet einer Eisenbahn, lohnende Beschäftigung zu ge-
 „währen.“²⁾)

Trotz dem wünscht er, dass bei Feststellung der Eisen-
 bahnrichtung dieses schöne Land unbeachtet bleibe.³⁾

Dies sind ihre Geständnisse, ihre Logic.

Die Gegner der Gr: Wardein-Bodzaer Linie gestehen dem-
 nach unumwunden, dass die Interessen des Landes, wie des
 ganzen Staates an diese Bahn geknüpft sind; sie plaidiren so-
 gar dafür, und doch geben sie sich alle Mühe, um dieselbe zu
 hintertreiben.

Diese unerklärliche Erscheinung fusst auf einer bis jetzt
 nicht bekannt gewesenen eigenthümlichen Theorie, dass näm-
 lich bei Festsetzung der Richtung einer Eisenbahn, nicht

¹⁾ Sürgöny Nr. 52. in treuer Übersetzung.

²⁾ Presse Nro. 44. — 1862.

³⁾ Ebendasselbst.

die Interessen des Landes, sondern nur jene des Welthandels zu berücksichtigen seien.

„Der Localverkehr Siebenbürgens, gegen den Durchzugsverkehr kann gar nicht in Anschlag gebracht werden....
 „Zweck und Aufgabe einer siebenbürgischen Bahn gehen vor allem dahin, mit Ausschliessung anderer Linien die kürzeste und billigste Verbindung mit dem türkisch-walachischen Netz“ (das gar nicht existirt) „zu bewerkstelligen.“¹⁾

Der verehrte Verfasser des benannten Gutachtens geht noch weiter, er will auf das patriotische Gemüth wirken indem er sagt:

„Auch der eifrigste Patriot wird diese Fragen nicht zu Gunsten der localen Eisenbahn beantworten können, und vielmehr zugeben müssen, dass den Landes-Interessen bei weitem mehr gedient ist, wenn im Lande eine verhältnissmässig kleine Bahn ins Leben gerufen wird, als wenn es eine Eisenbahn ganz entbehren muss,
 „dass vor allen bisher vorgeschlagenen Linien, eben den localen Landesinteressen, grade die Rothenthurmpass-Linie den grössten Vortheil bietet,“ (obgleich sie die Localinteressen anerkanntermassen nicht befördert) „weil sie die einzige ist, welche die materielle Grundlage und die Garantie für das Zustandekommen einer siebenbürgischen Eisenbahn überhaupt darbietet.“²⁾

• Dass die hermannstädter Bahn die einzige sei, welche in Siebenbürgen möglich wäre, darüber können wir uns mit dem besten Willen nicht überzeugen; wir sind im Gegentheil geneigt, dieselbe für eine unmögliche zu erklären, da sie gar keine andere Aufgabe zu haben scheint, als die siebenbürgischen südlichen Grenzgebirge einzusäumen, und dieselben mit den Westlichen auf dem kürzesten Wege zu vereinigen. Nachdem aber

¹⁾ Neueste Nachrichten Nr. 35. — 1862.

²⁾ Gutachten. Seiten 77, 78. Etwas unklar.

Omnia jam fient, fieri quae posse negabam, so wagen wir die Möglichkeit ihres Zustandekommens nicht apodictisch abzuspochen; wenn wir indessen ihr Fortbestehen in Zweifel ziehen, so begehen wir kein Wagestück, denn ihre Existenz würde jedenfalls sehr ephemer sein.

Eine Eisenbahn ist kein Almosen, keine Belohnung, sondern eine Nothwendigkeit für die Regierung, wie für den Staat und die Völker. Die siebenbürgische Eisenbahn ist nur eine Frage der Zeit; früher oder später wird sie jedenfalls zu Stande kommen, und wir werden, wenn auch mit schwerem Herzen, lieber Jahre ja selbst Decennien lang warten, als uns mit einer Hermannstädter Linie begnügen, welche einen Abzugscanal bilden würde, worin die berechtigtesten Hoffnungen Siebenbürgens versinken müssten.

Nachdem Siebenbürgens Steuer- und Militair-Stellungs-Fähigkeiten, seine Salz- und Goldgruben nicht im mindesten ignoriert werden, so ist es nichts mehr als billig, dass unser Vaterland auch dann nicht ignoriert werde, wenn es einmal heisst, zur Entwicklung seiner tiefschlafenden Naturschätze, etwas thun zu können.

Wird sind durch die stoische Selbstverleugnung des verehrten Verfassers keinesweges erbaut, der bereit ist, sein? Vaterland zu opfern, um dem Welthandel — nach seiner Weise und Einbildung — zu dienen.

Beke, ein k. k. Consul, der Oesterreichs Interessen wohl kennt, und dieselben ohne Zweifel keinen einseitigen Interessen preisgeben wünscht; ist in dieser Hinsicht anderer Meinung, und wir beeilen uns seine Worte, in dankbarer Anerkennung mitzutheilen:

„Es lässt sich nun allerdings hiebei die Frage stellen, welches Interesse dann das Grossfürstenthum Siebenbürgen an einer solchen“ (Arad-Rothenthurmer) „Durchgangsbahn, welche gleichsam nur einen Zwickel des Landes ausschneidet, überhaupt nehmen werde, ob es hiemit seinen sehnlichen Wunsch,

„eine Landes-Eisenbahn zu besitzen, auch nur für annähernd „erfüllt betrachten könne, ob nicht vielmehr durch die segment- „artige Anlage der Rothenthurbahn wesentliche Landes-Inte- „ressen empfindlich verletzt werden? Ob nicht zu „besorgen stehe, dass gerade die Eisenbahn, welche Siebenbür- „gen enger an Gesamtösterreich schliessen, ein politischer He- „bel zur Gewinnung der Sympathien werden sollte, „die entgegengesetzte Wirkung hervorbringen, wohlbegründete lan- „ge gehegte Hoffnungen enttäuschen, eine tiefe Missstimmung „hervorrufen werde.“ ? ¹⁾

Wenn Siebenbürgen eine Sahara-Wüste wäre, so könnte man allenfalls für die Eisenbahn eine Linie wählen, welche es auf dem kürzesten Wege durchläuft; da dies aber nicht der Fall ist, so können wir unser Vaterland aus lautem Patriotismus doch nicht aufopfern, wobei auch der Staat nur verlieren würde:

Beke, der oftbenannte Fachmann, ist auch weit davon, die erwähnte neugebackene Theorie, wonach „der netto Frachtge- „winn vom Verkehr der Endpunkte abhängt.“ zu billigen.

„Bei Dampfschiff-Unternehmungen ist das Gegentheil durch „die Erfahrung erwiesen, beim österreichischen Lloyd ist bloss „die Cabotagefahrt einträglich, die directen langen Fahrten sind „constant passiv, so wie z. B. die Linie Triest-Alexandrien — „eine Welthandelslinie par excellence — dem Lloyd seit 20 „Jahren nur Verluste brachte.“

„Die französischen Messageries impériales können sich in „ihren langen Fahrten nur durch enorme Staatssubventionen erhalten, und selbst die reiche und mächtige, ohne jede Con- „currenz arbeitende Southampton-India Dampfschifffahrts-Unter- „nehmung, ist in ihrer Existenz durch die Staats-Unterstützung „bedingt.“

„Im Eisenbahnwesen ist es nicht anders, der directe Ver-

¹⁾ Beke Seite 10. 11.

„kehr der Endpuncte, — und wenn es Knotenpuncte ersten Ranges wären, — wird keiner Bahn ein hinreichendes Erträgniss sichern. Glaubt Jemand im Ernste, dass der Verkehr zwischen Wien und Paris die Elisabethbahn erhalten könnte? Wer jemals längere Eisenbahnfahrten gemacht hat, wird bemerkt haben, wie selbst von Hauptpuncten, der erste Auslauf dünn — und dürftig ist, wie sich Passagiere und Waaren von Station zu Station erneuern, wie nach und nach die Convois, je näher man dem Endpuncte kommt, anschwellen, und zuletzt den Verkehr der ganzen Linie in seiner Grossartigkeit darstellen. Diejenige Bahn ist die einträglichste, welche in sich die meisten Verkehrsrinnsale vereinigt.“¹⁾

Es liegt demnach im Interesse des Landes so wie zugleich auch des Welthandels, der Eisenbahn in Siebenbürgen eine Richtung zu geben, welche die zuverlässichste Aussicht auf einen entsprechenden Binnen-Verkehr hat, in dieser Rücksicht aber müssen wir die Arad-Hermannstädter Linien für ausnehmend steril bezeichnen.

Unsere Regierung könnte demnach die Arad-Hermannstadt-Kronstädter- um somehr die Rothenthurmer Linien, nur mit Aufopferung der vaterländischen Interessen genehmigen, was ihr keines Falls zugemuthet werden kann.

Was wäre die Antwort gewesen, wenn die Corypheen des Welthandels um somehr einige eifrige Patrioten die französische oder preussische Regierung aufgefordert hätten, bei Feststellung ihres Schienennetzes, auf die Interessen des Landes kein Augenmerk zu werfen, namentlich, die wichtigsten Gegenden, die bedeutendsten Hauptplätze zu umgehen?

Mögen die Gönner der Hermannstädter Linien die Antwort selbst errathen.

Wir wiederholen es: Die erwähnte neue Theorie ist grund-

¹⁾ Beke Seite 11, 12.

falsch. Von keinem Staate kann verlangt werden, sich für den Welthandel zu opfern, wenn sich die Interessen Beider, in einem gegebenen Falle, ausnahmsweise auch widerstreben würden.

Indessen könnten die Hermannstädter Linien auch im Sinne dieser Theorie nicht anempfohlen werden, da sie auf den Welt- und Binnen-Handel in gleichem Maasse nachtheilig wirken würden, die Gr: Wardein-Bodzaer Linie hingegen die beiden Interessen derart in sich vereinigt, dass man nicht wüsste, welche von beiden sie mehr begünstige. —

„Gutachten“

„über eine in Siebenbürgen zu bauende Eisenbahn,
 „erstattet in Folge einer Aufforderung des Ver-
 „waltungsrathes des Kronstadt-Banater Bergbau-
 „und Hütten-Actien-Vereins.“¹⁾

Die benannte Denkschrift ist als Exposé aller rothenthurm-
 freundlichen Argumente zu betrachten, wonach sich die anti-
 siebenbürgischen Bestrebungen richten. Wir halten es demnach für
 angemessen, die geneigten Leser damit bekannt zu machen.

Nach der Ansicht des verehrten Verfassers „hat Sieben-
 „bürgen gewissermassen zwei Gravitations-Puncte, zwei Landes-
 „hauptstädte, eine im Norden: Klausenburg, und eine im Süden:
 „Hermannstadt, von Kronstadt nicht zu sprechen, wel-
 „ches in der Verlängerung der östlichen Linie von Hermann-
 „stadt liegt; das Bestreben beider Städte, der Mittel- und Durch-
 „zugs-Punct einer Eisenbahn zu werden, ist ein natürliches, vom
 „Standpuncte ihrer speciellen Interessen ein berechtigtes.“²⁾

Diese Aeusserung, sowie obiges Titelblatt deuten zur Ge-
 nüge an, dass der Verfasser die siebenbürgische Eisenbahn-An-
 gelegenheit eigentlich für eine zwischen Klausenburg und Her-
 mannstadt bestehende Parteifrage ansieht, dass er sein Operat
 zur Beförderung der Interessen seiner Commitenten abgefasst
 hat, welche — ihrer Stellung, wie ihrer Neigung nach, — einer
 Klausenburger Bahn keinesweges hold sind.

¹⁾ Diese Denkschrift ist im Drucke wohlweislich nicht erschienen,
 folglich sind wir genöthigt, die Seiten nach einem Manuscripte
 anzuführen.

²⁾ Gutachten. Seite 1, 2.

Wir müssen demnach den verehrten Verfasser für einen treuen Fürsprecher, und keinen unbefangenen, unpartheiischen Beobachter halten. Durch diese Aeusserung wollen wir ihm jedoch nicht zu nahe treten, denn sein Beruf ist in dieser Hinsicht nicht jener eines Richters, sondern eines ehrenwerthen Sachwalters.

Der verehrte Verfasser hat zu Gunsten der Rothenthurmer Linie alles mögliche vorgebracht, und dass seine Gründe nicht überzeugend sind, daran ist nicht er, sondern die Sache selbst schuld, für welche er plaidirt; dass übrigens der benannte Actien-Verein den Bergbau der Umgebung Kronstadts in dieser Angelegenheit unberücksichtigt bleiben lässt, hat wohl seine Gründe, welche wir indessen nicht näher berühren wollen.

A) Standpunct der Rentabilität.

Seiner Ansicht nach ist „der Standpunct der Rentabilität „derjenige, von welchem aus, das siebenbürgische Bahnproject „beurtheilt werden muss, derjenige, dem alle anderen „Rücksichten untergeordnet werden müssen. Er „ist derjenige, von welchem ich ¹⁾ mich bei der vorliegen- „den Erörterung habe leiten lassen.“ ²⁾

Dieser angestrengte Standpunct ist unserer Überzeugung nach grundfalsch.

Banquiers speculiren mit Eisenbahn-Actien, ein geregelter Staat nie. Eine gewissenhafte Regierung lässt nicht Schienen legen, um einige Geldmänner zu bereichern, sondern um das Wohl des Landes zu befördern, folglich wird sie von zwei gegebenen Linien, nicht die rentablere, sondern diejenige wählen, welche den Landes-Interessen mehr entspricht; es geschieht demnach nicht selten, dass sie eine minder profitable Bahn mit bedeutenden Opfern unterstützt, um ihr nur Lebensfähigkeit beizubringen. Die Rentabilität ist wohl wünschenswerth, sogar nothwendig; dass sie aber ein Hauptstandpunct sei „dem

¹⁾ Nämlich der Verfasser des Gutachtens.

²⁾ Gutachten. Seite 4.

„alle übrigen Rücksichten untergeordnet werden müssten“, dies wird wohl kein Staatsmann für einen gesunden Regierungsgrundsatz anerkennen.

Bei solchen Anschauungen wären die Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft, die Southampton-India Dampfschiffahrt-Unternehmung, die französischen-Messageries impériales: nie ins Leben getreten. ¹⁾

Da demnach der von dem verehrten Verfasser aufgestellte Standpunct nicht annehmbar ist, dürften wir mit vollem Rechte sagen: ruente fundamento ruit superaedificatum; indessen könnte — auch bei Adoptirung dieses falschen Standpunctes — die Genehmigung einer der Hermannstädter Linien keineswegs stattfinden, sondern eben das Gegentheil; denn es unterliegt keinem Zweifel, dass sich diese Linien am wenigsten, hingegen die Gr: Wardein-Bodzaer am besten auszahlen werden.

Der verehrte Verfasser empfiehlt trotz dem mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln die Arad-Rothenthurmer Bahn.

Er hebt namentlich die Arad-Karlsburger Linie hervor, welche seiner Behauptung nach geringere Baukosten in Anspruch nehmen würde, als die anderen.

Es ist hier zur Erörterung dieser Frage nicht der geeignete Ort, da die Vergleichung parcieller Strecken, möge sie wie immer ausfallen, zu keinem Resultate führt. Eine Eisenbahnlinie kann theilweis allenfalls Vorzüge haben — was hier übrigens nicht der Fall ist — und doch im Ganzen minder vortheilhaft sein.

Wir behalten uns demnach vor, die projectirten Eisenbahnen mit einander ihrer ganzen Länge nach zu vergleichen, und bemerken hier bloss, dass die Berechnung des verehrten Verfassers, wonach die Arad-Karlsburger Strecke um 8 Meilen kürzer, als die Gr: Wardein-Karlsburger wäre ²⁾ unstatt-

¹⁾ Beke. Seite 12.

²⁾ Tabelle zum Gutachten. Nr. I.

haft ist. Die Entfernung zwischen Arad und Karlsburg beträgt
 nämlich 31 $\frac{1}{4}$ Meilen
 zwischen Gr: Wardein und Karlsburg hingegen 29 $\frac{3}{4}$ „
 die Gr: Wardein-Karlsburger Strecke ist dem-
 nach im Gegentheile noch kürzer um 1 $\frac{3}{4}$ Meil. ¹⁾

Wie wenig unbefangen der verehrte Verfasser in seinen Berechnungen ist, bezeugt auch der Umstand, dass er die Baukosten der Gr: Wardein-Karlsburger Linie, mit 3 Millionen höher anschlägt, als jene der Temesvár-Eisenthor-Karlsburger ²⁾, obwohl dieselbe seiner eigenen Erklärung nach, nur um eine Meile kürzer ist, ³⁾ dabei der Weg von dem Ober-Bisztra-Thale (Ungarn) zu dem Eisernenthor-Pass „durch wilde und zer-,
 „rissene Schluchten führt, deren Passirung durch eine Eisen-,
 „bahn grosse und kostspielige Kunstbauten erfordert
 „die Überschreitung dieser (Eisenthor) Wasserscheide, in An-,
 „betracht der colossalen Bauten, die dabei erforderlich wä-,
 „ren, weit zu den schwierigsten in Siebenbürgen ge-,
 „hört“, ⁴⁾ obgleich er selbst zugibt, dass die Steigungen sich bei dieser Übersetzung bis auf 1 : 40, hingegen bei der Kö-röser (Gr: Wardein-Klausenburg) Linie bloss auf 1 : 75 erheben. ⁵⁾

B) Relative Baukosten.

Der verehrte Verfasser behauptet, dass bei der Arad-Ro-thenthurmer Linie „die relativen, das ist die Kosten per Bahn-,
 „meile geringer seien.“ ⁶⁾

1) Nachdem die Linien Arad-Karlsburg und Klausenburg-Karlsburg nicht tracirt sind, so können wir die Entfernungen bloss annäherungsweise berechnen, wozu die Postberechnungen noch die zuverlässlichsten Daten geben.

2) Tabelle zum Gutachten. Nr. I.

3) Dasselbst.

4) Gutachten. Seiten 23, 24.

5) Gutachten. Seiten 28, 29. Übrigens müssen diese Daten für willkürliche angenommen werden, da sie nicht von officieller Seite erhoben worden sind.

6) Gutachten. Seite 59.

Um dies zu beweisen, schildert er die Gr: Wardein-Bodzaer Linie, namentlich ihre Wasserscheiden als vervielfältigte Simmeringe, will aber kein Gewicht darauf legen, dass Királyhágó gar keine Wasserscheide ist, da am Fusse desselben das köröser Thal, Siebenbürgen mit der Ebene Ungarns verbindet, dass das bodzaer Thal die Verbindung zwischen Siebenbürgen und der Wallachei bedeutend erleichtert.

Er beschreibt hingegen die Arad-Rothenthurmer Linie, wie einen Park, die Engpässe der Maros, der Alt, die Höhen zwischen Reussmarkt und Hermannstadt, wie angenehme Übergänge von einer Partie in die andere, vergisst jedoch dabei, dass Überschwemmungen, Erdbeben, oft grössere Hindernisse darbieten, als Tunnelbauten kosten.

Die Maros ist in ihrem ganzen Laufe, namentlich von Tövis abwärts, grossen Überschwemmungen ausgesetzt, es müssen demnach grosse und zahlreiche Dämme errichtet werden. Am rechten Ufer der Maros kommen Erdbeben von dem westlichen Beginne des Grenz-Defilé bis Karlsburg oft vor; das linke Ufer wäre in dieser Hinsicht einigermaßen zuverlässlicher, auf dieser Seite aber kann eine Eisenbahn aus strategischen Rücksichten nicht geführt werden.

Die Formation der Hügelreihen zwischen Reussmarkt und Herrmannstadt ist noch ungünstiger, da hier die ganze Erdmasse aus Alluvial-Lagern und Lehmgrund besteht, folglich den Erdbeben, und Erdablösungen ausgesetzt ist.

Er erklärt zwar „die zusammengestellten Daten könnten „offenbar als untrügliche Anhaltspuncte gelten“; ¹⁾ worauf er jedoch diese Untrüglichkeit basire, auf eigene Anschauungen, oder auf unparteiische, von Seite der Regierung unternommene Messungen, Berechnungen: darüber gibt er gar keine Aufklärung.

Wir können demnach auf seine Daten kein grösseres Gewicht legen, als die Gegner der Gr: Wardein-Bodzaer Bahn, auf jene des Ingenieurs Bate setzen.

¹⁾ Gutachten. Seite 57.

Wir müssen sogar gestehen, dass wir uns auf die Angabe der grossartigen Erhöhungen, steilen Abhänge, welche in den, dem Gutachten beigegebenen Tabellen, bezüglich der Gr: Wardein-Bodzaer Linie vorkommen, nicht verlassen können, da wir bei den zwischen Arad-Karlsburg, und Gr: Wardein-Karlsburg, Czegléd-Rothenthurm-Bukarest, und Czegléd-Kronstadt-Bukarest aufgezeichneten Differenzen des Längenmaasses, Unrichtigkeiten wahrgenommen haben, welche kein Zutrauen einflössen.

Dass die kurze Arad-Rothenthurmer Linie an und für sich geringere Baukosten in Anspruch nehmen würde, ist wahrscheinlich, wenn die Differenz auch keine 25 Millionen betrüge, dass aber unter den projectirten Linien die Gross-Wardein-Bodzaer verhältnissmässig die wohlfeilste, die Arad-Rothenthurmer hingegen die theuerste sein würde, dies bezeugt Ministerialrath Ritter von Ghega zur Genüge, eine Auctorität die einen officiellen Character hat, vor dem alle Parteischriften verstummen müssen.

C.) Der kürzeste Weg der beste.

Dieser Wahlspruch der Thurmrenner, kann bei Eisenbahnen, wo man die Interessen des Landes, der Strategië, und des Welthandels berücksichtigen muss, nicht in Anwendung gebracht werden.

Der verehrte Verfasser legt ein grosses Gewicht darauf, dass die Arad-Rothenthurm Linie unter allen projectirten siebenbürgischen Linien die kürzeste sei, das heisst, unser Vaterland auf dem kürzesten Wege verlässt.

Noch kürzer wäre der Lauf der Eisenbahn in Siebenbürgen, wenn sie bei dem Marosausflusse das Land betreten und es durch das Eiserthor verlassen würde.

Eine Eisenbahn ist aber doch keine Landplage, kein Fluch Gottes, dass man sich freue, davon auf dem kürzesten Wege befreit zu werden; sie ist im Gegentheil ein providentieller,

electricischer Strahl, der die kräftigsten Hebel der materiellen und geistigen Entwicklung in Schwung bringt, und die Erbärmlichkeit der Rothenthurmer Linie, besteht eben darin, dass sie Siebenbürgen bloss berührt, um sich in die Schluchten der rothenthurmer Grenz-Gebirge zu verkriechen.

Nach seiner Berechnung betragen die absoluten Kosten des Baues, für die Rothenthurm Linie über 25 Millionen weniger, ¹⁾ als für die Gr: Wardein-Bodzaer. Aus dieser übertriebenen Voraussetzung, zieht er folgende unstatthafte Consequenzen.

1. Dass die Rothenthurm Linie „die einzige sei, welche „sich allein und ohne Subvention von Seite des Staates „werde erhalten können.“ ²⁾

2. Dass „die siebenbürgische Bahn, — wenn sie aus Land „desmitteln mit einem so hohen Kostenaufwande erbaut werden müsste, wie es bei der Gr: Wardein-Bodza, oder Arad- „Bodzaer Linien nothwendig wäre: — stets ein frommer Wunsch „bleibe.“ ³⁾

3. Dass zu einer Gr: Wardein-Bodzaer Bahn auch die fremden Capitalien schwerer zusammen gebracht werden könnten. „Selbst ein Unternehmen mit 32 Millionen (für die „Rothenthurmer Bahn) wird nicht ohne Schwierigkeit zu Stande zu bringen sein; allein ein solches mit 60 Millionen ins „Leben zu rufen, dürfte jetzt und wahrscheinlich für lange Zeit, „ein frommer Wunsch bleiben.“ ⁴⁾

Der verehrte Verfasser stimmt seine Andeutungen hoch an, sinkt jedoch allmählig bald herab.

a) Da der Verkehr auf der Arad-Rothenthurmer Bahn, so lange sie mit der Donau nicht verbunden wird, sich fast auf Null reducirt, bis dahin aber Decennien ablaufen dürften: so

¹⁾ Gutachten. Seite 58.

²⁾ Gutachten. Seiten 78, 79.

³⁾ Gutachten. Seite 77.

⁴⁾ Gutachten. Seiten 62, 63.

können und wollen wir uns dem Wahne gar nicht hingeben, als ob zum Baue der Arad-Rothenthurmer Bahn ohne Subvention eine Gesellschaft zu finden sei. Übrigens wäre eine solche Bahn auch ohne Subvention und Garantie für Siebenbürgen ein trauriges Geschenk, denn sie würde unser Vaterland der schönen Hoffnung zu einer, wenn auch später zu erbauenden siebenbürgischen zweckmässigen Eisenbahn berauben.

b) Von einer Anwendung der Landesmittel zum Eisenbahnbau, kann gar keine Rede sein, da bei den gegenwärtigen misslichen Umständen schon eine Unternehmung von 10 Millionen für Siebenbürgen viel zu hoch wäre, folglich sind die 60, sowie 32 Millionen bezüglich der siebenbürgischen Landesmittel unerreichbare Summen.

c) Endlich tröstet er uns mit der Zusicherung, eine Actien-Gesellschaft von 32 Millionen, werde — wenn auch mit vieler Mühe — endlich doch zu Stande kommen, jedenfalls früher, als eine andere mit 60 Millionen.

60 Millionen bilden für einzelne Personen eine grossartige Summe, sie bringen hingegen die Geldaristocratie unseres Welttheils in gar keine Verlegenheit. Der zehnte Theil von einer Million ist eine schon viel zu bedeutende Summe, um leichtsinnig in eine zweifelhafte Unternehmung geworfen zu werden, wenn aber die Zukunft einer Eisenbahn gesichert ist, so fliesen die Millionen unaufhaltsam zusammen, die einzelnen Geldmänner beeifern sich sogar um das Glück, sich daran möglichst hoch betheiligen zu können.

Aus diesem Grunde sind wir überzeugt, dass die nöthigen 60 Millionen für die Gr: Wardein-Bodzaer Linie bei gleichen Bewandnissen früher zusammenkommen werden, als die 32 Millionen für die Arad-Rothenthurmer.

D.) Vorläufiges Übereinkommen mit der Nachbar-Regierung.

Der verehrte Verfasser meint „die Bestimmung des Weges, ob er über den Bodzaer Pass, oder durch das Aluta Thal „seine Richtung nehmen soll, ist für die österreichischen und „wallachischen Interessen von gleich grosser Wichtigkeit und „eine Entscheidung darüber, sollte in keinem Falle einseitig „und ohne gegenseitige Berücksichtigung getroffen werden.“¹⁾

Es ist nicht zu leugnen, dass das Zusammenwirken der Nachbarstaaten bei Legung einer Eisenbahn das gemeine Wohl in nicht geringem Masse befördert, die gegenseitige Berücksichtigung kann jedoch bloss bis zu einem gewissen Grade gebilligt werden.

Das systematische Abwarten, bis alle beteiligten Länder ihre Ansichten vereinigen, führt nicht zum Ziele. Wenn ein Staat die Legung seiner Schienen von den Entscheidungen der Nachbarstaaten abhängig macht, wenn die Nachbarstaaten dasselbe System befolgen, so wird sich das gegenseitige Abwarten schlingenartig von einem Ende der Welt zum anderen ausdehnen, das Conferiren wird kein Ende nehmen, der Schienenbau keinen Anfang haben, und einmal muss doch angefangen werden.

Die Einwendung, das Loos einer siebenbürgischen Eisenbahn sei von den Donaufürstenthümern abhängig, ist nicht stichhaltig, wir müssen gerade des Gegentheils überzeugt sein, da dem mitteleuropaeischen Bahnnetz unser Vaterland näher liegt, unsere Nachbarn hingegen dadurch unmittelbar gar nicht berührt werden. Das Recht der Initiative gebührt demnach Österreich.

Dass unsere Regierung die Wünsche der Moldo-Walachen berücksichtige, ist billig, dass sie aber die Legung der Schienen so lange aussetze, bis sie in dieser Angelegenheit zu einem definitiven Entschlusse kommen, dass sie das Wohl Siebenbürgens

¹⁾ Gutachten. Seite 65.

aus blosser Zuorkommenheit aufopfern: so etwas kann man ihr als einer selbstständigen Regierung nicht zumuthen.

Österreichs festes Auftreten wird die Sache des Welthandels in hohem Maasse befördern, denn das Zustandekommen der Gr. Wardein-Bodzaer Linie würde die Fortsetzung derselben bis Galatz und Bukarest zu einer unumgänglichen Nothwendigkeit erheben; wenn hingegen unsere Regierung die Beschlüsse der Moldo-Wallachen abwarten wollte, so müsste sie noch lange harren, und könnte sich Verlegenheiten aussetzen, — obgleich in dieser Hinsicht die Interessen beider Staaten innig verbunden sind — denn es könnten auch in Bukarest verkehrte Ansichten zur Geltung kommen.

Es ist demnach von hoher Wichtigkeit, dass Österreich mit möglichster Berücksichtigung der Donaufürstenthümer, jedoch ohne Verzug und selbstständig auftrete. Zu diesem Behufe ist aber die Gr. Wardein-Bodzaer Linie die empfehlenswertheste, da sie die Gesamtinteressen Österreichs und der Donaufürstenthümer, so wie auch des Welthandels in sich vereinigt.

Dies ist die practische Seite der Sache.

In unserem Nachbarlande wurde bezüglich der Eisenbahn-Angelegenheit Vieles, oft Widersprechendes beschlossen, bisher jedoch keine Linie definitiv zur Geltung gebracht. Mit der Zeit wird ohne Zweifel ein ganzes Schienennetz zu Stande kommen, und zwar bedeutend früher als in Siebenbürgen, da in Folge ihrer günstigen geographischen Lage, mit kurzen Linien, folglich geringen Mitteln mehr geleistet werden kann.

Welche Linien indess daselbst zuerst in Angriff genommen werden, lässt sich umsoweniger errathen, da die Donauländer keinen Freibrief gegen das traurige Intriguenspiel besitzen. Dieses ist jedoch eine offene Frage, worüber wir unsere Ansichten mittheilen dürften.

E.) Richtung der moldo-wallachischen Hauptlinie.

Eine Hauptstadt verdient bei Feststellung der Eisenbahnlilien die vollste Berücksichtigung, die Handelsstädte können aber noch weniger umgangen werden, denn jene befördert den Handel bloss durch ihr eigenes Consumo, während diese — vermittelt ihrer directen Verbindungen mit der Handelswelt — dem Handel eine allgemeine Ausdehnung verschaffen.

Nach Vereinigung der beiden Donaufürstenthümer ist die Lösung der Frage über die zu bestimmende gemeinschaftliche Hauptstadt, eine der schwierigsten Aufgaben, da die Interessen der Moldau und der Wallachei damit in gleichem Maasse befriedigt werden müssen. Wie aber immer diese Frage gelöst wird, muss Bukarest als Hauptstadt oder Mithauptstadt jedenfalls in ihrer vollen Geltung berücksichtigt werden.

Die bedeutendste Handelsstadt der vereinigten Donaufürstenthümer ist Galatz welche, Dank der Energie und Intelligenz der europaischen Handelspolitik, von ihren Fesseln auf immer befreit wurde „Galatz wird für die unteren Donauländer dasjenige werden, was Hamburg für die Elbe-, Bremen für die Weser-Gegend, „Bordeaux für Süd-Frankreich ist.“¹⁾ Eine Handelsstadt von so hoher Bedeutung wie Galatz, kann noch weniger ignorirt werden.

Die Donaufürstenthümer sind in Folge ihrer günstigen geographischen Situation in der Lage, vermittelt einer rationell anzulegenden Eisenbahn-Verbindung, die Interessen des Landes, namentlich beider benannten Städte, auf die einfachste und billigste Art, vereint zu befördern.

Die Verbindung nämlich der Handelsstadt Galatz mit Czegléd (Wien, Paris), so wie mit P. Ladány (Krakau, Berlin), ist per Bodza-Kronstadt bedeutend kürzer und in jeder Beziehung zweckmässiger, als per Bukarest Rothenturm; folglich ist es für das zukünftige Aufblühen der vereinigten Donaufürstenthümer unserer Überzeugung nach, eine *Conditio sine qua non*,

¹⁾ Beke Seite 21.

dass zu allererst die Galatz - Buzeo - Bodzaer Bahn zu Stande gebracht werde. Zugleich aber ist nichts leichter, als Bukarest vermittelt einer Bukarest-Buzeoer Linie mit Czegléd und P.-Ladány in Verbindung zu bringen, da die benannte Bukarest-Buzeoer Linie, welche nur eine Länge von 19—20 Meilen hat und gar keinen technischen Schwierigkeiten unterliegt, die Galatz-Bodzaer Linie unmittelbar berührt.

Auf diese Weise wird der Verkehr zwischen Bukarest und P.-Ladány auf einem bedeutend kürzeren Wege zu Stande gebracht, als dies über Rothenthurm-Arad geschehen würde, was bezüglich des west-nördlichen mitteleuropäischen Handels (Krakau, Berlin, Hamburg) von Bedeutung ist.

Es ist hingegen nicht zu läugnen, dass die Verbindung zwischen Bukarest und Czegléd über den Rothenthurmpass um einige Meilen kürzer wäre, der Unterschied ist jedoch bei weitem nicht so gross, als der verehrte Verfasser denselben angibt.

Die Entfernung zwischen Czegléd und
Gr: Wardein beläuft sich auf 23 Meilen.

Nach seiner Berechnung ist Gr: Wardein von Bukarest entfernt 100 „ ¹⁾

Diesem nach würde die Entfernung von Czegléd über Gr: Wardein bis Bukarest ausmachen 123 Meilen.

Die Entfernung zwischen Czegléd und Bukarest gibt er an mit 94 „ ²⁾

Folglich wäre der Unterschied zwischen den Czegléd-Gr: Wardein-Bukarest, und Czegléd-Arad-Rothenthurm-Bukarester Linien 29 Meilen.

Nach Beke besteht der Unterschied bloss in 14 Meilen. ³⁾
Wenn wir die Postberechnungen berücksichtigen, so ist die Dif-

¹⁾ Tabelle Nr. II. zum Gutachter

²⁾ Gutachten. Seite 55.

³⁾ Beke. Seite 38.

ferenz noch um $\frac{7}{8}$ Meilen geringer, und diese annähernde Übereinstimmung beweist, dass wir uns auf seine Berechnungen verlassen können.

Dier geringe Unterschied von 14 Meilen, ist im Gegensatz mit den grossartigen Vortheilen der Galatz-Buzeo-Bodzaer und Bukarest-Buzeoer Linien, ohne Zweifel nicht werth, um die moldo-wallachische Regierung zu bestimmen, die Bukarest-Rothenthurmer Linie mit Hintansetzung jener, früher zu Stande bringen zu lassen.

Unserer festen Überzeugung nach, sollten demzufolge zu allererst, die

Galatz-Buzeo-Bodza-

Bukarest-Buzeo-, dann

Bukarest-Giurgevo-

Jassy-Buzeo-¹⁾ Linien in Angriff genommen werden.

Vermittelst der Galatz-Buzeo-Bodzaer und Bukarest-Buzeoer Bahnen würden nach Zustandebringung der Gr: Wardein-Bodzaer Linie:

a. Galatz und Bukarest miteinander,

b. Galatz mit Czegléd und P.-Ladány.

c. Bukarest mit P.-Ladány auf dem kürzesten Weg, und

d. Bukarest mit Czegléd, trotz eines unbedeutenden

Umweges, auf die geeigneteste Weise verbunden werden. Alle diese Vortheile würden durch die benannten kurzen Linien erreicht, welche insgesamt bloss um 3 bis 4 Meilen länger wären, als die Bukarest-Slatina-Rothenthurmer Linie, welche nur für eine Flügelbahn von untergeordneter Bedeutung betrachtet werden kann.

Vermittelst der kurzen Giurgevo-Bukarester Linie, würde diese Hauptstadt mit der Donau, endlich

vermittelst der Jassy-Buzeoer oder Galatzer Linie,

¹⁾ Oder Jassy-Galatzer Linie, wenn die technischen Verhältnisse dieselbe mehr anempfehlen.

Jassy mit der Sulina-Mündung, Bukarest, Czegléd, und P. Ladány in Verbindung gebracht.

Es müsste dann einer späteren Zukunft anheim gestellt werden, — nachdem die erwähnten Bahnen bereits ins Leben getreten sind — Bukarest mit Rothenthurm, und Jassy mit Csernovitz, zu verbinden, um Bukarest mit Wien, Jassy mit Krakau, in nähere Berührung zu bringen.

F.) Europäische-türkische Zukunftsbahnen.

Der verehrte Verfasser bleibt auch bezüglich der moldo-wallachischen Linie, seiner Inconsequenz consequent. Hier, wie dort, will er die Landesinteressen unbeachtet lassen. Die Donaufürstenthümer, sowie Siebenbürgen betrachtet er als ein Medium, um auf dem kürzesten Wege nach Konstantinopel gelangen zu können. Er richtet sein Augenmerk auf Warna, Adrianopel und andere türkische Handelsstädte, indem er sich den Anschein gibt, die bedeutendsten moldo-wallachischen Handelsstädte, wie Galatz, Ibraila, vornehm zu ignoriren, und alles dieses sollte im Interesse der Donaufürstenthümer geschehen.

Er hält den Handel mit den östlichen und nördlichen Gegenden des Schwarzen - Meeres, namentlich mit Odessa der Beachtung gar nicht werth, und dies sollte im Interesse des Welthandels geschehen.

Er meint, das türkische Eisenbahnnetz mache die Verbindung des Rothenthurmpasses mit Rustsuk unumgänglich nothwendig, und dass er Bukarest nicht umgeht, ist nur dem Umstande zu verdanken, dass es zufälliger Weise in dieser Linie liegt.

Ein türkisches Eisenbahnnetz existirt eigentlich gar nicht, es lässt sich aber wohl darüber träumen.

Auf den mächtigen Fluthen der unbändigen Donau erheben sich bei Rustsuk und Csernavodâ goldene Brücken.

Der Balkan, dieses rauhe unwirthbare Gebirge mit seinen zerrissenen Granitfelsen, seinen wilden Schluchten wel-

cher eine Eisenbahn gewaltig geniren würde, versinkt in ewige Vergessenheit. —

Adrianopel, mit seinen 100,000 Einwohnern, seinen zahlreichen Fabriken, Konstantinopel, ein Eris-Apfel der modernen Diplomatie, diese beiden Hauptstädte des osmanischen Reiches, werden sichtbar.

Unzählige Locomotive führen zwischen Rustsuk, Warna, Adrianopel, Konstantinopel, Widdin, Belgrad, Enos, Salonich, Orfano; Cavalla ¹⁾ ein lustiges Leben.

Nichts fehlt, nur die Wirklichkeit; und dieses soll der Traum eines Rechtgläubigen sein.

Auf welche Weise aber die Aufgabe eines europäisch-türkischen Schienennetzes gelöst werde — ob es zu erwarten sei, dass die moldo-wallachische Regierung mit Hintansetzung ihrer eigenen Handelsstädte die türkischen Interessen beschütze — ²⁾ ob die Interessen Österreichs dadurch befördert werden würden, — ob nach Zustandekommen dieses Schienennetzes eine Rothenthurm Giurgevoer Eisenbahn möglich sei: — Diese Fragen, werden durch folgende Worte eines Fachmannes treffend beantwortet.

„Der Verfasser irrt sich bezüglich der projectirten Richtung und Anlage der rumelischen Schienenwege; es handelt sich bei denselben keineswegs um Adrianopel, sondern um die directe Linie zwischen Konstantinopel und Wien. Käme je eines dieser Projecte zu Stande, so wäre eine neue Durchgangs- und Weltbahn fertig, die gefährlichste Concurrentin für die Rothenthurm-Weltbahn.“

„Aber gesetzt, die rumelischen Eisenbahnen würden nun

¹⁾ Gutachten. Seite 74.

²⁾ Die Sulina-Mündung würde ihre Mission bezüglich des Welthandels mit den Gestaden des Schwarzen-Meerer, trotz jedes türkischen Schienennetzes behaupten, in Bezug des Welthandels mit Konstantinopel jedoch durch eine Bukarest-Adrianopel-Konstantinopel, umsomehr Widdin-, Adrianopel-, Konstantinopel-er Linie einigungsverlieren.

„bis Adrianopel gelangen, wie gedenkt denn der Verfasser, welcher vor Wasserscheiden und semmeringartigen Gebirgsbahnen eine so heilige Scheu hat, die Zukunftsbahn Rustschuk-Adrianopel über den Balkan zu führen? Der Actionär der Rothen-thurmbahn wäre zu bedauern, der mit seiner Dividende auf das Erträgniss dieses Anschlusses warten müsste. Solche Verheissungen sind Eisenbahnpoesie, sie gehören höchstens in Prospecte à la Mirès.“¹⁾

„Man sollte meinen, dass es bei einer siebenbürgischen Eisenbahn zunächst auf den Vortheil des Landes Siebenbürgen ankommt, dass man vor Allem zu sehen habe, dass die wichtigsten Verkehrspuncte des Grossfürstenthums unter einander verbunden werden, dass sie ferner einerseits mit Österreich und anderseits mit den Donaufürstenthümern und zwar mit den möglichst grössten Berührungsflächen, zum Anschluss kommen.“²⁾

„Man glaube ja nicht, dass es der Regierung und der Bevölkerung Romaniens gleichgiltig ist, ob die österreichisch-romänische Bahn in die moldo-walachischen Haupthäfen mündet — in deren Gedeihen ein so grosser Theil der Hoffnungen liegt, welche auf die materielle Entwicklung der Fürstenthümer gesetzt werden — oder ob diese Bahn . . . einen türkischen Hafen zum Ausgangspuncte macht, welcher der zwischen den Romanen und Türken herrschenden National-Eifersucht, neue Elemente zuführt.“³⁾

Es wäre demnach sehr traurig, wenn „Bukarest das eigentliche Ende der türkischen, und der Anfang der wallachischen Eisenbahnen“ sein müsste.“⁴⁾

¹⁾ Beke. Seite 14.

²⁾ Beke. Seite 15.

³⁾ Beke. Seite 38. Statt Romania bedient sich Beke des Wortes Rumänien.

⁴⁾ Gutachten. Seite 65.

G.) Nachtheile einer Arad-Rothenthurm-Bukarester Bahn.

Im Gegensatz mit den erwähnten unhaltbaren Behauptungen, ragen die zahlreichen schwerwiegenden Nachtheile einer Arad-Rothenthurm-Bukarester Linie sichtbar hervor.

1. Steht sie mit den materiellen, nationalen, gewerblichen und Culturinteressen Siebenbürgens in directem Widerspruche, was auch von ihren Gönnern nicht in Zweifel gezogen wird; und dass trotz dessen von einer solchen Eisenbahn noch immer die Rede sein kann, ist für uns nichts weniger als schmeichelhaft.

2. Ist sie mit den strategischen Erfordernissen der österreichischen Monarchie durchaus nicht zu vereinigen.

3. Widerspricht sie den Interessen des Welthandels. ¹⁾

4. Spricht sie den materiellen Interessen der vereinigten Donaufürstenthümer Hohn, denn ein Blick auf die Landkarte wird wohl einen jeden überzeugen, dass dieselbe bloss für die westlich gelegene Kleine-Wallachei günstig ist, hingegen Jassy, Ibraila, Galatz, überhaupt die östliche Wallachei und die Moldau gänzlich ausschliesst.

Dieses Missverhältniss kann gegen den Willen der vereinigten Donaufürstenthümer unmöglich zu Stande gebracht werden. Kein billig denkender Bürger der Kleinen-Wallachei und der Hauptstadt Bukarest, wird dieses verlangen, kein unabhängiger Moldauer zugeben.

Eine Bukarest Rothenthurmer Linie ist um so verwerflicher, da die Wallachei durch die Donau an und für sich schon sehr begünstigt, die Moldau hingegen von der Natur auch in dieser Hinsicht stiefmütterlicher ausgestattet ist.

5. Würde diese Bahn nichts weniger als lebensfähig sein.

Über die Schienen derselben zwischen Arad und Rothenthurm kann solange, als die Fortsetzung dieser Linie bis Bukarest nicht zu Stande kommt, Gras wachsen; diese Zwischen-

¹⁾ Diese Nachtheile sub 1, 2, 3, haben wir bereits erörtert.

zeit aber wird wahrscheinlich mehrere Decennien dauern; denn wie schon bemerkt, müssen zuerst die Galatz-Bodza, Bukarest-Buzeo, Jassy-Buzeo und Bukarest-Giurgevoer Bahnen ins Leben treten.

Wenn dieselbe jedoch endlich als eine Flügelbahn auch zu Stande kommt, wird sie kaum zu einer genügenden Lebensfähigkeit gelangen.

Zwei Factoren gibt es nämlich, welche zur Rentabilität beitragen: mässige Baukosten, und entsprechende Einnahmen.

a) Auf mässige Baukosten kann hier nicht gerechnet werden.

Dass die Strecke zwischen Arad und Rothenthurm, unter allen projectirten Linien Siebenbürgens verhältnissmässig die kostspieligste ist, haben wir bereits erwähnt.

An der Strecke zwischen Rothenthurm und Bukarest werden sich die Umstände, im Ganzen genommen, kaum günstiger stellen.

Nachdem sich die Alt durch Siebenbürgens Grenz-Gebirge eine Bahn gebrochen, wird auf derselben ein Stück Brett wohl ohne Hinderniss zur wallachischen Ebene gelangen. Auch eine Eisenbahn kann sich an den Ufern derselben herumschlängeln; ausser Wasserscheiden gibt es indessen noch zahlreiche Schwierigkeiten: steile Abhänge, hervorspringende Felsen, lockerer Boden, Überschwemmungen ausgesetzte Strecken, enge Schluchten, Überbrückungen, deren Überwindung öfters grössere Opfer in Anspruch nimmt.

Was in dieser Hinsicht Baritiu über die Rothenthurm-Bukarester Linie sagt, ist keinesweges ermuthigend:

„Was sollen wir von denjenigen sagen, welche für die Rothenthurm-Bukarester Linie, das Wort sprechen . . . sie gleichen einem Fremden, der von den riesenhaften Hindernissen, womit das Zustandbringen dieser fantastischen Unternehmung verknüpft ist, nicht einmal im Traume eine Idee haben . . . Man

„könnte zwar von dem Rothenthurmer Passe bis Caneni ¹⁾ eine „Eisenbahn bauen, welche aber zweifach mehr kosten würde, als eine andere von gleicher Länge auf der Ebene zwischen „Buzeo und Bukarest . . . Von Caneni abwärts, müsste die Bahn, „entweder der Alt entlang nach Slatina, oder auf dem kürzeren Weg nach Pite'sd geführt werden. Die Alt von dem Rothenthurm Pass bis Slatina zu verfolgen, hiesse für eine Unternehmung Millionen verschwenden, welche sich nie auszahlen würde. Die Idee aber, die Bahn über die Gebirge nach Pite'sd zu führen, ist geradezu ein Unsinn, (nebuni'a) keines Wortes werth. ²⁾

b) Bezüglich der Einnahmen stehen die Actien dieser Linie noch schlechter.

Arad wird mit Karlsburg durch die schiffbare Maros verbunden, welche eine gefährliche Concurrenz darbietet, dabei gehört die Strecke zwischen Arad und der siebenbürgischen Grenz-Bergkette zu dem Gebiete der Arad-Wiener und Temesvár-Báziáser Eisenbahnen.

Die kurze Strecke zwischen Karlsburg und Mühlbach besteht eigentlich bloss aus dem Uebergange über die Maros, vermittelt einer Brücke, die durch den reissenden Strom fast alljährlich beschädigt wird. ³⁾

Auf der ganzen langen Strecke zwischen Mühlbach Hermannstadt und dem Rothenthurmpass würde die Eisenbahn mit der südlichen Grenze Siebenbürgens parallel, hart am Fusse der Gebirge fortlaufen, sie würde demnach südlich so zu sagen gar kein Gebiet haben.

Welche Gegend würde denn nun bloss das unumgänglich nöthige Contingent für diese Bahn liefern? zumal da der frucht-

¹⁾ Vielleicht Kinien, an der Alt, nördlich von Rimnic.

²⁾ Baritiu Seite 12. In treuer Übersetzung aus dem Romänischen.

³⁾ Neben Tövis, wo der Uebergang für die Gr: Wardein-Bodzaer Linie angezeigt ist, kann der Strom leichter überwältigt werden, da die Maros hier, oberhalb der Einmündung der vereinigten Kotel kleiner ist.

barste Theil Siebenbürgens, die Mehrzahl seiner Salz-, Eisen-, Kupfer-, Blei-Minen, seiner Heilquellen, seiner Städte, von derselben in weiter Ferne liegen.

Die Strecke zwischen Rothenthurm und Bukarest zieht sich in einem Gebirgsthal hin, dann über die Ebene der Wallachei der Donau zu.

Der gebirgige Theil derselben gibt zwar Schwierigkeiten in Hülle und Fülle, aber keine Frequenz.

Die Ebene derselben gehört bereits zum Donaugebiete.

„Bukarest als Consummoplatz, hat allerdings eine grosse „Bedeutung, stellt aber nichtsweniger, als einen Knotenpunct „für den wallachischen Handel vor . . . das ganze Verkehrs- „resultat der Linie Hermannstadt-Rothenthurm — bezüglich der „Donaufürstenthümer — würde sich also darauf zurückführen „lassen, dass dasjenige, was bisher auf der Donau dem Platze „von Bukarest zugeführt ward, von nun an — allenfalls mit ei- „nigen Procenten Zuwachs — theils auf der Donau, theils per „Eisenbahn versendet werden würde. Dies ist aber lange nicht „dasjenige, was sich der österreichische Verkehr mit den Für- „stenthümern von einer siebenbürgischen Eisenbahn versprechen „kann, was er erlangen muss, wenn er gedeihen will.“¹⁾

„Nach der geographischen Configuration der beiden Län- „der, von denen sich die Wallachei von West nach Ost, längs „der Donau, die Moldau an beiden Ufern des Sereth von Nord nach „Süd lang gestreckt hinziehen, sowie bei dem gänzlichen Man- „gel eines Strassennetzes, gibt es in den Fürstenthümern keine „Handelscentralpuncte, sondern längs der Donau bildet jede „einzelne Echelle, im Inneren des Landes, jede Districtsstadt „einen Knotenpunct für sich, von welchem sich der Consummo „durch Kleinhändler und Hausirer auf die einzelnen Ortschaf- „ten und Edelsitze veräset. Es ist also grundfalsch, wenn die „Tagespresse Bukarest als den Centralknotenpunct der Fürsten-

¹⁾ Beke. Seite 16.

„thümer proclamirt, den auf dem kürzesten Wege zu erreichen, „die erste und hauptsächliche Aufgabe jeder austro-romänischen Eisenbahn sein müsse. Unsere Handelszukunft liegt nicht „in Bukarest, sie liegt in den beiden Ländern überhaupt dort, „wo man österreichische Waare sucht und schätzt. Eine österreichische Eisenbahn, welche den in der Gestalt des Landes „in seinen Sitten und Gebräuchen, begründeten festgewurzelten „Bedürfnissen entsprechen soll, wird nicht einen oder den andern Consumtionsort sondern so viele als möglich zu treffen „suchen.“¹⁾

Dass sich in Bukarest für die Rothenthurm Bahn Stimmen erheben werden, ist nicht zu bezweifeln, denn es gibt da wohl einige, die nichts sehnlicher wünschen, als den Weg ausfindig zu machen, welcher sie um ein Paar Stunden früher nach Paris führt.

Baritiu tritt bezeichnend gegen dieselbe auf.

„Es wurde damals viel Lobenswerthes über die Báziás-Orsova... Bukarest-Ibrailaer Linie gesprochen, indem es hiess: „Romanias Hauptstadt werde auf diesem Wege am ehesten „mit Frankreichs Hauptstadt verbunden. Es scheint, als ob die „Romanen keine andere Angelegenheit von lebensfraglicher Bedeutung hätten, als eine Eisenbahn zu bauen, um nach Paris „fliegen zu können, während diejenige, die zu Hause bleiben, „in der Lache ihrer Felder und Städte schwimmen.“²⁾

Es ist jedoch zu hoffen, dass diese Reiselust sich nicht des ganzen Landes bemächtigt habe.

„Für die Rothenthurm Linie werden wir in Bukarest allein Freunde finden; für die Linie Kronstadt-Galatz aber, „werden in beiden Ländern, die ganze Moldau und die grosse „Mehrzahl der wallachischen Bojaren für uns sein.“³⁾

Wenn unsere Nachbarn über die gesunden Grundsätze

¹⁾ Beke. Seite 17.

²⁾ Baritiu. Seite 11.

³⁾ Beke Seite 37.

der Staats-Oeconomie genügend aufgeklärt sind, was wir keinen Grund zu bezweifeln haben, so werden sie wohl die Bukarest-Giurgevo, Bukarest Buzeo-Jassy, und Galatz-Buzeo-Bodzaer Linien, welche mit dem Aufblühen des Landes innig verbunden sind, der Rothenthurm-Linie nicht nachsetzen, bloss um die Lustreise nach Paris um ein Paar Stunden abzukürzen.

H.) Die Arad-Bodzaer Linie über Hermannstadt-Fogaras.

Der verehrte Verfasser bezeugt zwar zu der Arad-Rothenthurmer Bahn eine innige Anhänglichkeit, ist indessen weit entfernt, die Carlsburg-Hermannstadt-Bodzaer Linie einer Kockelthäler vorzuziehen, er erklärt im Gegentheile, die Bahn müsse, falls die Rothenthurmer Linie verworfen würde, von Carlsburg nicht per Hermannstadt-Fogaras, sondern per Tövis-Schässburg nach Bodza geführt werden.

„Die von dieser:“ (Carlsburg-Hermannstadt-Cronstädter).“
 „Trace durchzogene Gegend, von Talmáts an der Aluta (Alt) „aufwärts ¹⁾ besitzt weder Verkehr, noch Handel, noch eine nennenswerthe Industrie, und die hier durchgehende Eisenbahn „hätte gar keinen weiteren Zweck, als Cronstadt mit Hermannstadt zu verbinden.“

„Verfolgt man dagegen die zweite Richtung von Carlsburg „nach Cronstadt, so findet man, dass das Gross-Kockelthal — „welches in dieser Trace liegt — die Mitte, das Herz des Lan-

¹⁾ Die Arad-Hermannstädter Linie müsste von dem Cilinthal, in welchem Hermannstadt liegt in das Aluta-Thal Talmáts zu geführt werden. Von Talmáts angefangen würde dieselbe das Aluta-Thal bis zur Einmündung des Homoród-Baches in die Alt verfolgen, hier treffen sich beide projectirten Linien. Von der Homoród-Mündung bis zum Bodzaer Pass haben beide dieselbe Richtung. Carlsburg und die Homoród-Mündung sind demnach die entgegengesetzten Vereinigungspuncte, der Arad-Hermannstadt-Bodzaer, und Arad-Kockelthal-Bodzaer Linien; folglich müssen bei deren Vergleichung, bloss die beiden — zwischen Carlsburg und der Homoród-Mündung projectirten — Linien, in Betracht genommen werden. Der Homoród ergiesst sich beiläufig an dem halben Wege zwischen Héjjasfalva und Kronstadt, in die Alt.

„des beherrscht. Es ist eines der schönsten und fruchtbarsten —
 „wenn nicht das fruchtbarste — Thal von Siebenbürgen, . . . es
 „befinden sich darin mehrere ansehnliche Orte, als Blasendorf,
 „Mediasch, Elisabethstadt, Schässburg, welche bei ihrer dichten
 „Bevölkerung einen lebhaften Lokal-Verkehr erwarten lassen.
 „Sowohl die Lage als auch die Culturs-Verhältnisse dieses Tha-
 „les stellen dasselbe weit über das untere Alutathal, und spre-
 „chen für dessen Bevorzugung, . . . man kann demnach nichts
 „anders, als sich für diese“ (Arad-Bodzaer Linie über das Kockelthal) „aussprechen.“¹⁾

Auffallend ist es, dass der verehrte Verfasser, bezüglich der materiellen Interessen, bloss die Nachtheile der Strecke von Talmáts aufwärts bis zur Homoród-Einmündung hervorhebt, jene hingegen von Carlsburg bis Talmáts in dieser Hinsicht mit Still-schweigen übergeht, obgleich dieselbe - mit Ausnahme der nächsten Umgebung Hermannstadts — an Sterilität, dünner Bevölkerung, entlegener Richtung, noch mehr leidet.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass bezüglich der materiel-
 len Interessen, die Strecke von Carlsburg durch das Kockelthal
 bis zur Homoród-Mündung, vor der Linie von Carlsburg über
 Hermannstadt-Fogaras bis zur nämlichen Einmündung, im grössten
 Vortheile steht.

Bezüglich der technischen Verhältnisse, ist gleichfalls die
 Carlsburg-Kockelthal-Homoród-Mündungs Linie die empfehlens-
 wertheste.

Der verehrte Verfasser berührt die bezüglichlichen Hinder-
 nisse nur oberflächlich. Er bemerkt zwar, dass die Wasserscheide
 welche sich zwischen der Maros und Alt hinzieht, an beiden
 Linien übersetzt werden muss, dass „wenn diesfalls sich die
 „Wasserscheide bei der Gr: Kockel-Linie (zwischen Schässburg
 „und Reps) günstiger herausstellt, als jene zwischen Carlsburg
 „und Hermannstadt, so dürfte die Differenz nicht so bedeutend
 „sein, um als wesentlicher Factor, bei dem Vergleiche beider

¹⁾ Gutachten. Seiten 43, 44, 45.

„Linien zu gelten.“¹⁾ Er unterlässt aber die Linien Carlsburg-Kockelthal-Homoród-Einmündung, und Carlsburg-Hermannstadt-Homoród-Einmündung in technischer Hinsicht, ihrer ganzen Länge nach zu vergleichen.²⁾

Bei einem solchen Vergleiche bleibt die Carlsburg-Hermannstadt-Homoród-Einmündungslinie, auch bezüglich der technischen Schwierigkeiten im Nachtheile.

Der verehrte Verfasser giebt selbst zu, dass:

a) die Wasserscheide der Hermannstädter Linie zwischen Carlsburg und Hermannstadt ungünstiger ist³⁾

b) „die Bahn von Hermannstadt bis in das Aluta-Thal in jedem Falle als eine ziemlich schwierige und kostspielige bezeichnet werden muss. Nicht nur, dass der Cibin-Bach vor seiner Einmündung in die Aluta, überschritten, und die schroffe Felswand am rechten Ufer gewonnen werden muss, springt diese bei dem Zusammenflusse beider Wässer, so stark und spitz hervor, dass die Trace kaum anders, als mittelst eines, diesen Vorsprung durchbrechenden Tunells, ihre Wendung aus dem Cibin Thal aufwärts in das Aluta Thal finden könnte.“⁴⁾ Hingegen dass

c) „das weite offene Kockelthal ein sanftes Gefälle hat, und dem Bahnbau sehr günstig ist.“⁵⁾

Nach obiger wohlverdienter Panegyrique wäre es eigentlich zu erwarten, dass der verehrte Verfasser, durch eigene Anschauungen aufgeklärt, der Arad-Hermannstadt-Rothenthurmer Linie entsage, da dieselbe „das schöne, fruchtbare, dicht-

¹⁾ Gutachten. Seite 39.

²⁾ Diese Vergesslichkeit so wie das erwähnte Verschweigen der materiellen Nachtheile der Strecke zwischen Carlsburg und Hermannstadt, haben ihre guten Gründe, da die Strecke zwischen Carlsburg und Hermannstadt, welche bei weiten die schwierigste ist, einen beträchtlichen Theil der Arad-Rothenthurmer Linie bildet.

³⁾ Gutachten. Seite 39.

⁴⁾ Gutachten. Seiten 41, 42.

⁵⁾ Gutachten. Seite 43.

„bevölkerte, zum Bahnbau sehr günstige, mit ansehnlichen Orten und einem lebhaften Lokalhandel versehene Thal, welches das Herz des Landes beherrscht:“ nothwendiger Weise beseitigt.

Auf diese Selbstverläugnung dürfen wir jedoch nicht rechnen.

In dem Siebenbürger Boten vom 22-ten März 1862. Nr. 58. wird aus Maros-Vásárhely geschrieben: „das Cronstädter Eisenbahn-Comité hat an den hiesigen Stadtmagistrat in einer Zuschrift die Einladung gestellt, einem Eisenbahnprojecte beizutreten, in dessen Interesse Herr Carl Maager sich nach Wien begeben hat, und dem gemäss, der Schienenweg von Arad nach Hermannstadt, und von da nach Cronstadt gelegt werden soll.“

Diese Zumuthung wurde von dem Magistrate, laut demselben Zeitungs-Berichte, zurückgewiesen.

In wie ferne dieser Bericht mit dem Geschehenen übereinstimmend sei, wissen wir nicht; dass es aber Mehrere giebt, die zwischen Hermannstadt und Cronstadt eine Fusion zu bewerkstelligen suchen, dies ist nicht zu leugnen,

Eine solche Fusion wäre jedoch nichts anders, als die Missgeburt von einer Juste-milieu-Gesinnung.

Dass die Arad-Hermannstadt-Fogaras-Bodzaer Linie kostspieliger ist, als die Gr: Wardein-Clausenburg-Bodzaer, daran kann nach Ghegas-Bericht gar nicht gezweifelt werden.

Dass vom Standpuncte Siebenbürgens, die Gr: Wardein-Bodzaer Linie den Gesamtinteressen in jeder Hinsicht mehr entspricht, wird selbst von ihren Gegnern anerkannt.

Dass dieselbe in stragetischer Hinsicht die anempfehlungswertheste ist, darüber haben sich die hohen militärischen Auctoritäten zur Genüge erklärt.

Dass hingegen die Arad-Hermannstadt-Bodzaer Linie, zur Förderung der Special-Interessen Hermannstadts, zur Verwerthung der oberwähnten Kohlen-Lager und Minen, zum Gedeihen der Theis-Eisenbahn-Gesellschaft, zu Stande gebracht werden sollte: diese Partikular-Wünsche werden durch die Gegner

der Gr: Wardein-Bodzaer Linie, als offene Beweggründe nicht aufgestellt.

Wenn endlich die Bahn, mit Vermeidung des Rothenthurmer Passes, von Hermannstadt nach den Bodzaer Pass geführt wird, so verschwindet damit natürlicher Weise das einzige mit dem Rothenthurmer Passe verbundene, an und für sich unstatthafte, jedoch von den erwähnten Gegnern stark betonte Motiv, dass nämlich die Interessen des Welthandels und der Donau-Fürstenthümer an eine Rothenthurmer Linie gebunden wären.

Eine Arad-Hermannstadt-Bodzaer Linie steht demnach von allen möglichen Beweggründen, die offen aufgestellt werden könnten, entblösst da.

Die Arad-Rothenthurmer Linie fusst auf einer irrigen Voraussetzung, die Arad-Hermannstadt-Bodzaer, im Vergleiche mit der Gr: Wardein-Bodzaer, auf gar keiner.

Womit könnte man denn dieselbe motiviren?

Höchstens mit einem *sic volo, sic jubeo*.

Hoffentlich wird es jedoch den Gönnern derselben an Macht und Mitteln fehlen, um ihr Vorhaben durchzuführen.

Der verehrte Verfasser ist, wie wir bereits gesehen, der Arad-Hermannstadt-Bodzaer Linie gar nicht hold, es scheint fast, als ob ihm nicht so sehr das Wohl Hermannstadts, des Welthandels, der Donau-Fürstenthümer, als die erwähnte Differenz zwischen Piski und Carlsburg auf dem Herzen läge.

Er ist geneigt, Hermannstadt, Rothenthurm, Bukarest, den Welthandel, sammt und sonders aufzuopfern, nur dass die Bahn nicht von Gr: Wardein, sondern von Arad über Piski, nach Carlsburg geführt werde.

I.) Die Arad-Bodzaer Linie über das Kockelthal.

Der verehrte Verfasser empfiehlt, falls die Rothenthurm-Linie beseitigt werden müsste, die Arad-Tövis-Schaessburg-Cronstadt-Bodzaer, im Gegensatz zu der Gr: Wardein-Bodzaer Linie.

Beide Projecte vereinigen sich bei Carlsburg, und haben von hier angefangen bis zu ihrem Endpuncte, dem Bodzaer-Pass, einen und denselben Lauf, folglich müssen wir, um über den Werth beider, ein Urtheil fällen zu können, bloss die Gr: Wardein-Carlsburger, und Arad-Carlsburger Linie mit einander vergleichen, dieser Vergleich fällt aber zu Gunsten der ersteren aus.

a) Bezüglich des Welt- und Binnen-Verkehrs gebührt der Vorzug der Gr: Wardein-Carlsburger Linie, denn

1-tens wird die Galatz- (Csernavoda-) Carlsburger Linie vermittelt einer Carlsburg-Gr: Wardeiner Bahn mit der west-nördlichen mittel-europäischen Richtung (Krakau—Berlin—Hamburg) auf dem kürzesten Wege verbunden. ¹⁾

2-tens liegt das Gebiet der Gr: Wardein-Carlsburger Linie von den Wasserstrassen der Donau und der untern-Maros bedeutend weiter, es erfreut sich überhaupt gar keiner erheblichen Communications-Mittel.

3-tens wird das siebenbürgische Salz theils auf der Maros, theils per Achse über den Királyhágó, nach Ungarn geführt.

Eine Arad-Carlsburger Bahn würde nie im Stande sein den bezüglichen Salztransport der Maros streitig zu machen, im Gegentheile würde dieselbe, als ein billigeres Communications-Mittel, der benannten Bahn in jeder Hinsicht nachtheilig werden.

Hingegen wird die Gr: Wardein-Carlsburger Bahn, die jährliche Exportation von 50,000 Zentner Salz, welche gegenwärtig von Torda mit bedeutendem Fuhrlohne per Achse nach Élesd befördert werden, ohne Concurrenz übernehmen. ²⁾

4-tens ist der allgemeine Frachtverkehr über Clausenburg nach Gr: Wardein unvergleichbar grösser, als jener über Carlsburg nach Arad, ³⁾ namentlich: wird hier ein lebhafter Handel

¹⁾ Die Galatz- (Csernavoda)-Carlsburger Linie wird mit dem westlichen Theile Mittel-Europas (Pest—Wien—Paris—) vermittelt der Carlsburg- Gr: Wardeiner und Carlsburg-Arader Linien in gleicher Länge verbunden.

²⁾ Auszug aus dem Sitzungs-Protocolle der Landwirthschafts-Gesellschaft zu Clausenburg von 27-t. März 1856. Seite 20.

⁴⁾ Auszug Seiten 19, 20, 21.

mit Korn sowie mit Bau- und Werkholz betrieben. Kaum wird jemand die Reise zwischen Gr: Wardein und Clausenburg machen können, ohne zahlreichen mit Holz oder Korn beladenen Fuhrwerken zu begegnen. Eine nur annäherungsweise gleiche Frequenz kommt zwischen Arad und Carlsburg per Achse gar nicht vor.

Dass die Gegend zwischen Arad und Zám ein gesegnetes Wein und Kornland ist, bemerkt der verehrte Verfasser mit Nachdruck, dass aber diese Gegend ihre Korn- und Wein-Producte nicht östlich, sondern über Pest südlich nach Triest, westlich nach Wien exportirt, folglich in dieser Hinsicht eine östliche Bahn kaum benöthigt, dass sie dabei mit dem Oriente vermittelt der Temesvár-Báziáser Bahn und der Donau auch verbunden ist, dies zu bemerken hält er für überflüssig.

b) Bezüglich der gewerblichen Industrie ist an der Gr: Wardein-Carlsburger Linie die städtische-Bevölkerung, wie schon bemerkt, bedeutend grösser.

c) Bezüglich der Baukosten werden die technischen Hindernisse des Királyhágó von den Gegnern der Gr: Wardein-Bodzaer Linie, als fast unüberwindliche Schwierigkeiten geschildert.

Es ist nicht zu leugnen, dass die Gestaltung, die Physiognomie des Királyhágó, nicht sehr empfehlend ist, dass ein Blick von dem Gipfel desselben auf die östlichen Abhänge, über eine Eisenbahn keine vortheilhafte Meinung giebt. Diese Hindernisse gleichen indess dem Columbus-Ei.

Wenn man einen Berg nicht besteigt, so erspart man sich auch die Mühe des Herabsteigens.

Der Királyhágó ist gar keine Wasserscheide, denn das Thal der vereinten Sebes-Körös verbindet am Fusse des Királyhágó, Siebenbürgen mit Ungarns Ebene.

Dieses Thal ist im Allgemeinen genügend breit und günstig. Technische Schwierigkeiten kommen bloss zwischen Bucsa und Rév, in einer 1 Meile 300 Klafter langen Strecke vor, welche indess, laut Bericht des erwähnten Ingenieurs Bate, vermittelt dreier kurzen Tunnels leicht gehoben werden können.

Der Királyhágó kann demnach gänzlich umgangen werden, womit die mit grellen Farben beschriebenen Schwierigkeiten ganz aufhören.

Dass bezüglich des Királyhágó, eine nähere Untersuchung den üblen Eindruck des ersten Blickes verwischt, bezeugt auch Ghega, der offen gesteht, mit der Idee nach Siebenbürgen gekommen zu sein, dass eine Eisenbahn-Verbindung zwischen Gr: Wardein und Klausenburg per Élesd-Bánfy-Hunyad, nicht ausführbar sei, dass er aber nach genauer persönlicher Prüfung, sich des Gegentheils überzeugt habe.

Bis jetzt ist uns bloss ein officieller Ausweis bekannt, welcher die Baukosten der bezüglichen Linien erörtert, nämlich der Bericht des oft erwähnten Ministerial-Rath's von Ghega, und dieser ist der Gr: Wardein-Carlsburg-Bodzaer Linie so wohl in ihrem ganzen Umfange, als auch in ihren einzelnen Theilen bedeutend günstiger, als alle/ anderen projectirten Linien.

Die verhältnissmässig geringen Baukosten der Gr: Wardein-Bodzaer Linie, werden durch die Opferwilligkeit der, von derselben zu berührenden Städte und Gutsbesitzer noch vermindert. Dass dieselben geneigt sind ihrerseits das Mögliche beizutragen, dafür bürgen die freiwilligen Beiträge, welche vor einigen Jahren, als die siebenbürgische Eisenbahn-Angelegenheit wieder an der Tagesordnung war, unterzeichnet wurden, wobei das Comitát Bihar für die Gr: Wardein-Feketetőer Strecke das nöthige Terrain und mehrere Baumaterialien unentgeltlich angeboten hat. Aehnliche Anerbietungen thaten theils zur selben, theils neuester Zeit, mehrere Gutsbesitzer und Städte Siebenbürgens namentlich: Klausenburg, Torda, Mediasch, Reps, Kronstadt. ¹⁾

¹⁾ Die ämtlichen Documente bezüglich der Anerbietungen benannter Städte liegen uns vor, wir bezweifeln indessen nicht, dass die anderen anliegenden Städte mit ihrer Opferwilligkeit auch nicht zurück bleiben werden.

Schlusswort.

Ein Gegner der Gr: Wardein-Bodzaer Linie ¹⁾ meint „man „intriguire in der Wallachei seit Cuza's Thronbesteigung viel „gegen Österreich in der Eisenbahnangelegenheit, man beabsich- „tige namentlich: Giurgevo durch Bukarest, Slatina, Krajova, „Orsova mit der französisch österreichischen Bahn bei Bâziás „zu verbinden.“

Dieses Vorhaben will er durch den Bau der Arad-Rothenthurmer Linie vereiteln. Wir können indessen nicht begreifen, auf welche Weise die Giurgevo-Orsovaer Bahn durch eine Arad-Rothenthurmer rückgängig gemacht werden könne. Es hängt ja von der moldo-wallachischen Regierung ab, die Rothenthurmer Linie nicht fortsetzen zu lassen, und es ist mehr als wahrscheinlich, dass sie aus lauter Artigkeit ihrem Gegner keine Waffen in die Hand geben wird. Das Vorhaben, ja sogar die leiseste Anregung der Idee, Giurgevo mit Orsova zu verbinden, würde hinreichen, um die Genehmigung einer Rothenthurm-Bukarester Linie zu vereiteln. Wenn nun die moldo-wallachische Regierung die Rothenthurm Linie im Stiche lässt, so müssten die Schienen zwischen Arad und Rothenthurm aufgerissen werden; denn von einem genügenden Verkehr könnte gar keine Rede mehr sein.

¹⁾ Neueste Nachrichten. Nr. 35. 1862.

Dieses Motiv verdient wohl als Schlussstein der gegnerischen Schlussfolgerungen aufgestellt zu werden, denn es kennzeichnet deren Logie.

Somit haben wir alle, für die Arad-Rothenthurmer Linie offen aufgestellten Motive besprochen, und angegeben, wie dieselben sich selbst widerlegen.

Übrigens legen wir auf dieselben gar kein Gewicht, indem wir überzeugt sind, dass sie an und für sich gar nicht gefährlich sein würden.

Um so schwerer wiegen aber die geheimen Triebfedern, welche bei Feststellung der Eisenbahnlilien im allgemeinen die Hauptrolle zu spielen pflegen.

1. „Müsste die Arad-Rothenthurmer Linie zu Stande gebracht werden, um Hermannstadt mit dem Bahnhofe einer „Hauptlinie beschenken zu können“ — und wir sind der festen Überzeugung, dass für die Gross: Wardein-Bodzaer Linie, dieses das Haupthinderniss ist.

Wenn die Mehrzahl der sächsischen Städte und Ortschaften, wenn die fruchtbarsten Thäler des sächsischen Bodens zu dem Gebiete dieser Linie gehören, wenn Hermannstadt an Bedeutung und Grösse über die anderen Städte Siebenbürgens hervorragen, wenn die Interessen der Donaufürstenthümer und des Welthandels an diese Linie geknüpft wären, oder wenn wenigstens Hermannstadt von der ~~Arad~~-Bodzaer Linie in weiter Ferne liegen möchte, so könnte man die unbillige Anmassung, — nämlich das Wohl des Landes und des Staates partiellen und fremden Interessen aufzuopfern — wenigstens motiviren: von diesen Vorwänden aber besteht kein einziger.

2. Müsste die Arad-Rothenthurmer Linie zu Stande gebracht werden, weil sonst der erwähnte Bergbau- und Hütten-Actien-Verein genöthigt sein würde, seine in Vorschlag gebrachte Hätzeger-Bahn von Piski bis Karlsburg zu verlängern.

Wenn dies der einzige Stein des Anstosses wäre, so würden wir anrathen, die kurze Piski-Karlsburger Strecke lieber

auf Staatskosten bauen zu lassen, als das Land zum Opfer zu bringen. Endlich müsste

3. die Arad-Rothenthurmer Bahn zu Stande gebracht werden, da die Szolnok-Arader Linie sich nicht behaupten könnte, falls dieselbe gegen Osten nicht weiter geführt würde.

Die Szolnok-Arader Bahn leistet schon gegenwärtig dem Staate wichtige Dienste, indem dieselbe Ungarns-Kornkammer dem europäischen Weltmarkte eröffnet. Mit der Zeit wird sie vermittelt einer Seitenbahn, vermuthlich auch mit Karlsburg verbunden werden. Dass aber die Haupt Verbindung des mitteleuropäischen Welthandels mit dem Schwarzen-Meere, nicht über Arad geführt werden kann, dass Siebenbürgen sich mit einer Arad-Rothenthurmer oder Arad-Bodzaer Haupt-Linie nicht begnügen kann, dies hätte die Theiss-Eisenbahn-Gesellschaft im Vornhinein bedenken sollen, und wenn dieselbe die Szolnok-Arader Bahn bauen liess, um sie als Hauptlinie bis zum Schwarzen-Meere fortsetzen zu lassen, wenn dieselbe sich Illusionen hingab, die nicht verwirklicht werden können, so wäre es mehr als unbillig, dafür den Staat, Siebenbürgen, den Welthandel büssen zu lassen.

Übrigens würde die geehrte Gesellschaft der Szolnok-Arader Linie durch deren Fortsetzung kaum aufhelfen können, indem eine Arad-Bodzaer, umsomehr Arad-Rothenthurmer Bahn, sich noch weniger rentiren könnte.

Es ist wahrlich sehr zu beklagen, dass das von der Natur so grossmüthig gesegnete Siebenbürgen, bei allen seinen Vorzügen, eine der ärmsten Provinzen Oesterreichs ist, was umso trauriger ist, da unser Vaterland die ostsüdliche Spitze der österreichischen Phalanx bildet, folglich einen ernsten Beruf hat.

Diesem unnormalen Stande kann einigermaßen, durch das Zustandebringen einer siebenbürgischen Eisenbahn geholfen werden, falls ihre Richtung, durch die Gesamtinteressen des Staates und des Landes geleitet wird.

Es wird oft gesagt und wiederholt „das schöne, mit Naturschätzen gesegnete Siebenbürgen könne sich mit einer einzigen Eisenbahn nicht begnügen. Nur dass einmal die Rothen-thurmer Bahn fertig sei, bald werden deren mehrere auftauchen.“

Die Verheissung eines Eisenbahnnetzes ist bloss ein eitler Trost, womit Siebenbürgens Widersacher unser Vaterland abfertigen wollen, was aber kein aufrichtiger Mann für baare Münze geben und annehmen kann. Denn Alle, die mit unseren vaterländischen Verhältnissen bekannt sind, wissen es wohl, dass von einem solchen Netz in diesem Jahrhunderte nicht geträumt werden kann.

Eine jede Eisenbahn Angelegenheit ist in ihrer Entstehung eine Parteisaché, — Ein Jeder plaidirt für die Vorzüglichkeit jener Linie, welche den Interessen seiner Partei am besten zusagt. — Dieses thun unsere Gegner, so wie wir es auch thun, es liegt dann der Regierung ob, die zweckmässigste ins Leben treten zu lassen. Bevor sie sich jedoch für eine bestimmen lässt, wird sie hoffentlich in Erwägung bringen wessen Interessen durch die eine und die andere befördert werden, und in dieser Hinsicht können wir mit Zuversicht der Zukunft entgegen sehen, denn die Gr: Wardein-Bodzaer Linie vertritt die Interessen Siebenbürgens, des Österreichischen Staates und des mittel-europaeischen Welt-handels.

Hoffentlich wird man uns keine Eisenbahn aufdringen, welche mit den erwähnten Gesamtinteressen in eclatantem Widerspruche steht, bloss um den unlauteren Wünschen einiger Geldmänner und einer kleinen Fraction des Landes zu huldigen.

DE BALLAGI GÉZA.



Umblickung und Grenzen von Südwestland Ungarn einverleibte Partium.

--- Linien zwischen Wien-Bazias.

" " Kaschau-G. Vardein.

" " Csemanoda-Kustendzje.

* Klitta sind nicht geprüfte Befestigungsarbeiten, welche in der westlichen Grenzlinie liegen.

* Klitta sind nicht geprüfte Befestigungsarbeiten, welche in der west-nördlichen Grenzlinie liegen.

1. Aiad. Sz. Kolnok.

2. Läm. Cs. Csucs.

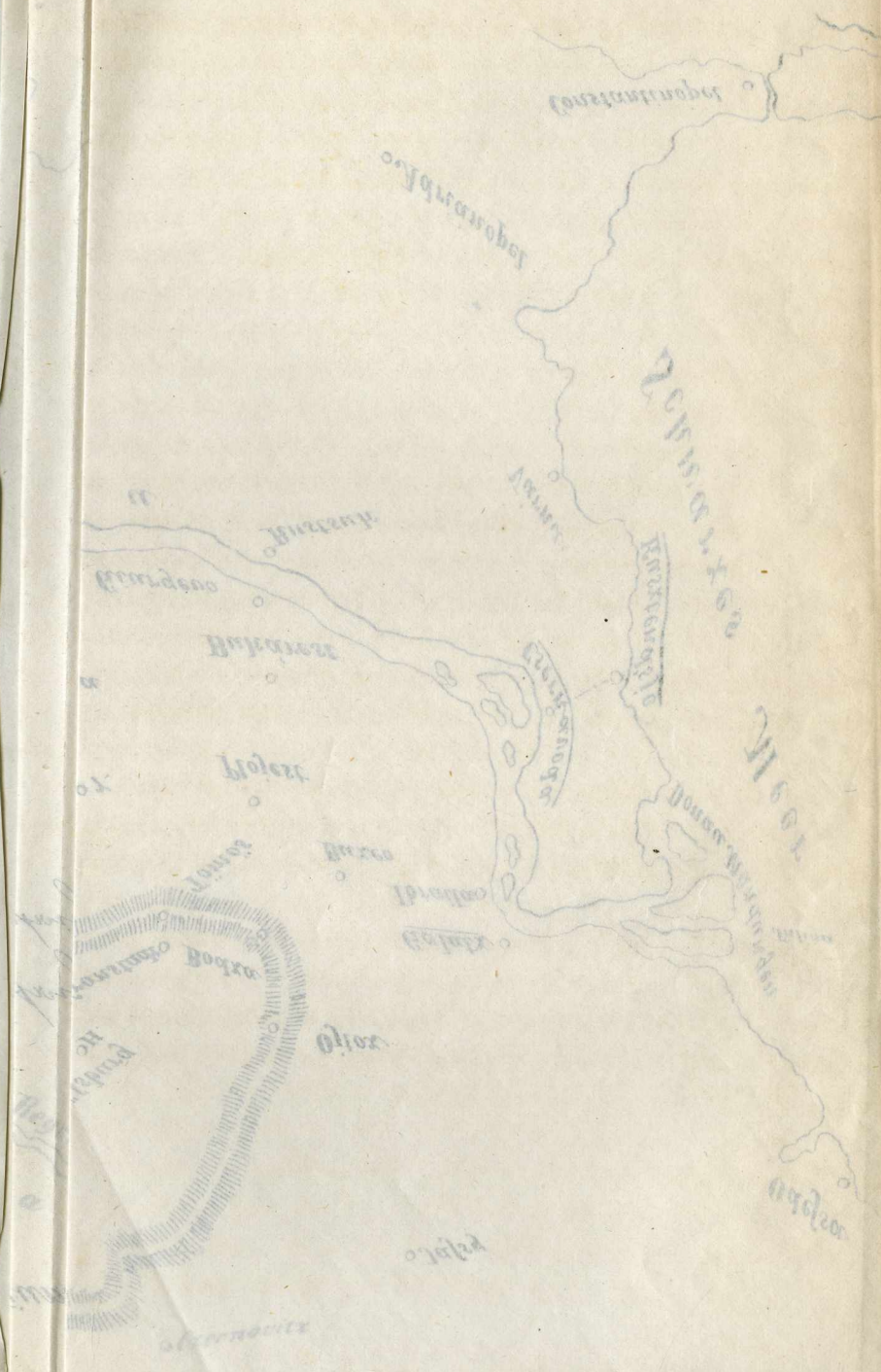
3. Kailsburg. K. H. Kopisch.

4. Heimanstadt. H. Hejjasfalva.

5. Rothenthurm.

6. Rimnik.

7. Pitod.



Самара

Самарск

Самарканд

Самаркандская провинция

Самаркандская область

Самаркандская губерния

Самаркандская область

Самаркандская губерния

Самаркандская область

Самаркандская губерния

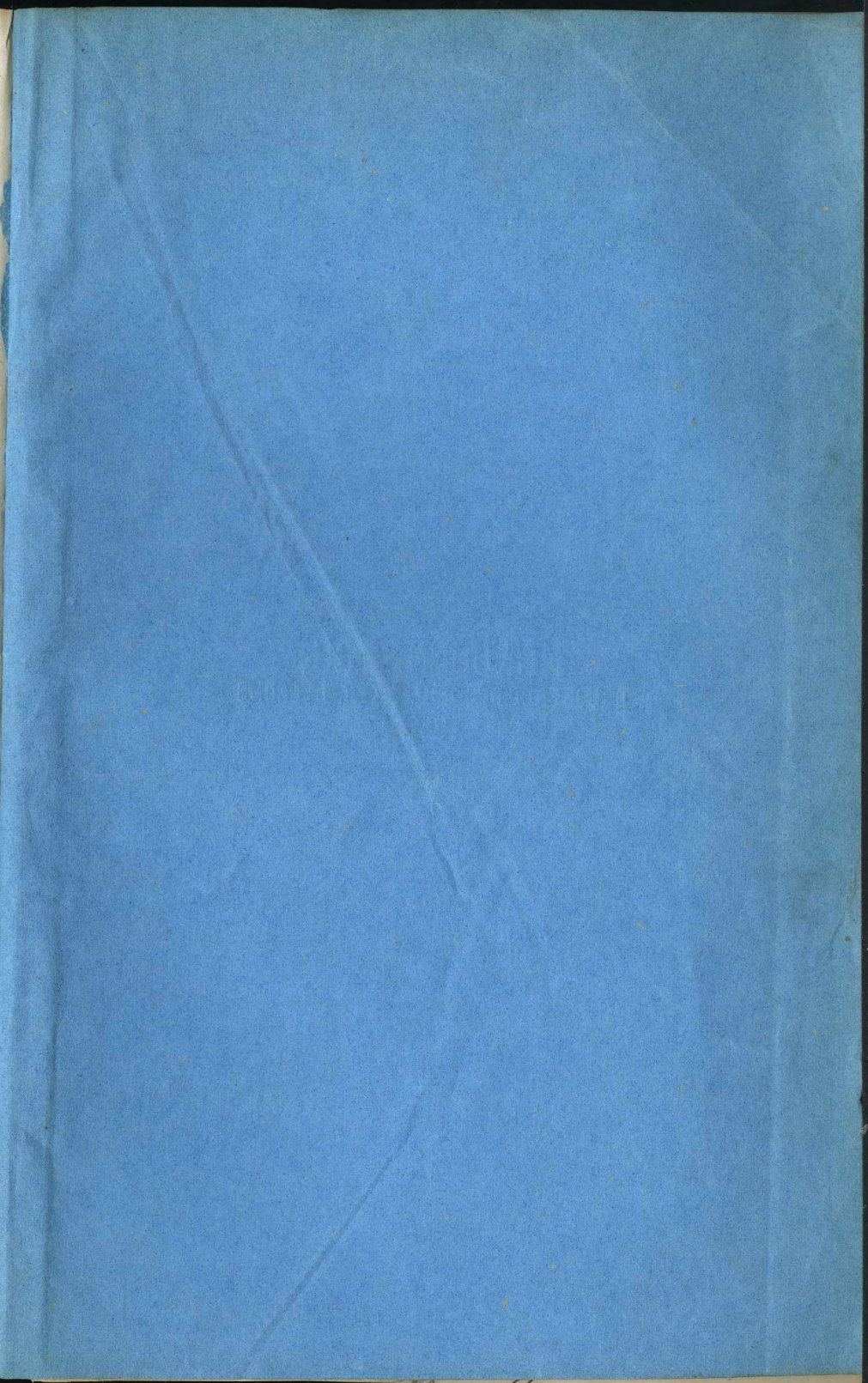
Самаркандская область

Самаркандская губерния

Самаркандская область

Самаркандская губерния

Самаркандская область



KLAUSENBURG,
DRUCKEREI DES RÖM. KATH. LYCEUMS
1862.

