

Politisches Blatt,

als Extra-Beilage zur Laibacher Zeitung.

N^o 8.

Donnerstag am 8. März.

1849.

Die Save-Navigation

zwischen Steinbrücken in Krain und Sissek in Croatien.

Vom k. k. Straßenassistenten Franz Pototschnik.

(Schluß.)

Aus dieser Darstellung muß es nothwendig klar werden, daß eine Flügelbahn von Steinbrücken bis Sissek, selbst unter den gegenwärtigen höchst ungünstigen Verhältnissen, mit der Flußfahrt nicht concurriren könnte, daß die Zinsen des Anlagecapitals zweifelhaft wären, die Amortisirung desselben aber eine Unmöglichkeit seyn müßte. Das Publicum — und sonach der Handelsmann — wird sich die ihm durch die Schiff-Fahrt ergebenden materiellen Vortheile zu Gunsten machen und sicherlich den wohlfeilern Transport dem unverhältnißmäßig theuerern vorziehen.

Bevor wir hier die weitern Bemerkungen machen können, wollen wir den Fall, daß der Staat das Unternehmen in das Leben treten lassen wollte, berücksichtigen. —

Bei Eröffnung neuer Transportmittel durch den Staat darf zwar derselbe nicht auf mittelbaren Rentenertrag Anspruch machen, muß jedoch hiebei den Staatschatz in so ferne berücksichtigen, ob der durch ein neues Bauwerk für das Allgemeine zu hoffende Nutzen wichtiger sey und höher angeschlagen werden könne, als der Nutzen dieser oder jener andern Bervollkommnung, die mit gleichem oder geringerem Aufwande zu erlangen ist. Der Nutzen, den nun die Bevölkerung von einer Eisenbahn zwischen Steinbrücken und Sissek haben könnte, wäre kein anderer, als jener der Schnelligkeit. Allein, wenn der Staat die Frachten für diese Strecke nicht auf solch beispiellos niedere Sätze stellte, daß die Concurrenz der Flußfahrt aufhören müßte, würde sich der Handelsmann der Eisenbahn nur in den wenigen Fällen bedienen, wenn am Lager zu Laibach ein augenblicklicher Mangel an Getreide entstände. — Für einen sowohl, als für den andern Fall, entweder durch beispiellos niedere Frachtsätze, oder durch die Nothwendigkeit der Concurrenz mit der Flußfahrt würde aber der Staatschatz einen solch enormen Ausschlag erleiden, daß hier die Billigkeit des Dykers und des Bilanziers um so mehr seine Gränze finden müßte, als dem Allgemeinen der ganz gleiche Nutzen mit einem weit geringern Aufwande durch eine andere Bervollkommnung — nämlich durch die Save-Regulirung — zugehend gemacht werden könnte. — Und zudem, soll denn der Staat durch solchen, seine Finanzen nicht bloß durch das unverzinsten Baucapital, sondern durch nie endenden jährlichen Verlust der Verwaltungs- und Erhaltungskosten tief drückenden Bau nichts anders erzielen, als daß eine arme Bevölkerung in der Länge von 32 österreichischen Meilen ihren — sehr oft einzigen — Erwerb, nämlich jenen, der ihr durch die Flußfahrt zu Theil wird, verlieren soll? — Würde denn das Getreide, wenn es, statt zu Wasser, auf der Eisenbahn gebracht werden würde, wirklich wohlfeiler werden? und soll denn diese nicht sehr kritische Frage erst nach Herausgabe kostspieliger Millionen beantwortet werden? —

Es ist eine theoretisch und practisch erwiesene Thatsache, daß sich eine Pferdekraft auf den Straßen, Eisenbahnen und auf einem gewöhnlich strömenden Flusse (3 Fuß für die Secunde) wie 1 : 16 : 51 verhalte, und daß sich im Gegentheile die hieraus abgeleiteten effectiven Transportkosten wie 67.5 : 5.7 : 1.8

verhalten. Die Vortheile, welche sich sonach für die Flußfahrt ergeben, sind also so bedeutend, daß es wohl nicht vorkommen darf, daß man entlang schiffbarer Flüsse und Ströme aus dem Grunde Eisenbahnen bauen soll, um den Handelsverkehr zu erleichtern, im Gegentheile soll man überall bemüht seyn, die von der Natur gegebenen natürlichen Länderverbindungen eisrigst zu benützen, und sonach Flüsse durch Bauten und Regulirungen in einen möglichst fahrbaren Stand zu versetzen. —

Zwar ist es nicht unbekannt, daß man in einzelnen Ländern die Schiffbarmachung der Flüsse bisher zu sehr vernachlässigte, in welchen man bis nun keinen Aufwand zu groß fand, um bequeme Wasserstraßen allenthalben, wo man sie für nothwendig oder nützlich fand, zu bahnen. Allein man hat dort beinahe immer den Bau der viel kostbarern Canäle vorgezogen und dagegen die schönsten kleinen Flüsse vernachlässiget, welche mit einem nur geringen Theile des Aufwandes, welchen jene erfordert haben, eine nicht viel minder bequeme Verbindung gewährt haben würden, und wozu die Natur selbst einzuladen schien.

Vorzüglich war dieß in England und Frankreich der Fall. Allein man fängt endlich auch dort an einzusehen, daß man nicht selten einen Canal mit großem Aufwande gebaut hat, während man vielleicht mit dem vierten Theile desselben einen gleich langen Fluß hätte schiffbar machen, und einen nicht minder wichtigen Zweck dadurch hätte erreichen können, und man beginnt endlich in jenen Staaten den noch nicht schiffbaren Flüssen diejenige Aufmerksamkeit und Sorgfalt zu schenken, welche sie unstreitig verdienen. — Ueberhaupt darf uns England, auf welches man sich in Bezug auf Handel und Communicationsmittel mit Recht zu berufen pflegt, in dieser Beziehung nicht als Muster dienen, denn das allesbelebende Agens Englands ist Eisen, wovon es bekanntlich allein so viel erzeugt, als fast das ganze übrige Europa zusammen; es ist sonach auch begreiflich, daß dort, wo Eisen unendlich billig, hingegen Tagelöhnungen weit höher als bei uns sind, Eisenbahnen vor allem Uebrigen den Vorzug finden müssen. — Und doch hat England 103 Canäle in einer Gesammtlänge von 2682½ englischen Meilen, wovon der Caledonian 8 Millionen und der Regent 7 Millionen österr. Gulden kosteten, und beide wurden zu einer Zeit (1820) in Angriff genommen, wo nach allen Richtungen theils vollendete und theils in Angriff genommene Eisenbahnen standen.

Hingegen darf Deutschland und Holland in dieser Beziehung als Muster allen übrigen Ländern aufgestellt werden. — Die Nothwendigkeit und von der Natur herrlich ausgestattete Flüsse haben dort den Flußbau unwillkürlich hervor gerufen. — Der Rhein, der Main und die Donau stehen als glänzende Beispiele da. —

Es ist ein vielfältig verbreiteter Wahn, daß es zur Schiffbarkeit eines Flusses bedeutender Tiefen bedarf. Allein die Schiff-Fahrt bedarf nur eine Wassertiefe von einigen Zollen; doch aber ist dort, wo die Schiff-Fahrt noch einen Vortheil gewähren soll, eine Tiefe von 20 Zoll nothwendig. — Für Dampfschiffe ist eine Tiefe von 48 Zoll vollkommen genügend.

Wahr ist es nun, daß unsere Save, von Steinbrücken bis Sissek, nicht überall diese Tiefe von 48 Zoll besitzt; wahr ist es, daß sie von Steinbrücken

bis Gurkfeld streckenweise durch Stein- und Felsenmassen, und von Gurkfeld abwärts durch Sandbänke und durch die hiedurch hervorgerufenen Seichten beirrt ist; aber eben so wahr ist es auch, daß sich dieser sonst so schöne Fluß durch eine generelle Regulirung concentriren und für Dampfschiffe fahrbar machen ließe. Freilich ist es auch ebenso wahr, daß sich eine solche Regulirung nicht mit ein Paar Tausend Gulden herstellen ließe, nicht durch partielle Bauten, oft ohne Rücksicht der obern und untern Stromverhältnisse; — allein, was wären denn auch ein Paar Millionen Gulden gegenüber der Vortheile, die dem Ganzen hieraus erwachsen würden und gegenüber der Kosten einer Eisenbahn von 33 Meilen Länge.

Die unvortheilhafte, höchst unzweckmäßige Bauart unserer gegenwärtigen krainischen Saveschiffe ist bloß nur durch die Canäle vom weißen Schwall und Prusnik, dann durch die unreinen Stromrinnen zwischen Steinbrücken und Littay bedingt, und da gerade diese, für die unzweckmäßige Bauart der Schiffe maßgebende Strecke durch die Eisenbahn entfällt, so darf mit großer Bestimmtheit vorausgesetzt werden, daß diese Schiffe sogleich nach der Eröffnung der gedachten Staatsbahn eine förmliche wohlthätige Umgestaltung erleiden werden. —

Der Anfang zur Vernichtung der unnatürlichen Zollschranken gegen unsere stammverwandten Croaten ist geschehen; die Gränzzollämter sind mit den bisherigen, sogenannten ungarischen Dreißigstämtern vereinigt, und sie werden ganz fallen diese Schranken und wir werden nicht mehr in einer unnatürlichen Entfremdung zu unsern dortigen slavischen Brüdern stehen. Bei Jessenitz tritt die in Krain entspringende Save nach Croatien von Steinbrücken bis Jessenitz sind etwas mehr als 8 Meilen und gegen 16 Meilen sind croatisch. Dieß bestimmt mich zu der Ansicht, daß die Regulirungsarbeiten von Agram aus geleitet werden müßten.

Zu diesem Behufe müßte zu Agram eine Savestroms-Regulirungs-Central-Commission — und zwar vorläufig zu Vorerhebungen und zur Verfassung der Strombede zusammengesetzt werden, deren Oberleitung einem gediegenen und im Wasserbaue erfahrenen Techniker als Ober-Ingenieur dermaßen überlassen werden müßte, daß sich die politischen Behörden in seine Anordnungen nicht mehr, als es unumgänglich nothwendig ist, mengen dürften, und er müßte sonach ausschließlich allein dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten untergeordnet werden. Zur Besorgung der Kanzleigeschäfte, und um ihm überhaupt beratend an die Hand zu gehen, wäre demselben ein Ingenieur-Adjunct — der ebenfalls Techniker seyn müßte — dann ein Schreiber zuzutheilen.

Nun müßte die ganze Strecke von Steinbrücken bis Sissek in drei Sectionen eingetheilt werden, diese wären:

- I. Section die krainische, von Steinbrücken bis zur croatischen Gränze.
- II. Section die ober-croatische, von der Gränze bis unter Agram.
- III. Section die nieder-croatische, von hier bis Sissek.

Einer jeden solchen Section wären zuzutheilen:
Ein Sections-Ingenieur;
Drei Ingenieurs-Assistenten.

Von diesem Personale beginnen die Vorerhebungen nach folgender Geschäftszuweisung:

Das Bureau in Agram bildet das Centrale und leitet alle Arbeiten direct. Es besorgt die Correspondenzen mit dem Ministerium, den Staatsbehörden und mit den drei auswärtigen Sectionen; empfängt von den letzteren Berichte und Rechnungen, übernimmt von den Finanzbehörden die Gelder, zahlt die Erfordernisse oder weist solche an, führt das Hauptcassa-Journal u. s. w. Der Ober-Ingenieur, oder in dessen Verhinderung: Falle der Adjunct, revidirt alle 14 Tage ein Mal die von den Sectionen aufgenommenen Vermessungen u. s. w.

Die Sections-Ingenieure leiten nach früherer Anweisung und Instruction des Ober-Ingenieurs die Vermessungen indirect und sind in steter Verbindung mit den Assistenten. Sie besorgen die Bestellung der zur Vermessung nöthigen Requisitionen, Schiffe u. s. w.; sie pflegen die Correspondenz mit dem Ober-Ingenieur und sind für die Thätigkeit und Verlässlichkeit der Arbeiten der ihnen unmittelbar zugewiesenen Assistenten verantwortlich; sie liefern mit Bezug auf die Vermessungen die nöthigen Detailbeschreibungen der Stromverhältnisse, erheben für jede Gegend die Gattung und die Preise der Materialien, und bereiten sich überhaupt vor, der nach Beendigung der Vermessungen zusammen zu tretenden General-Commission über alle vorwaltenden commercialen, öconomischen und technischen Verhältnisse die wünschenswerthen Auskünfte zu ertheilen.

Die Assistenten sind manipulirend:

1. für die Situation;
2. für das Längenprofil mit Bezug auf das Niveau des Flusses und der Stromrinnen;
3. für die Querprofile;
4. für die Auszeichnung der Pläne.

Die Angabe, wie weit über die gewöhnliche Fundation die Situation aufzunehmen sey, wo und nach welchen Richtungen allenfalls Neben-Niveau's und Profile zu nehmen sind, so wie die Größe der Maßstäbe, die Art und Weise der Auszeichnung der Pläne u. s. w., hängt von der Verfügung des Ober-Ingenieurs ab.

Sind auf diese Art alle Vorerhebungen geschehen und die Pläne bis auf das kleinste Detail — ohne allen Luxus, bloß nur in einfachen, aber bezeichnenden Linien — entworfen, dann tritt eine General-Commission gründlicher, erfahrener österreichischer Ingenieure zusammen (der Ober-Ingenieur, sein Adjunct und die drei Sections-Ingenieure sind Mitglieder dieser Commission), bereist mit den Plänen in der Hand, alle Verhältnisse reiflich erwägend, alle drei Sectionen und beschließt sofort den General-Plan der Ratification. Die Linien, innerhalb welchen die Flussleitung zu geschehen hat, werden sogleich von der General-Commission selbst gezogen, Ort, Lage und allenfalls auch die Dimension specieller Bauten werden überall dort, wo es möglich ist, gleich ausgemittelt und überhaupt wird alles festgestellt, was zur beabsichtigten General-Regulirung nothwendig seyn sollte.

Sobald nun der Ober-Ingenieur mit den unabänderlichen Beschlüssen der General-Commission ganz vertraut ist, und ihm ein Parce des Commissions-Protocoll's übergeben wurde, beginnt derselbe mit Zuhilfenahme seiner Beamten die Detail-Projectirung. Nach Maßgabe der fertigen Pläne wird — nachdem die betreffende Finanzbehörde früher das Erforderniß angewiesen hatte — alsogleich ohne alle weitere Vorlagen mit der Bauausführung in eigener Staatsregie begonnen. — Aerialbauten durch Private ausführen zu lassen, taugt nach mehrjähriger Erfahrung nicht, und sollte insbesondere bei den weit heiklichen Wasserbaulichkeiten sorgsam vermieden werden. Hierüber ließen sich weitläufige Abhandlungen schreiben.

Nur auf diese Art läßt es sich erwarten, daß in dieser Beziehung etwas Genügendes zum Wohle des Staates geschehen werde, und so lange die hohe Re-

gierung nur Partialregulirungen, ohne genereller Uebersicht, in der Save vornehmen läßt, so lange ist es gewiß, daß Tausende und wieder Tausende — und mit der Zeit summarisch Millionen ohne Erreichung des Zweckes vergeudet werden.

Die gegenwärtigen Navigations-Baubehörden müssen aber seiner Zeit eine gänzliche Organisirung erleiden, indem das gegenwärtige — von einem der allerschwächsten illyrischen Baudirectoren „Münzel“ herkommende — System, in mehr als einem Punkte faul ist.

Zur Recrutirungsfrage in Krain.

Die im Zuge befindliche Recrutirung gibt den Anlaß, einen hierlands seit Jahren dabei geübten Mißbrauch, dem auch durch das heurige Nachtragsgesetz nicht im mindesten abgeholfen wird, zur Sprache zu bringen, und die Vertreter des krainischen Volkes beim Reichstage hierauf zur geeigneten Abhilfe aufmerksam zu machen.

Es ist bekannt, daß im Lande Krain von der Linie nur das 17. Linien-Infanterie-Regiment Prinz Hohentlohe den Werbbezirk hat, und die Completirung dieses Regiments ausschließlich aus der Bevölkerung Krain's bewerkstelliget wird; nicht minder ist es bekannt, daß dem Linien-Infanterie-Regimente Prohaska das untheilbare Herzogthum Kärnten, den beiden Linien-Infanterie-Regimentern Kinsky und Piret aber das gleichfalls untheilbare Herzogthum Steiermark als ihre respectiven Werbbezirke zugewiesen sind, und in diesem Sinne die Completirung dieser Regimenter ausschließlich aus der Bevölkerung ihrer Werbbezirke zu erfolgen hätte.

Aber leider ist dieß nicht der Fall. Seit Jahren ist es Praxis geworden, aus der Bevölkerung Krain's auch für die Regimenter Prohaska, Kinsky und Piret bedeutende Recrutenaushebungen zu veranlassen, und auf die Firma dieser untheilbaren Herzogthümer, ohne die Bezugsquelle namhaft zu machen, ja wohl auf schonendem Wege tapfere Vertheidiger des engern und Gesamtwaterlandes zu erwerben.

Es fragt sich, mit welchem Rechte? etwa, weil es Söhne des stiefmütterlich behandelten slavischen Krain's, die sich in überwiegender Mehrzahl zum Militärdienste vorzüglich eignen, oder etwa, weil die Bevölkerung der beiden Nachbarprovinzen für die respectiven Werbbezirke nicht ausreicht, oder gar wegen der gepriesenen Gleichberechtigung?

In keinem Falle läßt sich dieses Verfahren rechtfertigen, und es bleibt immer ein Uebergriff, der nur zum Schaden des Landes geübt wird.

Wenn die beiden Nachbarprovinzen so eifersüchtig auf ihre politische Untheilbarkeit sind, so wird es auch am Plage seyn, wenn die Vertreter der Provinz Krain auch dessen Untheilbarkeit wahren, und gegen pflichtwidrige, auf die Namen eines fremden Werbbezirkes und einer andern Provinz angeordnete Recrutirungen zu Regimentern anderer Provinzen protestiren, und dieß um so mehr, als die bei den vorjährigen mehrmaligen Recrutirungen übermäßig im Anspruch genommene krainische Bevölkerung, deren Unwille sich schon öfter gegen dieses soldatenpressende Verfahren ausgesprochen, heuer mit dem ihr pflichtmäßig obliegenden Contingente schwer ausstehen wird.

Darum, wackere Vertreter des krainischen Volkes am Reichstage, helfet diesem Uebelstande ab, und Ihr seyd des aufrichtigen Dankes des krainischen Volkes gewiß!

Die Wissenschaft im Gegenhalte zur politischen Erziehung.

Wie es erwiesen ist, daß jedes Zeitalter den Bahn hatte, sich im Besitze der höchsten bis dahin gekannten Geistes-Cultur zu befinden, so verliert auch das jetzige nicht in seinem Rechte, dasselbe zu glauben.

Ich will es Andern überlassen, zu untersuchen, ob es jemals vorher eine Zeit gegeben, in welcher Geistesbildung mehr für den practischen Comfert der Menschen geleistet hat, als es in neuerer Zeit der Fall gewesen. So viel ist gewiß, daß sich dem Beobachter eine betrübende Ueberzeugung aufdringt, näm-

lich die, daß die außerordentlichen Fortschritte, welche mit Anfang des gegenwärtigen Jahrhunderts in Künsten, Wissenschaften und Aufklärung aller Art Statt gefunden, für die materielle, sociale und staatsbürgerliche Stellung des Volkes in unserem und in den nächsten Ländern viel weniger geleistet haben, als man zu erwarten berechtigt war.

Das größte Ereigniß der Zeit ist ohne Zweifel die Verbesserung in der physischen Erziehung der Individuen, und als dessen natürliche Folge jene gewaltig angewachsene Bevölkerung; denn in Europa leben nun wenigstens 260 Millionen Menschen gegen nur 180 am Anjange dieses Jahrhunderts. In den meisten Staaten ist auch für geistige Bildung viel geschehen, und es ist in den Kriegs-Epochen von 1805 bis 1816, endlich auch bei uns, wie in Deutschland, die Wahrheit erkannt worden, daß nur der gebildete, der freie Mann, nicht aber der rohe Sklave*), wahre Vaterlandsliebe fühlen, und daß diese allein einen dauernd kräftigen Widerstand gegen fremde Eroberer bilden könne. Doch bald nach 1815 erschreckte man über die Riesenschritte, welche die Geistesbildung unfehlbar in einigen Jahrzehnten machen mußte, und die Regierungen, deren Einfluß und Macht unterdessen wieder erstarkt war, versuchten mit Erfolg durch Abschließungen aller Art, der Geistes-Cultur bloß eine wissenschaftliche und theoretische Tendenz zu geben, während der freieste Verkehr mit andern Nationen nur allein geeignet seyn konnte, diejenige Weisheit in das practische Leben der Massen u. übertragen, welche, gegründet auf Wahrheit und Tugend, niemals fehlen kann, dem Werthe der verschiedenen Stände die richtigste Schätzung, den vollen Gehalt und die höchste Kraft zu geben. — Einzig in seiner Art steht da ein Ausspruch des entsetzten Kaisers Franz I., womit er eine Deputation pedanter Professoren nach Anhörung ihres eigenen Panegyrikons abgefertigt: „Trachten Sie, sagte er, nicht so sehr die Jugend zu Gelehrten zu bilden, als vielmehr zu guten Bürgern!“ — Ewig schade, daß der eben von diesem Fürsten sanctionirte Studienplan diesen bedeutungsvollen Satz zu einem gewöhnlichen leeren Floskel gestampelt haben mußte. — Darf man also über Resultate erstaunen, wie diejenigen sind, welche wir in neuester Zeit, z. B. in Frankreich, gesehen haben, wenn wir uns erinnern, daß man seit mehr denn dreißig Jahren die ganze große Bevölkerung in jenem Lande wie Kinder behandelt und regiert hat, nach dem kraßesten Systeme der Centralisation, durch Erschwerung des Handels mit fremden Nationen mittels prohibitiv. Böllen und durch Abschließungen aller Art; tieß alles mit einer solchen Verblendung und Arroganz in seiner Ausführung, daß sogar die Erlernung fremder Sprachen für beinahe unnöthig erachtet wurde.

Man hat in Oesterreich und Deutschland viel gethan, jenes niederdrückende System den Franzosen nachzuahmen. Die fortdauernden Erschütterungen ihres bürgerlichen Bodens scheinen unsere Gewalthaber noch jetzt nicht eines Bessern belehrt zu haben. Dahin wenigstens deuten die Verhandlungen zu Frankfurt und jener nicht minder unglückliche, nun Gottlob verworfene Entwurf eines Gemeindegesetzes für Oesterreich mit seinem unmittelbaren Uebergange von den Kreisgemeinden und dem Kreis-Präsidenten zur Central-Vertretung und Gewalt. — Sonst hat man zwar hierlands der Ausbreitung von Gelehrsamkeit und Künsten keine directen Grenzen gesetzt, allein durch den arbiträren Willen der Regierungen wurde die freie Ausbildung des practischen Geistes der Menschen gehemmt, und in diesem Sinne der Elementar-Erziehung der Massen eine Richtung gegeben, die ihnen niemals den vollen Vortheil des Unterrichtes gewährt hat, indem selbe immer die selbstsüchtigen Absichten der Regierungen (welche seit vielen Jahren, die Gefahr erkennend, schon die Furcht vor der Sicherheit der eigenen Existenz vor Augen hatten) höher stellte, als die Sorgfalt für die wahren Interessen der Massen es gerechtere Weise hätte gebieten sollen. — Daher die politische Unreise der Gegenwart in unserem und den meisten Nachbarländern; hier eine Auflösung der wichtigsten socialen Verhältnisse, dort verworrene und meistens ganz falsche Begriffe von Volks-Regierung und nationaler Wohlfahrt; daher überhaupt jene Confusion und Unkunde über die richtigen Bedürfnisse und möglichen Leistungen, so des Volkes wie der Krone. Keita Wunder also, wenn sogar dem hellsten Staatsmann für den Augenblick in Betreff der Reorganisation die Aussicht in die nächste Zukunft erschwert ist!

(Schluß folgt.)

*) Bestanden ja selbst bis auf die nächste Vergangenheit die verkäuflichen Gegenstände bei einem Lande nicht bloß in Häusern und Gemeinden, sondern auch in Menschen.