

Die Baukosten hätte bis zu einem Drittel der Staat aus dem Erlöse der Grenzstaatsforste dem Unternehmen zu bezahlen, und durch Zinsengarantie für den Ertrag zu bürgen. Diese betragen:

Zemun—Ogulin	640 km,	Baukosten	38.7 Mil. Gulden
Ogulin—Dalm. Grenze	200		26.3
Zemun—Peterwardein	42		4.2
Fiume—Senj	38		5
Sisak—Doberlin	40		4.8
	<hr/>		<hr/>
	780 km		79 Mil. Gulden

Unter den Bemühungen der Grenzverwaltung, — gelegentlich der Übergangsperiode, — ist das Studium der SAVEREGULIERUNG zu betonen. Diese Frage wurde zu wiederholten Malen pertraktiert, so bereits im J. 1770, dann 1840 und 1866, schließlich 1873, wobei wertvolle Urteile kompetenter Fachmänner festgelegt wurden. Außer wenigen, selbständig geführten Arbeiten ist diesbezüglich zur Grenzzeit nichts Nennenswertes geschehen. Zur Verhütung von Überschwemmungsgefahren ist damals auch die Regulierung der aus römischen Zeiten stammenden Entwässerungskanäle, Studva und Spačva, ins Auge gefaßt worden, doch sind in den Jahren 1872–4 diese Kanäle nur insoweit instandgesetzt worden, daß sie bei günstigem Wasserstand der Schifffahrt dienen konnten.

Der schon 1870 gesetzlich dekretierte Grenzbahnbau sollte der ung. Alföldbahn als Zufuhrsader dienen, wurde jedoch 1876 durch ein zweites ung. Gesetz modifiziert, welches bestimmt, daß Mitrovica mit irgend einem Punkt der Bahn Budapest—Semlin zu verbinden sei; die Strecke Vinkovce—Dalj habe die ung. Alföldbahn zu erreichen; die Bahnstrecke Nova—Gradiška—Sisak solle am rechten Saveufer ausgebaut werden. Vor allen andern sei die Bahn Mitrovica—Vinkovci auszuführen.

Die ung. Regierung erklärte diesfalls: »Die Grenze verlangt Kommunikationen überhaupt, um ihre Erzeugnisse zu placieren und den Handel zu beleben. Die aus den EINKÜNFTEN des GRENZ-INVESTIERUNGSFONDS ERBAUTEN BAHNSTRECKEN SAMT DEREN EINKOMMEN fallen unter den INTERESSENKREIS und die FÜHRUNG DER KÖNIGL. UNGAR. STAATSBAHNEN. Die Streckenführung hat die ung. Regierung zu bestimmen, da es für Grenzer irrelevant ist wie die Bahnstrecken ausgeführt werden. Die fertigen Grenzbahnstrecken, erklärte die ung. Regierung weiter, sind in den Grundbüchern als EIGENTUM DES UNGARISCHEN STAATES einzutragen«.

Aus dem sukzessiven Einkommen des Grenzinvestierungsfonds wurden folgende Bahnen ausgebaut. A. 1878/9 Vinkovci—Brod a. d. Save 66 klm. für Kr. 11,768.163.— wobei a. 1880 die Verbesserungen Kr. 400.000.— beanspruchten. Die Strecke Sisak—Sunja und Indjija—Mitrovica wurden a. 1882/3 erbaut. Erst 1885 ist die Hauptstrecke Sunja—Novska—Nova Gradiška—Brod, 81 klm. lang, fertig