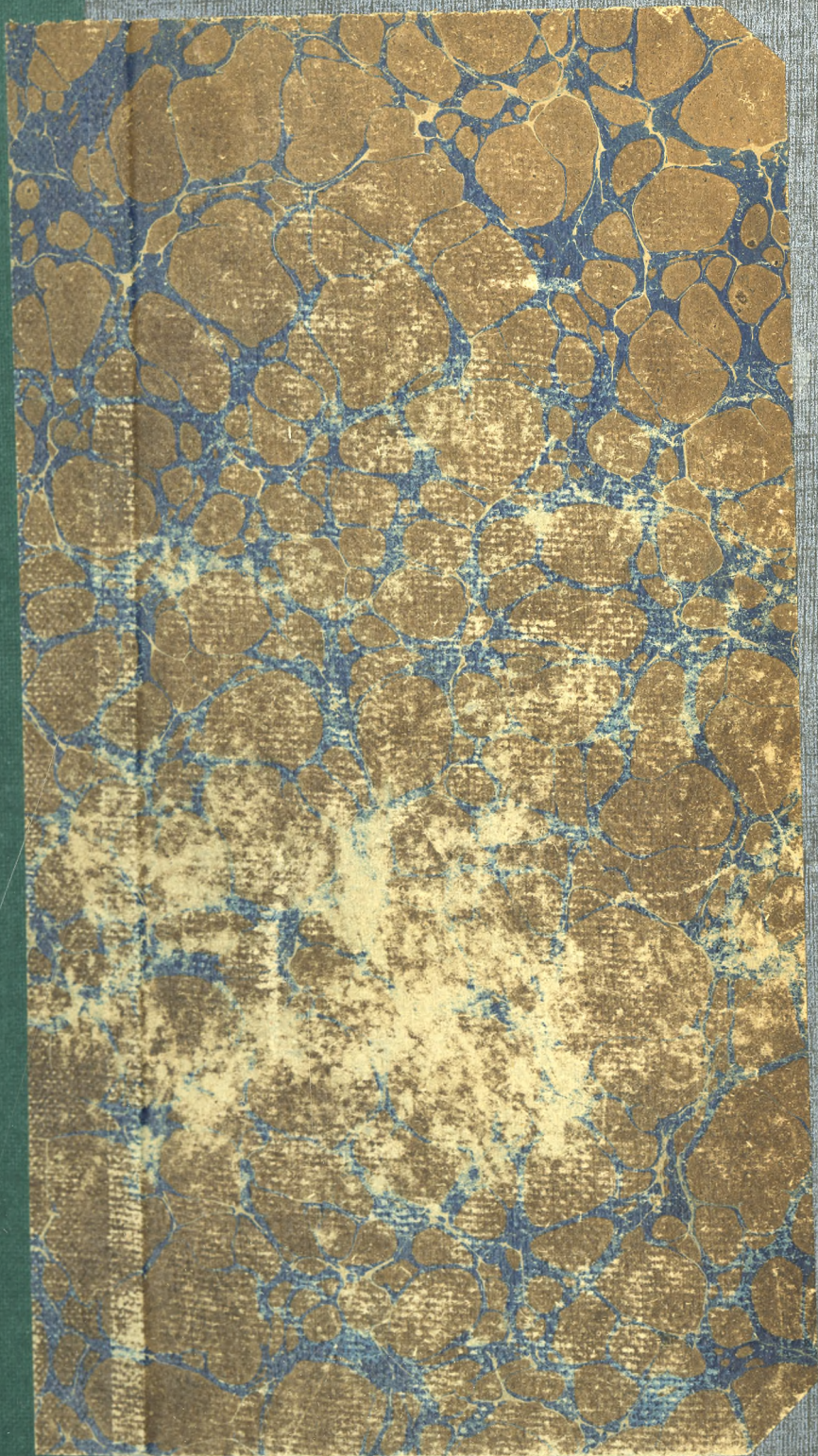


Politikai
röpiratok.

163.



163
1456

Zur

siebenbürgischen

Eisenbahnfrage.

Beleuchtung der projectirten siebenbürgischen

Eisenbahnlینien

Hermannstadt-Rothenthurmthor Bukarest und Kronstadt - Bodzau-
Galatz vom national-öconomischen Standpuncte.

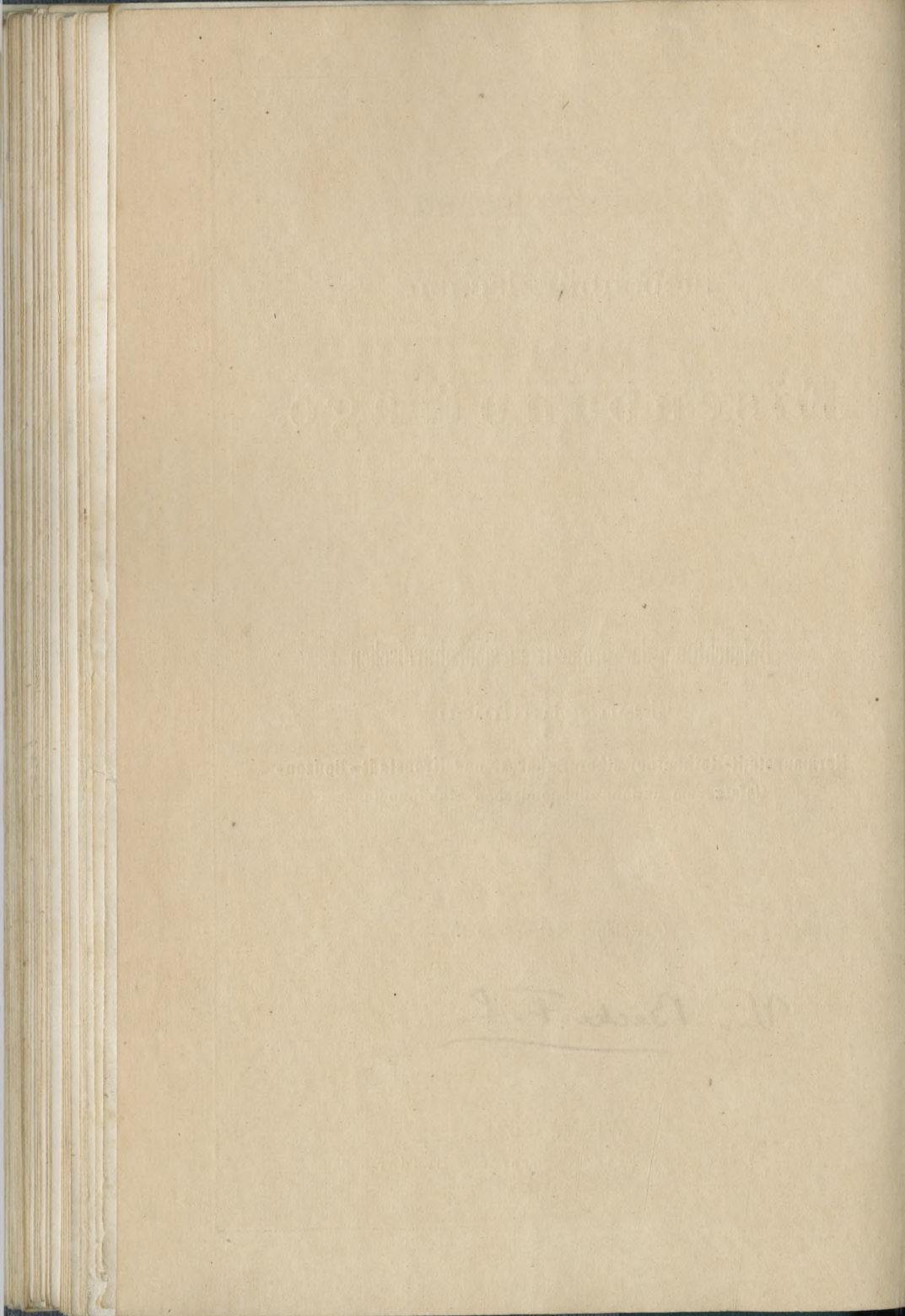
Becke F.C.

(Als Manuscript gedruckt.)

3.

WIEN, 1862.

Druck von Friedr. Förster & Brüder.



Z u r

siebenbürgischen

Eisenbahnfrage.

Beleuchtung der projectirten siebenbürgischen

Eisenbahnlilien

Hermannstadt - Rothenthurmthor - Bukarest und **Kronstadt-
Bodzau-Pass-Galatz** vom national-öconomischen Standpuncte.

(Als Manuscript gedruckt.)

Von Becke F. L.

WIEN, 1862.

Druck von Friedr. Förster & Brüder.

siebenbürgischen

Eisenbahnfrage.

Beschreibung der projectirten siebenbürgischen

Eisenbahnliniten

Hohen-Fasch-Gaule von national-ökonomischen Standpunkte.
Kronstadt - Holtschulnitor - Bukarest und Kronstadt.

(Als Manuscript gedruckt.)

WIEN, 1862

Druck von F. v. Pichler, Paster 2. Hofbau.

Beinahe 20 Jahre sind es, dass die Frage der Fortsetzung der südöstlichen ungarischen Eisenbahn durch Siebenbürgen nach den Donaufürstenthümern die Bewohner Siebenbürgens lebhaft beschäftigt, ja oft in grosse Aufregung versetzt hat, und obwohl die Wichtigkeit der Sache von Allen erkannt und gewürdigt worden, ja die baldigste Erlangung einer Eisenbahn als heisser Wunsch des ganzen Landes ausgesprochen und zur Erreichung derselben Offerte bezüglich unentgeltlicher Ueberlassung von Grund und Boden, Materiallieferungen und Arbeitsleistungen aus allen Theilen des Landes eingelaufen sind — obwohl ferner die Weiterführung der nun bestehenden ungarischen Eisenbahnlinien im höchsten Interesse der betreffenden Gesellschaften selbst liegt, ja auch für die ganze Monarchie aus national-öconomischen und handelspolitischen Ursachen von grösster Wichtigkeit ist, obgleich endlich der Aufschluss der unermesslichen Bodenschätze Siebenbürgens durch eine Eisenbahn zur Hebung der Wohlfahrt des Landes und Vermehrung der Steuerkraft desselben unerlässlich nöthig und für die Regierung selbst in politischer und strategischer Beziehung die Führung der siebenbürgischen Eisenbahn bis an die entfernteste Landesgrenze hochwichtig ist — ist dennoch die Lösung dieser Frage seit einem Decenium beinahe um keinen Schritt vorwärts gediehen, und gleich dem verurtheilten Tantalus sieht das Land rings um sich her Eisenbahnen entstehen und durch Flügel-

IV

bahnen sich mit einander verbinden, ohne dass ihm selbst auch nur die schwächste Aussicht geworden, wann dasselbe auf die Erfüllung dieses seines sehnlichsten Wunsches, zu dem es von dem Triebe der Selbsterhaltung unwiderstehlich gedrängt wird, mit einiger Sicherheit rechnen könne. Und obwohl das Gewicht vollendeter Thatsachen immer gebieterischer das Land, die Monarchie und die Regierung selbst zum baldigsten Ausbau und zur Weiterführung der ungarischen Eisenbahnen bis ans schwarze Meer, ihrem Zielpunct, drängt, wenn das Land nicht ganz und gar verarmen und in seiner Entwicklung gewaltsam gehindert werden soll, überlässt man dennoch die Entwicklung dieser Angelegenheit sich selbst und verhält sich die Regierung dabei bis noch passiv. — Was ist wohl die Ursache hievon? Mangel an Capital wird immer und immer als erster Grund davon angegeben und ist es auch theilweise allerdings. Das Land ist eben durch die langjährige Vernachlässigung, die ihm zu Theil geworden, durchaus nicht im Stande, durch bedeutende Geldbeiträge die schnelle Lösung dieser Frage ermöglichen zu können. Und dennoch ist selbst jetzt, wo die Lust, an derlei Unternehmungen sich zu betheiligen, abzunehmen begonnen, die Geldfrage nicht die entscheidende, und werden sich auch zur Siebenbürger-Bahn die Mittel finden und aufbringen lassen, wenn nur der rechte Ernst und das Wollen dafür vorhanden ist. — Ein wichtigerer Grund, warum die Frage noch im Stadium der Unentschiedenheit sich befindet, ist die verschiedene Ansicht über den Ein- und Ausgangspunct der Bahn, so wie die Linie im Lande selbst, daher die verschiedenen Parteien dort, die die Regierung bisher in ihrer Entscheidung aufgehalten und zu der Passivität veranlasst haben, in der sie bis noch sich befindet.

Um nun in dieser Beziehung mehr Licht und Klarheit in die Sache zu bringen, irrige Anschauungen zu berichtigen, die höheren Gesichtspuncte präciser zu bezeichnen, damit die ungarisch-siebenbürgische Eisenbahn wirklich zum Range einer Welt handelsbahn erhoben werde, und für das Land sowohl als auch

für die Gesamtmonarchie die Folgen und Rückwirkungen habe, die erwartet werden, und welche der Staat und die Actionäre an dieselbe zu stellen berechtigt sind, hat ein Mann, der in seiner öffentlichen Stellung und amtlichen Wirksamkeit durch mehrjährigen Aufenthalt im Oriente die Verhältnisse dort aus eigener Anschauung und practischer Erfahrung kennt, der gerade die Erforschung und Förderung der materiellen Interessen Oesterreichs in den Donaufürstenthümern zu seiner Hauptaufgabe sich gesetzt hat, und dessen Wort und Anschauung in dieser Beziehung doppelt schwer wiegt, veranlasst durch ein der Regierung zu Ende des abgelaufenen Jahres von den Vorconcessionären der südlichen Trace erstattetes umfassendes Gutachten über die siebenbürgische Eisenbahnfrage, ebenfalls sein Votum abzugeben, sich für berechtigt, ja verpflichtet gehalten, und wird dasselbe zur Feststellung der Ansichten über die Verhältnisse des Orients wesentlich beitragen.

Indem ich die Ehre habe
 beigeheftet ein Exemplar dieser Denkschrift zu überreichen, erlaube ich mir, dieselbe der geneigten Würdigung
 bestens zu empfehlen. Mögen Alle, die sie lesen und die zur Förderung der Sache etwas beitragen können, dadurch veranlasst werden, dieser für die commercielle Entwicklung Oesterreichs und dessen künftige Stellung im Oriente so wichtige Angelegenheit ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden und zu deren schnellen und glücklichen Entscheidung mitzuhelfen, damit nicht durch fernere Vernachlässigung derselben wir einer schweren Verantwortung vor Mit- und Nachwelt uns schuldig machen.

Wien, 10. Februar 1862.

Carl Maager,

Präsident der Kronstädter Handels-
 und Gewerbekammer.

für die Gesamtheit die Folgen und Rückwirkungen haben
 die erwartet werden, und welche der Staat und die Actionäre
 an dieselbe zu stellen berechtigt sind, hat ein Mann, der in sei-
 ner öffentlichen Stellung nach amtlichen Wirkenskreis durch mehr-
 jährigen Aufenthalt im Oriente die Verhältnisse dort aus eigener
 Anschauung und praktischer Erfahrung kennt, der gerade die
 Förderung und Förderung der materiellen Interessen Oester-
 reichs in den Donaufürstenthümern zu seiner Hauptaufgabe sich
 gesetzt hat und dessen Wort und Anschauung in dieser Bezie-
 hung doppelt schwer wiegt, veranlasst durch ein der Regierung
 zu Ende des abgelaufenen Jahres von den Vorparlamenten
 der kaiserlichen Truce erstattetes, unmissendes Gutachten über die
 kaiserliche kaiserliche kaiserliche kaiserliche kaiserliche kaiserliche
 sich für berechtigt, ja verpflichtet gehalten, und wird dasselbe
 zur Feststellung der Ansichten über die Verhältnisse des Oriente
 wesentlich beitragen.

Indem ich die Truce habe
 beigefügt ein Exemplar dieser Denkschrift zu übersenden, er-
 laube ich mir, dieselbe der geneigten Würdigung
 bestens zu empfehlen. Mögen Alle
 die sie lesen und die zur Förderung der Sache etwas beitragen
 können dadurch veranlasst werden, dieser für die commerciellen
 Entwicklung Oesterreichs und dessen künftige Stellung im Oriente
 so wichtige Angelegenheit ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden und
 zu deren schnellen und klügelichen Lösung mitzuwirken.
 Ich hoffe nicht durch diese Veranlassung derselben wie einer
 schweren Verantwortung vor Mit- und Nachwelt aus schuldig
 zu sein.

Wien, 10. Februar 1862.

Garl Meszger,

Präsident der Kronländer Handels-
 und Gewerbekammer

Das über Aufforderung des Verwaltungsrathes des Kronstädter-Banater-Bergbau- und Hütten-Actienvereines über eine in Siebenbürgen zu bauende Eisenbahn erstattete Gutachten gibt zu weittragenden Betrachtungen Anlass.

Die in diesem Elaborate erörterten Eisenbahn-Projecte sollen vom volkswirtschaftlichen und commerziellen Gesichtspuncte einer näheren Beleuchtung unterzogen werden, zu welcher mich Fachstudien und langjährige, auf eigene Wahrnehmungen gegründete Vertrautheit mit den Verkehrszuständen der untern Donauländer und des Orientes überhaupt berechtigen.

Wichtigkeit der siebenbürgischen Bahn im Allgemeinen.

Vor Allem muss als ein hoch erfreuliches Ereigniss begrüsst werden, dass die Frage einer siebenbürgischen Eisenbahn überhaupt ernstlich in Angriff genommen wird. Will sich Oesterreich von seinem chronischen Leiden des permanenten Deficits befreien, so gibt es nur ein radicales Mittel, Erstarkung des Nationalreichthums, Freimachung seiner noch latenten unermesslichen Productionskräfte, Mobilisirung des Verkehrs. Eine Eisenbahn, welche die bisherige geografische Isolirung eines so wichtigen und grossen Bestandtheiles des Kaiserstaates wie Siebenbürgen ist, aufhebt, und dieses mit Naturschätzen gesegnete Land und seine strebsame Bevölkerung in das grosse europäische Verkehrsnetz verflcht, ist ein wesentlicher Factor für die nationalöconomische Kräftigung des Staates, welche jeder österreichische Patriot jetzt mehr als je nicht nur zu wünschen, sondern jeder in seinem Kreise herbeizuführen verpflichtet ist.

Desshalb ist aber auch die Wahl der Linie eine so gewichtige und schwierige Aufgabe, da sich nirgends weniger, als bei Eisenbahnen gemachte Fehler verbessern lassen und Einseitigkeit der

Auffassung, Engherzigkeit in der ersten Anlage auf ganzen Generationen lastend bleibt.

Diese Aufgabe wird bei einer siebenbürgischen Bahn um so verwickelter, als es sich bei selber um die Fortführung in die Donaufürstenthümer und in die Türkei überhaupt handelt, wo noch keine Schienenwege bestehen, wo noch keine gründlichen Studien über die Anlegung eines Eisenbahnnetzes gemacht sind, sich also auch noch keine festen Ansichten über die Wahl der Linien gebildet haben, wo das politische Intriguenspiel einen unberechenbaren Factor abgibt, wo Abentheurer und Projectenmacher einen um so grösseren Einfluss besitzen, je kecker sie auftreten und je Ueberschwänglicheres sie vorspiegeln, wo mit einem Worte das Gebiet der Thatsachen aufhört, jenes der Phantasie beginnt.

Ihre Fortsetzung in den Donaufürstenthümern.

In einem Hauptpuncte stimme ich mit dem Verfasser des Gutachtens überein, die Moldo-Walachen haben den besten Willen, Eisenbahnen in ihrem Lande bauen zu lassen. Sie selbst haben hiefür zwar nicht das Capital, da aber die Fürstenthümer reich an Naturproducten sind und sich einer sehr vortheilhaften Handelslage erfreuen, so werden sich Fremde finden, welche unter gehörigen Garantien rumänische Eisenbahn-Gesellschaften bilden. Ich sage rumänische Gesellschaften, denn bei der Eifersucht auf ihre Nationalität und auf ihre kaum erworbene Autonomie wird es die erste Vorbedingung jeder moldo-walachischen Eisenbahn-concession sein, dass sich die Unternehmer den Landes-Gesetzen unterwerfen.

Eine weitere Tendenz der Moldo-Walachen wird sein, sich in der Anlage des Eisenbahnnetzes so viel Selbstständigkeit als möglich zu bewahren, so nahe es liegt, dass die Fürstenthümer materiell nur dann gedeihen können, wenn sie sich so eng als möglich an Oesterreich anschliessen, so ist nach Massgabe der eben jetzt vorherrschenden Stimmung und der politischen Influenzierung doch zu besorgen, dass die Rumänen, ihren wahren Vortheil verkennend, trachten werden, sich in der Wahl der Linien von Oesterreich so viel als möglich zu emancipiren, uns vielmehr ihr Gesetz aufzuerlegen.

Es unterliegt durchaus keinem Zweifel, dass es in den vereinigten Fürstenthümern viele aufgeklärte Männer mit ganz richtiger Einsicht in die nationalöconomischen Verhältnisse ihres Landes gibt. Gleichwohl wird man sich nicht irren, wenn man behauptet, dass die Rumänen, wenn sie sich in der Eisenbahnfrage selbst überlassen bleiben, vor Allem trachten werden, auf dem kürzesten und bequemsten Wege Paris zu erreichen. Für die grosse Menge sind national-öconomische Betrachtungen kaum mehr als banale Redensarten: Anziehungskraft übt nur die Aussicht, der Weltmetropole, von der der Schliff, das Amusement und die politische Weisheit kommt, so nahe als möglich gerückt zu werden. Für die Rumänen ist also die Haupt-Eisenbahnroute Bukarest-Craiova-Turn-Severin und Orsova, wo sie der Franco-austrischen Eisenbahn-Gesellschaft die Hand zu reichen hoffen, welche in den Fürstenthümern als eine quasi französische Unternehmung gilt und schon desshalb als die beste österreichische Bahn angesehen wird; von Jassy aus ist hinwieder Czernovitz der Anschlusspunkt, von wo Paris über Lemberg erreicht wird; allenfalls findet noch eine moldauische Längenbahn im Sereththale, von Michaleny bis Galatz, Anklang.

Für diese beiden Bahnen würde mit allem Nachdrucke und dem grössten Eifer gearbeitet werden, das Capital sich finden. Kommen sie zu Stande, so bliebe die weitere Ausbildung des moldo-walachischen Schienen-Netzes ganz sicher vernachlässigt, denn hiefür fehlt es an allen Impulsen, namentlich liegt ein Eisenbahnanschluss an türkische Bahnen, oder überhaupt an den türkischen Verkehr, nicht in der politischen Richtung der Donaufürstenthümer, deren Gesamt-Tendenz eben die Entfremdung von der Türkei ist.

Es ist offenbar, dass bei einer solchen Einrichtung des rumänischen Eisenbahnwesens Siebenbürgen nach beiden Seiten hin überflügelt, vom Weltverkehr ausgeschlossen, zur Sackgasse gemacht werden würde.

Es ist daher äusserst erfreulich, aus dem vorliegenden Gutachten zu entnehmen, dass die hohe kais. österr. Regierung bereits mit der grössten Entschiedenheit jeden Gedanken an einen Anschluss der walachischen Bahnen an Orsova aus national-öconomischen, finanziellen, politischen und strategischen Gründen verworfen hat. Nur wenn die hohe Regierung an dieser weisen

Maxime mit grösster Beharrlichkeit festhält, kann es möglich werden, österreichischer Seits auf das moldo-walachische Schienennetz denjenigen überwiegenden Einfluss auszuüben, den wir aus volkwirtschaftlichen und politischen Gründen anstreben müssen, nur dann werden wir die Rumänen dahin bringen können, ihre Bahnen von dem Punkte anzufangen, wohin wir die unseren führen, und diejenigen Richtungen einzuschlagen, welche uns und zugleich ihnen am besten conveniren; nur dann kann ernstlich von einer siebenbürgischen Eisenbahnroute die Rede sein.

Die Linie Hermannstadt-Rothenthurmpass vom Siebenbürgischen Standpunkte.

Welche ist nun die beste siebenbürgische Eisenbahnroute, oder näher, welche der beiden von meinem Standpunkte vorzugsweise in Betracht kommenden Linien, die Hermanstadt-Rothenthurm-, oder die Kronstadt-Bodzau-Linie, wird zu wählen sein? Der Verfasser des vorliegenden Aufsatzes entscheidet sich mit Bestimmtheit für die Rothenthurmlinie aus technischen, finanziellen und commerziellen Gründen; ist aber diese Ansicht ohne Weiteres als massgebend und die Frage lösend zu betrachten?

In die technische Seite der Frage will und kann ich mich nicht einlassen, ich setze gerne voraus, dass das Gutachten auf den gründlichsten technischen Studien beruhe, und dass die Vortheile und Nachtheile der beiden concurrirenden Linien vom technischen Standpunkte mit vollster Unparteilichkeit abgewogen wurden. Ich will nur constatiren, dass der Verfasser die von ihm verfochtene Linie vom Standpunct der Rentabilität als eine Durchgangs- und Weltbahn bezeichnet, bei welcher der locale Verkehr Siebenbürgens als gegen den Durchgangsverkehr verschwindend angenommen werden müsse, so dass nach seinen eigenen Worten bei Bestimmung der siebenbürgischen Trace die siebenbürgischen Landes-Interessen den Interessen des transitirenden Verkehrs vollständig unterzuordnen sind.

Es lässt sich nun allerdings hiebei die Frage stellen, welches Interesse dann das Grossfürstenthum Siebenbürgen an einer solchen Durchgangsbahn, welche gleichsam nur einen Zwickel des Landes ausschneidet, überhaupt nehmen werde, ob es hiermit seinen sehnlichen Wunsch, eine Landes-Eisenbahn zu besitzen, auch nur für

annähernd erfüllt betrachten könne, ob nicht vielmehr durch die segmentartige Anlage der Rothenthurmbahn wesentliche Landes-Interessen empfindlich verletzt werden? Ob nicht seinem Gewerbsfleisse, seiner seit Jahrhunderten mühsam gepflogenen naturwüchsigen Handarbeit die tiefsten Wunden geschlagen werden, wenn die Durchgangs-Bahn dem Absatze seiner hauptsächlichsten Industrie-Erzeugnisse nach den Fürstenthümern keinen Vorschub leistet, während sie die Tischler-, Schlosser-, Riemer- und Taschnerarbeiten aus Wien, das belgische Glas, die englische Eisenwaare, die grobe Leinwand und das Halina-Tuch Oberungarns in die Fürstenthümer führt, und der bisher so schwer behaupteten Concurrenz Kronstadts ein Ende macht? Ob nicht zu besorgen stehe, dass gerade die Eisenbahn, welche Siebenbürgen enger an Gesamt-Oesterreich schliessen, ein politischer Hebel zur Gewinnung von Sympathien, die wir so nöthig haben, werden sollte, die entgegengesetzte Wirkung hervorbringen, wohlbegründete, lange gehegte Hoffnungen enttäuschen, eine tiefe Missstimmung hervorrufen werde?

Schon in diesen kurzen Andeutungen liegt Grund genug, die eindringlichste Enquête anzustellen, ob sich die empfindlichste Beeinträchtigung des siebenbürgischen Gesichtspunctes in national-öconomischer und politischer Hinsicht durch die Rentabilität der wohlfeileren und technisch leichter herzustellenden Durchzugsbahn rechtfertigen lasse!

Die Linie Hermannstadt Rothenthurm-Pass als Durchgangs- und Weltbahn.

Ist denn aber die siebenbürgische Durchgangs- und Weltbahn als solche wirklich als rentable anzunehmen? Ihre Rentabilität wird von dem Verfasser des Gutachtens allerdings behauptet, aber nicht bewiesen. Einmal ist heut zu Tage die Bezeichnung einer Weltbahn gar kein Distinctivum für eine Eisenbahnlinie; jede Bahn, die nicht geradezu in eine Sackgasse ausläuft, geberdet sich mit mehr oder weniger Recht als Weltbahn. Sodann ist im Allgemeinen wohl kaum anzunehmen, dass der netto Frachtengewinn vom Verkehr der Endpuncte abhängt. Bei Dampfschiff-Unternehmungen ist das Gegentheil durch die Erfahrung erwiesen, beim österr. Lloyd ist nur die Cabotagefahrt einträglich, die langen directen Fahrten

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 Concurrenz arbeitende Southampton-India Dampfschiffahrts-Unternehmung ist in ihrer Existenz durch die Staats-Unterstützung bedingt.

Im Eisenbahnwesen ist es nicht anders, der directe Verkehr der Endpunkte, und wenn es Knotenpunkte ersten Ranges wären, wird keiner Bahn ein hinreichendes Erträgniss sichern. Glaubt jemand im Ernste, dass der Verkehr zwischen Wien und Paris die Elisabethbahn erhalten könne? Wer jemals längere Eisenbahnfahrten gemacht hat, wird bemerkt haben, wie selbst von Hauptpunkten der erste Auslauf dünn und dürftig ist, wie sich Passagiere und Waaren von Station zu Station erneuern, wie nach und nach die Convoi's, je näher man dem Endpunkte 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.

Werden diese allgemeinen Betrachtungen auf die Durchgangs- und Weltbahn Arad, Hermannstadt, Rothenthurm angewendet, so ist vor Allem zu bemerken, dass ihr Vorkämpfer den Localverkehr Siebenbürgens selbst für nichts anschlägt, er sucht also den Durchgang von weiterher. Er wird zugeben, dass die ferneren Punkte Arad und Czegled dem Weltverkehr wenig Alimentirung bieten, er wird daher noch weiter rückwärts, nach Pest und Wien greifen müssen, oder mit anderen Worten, die Hermannstadt-Rothenthurmlinie wird nach seiner Meinung denjenigen Weltverkehr an sich ziehen, d. h. diejenigen Passagiere und Waaren von und nach dem Oriente (Fürstenthümer und eigentliche Türkei) befördern, welche jetzt der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf dem Wasserwege zufallen.

Ich will nun dahin gestellt sein lassen, ob der kais. österr. Finanzverwaltung, welche auf eine Reihe von Jahren hin der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft eine sehr onerose Garantie zugesichert hat, ein besonderer Gefallen geschähe, wenn die Hermannstädter-Bahn der Donau-Dampfschiffahrt den ganzen untern Donau-Verkehr entzöge, ich glaube aber nicht, dass diess unter was immer für Umständen der Fall sein würde. Die Dampfschiffbe-

förderung hat auch ihre Vortheile, der ganze beträchtliche Zwischenverkehr der einzelnen Donau-Echellen bleibt ihr jedenfalls, und selbst was sie von ihren Endpunkten Wien und Pest direct nach Bukarest, Czernavoda und Galatz befördert, wird noch nicht nothwendiger Weise den Eisenbahnweg einschlagen, da die Donau-Gesellschaft bei guter und wohlfeiler Verwaltung im Stande sein wird, mit einer siebenbürgischen Eisenbahn die Concurrenz auszuhalten, ausser wo Elementar-Hindernisse, wie ein schlechter Wasserstand am eisernen Thore oder Eisbildung, eintreten. Die siebenbürgische Eisenbahn wird allerdings für die Verbindung der Fürstenthümer mit West-Europa, während der rauhen Jahreszeit unschätzbar sein, und eine empfindliche Lücke des bisherigen Verkehrs ausfüllen, ein Theil der Donauschiffahrtswaare würde der Eisenbahn anheimfallen, aber ich lasse es auf jede gründliche Enquête ankommen, ob dieser aliquote Theil entfernt hinreichend sein wird, die Eisenbahn als Durchgangsbahn zu einer rentablen zu machen.

Noch weniger darf man sich aber der Illusion hingeben, als würde die siebenbürgische Bahn eine neue Aera des Handels von West-Europa mit Constantinopel eröffnen, als ob der Zollverein, wie Schweiz, Belgien, Frankreich und England nichts Eiligeres zu thun hätten, als ihre Waare auf die neue Weltbahn zu bringen. Wer Constantinopel kennt, und weiss, mit welcher äussersten Anstrengung aller Kräfte sämtliche europäische Handelsmächte dort ihren Wettstreit um das commercielle Uebergewicht ausfechten, in welchem Masse die Schiffahrt im dortigen Hafen entwickelt ist, wie billig die Frachten der Klipper, der mit jedem Jahre colossalere Dimensionen annehmenden Schraubendampfer sich herausstellen, wird gegründete Zweifel hegen, ob die continentalen Eisenbahnen je im Stande sein werden, Güter billiger, besser conditionirt und schneller nach Constantinopel zu liefern, als diess am Seewege geschieht. Aber gesetzt, es wäre diess der Fall, so kann man ganz sicher sein, dass Triest und Livorno, Genua und Marseille, Liverpool und London Alles aufbieten, vor keinem Opfer zurückscheuen werden, um die Wagschale wieder zu Gunsten der Seeschiffahrt zu lenken; es sind hier zu wichtige commercielle, nationale und politische Interessen im Spiele, als dass dieselben durch die Hermannstadt-Rothenthurm-Linie aus dem Felde geschlagen werden könnten. Es werden einige hundert Geschäftsreisende die Eisenbahnroute einschlagen, auch Touristen werden sich hie

und da einfinden, aus dem Zollvereine wird vielleicht ein etwas grösseres Waarenquantum die Eisenbahn benützen, im Ganzen aber wird man sich auf keinen grossen Zuwachs aus West-Europa Hoffnung machen können, sich eine besondere Rentabilität aus diesen Accessionen kaum versprechen dürfen.

Ihr Anschluss an das Rumelische Zukunftsschienenetz.

Am wenigsten einleuchtend ist aber, was der Verfasser des Gutachtens von den unermesslichen Vortheilen sagt, welche der Hermannstadt-Rothenthurm-Linie in der Zukunft durch einen Anschluss an das rumelische Schienenetz, mit dem Knotenpunkte Adrianopel, bevorsteht. Eine Bahn soll von Constantinopel, eine zweite von Enos nach Adrianopel führen, endlich soll eine grosse Bahn die Hafenorte des Archipels, Salonich, Orfano und Cavalla unter einander und mit der türkischen Metropole verbinden.

Glaubt aber der Verfasser im Ernste, dass die Projecte innerhalb der nächsten Generation zu Stande kommen? Hält er es für möglich, dass jene armen, dünnbevölkerten Gegenden, in welchen kaum der sechste Theil des kulturfähigen Bodens bebaut wird, Anziehungskraft für das enorme Capital haben, welches der Ausbau dieser Linien erfordert? Hofft er auf eine Zinsengarantie Seitens der Pforte, allenfalls mit einer Hypergarantie der die Türkei durch wechselseitige Eifersucht zusammenhaltenden Mächte?

Ueberdies irrt sich der Verfasser bezüglich der projectirten Richtung und Anlage der rumelischen Schienenwege; es handelt sich bei denselben keineswegs um Adrianopel, sondern um die directe Linie zwischen Constantinopel 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 nur bis Adrianopel gelangen, wie gedenkt denn der Verfasser, welcher vor Wasserscheiden und semmeringartigen Gebirgsbahnen eine so heilige Scheu hat, die Zukunftsbahn Rustschuck-Adrianopel über den Balkan zu führen? Der Actionär der Rothenthurmbahn 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.

Ich bin weit entfernt, die Wichtigkeit einer directen Eisenbahnverbindung zwischen Oesterreich und den Fürstenthümern, so wie der Türkei überhaupt, zu unterschätzen. Oesterreich ist das Ostreich, der Orient unsere handelspolitische Zukunft, dorthin müssen wir mit dem ganzen Uebergewicht, das uns die historischen Traditionen, die geografische Lage, unsere Culturs-Entwicklung geben, gravitiren. Es ist unstreitig, dass ein Eisenbahn-Anschluss diese Aufgabe wesentlich fördern muss.

Aber eben, weil ich die Verkehrsverbindung mit dem Oriente so hoch halte, glaube ich die Ueberschwänglichkeit allgemeiner Redensarten, die sich an die Stelle von Gründen setzen, die Einseitigkeit der Anschauungsweise, welche einer bevorzugten Linie die weit aussehendsten Aussichten eröffnet und hierüber das Nächstliegende nicht etwa bloß übersieht, sondern als unbedeutend mit Bewusstsein von sich stösst, bekämpfen zu sollen.

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 dieselben einerseits mit Oesterreich und andererseits mit den Donaufürstenthümern, und zwar mit den möglich grössten Berührungsflächen zum Anschluss kommen, dann endlich, dass die Ausläufe dieser Bahn in die allgemeine grosse Verkehrsströmung einmünden.

Von allen diesen gewiss zu berücksichtigenden Momenten hat der Verfasser des vorliegenden Gutachtens, abgesehen von der technischen Frage, nur die eine Qualität, die Durchgangs- und Weltbahn, hervorgehoben und als allein massgebend mit völliger Voreingenommenheit für die Hermannstadt-Rothenthurm-Linie dieser letzten vindizirt.

Nachdem ich mit dem Vorgehenden den Begriff der Weltbahn in seiner Anwendung auf die Linie Hermannstadt-Rothenthurm-Pass, auf das nüchterne Mass zurückgeführt zu haben glaube, bleibt mir noch der Beweis zu führen übrig, dass die auf eine siebenbürgische Bahn für den Verkehr Oesterreichs mit dem Oriente zu setzenden Erwartungen durch die Linie Kronstadt-Bodza-Galatz in weit ausgedehnterem Masse erfüllt werden, als durch die von dem Verfasser bevorzugte Linie Hermannstadt-Rothenthurm-Pass-Bukarest.

Die Linie Kronstadt-Bodzau-Pass in ihren Beziehungen zur Moldo-Wallachei.

a) Die Richtung.

Es kommt für diese beiden siebenbürgischen Bahnlinien in ihren Fortsetzungen in die Wallachei auf die Richtung und auf die Ausgangspunkte an.

Was die Richtung anbelangt, so trifft die Rothenthurm-Linie die Wallachei von Nord und Süd in ihrer schmalsten Stelle, senkrecht auf die Donau mit den Puncten Bukarest und Giurgevo. Was östlich von Bukarest liegt, wird von dieser Eisenbahn nichts gewinnen, denn nach Osten führt keine einzige Kunststrasse, die Verlängerung Czernavoda wird eine todte Bahn bleiben, die dem Verkehre Oesterreichs mit den Donaufürstenthümern nicht den geringsten Zuwachs bieten kann. Auch westlich von Bukarest wird die Bahn kaum so bald eine Verlängerung erhalten; denn wenn Oesterreich keinen Anschluss in Orsova gestattet, und die Walachei einmal die Bahn Bukarest-Paris besitzt, wird sie ihr Hauptziel als erreicht ansehen. Wir haben alsdann keinen Anschluss mit den Fürstenthümern, sondern nur mit den beiden Puncten Giurgevo und Bukarest, von denen der erste an der Donau liegt, und ohnediess durch die Donaudampfschiffahrt vollständig dominirt wird, der andere, Bukarest, als Consumo-Platz allerdings eine grosse Bedeutung hat, aber nichts weniger als einen Knotenpunct für den wallachischen Handel vorstellt, und gleich Giurgevo bisher auch durch die Donaudampfschiffe bedient ward. Das ganze Verkehrsresultat 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 einigen Prozenten Zuwachs) theils auf der Donau, theils per Eisenbahn versendet werden würde. Dies ist aber lange nicht dasjenige, was sich der österreichische Verkehr mit den Fürstenthümern von einer siebenbürgischen Eisenbahn versprechen kann, was er erlangen muss, wenn er gedeihen will.

Der moldauisch-walachische Absatzmarkt wird im grossen Ganzen von drei Factoren beherrscht. In allen Gegenständen des Raffinements und des Luxus waltet die französische Industrie vor; Baumwollwaaren, besonders Shirtings und Madrapolans, dann Eisen-

waaren liefert England in enormen Massen; alles was den bürgerlichen Comfort ausmacht, und die tausenderlei Gegenstände des täglichen Gebrauches Oesterreich und der Zollverein, und zwar die feine Waare Leipzig und Wien, die ordinäre Siebenbürgen, namentlich Kronstadt. Nach der geographischen Configuration der beiden Länder, von denen sich die Walachei 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 Mangel eines eigentlichen Strassennetzes, gibt es in den Fürstenthümern keine Handelscentralpunkte, sondern längs der Donau bildet jede einzelne Echelle, im Innern des Landes jede Districtsstadt einen Knotenpunct für sich, von welchem sich der Consumo durch Kleinhändler und Hausirer auf die einzelnen Ortschaften und Edelsitze verästet. Es ist also grundfalsch, wenn die Tagespresse Bukarest als den Centralknotenpunkt der Fürstenthümer proclamt, den auf dem kürzesten Wege zu erreichen, die erste und hauptsächlichste Aufgabe jeder austro-rumänischen 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.

Diese Anforderungen erfüllt die Linie Kronstadt-Bodzau Pass in eminentem Grade. In ihrer Verlängerung Buzeo-Galatz theilt sie die Moldo-Walachei in zwei fast gleiche Hälften und reicht nach West und Ost weit in das Flachland. In Buzeo trifft sie einen der nächsten und bestkultivirten Getreidedistricte, von Buzeo westwärts wird sie sich nach Bukarest (allenfalls mit der Verlängerung nach Giurgevo) abzweigen, und das Zustandekommen dieser Zweigbahn kann als ganz sicher angenommen werden, endlich in Galatz wird sie mit der moldauischen Serethbahn zusammentreffen und die ganze Moldau mit Siebenbürgen in Verbindung bringen *).

*) Anmerkung. Die moldauische Bahn ist bereits über das Stadium eines blossen Projectes heraus, die fürstliche Concession ist ertheilt, eine 6% Zinsengarantie zugesichert, die höchst günstige Trace festgesetzt, der Anschluss an die galizische Carl-Ludwigbahn verabredet, die Bildung einer englischen

Die Linie Kronstadt-Galatz wird nicht nur den Durchgangsverkehr, auf welchen die Hermannstadt-Rothenthurmabahn rechnet, sondern auch den eigentlichen siebenbürgischen Verkehr mit den Fürstenthümern an sich ziehen, alle Kronstädter Waaren, welche jetzt theils über den Ojtos-Pass nach der Moldau, theils über den Tömösser-Pass nach der Walachei gehen, werden ihren Weg auf der Eisenbahn nehmen, sie wird also nicht bloß ihren Effect auf eine Concurrenz mit der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft beschränken, sondern neue Verkehrsobjecte schaffen, national ökonomisch productiv wirken.

Dieselben Vortheile, welche Oesterreich im allgemeinen und Siebenbürgen insbesondere von dem Verkehrsanschlusse an die Fürstenthümer ziehen wird, werden umgekehrt auch den Fürstenthümern für ihren Verkehr mit West-Europa zu Theil werden, der Vortheil wird wechselseitig sein.

Uebrigens soll nur nebenbei erwähnt werden, dass die Linie Kronstadt-Bodzau-Pass auch in militärischer Beziehung die vollste Beachtung verdient. Eine Eisenbahn längs des grossen südlichen Karpathen-Rideau bis Kronstadt und dem Bodzau-Passe gibt Siebenbürgen nicht nur die schönste Defensiv-Linie, sondern ist von höchster strategischer Wichtigkeit durch ihr Debouché mitten in die Fürstenthümer, und durch die Beherrschung eines jeden Donau-Ueberganges, welcher von russischer Seite gegen die Türkei unternommen werden könnte. Die Hermannstadt-Rothenthurm-Linie kann sich weder in defensiver noch offensiver Beziehung entfernt mit der Kronstädter messen.

b) Der Ausgangspunct.

Was endlich die Endpuncte der beiden rivalisirenden Linien betrifft, so soll Hermannstadt-Rothenthurm in Czernawoda-Kustendsche; Kronstadt-Bodzau in Galatz oder Ibraila auslaufen; also die letztere in den jetzigen wichtigsten moldau-walachischen Donauhafen, die erstere in einen Zukunftshafen.

Actiengesellschaft, an deren Spitze einer der reichsten und solidesten englischen Eisenbahn-Unternehmer, Mr. Brashier, steht, im Zuge, es fehlt nur noch die Sanction der moldo-walachischen Kammer, welche nicht ausbleiben kann, da das Interesse fast sämtlicher Gutsbesitzer der Moldau lebhaft dabei im Spiele ist.

Der Verfasser des Gutachtens meint zwar, dass Galatz und Ibraila durch die Kustendsche-Eisenbahn sehr viel von ihrer Bedeutung verloren haben, aber er ist auch für diese Behauptung den Beweis schuldig geblieben. Er kann ihn auch nicht führen, denn bisher hat die Kustendsche-Bahn auf den Verkehr von Galatz auch nicht den geringsten nachtheiligen Einfluss ausgeübt, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil Czernawoda-Kustendsche noch gar kein Handelsplatz ist. Dagegen sind Galatz und Ibraila (die beiden nachbarlichen Orte bilden zusammen einen Verkehrsknotenpunkt) in einer von Jahr zu Jahr fortschreitenden Zunahme und stetigen Entwicklung begriffen.

Handelsverkehr von Galatz und Ibraila.

Nach genauen statistischen Tabellen liefen aus der Sulina-Mündung mit der Provenienz Ibraila-Galatz, Ismail Tuftscha (letztere beiden Häfen mit ungefähr 5% des Gesamt-Verkehres) aus:

	Segel- u. Dampfschiffe	Tonnenzahl
Im Jahre 1847	2063	298975 Tonnen
„ „ 1851	2154	370000 „
„ „ 1852	2476	440000 „
„ „ 1853	2490	413000 „
„ „ 1856	2210	412424 „
„ „ 1859	2704	455604 „
„ „ 1860	3491	636756 „

Im Jahre 1847 liefen in periodischen Fahrten 36 österreichische Dampfer mit 11014 Tonnen durch die Sulina-Mündung ein und aus, im Jahre 1860 zählte man

126 österreichische Dampfer mit 56720 Tonnen,

39 französische „ „ 10332 „

38 russische „ „ 5368 „

Zusammen 203 Dampfer mit 72420 Tonnen,

welche den periodischen Verkehr zwischen Galatz und Ibraila und dem schwarzen Meere vermitteln.

Im Jahre 1852 wird der Gesamtwert der Ein-, Aus- und Durchfuhr der Häfen Galatz und Ibraila nach sorgfältigen consularischen Zusammenstellungen auf 45 Millionen Gulden Conv.-Mze. berechnet, für das Jahr 1860 kann derselbe gering auf 70 Mill. Gulden angeschlagen werden.

Dieser überraschende Aufschwung hat stattgefunden inmitten der Aufregungen einer politisch bewegten, den materiellen Interessen abholden Zeit, trotz der geringen administrativen Fortschritte der Fürstenthümer und trotz einiger empfindlicher Störungen durch Kriege, Occupationen und Handelskrisen, endlich trotz des elenden Zustandes der Sulina-Mündungen und der schiffahrtspolizeilichen Veranstaltungen. Was wird erst jetzt werden, wo sich alle diese Zustände wahrhaft gebessert haben, wo durch die vollendete Regulirung der Sulina-Mündung sich eine sichere Einfahrt in die Donau mit einer constanten Tiefe des Fahrwassers von 17 Fuss hergestellt hat, wo Schiffe von 1000 Tonnen bequem ein- und auslaufen, wo alle die früheren Hemmnisse und Vertheuerungen der Frachten durch Ablichtungskosten, Lootsen-Erpressungen, Strandräubereien und Baratterien entfallen, und wo durch die concurrirenden Dampfschiffahrts-Gesellschaften ein Dampfschleppdienst organisirt ist, welcher den Seeschiffen die lästige Bergfahrt bis Galatz und Ibraila überflüssig macht, indem er ihnen die Frachten von dort, ja von den entfernten Scalen der untern Donau, von Calafat, Turn-Mogarelli, Piquet, Giurgewo und Oltenizza bis in den Hafen oder bis in die Rhede von Sulina zuführt und somit die Umladungskosten und enorme Zeit erspart. Durch die von aller Welt gewürdigte Regulirung der Donau-Mündung ist eine neue Aera für den moldo-walachischen Handelsverkehr eingetreten, deren volkswirtschaftliche Folgen noch gar nicht zu ermessen sind. Nur durch die vollständigste Unkenntniss aller dieser Verhältnisse oder durch eine hartnäckige doctrinäre Voreingenommenheit lässt es sich erklären, wenn Jemand einer siebenbürgischen Bahnlinie, welche die Haupthäfen der Fürstenthümer abseits liegen lässt, den Namen einer Weltbahn beizulegen wagt.

Aber, wird man einwenden, diess wird sich alles ändern, wenn einmal Kustendsche emporkommt und diesen ganzen grossartigen Verkehr an sich ziehen wird.

Hierauf ist Folgendes zu erwidern:

Wie gross auch der Aufschwung werden mag, den einstens Kustendsche nehmen kann, so steht doch so viel fest, dass Galatz sich neben Kustendsche immer behaupten wird, denn es hat von der Natur der Verhältnisse das Privilegium erhalten, das ausschliessende Emporium der Moldau zu bleiben. Unter gar keinen Umständen wird es möglich sein, den zur See zu vermittelnden

Export und Import der Moldau auf den Umweg von Kustendsche zu leiten, wo die gerade prächtige Donaustrasse nach den Donau-Mündungen offen liegt. Man denke sich z. B., ob eine Getreidesendung jemals stromaufwärts von Galatz bis Czernawoda 80 Seemeilen weit gesandt, dort auf die Eisenbahn geladen, nach Kustendsche verführt und zum dritten Mal auf das Seeschiff verfrachtet gedacht werden kann, wenn dieselbe vom Hafen von Galatz stromabwärts über Sulina direct ins schwarze Meer zu expediren frei steht? Bisher konnte höchstens der vierte Theil der Moldau seine reichen Naturproducte nach Galatz zu Markte bringen, da dieselben grössentheils auf den schlechtesten Wegen per Achse verführt werden mussten, nunmehr aber steht, wie schon vorerwähnt, das Zustandekommen der moldauischen Serethbahn in sicherer Aussicht, so wie auch die Regulirung des Pruthflusses, den bereits ein Remorqueur nebst 6 Schleppts befährt, ernstlich in Angriff genommen ist. Hiemit wird aber die ganze Moldau dem Verkehre erschlossen, und man kann mit Bestimmtheit voraussagen, dass binnen wenigen Jahren der durch Galatz vermittelte Export aus der Moldau allein mehr betragen wird, als was jetzt von Galatz und Ibraila aus der Moldau und Walachei zusammen ausgeführt wird. An der mächtigen Donau, zwischen der Sereth- und der Pruth-Mündung, an demjenigen Punkte gelegen, wo sich Seeschiffe, Flussverkehr und Binnenhandel die Hand reichen, im Besitze ausgebreiteter Handelsverbindungen, als Mittelpunkt der sämmtlichen Bank- und Creditgeschäfte, wird Galatz für die unteren Donauländer dasjenige werden, was Hamburg für die Elbe-, Bremen für die Weser-Gegenden, Bordeaux für Süd-Frankreich ist, wenn sich auch der ganze Verkehr der Walachei von der Wasserstrasse der Donau ab nach Rutschuk-Varna, oder Czernawoda-Kustendsche wenden sollte.

Aussichten für die Kustendsche Bahn.

Es steht aber noch sehr in Frage, ob dies Letztere der Fall sein wird. Die Linie Czernavoda-Kustendsche hat allerdings viel Einladendes, ich möchte sagen, Bestechendes. Es ist brillant, dass man von Wien bis Basiasch mittelst der Staatsbahn, von dort bis Czernavoda mit dem eleganten und bequemen Eildampfer, dann wieder bis Kustendsche auf der Eisenbahn, endlich am Lloyd-

schiffe, zusammen in 88 Stunden nach Constantinopel gelangen kann, wie auch wirklich im Sommer 1861 bei günstiger Witterung im schwarzen Meere derlei kürzeste Fahrten ausgeführt worden sind. Da durch selbe Constantinopel dem gesammten West-Europa äusserst nahe gebracht wird, und diese Annäherung schon in politischer Beziehung von grosser Tragweite ist, so habe ich das Kustendsche-Unternehmen von seinem Beginne an mit dem lebhaftesten Interesse und wahrer Theilnahme verfolgt, und mir zu besonderem Studium gemacht, den Einfluss zu ermitteln, welchen dasselbe auf den Donauhandel im Allgemeinen und auf die österr. Verkehrsbeziehungen insbesondere zu nehmen berufen ist.

Ihre Bedeutung für den Ueberlands-Verkehr.

Ich bin hiebei leider zum Schlusse gekommen, dass das Kustendsche Unternehmen einer soliden Grundlage entbehrt. Für Courierfahrten bildet die Kustendsche-Ueberlandsbahn allerdings die kürzeste, wenn auch bei schlechter Witterung keineswegs verlässlichste Route, die Beförderung von Reisenden zwischen West-Europa und Constantinopel, dann von Eilgütern kann sie während der Sommermonate an sich ziehen, aber wech einen geringen Verkehrsfactor bildet der Eildienst für sich allein! Im Jahre 1861 haben kaum fünfhundert Reisende im Ganzen die Kustendsche-Route eingeschlagen, setzen wir aber statt fünfhundert, fünftausend im Jahre, so gibt dies erst einen Brutto-Ertrag von 10000 Ducaten, schwerlich genug, um die Betriebskosten nothdürftig zu decken.

Es ist aber sehr geringe Aussicht vorhanden, dass es der Kustendsche-Bahn jemals gelingen werde, den grossen Güter-Verkehr der unteren Donauländer, diejenigen Waaren an sich zu ziehen, bei welchen es nicht so sehr auf die Schnelligkeit, sondern hauptsächlich auf die Wohlfeilheit der Fracht-Beförderung ankommt. Diese Güter sind aber hier gerade das Haupt-Object, in denselben besteht der Gesamt-Export der Fürstenthümer, in erster Linie das colossale Getreidegeschäft. Nun fehlt der Kustendsche-Bahn das Wesentlichste, der Hafen. Die dortige Rhede ist eine der schlechtesten im übel berufenen schwarzen Meere, von 17 Segelschiffen, welche dort einmal, während des Krimkrieges, ankerten, scheiterten in einer und derselben Nacht 14 und die übrigen 3 liefen auf den Strand.

Die jetzige Rhede und der Zukunftshafen von Kustendsche.

Die Bahn-Unternehmung hat bereits fast 200000 Liv. Sterl. in den Hafenbau gesteckt und doch kaum erst mühsam einen sichern Ankerplatz für zwei oder drei Schiffe zu Stande gebracht, ja alle im Laufe des Jahres 1861 ausgeführten Dammarbeiten, mit welchen man die Eindämmung wenigstens auf eine zehnfache Schiffslänge bringen wollte, sind in einer stürmischen Herbstnacht von den Wogen zerstört worden. Will man dort einen künstlichen Hafen schaffen, der das Emporium des walachischen Verkehrs werden soll (die Moldau ist ausser Frage), so muss man mit ganz anderen Mitteln und Kräften operiren.

Ein solcher Hafen müsste wenigstens 300 Seeschiffe auf einmal fassen, da sich in dem Getreidegeschäfte, auf welches alles ankommt, die Schiffsfrequenz in zwei kurze Saisonen zusammen drängt, und alle Schiffe zu gleicher Zeit abgefertigt werden müssen; er erfordert colossale Steinmolen, die ihn von Nord-Ost bis Süd-Ost schützen, eine Ausbaggerung im ausgedehntesten Masstabe, zehn Jahre zur Vollendung, und nach unparteiischen Schätzungen von Sachverständigen, einen Aufwand von 25 bis 30 Millionen Gulden. Dass diese Hafenbauten auszuführen möglich ist, kann nicht bestritten werden, wird sich aber das Capital für die Erbauung eines commerciellen Cherbourg am schwarzen Meere, in nächster Nachbarschaft zu den Donau-Mündungen finden, welche letztere, seitdem die Sulina-Einfahrt regulirt ist, den schönsten und sichersten Hafen bildete, in dem alle Handelsflotten der Welt Platz haben? Mit der natürlichen Wasserstrasse, der bis ins Meer freien Donau, kann die Kustendsche-Bahn für den grossen Güterverkehr unmöglich concurriren, denn wenn sie ihr Capital verzinsen, amortisiren und Dividenden erzielen will, muss sie auf den Verkehr eine Abgabe legen, welche die Fracht vertheuert, also die Güter von ihr ab, der Donauschiffahrt zuwendet. Ohne dies steht die Eisenbahn der Donauschiffahrt gegenüber durch die Nothwendigkeit der dreimaligen Umladungen im Nachtheile, welcher durch die Abkürzung der Route bei schweren Gütern nicht aufgewogen wird, ist dann auch noch die Fracht theurer, so kann sie vollends den Wettstreit aufgeben. Die englischen Actionäre der Kustendsche-Bahn haben bereits ein zu grosses Lehrgeld gezahlt und sind zu sehr Geschäftsleute, als dass man annehmen könnte, sie werden

sich in so grossartige und dabei gefährliche Unternehmungen einlassen, es lässt vielmehr Alles darauf schliessen, dass sie sich beschränken werden, in Kustendsche einen Hafen dritten oder vierten Ranges zu bauen, sich hierdurch wenigstens den Eilgüter- und Passagier-Zug zu sichern und vom sonstigen Donauhandel so viel an sich zu ziehen, als eben die beschränkten Hafenanstalten auszubenten gestatten, also im besten Falle kann Kustendsche nur einen Seitenarm des grossen Verkehrsstromes bilden.

Die Varna-Rustschuk-Bahn.

Ueberdiess schwebt über Kustendsche das Damocles-Schwert der Varna-Rustschuk-Bahn. Der Verfasser des vorliegenden Gutachtens hat zwar in Aussicht gestellt, dass seine Rothenthurmlinie in Kustendsche und in Varna ausmünden werde, ich muss aber seine Behauptung in einem wesentlichen Punkte corrigiren, diese Ausmündung kann nur entweder in Kustendsche oder in Varna stattfinden, denn vom Momente, wo die Varna-Bahn zu Stande kommt, ist der vollständigste Ruin und Untergang der Kustendschen Bahn ausgesprochen und besiegelt. Es gibt in der ganzen Welt kein nur annäherungsweise ähnliches Verhältniss zweier Parallelbahnen, und es ist unbegreiflich, wie die türkische Regierung zwei Jahre nach Concessionirung der Kustendsche-Bahn die Varnabahn concediren konnte. Nun ist trotz der Concession noch lange nicht ausgemacht, ob die Varnabahn auch wirklich zu Stande kommt, es scheint das Capital noch nicht gesichert zu sein, immerhin ist aber über das Endresultat aller dieser Unternehmungen ein Chaos von Zweifeln und Ungewissheiten verbreitet, in welches sich die Hermannstadt-Rothenthurmlinie mit einer bewunderungswerthen Naivetät stürzt.

Die Linie Kronstadt-Bodzau-Pass hingegen erreicht in ihrer Fortsetzung Buzeo-Galatz denjenigen Endpunct, welcher gegenwärtig als Schlüssel und Knotenpunct des gesammten Verkehrs der untern Donau-Länder angesehen werden muss, und der eine hervorragende Wichtigkeit behaupten wird, wie immer die jetzt noch höchst zweifelhaften bulgarischen Eisenbahn-Projecte ausfallen mögen. Zugleich ist diese Linie so gelegen, dass selbst im Falle, wo Kustendsche oder Varna eine grössere Bedeutung erlangen würden, als man ihnen bis jetzt vindiciren kann, von

Buzeo aus die Verbindung der Linie Kronstadt-Bodzau-Pass mit einem oder den andern dieser Hafenplätze mit Leichtigkeit hergestellt werden kann. Wird Varna wichtig, so geht der Eisenbahnzug von Buzeo über Bukarest-Giurgevo nach Rustschuk; behauptet sich Kustendsche, so ist von Buzeo aus nur eine höchstens 12 Meilen lange Zweigbahn nach Czernawoda zu führen.

Ueberschätzung der Bedeutung Kustendsches in der Tagespresse.

Es erscheint um so nothwendiger die beiden Endpunkte Galatz und Kustendsche in ihrer beiderseitigen Bedeutung für die entsprechenden Bahnlinien eingehend zu behandeln, je oberflächlicher und je unrichtiger die hierüber herrschenden Ansichten sind, welche von der Tagespresse ausgesprochen werden. So gibt ein Artikel der Wiener-Presse vom 29. Jänner 1861, Nr. 28, der Linie Hermannstadt-Bukarest-Kustendsche vor der Linie Kronstadt-Bodzau-Pass-Galatz den Vorzug.

a) weil die untere Donau von Galatz bei Sulina alljährlich zufriert und hiedurch der Schiffahrts-Verkehr eine empfindliche Unterbrechung erleidet.

b) weil die englische Eisenbahn-Compagnie in Kustendsche Hafenbauten beschlossen und bereits auch in Angriff genommen hat, und weil der praktische Sinn der Engländer, ihr wichtiges Urtheil über die Bedingungen des Seeverkehrs, noch mehr aber ihr natürliches Interesse eben so viele Bürgschaften dafür sind, dass diese Hafenbauten auch wirklich zu Stande kommen werden.

c) weil die Einfahrt in die Donau durch die Sulina-Mündung nach dem Berichte des Ingenieurs Hartley durch die Baggerarbeiten der Commission nur auf 15 Jahre garantirt sei, daher die Einbeziehung des Hafens von Kustendsche in das Project der Hermannstadt-Rothenthurmpasslinie gewiss auf einer mehr reellen Basis beruhe, als die prekären Hoffnungen auf die Sulina-Mündungen, auf welche der Plan der Kronstadt-Galatzter Bahn gebaut ist.

Solche Argumente würden der Oberflächlichkeit des windigsten Projectenmachers Ehre machen, und gar keiner Widerlegung werth sein, wenn nicht eben die mit Selbstgenügsamkeit vorgetragene Oberflächlichkeit eine starke Macht bilden würde, welche ernstlich

bekämpft werden muss, wenn die Wahrheit die Oberhand behaupten soll.

Es ist wahr, dass die untere Donau fast jeden Winter zufriert, und dass in der Regel durch 6 bis 10 Wochen die Schifffahrt alljährlich mehr oder weniger unterbrochen ist. Aber auch in den nördlichen Häfen des schwarzen Meeres, wie z. B. in Odessa, tritt fast jedes Jahr durch einige Zeit die Eisbildung ein, und wenn diess in Kustendsche bisher nicht der Fall war, so liegt die Ursache nur darin, dass der dortige sogenannte Hafen durch die Brandung und die Meereswogen so durchpeitscht wird, dass das stets unruhige Wasser nicht zum Zufrieren kommt. Wird aber jemals dort ein wirklicher Hafen gebaut, wo Molen und Wellenbrecher die Meeresfluthen abhalten und ein ruhiges Hafen-Bassin bilden, so kann man ganz sicher sein, dass ein solches Bassin eben so gewiss zufrieren wird, als die Donau, denn das Klima von Kustendsche (hart an Tomi, dem Exil-Ort Ovids und der Geburtsstätte der *tristia ex Ponto*) ist ganz dasselbe, ja vielleicht noch etwas rauher, als das der Donau-Mündungen.

Endlich wenn die Donau bei Galatz zufriert, so wird sie auch bei Czernawoda nicht eisfrei sein, und der grosse Güterverkehr, das Frachtengeschäft dort ebenso gut stocken als weiter abwärts, also wird die Weltbahn Hermannstadt-Bukarest-Kustendsche während der Wintermonate im günstigsten Falle lediglich auf den Weltbahnverkehr Wien-Constantinopel angewiesen sein. Wie gross denkt man sich aber die Anzahl der Reisenden, welche sich das Vergnügen machen werden, im strengsten Winter von Wien nach Kustendsche zu fahren, um sich von dort bis Constantinopel den fürchterlichen Stürmen des schwarzen Meeres auszusetzen? Und auf wie viel tausend Centner schlägt man das tägliche Güterquantum an, das von Kustendsche nach Constantinopel während des Winters verfrachtet werden soll? Man prüfe einmal, was wochentlich von Triest nach Constantinopel versendet wird, setze für die Bahn das Zehnfache des jetzigen Triester Verkehrs an, und sehe dann, ob dieses Quantum nur entfernt hinreichte, eine Eisenbahn zu alimentiren.

Die Anhänger der Rothenurm-Linie sind um so mehr verpflichtet, diese Fragen zu beantworten, als sie ihre Hauptargumente aus der Rentabilität ihrer Weltbahn schöpfen, also genaue Rechenschaft zu geben verpflichtet sind, worin sie diese Rentabilität

setzen. Wenn sie ehrlich sind, so werden sie sich gestehen müssen, dass während der rauhen Jahreszeit, so lange das schwarze Meer der von den Alten ironisch euxinus genannte Pontus bleibt, der Verkehr ebenso unbedeutend bleiben wird, wie er es bisher über die Donaumündungen war.

Kindisch ist das zweite Argument, dass Kustendsche den Vorzug verdient, weil es Engländer sind, welche den dortigen Hafen bauen wollen. Als ob die Engländer, welche den Tunnel von London bauten, die Kabelverbindung zwischen England und Newyork versuchten, den Leviathan vom Stappel liessen, in technisch-commerciellen Unternehmungen das Privilegium der Infallibilität hätten! Im Gegentheile, es gibt keine Nation, welche sich so oft kopfüber in die tollsten Unternehmungen stürzt als die Engländer, welche wegen ihres enormen Nationalreichthums am leichtesten Verluste tragen können. Eben desshalb ist es aber für Nicht-Engländer, zumal für Leute, welche mit mühsam zusammengebrachtem Capitale haushalten müssen, sehr gefährlich, sich blindlings, ohne nähere Prüfung, mit englischen Unternehmungen zu identificiren. Im vorliegenden Falle sehen wir überdies in Kustendsche eine englische Privatgesellschaft, welche ihr Actiencapital bereits bis auf den letzten Heller verausgabt hat, ohne ihre Hauptaufgabe, den Hafenbau, auch nur ernstlich angefangen zu haben, und in Sulina bei den dortigen Regulirungsarbeiten einen englischen Regierungs-Commissär und einen englischen Chef-Ingenieur. Diese Unternehmungen sind Parallel- und Concurrenz-Unternehmungen, von jeder könnte man sagen, dass sie auf dem richtigen Instincte der Engländer, ihrer Kenntniss des Welthandels beruhe, und doch muss eine oder die andere nothwendig die bessere sein!

Endlich soll ja gar nicht geläugnet werden, dass in Kustendsche ein Hafen zu Stande kommen kann, der ganze Schwerpunkt liegt darin, wie gross dieser Hafen werden soll. Ich habe aber dargethan, dass der Hafen von Kustendsche, wenn er der künftige Centralpunct des walachischen Verkehrs werden soll, nach den natürlichen und unabweislichen Erfordernissen dieses Verkehrs wenigstens 300 Schiffe auf einmal fassen muss, dass seine Erbauung zehn Jahre Zeit und 25 bis 30 Millionen Gulden kosten wird, dass es höchst unwahrscheinlich ist, das eine solche Capitalsanlage sich vortheilhaft rentiren werde. So lange diese Argumente nicht triftig widerlegt sind, kann man im Ernste gar nicht behaupten, dass Galatz und

Ibraila und die Donaumündungen durch Kustendsche aus dem Felde geschlagen werden, dass die Eisenbahn Czernavoda-Kustendsche etwas anderes als einen Seitenarm der grossen Verkehrsströmung bilden könne.

Was soll man aber erst zu der dritten Behauptung sagen, dass die auf die Donaumündungen gesetzten Hoffnungen der Linie Kronstadt-Galatz, gegenüber der reellen Basis, welche Kustendsche bietet, prekär seien?

Wir haben einerseits in Galatz-Sulina in runder Zahl 3000 Segelschiffe in der Bergfahrt, 3000 Segelschiffe in der Thalfahrt, zusammen mit einer Tragfähigkeit von 1,000.000 Schiffstonnen oder 20 Millionen Centner in voller Thätigkeit, 406 Dampfer ab und zufahrend, eine von allen Hindernissen befreite Mündung mit 17 Fuss Fahrwasser, die schönste directe Seeverbindung, und diess wird eine prekäre Hoffnung genannt, anderseits in Kustendsche eine wüste Rhede mit bisher ganz verfehlten und misslungenen Hafendamm-Anfängen und unbestimmten Verheissungen für die Zukunft, und diess heisst eine solide Basis? Man glaubt sich mitten in den Mummenschanz des Carnevals versetzt.

Wie wenig der Verfasser des Artikels der Presse von dem richtigen Sachverhalte kenne, beweist seine Behauptung, dass die europäische Donaucommission in Sulina einfache Ausbaggerungsarbeiten betreibe, während sie in Wirklichkeit binnen 3 Jahren Parallel-Mölen von zusammen 7500 Fuss Länge gebaut hat, welche nur durch die berühmte Diga von Malamocco bei Venedig, nicht im Effecte, sondern in der Grossartigkeit der Construction übertroffen werden. Eben so wenig hat der Verfasser des Artikels verstanden, was der Ingenieur Hartley von der auf 15 Jahre berechneten Dauer der Wirkung der Sulinawerke sprach.

Hartley meinte hiemit nur, dass die Sulina-Dämme während 15 Jahren eine günstige Wirkung auf die Sulina-Einfahrt äussern werden, später aber verlängert werden müssen, so gut wie in Malamocco, oder in Swinemünde an der Oder mit der Zeit eine Verlängerung nothwendig sein wird. Es handelt sich also nur darum, die zu dieser Verlängerung erforderlichen Geldmittel bei Zeiten vorzubereiten, und hiefür ist bereits von der europäischen Donau-Commission gesorgt worden.

Glaubt man vielleicht, der Hafen von Kustendsche werde 15 Jahre nach seiner Vollendung nicht radicaler Ausbesserungen und

namentlich einer Ausbaggerung in ausgedehntestem Massstabe bedürfen? Doch was nützt es, mit Blinden über Farben zu sprechen. Wer behauptet, Kustendsche verdiene als Ausgangspunct einer siebenbürgischen Eisenbahn den Vorzug vor Galatz, der sehe sich vorerst die Oertlichkeiten an, er zähle den Mastenwald in Galatz, Ibraila und Sulina, die sich dort herumtummelnden Raddampfer, Propeller und Schleppe, er mache sich mit dem regen Leben und Weben der Häfen vertraut, betrachte die colossalen vollendeten Regulirungs-Arbeiten, prüfe die bis in das kleinste Detail gehenden, die Erleichterung und Sicherung der Schifffahrt bezweckenden Voranstellungen, und er wird sich von einem leibhaften existirenden Welthandel eine lebhaftere Vorstellung machen können. Er sehe sich dann die unwirthliche Küste von Kustendsche an, prüfe, was dort für den Hafen geschehen ist, lasse sich die Pläne und Voranschläge der Zukunftsbauten weisen, mache sich mit den Bedingungen des colossalen Fruchtgeschäftes, mit den örtlichen Umladungsschwierigkeiten, mit allen den Verhältnissen vertraut, welche die Frachtpreise bestimmen, er erwäge pro und contra leidenschaftslos und unparteiisch und fälle dann erst sein Urtheil. Uebrigens darf eines nicht vergessen werden. Während die Anhänger der Rothenthurm-Linie den Donauhäfen Galatz, Sulina trotz aller Evidenz jede Bedeutung absprechen, gebe ich anderseits in unparteiischer Würdigung aller Verhältnisse gerne zu, dass Kustendsche, vorausgesetzt, die Varnabahn kommt nicht zu Stande, bis zu einem grösseren Grade wichtig werden kann. Dass ein Hafen zu Stande kommen wird, der 20 bis 30 Schiffe zugleich fasst, bezweifle ich nicht, und dann wird die Ueberlandspost, der Eilverkehr sich unbezweifelt nach Kustendsche ziehen. Was ist aber dann leichter als Buzeo mit Czernawoda durch eine Flügelbahn zu verbinden! Man vergesse nicht, dass die Route Wien-Kronstadt-Buzeo-Czernawoda kürzer ist, als die Route Wien-Kronstadt-Rothenthurmpass-Bukarest-Czernawoda.

Ist die Trace Kronstadt-Buzeo-Galatz festgestellt, so wird es im eigenen Interesse der Kustendscher Gesellschaft liegen, die kurze Trace Czernawoda-Buzeo auszubauen, welche sie direct nach Wien und nebenbei seitwärts nach Bukarest führt. Sonach hat die Linie Kronstadt-Galatz die Verbindung mit Czernawoda-Kustendsche immer in ihrer Hand, während umgekehrt die Linie Rothenthurm-Bukarest, wenn sie sich einmal in Czernawoda ver-

rannt hat, nun und nimmermehr den natürlichen Centralpunct des Donauverkehrs, Galatz, wird anschliessen können.

Der letzte Rechenschafts-Bericht der Kustendscher Gesellschaft.

Das über den Hafen und die Eisenbahn von Kustendsche eben Gesagte findet in dem in der Austria (1. und 2. Januarheft 1862) veröffentlichten Directionsberichte dieser Gesellschaft seine volle Bestätigung.

Entkleidet man diesen Bericht der conventionellen Mache, mit welcher bei derlei Rechenschafts-Ablegungen in der Regel Schattenseiten verdeckt, Vortheile und Aussichten aber in das hellste Licht gestellt werden, so ergibt sich folgender Kern der Sachlage:

1. Das ursprüngliche Actien-Capital von 300.000 Liv. Sterl., welches zur Vollendung der Eisenbahn und des Hafens von Kustendsche hinreichen sollte, fand sich am 29. September 1861, wo für den Hafen so gut wie nichts geschehen war, nicht nur vollständig erschöpft, sondern schon um 41.000 Liv. St. überschritten. Bleibt man nun bei dem eigenen Präliminare der Gesellschaft und der von ihr als unumgänglich erkannten Anschaffung von 160 Waggons, so wird man nicht fehlen, wenn man die bis nun effectiv verausgabte Summe auf mindestens 400.000 Liv. St. veranschlagt. Will nun die Gesellschaft die Betriebskosten decken, ihr Capital verzinsen und amortisiren, und eine Dividende erzielen, so ist ein jährliches Erträgniss von 15% des Anlagecapitals oder von 40.000 Liv. Sterl. wohl als ein sehr mässiges zu betrachten. Die Kustendscher Gesellschaft hat aber im Sommerhalbjahre 1861 (in der besten Saison) nur 2119 Liv. Sterl. eingenommen, ihr finanzieller Stand ist daher nichts weniger als brilliant.

Die Einwendung, dass diess eben nur der erste schwere Anfang sei, wäre nur dann stichhältig, wenn das Werk wirklich vollendet wäre. Wie die Sachen aber stehen, so sind noch so grosse Zuschüsse nothwendig, um einen nutzenbringenden Betrieb zu ermöglichen, dass die wesentlichsten Factoren einer annäherungsweise richtigen Berechnung der künftigen Rente zur Zeit noch fehlen.

2. Die Gesellschaft gesteht ein, dass sie auf ein ausgiebiges Erträgniss des Passagier- und Eilgüter-Verkehres nicht rechnen

könne. Sie setzt ihre einzige Hoffnung auf die Entwicklung des Getreide-Exportes aus der kleinen Walachei, wobei sie die Aussicht, die Getreide-Ausfuhr der Moldau an sich zu ziehen, von vorneherein aufgibt. Sie leistet hiemit auf den Aufschwung desjenigen Verkehres Verzicht, bei welchem ihr die Abkürzung der Fahrstrecke, also die Möglichkeit einer schleunigern Beförderung, einen wirklichen Vortheil gewährt, und wirft sich auf denjenigen Artikel, bei welchem die Wohlfeilheit der directen Wasserfahrt der entscheidende Factor ist, auf Getreide.

Lässt man alle Daten des Directionsberichtes gelten, und übersieht man, dass in denselben Boote von 33 Tonnen als Schiffe aufgeführt werden, so erhält man bis Ende December 1861 die Anzahl von 12 Schiffen, welche in Kustendsche mit Getreide beladen wurden, eine Ziffer, welche neben den 3000 Getreideschiffen, welche aus der Sulina ausliefen, verschwindet.

Es wird zwar behauptet, dass sich die Gesamtmenge des auf der Eisenbahn beförderten, in den Magazinen liegenden oder angemeldeten Getreides am 21. October 1861 auf 55.000 Quarter (die Ladung von ungefähr 50 Schiffen zu 200 Tonnen) belaufe, es ist aber nicht gesagt, wie viel hievon auf das bloß angemeldete im Frühjahr 1862 zur Verschiffung kommende Getreide entfällt. Man kann getrost annehmen, dass das bloß angemeldete Getreide den Haupttheil des ganzen Quantum ausmache.

3. Die Gesellschaft gesteht selbst ein, dass die jetzigen Hafeneinrichtungen in Kustendsche sehr mangelhaft sind. Hiemit stehen freilich die pomphaften Schilderungen von dem Schutze in Widerspruch, welchen der Hafen von Kustendsche schon jetzt gewähren soll. Der Widerspruch löset sich einfach dadurch, dass dieser Schutz nicht besteht. Nur für zwei Seedampfer bietet der bisherige Molo einen vollkommen gesicherten Ankerplatz, weiter vorwärts ist der Hafen zu seicht, auswärts nur eine einfache und gefährliche Rhede. Die 80 Segel, welche Herr Gordon am 28. October bei heiterem Wetter am Horizonte zählte, waren wohl Schiffe, die von oder nach den Donau-Mündungen gingen.

Die grossen Beschädigungen, welche der Molo im October erlitten, gesteht der Bericht allerdings auf die schonendste Weise ein. Die Mauer sei (von der Küstenseite aus) auf eine Strecke von 150 Yards bis zum Niveau des Meeres, ja an manchen Stellen noch tiefer abgetragen. Nach unparteiischen Berichten ist der

Molo derart zerstört, dass die über ihn gehenden Wellen nicht einmal mehr eine Brandung verursachen.

Wenn Ende November die Getreide-Verladungen in Kustendsche für den Winter eingestellt wurden, so war wohl weniger der Mangel an Magazinen, als die Hafencalamität schuld, man will eben Actionäre, die das Anlagecapital erneuern sollen, nicht unzurecht erschrecken.

Für alles über die Beschaffenheit des Hafens von Kustendsche und den Zustand der bisher planlos mit schlechtem Materiale und völlig unzureichend ausgesichteten Hafenbauten Gesagte, berufe ich mich auf das Zeugniß der unparteiischen, mit allen Fachkenntnissen ausgerüsteten Capitaine des österr. Lloyd, die Herren Broom, Giurovich, Biscucchia und Marussich, welche mit den Lloyd-dampfern Lucifer, Mercur, Wien und Ferdinando die Linie Kustendsche-Galatz während des Jahres 1861 wöchentlich zweimal befuhren, und als Augenzeugen die genauesten und wichtigsten Auskünfte geben können.

Was die Kustendsche-Gesellschaft für den Hafen-Ausbau (für Hafenwerke, Erweiterung der Quais, für die Molo und Ausbaggerung zusammen 22,000 Liv. Sterl.) auswirft, ist ein Tropfen ins Meer. Ich wiederhole die Behauptung, dass nach der Meinung unparteiischer Sachverständiger der Ausbau eines sicheren, 300 Schiffe fassenden Hafens, wie er nothwendig ist, wenn der Welt-handel von den Donau-Mündungen ab- und Kustendsche zugelenkt werden soll, zehn Jahre Zeit und 25 bis 30 Millionen Gulden kosten wird. Mit Stück- und Flickwerk macht man die Rhede von Kustendsche zu keinen Hafen, der ernstlich mit den Donau-Mündungen concurriren kann.

4. Auf welch' seichtem Grunde alle Hoffnungen gebaut sind, welche man auf die künftige Entwicklung des Getreide-Export-Geschäftes setzt, zeigt dasjenige, was in dem vorliegenden Directionsbericht von der Wichtigkeit der Anlegung von grossen Getreide-Magazinen erwähnt wird.

Für den ersten Anblick ist die rührige Vorsorge der Kustendschen Gesellschaft für Anlegung grossartiger Getreide-Magazine ein schlagender Beweis ihrer umsichtigen Geschäftsgewandtheit, aber näher besehen verdecken alle die schönen Phrasen die traurige Nothwendigkeit einer dreimaligen Umladung der Güter und geben nur Verheissungen für die Zukunft. Es wird so ernstlich

und eindringlich die Nothwendigkeit der Erbauung grosser Magazine dargethan, dass der Leser dieselben schon gleichsam fertig und mit Frucht gefüllt vor sich sieht, während in Wirklichkeit die schon erbauten Magazine in Czernawoda den Anforderungen nicht entsprechen, die Getreidespeicher in Kustendsche aber, welche etwas taugen würden, nur auf dem Papier stehen.

Ueberhaupt darf nicht vergessen werden, dass die directe Getreide-Verfrachtung auf der Donau ab Sulina eben darin den grössten Vortheil über die Kustendsche-Bahn behauptet, dass die Einmagazinirung der zu verschiffenden Waare auf der Donau auf das geringste Mass zurückgeführt ist.

Diese Vortheile der directen Verfrachtung sind so gross und einleuchtend, dass die Kustendsche-Gesellschaft allerdings allen Grund hat, der Anlegung von Magazinen, durch welche dem Nachtheil der Umladung einigermassen gesteuert werden soll, alle Aufmerksamkeit zu widmen. Aber bisher sind ihre Anstrengungen auch hierin nicht besonders glücklich gewesen. Anfänglich hiess es, man brauche gar kein Magazin, die Waare werde so wie sie in den Barken in Czernawoda anlangt, auf die Bahn überführt und in Kustendsche direct auf die Schiffe verladen, später sah man ein, dass Magazine nöthig seien, und man baute solche mit grossen Kosten in Czernawoda, jetzt aber stellt sich heraus, dass die Magazine in Czernawoda ihrem Zwecke nicht entsprechen, und man will neue Magazine in Kustendsche errichten. Wie man es aber anstellen wird, für den erwarteten Cerealien-Verkehr von 230,000 Tonnen oder 4,600,000 Ctr. Magazine herzustellen, welche nach dem Präliminare nur 4000 L. Sterl. kosten sollen, bleibt eines der vielen Räthsel, an denen das Kustendsche-Unternehmen so reich ist.

5. Die Behauptung, dass sich die Getreidefracht via Kustendsche um 1 Schill. 6 Pence per Quarter billiger stelle, als ab Sulina ist mit nichts erwiesen. Eine Vergleichung kann auch erst angestellt werden, wenn sich ein regelmässiger Getreide-Verkehr auf der Kustendsche-Route entwickelt haben wird, bis jetzt sind bloss Versuche angestellt worden, bei welchen schwerlich etwas anderes bezweckt ward, als die Exporteure durch die grösstmöglichen Erleichterungen für die neue Route günstig zu stimmen.

Aus dem Rechenschafts-Berichte der Kustendsche Gesellschaft geht also hervor, dass das Unternehmen für jetzt noch

gar nichts bedeutet, und dass seiner Entwicklung die grössten Schwierigkeiten entgegenstehen.

Der Ausgangspunct Galatz in seinen Beziehungen zu Russland und zum pontischen Handel.

Die Linie Kronstadt-Galatz hat noch einen andern grossen Vorzug; sie liegt einerseits Süd-Russland am Nächsten und ist andererseits der Ausgangspunct des pontischen Seehandels.

Zwischen Galatz und Odessa besteht schon gegenwärtig eine sehr lebhaft Dampfschiffahrts-Verbindung, welche die Entfernung der beiden Hafenplätze auf 16 Fahrstunden herabgesetzt hat. Die südrussischen Gutsbesitzer und reichen Kaufleute von Odessa liefern der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft das grösste Contingent der Vergnügungsreisenden, der Waaren-Austausch zwischen Wien und Odessa ist ein sehr bedeutender. Wie sehr wird dieser Verkehr zunehmen müssen, wenn einstens die siebenbürgische in Galatz ausmündende Eisenbahn sich an eine russische Eisenbahn Galatz-Odessa anschliessen wird, welche hinwieder mit Moskau und den Landschaften des Dons und der Wolga in Verbindung steht. Das russische Schienennetz hat doch eine ganz andere Wahrscheinlichkeit für sich, als das türkische, und jedenfalls eine weit grössere Zukunft, denn in den von Meeres-Einschnitten zergliederten illyrischen und anatolischen Halb-Inseln werden Eisenbahnen stets eine hartnäckige Concurrenz mit der von der Natur so animirt begünstigten Seeschiffahrt zu bestehen haben, in dem continentalen Russland, dieser Welt für sich, wird und muss die Eisenbahn zur unbedingten Herrschaft gelangen. Die rumelischen Eisenbahnen, auf welche der Verfasser des Gutachtens für seine Hermannstädter-Linie seine Hoffnungen setzt, sind von der Siebenbürger-Bahn durch die ganze Breite Bulgariens und den Balkan geschieden, und jedenfalls in ihren Fortsetzungen nach Wien als Parallel- und Concurrenz-Bahn zu betrachten, die Kronstädter-Bahn führt in ihrem Endpuncte Galatz bis hart an Russland, und wird in den künftigen Russisch-Bahnen ihre natürlichste und unabsehbare Fortsetzung finden. Reichen russische Bahnen der strategisch so eminent vortheilhaft gelegenen Kronstadt-Bodzaubahn die Hand, so entfallen von selbst alle Besorgnisse, welche ein wohlmeinender Votant für die Hermannstädter-Linie in seinem

regen Patriotismus für Oesterreichs Existenz aus der Entwicklung des südrussischen Schienenweges abgeleitet hat.

Nicht minder ist der pontische Handelszug wichtig. Ich habe eben nachgewiesen, dass eine siebenbürgische Bahn auf den grossen Verkehr West-Europas mit Constantinopel nur wenig Einfluss üben kann, weil die grossen europäischen Handelsmächte auf ihre immensen Seehandelsanbindungen mit der türkischen Reichs- und Handels-Metropole nicht so leicht zu Gunsten der continentalen Bahn Verzicht leisten werden, zumal es nichts weniger als ausgemacht ist, ob die Güterfracht via Eisenbahn nach Constantinopel wirklich wohlfeiler zu stehen kommen wird als die Seefracht. Hiemit ist aber nun gesagt, dass man bei Würdigung der Resultate einer continentalen Eisenbahn nicht den ausgetretenen breiten Weg der Concurrenz mit den Seemächten und mit dem Ziele Constantinopel in's Auge fassen, sondern den Blick weiter richten, tiefer in die Verkehrs-Verhältnisse eindringen müsse.

Von der enormen Masse englischer, französischer, belgischer, schweizer- und zollvereinsländischer Waaren, welche am Seewege nach Constantinopel gebracht werden, wird ein grosser Theil dort consumirt, für diesen Theil kann man die Concurrenz der Eisenbahn a priori aufgeben. Ein anderer Theil aber berührt Constantinopel nur als Zwischen- und Stapelplatz, er ist für die asiatischen Hinterländer bestimmt und wird zum Theil aus dritter und vierter Hand am Seewege nach Trapezunt, von da mit Karawanen nach Persien versandt. Der persische Waarenzug nun ist es, auf welchen die siebenbürgische Eisenbahn ihr Augenmerk zu richten hat, denn bei diesem tritt durch den Umweg über Constantinopel durch die hiemit verbundenen Umladungs- und Wegzinskosten, Zeit-Aufenthalt und Gewinn des Zwischenhändlers, eine bedeutende Vertheuerung des Fracht- und Kostenpreises ein, welche vermieden wird, wenn die Waare via Eisenbahn nach Galatz, und von dort mittelst Schraubendampfers quer über das schwarze Meer am kürzesten Wege nach Trapezunt gesandt wird. Ist der Frachtgewinn evident, so wird auch der westeuropäische Handel, obgleich bis zu einem gewissen Grade von nationalen Interessen und Vorurtheilen beherrscht, cosmopolitisch, er wird des Vortheils wegen die kürzere und wohlfeilere Route einschlagen, zumal gerade im persischen Handel kostbare und werthvolle Artikel die Hauptrolle spielen. Zugleich wird der Nachtheil der grossen Mühe

und der directesten Verbindung vorzugsweise der österr. Industrie, welche so laut und so sehnlich nach einen grossen Absatzwege verlangt, und den Verkehr mit Persien seit lange in's Auge gefasst hat, vornehmlich zu Guten kommen. Hiemit sind aber die Aussichten noch nicht erschöpft. Galatz ist auch der nächste Ausgangspunct europäischen Verkehrs mit Poti, Tiflis und dem russischen Transcaucasien, welches, von den Fesseln des russischen Zollsystems befreit, in die reichen persischen Nordprovinzen des kaspischen Sees, nach ganz Central-Asien den Weg bahnt.

Wenn man gewissenhaft alle naheliegenden Verhältnisse gewürdigt hat, ist es erlaubt auch den Blick staatsmännisch in die Zukunft zu richten, und den handelspolitischen Horizont zu erweitern. Man kann freilich sagen, dass der pontische Handel auch der Rothenthurmlinie, obwohl deren Vorkämpfer diese Partie ganz ignoriren, über Kustendsche zu Guten kommen kann, aber auch hier begegnen wir dem alten Unterschiede, von Galatz und den Donau-Mündungen aus kann dieser Verkehr täglich aufgenommen werden, man braucht hiefür streng genommen nicht einmal auf die Kronstädter Eisenbahn zu warten, ja es ist nur der bisherigen Rivalität der beiden österreichischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaften zuzuschreiben, dass dies bisher nicht schon geschehen ist, während Kustendsche erst dann der Ausgangspunct des pontischen Handels werden kann, wenn der dortige Hafen in Spe gebaut sein wird.

Schlusswort.

Fasst man die ganze Frage in Kürze zusammen, so ergeben sich folgende Resultate:

1. Ohne in die Beweisführung, dass die Linie Grosswardein-Klausenburg-Kronstadt für Siebenbürgen die vortheilhafteste sei, näher eingehen zu wollen, kann man doch jedenfalls behaupten, dass die Linie Kronstadt-Bodzau-Pass mit ihrem Ausgangspuncte dem siebenbürgischen Landesinteresse als solchem unstreitig besser entspricht, als die Linie Hermannstadt-Rothenthurm Pass, denn die Anhänger dieser letzteren geben selbst zu, dass in dieser Linie der Verkehr Siebenbürgens zur untergeordnetsten Rolle verurtheilt ist.

2. Die Linie Hermannstadt-Rothenthurm-Pass trifft nur einen einzigen wichtigen Punct der Walachei, Bukarest, welcher nur

fälschlich als ein Centralpunct des moldo-walachischen Verkehrs betrachtet wird, und schon der Donaudampfschiffahrt tributpflichtig ist. Die Linie Kronstadt-Bodzau-Pass-Galatz schliesst beide Fürstenthümer dem Donauverkehre auf und trifft zugleich mit dem unbedeutenden Umwege von 14 Meilen auch Bukarest. Bei der Hermannstädter Linie bleibt die ganze Moldau und der östliche Theil der Walachei dem siebenbürgischen Eisenbahnverkehr gänzlich entzogen, und es werden diese Landschaften geradezu auf die nördlich-südliche Bahnrichtung Czernowitz-Galatz gedrängt; die Kronstädter Linie schliesst sich der Serethbahn an, und zieht aus derselben für die Kronstädter Industrie den entsprechenden Nutzen.

Die Rothenthurm Linie bildet eine Concurrrenzbahn für die vom Staate in ihren Erträgnissen subventionirte Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft; die Kronstädter Linie ist nur das Complementum der Dampfschiffahrt, und alimentirt sich sonst mit dem bisherigen durch die Eisenbahn potenzierten Binnenverkehre zwischen Oesterreich-Siebenbürgen und den Fürstenthümern.

Ist die Linie Kronstadt-Buzeo-Galatz gesichert, so ist der Ausbau der kurzen Flügelbahn Buzeo-Bukarest unzweifelhaft, und somit auch die Verbindung mit Bukarest gewonnen, wogegen umgekehrt der Ausbau der Linie Rothenthurm-Pass-Bukarest die Fortsetzung des walachischen Schienenweges noch immer im weiten Felde lässt und die übrigen Hoffnungen Siebenbürgens vernichtet.

3. So wie es im handelspolitischen Interesse Oesterreichs liegt, dass wir den ganzen moldo-walachischen Verkehr in eine Arterie leiten, so ist es umgekehrt im wohlverstandenen Interesse der Moldo-Walachen, dass beide Länder, die Moldau wie die Walachei, mit Westeuropa in die nächste unmittelbare Berührung kommen. Im internationalen Verkehr gilt ja als Hauptregel, dass, was dem einen Theile frommt, auch dem andern nützlich sein muss. 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 walachischen Bojaren für uns sein, vorausgesetzt, dass ihnen die vollen Vortheile der grossen Verbindungsbahn gehörig verdeutlicht werden.

4. Die Linie Kronstadt-Bodzau-Pass-Galatz ist in strategischer Beziehung die beste, ja einzig richtige.

5. Die Linie Kronstadt-Galatz führt zu den beiden bestehenden wichtigsten Emporien des ganzen untern Donauhandels, Galatz und

Ibraila, dem Sitze eines wirklichen Welthandels, und ist zugleich so gelegen, dass alle künftigen Seitenarme des Verkehrs, wie Czernawoda Kustendsche und Rustschuck-Varna, von ihr erreicht werden können; die Linie Rothenthurm-Pass-Bukarest endet in einem Zukunftshafen, der jetzt noch gar nichts bedeutet, und dessen künftige Bedeutung überschätzt wird, während sie den ganzen gegenwärtigen Verkehr der untern Donauländer umgeht, geflissentlich ignorirt und denselben für alle Zukunft aus der Hand gibt. Was Siebenbürgen bei Verschmähung der Linie Kronstadt-Galatz von sich stösst, wird einst Galizien und die Carl-Ludwigsbahn an sich ziehen.

6. Der Endpunct Galatz führt in die unmittelbare Nähe von Odessa, wird einstens der Ausgangspunct für die künftigen süd-russischen Bahnen, neutralisirt allfällige strategische Nachtheile, diese letzteren in ihrer Verlängerung nach Serbien, und schliesst handelspolitisch ganz Südrussland uns auf. Der Hafen Galatz endlich führt in die Hinterländer des schwarzen Meeres Transcaucasien und Kolchis, er ist berufen, dem altberühmten innerasiatischen Handelszug ein neues Leben zu geben.

6. Endlich liegt in der Wahl der Donauhäfen Ibraila und Galatz als Endpuncte der siebenbürgischen Bahn ein hochwichtiger Bestimmungsgrund für die Regierung der vereinigten Fürstenthümer, sich mit Oesterreich bezüglich eines gemeinsamen Schienennetzes zu verständigen. Man glaube ja nicht, dass es der Regierung und der Bevölkerung Rumäniens gleichgiltig ist, ob die österreichisch-rumänische 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 die Walachei nur in ihren unwirthsamsten Strecken gleichsam im Fluge durchheilend, einen türkischen Hafen zum Ausgangspuncte macht und der zwischen den Rumänen und Türken herrschenden National-Eifersucht neue Elemente zuführt.

Wenn man besorgt, die Rumänen werden die Linie Kronstadt-Galatz nicht gerne sehen, weil Bukarest durch sie um 14 Meilen weiter von Wien entfernt bleibt, als auf der Linie Rothenthurm-Pass-Hermannstadt, so bedenke man, dass anderseits durch die Kronstädter-Linie die beiden rumänischen Donauhäfen die directe Verbindung mit Europa erhalten, dass also dieser kleine Nachtheil tausendfach für die Fürstenthümer aufgewogen wird.

Ich zweifle also nicht im Geringsten, dass die moldo-walachische Regierung Oesterreich auf der Trace Kronstadt-Buzeo freundlich die Hand reichen wird sobald man österreichischer Seits mit einem festabgeschlossenen klaren Projecte hervortritt, und zugleich mit Entschiedenheit erklärt, dass diess der einzige mögliche Anschluss sei, auf welchen die Walachei rechnen könne. Auch das fremde Capital wird sich finden, das nicht nur den Ausbau der verschiedenen moldo-walachischen Linien, Bodzau-Pass-Galatz, Buzeo-Bukarest, Buzeo-Czernawoda übernimmt, sondern sich auch bei der siebenbürgischen Bahn theiliget, denn die klare Einsicht in die Bedingungen einer reellen Bahn findet sich am Ende immer. Man kann bezweifeln, ob Siebenbürgen durch seinen internen Verkehr allein, und wenn er auch die Hauptpunkte des Landes berührt, die Bahn rentable machen werde, man kann zweifeln, ob der Verkehr Siebenbürgens und Gesammtösterreichs mit den beiden Fürstenthümern an und für sich die Bahn zu einer nutzbringenden gestalten wird, oder ob der Durchgangsverkehr nach Constantinopel, nach Odessa, nach dem Pontus für sich genommen die Bahn alimentiren. Wenn man aber alle diese Factoren zusammenfasst, und erwägt, was in diesen von der Natur so reich gesegneten, so günstig gelegenen und noch so wenig ausgebeuteten Ländern das Factum der Communications-Eröffnung an und für sich für einen Aufschwung zu geben vermag, besonders wenn die Bahn dort einmündet, wo schon ein lebhafter Welthandel existirt, wie an den Donau-Mündungen, so kann man mit so viel Bestimmtheit, als man überhaupt über die Zukunft zu urtheilen vermag, behaupten, dass diese alle Bedingungen des Gedeihens in sich fassende Bahn eine nutzbringende werden muss, und dass das solide Capital, besonders wo eine Staatszinsengarantie in Aussicht steht, sich von selber theiligen wird.

Eines ist aber hauptsächlich vonnöthen, dass man sich bald entscheide. Der innere Zwist, ob Grosswardein, ob Arad, ob Bodzau, ob Rothenthurm-Pass, muss vollständig ausgetragen sein, bevor man den ausländischen Geldmarkt zur Theiligung an der Capitalsanlage, und die Fürstenthümer zum Anschlusse an unseren Ausgangspunct einladen kann. Vorzüglich letzteres sollte so bald als möglich geschehen, denn hier ist Gefahr im Verzuge. Die beiden Fürstenthümer befinden sich seit ihrer politischen Vereinigung in einem Zustande der Aufregung, in welchem für grosse

Unternehmungen, hochfliegende Pläne, die grösste Empfänglichkeit herrscht. Was liegt näher als die Besorgniss, dass in dieser Aufwallung auch in der Eisenbahnfrage einseitig Beschlüsse gefasst werden, welche der richtigen Auffassung der beiderseitigen freundnachbarlichen Interessen für immer die Ausführbarkeit abschneiden, hüben und drüben die Eisenbahnlinie für immer zum Stückwerk verdammen. Wenn Siebenbürgen, wenn die vereinigten Fürstenthümer, jedes von seiner Seite, von der Continental-Eisenbahn nach dem schwarzen Meere den vollen Nutzen ziehen wollen, den sie beide zu erwarten berechtigt sind, so darf mit dem Verständnisse nicht gesäumt werden, Eisenbahuschismen lassen sich nicht gut machen.

Wien, am 5. Februar 1862.

F. C. Becke,

k. k. Sectionsrath, Consul in Galatz, österreichischer
Delegirter zur europäischen Donau-Commission.

