

Zay-Ugróczer Holzschneid-, die Huszter und Zala-Egerszegyer Tischlerei-, die Galgóczer Kunstschneiderei- und die Munkácszer Holzindustrie-Lehrwerkstätten. Zur Förderung der Thon-Industrie wurden in Ungvár, Modor und Ujbánya Lehrwerkstätten errichtet. Korbflechterei und Spizenflöppeln werden in weiten Kreisen gelehrt, außerdem sind an einigen höheren Volksschulen industrielle Lehrcurse mit entsprechenden Lehrkräften eingerichtet. Nicht minder bestehen Winter-Lehrcurse für das Baugewerbe und ein besonderer Kurs für Dampfkessel-Heizer, aus dem in nicht mehr als fünf Jahren 1.523 geprüfte Heizer hervorgegangen sind. Es bestehen drei Industrie-Mittelschulen mit Fachsektionen für Bau- und Maschinenwesen, für chemische, Metall- und Holz-industriezweige. Höhere gewerbliche Ausbildung bieten die Gewerbe-Zeichenschulen, sowie die mit dem technologischen Museum verbundenen Fachvorträge und Übungen, die Krönung sämtlicher Einrichtungen aber bildet das Budapester Josefs-Polytechnikum. Ungarn kann daher der Zukunft bereits mit der Beruhigung entgegensehen, daß die in seiner Industrie noch vorkommenden Lücken durch ein gutes, zur Arbeit erzogenes Volksmaterial, welches durch ein energisch um sich greifendes Geschäftsleben gespornt und unterstützt wird, alsbald ausgefüllt sein werden. Es kann mit Zuversicht erwarten, daß es in nicht zu ferner Zeit fähig sein wird, seinen gesammten industriellen Bedarf mit dem eigenen Erzeugniß zu bestreiten und mit dem Überschuß einer stetig wachsenden industriellen Production seine südöstlichen Nachbarn in noch größerem Maßstabe zu versorgen.

Verkehrsanstalten.

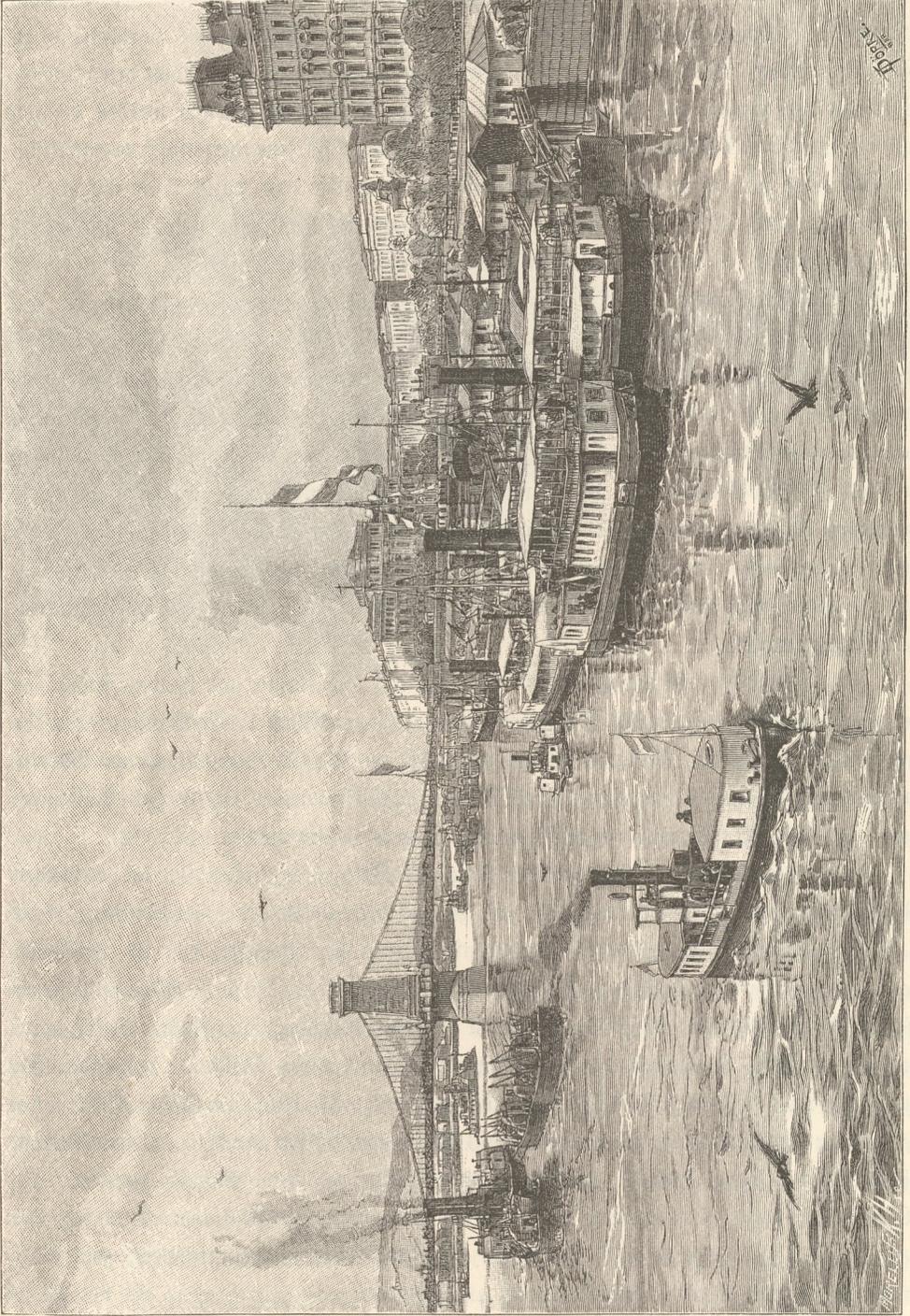
Ungarn besitzt dermalen ein Netz von Verkehrsstraßen, welches zwar noch nicht vollständig und noch nicht so beschaffen ist, daß es keiner weiteren Ergänzung oder Berichtigung Raum böte, jedoch dem Bedürfniß selbst bei gesteigerten Anforderungen entspricht und größtentheils sogar schon die Aufgabe erfüllt, dem Welthandel, der seinen Weg durch das Land nimmt, als Vermittler zu dienen. Besonders die letzten Jahrzehnte haben die Entwicklung dieser Verkehrsanstalten bedeutend gefördert und es findet sich kaum ein Gebiet, auf welchem das Land in kurzer Zeit so große Fortschritte gemacht hätte.

Das Netz unserer Chausséen reicht über das ganze Land. Hier und da zeigt die Straßenkarte allerdings noch Lücken und im Alföld zumal kommt es wohl auch jetzt noch vor, daß der Reisende, wenn er auf der sogenannten „Landstraße“ nicht stecken bleiben will, den Umweg über das Feld machen muß. Aber wie lange noch, und auch dieser Zustand wird der Vergangenheit angehören. Staat und Comitats bemühen sich lebhaft, solchen Übelständen zu steuern, auch werden im Alföld immer mehr Localbahnen gebaut, schon weil sie stellenweise weniger kosten als Chausséen und dabei gewiß von größerem Nutzen sind. Die Gesammtlänge der öffentlichen Straßen beträgt über 100.000 Kilometer. In

staatlicher Verwaltung befinden sich davon 7.200 Kilometer, an deren Erhaltung jährlich $2\frac{1}{2}$ bis 3 Millionen Gulden gewendet werden. Unter der Obhut der Jurisdictionen stehen 37.700 Kilometer, deren Erhaltung jährlich über 7 Millionen Gulden kostet. Die Länge der Vicinalstraßen beträgt 58.000 Kilometer. Nach mäßigem Durchschnitt geschätzt, repräsentirt das ganze Straßennetz einen Werth von nahe an 200 Millionen Gulden.

Auch die Gewässer werden immer mehr in geregelte Bahnen gelenkt. In dieser Hinsicht war eine doppelte Aufgabe zu lösen; einestheils mußte die Schifffahrt ermöglicht und gesichert werden, andererseits galt es, durch Hochwasserchutz- und Entwässerungsarbeiten jene ausgedehnten Landstriche zu gewinnen, welche Sumpf und Moor waren oder von alljährlichen Überschwemmungen heimgesucht wurden.

Was den Wasserbau betrifft, ist auf diesem Gebiete — abgesehen von den Fiumaner Hafenhauten — die bedeutendste Leistung der letzten Jahre die Regulirung der Donau im Bereiche der Hauptstadt. Ihr Zweck war, die Hindernisse der Schifffahrt zu beseitigen und die Stadt gegen Eisstauungen zu schützen; auch war sie von Wichtigkeit für den Handel der Hauptstadt. Sie kostete über $12\frac{1}{2}$ Millionen Gulden, doch wurden nicht nur die erwähnten Ziele erreicht, sondern die Hauptstadt Budapest gelangte zugleich in den Besitz eines in Stockwerken angelegten und mit Treppen versehenen Quais von 4.300 Meter Länge, welcher zeitweilig der lebhaftesten Handelsbewegung als Schauplatz dient. Außerdem werden auf der Donau im Interesse der Schifffahrt noch zwei große Arbeiten auszuführen sein. Die eine, die Regulirung der oberen Donau in Ungarn, nämlich der Strecke zwischen Theben und Duna-Madvány, ist bereits im Zuge. Dort befindet sich die Donau noch sozusagen im Urzustande; sie verästelt sich vielfach, bildet Sandbänke und Inseln und überflutet viele tausend Foch Landes; streckenweise ändert sie fast jedes Jahr ihren Lauf, zu nicht geringem Schaden des Schifffahrtsbetriebes. Diese Regulirung, deren Kosten auf 17 Millionen Gulden veranschlagt sind, wird eine der bedeutendsten derartigen Arbeiten auf ungarischem Gebiete sein. Die andere große Aufgabe, welche die Donau stellt, ist die Regulirung des Eisernen Thores, zu deren Durchführung die Monarchie, da die Arbeiten sich auch auf fremdes Gebiet erstrecken, ein europäisches Mandat erhalten hat. Es wird nicht leicht sein, der Schifffahrt einen sicheren Weg zu bahnen, wo die Felsenriffe Stenka, Kozla-Dojka, Kzlas, die beiden Tachtalia, Greben und Lucz und am eigentlichen Eisernen Thor das Riff Brigrada das Bett des Stromes gleichsam in ihrer Gewalt haben, und zwar zum großen Theile unter Wasser lauernd, ein Schreckbild der Schiffer und ein so mächtiges Hinderniß des Verkehrs, daß bei niederem Wasserstande die Dampfschifffahrt hier überhaupt eingestellt wird und nur die dringendsten Eilgüter auf kleinen Rähnen durch vierzig Menschen und acht Ochsen bis zu jenem Theile des Stromes hinaufbugfirt werden können, der schon für den Verkehr gesichert ist.



Schiffe auf der Donau bei Budapest.

Boone

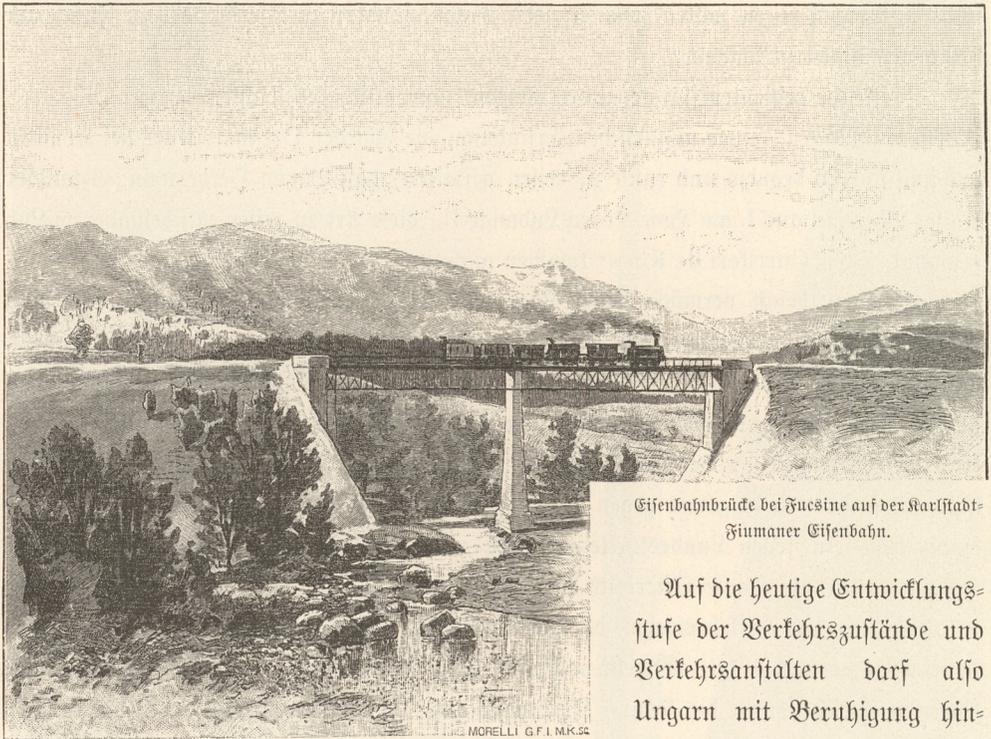
H. H. H.

Die Eisenbahnen bilden bereits ein weitgedehntes Netz, das — von einzelnen noch fehlenden Ergänzungslinien abgesehen — den Wünschen des Landes vorderhand zu genügen vermag. Verbindungen, von denen vor wenigen Jahrzehnten selbst weitblickende Patrioten annahmen, daß sie nur in einer sehr ferneren Zukunft realisiert werden dürften und einstweilen als Phantasielbilder zu betrachten seien, sind jetzt thatsächlich verwirklicht. Es gibt keine wichtigere Richtung des Verkehrs, nach der das Land keine Eisenbahnverbindung hätte und wohin der Staat durch das ihm zur Verfügung stehende bedeutende Netz von Staatseisenbahnen keinen entscheidenden Einfluß ausüben könnte.

Zur Ergänzung der Hauptverkehrslinien dient seit der Inkraftsetzung des XXXI. Gesetzartikels vom Jahre 1880 über die Localbahnen ein Netz von Bahnen dieser Art, das sich immer mehr entwickelt. Das erwähnte Gesetz, welches das System der wohlfeilen Eisenbahnen und, unter mäßigem Beitrag von Seite des Staates, die Mitwirkung der interessirten Gegenden als Grundsatz aufgestellt hat, war von so günstigem Einfluß auf das Zustandekommen der Localbahnen, daß deren in sechs Jahren 2.200 Kilometer mit einem Anlagecapital von 60 Millionen Gulden gebaut worden sind, an dem — die von den Unternehmern aufgewendeten Summen abgerechnet — der Staat mit 8 Millionen, die Jurisdictionen mit 4, Gemeinden und Private aber mit 8 Millionen Gulden betheiligt erscheinen.

Die Länge der auf Dampfbetrieb eingerichteten öffentlichen und Privateisenbahnen beträgt über 10.000 Kilometer. In diesen Bahnen sind rund über 1.000 Millionen Gulden investirt. Das rollende Material besteht aus nahe an 38.000 Locomotiven und Wagen, welche 1886 bei einer Leistung von 31 Millionen Zugs-Kilometern 13,835.000 Passagiere und 186,572.000 Metercentner verschiedener Waaren beförderten.

Auch die anderen Verkehrsmittel, Post und Telegraph, haben sich in gewaltigen Verhältnissen entwickelt. Ende 1886 gab es auf dem Gebiete der ungarischen Krone 3.966 Postämter und 1.505 Telegraphenstationen; der Verkehr, den sie vermittelt haben, ist gleichfalls nach Millionen zu berechnen. Die Zahl der durch die Post beförderten Briefe ist seit 1868 von 32 Millionen Stück auf 173 Millionen, die Zahl der Zeitungen von 13 auf 50½ Millionen, die der Telegramme von 1 auf 6 Millionen gestiegen. Die durch die Post beförderten Geldbriefe und Packete repräsentirten im Jahre 1885 einen declarirten oder amtlichen Werth von 2.663 Millionen Gulden; doch ist auf den Verkehr dieses Jahres ohne Zweifel auch die Landesausstellung von Einfluß gewesen. An Anweisungen und Nachnahmen befördert die Post jetzt 300 Millionen Gulden. Vor dem Jahre 1880 gehörte noch mehr als die Hälfte des Gesamtverkehrs der Geldanweisungen dem Verkehr mit Oesterreich an, während gegenwärtig mehr als die Hälfte jener 300 Millionen dem inländischen Verkehr Ungarns zukommt.



Eisenbahnbrücke bei Jucsiene auf der Karstadt-
Ziuaner Eisenbahn.

Auf die heutige Entwicklungs-
stufe der Verkehrszustände und
Verkehrsanstalten darf also
Ungarn mit Beruhigung hin-
blicken. Die Vergangenheit aber

soll man nicht durch die Brille der Neuzeit betrachten. Ohne Eisenbahn und Telegraph bedurfte es im Jahre 1785 noch zehn Tage, bis die Staffette mit der Nachricht von Hóra's Gefangennahme aus den Wäldern des siebenbürgischen Erzgebirges zu Kaiser Josef II. nach Wien gelangte. Die Deputirten des Biharer Comitats hatten 1712 drei Wochen zu reisen, ehe sie auf dem Preßburger Reichstag ankamen. Aber noch zu Anfang dieses Jahrhunderts ging nur jeden Sonntag ein Eilwagen von der Ofener Wasserstadt nach Wien ab und kehrte Mittwoch zurück; vollends nach Siebenbürgen ging nur jede vierte Woche einer und kehrte nach dem gleichen Zeitraume wieder. Und als es noch keine Dampfschiffe gab, brauchten die Frachtschiffe 14 Tage, um sich von Gönyö bis Preßburg hinaufschleppen zu lassen; gewöhnlich wurde gleichzeitig eine Gruppe von 3 bis 4 Schiffen mit einer Fracht von 5.000 bis 6.000 Metercentnern abgelassen, welche zum Schleppen 60 bis 70 Pferde, 46 bis 48 Pferdeknechte und überdies noch 40 Schiffsleute brauchten, also eine ganze Karawane bildeten; demgemäß betrug der Frachtlohn für einen Metercentner von Komorn bis Wien 8 Gulden.

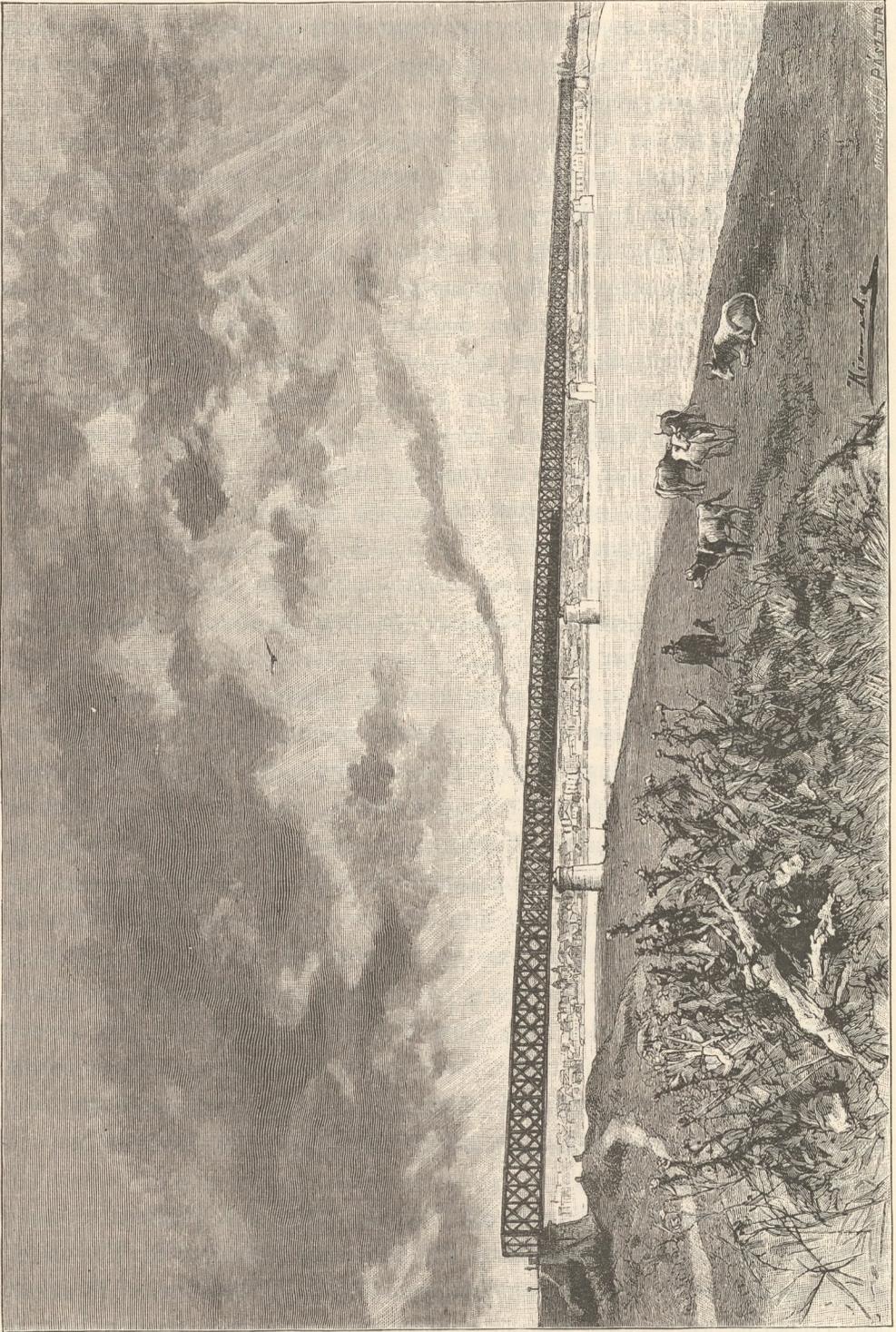
Das Alles war zu jener Zeit auch anderwärts nicht besser bestellt, wenigstens nicht um Vieles besser. Und doch waren die damaligen Zustände schon weitaus geregelter, als zur Zeit der Türkenkriege, wo durch Gesetze anbefohlen werden mußte, daß „die Adeligen

nicht zu Wagen reisen sollten, wie sie gern thaten, sondern zu Pferde oder zu Fuße, um sich vertheidigen zu können.“

Reisende bedienten sich gerne der Wagen, namentlich des leichten „Currus Koehy“ (kocsi = Wagen), einer ungarischen Erfindung, die von der Ortschaft Kocs bei Komorn ausging und so bequem und rasch zu reisen gestattete, daß Baron Herberstein, Gesandter Kaiser Maximilians I. am Hofe König Ludwigs II., diese Art zu reisen mit besonderem Lob erwähnt. Die „Curriferi de Kocs“ kommen auch in mehreren geschichtlichen Urkunden vor.

Ungarn besaß vermöge seiner Lage in älterer Zeit sowohl strategisch als auch commercieell wichtige Linien des Durchzugsverkehrs. Gar manches historische Document enthält Beweise dafür, daß der Handel zwischen Westen und Osten seinen Weg zum Theil über Oberungarn und Siebenbürgen, zum Theil längs des rechten Donauufers nahm. Und diese Straßenzüge benützten auch die Kriegsscharen, welche durch die Könige oder nationalen Fürsten Ungarns gegen den äußeren Feind geführt wurden oder in das Land einbrachen. In jenen Landestheilen, welche nach der Schlacht bei Mohács unter den Königen aus dem Hause Österreich oder unter nationalen Fürsten standen, wurde auch zu dieser Zeit das Verkehrswesen, die Einrichtung der Straßen und Posten (Botenverkehr) keineswegs vernachlässigt, vielmehr nach und nach vervollkommnet, was die Organisationen beweisen, welche durch die Könige Ferdinand und Maximilian, sowie durch die Fürsten Georg Rákóczy I. und Franz Rákóczy II. verfügt wurden. Schlimmer stand es um die von den Türken besetzten Gebiete, wo selbst das Vorhandene wieder verfiel, so daß es später nicht wenig Zeit und Opfer kostete, die auch in dieser Hinsicht vernachlässigten und verworrenen Zustände neu zu ordnen und zu bessern. Die türkischen Paschas und Begs machten kurzen Proceß. Hebi Beg z. B., der von Hatvan bis Szécsény gebot, ließ, wenn es ihm um Steuergelder zu thun war, sein Edict einfach mit der Aufschrift versehen: „Dieser Brief soll übergeben werden dem Richter zu Szakal und er soll ihn in Schnelligkeit durch einen sicheren Boten von Dorf zu Dorf tragen lassen, schnell, schnell, schnell“. So sahen damals die „Expreszbrieve“ aus.

Als die türkische Macht gebrochen war, konnte man auch daran gehen, das Communicationswesen zu ordnen; doch dürfen diese Organisationen nicht nach dem durch Dampf und Electricität bewirkten Fortschritt gemessen werden. Eine richtige Entwicklung wurde noch erschwert durch die häufigen Zwistigkeiten und Unklarheiten zwischen Nation und Regierung hinsichtlich des Ausmaßes der administrativen Rechte und der Art ihrer Ausübung. Die Regierung schob auch in diesem Betracht die verfassungsmäßigen Rechte der Nation häufig beiseite und stieß die politischen und wirthschaftlichen Überzeugungen des Volkes vor den Kopf. Hinwiederum nahm die Nation, das heißt die zum Ausdruck des nationalen Bewußtseins berufenen verfassungsmäßigen Factoren, der Reichstag und



Eisenbahnbrücke über die Save zwischen Semlin und Belgrad.

die Jurisdictionen, blos wegen verfassungswidriger Form des Vorgehens, der Regierung gegenüber eine feindselige Stellung an, oft sogar, wenn die Bestrebungen derselben sonst zum Besten des Landes gedient haben würden.

So geschah es, daß bis zum Jahre 1848 der Fortschritt auf diesem Gebiete nur ein langsamer sein konnte. Bei alledem ist es interessant, daß in den Bestrebungen sowohl der Regierung als auch der Nation, hinsichtlich dessen, was für das Verkehrswesen zu geschehen habe, zwei Ideen deutlich hervortreten: die eine will die Verbindung Ungarns mit der Adria und die andere die Verbindung mit den südlichen und östlichen Theilen des Landes, beziehentlich mit den östlichen Ländern, welche damals noch unter türkischer Herrschaft standen. Beide Grundideen haben stets die Bewegung und die Kämpfe, welche das Verkehrswesen entfestelte, vollkommen beherrscht und sind noch jetzt maßgebend. In diesen Zeitraum fällt der Ausbau der 17 Meilen langen Luiseu- (Ludovica-) Straße von Karlsburg nach Fiume quer durch die dinarischen Alpen, der ersten Kunststraße, welche aus dem Inneren Ungarns zum ungarischen Seehafen hinabführte.

Sowohl der Reichstag von 1790/91, als auch der von 1825, beschäftigte sich eingehend mit der Frage der anzulegenden Straßen und Kanäle, aber obgleich der letztere sogar eine Regnicolar-Deputation entsendete, die einen detaillirten Entwurf über die Anlage und Erhaltung der Straßen („De viarum structura et conservacione“) ausarbeitete, führten doch diese Bestrebungen unter den damaligen Verhältnissen zu keinem Resultate. Erst die Thätigkeit des Grafen Stefan Széchényi brachte einen lebhafteren Aufschwung in die Entwicklung des ungarischen Verkehrswesens, bei dessen Skizzirung in großen Zügen wir denn auch nicht unterlassen können, mit Hochachtung und Pietät des Mannes zu gedenken, der in den Vierziger-Jahren an die Spitze der Abtheilung für Communicationen im ungarischen Statthaltereirathe gestellt und später im ersten verantwortlichen Ministerium Ungarns, als hiezu würdigste und geeignetste Persönlichkeit, mit der Leitung der öffentlichen Arbeiten und des Verkehrswesens betraut wurde. „Wenn ich nicht wüßte“, schrieb er zur Zeit, als er seine Stellung im Statthaltereirathe einnahm, „daß die Himmlischen zuweilen durch Kleine Großes zu schaffen lieben, ließe ich mich niemals an die Spitze eines so riesigen Werkes stellen, denn wie ich mir dieses vorstelle, darf es nicht nur so obenhin in Angriff genommen werden. Nun aber bin ich einmal daran und so will ich es denn durchführen, wie meine Vernunft es mir sagt und mein Herz mich drängt, so lange ich es vermag.“

Die Resultate seiner Bemühungen sind: der Beginn der Theißregulirung, die Budapester Kettenbrücke, die Förderung der Donaudampfschiffahrt, die Studien zur Regulirung der Donau und besonders des Eisernen Thores, die Initiative zum Eisenbahnbau, endlich die jetzt nach ihm benannte Széchényistraße, welche von Drenkova durch die

Donau-Engen nach Orsova, beziehentlich nach Rumänien führt. Diese Straße ist ein kühnes Seitenstück zur berühmten Trajansstraße, welche einst dem serbischen Ufer der Donau entlang nach Dacien zog und den kaiserlichen Legionen Roms den Pfad zur Eroberung Daciens (der jetzigen siebenbürgischen Theile) wies. Die Széchényistraße wurde im Interesse des Orient- und Donauhandels erbaut, mit bedeutenden Kosten, da man in den Engpässen den Raum für sie durch Felsensprengungen gewinnen mußte. Aber ihre Zeit ist vorbei; wie die Trajansstraße, so dient auch sie wieder nur als lebendiger Beweis dafür, daß selbst das kühnste Menschenwerk nur eine begrenzte Tragweite hat. Heute zieht parallel mit ihr die Eisenbahnlinie Orsova-Berciorova dahin und macht sie für die Communication sozusagen vollkommen überflüssig; selbst bei niederem Wasserstande, wenn die Schifffahrt auf der Donau feiert und der Verkehr auf den Landweg angewiesen ist, benützt er kaum je die Széchényistraße, welche mit so großen Kosten und noch größeren Anstrengungen angelegt worden und gar bald, wie die Trajansstraße, zu einem bloßen Denkmal der großen Bestrebungen eines großen Geistes geworden sein wird.

Auch hinsichtlich der Regulirung der ungarischen Ströme sind aus jener Epoche bleibende Errungenschaften zu verzeichnen. Noch im XVIII. Jahrhundert wurden die Flüsse Sárviz, Sió und Rapos regulirt, welche vorher in den Gebieten der Comitate Beszprim, Stuhlweißenburg, Tolna und Somogy große Seen bildeten und Jahrhunderte lang den Boden unter Wasser hielten. Ähnliche Zustände herrschten im Comitate Torontál, wo der Begafluß einen Flächenraum von 200.000 Joch Landes überschwemmt hielt. Graf Mercy war es, der die Regulirung dieses Gewässers in Angriff nahm, wobei er zwei Ziele vor Augen hatte: einerseits die ungesunden Sümpfe zu drainiren und anderseits durch Schiffbarmachung des Flusses die Producte der ausgedehnten ärarialen Waldungen und sonstigen Domänen besser verwerthen zu können. Dem XVIII. Jahrhundert gehört auch die Initiative zum Franzenskanal an, der den Wasserweg auf der Donau und Theiß zwischen Földvár und Bezdán um dreißig Meilen abkürzt und überdies die doppelte Aufgabe hat, das viele überflüssige Wasser des Landstriches, den er durchschneidet, abzuleiten und dagegen die dürren Striche mit dem zur Berieselung nöthigen Wasser zu versehen.

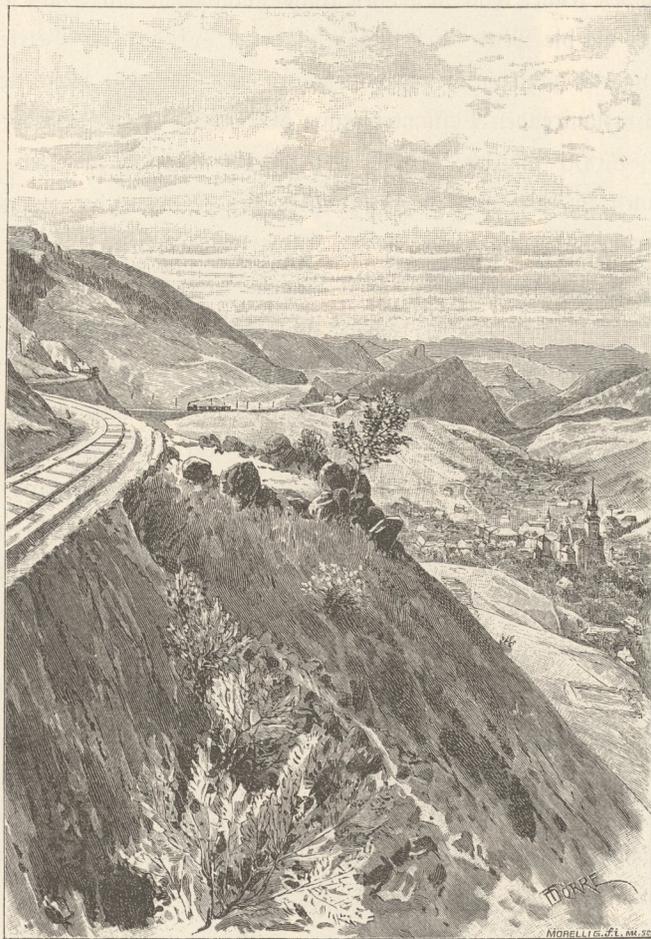
Der Beginn der systematischen Theißregulirung fällt schon in dieses Jahrhundert. Auf dem Gebiete der Unter-Szabolcser Regulirungsgesellschaft, auf der Höhe von Urkom, bezeichnet ein bescheidener Denkstein den Ausgangspunkt jener angestregten Schutzarbeiten gegen Hochwasser, zu denen Graf Stefan Széchényi die erste Erdscholle ausgehoben hat. Seither sind an der Theiß und den übrigen Flüssen auch heute noch nahe an siebenzig Regulirungsgesellschaften thätig, welche schon fast fünf Millionen Joch fruchtbaren Landes entwässert und dem Nationaleigenthum einverleibt haben. Dank den Regulirungen konnte

die Dampfschiffahrt ins Leben treten. Das erste Dampfschiff erschien auf ungarischen Gewässern im Jahre 1830; es war nach dem Kaiser und König Franz I. benannt und gehörte der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft. In vierundzwanzig Stunden fuhr es von Wien nach Pest und in achtundvierzig Stunden dahin zurück. Nach dem Erfolg der ersten Probefahrt wurden schon 1831 regelmäßige Dampferfahrten zwischen Pest und Wien eingerichtet. Auf der Theiß jedoch konnte das erste Dampfboot erst 1846 unter beträchtlichen Schwierigkeiten bis Tokaj hinaufbringen. In demselben Jahre passirte das erste in Ungarn gebaute Dampfboot, der „Grös“, das Eiserne Thor und widerlegte die Meinung, daß es für Dampfer unmöglich sei, die Donauengen und das Eiserne Thor zu überschreiten. Und somit war — jedenfalls bei entsprechendem Wasserstande — die Dampfschiffahrt zwischen der mittleren und unteren Donau eröffnet.

Um den Preis bedeutender Opfer, welche der Staat gebracht hat, sehen wir die größeren Gewässer Ungarns heute den größten Theil des Jahres hindurch schiffbar und noch immer votirt die Gesetzgebung alljährlich namhafte Summen, um die noch vorhandenen Hindernisse der Schiffahrt hinwegzuräumen. Obgleich infolge des Ausbaues der Eisenbahnen ein sehr großer Theil der Waaren auf der Bahn verfrachtet wird, hat doch die Flußschiffahrt nichts an Lebhaftigkeit eingebüßt und nichts beweist deutlicher die Expansivkraft des wirthschaftlichen Lebens und der Production in Ungarn, als der Umstand, daß die Menge der durch die Dampfschiffahrt beförderten Waaren nicht nur nicht abgenommen, sondern — von vorübergehender Abnahme in einzelnen Jahren, infolge besonderer Ursachen, abgesehen — im Allgemeinen ebenfalls zugenommen hat. Die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft zum Beispiele, welche mit dem bescheidenen Actiencapital von 105.000 Gulden begonnen hat, heute aber nicht nur über ein Capital von 25,200.000 Gulden verfügt, sondern auch noch mehr als 17 Millionen Gulden in ihre Unternehmungen investirt hat und deren Hauptgeschäft sich auf dem Gebiete der ungarischen Krone befindet, befördert jetzt jährlich $1\frac{1}{2}$ Millionen Passagiere und 10 bis 15 Millionen Metercentner an Waaren.

Mit der Frage der Einführung der Eisenbahnen hat sich zuerst der Reichstag des Jahres 1836 in sehr liberaler Weise beschäftigt; das Resultat davon war der Gesetzartikel XXV : 1836, der mit Rücksicht auf die damaligen Verhältnisse und politischen, wie rechtlichen Auffassungen liberal genug und für den Eisenbahnbau förderlich erschien, indem er das Expropriationsrecht verlieh zu einer Zeit, als noch das unbeschränkte Eigenthumsrecht des Adels herrschte; auch stattete er die Regierung mit dem Concessionsrechte aus, obgleich er mit ihr gerade in heftigem Streite lag. Die Eisenbahnlinien, welche der Gesetzartikel XXV vom Jahre 1836 bezeichnete, waren die folgenden: von Budapest als der Landeshauptstadt ausgehend gegen Wien, dann zur ungarischen Meeresküste hinab,

nach Semlin, gegen Mähren und Schlesien, gegen Galizien, nach Siebenbürgen in der Richtung auf Klausenburg und anderseits auf Hermannstadt; ferner von Wien, respective der österreichischen Grenze aus einerseits bis zur ungarischen Küste, anderseits über Essegg in der Richtung der Türkei; desgleichen von Wien über Ungarn nach Krafau, von Tyrnau



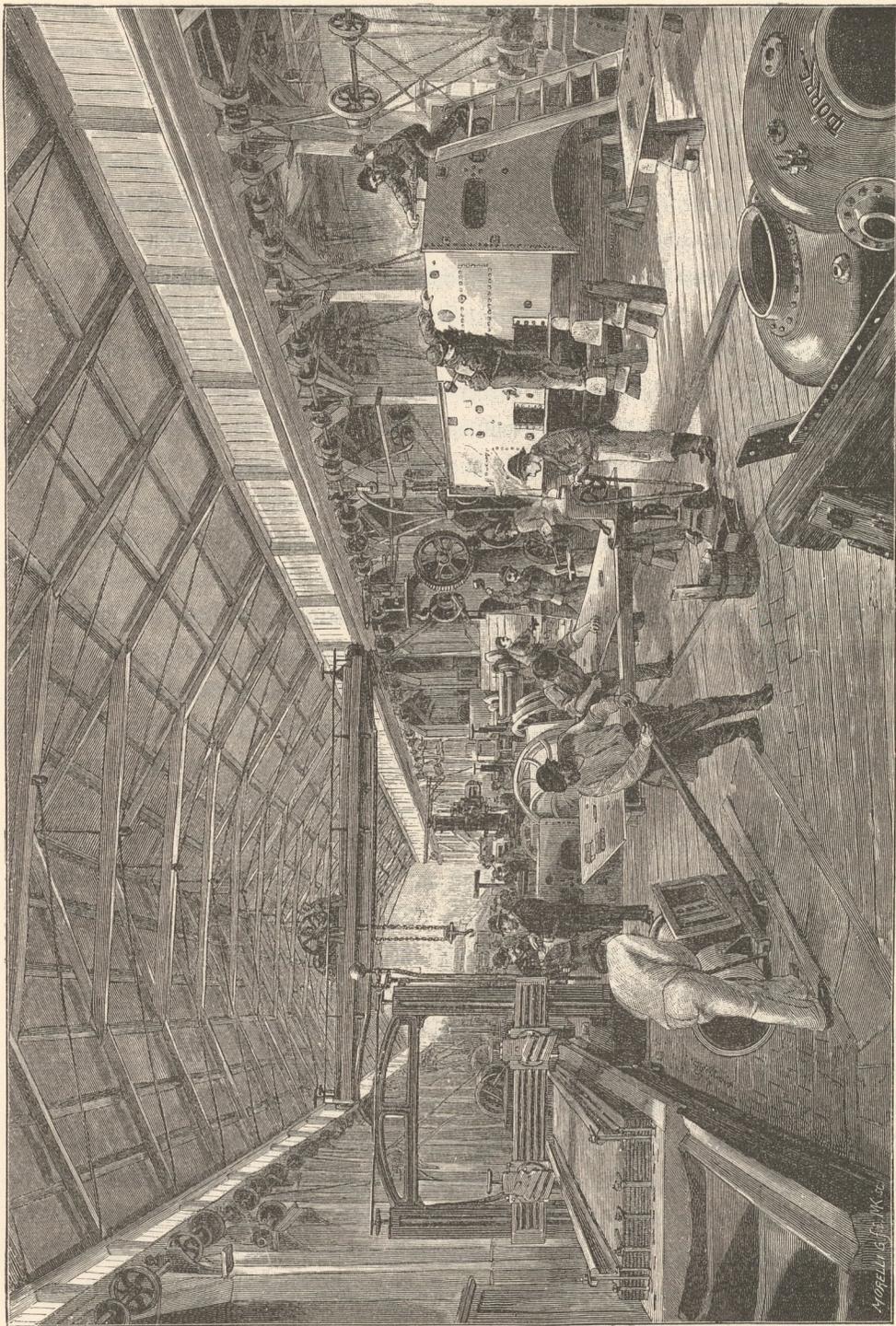
Die nördliche Linie der königlich ungarischen Staatsseisenbahnen bei Kremnitz.

nach Kaschau, von Kaschau nach Krafau, von Miskolcz in der Richtung nach Galizien, eventuell Rußland, und endlich von Sisset bis zur ungarischen Küste. Man sieht, es sind im Ganzen und Großen die nämlichen Linien, welche nach langwierigen Kämpfen und einigermaßen modificirt, später wirklich zustande gekommen sind. Dieser Plan wurde jedoch bis 1848 nur zum geringsten Theile verwirklicht. Ausgeführt wurde die Pferde-
bahn Preßburg-Tyrnau in einer Länge von 59 Kilometer, zu der die Concession 1839 ertheilt worden war, die aber neun Jahre zu ihrer Herstellung bedurfte; ferner traten ins

Leben die Eisenbahnlinien mit Dampfbetrieb: Pest-Waizen, Pest-Ezolnok und Marchegg-Preßburg, als Theile der damaligen Central-, respective der heutigen Österreichisch-ungarischen Staatsbahn; endlich die kurze Linie Ödenburg-Ragelsdorf. Welch riesige Entwicklung weisen seitdem das Communicationswesen und der Verkehr in Ungarn auf! Jahrhunderte haben früher keine so großen Umwandlungen bewirkt, als jetzt Jahrzehnte. So wurden noch um die Mitte dieses Jahrhunderts auf den im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Ungarns jährlich 210.000 Personen und 630.000 Metercentner Frachten befördert; die functionirenden Postämter, etwa 500 an der Zahl, beförderten 3,422.000 Privatbriefe, 688.000 amtliche Briefe und 180.000 Stück privater und amtlicher Fahrpostsendungen im Werthe von $40\frac{1}{2}$ Millionen Gulden; die Länge der staatlich verwalteten Straßen betrug etwa 4.000 Kilometer, während sich die Straßen der Jurisdictionen auf eine Länge von 9.000 Kilometer veranschlagen lassen. Stellen wir diesen Ziffern die heutigen gegenüber, so sehen wir einen gewaltigen Fortschritt ausgedrückt, der sich Dank den geschaffenen Verkehrsmitteln in den gesammten wirthschaftlichen Zuständen Ungarns bemerklich macht.

Da und dort mag der Fortschritt wohl auch zu stürmisch gewesen sein. Sehen wir doch, daß in dem einzigen Jahre 1868 die Summe, welche den damals concessioinirten Eisenbahnen als Zinsengarantie zu Lasten des Staates gezahlt wurde, $8\frac{1}{4}$ Millionen Gulden betrug. Von 1869 bis 1879 wurden 3.767 Kilometer Eisenbahnen gebaut, ein Drittel des jetzigen Bahnnetzes, und fast Alles mit staatlicher Unterstützung. Es ist interessant, daß das Eisenbahnnetz Ungarns die ersten tausend Kilometer erst nach zwölf Jahren (1846 bis 1858) voll hatte, das zweite Tausend aber schon in sieben, das dritte in fünf Jahren. Von 1871 bis 1873 wächst dann das Netz jährlich schon um mehr als tausend Kilometer. Selbstverständlich muß nach solchen stürmischen Bauperioden der Fortschritt sich verlangamen, bis wieder ein geordneter und natürlicher Gang der Entwicklung erreicht ist. Gegenwärtig werden jedes Jahr 500 bis 600 Kilometer neuer Eisenbahnen eröffnet, und zwar was vom Standpunkte des Staatschatzes besonders beruhigend ist, ohne den Staat nennenswerth zu belasten.

Einige Eisenbahnlinien des Landes sind auch in constructiver Hinsicht überaus bemerkenswerth und gewähren zugleich, Dank der vielgestaltigen Naturschönheit der betreffenden Landstriche, ein touristisches Interesse. Als solche erwähnen wir: die den Karst durchziehende Linie Karlstadt-Fiume, die Linie Munkács-Beskid mit ihren gewaltigen Einschnitten, Thalüberbrückungen und dem zweitlängsten Tunnel der Monarchie, die Ostbahn mit ihren romantischen Scenerien und schwer zu erklimmenden Wasserseiden, die Semliner Linie von da an, wo sie die Stätten erreicht, an welche sich so verschiedenartige Erinnerungen aus der Geschichte Ungarns knüpfen, die herrliche Waagthalbahn



Aus der Kubaer Maschinenfabrik der königlich ungarischen Staatseisenbahnen.

MORELLI & W. 35

und auf der nördlichen Linie der ungarischen Staatsbahnen besonders die ebenso lehrreiche als unterhaltende Strecke Alföhl-Ruttel mit ihrer Fortsetzung, der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Diese Entwicklung des Eisenbahnnetzes versorgt jetzt schon bedeutende Fabriken und Industriezweige mit fester Beschäftigung. Die Budapester Maschinenfabrik der königlich ungarischen Staatseisenbahnen und die mit ihr verbundene Eisen- und Stahlfabrik zu Diósgyőr fabriciren besonders Locomotiven, eiserne Brückenconstructions und Stahlschienen. Die Kesziczer Fabrik der Österreichisch-ungarischen Staatsbahngesellschaft erzeugt Schienen, die Ganz'sche Fabrik zu Budapest Eisenbahnwaggonen. Auch anderweitiger Eisenbahnbedarf nebst Ausrüstungsgegenständen wird dermalen schon größtentheils im Lande selbst erzeugt, während all dies vorher vom Auslande bezogen werden mußte.

Unsere Skizze wäre lückenhaft, wollten wir nicht auch schon an dieser Stelle die Grundidee des Systems der Staatseisenbahnen besonders hervorheben. Schon frühzeitig tritt sie deutlich hervor in den leitenden Ideen der Nation über ihre Aufgaben auf dem Gebiete des Verkehrswezens, gelangt jedoch erst im jüngsten Jahrzehnt zur Verwirklichung, indem das Netz der königlich ungarischen Staatseisenbahnen geschaffen wird, kraft dessen der Staat auf die Verkehrspolitik, welche für die Entwicklung der wirthschaftlichen Zustände so hochwichtig erscheint, einen entscheidenden Einfluß ausübt und die führende Rolle behauptet. Jene leitenden Ideen, welche hinsichtlich der Eisenbahn-Concessionen und -Bauten im Interesse des Landes vor Augen zu halten wären, finden wir schon umschrieben in den interessanten Zeitungs- und Reichstagsdebatten der Vierziger-Jahre: Die geradeste und kürzeste Linie nach auswärts und dadurch zugleich eine möglichst billige Massenbeförderung, auf welche das Land durch seine Rohproducte hingewiesen ist; Anlage der Verkehrsadern mit steter Rücksicht auf die Landeshauptstadt, von der aus der commercielle Blutumlauf bis an die Grenzen des Landes hinpulsirt; endlich directer Einfluß des Staates wenigstens auf die Hauptlinien des Verkehrs.

Diese Grundsätze wurden jedoch bei der Durchführung leider zum Theil außer Acht gelassen und waren später nur noch unter ansehnlichen Opfern zu verwirklichen. Zwar wünschten auch die damals maßgebenden Factoren die Hauptverkehrslinien als Staatsbahnen auszubauen, wozu auch in der That ein Anfang gemacht wurde, unter dem Druck der späteren Finanzkrise jedoch gelangten sie in Privatbesitz. So gingen die sogenannte Österreichische Staatsbahn (das sind die Linien der jetzigen Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft) und die südliche Staatsbahn in die Hände von Privatgesellschaften über. Außer den Linien dieser beiden Gesellschaften, welche den wichtigsten Verkehrsrichtungen entsprachen, war im Jahre 1867 auch die Theiß-Eisenbahn schon concessionirt und ausgebaut.

Diesen großen Eisenbahngesellschaften gegenüber, bei denen das entscheidende Wort oft durch ausländische Capitalsgruppen gesprochen wurde, war die Einsprache des Staates in das Tarifwesen und die Verkehrspolitik nicht hinreichend gewährleistet; und doch wurde es immer mehr offenbar, daß dies unumgänglich nöthig sei, wenn das Land den Fortschritt und die Entwicklung seines wirtschaftlichen Lebens gesichert wissen wolle. So gelangte man denn im Laufe der Jahre immer unabweislicher zur Überzeugung, daß dies am sichersten mit Hilfe eines Netzes von Staatseisenbahnen zu erreichen sei, welches unabhängig von den Linien der fremden Gesellschaften ausschließlich im Dienste der volkswirtschaftlichen und finanziellen Landesinteressen zu stehen hätte.

Die Anfänge waren gering, von denen die ungarischen Staatseisenbahnen ausgingen, um ihre jetzige imposante Stellung zu erreichen. In die Pester Josefstadt lief eine gar bescheidene Eisenbahn ein, von Losonc und Salgó-Tarján her, in erster Linie für den Kohlentransport eingerichtet. Der Staat kaufte diese Bahn und verfügte, daß dieselbe aus dem im Jahre 1868 für Eisenbahnzwecke aufgenommenen Sechzig-Millionen-Anlehen durch die Hatvan-Miskolczer und Rutteker Linien vervollständigt werde. Gleichzeitig wurde der Bau der Karlstadt-Fiumaner und später auch der Zákány-Agramer Linie verfügt. So nahm der ungarische Staat seine Stellung ein im Verkehr nach Norden mit Deutschland, nach Süden mit der Adria, beziehentlich Fiume. Die Übernahme der Donau-Drau-Bahn und der Ostbahn in staatliche Verwaltung war mehr eine administrative Maßregel. Nun hatte der Staat bereits drei getrennte Gruppen von Eisenbahnen in seiner Verwaltung; administrative, ökonomische und verkehrspolitische Gründe rechtfertigten also gleichmäßig die Vervollständigung dieses Netzes. Die Erwerbung der Theiß-Eisenbahn (1880) war in dieser Hinsicht ein entscheidender Schritt; weitere Maßnahmen folgten, um dieses große und zielbewußte Werk weiterzuführen. Durch den Ausbau der Tömöser Theilstrecke stellte das Netz der Staatsbahnen seine Verbindung mit den rumänischen Eisenbahnen her, durch die Rákos-Ujszászer Linie die Verbindung mit der Hauptstadt und den von da auslaufenden staatlichen und nicht-staatlichen Linien, durch den Ankauf der Agram-Karlstadter Linie aber wurde die südliche Staatsbahnlinie von Zákány, beziehentlich Bátaszék, bis Fiume ergänzt. Im Jahre 1881 verfügte man den Bau der Budapest-Semliner Linie auf Staatskosten, wodurch der Anschluß an die serbischen Bahnen in Belgrad erzielt wurde. Die Regelung des Verhältnisses zur ehemaligen Österreichischen Staatseisenbahngesellschaft im Jahre 1882 und im Zusammenhange damit die Erwerbung der Linie Neu-Szöny-Bruck, sowie der Ausbau der Linie Neu-Szöny-Kelenföld sicherte dem ungarischen Staate auch gegen Westen eine selbständige Linie, welche weit kürzer ist als die ältere. So ist jenes Staatseisenbahnnetz entstanden, welches zusammen mit den staatlich verwalteten Localbahnen nahe

an 5.300 Kilometer beträgt und heute — ohne Localbahnen — eine Investition von 385 Millionen Gulden repräsentirt; es ist das Mittel, durch welches die Regierung jetzt in den Stand gesetzt wird, eine den Interessen des Landes entsprechende Verkehrs- und Tarifpolitik zu befolgen. Von Wien über Budapest und Großwardein, respective über Arad bis Predeal, von Ruttel und anderseits von Beskid bis Fiume, Brod und Belgrad ist sie nicht nur Herrin der Situation im Inlande, sondern auch ein gewichtiger Factor im Durchzugsverkehr, der sich nach dem erfolgten Ausbau der Anschlüsse nach Salonichi und Constantinopel voraussichtlich ganz neu gestalten wird.

Dies ist das Resultat jahrzehntelanger Kämpfe, die größte volkswirtschaftliche Schöpfung des Landes, auf welche Ungarn unter den obwaltenden Verhältnissen mit Stolz hinweisen darf und welche der Production und Industrie, sowie dem Handel des Landes schon bedeutende Dienste geleistet hat.

