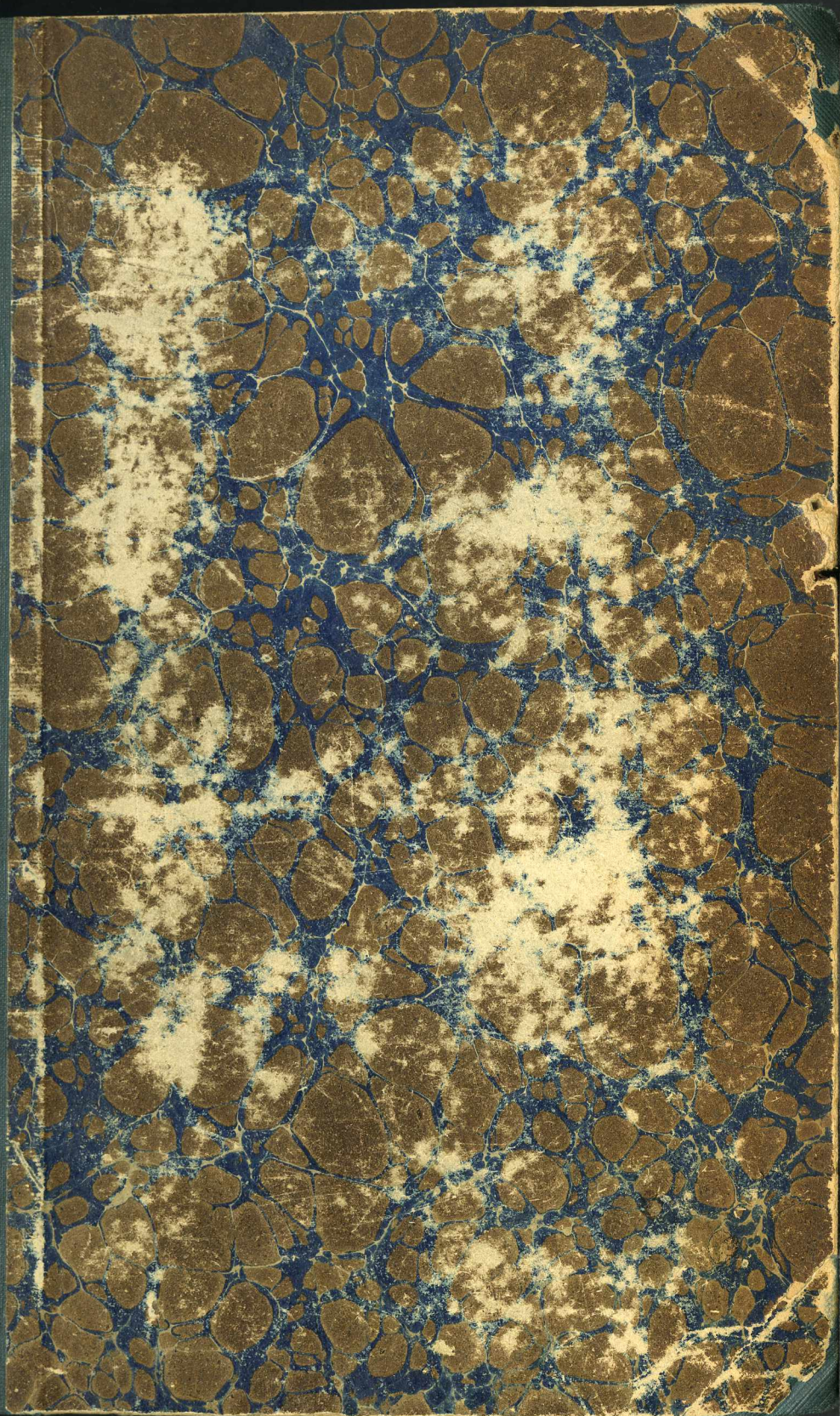


Politikai  
röpiratok.

125.



125  

---

1085

Kroatisch-slavonische

# EISENBAHNEN.

---

I.

Die Essek-Sisseker Strecke der Alföld-  
Fiumaner-Bahn

von

ANTON ČOP,  
Civil-Ingenieur.

5.

---

AGRAM, 1870.

Buchdruckerei des Carl Albrecht.

Kroatisch-serbische

# EISENBAHNEN

Die Eszék-Sissaker Strecke der Alföld-  
Eisenbahn

DE BALLAGI GÉZA.

Als im kroatischen Landtage von 1865/7 die Frage der Semlin - Fiumaner Bahn in Berathung genommen wurde, entspann sich ein heftiger Kampf ob der Richtung, welche der Bahn in ihrem untern Theile, d. i. zwischen Sissek und der Kornkammer Ungarns gegeben werden sollte. Fast ein jeder der Abgeordneten glaubte es seinen Wählern schuldig zu sein, für die Führung der Bahn durch seinen Bezirk mit aller Kraft seiner Beredsamkeit eintreten zu müssen, und selbst später, nachdem die Discussion über den Gegenstand im Landtage schon geschlossen war, währte der Kampf noch fort, indem die Vorkämpfer der einen oder der andern Richtung Alles aufboten, um trotz Landtagsbeschluss ihrem Projecte die Sanction, sich selbst aber die Concession zum Baue der Eisenbahn zu erwerben.

Es gibt Leute, die da meinen, dass die dem Lande so nothwendige Verbindungsbahn mit dem adriatischen Meere bei Fiume, diese Hauptader unseres materiellen Lebens entweder schon vollendet, oder doch deren Bau schon vorgeschritten sein könnte, wenn wir, d. i., wenn alle Faktoren, die hiezu directe oder indirecte berufen waren, statt uns gegenseitig zu bekämpfen, mit vereinten Kräften einem Ziele zugestrebte hätten. Möglich, dass dem so wäre, doch ganz abgesehen davon, dass diese Meinung in das Bereich der frommen Wünsche gehört, ist es doch jedenfalls müßig heute darüber zu rechten, was einst

hätte besser gemacht werden können; geben wir uns vielmehr zufrieden, wenn die ganze Vergangenheit unserer Eisenbahnfrage mit Allem was man in diesen sehr weiten Rahmen fassen kann, mit allen Plänen, die gezeichnet, mit allen Gesetzen und Verordnungen, die erfolgt, mit allen Anstrengungen und Intriguen, die sich kreuzten u. s. w., u. s. w., — geben wir uns zufrieden, wenn Alles das, was in unserer Eisenbahnfrage bis nun geschehen uns nur den einen Vortheil brächte, dass die Kenntniss der wahren Bedürfnisse unseres Vaterlandes in dieser Beziehung, das Vermögen berechnete Forderungen von unberechtigten zu scheiden, ein allgemeineres geworden, mit einem Worte, dass die Begriffe, das richtige Verständniss der Eisenbahnfrage ein Gemeingut aller Jener geworden sei, die sich aus irgend welchem Antriebe berufen fühlen, bei Erörterung dieser Frage mitzusprechen; denn, noch ist es nicht zu spät. Wenn aber das Verständniss für derlei Fragen durch die vielseitige Beleuchtung des Gegenstandes von den verschiedensten Standpunkten aus, wirklich geläutert und geklärt vor uns steht, dann dürfen wir die dem Lande wirklich günstige Lösung der Frage mit Zuversicht erwarten.

Unter dieser Voraussetzung widme ich dem Gegenstande in Folgendem einige Worte, — keine Abhandlung, nur eine Art Schlusswort, das Resultat gewissenhafter Prüfung und sorgsamster Sichtung des ganzen bis heute zusammengetragenen Materials.

Die Bahnstrecke Karlstadt-Fiume ist im Baue und damit ein allseitiger Wunsch erfüllt, zugleich

aber auch das grösste Hinderniss für die materielle Entwicklung unseres Vaterlandes beseitiget, das Thor gesprengt, welches unserm Handel, unserer Industrie den kürzesten Weg zum Weltmarkte bis nun verschlossen hielt. — Es ist das ein grosser, ein ungeheurer Schritt nach vorwärts und wir können mit aufrichtiger Freude rufen: Gottlob, er ist gethan!

Die erste Folge dieses grossen Schrittes nach vorwärts ist die, dass die Verlängerung der nun schon begonnenen Bahn: Karlstadt-Fiume, d. i. die Bahn von Karlstadt bis in die Kornkammern Ungarns, welche unser engeres Vaterland nach der Länge durchziehen wird, auch nicht mehr in Frage steht. Es fragt sich nun nicht mehr, ob diese Bahn gebaut werden wird, denn sie muss gebaut werden, muss vollendet sein, wenn die Strecke Karlstadt-Fiume vollendet sein wird, — sonst wäre diese letztere ein Wahnwitz, unsomehr, als die Alfölderbahn, welche die reichen Kornkammern Ungarns mit Essek verbinden wird, in Kürze ihrer Vollendung entgegen geht.

Wie bekannt, hat sich in unserem Vaterlande ein Consortium gebildet, welches dadurch, dass es einem Jeden den Beitritt gestattete, seine Aufrufe zum Beitritte in alle Schichten der Bevölkerung entsendete, ferner dadurch, dass es sich mit dem Grenzconsortium, mit der Unternehmung der Karlstadt-Fiumaner Bahn und mit allen Consortien verständigte, welche Behufs Baues von einzelnen Bahnstrecken sich vordem gebildet hatten, dadurch endlich, dass es in sein Programm vom 3. Februar 1870 alle Bahnen aufgenommen, welche unserem Vaterlande nöthig sind, und sich die Aufgabe stellte, sie alle zur Durchfüh-

rung zu bringen — ein unbestreitbares Recht auf den Namen eines nationalen Unternehmens erworben hat. Mögen seine Bestrebungen von dem besten Erfolge begleitet sein.

Es leuchtet gewiss Jedem ein, dass es eine Unmöglichkeit wäre, den Bau dieses sehr ausgedehnten Netzes unserer zukünftigen Eisenbahnen mit einem Male anstreben zu wollen — eine gewisse Ordnung und Reihenfolge nach der Dringlichkeit des davon zu erwartenden Nutzens musste Platz greifen; und da wird es denn auch Jedem einleuchten, dass unter allen unseren zukünftigen Eisenbahnen jene von Essek nach Sissek den ersten Rang verdient. Da zudem hinsichtlich dieser Bahn schon ein Beschluss des kroatisch-slavonischen Landtages besteht und in neuester Zeit hierüber auch im ungarischen Reichstage eine Gesetzesvorlage erfolgte, drängt diese Bahnstrecke vor allen zur Entscheidung, wesshalb ich mich auch in vorliegender Schrift ausschliesslich ihr zuwende, mir vorbehaltend, auf die übrigen Bahnen in Baldem des Näheren einzugehen.

---

In welcher Richtung soll nun diese Bahn, welche einerseits an die Alfölder Bahn anknüpft, an ihrem anderen Ende aber mit dem Einlegen der letzten Schiene sofort die ununterbrochene Schienenverbindung unserer Kornkammer mit dem adriatischen Meere bei Fiume herzustellen bestimmt ist — geführt werden?

Es bedarf eben keiner besondern fachmännischen Kenntnisse, ja nicht viel mehr als eines gesunden Hausverständes, um diese Frage im Principe sogleich zu entscheiden, wenn man bedenkt, dass ein Thal, das

Savethal, in fast ununterbrochener Linie die Punkte Sissek-Essek verbindet.

Man sollte glauben es könne darüber gar keine Meinungsverschiedenheit obwalten, dass eine Eisenbahn mit den Endpunkten Sissek-Essek nur im Save-thale und sonst nirgends geführt werden könne, und doch gab es hierüber und gibt es noch getheilte Ansichten.

Als einer in Bezug auf die Anlage principiell zunächst berechtigten, obwohl weit weniger leicht ausführbaren, weniger entsprechenden Richtung muss ich der Bahn im Drau- und Ilovathale erwähnen, die aber schon aus Rücksicht ihrer Nähe zu der Bacs-Fünfkirchner Bahn in massgebenden Kreisen ausser Betracht gekommen ist; dagegen hat die Richtung Essek-Požega-Pakrac-Sissek den Beschluss des kroat.-slav. Landtages für sich und ist selbe auch in den Gesetzentwurf, welchen der Herr Minister für Communicationen dem Reichstage in Pest vorlegte, aus dem Grunde aufgenommen, weil die ung. Regierung in dem vorerwähnten Beschlusse des kroat.-slavon. Landtages den allgemeinen Wunsch der Bevölkerung Kroatiens und Slavoniens erkennen zu müssen glaubte.

Ich will nicht untersuchen, unter welchen Einflüssen jener Beschluss des kroat.-slav. Landtages gefasst wurde, vergessen dürfen wir jedoch nicht, dass nunmehr die Auflösung der Militärgrenze eine festbeschlossene Thatsache ist, was damals nicht der Fall war, und dass man eine so wichtige Lebensfrage für unser Gesamtvaterland nicht lösen kann, nicht lösen darf, ohne auf die Militärgrenze die ihr gebührende Rücksicht zu nehmen. Eine Ueberprüfung des

vorerwähnten Landtagsbeschlusses ist durch diesen Umstand allein schon gerechtfertiget.

Betrachtet man aber Kroatien, Slavonien und die Militärgrenze als ein Ganzes, dann wird es meines Erachtens geradezu unmöglich, die Eisenbahn Sissek-Essek nicht in das Savethal zu verlegen, man müsste denn annehmen, dass alle Producte des fruchtbaren Savethales, der ganze Holzreichthum des Broder und Peterwardeiner Regiments bergauf der Hauptbahn zugeführt werden solle. Wenn dem aber so ist, und ich glaube, dass sich dagegen kaum ein berechtigter Einwand erheben lasse, dann wird eine Abänderung des Beschlusses unseres Landtages ein Gebot der Nothwendigkeit und ist mit Bestimmtheit anzunehmen, dass auch der ungarische Reichstag einer solchen Abänderung gerne beistimmen wird, da ja für Ungarn die kürzeste und leichteste Verbindung der Alföldbahn mit dem Meere bei Fiume noch viel mehr Werth haben muss als für uns, der Herr Minister selbst aber in seinem Berichte zur Gesetzvorlage die Savelinie als die in technischer Beziehung sowol als hinsichtlich des wohlfeileren Betriebes beste hervorhob und nur aus einer Art Courtoisie gegen den kroat.-slavon. Landtag davon abgehen will. Doch wollen wir weiter die Vor- und Nachtheile abwägen, welche diese beiden Bahnrichtungen in Bezug auf Bau- und Betriebskosten bieten:

Eine Eisenbahn von Essek über Našic, Požega und Pakrac nah Sissek müsste vorerst über zwei Wasserscheiden geführt werden, wo Steigungen von 1 zu 90 erforderlich sind. Ein hin- und herfahrender Zug hätte 260 Klafter Ansteigung zu überwinden,

und es wären trotzdem noch zwei Tunells von 315 und 450 Klafter Länge erforderlich. Diese Linie hätte von Sissek bis Essek eine Gesamtlänge von  $29\frac{1}{10}$  Meilen, müsste sich mit scharfen Curven an der Berglehne hinwinden, so dass sie die Thalsole nur in Požega und Pakrac berühren würde, sonst aber der Zufuhr fast unzugänglich wäre, wodurch der Lokalverkehr auf Požega und Pakrac beschränkt bliebe.

Die ungarische Regierung hat für die Steigungen an der Bahnstrecke Karlstadt-Fiume das Verhältniss von 7 : 1000 normirt und um dieses durchzuführen hat sie die Bahn mit einem Mehraufwande von mehreren Millionen Gulden von 18 Meilen auf  $22\frac{7}{10}$  Meilen verlängert. Warum? Weil sie den hohen Werth möglichst geringer Steigungen für die Bergfahrt, welche hier mit vollbeladenen Waggons geschehen muss, zu würdigen weiss. Von der Wasserscheide weiter gegen Fiume kommen dann Steigungen von 1 : 40 vor, aber diese benützen die vollen Züge als Thalfahrt und nur die leer rückkehrenden Züge haben sie als Bergfahrt zu erklimmen. Will man nun dieses so richtige Princip unnöthiger Weise aufgeben, indem man die Gebirge von Požega aufsucht, wo, wie gesagt, Steigungen von 1 : 90 unvermeidlich sind?

Ich stehe ein für die Richtigkeit obiger Daten und frage nun: Wäre es nicht eine unverzeihliche Versündigung an der Zukunft dieser Hauptader unseres Verkehrs, wenn man diese Umstände nicht erwägend, etwa aus lokalen Rücksichten oder dem Municipalgeiste zu huldigen, eine Weltbahn in die Berge verlegte, während knapp daneben ein offenes Thal liegt?

Abgesehen davon, dass der Bau einer Eisenbahn über Požega-Pakrac natürlicher Weise viel kostspieliger wäre, liegt aber nach dem Gesagten der grösste Nachtheil für eine Weltbahn, welche, aus der Ebene kommend, berufen ist, Massenwaaren mit niedrigen Tarifsätzen zu befördern, in den unnöthiger Weise erhöhten Betriebskosten, die erwachsen müssen, wenn diese Bahn auf halbem Wege willkürlich aus der Ebene in die Berge verschoben würde, was einer unnöthigen, freiwilligen bedeutenden Verlängerung der Bahn völlig gleichkäme. Zu spät wäre es, wenn erst die Erfahrung, dass die Südbahn über Bares und über Sissek der neuen Bahn eine tödtliche Concurrnz biete, uns belehren sollte, dass hier in der Wahl der Richtung ein selbstmörderischer Fehler begangen worden.

Die Südbahngesellschaft verfügt über ungeheuere Mittel, sie arbeitet seit Jahren mit grossem Gewinne; zudem ist der Karstübergang gegen Triest ein viel leichter als jener gegen Fiume, somit die Concurrnz dieser Gesellschaft unter allen Umständen zu fürchten. Ganz gewiss tödtlich würde diese aber für die neue Bahn, wenn man bei Anlage derselben sich freiwillig der dargebotenen Vortheile begeben würde.

Verlegen wir unsere Eisenbahn Essek-Sissek in die Berge, so können wir dessen gewiss sein, dass die Südbahngesellschaft zwei Parallelbahnen zu ihr, eine im Savethale, die andere im Drauthale, führen wird, denn das läge zu handgreiflich in ihrem Interesse, wer könnte es ihr verwehren? Dann aber ist unsere Bergbahn — todt.

Es gibt Leute, die hierauf erwidern: um so besser, je mehr Bahnen desto besser für das Land. Nun ja, das ist wahr, aber nur bis zu einer gewissen Grenze, zu viel davon ist jedenfalls vom Uebel. Man denke sich drei Parallelbahnen, die die Concurrenz so weit treiben, dass sie ihren Gewinn gegenseitig bis unter die Grenzen der Interessengarantie drücken. Wer zahlt dann diesen Bahnen die garantirten Interessen? Der Staat, d. h. wir, die Steuerzahler. Und für welche Bahn werden die Steuerträger am meisten in Anspruch genommen werden müssen? natürlich für die ungünstigste, d. i. für die Gebirgsbahn.

Es ist im Monate Mai vorigen Jahres eine Broschüre erschienen, die, so beachtenswerth ich sie vom Standpunkte des Herrn Verfassers finde, doch nur rein lokale Interessen zu Gunsten der Bahn über Požega-Pakrac anzuführen vermag. Lokale Interessen aber dürfen für die Richtung einer Weltbahn wenigstens nicht entscheidend sein, zudem lassen sich ja für jede Richtung Lokalinteressen geltend machen und sind die lokalen Interessen der Bewohner des Savethales, wenigstens für sie, gewiss ebenso wichtig als jene, welche die erwähnte Broschüre zu Gunsten von Požega und Pakrac anzuführen weiss.

Ich bin übrigens der Meinung, dass eine durchlaufende Transitbahn den Bewohnern von Požega und Pakrac weniger Vortheil biete, als ihnen erwachsen müsste, wenn Požega und Pakrac durch Flügelbahnen mit der Hauptbahn im Savethale verbunden wären. Diese Flügelbahnen aber liegen im Plane des kroatisch-slavonischen Consortiums, bilden mit dem Entwurfe der Hauptbahn im Savethale, ein unzertrenn-

liches Ganze, und werden schon die an dem Baue der Hauptbahn erzielten Ersparnisse ihren Bau ermöglichen.

Ich verweile nicht gerne bei den strategischen Vorzügen, welche jene Broschüre der Gebirgsbahn zuschreibt, weil ich schon im Princip nicht zugeben kann, dass die Strategie ohne eminent zwingende Nothwendigkeit die Richtung einer Bahn alteriren dürfe, an welche die wichtigsten Handelsinteressen eines Landes geknüpft, die allein massgebenden sind und bleiben müssen; doch denke ich, dass ein Versteckenspielen hinter überall leicht übersteigbaren Bergen vom Strategen kaum sehr hoch angeschlagen werden könne; glaube vielmehr, dass die Savelinie, welche die Festungen Brood und Essek verbindet, das strategisch wichtige Plateau von Djakovar durchschneidet und sich dann längs der Save entwickelt, daher die kräftige Vertheidigung des Flussüberganges an allen Punkten gestattet, weit mehr strategischen Werth haben müsse. Hat der Feind die Save einmal forçirt, so ist für eine im Rückzuge begriffene Armee ohnedem nur mehr die Stellung hinter der Drau haltbar.

Ich finde auch nur hierin den Grund, warum militärische Kreise immer und auch jetzt für die Eisenbahn im Savethale eingenommen sind.

Abgesehen von alledem weiss ich überhaupt nicht, gegen welchen Feind man hier strategische Rücksichten zur Geltung bringen soll.\*)

\*) Eine anerkannte strategische Autorität, F. M. Graf Nugent, hat noch im J. 1862 über höhere Aufforderung in dieser Frage, die Linien Essek-Brood und Semlin-Sissek durch das Savethal, als die strate-

Die Eisenbahnlinie im Savethale von Essek über Djakovo, Brood, Gradiška nach Sissek bietet gegen die eben besprochene Bergbahn in erster Linie den Vortheil, dass sie mit Ausnahme des kaum nennenswerthen Plateaus von Djakovo, durchgehends in der Ebene läuft, dass also alle hinsichtlich der Bahnrichtung Požega-Pakrac oben angeführten Schwierigkeiten und Nachtheile von selbst wegfallen. Zudem wäre diese Bahn nur 28 Meilen lang, also um  $1\frac{1}{10}$  Meilen kürzer als die vorerwähnte; sie hätte die Maximalsteigung von 1:200 und ein hin- und herfahrender Zug nur 30 Klafter Steigung zu überwinden. Diese Bahn durchzieht das fruchtbare Savethal und die so holzreichen Waldungen des Brooder und Gradiškaner Regiments. Ausdrücklich muss ich noch erwähnen, dass die Behauptung, als erfordere diese Bahn starke Aufdämmungen und sei daher ihr Bau fast ebenso kostspielig als jener der Gebirgsbahn, auf ganz oberflächlicher Beurtheilung beruht, indem in Wirklichkeit die Natur des Savethales gestattet, die Bahn mit geringen Anschüttungen dem Ueberschwemmungsgebiete der Save zu entrücken. Diese Bahn berührt in ihrem Laufe Brood, diesen, ob des Handels mit Bosnien, im Weltverkehre schon jetzt so wichtigen Punkt, der aber, wenn erst die türkischen Bahnen zum Baue kommen, ein Knotenpunkt von höchster Bedeutung werden muss, den man durchaus nicht willkürlich anderswohin, etwa nach Neugradiška verlegen kann, da der bosnische Handel

gisch-wichtigsten bezeichnet und deren Ausführung noch wenige Tage vor seinem Tode dem damaligen Ban FML. Baron Šokčević auf das Wärmste anempfohlen.

nun schon einmal diese Richtung naturgemäss genommen.

Laut den bei dem k. Zollamte erhobenen statistischen Daten beträgt die Ein-, Aus- und Durchfuhr für den Handel in Brod schon jetzt 5 Millionen Zentner; was neben den Zollschranken sonst noch ein- und ausgeführt wird, dürfte auch eine nicht unbedeutende Ziffer ausmachen. Dagegen weist die mehr erwähnte Broschüre für die Ausfuhr an Produkten aus dem Požeganer Comitate 450 Tausend Zentner nach und schweigt über die Einfuhr gänzlich. Die Wichtigkeit, welche eine directe, leichte Verbindung Brod's mit Essek für Pest hat, halte ich für unnöthig hervorzuheben, da selbe Jedem klar vor Augen schweben muss, der nur etwas Verständniss für den Welthandel und dessen Verkehrsstrassen hat.

---

Nachdem der Herr Minister in seinem Berichte zu der Gesetzesvorlage betreffs der Alföld-Fiumaner Bahn die Savelinie als die technisch und commercieell beste hingestellt, die Richtung über Požega-Pakrac aber wegen allzugrosser Bau- und Betriebskosten aufgeben zu müssen befürchtet, bringt er eine Art von Compromissbahn, eine Richtung in Vorschlag, welche, wie er meint, zwischen den getheilten Ansichten und Wünschen vermittelnd, Alle befriedigen soll. Diese Bahn soll von Essek über Našice, bei Pleternica in die Militärgrenze übertreten und mit Požega durch eine Flügelbahn verbunden werden.

Ich will nicht zwischen den Zeilen lesen oder hinter die Coulissen blicken, um zu ergründen, warum

denn unsere Weltbahn durchaus über Našice geführt werden soll, begreife aber dann nicht, wie der Herr Minister diese Vermittlungs-Idee fassen konnte, indem die Vermittlungsbahn, ohne die localen Vortheile der Pakrac-Požega-Bahn doch alle Nachtheile einer Gebirgsbahn an sich hätte, sonach schon desshalb die schlechteste von allen wäre, vor der uns der Himmel bewahren möge. Es gibt eben im Kampfe um Bahnrichtungen nur eine „Beste“, und die wähle man.

Speciell muss ich aber über die Compromissbahn nebst dem Gesagten noch Folgendes bemerken:

Našice gehört gar nicht in eine Hauptbahn, die im Savethale auszulaufen bestimmt ist; es ist ganz unnatürlich Našice da hinein zwingen zu wollen. Našice gehört naturgemäss in eine Bahn im Drauthale; wegen Našice die Savebahn verstümmeln wollen, wäre Verrath am Vaterlande zu Gunsten eines einzigen — Ortes. Würden wir Essek-Našice bauen, so hätten wir damit einige Meilen der zukünftigen ohnedem unausbleiblichen Draubahn der Südbahngesellschaft hergestellt, ihr also deren Bau nur erleichtert. Dann aber wäre nicht, wie zu wünschen, Essek der Knotenpunkt für die Drau- und Savebahn, sondern Našice. Hat der Minister das beabsichtigt, meint er damit dem allgemeinen Wunsche Kroatiens und vor Allem Slavoniens zu entsprechen?

Nein; lassen wir uns durch nichts beirren, die Savebahn über Djakovo und Brood ist die naturgemässeste und kürzeste Verbindungsbahn zwischen Essek und Sissek, sie entspricht am besten den Bedingungen einer Weltbahn, erfordert die geringsten

Bau- und Betriebskosten, sie also und keine andere soll gebaut werden. Damit aber Požega und Pakrac der Wohlthat des Schienenweges theilhaftig werden, stehen wir ein, alle mit vereinten Kräften, dass mit der Hauptbahn im Savethale gleichzeitig auch diese beiden Flügelbahnen, nämlich die eine durch das Orljavathal nach Požega, die zweite von Banova-jaruga nach Pakrac gebaut werden.

DE BALLAGI GÉZA.

