

zu beraten. Einer diesfalls nach Wien abgesandten Deputation wurde mitgeteilt, eine Audienz habe keinen Zweck. Gleichzeitig wurde auf Dienstwegen jede Zusammenkunft, Agitation oder Proklamation an das Volk, verboten.

Der kroat.-slav.-dalm. Landtag nahm die von 130 Grenzabgeordneten unterfertigte Resolution zu eigen. Daraufhin richtete Ministerpräsident Koloman Tisza am 17. X. 1877 Zahl 2001 an den König eine Eingabe, worin er erklärte, daß »der Beschluß des kroat. Landtages zuwiderlaufend sei, mit der Anordnung vom 8. VI. 1871, über die Art der Verwendung der Einkommen des Grenz-Inv.-Fonds, u. beantragte dementsprechende Verfügung. Die Folge davon war, daß der den ung. Staatsmännern unbequeme FZM. MOLINARI aus Zagreb nach GALIZIEN TRANSFERIERT wurde.

Es blieb alles beim alten; weder dem Landtag, noch dem Banus Ivan Mažuranić, auch nicht Lad. Gf. Pejačević, gelang es trotz unzähliger Reklamationen betreffs des Inv.-Fonds eine Änderung zu erzielen.

Im Jahre 1883 kam es zur Ernennung eines königl. Betrauten FZM. Baron Ramberg, dem nach ein paar Monaten, genau am 1. XII. 1883 Graf Khuen-Hedervary als Banus folgte. Seine Maxime lautete: »KROATIEN und UNGARN sind EIN und DERSELBE STAAT«.

Außer den der Kommission des Grenz-Inv.-Fonds zugebilligten Gebühren, welche die Mitglieder regelmäßig bezogen haben, ist in sämtlichen Akten von Vorschlägen, Empfehlungen oder Protesten derselben nichts zu finden, was zu Gunsten des so sehr benachteiligten Grenzvolkes unternommen worden wäre. A. 1913 wurde diese Kommission ohne die gebräuchlichen Belobungen und Dekorationen nach Hause geschickt.

Politische Rücksichten, dann das Bestreben BUDAPEST zu einem möglichst großen VERKEHRSZENTRUM zu gestalten, die Sorge um eine rasche Entwicklung der wirtschaftlichen Lage der südslavischen Distrikte und die Voraussetzung, daß der Seehafen Fiume Schaden erleide, waren nebst vielen anderen Gründen die Ursache, daß der Bau der Grenzbahnen immer wieder unterblieb. Das Grenzvolk ist dadurch in der Förderung seiner Wirtschaft erheblich geschädigt worden.

Als endlich die strategischen Forderungen im Jahre 1913 für die Likabahn eine kostspielige Trasse Ogulin—Gospić—Gračac—Zrmanja, die 210 Millionen Kronen gefordert hätte, vorlegten, wurde eine KÜRZERE Trasse erfunden. Ausländische Unternehmer erstanden den Ausbau um 104 Millionen Kronen u. verdienten dabei angeblich 20%. Heimische Arbeiter wurden nicht verwendet. Die ausgebaute Bahnlinie umgeht auf nennenswerte Kilometer die Hauptzentren Gospić, Otočac u. a.; sie läßt die europäische Berühmtheit, die Plitvicer Seen, links liegen.