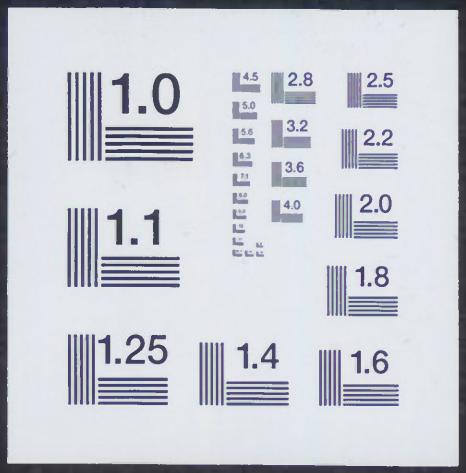

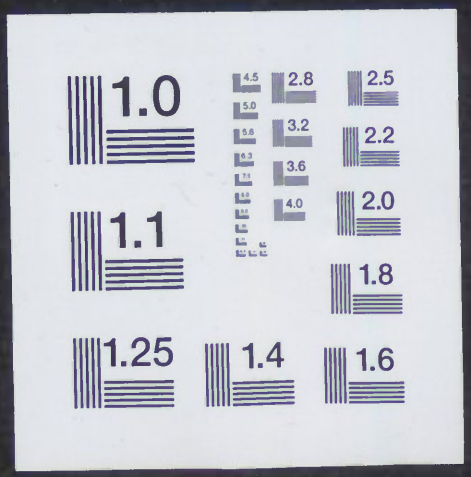

25. Jahre ungarischer Finanz und Volkswirthschaft 1892

25 Jahre ungarischer Finanz- und Volkswirthschaft

(1867–1892.)

Von

Anton Deutsch.

BERLIN 1892.
Puttkammer & Mühlbrecht.
Buchhandlung für Staats- und Rechtswissenschaft.

25 Jahre ungarischer Finanz- und Volkswirthschaft

(1867—1892.)

Von

Anton Deutsch.

BERLIN 1892.

Puttkammer & Mühlbrecht.

Buchhandlung für Staats- und Rechtswissenschaft.

Finanzen und Volkswirthschaft.

Eine Epoche des großartigsten Aufschwunges stellt das letzte Drittel des zur Neige gehenden Jahrhunderts dar. Eine Epoche weittragender Erfindungen, Neuerungen und Verbesserungen auf allen Gebieten des menschlichen Schaffens, und wir wüßten keinen Abschnitt in der neueren Geschichte, in welchem die intellektuelle und materielle Entwicklung von Staaten und Völkern mit solcher Macht erfolgt wäre, als in der Zeit, welche wir von der ersten internationalen Ausstellung in London datiren möchten.

Die Menschheit durchlebt eine wahre Renaissance, in welcher ein gewaltiger Strom geistiger Kräfte befruchtend die Welttheile durchdringt. Der Dampf beherrscht alle Zweige der Arbeit, er kürzt die Entfernungen, bringt die Industrie auf eine hohe Stufe der Vollendung und ermöglicht Leistungen, welche früher des Frohndienstes von Millionen und ungezählter Jahre beanspruchten. Die Agrikultur in allen ihren vielfältigen Abtheilungen nimmt andere Formen an und steigert ihre Leistungsfähigkeit, seit die Erschließung weiter Ländergebiete die Konkurrenz von Welttheilen gegen einander entfacht. Die Gewerbe, im Kampfe mit der Großindustrie, wenden sich neuen Aufgaben zu, der Kunstsinn wird erweckt und das Kunstgewerbe feiert seine Auferstehung. Geniale Männer stellen die geheimnißvollen Kräfte der Elektrizität in den Dienst der Kultur und erweitern die Summe der dem Menschen zu Gebote stehenden Energie. Und der Kapitalsreichthum wächst in ungeahnten Dimensionen; Milliarden spielen dieselbe Rolle, wie einst Millionen, Goldströme ergießen sich über die Länder und fördern ein neues

wirthschaftliches Wachsthum zutage. Die Lebensbedürfnisse steigern sich, der Arbeiter ringt nach Verbesserung seines Loses, nach Freiheit und Gleichstellung. Industrie und Reichthum vergrößern nicht nur die materielle Macht, sie heben seine geistigen Potenzen der Menschheit.

Inmitten dieses großartigen Umgestaltungsprozesses, dessen Verlauf von tief einschneidenden politischen Wandlungen, von der Einigung Italiens und Deutschlands, von dem Siege der nationalen Ideen begleitet ist, tritt für Ungarn die Erlösung ein. Der ungarische Staat feiert seine Auferstehung, selbstständig lenkt er seine Geschicke und beginnt die Lösung jener Aufgaben, die seiner harren, um Kultur und Wohlstand zu verbreiten. Keine der zahllosen Aufgaben war schwieriger zu lösen, keine bedurfte mehr der intensivsten, ausdauerndsten Arbeit als diejenige, das Land aus der ökonomischen Zurückgebliebenheit emporzuheben, die Einseitigkeit im Wirthschaftsleben zu ersetzen durch das systematische und nach jeder Richtung ausgebildete Zusammenwirken der agrikolen und industriellen Produktion. Riesige Kräfte mußten zur Erreichung dieses Zieles in Bewegung gesetzt werden, das Verkehrswesen, das Geld- und Kreditwesen mußten ausgebildet, Gewerbe und Industrie geschaffen, Ackerbau und Viehzucht im modernen Sinne verbessert werden. Während dies Alles geschah, hatte das Land das Unglück, unter den Folgen wirthschaftlicher und finanzieller Krisen, die in anderen Ländern entstanden, zu leiden, es mußte mit dem Neide und der Scheelsucht kämpfen und die Auswüchse des Protektionismus ertragen, der mit dem Anwachsen überseeischer Konkurrenz Macht über Mitteleuropa erlangt hatte. Der selbstständige ungarische Staat legte aber auch in der Verwaltung seiner Finanzen kostspielige Lehrjahre zurück, überwand thurmhohe Schwierigkeiten, bis es nach langem mühevollen Ringen gelang, Ordnung zu schaffen, das chronische Defizit auszumerzen und trotz der gesteigerten Bedürfnisse, Ueberschüsse im Staatshaushalte zu erzielen. Weit entfernt davon, das eigentliche Ziel seines Strebens erreicht zu haben, steht Ungarn nach 25 Jahren selbstständigen Schaffens vor ökonomischen Erfolgen, die im Vergleiche mit den Resultaten, welche in anderen Staaten in gleichen Zeitraume

erreicht wurden, sowohl relativ als absolut, als außergewöhnlich bezeichnet werden können.

Ungarn hat aufgehört lediglich agrikole Wirthschaft zu treiben; Gewerbe und Industrie ergänzen bereits in bedeutendem Umfange die Bodenproduktion, die Kapitalsarmuth ist einem beträchtlichen Wohlstande gewichen und nichts beweist diese Thatsache stärker, als daß das Land für die Erfüllung der staatlichen Aufgaben nahezu die dreifachen Lasten weit sicherer und leichter aufbringt als vor einem viertel Jahrhundert.

Die Bevölkerung hat sich vermehrt; von 15,417.000 Seelen ist dieselbe innerhalb 20 Jahren auf 17,349.398 gestiegen. Die Städte weisen ein bedeutendes Wachsthum auf, das bürgerliche, gewerbetreibende Element ist erstarkt und namentlich die Hauptstadt zeigt eine Progression, wie kaum eine zweite kontinentale Stadt.

Das Erreichte ist das Ergebniß einer nicht leicht zu übersehenden Summe von Arbeit, an welcher sich die besten Kräfte der Nation in unverdrossenem Bemühen, hingebungsvoll mit patriotischem Bewußtsein betheiligt haben. Das Land hat tüchtige, zielbewußte Führer besessen, und wollten wir ihrer jetzt namentlich gedenken, wir müßten eine Legion anführen. Wir unterlassen dies in dem Momente feierlicher Erinnerung an den Tag der Krönung, wir führen im Nachstehenden die Thatsachen an, alle zusammen ein einziger, großartiger Beweis dafür, daß nur ein selbstständiges, freies Volk groß und mächtig sein kann, aber auch für die Wahrheit des Satzes: Nur wo der Wohlstand blüht, blüht die Freiheit, in der Hütte der Armuth kann sie nicht gedeihen.

Ungarn als Provinz regiert, hätte nie und nimmer die gegenwärtige Stufe der Entwicklung und des Wohlstandes erreicht.

Im Nachstehenden haben wir es versucht, eine kurze Darstellung der Entwicklung der Staatsfinanzen, des Kreditwesens der Eisenbahnen, der Stromregulirungen und der wichtigsten Zweige der Volkswirthschaft und namentlich aber der Regierungsthätigkeit zu geben, die gerade bei uns, wo trotz der freien Auffassung des Volkes und der freiheitlichen Gesinnung desselben, in allen ökonomischen Fragen die Initiative von Oben erwartet wird, eine große

Rolle spielt. Wie sehr die verschiedenen Regierungen und die Gesetzgebung bemüht waren, ihrem Berufe in dieser Richtung zu entsprechen, beweist unter Anderem, daß im Verlaufe der 25 Jahre nicht weniger als 640 Gesetze finanziellen oder ökonomischen Inhaltes geschaffen wurden; die Zahl der Regierungs-Verordnungen geht in die Tausende und allesammt dienen dem Zwecke Uebelstände zu beseitigen, Reformen und Verbesserungen herbeizuführen und an Stelle aritischer unbeholfenen Formen die modernen Einrichtungen eines großen staatlichen Gemeinwesens zu setzen.

Die Staatsfinanzen.

Die Geschichte der ungarischen Finanzen vom Beginne der neuen verfassungsmäßigen Aera bis zum heutigen Tage ist eine der merkwürdigsten und episodenreichsten der neueren Zeit. Sie bietet uns den stärksten Beweis für die politische Kraft und Einsicht des ungarischen Volkes, für die Opferwilligkeit desselben, aber auch für den Reichthum an Hilfsquellen, über welche dieser Staat gebietet. Was ist nicht im Verlaufe eines Vierteljahrhundertes auf finanziellem Gebiete geschehen, wieviel wurde geschaffen, verändert, reformirt, um einerseits den steigenden Anforderungen an die Staatskasse gerecht zu werden, andererseits das Gleichgewicht im Staatshaushalte herzustellen, und gleichzeitig in allen Beziehungen der modernen Strömung Rechnung zu tragen? Wie viele bittere Erfahrungen wurden gesammelt, welche Opfer wurden gebracht, welche Entbehrungen wurden auferlegt, damit der Kredit Ungarns gefestigt und das Vertrauen in die Zahlungsfähigkeit dieses Staates nicht erschüttert werde? Welche Summe von Arbeit mußte aufgewendet werden, um die riesenhafte Aufgabe zu bewältigen, welche darin bestand, die Finanzverwaltung in ihren zahllosen Verzweigungen einzurichten, eine richtige Steuerpolitik zu verfolgen, den Ertrag der direkten und indirekten Steuern, sowie der Monopole und staatlichen Betriebe ständig zu heben, die Finanzadministration zu bessern, das Volk an die regelmäßige Abtragung der Lasten zu gewöhnen, die Kredit- und Bankgesetzgebung zu regeln und dabei fortwährend ein Ziel im Auge zu behalten: die Verwohlfeilung des Staatskredits und des öffentlichen Kredits überhaupt.

Es ist nicht zu verwundern, daß die ersten sechs Jahre des selbstständigen Finanzregimes, in welche die Periode der sprunghaften Investitionen, der unausgeführten Eisenbahnbau-Verträge und der Ausbruch der wirthschaftlichen Krise fällt, einen raschen Niedergang der Finanzen gebracht haben, welcher selbstverständlich die einsichtigen Politiker mit Angst erfüllte und auch das Gespenst der finanziellen Insuffizienz in nicht allzu großer Ferne zeigte. Mit dem Rücktritte des Finanzministers Kerkapoly fand diese Periode der optimistischen Täuschungen ein rasches Ende. Sie ist gekennzeichnet durch die Aufnahme der onerosen Schatzbonds-Anleihe und durch schwere Belastung, welche den Steuerträgern für die Folge auferlegt werden mußte. Der Eintritt des greisen Ghyczy markirt die Aenderung des Geistes in der Leitung der Finanzen. Selbst zu schwach, um große reformatorische Ideen zur Geltung zu bringen, zu unerfahren auf finanziellem Terrain und zu wenig praktischer Administrator, um rasch einen Wechsel herbeiführen zu helfen — hat er nur Eine Aufgabe erfüllt. Er öffnete dem Lande die Augen, er zeigte die Gefahr, in welche dasselbe gerathen, er lehrte die größten Lasten tragen und schuf eine Reihe von neuen Steuern, wie die Transportsteuer, die Steuer der zur öffentlichen Rechnungslegung verpflichteten Unternehmungen, den Einkommensteuer-Zuschlag, die Jagdsteuer, die sich zum Theile bis in die neueste Zeit erhalten haben. Er leitete aber auch die Periode ein, in welcher sich jüngere, thatkräftige Männer, wie Széll und Szapáry der Regenerirung der Finanzen widmeten, die auch in verhältnißmäßig kurzer Zeit gelungen wäre, wenn nicht die bosnische Okkupation und die von Jahr zu Jahr steigenden Heereslasten die Früchte jahrelanger Bemühungen wiederholt verzehrt hätten. Dann folgten abermals einige Jahre der Besserung, die jedoch abermals zu größeren Ausgaben für wirthschaftliche und kulturelle Zwecke verleiteten, bis dann endlich durch Tißa mit fester Hand die vollständige Regelung der Finanzen angebahnt und von dessen Nachfolger auch glücklich und mit Erfolg durchgeführt worden ist.

Betrachten wir die Leistungen der Finanzverwaltung etwas näher, damit wir erkennen, was in dem verflossenen Vierteljahrhundert vollbracht wurde. Als im Jahre 1867 aus der Finanzabtheilung der Statthalterei das Ministerium gebildet wurde, mußte die Admi-

nistration von Grund auf neu geschaffen werden. Es geschah dies und gleichzeitig wurde für die unabhängige Kontrole durch die Kreirung des Obersten Rechnungshofes gesorgt. Es wurden die Finanzgerichtshöfe gebildet und wieder aufgehoben, es wurden Gesetze über die Steuereinhebung und Manipulation gebracht, die Finanzdirektionen geändert, ein Oberster Finanzgerichtshof etablirt, damit durch diese Einrichtungen die Administration gebessert und vervollkommnet werde. Die Steuergesetzgebung befaßte sich mit allen Steuergattungen, den direkten sowohl wie den indirekten und es darf behauptet werden, daß nirgends die Wandlungen so rasch aufeinanderfolgten, als auf diesem Gebiete. Nur die Grundsteuer erlangte nach Schaffung des neuen Katasters Stabilität, sonst wurden beinahe alle Steuern wiederholt den wesentlichsten Aenderungen unterzogen, um die Giebigkeit zu erhöhen und größere Klarheit für die Steuerträger und für die Verwaltung zu erzielen. Der gewünschte Erfolg konnte lange nicht erreicht werden. Erst als nach harten Kämpfen mit Oesterreich die Reform der indirekten Steuern in Angriff genommen wurde, als der Ertrag der Spiritus-, Zucker-, Wein- und Konsumsteuern gesteigert war und dann die Ablösung der Regalien erfolgen konnte, wurde es möglich, des Defizits vollkommen Herr zu werden. Die Finanzverwaltung hat dreimal die finanzielle Quotenfrage mit Oesterreich ins Reine gebracht und hat namentlich in der Frage der Steuerrestitutionen für die direkten Steuern eine Besserung des finanziellen Ausgleichs herbeigeführt. Eben so oft wurden die finanziellen Verhandlungen mit Kroatien geführt, bis auch dieses Verhältniß ein zufriedenstellendes geworden. Das Finanzministerium hat die Dualisirung der Notenbank durchgeführt, es hat für die Hebung des Kreditwesens im Allgemeinen und für die Hebung des Bodenkredits im Besondern gesorgt, es hat die großen finanziellen Transaktionen, die Kreditoperationen geleitet und hat gerade auf diesem Gebiete die merkwürdigsten Erfolge aufzuweisen. Die amortisirbaren Anleihen in fremder Währung und die Schatzbonds bilden die erste Phase, die Schaffung der 6%igen Goldrente die zweite, die Kreirung der 5%igen Papierrente die dritte, die erste große Goldrentenkonversion die vierte, die Konversion der Eisenbahntitres die fünfte Phase. Nunmehr stehen wir, nachdem das Defizit aus dem Budget gründlich ausgemerzt, vor der Regulirung

unseres Geldwesens und vor der Eliminirung aller 5%igen Staatstitres. Darin kulminirt auch der Erfolg der ungarischen Finanzen und wir haben uns vor Augen zu halten, daß Ungarn, welches im Jahre 1873 kaum mehr in der Lage war, seine Solvenz aufrecht zu erhalten, im Jahre 1892 bei gefüllten Kassen den Zinsfuß seiner Renten herabzusetzen vermag. Innerhalb dieser Periode hat das Land nahezu um eine Milliarde Gulden Bahnen erbaut, hat über hundert Millionen für Flußregulirungen ausgegeben, hat Straßen hergestellt, großartige Bauten ausgeführt, hat Unterrichts- und Justizwesen gehoben, hat eine Honvédarmee geschaffen und hat die Leistungsfähigkeit seiner Bewohner auf eine hohe Stufe gehoben.

Hier lassen wir in erster Linie die Endresultate der Finanzverwaltung folgen. Es betrugen

	die Ausgaben Gulden	die Einnahmen Gulden	Einnahme durch Kreditoperation Gulden
1868	109,912.000	112,392.000	20,785.694
1869	191,772.000	171,809.000	50,735.999
1870	226,928.000	189,146.000	68.609.880
1871	232,119.000	188,882.000	43,918.623
1872	253,453.000	203,241.000	24,829.481
1873	290,622.000	226,541.000	41,780.872
1874	227,890.000	208,093.000	67,191.763
1875	207,341.000	199,430.000	64,346.892
1876	230,167.000	224,703.000	30,717.631
1877	234,841.000	225,243.000	422.159
1878	291,964.000	240,445.000	54,005.414
1879	305,403.000	259,451.000	47,565.315
1880	281,794.000	260,557.000	9,442.294
1881	318,407.000	280,250.000	28,678.076
1882	339,224.000	293,950.000	32,614.542
1883	341,442.000	304,813.000	24,416.973
1884	340,323.000	310,057.000	17,661.144
1885	360,521.000	321,635.000	27,793.083
1886	348,864.000	308,346.000	30,668.893
1897	368,638.000	323,338.000	41,507.242
1888	362,707.000	338,727.000	34,290.116
1889	348,161.000	350,758.000	—
1890	365,450.000	392,454.000	—
*1891	402,235.021	378,110.664	—

* Nach dem provis. Kassenausweis.

Im Verlaufe von 25 Jahren haben sich die Ausgaben von 109 auf 378 Millionen, daher um 230%, die Einnahmen von 112 auf 402 Millionen, daher um 260 Perzent erhöht und so ist es möglich geworden, des Defizits, zu dessen Bedeckung in derselben Zeit 760 Millionen Gulden durch Kreditoperationen aufgebracht werden mußten, vollends Herr zu werden. Das Bild vervollständigen wir, indem wir die Erträge der Steuern in demselben Zeitraume hier nebeneinander stellen, u. zw. der wichtigsten Steuergattungen. Es erbrachten:

	die direkten Steuern	die indirekten Steuern
1868	54,041.140	52,017.090
1869	56,692.282	66,524.740
1870	60,519.031	69,458.138
1871	42,581.775	74,522.656
1872	44,094.433	75,054.826
1873	59,611.643	76,497.879
1874	68,361.753	75,844.555
1875	71,170.019	77,621.079
1876	81,802.156	78,714.045
1877	87,311.341	82,968.681
1878	84,756.458	81,879.368
1879	82,201.110	89,287.215
1880	84,257.776	90,946.480
1881	87,695.467	104,030.748
1882	90,224.463	104,120.841
1883	93,678.689	109,137.414
1884	96,064.468	114,651.981
1885	98,048.549	122,834.243
1886	93,856.576	119,114.592
1887	96,587.283	120,184.602
1888	101,025.058	124,466.051
1889	98,817.815	134,906.331
1890	101,100.463	161,153.676

Diese Ziffern zeigen, daß der Ertrag der direkten Steuern um 85%, der aller indirekten Steuern um 194% gestiegen ist. Diese Ziffern weisen aber auch auf die Zunahme der Leistungs- und Konsumtionsfähigkeit hin; dies wird noch durch das Ergebniß mancher direkter Steuern besonders bestätigt. Die Grundsteuer ist die

gleiche geblieben, dagegen ist die Hauszinssteuer von 6.7 auf 10.6, die Erwerbsteuer von 7.7 auf 19.6, der Einkommensteuer-Zuschlag von 5.3 auf 16.8 Millionen Gulden gewachsen. — Die Resultate der indirekten Steuern, namentlich der Verbrauchsteuern und Monopole sind so interessant, daß wir dieselben hier anführen, um die Veränderung in den Konsumtionsverhältnissen, aber auch die bessere Ausnützung der Monopole zu illustriren. Es brachten:

	Spiritus-steuer	Bier-steuer	Zucker-steuer	Tabak-gefälle	Salz-gefälle
	in Tausenden von Gulden				
1868	5.415	897	865	22.448	15.627
1869	6.758	1.183	1.000	24.143	12.595
1870	6.491	1.238	896	25.197	13.891
1873	6.098	1.378	1.048	25.615	13.611
1876	5.796	990	535	27.658	13.044
1880	6.364	883	1.744	30.776	14.011
1884	8.132	2.120		42.112	14.831
1885	11.008	2 236		42.196	14.799
1888	14.864	3.468		43.960	15.444
1889	22.950	1.002	2.075	44.101	15.157
1890	24.663	1.190	3.282	47.523	15.369

Wir erwähnen noch die Mineralöl-Steuer, die

1882	359.000
1885	3,018.000
1888	4,492.000
1889	4,770.000
1890	5,129.550

erbrachte.

Die Staatsschuld ist enorm angewachsen, theils durch den direkten Bedarf zur Deckung der Defizite, theis durch die Vermehrung der nominellen Verschuldung bei den Konversionen, zumeist aber durch die Staatsbahnbauten und Ankauf der Privatbahnen. Die Staatsschulden betrugen:

1868	fl.	268,852.925
1870	„	373,862.019
1873	„	476,735.005
1875	„	626,390.351

1878	... ...	fl. 754,933.735
1880	... ...	„ 1.019,353.274
1885	... ...	„ 1.363,380.381
1888	... ...	„ 1.483,598.115
1890	... ...	„ 1.806,425.032

Dem entsprechend ist der Zinsenbedarf von 10,513.808 auf 126,741.707 Gulden gestiegen. Wir glauben, daß diese Last heute weit leichter ertragen wird, als vor Jahren die Hälfte derselben und erblicken darin eben den mächtigen Erfolg der volkswirthschaftlichen und finanziellen Politik der letzten Jahre.

Im Jahre 1871 ist der erste Finanzminister, Lónyay, aus dem Amte geschieden mit einer Warnung für die Zukunft. Zwei Jahre später trat die wirthschaftliche Krise mit ihren ungeheuren Folgen ein, und die ungarische Finanzverwaltung stand in Folge des enormen Bedarfes vor einer Krise. Im Juni 1873 konnte man nur schwer die Beamtengehälter aufbringen und im September desselben Jahres schrieb Kerkapoly: „daß er wohl den Oktober Coupon gedeckt habe, daß aber sämmtliche Kassen überaus erschöpft seien und daß er, um von der Bank eine Million Silber zu erhalten, von der Kreditanstalt einen Wechsel im gleichen Betrage wünsche." Zu Beginn des Jahres 1874 stand Minister Ghyczy „vor der Sistirung der Erfüllung staatlicher Verpflichtungen, vor der Deklaration der Zahlungsunfähigkeit". Das Unheil wurde glücklich abgewendet, und Minister Széll konnte im Jahre 1876 an die Schaffung der Rente gehen, derjenigen Form der Staatsverschuldung, welche das stärkste Vertrauen seitens des Kapitals beansprucht. Aber auch diesen Finanzminister, welchem das Verdienst der Herabdrückung des Defizites von 60 auf 24 Millionen, des zweiten Ausgleichs mit Oesterreich, des Zolltarifs und der Dualisirung der Bank gebührt, wurde die völlige Lösung der übernommenen Aufgabe angesichts der bosnischen Okkupation unmöglich. Er ging eher als daß er seine Arbeit vernichten wollte und machte dem Grafen Szapáry Platz, der genau drei Jahre später die erste Konversion, die Schaffung der vierperzentigen Rente bewerkstelligte. Aber auch diesem Minister gelang die Ordnung der Finanzen nicht vollständig; erst Koloman Tißa hat dieselbe bewerkstelligt und es wird dessen unvergängliches Verdienst bleiben, das Defizit im Staatshaushalte beseitigt zu haben. Der gegen-

wärtige Finanzminister, entschieden der bedeutendste Fachmann, der bisher in Ungarn an der Spitze der Finanzen gestanden, hat sich bereits auf das Gebiet großer Reformen begeben, er wird die Goldwährung einführen und wird die direkten Steuern in gerechter Weise umgestalten. Das ist in kurzen Zügen ein Abriß der Entwicklung der ungarischen Staatsfinanzen im Verlaufe eines Vierteljahrhunderts, wir haben ein Recht zu glauben, daß dieselbe, trotz der großen Schwierigkeiten, trotz zahlreicher Irrungen, doch die Gewähr für die glückliche Ausbildung in der Zukunft bietet.

Geld- und Kreditwesen.

Eng verknüpft mit den Verhältnissen der Staatsfinanzen ist die Ausbildung des Geld- und Kreditwesens, die Schaffung großer und kleiner Kreditorganismen, das Entstehen von Kreditinstituten, die Ausbreitung des Hypothekarkredits, die Normirung des allgemeinen Zinsfußes und die finanzielle Unabhängigkeit des Staates. Unleugbar hat Ungarn auf dem Gebiete des Geld- und Kreditwesens eben solch staunenswerthe Fortschritte gemacht, wie auf welch anderem Gebiete immer; es haben die Staatsverwaltung und die Gesetzgebung hiezu außerordentlich viel beigetragen und es ist derselben zu Statten gekommen der zunehmende Wohlstand, der wachsende Kapitalsreichthum des Landes.

Wenn wir vier Jahrzehnte zurückdenken und uns ins Gedächtniß rufen, daß die Errichtung der ersten Filiale der Oesterreichischen Nationalbank in Pest mit einer Dotation von zwei Millionen Gulden ein Ereigniß bildete und dann die gegenwärtige Situation in Betracht ziehen, in welcher uns — nachdem der ungarische Staat den Hartgeldumlauf herstellt — die Wahl bleibt zwischen der auf vollkommen paritätischer Grundlage dualisirten Oesterreichisch-Ungarischen Bank oder einer selbstständigen Ungarischen Bank, haben wir eine Veränderung vor uns, wie sie größer nicht gedacht werden kann. Wenn wir uns erinnern, daß Ungarn in wenigen Jahrzehnten den Wechsel von der Naturalwirthschaft zur Geldwirthschaft gründlich vollzogen hat, und daß es mit einem Netz von Kreditinstituten, Banken, Sparkassen, Volksbanken u. s. w. überzogen ist, werden wir erkennen, welche Früchte die staatliche Selbstständigkeit in finanzieller Hinsicht gezeitigt hat.

Wenn wir daran erinnern, daß der landläufige Zinsfuß zwischen 8 und 12 Perzent geschwankt hat, während wir heute Geld zu 4 und 6 Perzent erhalten, werden selbst Pessimisten zugeben müssen, daß eine außergewöhnliche Wendung zum Guten eingetreten ist, und daß wir uns in Bezug auf den geltenden Zinsfuß den westlichen Staaten Europas wesentlich genähert haben. Die Abhängigkeit von Oesterreich hat aufgehört und der Unterschied hat sich nahezu verwischt, der früher zwischen dem öffentlichen und privaten Kredit beider Staaten der Monarchie gemacht wurde. Dies drückt sich insbesondere aus in den Kursen der Staatspapiere und der Anlagewerthe, die heute nur um Weniges differiren.

Seit dem Jahre 1867 hat sich die Legislative sehr oft mit dem Kreditwesen beschäftigt und es wurden zahlreiche Gesetze erbracht, welche die Verbesserung desselben in jeder Beziehung bezweckten. Und die Gesetzgebung war stets von dem Grundzuge gekennzeichnet, die erworbenen Rechte in jeder Beziehung zu schützen, die vollste Sicherheit herzustellen. Von den Gesetzen erwähnen wir die Schaffung des Eisenbahn-Grundbuches, das Börsengesetz, die Einrichtung des Notariats, das wiederholt geänderte Wucher-, Handels- und Aktien-, Wechsel- und Konkursgesetz, das Gesetz gegen falsche Kridatare, über das Ungarische Bodenkredit-Institut, über das Bodenkredit-Institut für Kleingrundbesitzer, über die Pfandbrief-Emissionen, über die Ungarische Eskomptebank, über die Umgestaltung der Oesterreichisch-Ungarischen Bank, über die Postsparkassen, über das Cheque- und Clearingwesen, über die Warrants, über das Pfandleihgeschäft, den Ratenbrief-Verkehr, die Amortisation von Werthpapieren, über die Bodenamelioration-Pfandbriefe, über den Verkehr mit Losen, die Gesetze über die Erhöhung einzelner Eisenbahn-Garantien, über die Schaffung der Renten und über die wiederholt vorgekommenen Konversionen.

Was den Staatskredit betrifft, haben die vielfachen Wandlungen desselben in der Begebung der Staatsanleihen und in der Kursbildung für dieselben den prägnantesten Ausdruck gefunden. Das bald wachsende, bald sinkende Vertrauen, die Fehler der Finanzpolitik, die steigenden Defizite, der Bedarf für unproduktive Ausgaben oder für Investitionen spiegeln sich in der Werthbemessung der

Staatspapiere wider und eben deshalb ist die Thatsache, daß die Verzinsung der ungarischen Renten von 8 auf 4·3 Perzent gesunken ist, der beste Beweis für die vollständige Aenderung in den Kreditverhältnissen.

Betrachten wir die Emissionskurse der verschiedenen ungarischen Anlehen und Papiere der garantirten Bahnen, die Tiefkurse und die höchsten Preise, welche dieselben erreicht haben.

	Emissions-Kurs in Perzenten	Verzinsung	Tiefster Kurs	Höchster Kurs
5% Ungarische Eisenbahn-Anleihe	71·15	6·92	71·15	100
Prämien-Anleihe	80	—	70·25	142
Gömörer Eisenbahn-Pfandbriefe	79	6·33	—	100
30-Millionen-Anlehen	75·25	6·65	—	100
54-Millionen-Anlehen	74	6·76	—	101
6% Schatzbons I. Emission	86·5	7·19	73·9	100·5
6% Schatzbons II. Emission	83·5	7·27		
Investitions-Anleihe	91·6	5·45	—	100
6% Gold-Rente (durchsch.)	77·13	7·78	—	101
4% Gold-Rente (durchsch.)	74·27	5·39	—	94
5% Papier-Rente (durchsch.)	76·07	5·76	73·5	105
5% Grundentlastung	—	—	—	—
4% Grundentlastung	86·05	4·62	86·05	94·5
4½% Regalien-Obligationen	94·6	4·78	92·8	99·8
Siebenbürger Bahn-Aktien	78·5	6·37	37·5	100
Siebenbürger Bahn-Prioritäten	70	7·14	55·5	101
Alföld Bahn-Aktien	62·5	8	46	100·5
Alföld Bahn-Prioritäten I.	62·5	8	61	101
Nordostbahn-Aktien	59·8	8·35	42·75	99
Nordostbahn-Silberprioritäten	71·63	6·98	59	100
Ungarische Westbahn-Aktien	68	7·35	42	99
Ungarische Westbahn-Prioritäten I.	68	7·35	—	101·5
Ungarisch-Galizische Aktien	75	6·66	43	99
Ungarisch-Galizische Prioritäten I.	75	6·66	—	100

Mit der Ausbildung des Staatskredites ging parallel die Vervollkommnung des gesammten öffentlichen Kreditwesens, die Steigerung des Geldverkehrs, der kolossale Fortschritt des Aktienwesens und die Förderung des Unternehmungsgeistes. Besitz und Wohlstand nahmen zu und nach und nach entwickelte sich ein Kapitalsreichthum,

welcher sowohl in dem Anwachsen der Spareinlagen im ganzen Lande, in der Vermehrung des Effektenbesitzes und in der vergrößerten Unabhängigkeit vom Auslande deutlich zu Tage trat.

Eine allzu sehr ins Detail eingehende Darstellung dieser überaus interessanten Partie unseres Wirthschaftslebens würde den Rahmen dieser Studie sprengen, wir müssen uns auf die Mittheilung der wichtigsten Daten beschränken. Beginnen wir mit der derzeit einzigen Geldquelle, mit der Oesterreichisch-Ungarischen Bank.

Die damalige Nationalbank hat im Jahre 1852 in Pest die erste ungarische Filiale mit einer Dotation von 2,100.000 Gulden eröffnet, vermehrte dieselbe, als es galt, aus Ungarn einen bedeutenden Betrag für die freiwillige National-Anleihe herauszupressen, im Jahre 1854 auf 9 Millionen. 1867 betrug die Dotation fl. 15,480.000 und machte dann folgende Progressen:

1869	fl. 35,916.000
1872	„ 40,700.000
1873	„ 60,150.000
1874	„ 54,650.000
1879	„ 50,000 000
1885	„ 60,000.000
1891	„ 95,000.000

Der Wechsel- und Lombardstand betrug:

1852	fl. 2,529.376
1867	„ 8,771.645
1869	„ 18,041.307
1872	„ 28,077.082
1873	„ 35,088.314
1879	„ 32,582.975
1885	„ 42,508.189
1891	„ 79,307.000

Aus einer Filiale im Jahre 1852 haben sich namentlich seit der Dualisirung der Bank 1 Hauptanstalt, 21 Filialen und 62 Nebenanstalten entwickelt.

Nehmen wir nun die übrigen Geld- und Kreditinstitute des Landes. Im Jahre 1867 zählte man:

in Tausenden von Gulden

	Kapital	Einlagen	Wechselportefeuille	Vorschüsse	Darl. auf Immobil.	Kontokorrent	Werthpapiere-Besitz
5 Banken ...	2.495	7.416	6.143	1.782	—	—	—
105 Sparkassen	1.913	63.644	22.557	3.140	24.557	—	—
1 Volksbank...	—	—	—	—	—	—	—
1 Bodenkredit-Institut ...	—	—	—	—	30.250	—	—
Hypothekar-Abtheilung der Nationalbank	—	—	—	—	36.602	—	—
Zehn Jahre später, 1877, zählte man:							
108 Banken ...	31.194	27.426	40.380	4.836	12.716	12.715	4.670
307 Sparkassen	19.169	228.934	75.938	8.432	90.080	3.866	32.048
221 Genossenschaften ...	12.546	7.119	7.711	13.140	—	132	358
6 Bodenkredit-Institute ...	8.978	403	1.385	—	59.797	2.664	7.035
Hypothekar-Abtheilung der Nationalbank	—	—	—	—	56.675	—	—
1887 zählte man:							
142 Banken ...	39.459	66.367	66.470	16.729	31.400	23.993	23.993
413 Sparkassen	26.684	362.015	139.908	10.883	150.909	11.877	57.282
488 Genossenschaften ...	26.631	22.008	19.241	1.170	8.946	19.575	—
5 Bodenkredit-Institute ...	12.210	925	3.964	3.473	128.422	31.984	13.214
Hypothekar-Abtheilung der Oesterr.-Ung. Bank	—	—	—	—	72.931	—	—
1889 zählte man:							
158 Banken ...	44.574	83.430	76.412	23.432	36.200	50.902	14.070
435 Sparkassen	28.840	406.626	161 907	12.889	171.101	15.225	66.743
576 Genossenschaften ...	28.676	24.300	20.368	1.208	8.670	22.694	—
5 Bodenkredit-Institute ...	12.210	1.038	3.738	5.124	136.021	52.831	13.933
Hypothekar-Abtheilung der Oesterr.-Ung. Bank	—	—	—	—	84.172	—	—

In den beiden letzten Jahren hat eine weitere Zunahme stattgefunden, über welche eine offizielle Nachweisung fehlt, aber auch die vorhandenen Zahlen geben folgendes Bild:

Die Zahl der Geld- und Kreditinstitute ist von 112 auf 1174 gestiegen. Das Kapital derselben, wenn wir auch die angesammelten Reserven in Betracht ziehen, hat sich von 4,400.000 auf 159 Millionen erhöht. Die Sparkasseneinlagen sammt den Kreditoren sind von 71 Millionen, wenn wir die Zunahme bei der Postsparkasse und die des letzten Jahres in Betracht ziehen, auf weit über 600 Millionen Gulden gewachsen. Das Wechselportefeuille hat — die Oesterreichisch-Ungarische Bank mit eingerechnet — von 28·7 Millionen auf 309 Millionen zugenommen.

Der Stand der Hypothekardarlehen hat sich von 90·2 Millionen auf 432·8 Millionen erhöht.

Wir haben an dieser Stelle auch der im Jahre 1885 geschaffenen königl. ungarischen Postsparkasse zu gedenken. Nach dem Beispiele fremder Staaten ins Leben gerufen, hat sich dieselbe im Lande rasch eingebürgert und ist zur Sammelstelle für die Sparer der allerkleinsten Beträge geworden. In dieser Beziehung hat sich die Institution vollkommen bewährt und hat die günstigste Wirkung ausgeübt.

Auch die im Jahre 1890 verwirklichte Einführung der Check- und Clearing-Verkehrs hat sich bewährt. Diese Abtheilung hat schon nach zweijährigem Bestande sehr bedeutende Ergebnisse aufzuweisen.

Die Postsparkasse hat mit 2000 Sammelstellen begonnen, zählte 1891 bereits über 4200 derselben. Der Einlagenstand hat sich in folgender Progression vermehrt:

1866	fl.	1,419.566
1887	„	2,141.318
1888	„	2,927.845
1889	„	3,739.285
1890	„	4,791.154
1891	„	5,967.927.

Als interessantes Faktum erwähnen wir, daß unter den Einlegern die im Alter bis zu 20 Jahren ein Kontingent von nahezu 60 Perzent ausmachen.

Im Check-Verkehr wurden 1890 eingezahlt fl. 63,046.915, rückgezahlt fl. 61,154.126. Im Jahre 1891 betrugen die Einzahlungen fl. 136,787.264. Die Rückzahlungen fl. 135,357.902.

Ueber den Gesammtverkehr der ungarischen Kreditinstitute fehlen uns die Daten, wir brauchen, um annähernd ein Bild desselben festzustellen, nur darauf hinzuweisen, daß die Budapester Geldinstitute in den letzten Jahren Jahresumsätze von 5 Milliarden aufgewiesen haben. Für das Jahr 1867 liegt eine Schätzung des Verkehrs sämmtlicher Institute des Landes vor, nach welcher die Umsätze 782 Millionen betragen haben sollen. Welcher Unterschied zwischen damals und heute! Zur Beurtheilung der Vervollkommnung des Verkehrs führen wir nur die folgenden Daten an. Es betrug in Ungarn:

der Giroverkehr der Oesterreichischen-Ungarischen Bank 583 Millionen, der Anweisungsverkehr der Oesterreichischen-Ungarischen Bank 32 Millionen, der Postanweisungsverkehr 371 Millionen, der Checkverkehr der Postsparkasse 272 Millionen Gulden.

Die großartige Ausdehnung des Kreditwesens hat die Abhängigkeit von Oesterreich, namentlich von Wien, vollständig aufgehoben. Die große Zahl der Kreditquellen, die Wirksamkeit des gemeinsamen Noteninstituts und die nachgewiesene Zunahme der mobilen Vermögen haben den Kredit im Allgemeinen wesentlich verwohlfeilt. Das Zinsfußniveau ist dauernd gesunken, der Wucher, welcher früher im Großen betrieben wurde, ist mindestens zum großen Theile von der Bildfläche verschwunden und es ist dem Kreditwerber möglich, seinen Bedarf unter relativ günstigen Bedingungen zu befriedigen. Der Immobiliarkredit hat eine einschneidende Veränderung erfahren, und während noch in den siebziger Jahren bei 6%igen Pfandbriefen die Hypothekardarlehen auf nahezu 7% zu stehen kamen, hat die Einbürgerung des 4%igen Pfandbriefes den Standard auf $4^1/_2$ bis $4^1/_4$ Perzent herabgedrückt.

In enger Verbindung mit der Situation der Finanzen und der Kreditinstitutionen steht die Ausbreitung des Aktienwesens, der Kapitalsassoziationen und die Förderung des Unternehmungsgeistes. Die Vergesellschaftung des Kapitals hat bei uns ebenso wie in allen anderen Ländern Großes vollbracht und frucht-

bringend gewirkt. Einen Theil der erzielten Resultate haben wir bei den Geldinstituten kennen gelernt, weit großartigere Ergebnisse sind auf anderen Gebieten erzielt worden. Die großen Eisenbahnen, die Vizinalbahnen wurden von Aktienunternehmungen erbaut, das Gros der Industrie, das Versicherungswesen u. s. f. verdankt den Aktiengesellschaften die Existenz. Daten über die Zahl der Aktiengesellschaften im Lande liegen uns nicht vor, wir haben jedoch versucht, eine Zusammenstellung des Aktienkapitals und der eigenen Reserven zu machen, die uns einige Anhaltspunkte bietet. Nach derselben waren investirt

in den Assekuranzen der Hauptstadt	12,554.000
in den Mühlen der Hauptstadt	12,600.000
in den Mühlen der Provinz	10,471.000
in den Bergwerksunternehmungen	34,320.000
in diversen Industrien der Hauptstadt	55,509.000
in diversen Industrien der Provinz	12,175.000
Vizinalbahnen	93,967.000
Straßenbahnen	8,783.000

Insgesammt haben demnach die Aktienunternehmungen mit einem eigenen Kapital von 240,431.000 fl. gearbeitet.

Betrachten wir übrigens den Kurszettel der Budapester Börse. Im Jahre 1868 waren außer den Banken und Sparkassen 28 verschiedene Aktien notirt, von denen seither 15 vollständig verschwunden sind. Heute enthält der Kurszettel über 60 Aktien verschiedener Art, welche durchwegs solvente, zum Theil blühende Unternehmungen repräsentiren. Das ungarische Aktienwesen hat zwei Krisen, eine partielle im Jahre 1868 und eine allgemeine im Jahre 1873 durchgemacht, und ist aus denselben geläutert hervorgegangen. Unsere Unternehmungen stehen mit wenigen Ausnahmen auf fester Grundlage, die Verwaltung ist vorsichtig und solid und nirgends ist das Bestreben energischer, um durch Anlage großer Reserven die Zukunft der Unternehmungen sicherzustellen. Die Kurssteigerung einzelner Werthe hat seltene Dimensionen angenommen, manche Aktie wird mit dem 4—5fachen, manche mit dem 15fachen Betrag des Nominalwerthes bezahlt. Die Kurssteigerungen der im Budapester Kursblatte notirten Aktien haben in der

Periode 1878 bis 1891 nicht weniger als 106·6 Millionen Gulden ausgemacht.

So hat sich das Geld-, Kredit- und Aktienwesen in Ungarn während des verflossenen Vierteljahrhunderts aus kleinen Anfängen entwickelt und bietet durch die Vergangenheit die Gewähr für die großartige Ausgestaltung in der Zukunft. Wenn durch die Herstellung der Hartgeldzirkulation, durch die dauernde Sicherung des Verkehres vor Valutaschwankungen das Geld- und Währungssystem eine feste Basis erhält, dann wird Ungarn nicht nur die vollständige Unabhängigkeit seiner Finanzen und seiner Kreditinstitutionen gewinnen, es wird ihm auch gelingen, im Oriente diejenige Rolle zu spielen, die Oesterreich und das Ausland Jahrzehnte hindurch innegehabt haben. Eines bleibt unbestreitbar: wir dürfen mit Befriedigung auf die Umgestaltung zurückblicken, die sich auf dem weiten Gebiete der Finanzen vollzogen hat, sie hält vollkommen den Vergleich aus mit den Fortschritten, die andere Staaten unter günstigeren Vorbedingungen in der gleichen Zeit gemacht haben.

Das Verkehrswesen.

Wenn wir auf allen Gebieten des materiellen Lebens im Lande großartige Fortschritte zu verzeichnen haben, so bildet die Entwicklung aller mit dem Verkehrswesen in Verbindung stehenden Institutionen den Glanzpunkt der fünfundzwanzigjährigen Periode.

Nirgends war so viel nachzuholen, nirgends waren die Anstrengungen mit solch kolossalen Opfern verbunden und in keiner Richtung wurden ähnliche Erfolge erzielt, wie eben im Verkehrswesen, so daß gegenwärtig Ungarn nicht nur über ein großartig entwickeltes Netz von Eisenbahnen, Straßen, Post- und Telegraphenlinien verfügt, sondern auch in vielen wichtigen Fragen des Verkehrsdienstes ein in Europa beachtetes Wort zu sprechen im Stande ist. Und was mußte geschehen, damit die heutige Position geschaffen werde? Welcher Wechsel von Systemen und Personen war durchzumachen, welche Opfer mußten gebracht werden, damit Ungarn seine Kommunikation nicht nur im modernen Sinne einrichte, sondern auch als selbstständiger Staat unabhängig beherrsche, eine seinen eigenen Interessen entsprechende Politik betreiben könne? Der ungarische Staat übernahm von der zentralistischen Regierung wenige Eisenbahnlinien, ein unbedeutendes Straßennetz, Post und Telegraphen in primitivem Zustande, überdies waren die Eisenbahnen verfehlt angelegt und das System der garantirten Bahnunternehmungen angenommen, welches mit schweren finanziellen Nachtheilen verbunden war. Die Umgestaltung des Eisenbahnnetzes, die Schaffung jener Linien, die einerseits den wirthschaftlichen Ansprüchen des Landes dienten, an-

dererseits die Hauptstadt zum Mittelpunkte des Verkehres — unabhängig von Wien und Oesterreich — machten, endlich der Uebergang vom Privatbahnenbetrieb zu den Staatsbahnen und der vollständige Triumph dieses Systems sind großartige Leistungen, denen in anderen Ländern Aehnliches kaum zur Seite gestellt werden kann. Wir behaupten dies, weil wir dabei die Verhältnisse in Betracht ziehen. unter denen sich diese Wandlung vollzog: die Gewohnheit der Abhängigkeit, der Mangel an geschulten Kräften, die finanzielle Unzulänglichkeit und der Widerstand mächtiger Faktoren, dessen Bewältigung zu gewissen Zeiten gar nicht erhofft wurde. Von der Konzessionirung des Ausbaues der Alföld-Fiumaner Bahn und der ersten Eisenbahn-Anleihe bis zur Konzessionirung der Temesvár-Orsovaer Linie, von dem Ankauf der Theißeisenbahn bis zur Dualisirung der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, von der Reorganisation der ungarischen Staatsbahnen und successiven Einverleibung der garantirten Privatbahnen bis zum Ankaufe der Linien der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft sind Etappen zurückgelegt worden, deren Größe und Bedeutung kaum zu ermessen ist. Energie, Thatkraft, beharrliches Streben und patriotisches Bewußtsein mußten sich vereinigen, damit das ausgesteckte Ziel erreicht werde und um gleichzeitig eine Verkehrspolitik zu betreiben, welche in schweren ökonomischen Zeiten durch eine einsichtige Tarifpolitik die Existenz der heimischen Produktion im Wettkampfe mit der übermächtigen Konkurrenz sichere.

An der Entwicklung der ungarischen Eisenbahnen haben ausgezeichnete in- und ausländische Kräfte, Männer von Ruf theilgenommen, es ist aber auch gelungen, während des abgelaufenen Vierteljahrhunderts ungarische Fachkräfte heranzubilden, tüchtige Eisenbahntechniker, Ingenieure, Männer des Betriebes, so daß in der Gegenwart das gesammte ungarische Verkehrswesen in allen seinen Unterabtheilungen bis in die schwierigsten Details ausschließlich von Söhnen des Landes geleitet wird.

Betrachten wir nun die Entwicklung in den Details und in ihren wichtigen Einzelphasen, und beschäftigen wir uns in erster Reihe mit den

Eisenbahnen.

Als im Jahre 1867 das Kommunikationsministerium mit dem Grafen Mikó als Minister und Ernst Hollán als Staatssekretär gebildet wurde, besaß das Land insgesammt 2283 Kilometer Eisenbahnen. Dieselben befanden sich in den Händen dreier Gesellschaften: der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Südbahn und der Theißbahn, wenige Kilometer gehörten der Budapest-Hatvan-Salgó-Tarjáner Gesellschaft. Konzessionirt waren die Alföld-Fiumaner Bahn, die Kaschau-Oderberger Bahn, die Siebenbürger Bahn und die Fünfkirchen-Barcser Bahn. Die erste Aufgabe der Regierung mußte es bilden, das Eisenbahnwesen, das Eisenbahnrecht zu regeln, das System gründlich zu ändern und für die Fortentwicklung des Netzes zu sorgen. Minister Mikó gab sofort ein Programm für den Ausbau der Eisenbahnen, bezeichnete 25 Linien im Ausmaße von 4500 Kilometer für dringend nothwendig und erklärte, daß er sich an keinerlei System binden, sondern dahin streben werde, daß „Ungarn in kürzester Zeit je mehr Eisenbahnen" besitze. Schon ein Jahr später wurden der Weiterbau der Alföldbahn gegen Essegg, die Nordostbahn und die Arad-Temesvárer Bahn als garantirte Eisenbahnen konzessionirt. Gleichzeitig wurde aber auch das erste Eisenbahn-Anlehen aufgenommen, um aus dem Erlöse desselben eine Reihe von Staatsbahn-Linien zu schaffen. Damals — 1868 — wurde auch von der Legislative der Ausbau der Budapester Verbindungsbahn und der Budapester Eisenbahn-Ueberbrückung beschlossen. Das gemischte System blieb Jahre hindurch in Geltung, es wurden die Ungarische Westbahn, die Ungarisch-Galizische Eisenbahn, die Donau-Drau-Bahn, die Ungarische Nordostbahn — die nicht zu Stande kam —, die Eperies-Tarnower Bahn, die Waagthalbahn, die Oedenburg-Ebenfurther Bahn konzessionirt, gleichzeitig aber auch die Gömörer Industriebahnen, die Bánréve-Nádasder Bahn auf Staatskosten ausgebaut.

Die rege Bauthätigkeit einerseits und die Ertheilung neuer Konzessionen wurde durch die im Jahre 1873 eingetretene finanzielle und wirthschaftliche Krise jäh unterbrochen, denn die finanzielle Krise

hatte nicht nur die Privatwirthschaft ergriffen, sondern auch tief in die Staatswirthschaft eingewirkt und gerade bei uns dem Staate derartige Verlegenheiten bereitet, daß deren Bewältigung weit mehr als ein Jahrzehnt in Anspruch genommen hat. Als man zwei Jahre nach dem Ausbruche der Krise an die Ordnung der Finanzen gehen mußte, wurde auch die Regelung des Eisenbahnwesens in die Hand genommen. Es waren nämlich zu Beginn schwere Fehler geschehen, bei der Ueberstürzung der Konzessionirungen wurde nicht immer die richtige Wahl der Linien getroffen; man hatte Geld für Strecken verwendet, die besser ungebaut geblieben wären, oder deren Herstellung als Sekundärbahn einer späteren Zeit hätte vorbehalten werden sollen. Linien wie Budapest—Wien oder Ofen—Semlin, Kikinda—Pancsova, die ohne Zinsengarantie Unternehmer gefunden hätten, wurden nicht hergestellt, und überdies war auf die Hauptstadt nicht gehörig Rücksicht genommen. Das Garantiesystem mit mehreren inferioren, theuer gebauten und theuer administrirten Bahnen hat denn auch große Opfer gefordert; mehrere Bahnen waren sogar nothleidend geworden, der Staat war gezwungen, sich zu neuen erhöhten Leistungen zu entschließen und konnte den öffentlichen Kredit nur in der Weise vor schweren Schädigungen bewahren, indem er sich, abweichend von den bisher geltend gewordenen Anschauungen, zum Ankaufe dieser nothleidenden Linien entschloß. Bevor sich die Verhältnisse der Eisenbahnen in der angegebenen Weise verschlechtert hatten, wurde das Kommunikationsministerium veranlaßt, dem Reichstage eine Vorlage bezüglich der öffentlichen Wege vorzulegen, welchem Auftrage dasselbe noch im Jahre 1873 mit einem Berichte „Ueber das Kommunikationsnetz des Landes" entsprach. In diesem Berichte waren alle Eisenbahnen und Straßen bezeichnet, die im Laufe der Jahre mit einem Aufwande von 447·6 Millionen Gulden, theils als Staats-, theils als garantirte Linien zum Ausbaue gelangen sollten und es waren die Grundlinien jener Eisenbahnpolitik angegeben, die anderthalb Jahrzehnt später vollkommen verwirklicht wurden Diese Politik erforderte es, daß sämmtliche Verkehrslinien des Landes der Oberhoheit des Staates vollständig unterstellt wurden und daß andererseits alle Verbindungen, sowohl nach dem Westen, wie nach dem Norden, Nordosten und Süden ausgebaut werden, die den eigentlichen wirthschaftlichen Interessen

des Landes zu dienen berufen waren. Dieser Bericht hatte in Folge der oben erwähnten Krise unmittelbar keine praktischen Wirkungen, im Eisenbahnbau war sogar ein vollständiger Stillstand eingetreten und erst im Jahre 1878 und 1879 begann auf diesem Gebiete ein regeres Leben. Einerseits hatte der Staat selbst den Bau von Bahnen in Angriff genommen, andererseits aber die Herstellung von Sekundär- und Vizinalbahnen wesentlich gefördert.

Die Regierung und das Land waren mittlerweile auch zur Erkenntniß gelangt, daß das bisherige System auf die Dauer nicht aufrecht zu erhalten sein werde, und daß an die Stelle desselben das System des ausschließlichen Staatsbahnbetriebes zu setzen sei. Alle Versuche, sei es durch die Gruppirung der Bahnen, sei es durch die Kartellirungen der Tarife, Abhilfe zu schaffen, hatten einen äußerst geringen Erfolg, denn durch diese Maßnahmen wurden weder die Kosten des Betriebes wesentlich verringert, noch war man im Stande, die Tarife in solcher Weise zu ermäßigen, daß die Produktion, namentlich die der Massenprodukte einen erheblichen Nutzen aus den vermehrten Verkehrsmitteln zu ziehen im Stande gewesen wäre. Die Nothwendigkeit dieses Systemwechsels wurde noch durch den Umstand erhöht, daß die garantirten Bahnen, unzulänglich mit Betriebsmitteln ausgestattet, fortwährend mit neuen Ansprüchen an den Staat herantreten mußten, daß eine Investitionsanleihe nothwendig wurde und daß eine Regelung der Angelegenheiten der garantirten Bahnen, die trotz ihrer geringen Leistungen und der stetigen Opfer ängstlich ihre Selbstständigkeit wahren wollten, nur sehr schwer durchzuführen war. Als sich unter dem Kabinet Tißa-Széll die Lage der Finanzen wesentlich gebessert hatte und auch der Kredit im Allgemeinen eine Steigerung erfuhr, konnte die Regierung sich leichteren Herzens zu Opfern entschließen, um nun in der That dem Staatsbahnsystem die Oberhand zu verschaffen.

Die erste Bedingung hiezu war, nachdem die Linien der Ostbahn im Jahre 1876 angekauft waren, im Herzen des Landes das Bindeglied zwischen den verschiedenen bereits vom Staate betriebenen Bahnen zu erwerben. Und es wurde die glückliche Idee gefaßt, den Ankauf der Theißbahn zu bewerkstelligen. Diese Operation, ausgezeichnet vorbereitet, gelang, der Staat hatte sich in den

Besitz der Majorität der Aktien gesetzt und veranlaßte die Gesellschaft zum Verkaufe der Linie, wobei den Aktionären eine bedeutende Entschädigung gewährt wurde. Als der Staat diese Bahn erworben hatte war ihm eine zweite Aufgabe geworden, nämlich eine direkte Verbindung der östlichen Linien mit der Hauptstadt herzustellen und wurde zu diesem Zwecke die Rákos-Ujszász Linie erbaut, welche die Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft konkurrenzirte. Damit war das östliche Staatsbahnnetz vollkommen unabhängig gestellt und es harrte nun des Ministeriums die Erfüllung einer weiteren Pflicht, nämlich auch die südwestliche Richtung vollständig frei zu gewinnen. Dies wurde durch den Ankauf der Agram-Karlstädter Linie der Südbahn und durch den mit der Südbahn abgeschlossenen Kartellvertrag bewerkstelligt. Die Aktion richtete sich auch gegen den Südosten, indem über Vorlage der Regierung der Ausbau der Budapest-Semliner Bahn, der Anschluß an das serbische Bahnnetz und somit die Herstellung der direkten Verbindung mit den orientalischen Eisenbahnen ermöglicht wurde. Die Linie Budapest—Semlin erlangte eben durch die letztgenannte Verbindung eine enorme Wichtigkeit, denn sie erschloß uns einerseits den Weg bis nach Salonichi, andererseits bis Konstantinopel und es war möglich, nachdem die Balkanstaaten die Beschlüsse der Conférence à quatre nach langem Zögern und vielfachen Verhandlungen endlich ausführten, den internationalen Verkehr nach dem Orient in die Hand zu bekommen, indem sowohl durch die Linie bis Belgrad, als auch durch den Anschluß der östlichen Linien bei Predeal an die rumänischen Bahnen die großen Eisenbahnstränge im Besitz des Staates vereinigt waren. Nicht minder wichtig war es auch, die Anschlußlinien nach Bosnien in einer den ungarischen Interessen entsprechenden Weise auszubauen und auch in dieser Beziehung war die Aktion der Regierung eine glückliche.

Die erwähnten Verstaatlichungen und der Ausbau der verschiedenen Linien zeitigte den für die damalige Periode größten Triumph, nämlich den Vertrag mit der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, welcher die Dualisirung dieses großen Unternehmens und damit die Unterstellung der ungarischen Linien unter die Tarifoberhoheit des ungarischen Staates

zur Folge hatte. Der Ankauf der Theißbahn und die Dualisirung der Staatseisenbahn sind Errungenschaften, die nicht genug hoch angeschlagen werden können, denn wir dürfen behaupten, daß die weitere Fortsetzung der Aktion auf dem Verkehrsgebiete nur eine Konsequenz beider gewesen ist. Der Ankauf der Theißbahn und die Dualisirung der Staatsbahn sind verkehrspolitische Meisterzüge des Ministeriums Koloman Tißa, und das Verdienst der Durchführung derselben bildet eines der schönsten Blätter in der Geschichte dieses Kabinets.

In dieselbe Zeit fällt auch die Konzessionirung der ungarantirten Budapest-Fünfkirchener Bahn, der einzigen gesellschaftlichen Eisenbahnunternehmung, die während der Ausbildung des Staatsbahnnetzes zur Ausführung gelangte. Durch diese kurze Linie und die Kartellirung derselben mit den Staatsbahnen gewann die Regierung einen kolossalen Einfluß auf die Verkehrsrichtung nach dem Südwesten und brachte es dahin, daß der Weg nach Fiume vollständig frei gemacht war. Als diese Erfolge erreicht waren, richtete sich das Streben der Regierung einerseits dahin, die in ihren Händen befindlichen Machtmittel dazu zu benützen, um erstens eine wesentliche Verwohlfeilerung der Transportkosten herbeizuführen, andererseits aber mit dem System der garantirten Bahnen vollständig aufzuräumen, indem man die vorhandenen garantirten Eisenbahnen nach und nach käuflich erwarb. Das Netz der vom Staate verwalteten Bahnen war groß genug, um durch die für dieselben geltenden Tarifsätze einen Druck auf die bestehenden unabhängigen Bahnen auszuüben, einen Konkurrenzkampf zu führen und die letzteren zu zwingen, in allen Tariffragen dem von der Regierung gegebenen Impulse freiwillig oder gezwungen zu folgen.

Der Vorläufer für die Erwerbung der garantirten Bahnen war das Sequestrationsgesetz, welches die Regierung berechtigte, die garantirte Eisenbahn für den Fall in staatlichen Betrieb zu übernehmen, wenn dieselbe die Zinsen der Prioritäten nicht zu decken vermochte. Von dieser Vollmacht wurde nur in einem einzigen Falle auf kurze Zeit Gebrauch gemacht, aber das Vorhandensein dieses im Jahre 1880 geschaffenen Gesetzes war genügend, um die Erwerbung der garantirten Bahnen zu fördern. Zuerst wurden die Erste Siebenbürger Bahn, die Donau-Drau-Bahn und

die Alföldbahn erworben. Später kamen die Ungarisch-Galizische Bahn und die Westbahn an die Reihe und den Beschluß machte im Jahre 1890 die Nordostbahn, so daß gegenwärtig mit Ausnahme der Fünfkirchen-Barcser und der Kaschau-Oderberger Bahn keine garantirte Bahn im Lande existirt. Die Art und Weise des Ankaufes dieser Bahnen ist bekannt. Sie zeichnete sich markant dadurch aus, daß die Interessen der Aktionäre und der Prioritätsbesitzer vollständig gewahrt wurden und daß der ungarische Staat bei allen diesen Operationen den Beweis lieferte, daß er das erworbene Recht Anderer vollkommen zu schonen und zu schützen verstehe. Der Erwerbung der Ungarischen Westbahn und der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn ist auch eine Verständigung der ungarischen Regierung mit Oesterreich bezüglich des Vorgehens bei Verstaatlichungen gemeinsamer Bahnen vorausgegangen. Die damals erfolgte Vereinbarung war von großem Werth für die Zukunft und erleichterte namentlich die spätere große Transaktion. Der vollständige Durchbruch des Staatsbahnsystems, respektive die Proklamirung der alleinigen Herrschaft desselben erfolgte im letzten Jahre durch die Erwerbung der ungarischen Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft. Diese letzte große That auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ist sehr oft gewürdigt worden, sie ist aber noch zu frisch in unserer Erinnerung und ihre Wirkungen sind noch nicht vollständig erkannt, als daß wir heute noch ein Wort über dieselben sagen sollten; es genügt hervorzuheben, daß durch diese Verstaatlichung Ungarn vollständig Herr über das gesammte Eisenbahnwesen des Landes geworden ist, daß es alle Linien nach sämmtlichen Richtungen beherrscht und daß es die Eisenbahn vollständig in den Dienst der volkswirthschaftlichen Interessen des Landes gestellt hat.

Bevor wir diesen Abschnitt über die Entwicklung der Eisenbahnen schließen, müssen wir noch des Bestrebens gedenken, das Land mit einem Netze von Sekundärbahnen zu versehen, welche die Aufgabe haben sollen, einerseits diejenigen Landstriche mit den modernen Kommunikationsmitteln zu versehen, in denen die Anlage von Hauptbahnen unmöglich war, und andererseits Alimentationslinien für die Hauptverkehrsstränge zu schaffen. Die Gesetzgebung hatte wiederholt

Gelegenheit, sich mit den Vizinalbahnen eingehend zu beschäftigen; es wurden mehrere Gesetze geschaffen, welche den Bau und den Betrieb von Vizinalbahnen erleichtern sollten, und stets nahm der Staat Leistungen auf sich, die theils in direkten Beiträgen, theils darin bestanden, daß die ungarischen Staatsbahnen den Betrieb dieser kleinen Bahnen in eigener Regie zum Selbstkostenpreise übernahmen. Der Staat hat bis Ende 1890 zum Bau von Vizinalbahnen 15,093.000 fl. beigetragen und seitens der Munizipien Beiträge von 7,388.000 fl. gutgeheißen.

Der Besitz des einheitlichen großen Bahnnetzes wurde dem Lande werthvoll dadurch, daß die Kosten des Betriebes wesentlich restringirt werden konnten, zumeist aber dadurch, daß der Staat im Stande war, diejenige Tarifpolitik zu verfolgen, diejenigen Verringerungen der Frachtkosten herbeizuführen, die er für nothwendig und ersprießlich gefunden hat. Selbstredend konnte die Aktion auf diesem Gebiete sich nicht mit einem Schlage vollziehen. Es mußte schrittweise vorwärtsgegangen werden, bis man endlich dahin gelangte, eine Reform zu initiiren, welche nicht nur im Lande selbst, sondern weit über die Grenzen desselben hinaus die vollste Aufmerksamkeit der gesammten öffentlichen Meinung auf sich lenkte. Wir übergehen die einzelnen Stadien, wir erinnern nur an die Etappen der Kartelle, der partiellen Ermäßigungen, der Ueberwucherung des Refaktienwesens, und markiren die Schaffung des Zonentarifs für den Personenverkehr sowie die darauf folgende Vereinfachung der Tarife durch Herausgabe des Reformtarifs für Frachten. Der Zonentarif im Personenverkehr galt und gilt heute noch als ein revolutionärer Akt. Das Urtheil über denselben ist weit entfernt abgeschlossen zu sein. Es wird allseitig anerkannt, daß derselbe einen enormen Aufschwung des Verkehrs zur Folge gehabt hat, es wird jedoch von mancher Seite hinzugefügt, daß man über die wirklichen Kosten, sonach auch über den finanziellen Effekt desselben noch nicht genau orientirt sei. Für uns ist es unzweifelhaft, daß die große Ermäßigung der Beförderungskosten in Ungarn eine Verkehrsentwicklung ermöglicht hat, an die früher Niemand zu denken wagte und wenn es auch wahr sein mag, daß in anderen Ländern, in denen der Verkehr bereits früher

große Dimensionen angenommen hat, der Zonentarif als solcher nicht am Platze sei, so ist es unbestreitbar, daß wir bei uns einen Erfolg sehen, der alle Erwartungen hinter sich läßt. Deshalb glauben wir, daß dieser Zonentarif als solcher stets aufrecht bleiben wird, auch wenn im Laufe der Zeit in den Details Veränderungen vorgenommen werden sollten. Was die Ermäßigungen der Frachtentarife betrifft, so steht es fest, daß ohne dieselben in der Zeit der unbeschränkten Herrschaft des Protektionismus die Aufrechterhaltung der Konkurrenz mit dem Auslande nicht möglich gewesen wäre. Es kann sich heute nur darum handeln, ob der Staat aus seinen Bahnen einen größeren finanziellen Ertrag erzielen will als bisher, sonst wird auch dieser Theil der ungarischen Verkehrspolitik unalterirt in der Zukunft beibehalten bleiben.

Die Thätigkeit unserer Regierung erstreckte sich selbstredend auf die Vermehrung der Verkehrsmittel, auf die Herstellung von genügenden Lagerräumlichkeiten, auf die Förderung der Eisenbahnendepots, auf die Durchführung aller jener Verbesserungen, welche der Sicherheit, der Bequemlichkeit und der Raschheit des Verkehrs dienen. Wir erwähnen unter Anderem die Auswechslung sämmtlicher Holzbrücken gegen Eisenkonstruktionen, die Einführung von elektrischen Signalen, der besten Bremsvorrichtungen, der Schlaf- und Speisewaggons; die Beschleunigung der Beförderung und die Ermöglichung der Verfrachtung von Getreide, Spiritus, Petroleum alla rinfusa.

Wir gelangen nun zur ziffermäßigen Darstellung der Entwicklung unseres Bahnwesens.

Es waren dem Verkehre übergeben:

1867	2283	Kilometer
1870	3474	„
1873	6249	„
1875	6418	„
1880	7075	„
1890	11465	„

Die Länge der Eisenbahnen hat sich demnach im Verlaufe von 25 Jahren um 8000 Kilometer vermehrt.

Es wurden auf sämmtlichen in Ungarn befindlichen Eisenbahnen befördert:

	Personen	Mztr. Fracht
1851	523.600	1,204.604
1860	1,947.896	17,993.396
1867	2,069.805	28,212.009
1871	6,483.813	70,868.723
1877	8,600.819	99,802.140
1890	29,163.456	257,854.418

Für das Jahr 1891 fehlen noch die Daten, nach den Progressen des Verkehrs, namentlich des Personentransports, ist anzunehmen, daß in diesem Jahre in Ungarn zumindest 33 Millionen Personen befördert wurden.

Die Einnahmen der Bahnen betrugen

im Jahre	1867	27,951.062 fl.
„ „	1877	52,529.592 „
„ „	1887	73,030.999 „
„ „	1890	86,882.543 „

In Ungarn liefen

im Jahre	Lokomotiven	Personen	Lastwagen
1867	406	651	8.852
1887	1589	2652	32.989
1890	1604	3086	37.494

Im Jahre 1867 betrug das in den ungarischen Eisenbahnen investirte Kapital 252,443.425 fl.
im Jahre 1877 574,766.904 „
„ „ 1890 909,632.852 „

Das nominelle Kapital, welches Ende 1890 für die ungarischen Bahnen ausgewiesen war, bezifferte sich auf **1.155,440.768** fl.; hievon entfielen 1.061,472.851 auf die Hauptbahnen und 93.967.917 auf Vizinalbahnen.

Die Entwicklung der ungarischen Staatseisenbahnen vom Jahre 1869 bis 1891 zeigt die nachfolgenden Ziffern. Es betrug die Ausdehnung des Netzes:

	Kilometer	
1869	125	
1870	354	
1871	489	
1872	603	
1873	946	
1874	1065	
1875	1065	
1876	1669	Verstaatlichung der Ostbahn
1877	1679	
1878	1688	
1879	1950	Ankauf der Waagthalbahn
1880	2603	„ „ Theißbahn u. Agram-Karlstädter Bahn
1881	2623	
1882	2939	Ausbau der Budapest-Semliner Bahn
1883	3064	
1884	3761	Uebernahme der Siebenbürger u. Donau-Draubahn
1885	4218	„ „ Alföldbahn
1886	4338	
1887	4352	
1888	4418	
1889	4829	Uebern. der Budapest-Fünfkirchner, Ung.-Westbahn
1890	5598	„ „ Nordostbahn, Ung.-Galiz. Bahn
1891	7151	„ „ Oe.-U. Staatsbahn, Arad-Temesv. Bahn

Wir können den Abschnitt über die Entwickelung des ungarischen Verkehrswesens nicht schließen ohne ein Wort des Gedenkens an den Mann, der in letzten Lustrum an der Spitze desselben gestanden und nach allen Richtungen hin reformirend eingegriffen hat. In der Geschichte des ungarischen Verkehrswesens wird der Name des verstorbenen Handelsministers Gabriel Baross einen hervorragenden Platz einnehmen, den er sich durch die kraftvolle Erweiterung des Staatsbahnnetzes, durch die Einführung des Zonentarifes, durch die Reform des Frachtentarifes, durch die Hebung des Hafens von Fiume und durch die Inangriffnahme der Regulirung des Eisernen Thores erworben hat. Mit dem Name Baross ist die

Ausgestaltung der selbstständigen ungarischen Verkehrspolitik für alle Zeit verknüpft.

*

Zu den wichtigsten Einrichtungen des Verkehrswesens zählen ebenso wie die Eisenbahn die Post und der Telegraph. Als im Jahre 1867 Ungarn diese beiden Zweige der Verwaltung übernahm, befanden sich dieselben ebenfalls in einem primitiven Zustande. Sowohl die Zahl der Post-, als der Telegraphenämter, die Zahl der verschiedenen Linien, als auch die Einrichtungen selbst waren höchst ungenügend und ebenso wie auf anderen Gebieten mußte auch hier enorm viel geschaffen werden, um diese beiden wichtigen Zweige des Verkehrsdienstes auf die Höhe der modernen Anforderungen zu bringen.

Es muß ausgesprochen werden, daß die diesbezüglichen Bestrebungen der Regierungen vollkommen den Erwartungen entsprachen und daß die Post- und Telegrapheneinrichtungen heute eine ganz außerordentliche Vollkommenheit erlangt haben.

Fassen wir die Veränderungen im Postdienste zusammen, so treffen wir zu allererst die Einrichtung der Korrespondenzkarten, die Erleichterung der Einhändigung von rekommandirten Expreßbriefen, der Waarenmuster und Kreuzbandsendungen, die Ermäßigung des Porto für Zeitungen und periodische Druckschriften, die Aufhebung des Frankaturzwanges für Bahnpostsendungen und die Ermöglichung der expressen Einhändigung derselben und die, eine neue Aera in dem Fahrpostdienste herbeiführende Reform der Beförderungsgebühr für die sogenannten 5-Kilo-Packete. Erleichterungen wurden auch eingeführt bezüglich der Zustellung der Postsendungen, dann wurde im Anweisungsverkehre die Möglichkeit geboten, die Steuerzahlungen zu leisten und es wurden die portofreien Anweisungen eingeführt. Eine große Reform bedeutete die Einführung der Postsparkasse im Jahre 1875, durch welche bei uns eine Institution einheimisch gemacht wurde, die sich in anderen Ländern vortheilhaft bewährte und in der That auch bei uns nach kurzem Bestande sehr wesentliche Resultate aufzuweisen hat. Insbesondere gilt dies auch von dem in Verbindung mit der Postsparkasse hergestellten Check-

und Clearingverkehr, dessen möglichste Ausbeutung für den Geldverkehr des Landes geradezu eine Nothwendigkeit genannt werden muß. Im Jahre 1887 erfolgte die Vereinigung der bisher getrennten Verwaltungen von Post und Telegraphen, durch welche eine intensive Pflege dieser beiden Zweige bei wesentlichen Ersparnissen in der Verwaltung erzielt wurde. Es wurde auch ein Lehrkurs für Postbeamte eingerichtet, um ein tüchtiges Beamtenmaterial für diesen Dienstzweig zu erziehen. Es wurden ferner weitere Verbesserungen im Zustellungsdienste namentlich in der Hauptstadt initiirt, deren wohlthätige Folgen von allen Seiten anerkannt wurden. Die zahlreichen Postverträge, die mit allen Ländern der Erde abgeschlossen wurden, der Eintritt in den Weltpostverein und die zahlreichen Verträge bezüglich des Telegraphenverkehrs haben die Selbstständigkeit Ungarns auch bis in die entferntesten Gebiete unseres Erdballes manifestirt und dazu beigetragen, daß der ungarische Staat überall bekannt und anerkannt wurde. Was die Entwicklung der Post betrifft, wollen wir folgende Ziffern anführen:

Im Jahre 1867 waren in Ungarn und Siebenbürgen insgesammt 941 Postämter in Thätigkeit, welche auf 718 Postrouten wirkten. Im Jahre

1870	waren	1523	Postämter
1875	„	1948	„
1880	„	2301	„
1884	„	3468	„
1890	„	4308	„
1891	„	4371	„

in Thätigkeit.

Der Postverkehr umfaßte

im Jahre	Briefe	Kreuzbandsendungen	Waarenmuster	Zeitungen	Korrespondenzkarten
1867	29,190.000	1,417.494	197.536	13,241.899	—
1870	35,145.000	2,496.526	641.064	15,540.556	—
1871	39,952.000	3,374.064	816.503	22,203.771	2,767.502
1875	58,782.000	6,644.730	1,256.910	26,153.944	8,265.474
1880	72,573.000	8,288.838	1,912.864	34,559.940	13,480.982
1884	88,139.000	12,352.528	2,244.330	45,987.272	21,432.168
1890	112,174.000	22,539.620	1,939.060	65,121.759	35,346.620

Der Waarenpostsendungs-Verkehr gestaltete sich folgendermaßen:

Im Jahre	Packete ohne Wertherklärung		Gewicht in Kilogr.	Geld- und Werthsendungen	Im Werthe von Gulden
1867	368.523	Stück	28.000	3,417.054	698.770
1870	577.150	„	1,110.000	4,563.000	1.108,720.000
1875	528.900	„	1,910.941	6,376.045	1.030,427.000
1884	1,393.000	„	6,723.532	7,629.514	1.508,537.000
1880	4,092.789	„	19,241.000	8,357.926	1.682,155.000
1890	7,220.580	„	35,586.920	5,586.920	1.703,354.000

Im Jahre 1891 betrug nach einer vorläufigen Zusammenstellung die Anzahl der beförderten Brief-Korrespondenzkarten, Kreuzbandsendungen ꝛc. 223,005.000 Stücke gegen 181,999.000 im Vorjahre, die Zahl der beförderten Zeitungen 67,944.000 gegen 65,121.759. Packete und Geldbriefe wurden befördert 13,780.000 gegen 12,807.000 im Vorjahre, im Werthe von 1.979,020.000 gegen 1.703,354.000 im Vorjahre.

Der Geldanweisungsverkehr, Einzahlung und Auszahlung betrug

im Jahre	1867	65.681	Stück	mit	2,963.000	fl.
„ „	1870	768.565	„	„	20,520.000	„
„ „	1875	2,540.590	„	„	80,586.000	„
„ „	1880	5,358.539	„	„	117,739.000	„
„ „	1884	12,202.341	„	„	215,203.000	„
„ „	1890	24,440.837	„	„	371,075.000	„
„ „	1891			„	384,513.000	„

Der Postnachnahmeverkehr umfaßte

im Jahre	1867	766.941	Stück	mit	6,739.862	fl.
„ „	1880	2,285.237	„	„	20,583.463	„
„ „	1890	2,378.240	„	„	20,310.540	„

Der Verkehr mit Postmandaten wurde im Jahre 1882 eingeführt; im selben Jahre umfaßte derselbe 9845 Stück im Betrage von 422.864 fl. und im Jahre 1890 betrug er 179.115 Stück im Betrage von 6,603.862 fl.

Die finanziellen Resultate der Postverwaltung zeigen sich in folgenden Ziffern:

Es betrugen

	die Einnahmen	die Ausgaben
im Jahre 1868	3,360.457 fl.	3,548.744 fl.
„ „ 1870	4,421.955 „	4,008.139 „
„ „ 1875	5,232.649 „	4,695.212 „
„ „ 1880	6,356.009 „	5,249.363 „
„ „ 1887	9,367.840 „	7,401.848 „

Diese Zahlen erweisen, daß die Postverwaltung stetig wachsende finanzielle Erfolge aufzuweisen hat. Im Jahre 1887 erfolgte, wie bereits bemerkt, die Vereinigung der Post- mit der Telegraphen-Verwaltung, daher auch die Unifizirung der finanziellen Manipulation. Im Jahre 1891 wurde für Post und Telegraphen zusammen eine Einnahme von 13,723.856 fl., eine Ausgabe von 9,561.836 fl., demnach ein Ueberschuß von 4,162.020 fl. ausgewiesen. Nachdem der Telegraph in den letzten Jahren vor der Vereinigung mit einem sehr geringen Ueberschuß oder gar mit einem Defizit arbeitete, ist ersichtlich, daß vom Jahre 1888 angefangen beide Branchen des Verkehrs mit einem größeren finanziellen Erfolge zu arbeiten vermochten.

Im Jahre 1867 bestanden auf dem Gebiete des Königreiches Ungarn 8155 Kilometer Telegraphenlinien mit 181 staatlichen und 144 Eisenbahnstationen. Selbstverständlich war es das Bestreben der Regierung, auch in dieser Beziehung Wandel zu schaffen und diese wichtige Einrichtung dem Bedürfnisse des Verkehres und der Bevölkerung gemäß zu vervollkommnen. Diese Vervollkommnung erstreckte sich sowohl auf die Ausdehnung der Linien, als auch auf die Erhöhung der Leistungsfähigkeit derselben durch die Anschaffung der modernsten Apparate und es darf wohl behauptet werden, daß in dieser Beziehung enorme Fortschritte gemacht worden sind. In Verbindung mit dem Telegraphen wurde auch die Sache des Telephons im Jahre 1881 in Angriff genommen und es wurden Telephonverbindungen nicht nur in zahlreichen Städten des Landes, sondern auch die interurbane Verbindung zwischen Budapest und Wien hergestellt und die Verbindungen der Hauptstadt mit den wichtigsten Provinzstädten Szeged, Temesvár, Debreczen u. s. w. angebahnt. Es ist ebenso wie auf den übrigen Gebieten des Verkehrswesens das Bestreben der Regierung gewesen, eine Herabsetzung der Beförderungskosten zu

ermöglichen und es muß anerkannt werden, daß im Verlaufe der in Rede stehenden Periode wiederholt Erleichterungen vorgekommen sind, von denen insbesondere die in der letzten Zeit eingeführte Abschaffung der Grundtaxe namentlich dem kleinen Verkehre von enormem Nutzen und Vortheile gewesen sein muß.

Die Erweiterung des Telegraphen hat Schritt gehalten mit der Vermehrung aller anderen Verkehrsinstitutionen. Wie oben bemerkt, betrug im Jahre 1867 die Länge der Linien 8155 Kilometer. Im Jahre 1891 betrug die Länge der Linien 22.734 Kilometer mit einer Betriebslänge von 82.515 Kilometer und die Zahl der Aemter hat sich von 325 auf 1917 erhöht. Im Jahre 1867 waren 368 Morse- und Huges-Apparate in Verwendung, im Jahre 1891 betrug die Zahl derselben 2919. Im Jahre 1867 war die Zahl der Depeschen, sowohl der aufgegebenen, als der angekommenen sowie der durchlaufenden insgesammt 1,174.189, im Jahre 1891 betrug die Zahl derselben 8,329.102.

Im Jahre 1867 betrugen die Einnahmen 387.663 fl. und die Ausgaben 331.842 fl., im Jahre 1880 betrugen die Einnahmen 1,353.930 fl., die Ausgaben 1,500.073 fl. und im Jahre 1887 beliefen sich die Einnahmen auf 2,124.905 fl., die Ausgaben auf 2,026.698 fl. Da im letztgenannten Jahre die Einnahmen und Ausgaben des Telegraphen mit denen der Post vereinigt wurden, fällt von diesem Jahre angefangen der Ueberblick über den speziellen Ertrag dieses Dienstzweiges weg.

Bezüglich der Entwicklung des Telephons erwähnen wir, daß auf sämmtlichen Lokalen und der öffentlichen Benützung übergebenen Telephonlinien im Laufe des Jahres 1890 6,939.379 Gespräche gewechselt wurden.

Schiffahrt.

Im Schifffahrtwesen sind im Verlaufe der Jahre nur wenig Veränderungen eingetreten. Das Hauptaugenmerk der einander folgenden verschiedenen Regierungen war auf die Eisenbahnen gerichtet, deren Erwerbung in erster Linie angestrebt wurde, und so blieb für die so wichtige Ausnützung der mächtigen Flüsse des Landes nur

wenig übrig. Dieselbe hing übrigens auch mit der Frage der Wasserregulirung und der Beseitigung der vorhandenen Schifffahrthindernisse zusammen, die erst im Verlaufe vieler Jahre und ebenfalls mit bedeutenden Opfern zu erzielen gewesen. Zudem war die Schifffahrt von einer einzigen großen Gesellschaft beherrscht, an deren Mitteln anfänglich die Versuche zur Gründung ungarischer Konkurrenzunternehmen scheiterten und deren späterer Niedergang im Kampfe mit den vom Staate favorisirten Eisenbahnen keineswegs zu neuerlichen Versuchen auf diesem Gebiete anlocken konnte. Das Bestreben, die Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft zu einer vollständigen Unterordnung unter den Willen des ungarischen Verkehrsministeriums zu bewegen, führte nicht zu dem gewünschten Erfolg, da gewisse Umstände außer Acht gelassen wurden, welche die Erreichung des Zweckes verhinderten. Im Verlaufe der Zeit hat sich aber trotzdem auf dem Wasser selbst eine Konkurrenz herangebildet, zu der sich in den letzten Jahren die Schifffahrt-Unternehmung der ungarischen Staatsbahnen gesellte, welche die Wasserfrachttarife auf jenes Niveau drückte, das dem Transport von Massengütern frommt. Wir können übrigens erwarten, daß die Beseitigung der Schifffahrthindernisse auf der Donau bei Gönyö und am Eisernen Thore die Schifffahrt neu beleben wird. Zu Vergleichen über die Leistungen der Schifffahrt liegen uns folgende Daten vor:

Im Jahre 1870 war die Zahl der Schiffe auf den ungarischen Flüssen

149 Dampfer, 412 Schlepper, 1039 Holzschiffe,

im Jahre 1890 waren vorhanden

254 Dampfer und 1819 Schlepp- und Holzschiffe.

Im Jahre 1870 wurden zu Wasser befördert

2,141.459 Personen, 14,476.000 Mztr. Fracht.

Im Jahre 1890 beförderten die heimischen Schifffahrt-Unternehmungen

66.096 Personen, 9,770.470 Mztr. Fracht,

die Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft beförderte

3,369.297 Personen, 21,056.410 Mztr. Fracht, von welcher Menge der, allerdings geringe Antheil des österreichischen Verkehres auszuscheiden ist.

Erwähnenswerth erscheint uns auch die Thätigkeit der Ueberfuhr-(Propeller-)Unternehmungen, die in den letzten Jahren ins Leben gerufen, 1890 bereits 4,600.000 Personen übersetzten. Ueber die finanziellen Resultate der Schifffahrt-Unternehmungen fehlen uns die genauen Daten. Aus den Ausweisen der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft ist jedoch ersichtlich, daß trotz der bedeutenden Mehrleistungen im Frachtentransporte — die Personen-Beförderung vermag in Folge der wohlfeilen und raschen Reisegelegenheit auf den Bahnen nicht zu prosperiren — die Einnahmen stetig gesunken sind.

Die Schifffahrt und ihre besondere Pflege bleibt der Zukunft vorbehalten, ihre neue Aera wird von der vollendeten Regulirung des Eisernen Thores datiren. — Allgemein herrscht die gleiche Ansicht vor und sie ist in dem letzten Jahre in die Praxis übertragen worden, indem mehrere Schiffbau-Unternehmungen gegründet wurden, die bereits mit starken Aufträgen versorgt sind. Die Reform des Schiffsbaues wird ebenfalls nicht lange auf sich warten lassen und es werden Transportschiffe mit großem Fassungsraum und schwachem Tiefgang hergestellt werden, welche die weitere Verwohlfeilung des Wassertransportes herbeiführen müssen. Vielleicht wird es auch in absehbarer Zeit gelingen, mit dem größten Schifffahrt-Unternehmen der Monarchie zu einem gedeihlichen Verhältnisse zu gelangen und dasselbe in jeder Beziehung den Transportinteressen des Landes dienstbar zu machen.

Die Seeschifffahrt hat seit dem Jahre 1870, in welchem die ungarische Regierung die Verwaltung Fiumes übernahm, eine wesentlich andere Gestalt genommen. Der Wunsch, aus der einzigen Hafenstadt des Landes, aus Fiume ein Handelsemporium ersten Ranges zu machen und dort den Verkehr unabhängig von Triest zu konzentriren, gab Veranlassung zu großen Anstrengungen, die sowohl der Erweiterung des Hafens, der Vervollkommnung der Verkehrs-Einrichtungen als auch der Belebung der Schifffahrt selbst galten. Der Vertrag mit dem Oesterreichischen Lloyd erwies sich vom Beginne bis zur Lösung als eine Belastung des Staates, der keinerlei Gegenleistung gegenüber stand. Der Oesterreichische Lloyd war früher und auch später nicht im Stande, den Interessen Ungarns zu dienen, dem stand der Geist seiner Verwaltung und die Richtung seiner Fahrten entgegen.

Dieses Unternehmen war für den Verkehr im Orient bestimmt, wo es der Industrie Oesterreichs treffliche Dienste leistete, das Interesse unserer Produktion forderte regelmäßige Verbindungen nach dem Westen, nach Frankreich, Spanien, England und weiter nach Brasilien. Diese Linien fehlten im Itinerair des Lloyd, sie mußten von Ungarn besonders gepflegt werden und es ist daher begreiflich, daß die Regierung behufs Steigerung des maritimen Verkehres besondere Subventionen für die occidentalen Fahrten gewährte und die Gründung einer besonderen ungarischen Seeschifffahrt-Gesellschaft mit allen möglichen Mitteln begünstigte. Die „Adria" hat mit wenigen Dampfern begonnen, da aber ihre Zukunft, ihre ganze Existenz von dem Aufblühen Fiumes abhängt, hat sie in den ersten Jahren ihrer Wirksamkeit die ihr gestellte Aufgabe vorwiegend durch die Charterung fremder Schiffe erfüllt. Sie ist aber inzwischen erstarkt und war in der Lage, nach der Lösung des Lloydvertrages eine Vergrößerung ihrer Dampferflottille vorzunehmen, so daß binnen Jahr und Tag 30 ihrer Dampfer unter ungarischer Flagge auf den Weltmeeren verkehren werden. Neben dieser Gesellschaft wurden auch kleinere Unternehmen, welche die Fahrten an die italienische Küste unterhalten, vom Staate unterstützt, und in der allerletzten Zeit wurden auch der Cabotage Subventionen zugewendet. Die Zahl der im ungarischen Hafen und an der ungarischen Küste verkehrenden Schiffe hat, wie aus den nachfolgenden Daten ersichtlich ist, sehr beträchtlich zugenommen. Die ungarische Handelsflotte weist dagegen sowohl hinsichtlich der Anzahl der Schiffe als auch des Tonnengehaltes derselben eine wesentliche Abnahme auf. Dieser Rückgang rührt aus der Konkurrenz der Dampfer gegen die Segelfahrzeuge her, indem die letzteren bei uns ebenso, wie bei allen anderen seefahrenden Völkern den Kürzeren ziehen. Diese Gestaltung der Verhältnisse ist nicht unbemerkt geblieben und es sind Maßregeln getroffen worden, um dem weiteren Rückgang der Rhederei Einhalt zu thun.

Im Jahre 1870 zählte man noch 386 Segler mit 83.420 Tonnen Gehalt (darunter 165 langer Fahrt), im Jahre 1890 waren nur mehr 206 Segler mit 42.734 Tonnen Gehalt vorhanden. Im Jahre 1870 existirte noch kein ungarischer Dampfer, im Jahre 1890 waren 10 mit 8847 Tonnen Gehalt vorhanden. Im Jahre 1867

liefen den Fiumaner Hafen 6042 Schiffe mit 118.085 Tonnen Gehalt an und liefen 6695 mit 168.771 Tonnen Gehalt aus. 1877 war die Zahl der angekommenen und ausgelaufenen Schiffe 5441 mit 330.538 Tonnen Gehalt. 1887 war die Zahl der Schiffe 9874, der Tonnengehalt 1,379.478; 1890 war die Zahl der Schiffe auf 10.906, der Tonnengehalt auf 1,758.138 gestiegen. In dieser Periode hatte sich sonach die Zahl der Schiffe um 151%, der Tonnengehalt um 526% erhöht. Im Jahre 1867 wurde der Gesammtwerth der in den ungarischen Häfen ein- und ausgeführten Waaren auf 15,957.370 fl. geschätzt. 1877 betrug der Werth der Ein- und Ausfuhr 16,598.373 fl., 1877 75,179.286 und 1890 88,725.286 fl. Diese Ziffern beweisen zur Genüge den Aufschwung unseres Seeverkehrs und den Werth der Fürsorge einer zielbewußten Regierung.

Staatsstraßen und Komitatsstraßen.

Die ungarische Straße galt lange Zeit hindurch als Prototyp des ungangbaren Weges. Die ungarische Regierung hat auch diesen Zweig des öffentlichen Verkehrswesens zu pflegen gesucht und durch selbstthätiges Eingreifen, durch Anspornung der Munizipien und Gemeinden, endlich durch die Schaffung von gesetzlichen Verfügungen, die Herbeiführung eines besseren Zustandes, die Ausbildung eines guten Straßennetzes bewirkt. Sie war sich dessen bewußt, das Straßen mit ein wichtiges Glied in der Kette des Verkehres bilden, und daß der Mangel derselben schwere Nachtheile hat. In Ungarn war das Mißverhältniß zwischen dem Bedürfniß nach Straßen und der Befriedigung desselben ein überaus großes. Zu Beginn der verfassungsmäßigen Aera stand Ungarn in dieser Hinsicht weit hinter den Ländern Oesterreichs zurück; so entfielen beispielsweise in Oesterreich auf je eine Quadratmeile Land 5 Meilen Straße, in Ungarn kaum 1/4 Meile. Nun, dieses Verhältniß hat sich geändert, es sind zahlreiche Kunststraßen hergestellt. Die Straßen im Lande sind überhaupt besser geworden und es ist in der Zukunft, unter der Einwirkung des im Jahre 1890 ins Leben getretenen Straßengesetzes noch mehr zu erwarten. Im Ganzen befanden sich 1890 im Lande 7177 Kilometer Staatsstraßen und 23.672 Munizipalstraßen. Der Aufwand für die Staatsstraßen hat sich seit dem Jahre 1867 beträchtlich gesteigert, und wurde namentlich zu Beginn der

siebziger Jahre ein großer Aufwand für Straßen gemacht. Vom Jahre 1867 bis zum Jahre 1891 hat der ungarische Staat für Straßenbauten und Erhaltung insgesammt 78,270.000 fl. verausgabt. Die jährlichen Kosten der Erhaltung der Munizipalstraßen sowohl in Baarem als in Naturalleistungen wurden 1890 auf 5,071.000 fl. beziffert.

Stromregulirung.

Eine der wichtigsten Aufgaben, welchen sich die ungarische Regierung bei Uebernahme der Geschäfte gegenübergestellt sah, war unbedingt die der Regulirung und Schiffbarmachung der Ströme und Flüsse des Landes. Ungarn hat das Glück, von dem prächtigsten Strom Mitteleuropas, von der Donau, in einer Länge vor nahezu 1000 Kilometer durchschnitten zu werden, es besitzt viele wasserreiche Flüsse, die sowohl für den Gütertransport, als für die Irrigation des Landes von ungeheurem Einflusse sein konnten. Flüsse und Ströme waren jedoch verwildert, sie boten der Schifffahrt enorme Hindernisse und verursachten beinahe alljährlich Ueberschwemmungen, welche Hunderttausende Joche fruchtbarsten Bodens unter Wasser setzten, demnach die Produktion verminderten und 1878 die Katastrophe von Szeged herbeiführten. Die ungarische Regierung mußte eine Aenderung erzielen, Pläne zu Flußkorrektionen in großem Style entwerfen und durch die staatliche Verwaltungder Hauptflüsse die systematische Leitung des Wasserbaues sichern. Daneben war es aber auch Pflicht der Regierung, die autonomen Regulirungs- und Dammbau-Gesellschaften, die namentlich im Flußgebiete des Theißthales seit der vom Grafen Széchenyi gegebenen Anregung wirkten, zu unterstützen; endlich hatte sie ihr Augenmerk auf die Regelung der Binnenwasser zu richten. In den ersten Jahren dieser Epoche wurde jedoch den Flußregulirungen und der Schifffahrt nur geringe Aufmerksamkeit zugewendet. Die Kräfte des Staates wurden ausschließlich für die Eisenbahnen in Anspruch genommen und man übersah lange Zeit, daß die anderen

Staaten, namentlich in Italien, Frankreich und Deutschland enorme Summen auf die Wasserwege ausgegeben wurden, und begnügte sich mit der Ausarbeitung von Programmen, mit der Verfassung von Berichten, und nur bei Budapest wurde thatsächlich die Regulirung der Donau in Angriff genommen, überdies die Konzession für den Ausbau des Franzenskanals an eine englische Gesellschaft ertheilt. Jahre hindurch war die Thätigkeit auf dem Gebiete der Flußkorrektionen eine äußerst bescheidene, vorwiegend auf die Leistungen der Gesellschaften beschränkt, bis im Jahre 1876 die Hochwasser der Donau die Hauptstadt selbst bedrohen, im oberen und unteren Laufe des Stromes beträchtlichen Schaden anrichteten, und in den Jahren 1877 bis 1880 die Wasser der Theiß und ihrer wilden Nebenflüsse ausgedehnte Landstriche verwüsteten, nachdem früher die Menschen mit Einsatz aller Kräfte einen vergeblichen Kampf gegen das Element geführt hatten. Diese Ereignisse und die ständige Forderung der gesammten öffentlichen Meinung auf Beseitigung der Schifffahrthindernisse in der Donau zwischen Gönyö und Preßburg, sowie bei den Katarakten am Eisernen Thore drängten die maßgebenden Faktoren zur That, veranlaßten auch die Berufung einer internationalen Kommission von Fachmännern, deren Aufgabe es sein sollte, die vorhandenen Regulirungspläne zu prüfen und auf Grund unmittelbarer Untersuchungen der Flußgebiete ein Gutachten abzugeben.

Es mangelte auch sonst nicht an zahlreichen Entwässerungs-, Bewässerungs- und Kanalisationsplänen; da sich jedoch begründete Einwendungen gegen das adoptirte System der Korrektionen und der Uferschutzbauten nicht geltend machten, wurde dasselbe mit wenigen Modifikationen beibehalten und mit verdoppelter Energie durch bewährte Fachmänner zur Durchführung gebracht. Große Arbeiten wurden an den beiden Hauptströmen theils vollständig ausgeführt, theils in Angriff genommen, gleichzeitig aber alle wissenschaftlichen Hilfsmittel der Hydrotechnik aufgeboten, um durch genaue Beobachtungen und Messungen Klarheit über die Gewässer des Landes zu erhalten. Die bedeutendsten Regulirungen geschahen im Laufe der Donau, an der Theiß, an der dreitheiligen Körös, an dem Marosflusse, am Bodrog, Manches wurde zur Verbesserung des Begagebietes, der Raab u. s. w. gethan. Die hervorragendsten Arbeiten in der Donau sind

die Regulirung der Donau bei Budapest, durch welche der Schutz der Hauptstadt gegen Wassergefahr gesichert wurde, die Arbeiten bei Mohács, endlich die Regulirung des Stromgebietes zwischen Gönyö und Preßburg, welche gegenwärtig ihrer Vollendung entgegengeht und die in Angriff genommene Regulirung des Eisernen Thores. Eine detaillirte Schilderung dieser technischen Leistungen, die den von der Natur geschaffenen Verhältnissen gemäß vollständig von einander abweichen, ist wohl bei diesem Anlasse nicht am Platze.

Wir bemerken nur, daß es sich an der oberen Donau darum gehandelt hat, dem im Verlaufe der Zeit vollständig verwilderten Strome, ohne regelmäßiges Bett, mit vielen Armen, Verzweigungen und Sandbänken, durch Abdämmungen, Einbauten, Abschlüsse einen neuen Weg, ein neues Bett zu schaffen und denselben dadurch der Schifffahrt dauernd nutzbar zu machen. Beim Eisernen Thor sind Arbeiten zu vollführen, welche an die Wasserbaukunst die höchsten Anforderungen stellen, nach deren Vollendung jedoch ein Werk gethan sein wird, das, von den Römern begonnen, in neuerer Zeit von Széchenyi fortgesetzt, dem Handel Ungarns endlich den ungehinderten Zug bis ins Schwarze Meer eröffnet.

Die Arbeiten im Theißthale theilen sich zwischen dem Staate und den Interessenten. Der Staat mußte hier wiederholt in den verschiedensten Formen eingreifen; die Gesetzgebung hat sich im Verlaufe der Jahre wiederholt eingehend mit allen den Schutz des Theißthales bezüglichen Fragen beschäftigt und mehrere wichtige und einschneidende Gesetze und Verfügungen getroffen, welche die Verhältnisse der Regulirungsgesellschaften, die Ableitung der Binnenwasser, die den Gesellschaften zu gewährenden Anlehen, den Schutz Szegedins, die Vertiefung des Theißbettes, die Kreirung des Wasserrechtes betrafen. Die Verhältnisse der Gesellschaften wurden ebenfalls geklärt und ein Zentralorgan, der Zentralausschuß der Theißthal-Gesellschaft, konstituirt, welches die Interessen derselben wahrnimmt und von der Regierung in allen Fragen des Theißthales zu Rathe gezogen wird.

Die Einrichtung des technischen Rathes, die Bestellung einer eigenen hydrographischen Abtheilung, sowie die Uebernahme der Baggerungen in Staatsregie haben sich als vortheilhaft erwiesen. Und es ist auch die hochbedeutsame Thatsache zu konstatiren, daß die lang-

jährigen Beobachtungen und Studien den Beweis erbracht haben, daß die früheren Arbeiten technisch richtig gewesen und daß dieselben eine wesentliche Verbesserung herbeigeführt haben. Das Bett der Theiß hat sich nirgends verschlechtert oder verschlammt, die Bettsohle ist tiefer geworden. Für die Zukunft wird ebenfalls vorgesorgt, indem der Legislative ein Gesetzentwurf unterbreitet wurde, nach welchem die Regulirung der Theiß und die Verlegung der Franzenskanal-Mündung mit einem Aufwand von 17 Millionen vom Staate auszuführen sein werden. Wir erwähnen hier, daß in der ersten Epoche der Regulirung von 1846 bis 1867 in den Krümmungen der Theiß 105 Durchstiche gemacht wurden, nach 1867 geschahen noch 7 Durchstiche, welche den 1211 Kilometer langen Lauf des Flusses um 730 Kilometer gekürzt haben. Von diesen Durchstichen haben sich 58 zum Mutterbette ausgebildet, 24 sind in Ausbildung, während 27 unentwickelt geblieben sind. Der Staat hat für die Durchstiche von 1846 bis Ende 1890 11,399.000 fl. ausgegeben. Vieles wurde geleistet zur Verbesserung des Wasserabflusses, zur Vertiefung des Bettes durch Baggerungen, endlich durch die bereits erwähnten Regulirungsarbeiten an der Maros, Körös und Bodrog, die zum Theile noch im Zuge sind.

Sehr bedeutende Arbeiten wurden im letzten Jahrzehnt im Gebiete der Raab ausgeführt, zu welchen Zwecken die Legislative den betreffenden Gesellschaften die Aufnahme eines Anlehens von 7 Millionen bewilligte. Ebenso wurde für die Temes-Bega-Regulirung die Aufnahme eines Anlehens von 12 Millionen bewilligt.

Einen Ueberblick über die Leistungen des Staates für die Regulirung der Ströme und Flüsse seit 1867 gewinnen wir aus folgender Zusammenstellung. Es betrugen die Ausgaben für

	1867—1887
die Donau	25,848.330
Theiß	16,656.212
Körös	3,679.517
Temes	366.422
Maros	92.695
Bodrogh	721.273
Drau	1,275.868
Save	506.260

	1867—1887
Kulpa	108.829
Franzenskanal	585.487
Sonstige Flüsse	855.534
Verwaltung und Erhaltung ..	4,944.475
	55,640.902 fl.

Vom Jahre 1888 bis 1891 hat der Staat neuerdings 8.4 Millionen ausgegeben.

Die gesammten staatlichen Ausgaben für die Flußregulirungen betragen demnach seit dem Jahre 1887 64 Millionen Gulden.

Wir gelangen nun zur Skizzirung der von den Regulirungs-Gesellschaften entwickelten Thätigkeit. Die coalirten Regulirungs-Gesellschaften haben sowohl die Ausführung von Dammschutzbauten als auch die Ableitung der Binnenwasser zur Aufgabe und diese großartige Vereinigung von Interessenten hat aus eigenen Mitteln, mit Hilfe der Regierung und im einträchtigen Zusammengehen mit derselben außergewöhnliche Leistungen vollbracht. Wir werden uns mit den Details nicht befassen, sondern beschränken uns darauf, auf Basis der Berichte die konkreten Zahlen anzuführen. Ende des Jahres 1878 umfaßte das Inundationsgebiet der 2,570.732 Joch, die Länge der Dämme betrug 2468·901 Kilometer, von der Gründung bis zum Jahre 1878 waren investirt 29,957.580 fl. und bezifferte sich der Werth des geschützten Territoriums auf 169,900.702 fl.

Nun wurden investirt

1878	1,343.232 fl.
1879	1,611.482 „
1880	3,541.008 „
1881	2,701.403 „
1882	4,784.729 „
1883	2,272.218 „
1884	3,081.361 „
1885	2,751.113 „
1886	2,799.098 „
1887	2,005.591 „
1888	3,817.730 „
1889	5,800.201 „
1890	4,755.980 „

Ende des Jahres 1890 wurde ausgewiesen:

Inundationsgebiet	4,534.633	Joch
Länge der Dämme	3467·78	Kilometer
Investitionen seit Bestehen der Gesellschaften	71,338.800	fl.
Werth der geschätzten gesellschaftlichen Territorien	285,409.442	„
Schuldenlast der Gesellschaften	72,584.154	„

Wenn nur die Leistungen vom Jahre 1878 bis 1891 in Betracht gezogen werden, gewinnt man ein Bild trefflicher Thätigkeit, welche den Schutz eines weiten fruchtbaren Gebietes bewerkstelligte. Die Regierung hat für die Regulirung der Theiß noch 17 Millionen gefordert, die Gesellschaften wollen noch 8 Millionen ausgeben, es ist daher nur mehr ein verhältnißmäßig kleines Kapital nothwendig und das Theißthal wird vollkommen geschützt sein.

Großartig sind die Bauten und Anlagen, welche die Regierung im Hafen von Fiume hergestellt hat. Es wurde der Hafen vergrößert, der Maria-Theresia-Molo verlängert, der Szapáry-, Zichy-, Rudolf-Molo, der Stefanie-Quai, der Maria-Valeria-Molo, Petroleum-Hafen, der Holzablagerungsplatz erbaut, der Fiumaner Kanal nutzbar gemacht, der Bahnhof der ungarischen Staatsbahnen erweitert, Entrepots errichtet, die elektrische Hafenbeleuchtung eingeführt u. s. f. Das Terrain zu diesen Bauten mußte dem Meere abgerungen werden und es sind zu diesem Zwecke nicht weniger als bei 12 Millionen Tonnen Steinmaterial verwendet worden. Die Regierung hat für diese Bauten nahezu 18 Millionen Gulden ausgegeben.

Der Handel.

Wenn wir daran gehen, die Handelsthätigkeit während der Periode 1867—1891 in den Kreis unserer Betrachtungen zu ziehen, die Entwicklung des kommerziellen Lebens und die Maßnahmen zu besprechen, die fördernd eingewirkt haben, müssen wir uns zuvor ein Bild des Zustandes zu verschaffen suchen, in welchem sich der Handel zu Beginn dieser Epoche befand.

Die Armuth des Landes, die geringe Produktion und die nothwendig daraus entspringende schwache Konsumtionsfähigkeit, der Mangel der wichtigsten Verkehrsmittel, der elende Zustand unserer Straßen, das embryonische Kreditwesen bannten den Handel in enge Grenzen. Abhängig von außen, ohne Kapitalskraft, mit geringer Initiative, besaß der Handelsstand keine Expansionsfähigkeit und spielte eine untergeordnete Rolle. Es fehlte ihm jedoch nicht die Erkenntniß der ihm zukommenden Aufgabe und er hat dieselbe stets offen zum Ausdruck gebracht. Die ungarische Regierung sowie die Legislative haben die Nothwendigkeit der raschen Entwicklung des Handels erkannt und sich beeilt, diejenigen Institutionen zu schaffen, welche die Voraussetzung einer gedeihlichen Thätigkeit bilden und die Prosperität sichern.

Den Ausgangspunkt aller Regierungsthätigkeit mußte es bilden, im Rahmen des mit Oesterreich geschlossenen Zoll- und Handelsbündnisses die sicheren Grundlagen für den ungarischen Handel herzustellen, denselben der dominirenden Einflußnahme der österreichischen Konkurrenz zu entziehen, ihm selbstständig zu machen und ihm die Mittel zu bieten, welche die Erreichung dieses Zweckes beförderten.

Gleichzeitig harrte der ungarischen Regierung noch eine zweite Aufgabe, nämlich Einfluß zu gewinnen auf die von Oesterreich-Ungarn zu verfolgende internationale Politik und die speziellen Interessen des ungarischen Staates zu wahren. Hier galt es nämlich, bei der Verschiedenheit der prädominirenden Produktionsverhältnisse, gegenüber den Wünschen und Forderungen der österreichischen Industriellen, die stets auf die Erstellung von hohen Zöllen gerichtet waren, das Bedürfniß der ungarischen Produktion zur Geltung zu bringen, welches bei dem Vorwiegen der agrikolen Erzeugung gebieterisch auf die Aufrechterhaltung der mit den fremden Staaten abgeschlossenen Handelsverträge hinwies. Dieser Grundgedanke der ungarischen Handelspolitik hat während der fünfundzwanzig Jahre nur kurze Zeit hindurch verwirklicht werden können; die Wendung in den ökonomischen Anschauungen, der Umschlag vom Freihandel zum Schutzzollsystem, welcher in Europa und Amerika, mit Ausnahme des britischen Inselreiches, sich vollzogen hat, übten auch auf unsere Handelspolitik ihren Einfluß. Wir haben in dem kurzen Zeitraum, welchen wir zum Gegenstande unserer Darstellung gemacht haben, drei von einander vollständig verschiedene Abschnitte zu verzeichnen. Im Jahre 1867 herrschte beinahe in ganz Europa — Rußland stand immer abseits — das System der Handelsfreiheit vor, damals wurden überall und auch bei uns die Zölle im Wege der Tarifverträge ermäßigt, und es wurde sogar die engliche Nachtrags-Konvention abgeschlossen, welche außerordentlich niedrige Zölle brachte. Die geltenden Verträge, denen sich später die Konventionen mit Rumänien und Serbien anschlossen, waren alle vom gleichen Geiste diktirt und dazu bestimmt, den Verkehr zwischen den verschiedenen Ländern möglichst zu erleichtern. Dieses System allein war geeignet, den Verhältnissen Ungarns zu dienen, welches — wie bereits Eingangs dargethan — bei seiner großen landwirthschaftlichen Produktion und bei dem Mangel an industrieller Thätigkeit keine andere Handelspolitik zu verfolgen vermochte. Allein schon in der Mitte der siebziger Jahre, als die verheerenden Folgen der 1873er Krise immer fühlbahrer wurden, erhoben die Schutzzöllner ihr Haupt und forderten höhere Zölle, um sich in ihrer bedrängten Lage des Auslandes zu erwehren und sich einen heimischen Markt zu sichern. In

Ungarn begann die Agitation gegen den Bestand des Zoll- und Handelsbündnisses, dasselbe wurde auch gekündigt, aber ebenso und beinahe gleichzeitig die englische Nachtrags-Konvention und die Verträge mit Deutschland und Frankreich. Die Erneuerung des Zoll- und Handelsbündnisses zwischen Ungarn und Oesterreich begegnete im Jahre 1877 viel größeren Schwierigkeiten, als 10 Jahre früher, denn die Zahl der Gegner desselben hatte sich vermehrt, die Anhänger jenes Dogmas waren gestiegen, welches in der vollständigen wirthschaftlichen Trennung beider Staaten kulminirt. Die Kämpfe um diesen Vertrag sind nicht vergessen, sie hatten Ministerkrisen, ausgedehnte parlamentarische Debatten im Gefolge und nur mit geringer Majorität wurde die Annahme durchgesetzt. Ein Jahr nach Abschluß des Vertrages, dessen Voraussetzung die Fortsetzung der freihändlerischen Politik oder doch nur eine mäßige Erhöhung der Zölle gewesen, trat auf dem europäischen Kontinent ein vollständiger Umschwung der Anschauungen ein. Deutschland, geleitet vom Fürsten Bismarck, gab das Signal hiezu, die Protektionisten gewannen überall die Oberhand und es war nicht mehr möglich, mit dem deutschen Reiche zu einem Tarifvertrage zu gelangen, nachdem die im Jahre 1878 von Oesterreich-Ungarn diesbezüglich geführten Verhandlungen gescheitert waren. Oesterreich-Ungarn war in weiterer Konsequenz gezwungen, den allgemeinen Zolltarif einer Revision zu unterziehen, die Zollsätze zu erhöhen und diese Erhöhung im Jahre 1882 und 1885 weiter fortzusetzen. Wenn wir von dem Tarifvertrage mit Italien absehen, der im Jahre 1882 geschlossen wurde, und von dem Vertrage mit Serbien, hatten wir von 1878 bis in die neueste Zeit nur Meistbegünstigungsverträge mit fremden Staaten zum Abschlusse gebracht, Uebereinkommen ohne jeden positiven Werth, weil sie jedem einzelnen Staate freie Hand ließen, die Zollsätze nach seinem Belieben fortwährend zu ändern. Besonders erwähnen wir das Aufhören des rumänischen Handelsvertrages und den ohne Grund heraufbeschworenen Zollkampf mit dem Nachbarstaate. Rumäniens Handelspolitiker glaubten um jeden Preis den Eintritt unserer Erzeugnisse verhindern zu müssen und sind erst im letzten Jahre zur Erkenntniß gelangt, daß es besser wäre, Oesterreich-Ungarn die gleiche Behandlung wie den anderen Staaten zu gewähren. Ueber die Herrschaft des Protek-

tionismus in Europa wollen wir bei diesem Anlasse weiter kein Wort verlieren. Die Nachtheile dieser Politik sind erkannt und es ist zum Bewußtsein der Völker gekommen, daß eine Fortsetzung dieser Politik allen gleich großen Schaden zufüge. Aus diesem Grunde wurde es mit Freuden begrüßt, als im vergangenen Jahre die Bemühungen, welche dahin gingen, die mitteleuropäischen Staaten auf Grundlage eines mäßigen Schutzzolles zu Tarifverträgen zu veranlassen, zu einem Resultate führten. Wir sind trotz dieser Verträge noch weit entfernt von jenem freien Verkehr, der uns frommt, die Herstellung desselben muß daher in Zukunft das Ziel unserer Wünsche bilden. Vorläufig sind die sicheren Grundlagen für Handel und Industrie geschaffen und es ist die Aussicht geboten, daß ein weiterer Fortschritt in dieser Richtung möglich sein werde. Die zahlreichen Verträge, die mit nahezu allen Staaten Europas, Amerikas, Asiens im Verlaufe der letzten 25 Jahre abgeschlossen wurden, haben ebenso wie die Verträge über das Konsular-, Post- und Telegraphenwesen und Markenschutz dazu gedient, um Ungarn als selbstständigen Staat in der ganzen Welt bekannt zu machen.

Was die Handelspolitik im Innern betrifft, ist hervorzuheben, daß sie keinen Augenblick lang von der retrograden Strömung beeinflußt gewesen ist, daß vielmehr die Regierung stets die richtige Haltung bewahrte und einerseits dem Handelsstande vollständig freie Hand zur Bethätigung ließ, andererseits aber bemüht war, demselben der Unterstützung zutheil werden zu lassen, deren er bedurfte. Zu allererst wurden durch die Schaffung der Eisenbahnen, durch die Erleichterung des Post- und Telegraphendienstes, durch die Regelung der Flüsse dem Handel Verkehrswege geschaffen, die früher nicht zu seiner Verfügung gestanden waren. Dem Handelsverkehre dienten in der Gesetzgebung die Aufhebung der Wuchergesetze, die Schaffung eines Börsengesetzes, die Regelung der Handels- und Gewerbekammern, die Einführung des Metermaßes, das Handelsgesetz, das Wechselgesetz, das Konkursgesetz, das Gesetz über die Pfandleihgeschäfte, über den Bau von Lagerhäusern in der Hauptstadt und in der Provinz, über die Regelung Markenschutzes, über die Verkaufshallen und über die Aichung der Fässer. Als besonders wichtige Maßnahmen heben wir hervor die Regelung des Hausirhandels, der Wanderlager, des Lizitations- und

Submissionswesens, der Jahr- und Wochenmärkte und die zahlreichen Verfügungen im Interesse des Fiumaner Handels, endlich in der neuesten Zeit die Vermehrung der Handels- und Gewerbekammern und die ausgedehnten Berichterstattungen über die Handelsverhältnisse. Die erwähnten Gesetze und Erlässe hatten den Zweck, dem kommerziellen Leben jene Freiheit und Sicherheit zu bieten, die eine Grundbedingung der Prosperität desselben bilden und diese Grundlagen wurden noch befestigt durch jene Verordnungen, welche dem ungarischen Handel in jeder Richtung eine gewisse Priorität sichern und die dahin intendirten, demselben den Verkehr sowohl nach dem Westen, wie nach dem Osten zu sichern. Besonderes Vertrauen erweckte und anspornend wirkte das Bestreben der Regierungen, bestehende Hindernisse zu beseitigen und sofort ihren Einfluß zur Geltung zu bringen, um entweder das nachlässige Verhalten eigener Organe, oder aber schädigende Maßnahmen anderer Regierungen zu paralysiren. Wir erinnern an das Einschreiten gegen die Beschränkungen des Viehverkehrs in Oesterreich, gegen das Schweineeinfuhrverbot in Deutschland, gegen die Zollplackereien in Serbien und Rumänien, an die Begünstigungen des Fleischhandels in dem Momente, in welchem der Export lebenden Viehes unterbunden war, und an die Vorkehrungen zur Hebung der Ausfuhr von Konsumgegenständen.

Die Eisenbahntarifmaßnahmen der Regierung dienten dazu, unserem Handel die Möglichkeit zu verschaffen, die Produkte wohlfeil nach allen Richtungen hin, namentlich aber über den ungarischen Seehafen hinaus nach dem Westen zu bringen. Es muß zugestanden werden, daß nicht leicht ein zweites Beispiel der Opferwilligkeit für eine einzige Stadt existirt, wie es von Ungarn in Bezug auf die Hebung von Fiume geboten wird. Wir werden hierüber noch an anderer Stelle sprechen und wollen nur darauf hinweisen, daß namentlich während der letzten Jahre außerordentlich viel geschehen ist, um unserem Handel Eingang in Bosnien und der Herzegovina und dem Oriente zu verschaffen. So die Studienreisen in den Balkanländern, die Gründung des Handelsmuseums, die Etablirung von kommerziellen Agenturen in Belgrad, Sophia, Konstantinopel und Salonichi, die Einrichtung des verwohlfeilten Packetpostdienstes nach der Balkan-Halbinsel, die Verpflichtung der ungarischen Seeschifffahrt-Gesellschaft

zur Ausdehnung ihrer Fahrten im Adriatischen Meere bis Tunis und Algier und im Schwarzen Meere, die Gründung der ungarischen Handelsgesellschaft u. s. w., Schöpfungen, die alle zusammen einen fördernden und belebenden Einfluß geübt haben. Hier müssen wir auch der Verbesserung und der Vermehrung der Handelsschulen, namentlich der Handelsakademien und der Hebung des Lehrlingsunterrichtes Erwähnung thun, ferner der Ertheilung von Reisestipendien und der besonderen Exmissionen junger Fachkräfte behufs Studiums der einschlägigen Verhältnisse des Auslandes.

Außerordentlich viel ist für die Hebung des Handels in Budapest geschehen durch die Konzentration der Verkehrsinstitutionen, durch die Entwicklung des Bank- und Geldwesens, durch die starke Vermehrung der industriellen Etablissements und durch die Errichtung von Lagerhäusern. Die Hauptstadt bildet heute in der That das Zentrum des ungarischen Handels; von hier aus spinnen sich die Fäden über das ganze Land und darüber hinaus und wir dürfen behaupten, daß die kommerzielle Thätigkeit noch nie so unabhängig von fremden Elementen war, als im gegenwärtigen Augenblicke und daß der Handel nie nationaler war als jetzt. Wir heben auch die Einbürgerung der Grundsätze strengster Solidität im kommerziellen Verkehr hervor, die korrekten, wiederholt geänderten und den Bedürfnissen des Lebens angepaßten Handelsusancen und gedenken rühmend der Bedeutung, welche die Praxis unseres Börsenschiedsgerichtes weit über die Grenzen des Landes hinaus erlangt hat. Nicht minder verdient es Beachtung, daß der Unternehmungsgeist gewachsen ist; der ungarische Kaufmann hat aufgehört, sich an die Scholle zu binden, er ist nicht mehr der Krämer von ehedem, es gibt einen wirklichen Großhandel, der hinausgreift in ferne Länder, der seine eigenen Wege zieht und der sich redlich bemüht, die Bedürfnisse seines Landes in jeder Richtung zu befriedigen.

Die Anhaltspunkte über die Ausdehnung, welche die Handelsthätigkeit gewonnen hat, gibt der Waarenverkehr selbst, über welchen wir im Nachstehenden sprechen. Ueber den ungarischen Waarenverkehr mit Oesterreich und dem übrigen Auslande besitzen wir aus der Vergangenheit nur bis zum Jahre 1847 einigermaßen verläßliche Daten. Nach den Angaben des Statistikers Fényes betrug der Werth

der Einfuhr im Jahre 1845 68,514.437 fl. und der Werth der Ausfuhr 71,735.683 fl. K. M. Von der Einfuhr entfielen auf Oesterreich 54,733.524 fl., auf das übrige Ausland 13,780.913 fl., von der Ausfuhr 59,862.072 auf Oesterreich und 11,873.611 fl. auf das übrige Ausland. Nach amtlichen Aufzeichnungen betrug der Werth der Einfuhr im Jahre 1847 nur 52 Millionen Gulden, der der Ausfuhr aber 62 Millionen Gulden. Aus den Jahren 1848 und 1849 sind Verkehrsdaten in dem Quellenwerke „Tafeln zur Statistik" erschienen, dieselben sind jedoch lückenhaft und beruhen zum größten Theile auf Kombinationen. Nach diesen Aufzeichnungen betrug der Werth der jährlichen Ausfuhr der ungarischen Provinzen nach den österreichischen Erbländern im zehnjährigen Durchschnitte 1841—50 51·3 Millionen Gulden, der Werth der jährlichen Einfuhr aber 52·59 Millionen Gulden. Es ergab sich daher ein Ueberschuß der Einfuhr von 1·2 Millionen Gulden. Aus den Jahren 1850—67 fehlen die Daten und erst nach Wiederherstellung der verfassungsmäßigen Zustände wurde entsprechend einem Beschlusse des im Jahre 1867 errichteten statistischen Landesrathes das landesstatistische Bureau errichtet, welches sofort mit der Sammlung und Ausarbeitung der auf den auswärtigen Verkehr Ungarns bezüglichen Daten begann. Nach den Publikationen betrug der Werth der

	Einfuhr nach Abzug der Durchfuhr	Ausfuhr
im Jahre 1868	319,702.541 fl.	329,995.351 fl.
„ „ 1869	408,970.946 „	329,749.608 „
„ „ 1870	344,076.877 „	342,876.945 „
„ „ 1871	472,314.174 „	357,578.104 „
„ „ 1872	488,139.923 „	313,087.487 „
„ „ 1873	456,783.912 „	300,091.132 „
„ „ 1874	452,386.062 „	288,928.650 „

Diese Daten machen keinen Anspruch auf vollkommene Genauigkeit, weil die Verkehrsanstalten, welche die Daten zu liefern hatten, eine einheitliche Nomenklatur nicht annehmen wollten und heterogene Nachweise lieferten. Ausführliche und verläßliche Daten liegen erst vor, seitdem die Waarenstatistik auf Grundlage des G.-A. XIII : 1881 geführt wird. Nach diesen Daten betrug:

im Jahre	Gesammtverkehr	Werth der Einfuhr	Werth der Ausfuhr
	in Millionen Gulden:		
1882	883·97	437·53	446·44
1883	928·30	473·77	454·53
1884	869·26	480·40	388·85
1885	845·04	448·89	396·15
1886	834·08	415·24	417·85
1887	837·03	434·50	402·53
1888	891·01	446·63	444·38
1889	920·04	459·48	460·56
1890	1015·61	485·49	530·12

Der Werth des Gesammtverkehrs ist nicht nur nach den vorangeschickten Ziffern äußerst bedeutend, sondern auch im Vergleiche mit dem Werthe des auswärtigen Handels der Gesammtmonarchie, welcher im Jahre 1890 die Höhe von 1381·1 Millionen Gulden erreichte. Aus diesen Daten ist ferner zu ersehen, daß die Entwicklung des auswärtigen Handelsverkehres Ungarns eine fortwährend zunehmende ist und daher auf gesunder Basis ruht. Ebenso kann der bedeutende Aufschwung der letzten Jahre als ein Beweis der Zunahme des Wohlstandes betrachtet werden. Bezüglich der Steigerung der Einfuhr wollen wir bemerken, daß dieselbe mit der Zunahme der Bevölkerung, Ausbreitung der Kultur und den wachsenden Bedürfnissen für Komfort erfolgt ist. Ueber die Eintheilung des auswärtigen Handels gibt die folgende Gruppirung ausführlichen Aufschluß. Es wurden eingeführt:

	Im Jahre 1886	1887	1888	1889	1890
A) Rohstoffe;	In Millionen Gulden:				
1. Hilfsstoffe der Industrie ...	33·44	38·41	39·11	44·46	49·24
2. Lebens- und Gebrauchsmittel	41·67	40·47	39·38	40·75	47·90
Zusammen	75·11	79·27	78·49	85·21	97·14
B. Fabrikate:					
1. Erzeugnisse und Halbfabrikate der Textilindustrie und Kleidungen daraus	170·26	179·00	185·17	188·43	188·42
2. Sonstige Fabrikate und Halbfabrikate	170·87	176·23	182·97	185·83	199·93
Zusammen	341·13	355·23	368·14	374·26	388·35
Gesammteinfuhr	416·24	434·50	446·63	459·48	485·49

Der Import umfaßte zum größten Theile Fabrikate, wie dies aus den folgenden Verhältnißzahlen ersichtlich ist:

Die Einfuhr der letzten fünf Jahre betrug in Perzenten:

	Rohstoffe	Fabrikate
1886	18·04	81·96
1887	18·24	81·76
1888	17·57	82·43
1889	18·55	81·45
1890	20·01	79·99

Groß ist die Einfuhr von allen Artikeln der Textilindustrie, welche in den entsprechenden Jahren 1886—1890

40·90, 41·20, 41·46, 41·03, 38·81%

der Gesammteinfuhr ausmachte. Zu den wichtigeren Einfuhrartikeln zählen wir

	1890			
Metalle und Metallwaaren --- ---	53·64	Millionen	= 11·05	Perzent
Gearbeites Leder u. Lederwaaren	27·75	„	= 5·72	„
Chemische Produkte --- --- --- ---	15·54	„	= 3·2	„
Maschinen, Werkzeuge ꝛc. --- ---	12·7	„	= 2·5	„
Literarische und Kunstgegenstände	11·7	„	= 2·4	„

Ueber die Natur unserer Ausfuhr geben folgende Ziffern Aufschluß. In den letzten fünf Jahren wurden exportirt:

A) Rohstoffe:

	1886	1887	1888	1889	1890
	Millionen Gulden				
Hilfsstoffe der Industrie -- ---	76·24	70·43	78·5	85·3	85·5
Lebens- und Gebrauchsmittel	196·79	186·35	205·57	204.07	286·80

B) Fabrikate:

Lebensmittel u. Konsumartikel	76·90	80·50	93·45	98·84	100·30
Sonstige Fabrikate --- --- ---	67·92	65·25	66·85	72·32	75.47

Die Ausfuhr der letzten fünf Jahre betrug in Perzenten:

	Rohstoffe	Fabrikate
1886	65·34	34·66
1887	63·79	36·21
1888	63·92	36·08
1889	62·84	37·16
1890	66·85	33·15

Wir halten es am Platze hier die Gestaltung des Waarenverkehres mit den einzelnen Staaten in den Jahren 1885—1890 anzuführen; wir beschränken uns auf diesen Zeitraum, weil die eigentliche Waarenstatistik erst seit dem Jahre 1885 besteht. Nach derselben betrug

die Einfuhr aus
in Tausenden von Gulden

	1885	1886	1887	1888	1889	1890
Oesterreich	359.167	357.535	375.666	384.595	394.673	412.125
Serbien	12.779	9.178	14.817	15.337	17.897	21.210
Deutschland	23.424	16.444	15.415	16.461	16.900	18.870
Rußland	582	2.648	4.056	5.937	5.500	5.357
Großbritannien	4.941	2.615	2.193	3.641	4.781	4.195
Rumänien	22.159	8.244	4.054	2.688	2.864	2.690
Italien	2.587	2.479	2.460	2.699	2.411	2.346
Bosnien u. Herzeg.	3.344	2.540	2.381	1.798	2.139	2.914
Schweiz	1.526	1.036	978	1.990	1.361	1.388
Frankreich	1.115	1.709	1.495	1.427	1.309	1.066
Belgien, Holland	890	544	447	846	511	370
Bulgarien, Ostrumelien	570	787	641	818	800	1.891
Uebrige Balkan Halbinsel			846	1.279	1.217	1.080
Andere Staaten	15.805	10.478	9.055	7.115	7.115	9.985
Zusammen	448.889	416.237	434.504	446.631	459.478	485.487

Die Ausfuhr nach
in Tausenden von Gulden

	1885	1886	1887	1888	1889	1890
Oesterreich	284.101	301.367	299.391	309.489	334.107	385.980
Deutschland	40.335	41.465	36.631	48.470	48.329	65.863
Großbritannien	13.819	12.002	11.197	17.710	16.774	14.993

Die Ausfuhr aus
in Tausenden von Gulden

	1885	1886	1887	1888	1889	1890
Frankreich	13.504	13.275	11.599	15.677	14.394	11.029
Schweiz	9.179	11.351	11.878	19.035	11.728	13.415
Serbien	5.448	8.871	6.293	6.056	6.538	5.897
Italien	6.294	8.170	6.685	4.837	6.483	5.636
Rumänien	8.232	7.921	4.299	5.745	5.421	5.183
Bosnien u. Herzeg.	2.828	3.241	3.766	4.387	4.905	5.341
Belgien, Holland	2.618	1.938	2.943	4.463	1.989	4.131
Bulgarien, Ostrumelien	3.619	2.631	948	1.228	1.635	1.729
Uebrige Balkan Halbinsel			1.424	1.081	1.442	2.293
Rußland	811	969	494	579	573	615
Andere Staaten	5.360	4.645	4.980	5.626	6.245	8.018
Zusammen	396.148	417.846	402.528	444.383	460.563	530.123

Der Gesammtverkehr mit diesen Ländern betrug:

	1885	1886	1887	1888	1889	1890
Oesterreich	643.268	658.902	675.057	694.084	728.780	798.105
Deutschland	63.759	57.909	52.046	64.931	65.229	84.733
Serbien	18.227	18.049	21.110	21.393	24.435	27.107
Großbritannien	18.760	14.617	13.390	21.351	21.555	19.188
Frankreich	14.619	14.984	13.094	17.104	15.703	12.095
Schweiz	10.705	12.387	12.856	21.025	13.089	14.803
Italien	8.881	16.649	9.145	7.536	8.894	7.982
Rumänien	30.391	16.165	8.353	8.433	8.285	7.873
Bosnien Herzeg.	6.172	5.781	6.147	6.185	7.044	8.255
Rußland	1.393	3.617	4.550	6.516	6.073	5.972
Belgien Holland	3.508	2.482	3.390	5.309	2.500	4.501
Bulgarien, Ostrumelien	4.189	3.418	1.589	2.046	2.435	3.620
Uebrige Balkan Halbinsel			2.270	2.360	2.659	3.373
Andere Staate	21.165	15.123	14.035	12.741	13.360	18.003
Zusammen	845.037	834.083	837.032	891.014	920.041	1,015.610

Fassen wir die Daten über den Handelsverkehr zusammen, gelangen wir zu folgenden Ergebnissen: Der Werth der gesammten Ein- und Ausfuhr ist vom Jahre 1867 bis 1890 von 570·20 Millionen auf 1015·61 Millionen, demnach um

445·41 Millionen gestiegen. In diesem Zeitraume hat die Ausfuhr eine größere Progression genommen. Im Jahre 1867 betrug die Einfuhr 287·61 Millionen Gulden, im Jahre 1890 dagegen 485·49 Millionen, die Zunahme macht sonach 197·88 Millionen gleich 75·80 Perzent aus. Die Ausfuhr betrug 1867 282 Millionen, im Jahre 1890 dagegen 530·12, ist demnach um 248·12 Millionen gleich 87·9 Perzent gewachsen.

Diesen Daten wollen wir nun auch die Ziffern des Waarenverkehrs in den beiden Emporien des Handels, Budapest und Fiume anfügen, weil sie den Aufschwung des Handels im Allgemeinen, ganz besonders aber die Frucht der Unterstützung des Verkehrs zeigen. Für Budapest liegen uns die Daten nur aus den Jahren 1873 bis 1890 vor, nach denselben betrugen

	die Ankünfte	Absendungen in Meterzentnern	Totale
1873	14,721.750	6,769.752	21,491.502
1874	13,219.161	6.047.168	19,266.329
1875	13.946.466	6,569.016	20,515.482
1876	14,549.585	7,445.939	21,995.514
1877	15,390.111	7,979.192	23,369.303
1878	14,923.603	8,443.160	23,366.763
1879	15,805.494	8,456.853	24,262.347
1880	15,662.380	8,064.194	23,726.547
1881	17,877.187	8,713.528	26,590.715
1882	20,498.034	10,403.738	30,901.772
1883	25,135.718	10,961.083	36,096.801
1884	23,698.908	12,227.090	35,925.998
1885	23,219.646	13,327.945	36,547.591
1886	22,899.288	11,123.869	34,023.157
1887	22,638.022	11,552.111	34,190.133
1888	26,553.792	13,042.730	39,596.522
1889	22,495.750	12,604.726	35,100.467
1890	24,250.225	13,345.121	37,595.346

Der Waarenverkehr der Hauptstadt hat demnach seit 18 Jahren um 18,329.017 Meterzentner zugenommen, er hat sich sonach nahezu verdoppelt.

Der Handelsverkehr Fiumes ist in noch weit größerer Progression gestiegen. Dort mußte ja in der That der Verkehr erst

geschaffen werden. Dort ist es namentlich der Ausfuhrverkehr, welcher gewachsen ist, während der Import sich nur langsam zu entwickeln vermochte.

Es betrug in Fiume

	die Einfuhr		die Ausfuhr		Gesammtverkehr	
	in Tausenden					
	Mztr.	Gulden	Mztr.	Gulden	Mztr.	Gulden
1871	688	9.056	520	5.537	1209	14.693
1872	1181	11.795	488	6.475	1679	18.770
1873	1111	13.639	522	6.954	1633	20.093
1874	960	10.498	909	8.388	1876	18.887
1875	739	8.884	1142	8.681	1880	17.565
1876	730	9.466	1121	10.974	1851	20.441
1877	599	6.518	1199	10.079	1798	16.598
1878	626	6.471	1365	12.375	1992	18.847
1879	678	6.942	2376	22.701	3054	29.643
1880	677	7.851	2189	19.362	2857	27.214
1881	806	12.179	2257	22.323	3064	34.503
1882	1102	14.828	3296	29.149	4409	43.977
1883	1482	21.712	4296	43.011	5779	64.723
1884	2085	23.224	4228	44.950	6314	68.174
1885	2183	20.841	5277	54.333	7460	76.215
1886	2010	20.882	4478	54.931	6489	75.772
1887	1933	20.719	4946	54.459	6880	75.179
1888	2171	23.723	6038	68.204	8210	91.928
1889	2285	26.202	5807	62.319	8093	88.522
1890	2678	28.666	5468	60.059	8147	88.725

Die Einfuhr hat sich der Quantität nach um 274%, dem Werthe nach um 216% gesteigert, die Ausfuhr hat sich der Menge nach um 949%, dem Werthe nach um 965% gehoben.

Unser auswärtiger Handel zeigt einen bedeutenden Aktivsaldo, der interne Handel hat einen großen Aufschwung genommen, den die Ausweise über die Transporte unserer Verkehrsanstalten illustriren. Die Institutionen zur Förderung des Handels haben sich vermehrt und wir haben demnach Grund, auch von dem Fortschritt dieses Zweiges unserer Volkswirthschaft befriedigt zu sein.

Gewerbe und Industrie.

Die Wünsche aller einsichtigen Patrioten des ganzen Landes vereinigen sich seit mehr als einem halben Jahrhundert in dem Gedanken, in Ungarn der exklusiven Herrschaft der agrarischen Wirthschaft eine gründliche Wendung durch Belebung der gewerblichen Thätigkeit und Schaffung einer Großindustrie zu geben. Das Land, zu dünn bevölkert, ohne Kapitalskraft, ohne fachkundige Führung konnte an die Erfüllung dieser Wünsche und damit an eine Umgestaltung seiner ökonomischen Struktur erst in dem Momente schreiten, da es Herr seiner Geschicke geworden. Aber auch bis auf die neueste Zeit war Ungarn nicht im Stande, eine Industrie im großen Stile heimisch zu machen, weil die Grundfaktoren hiefür fehlten und weil nur nach langer, mühsamer Arbeit die Hindernisse zu beseitigen waren, die das rasche Wachsthum der Fabriksbetriebe erschwerten. Allein, es ist der ungeheure Fortschritt nicht zu verkennen, welcher auch auf diesem Gebiete sich vollzogen hat und sich in zweifacher Richtung manifestirt; vor Allem in der thatsächlichen Vermehrung der Zahl ungarischer industrieller Etablissements, in der fortschreitenden Einbürgerung neuer Industriezweige, in der sehr bedeutend gesteigerten Produktion, dann aber in dem Schwinden der Vorurtheile gegen die heimische Erzeugung und in dem Vertrauen zur Existenzfähigkeit derselben. In allen diesen Beziehungen hat sich während der verflossenen 25 Jahre ein überraschender Wechsel vollzogen. Die Nahrungsmittel-Industrie, die Müllerei, die Spiritusbrennerei, die Zuckerindustrie haben sich enorm vergrößert, die Eisengießerei, die Maschinenfabrikation, wie überhaupt die Verarbeitung der Metalle,

der Lokomotiven- und Waggonbau, die Papier-, Druckerei-, Blaudruck-Industrie, die Lederindustrie, die Holz- und Montanindustrie und in neuerer Zeit die chemische und elektrische Industrie haben einen außergewöhnlichen Aufschwung genommen, so zwar, daß mit Ausnahme der Erzeugung von Textilwaaren, alle anderen Fabrikationen auf eine hohe Stufe der Leistungsfähigkeit gebracht wurden, und daß sie theilweise auf dem Weltmarkte eine Rolle spielen, im Lande selbst aber die fremde Industrie, wenn auch nur schrittweise, schon merklich zurückdrängen. Sehr beachtenswerth erscheint es auch, daß die Ausbreitung nicht wie ehedem auf die Hauptstadt beschränkt bleibt, sondern sich auch in der Provinz bemerkbar macht. In Fiume, in Szegedin, Temesvár, Arad, in Nordungarn und in einem Theile Siebenbürgens sind Fabriken entstanden, die zum Theile eine dominirende Stellung einnehmen. In Fiume haben die Petroleumraffinerie, die Reisschälfabrik, die Torpedofabrik nicht nur für Ungarn, sondern auch für Oesterreich erhebliche Bedeutung erlangt, und die nordungarische Eisenindustrie ist ein gleichberechtigter Faktor in der Produktion beider Staaten der Monarchie geworden. Aehnliches gilt auch von der provinziellen Mahl- und Spiritus-Industrie; die Ansätze zur künftigen Textilmanufaktur finden sich ausschließlich in Oberungarn und Siebenbürgen. Der Versuch, in rascherem Tempo eine Großindustrie im Lande zu etabliren, konnte nicht den gewünschten Erfolg haben, weil hiezu nicht alle Bedingungen vorhanden waren. Namentlich fehlte es an der genügenden Anzahl von Fachmännern, die im Stande gewesen wären, große Etablissements zu leiten, nicht minder waren die Arbeitskräfte unzulänglich und zu wenig geschult. In den Vordergrund wurde stets das Bestreben nach Schaffung einer leistungsfähigeren Textilindustrie gestellt; man wies darauf hin, daß Ungarn für nahezu 300 Millionen an Textilwaaren importirt und machte geltend, daß ein Theil dieser Erzeugnisse recht wohl im Lande hergestellt werden könnte, — allein man vergaß, daß gerade bei diesen Fabrikationen die persönliche Befähigung die erste Rolle spielt, und daß ein Theil der Textilbranche mit der Mode zusammenhängt, deren wechselnde Launen nur eine Industrie zu ertragen vermag, die über ein großes Absatzgebiet verfügt.

Was das Gewerbewesen betrifft, haben wir auf dem

Gebiete desselben alle jene Schwierigkeiten miterlebt, welche in ganz Europa auf der Tagesordnung standen. Auch das ungarische Gewerbe kämpfte mit der wachsenden Großindustrie und der von außen kommenden starken Konkurrenz übermächtiger Manufakturen und selbstverständlich mußte dasselbe, so wie dies überall der Fall gewesen den Kürzeren ziehen. Mit dem Eintritt der konstitutionellen Aera wurde ein Gewerbegesetz geschaffen, welches auf Grund der bestandenen österreichischen Gewerbeordnung das größte Ausmaß von Freiheit gewährte. Als die Verhältnisse des Gewerbes sich von Tag zu Tag schwieriger gestalteten, entfesselte sich eine große Agitation gegen das Gewerbegesetz und es wurden Beschränkungen nach jeder Richtung hin gefordert; in Wort und Schrift wurde für die Revision des Gesetzes Propaganda gemacht, es fanden wiederholt massenhaft besuchte Gewerbekongresse, namentlich in Budapest und Stuhlweißenburg statt, die in Resolutionen die Revision des Gesetzes als eine der kardinalsten Aufgaben unserer Regierung bezeichneten. Zu Beginn der achtziger Jahre wurde in der That ein neues Gewerbegesetz geschaffen, welches theilweise den geäußerten Wünschen der Gewerbetreibenden Rechnung trug, für gewisse Gewerbe den Befähigungsnachweis fordert, das Lehrlingswesen auf neue Grundlage stellt und auch bezüglich der Gewerbekorporationen Anordnungen trifft, die dem Verlangen der Gewerbetreibenden ziemlich entgegenkamen. Die Bildung der Gewerbegenossenschaften und Korporationen ist nur langsam vorwärtsgeschritten, trotz aller Bemühungen wollten die Gewerbetreibenden sich nur schwer zum Eintritt in dieselben entschließen und ebenfalls erst in den letzten Jahren ist eine Besserung eingetreten. Zu Beginn des Jahres 1891 bestanden im ganzen Lande 864 Korporationen, die im Sinne des Gesetzes wirkten. Es bestanden daneben auch Kreditgenossenschaften, zum größten Theile nach Schulze-Delitzsch'schem System und nur in geringer Zahl nach Raiffeisen konstituirt. Die gewerblichen Hilfskassen gehen gegenwärtig, in Folge des neuen Krankenkassen-Gesetzes, einer Umwandlung entgegen. — Es läßt sich nicht behaupten, daß durch diese Gesetzesänderung irgend ein wesentlicher Effekt erzielt worden sei, wie denn ein solcher kaum durch beschränkende Maßregeln zu erreichen sein wird, sondern lediglich durch die bessere Ausbildung des Handwerkes, durch die Ausstattung desselben mit kleinen Motoren

und durch die Sicherung wohlfeiler Einkaufs- und Verkaufs-Modalitäten. Unleugbar ist auch auf dem Gebiete des Gewerbebildungswesens im Verlaufe der letzten 25 Jahre enorm viel geschehen. Nicht nur im Wege des Unterrichtes der Lehrlinge, sondern durch die Schöpfung von gewerblichen Lehranstalten und industriellen Lehrwerkstätten. Die Zahl der Lehrlingsschulen, die im Jahre 1883 19 betragen hat, war bis 1891 in den Städten und Komitaten zusammen auf 289 mit 1182 Klassen, 1499 Lehrern und 53.037 Schülern gewachsen. An gewerblichen Lehrwerkstätten existirten im Lande über 100, von denen sich 25 mit der Holzbearbeitung, 5 mit Eisen- und Metallgewerben, 5 mit der Weberei, 4 mit der Keramik und 5 mit der Kinderspielwaaren-Erzeugung befassen; besonders nennen wir die Maschinenmittelschule, den Lehrkurs für Maschinisten und Kesselheizung, die Bau-, Holz- und Eisenindustrie-Werkstätte, die Kunstdrechslerschule, die Schusterei-Lehranstalt. Es wurde auch die Hausindustrie im Lande, welche in früherer Zeit eine sehr bedeutende Rolle gespielt hatte und die in Folge der Ungunst der Verhältnisse vollständig aufzuhören drohte, wieder auf die Beine gestellt. Auch hier ist der Einfluß auswärtiger Strömungen wahrzunehmen, denn der wechselnde Geschmack hatte die Aufmerksamkeit auf die einfachen und eigenthümlichen Formen der vom Volke erzeugten Bedarfsartikel gelenkt und man hatte sich bemüht, nicht nur die älteren Erzeugnisse hervorzuholen, sondern auch dort, wo die Hausindustrie noch nicht vollständig verloren gegangen, dieselbe zu neuem Leben zu erwecken und theilweise auch auszudehnen. Im Verlaufe weniger Jahre, nachdem die Artikel der Hausindustrie mehrfach zum Gegenstande von Spezialexpositionen gemacht wurden und nachdem auf den verschiedenen regionalen Ausstellungen, namentlich aber auf der Landesausstellung eine besondere Abtheilung diesem Zweige der Gewerbe gewidmet war, hat man in den verschiedensten Theilen des Landes diesem Erwerbszweige großen Vorschub geleistet und wurde unter Anderem in über 1600 Schulen die Hausindustrie gefördert. Besonders gute Resultate wurden in einem Theile Siebenbürgens und im Süden des Landes erzielt und mancher Artikel, wir erinnern nur an das Kalotaßeger und Torontáler Gewebe, hat den Weg über die Grenzen des Landes hinaus nach Deutschland, Belgien und England gefunden. Die emsige und stetige

Arbeit der Lehranstalten und der Gewerbeschulen, denen sich in der Hauptstadt insbesondere das technologische Gewerbemuseum, die Gewerbezeichenschule 2c. anschloß, haben außerordentlich fördernd auf die Entwicklung des Geschmackes und der Leistungsfähigkeit der höheren Gewerbe, des Kunstgewerbes eingewirkt. Wenn wir uns daran erinnern, wie unbeholfen und plump die Erzeugnisse waren, welche noch im Jahre 1873 von Ungarn auf der Wiener internationalen Exposition zur Ausstellung gelangten, wenn wir die unzweckmäßigen und geschmacklosen Dekorationsformen uns ins Gedächtniß rufen, die peinlich an das Unvermögen unserer Gewerbe mahnten, und dagegen stellen die heutigen Erzeugnisse unseres Möbel- und Ausstattungsgewerbes, unsere Schlosser- und Schmiedearbeiten, unser Ledergewerbe; wenn wir den geradezu kolossalen Aufschwung unserer Baugewerbe, unserer Keramik und namentlich der Fayencen und Steingutterzeugung gedenken, so müssen wir zugeben, daß auf diesem Gebiete Leistungen vorhanden sind, die man noch vor Kurzem nicht zu hoffen gewagt hat. Und was das Wichtigste ist und worauf wir bereits an anderer Stelle hingewiesen haben: das ist die Ueberzeugung, die sich im Lande Bahn gebrochen hat, wonach die Leistungsfähigkeit unserer Gewerbe nicht mehr hinter die anderer Länder, namentlich Oesterreichs gestellt zu werden braucht. Wesentlich beigetragen zu diesen Fortschritten haben die Ausstellungen, welche in dieser Periode abgehalten wurden und an denen sich das Land vielfach betheiligt hat. Zuerst kam die internationale Exposition in Wien, für welche der Staat mehr als eine Million Gulden aufgewendet hat. Dieselbe hat dazu gedient, die großen Naturschätze und die Urproduktion Ungarns der ganzen Welt vorzuführen, sie bot jedoch in gewerblicher und industrieller Beziehung nur Zeichen des Anfanges und es darf wohl heute schon gesagt werden, es gab manche Objekte, die unberechtigt, ohne Heimathschein unter unserer Flagge steuerten. Im Lande selbst wurde nach einer Unterbrechung von 31 Jahren die erste Ausstellung in kleinem Maßstabe in Kecskemét abgehalten, dann folgten Szegedin und Stuhlweißenburg mit wachsendem Erfolge. Namentlich die Stuhlweißenburger Ausstellung ermuthigte die auf gewerblichem Gebiete Strebenden zu neuen Anstrengungen, denn auf derselben waren sehr wesentliche Fortschritte wahrnehmbar und zeigte sich der

Einfluß der Studien und Erfahrungen, die in dem vorhergegangenen Quinquennium gemacht wurden. Die Landesausstellung im Jahre 1885 entrollte ein großartiges, farbenreiches Bild der gesammten ungarischen Produktion und mit Befriedigung wurde konstatirt, daß das Gewerbe aus seiner Zurückgebliebenheit herausgetreten und in vielfachen Beziehungen leistungsfähig geworden sei. Die Ausstellung gab sowohl der Regierung, als auch der Bevölkerung den Muth, auf der betretenen Bahn fortzuschreiten und bei erhöhter Pflege aller gewerblichen Zweige namentlich dafür zu sorgen, daß der inländischen Fabrikation und dem inländischen Gewerbe überall der Vorzug vor den fremdländischen Erzeugnissen eingeräumt werde. Es folgten dann die Ausstellungen in Arad und Temesvár, die abermals Fortschritte, namentlich der Gewerbe in den betreffenden Bezirken dokumentirten. Ungarn hat sich inzwischen auch an den Ausstellungen in Paris, Triest, London, Amsterdam, Barcelona und Brüssel überall mit wachsendem Erfolg betheiligt.

Insbesondere waren der Staat und die öffentlichen Anstalten bemüht, ihren Bedarf lediglich durch Anschaffung ungarischer Produkte zu decken. Ein bemerkenswerther Schritt in dieser Richtung war es, als der Kommunikationsminister durch eine eigens hiezu bestellte Kommission dafür Sorge trug, daß die Eisenbahnen, die stärksten Großkonsumenten des Landes, alle Artikel, bis auf diejenigen, die überhaupt im Lande nicht erzeugt wurden, ausschließlich im Inlande bezogen, so zwar, daß nach kurzer Zeit mehr als 80% des Bedarfes hier gedeckt werden konnten. Die Bedeutung dieser Maßregel geht daraus hervor, daß der Bedarf der Eisenbahnen und der verschiedenen Ministerien alljährlich 7.1 Millionen Gulden ausmacht. Auch die entsprechende Betheiligung an den Lieferungen für die gemeinsame Armee wurde erwirkt und die Bestellungen für dieselbe machten rund zwei Millionen Gulden aus. Erwähnenswerth erscheint auch die Rücksichtnahme auf die Partizipation des Kleingewerbes, welche sich zu diesem Zwecke genossenschaftlich verband, an den Bestellungen der Armeen. Das Lieferungswesen wurde übrigens in ein gewisses System gebracht und in Berathungen, an denen auch der Industrierath ein gewichtiges Wort einlegte, die unbedingte Rücksichtnahme auf die lokale Industrie als Grundsatz ausgesprochen.

In den letzten Jahren wurde die Thätigkeit zur Hebung der Industrie und der Gewerbe vervielfacht und namentlich dahin gewirkt, den Gewerben die materiellen Mittel zu verschaffen, welche für den Fortbetrieb unbedingt nothwendig sind. Es wurde dahin getrachtet, durch die größeren Dotationen der Regierung selbst die Möglichkeit zur direkten Unterstützung an die Hand zu geben, der Industriefond wurde geschaffen und aus demselben die Betheilung des Kleingewerbes mit Motoren und Hilfsmaschinen begonnen; ferner wurde die Bildung von Vorschuß-Ein- und Verkaufsgenossenschaften gefördert, und durch die Veranstaltung von Spezialausstellungen und durch die mehrfach erwähnten Exposituren des Handelsmuseums der Versuch unternommen, den ungarischen Gewerbe-Erzeugnissen im Orient einen erhöhten Absatz zu verschaffen. Eine der wichtigsten und von auswärts sogar angefochtenen Maßnahmen der Regierung bildete die Gesetzgebung hinsichtlich der Begünstigung neuer Industrien im Lande. Es wurden im Jahre 1882 und 1889 zwei einander ergänzende Gesetze geschaffen, durch welche die Gewährung von Steuer- und Gebührenfreiheit, von Tarifermäßigungen, die Lieferung von Materialien, die Ueberlassung staatlicher Grundstücke u. s. f. für Fabriken zugesichert wurde. Diese Gesetze hatten einen großen Erfolg, indem im Verlaufe von 10 Jahren über 300 Fabriken die staatlichen Begünstigungen verliehen wurden, und zwar in folgenden Branchen:

Thonindustrie	7
Spielwaarenindustrie	3
Montanindustrie	4
Nahrungsmittelindustrie	4
Holzindustrie	9
Weberei- und Spinnerei-Industrie	60
Maschinenindustrie	30
Musikinstrumenten-Industrie	4
Papierindustrie	8
Bekleidungsindustrie	1
Cognacindustrie	9
Wissenschaftliche Apparaten-Industrie	6
Glasindustrie	20

Eisen- und Metallindustrie	22
Chemische Industrie	40
Elektrische Industrie	4

außerdem erhielten die Begünstigung 302 landwirthschaftliche Spiritusbremereien.

Ein weiteres Mittel zur Hebung der Industrie wurde in der Schaffung eines Gesetzes für Industriebanken gefunden und thatsächlich auch ein solches Institut auf dieser Grundlage ins Leben gerufen, welches bereits in der Zeit seines kurzen Bestandes gute Dienste geleistet hat.

Das ist in großen Zügen die Darstellung jener Thätigkeit, die auf dem Gebiete der Industrie und der Gewerbe von Seite des Staates entwickelt wurde und die Markirung der Resultate, die faktisch gewonnen sind. Um der staatlichen Aktion zu Gunsten der Industrie und Gewerbe eine mit den Interessen derselben vollständig übereinstimmende Richtung zu geben, hat die Regierung den Industrierath geschaffen, welcher berufen ist, in allen gewerblichen und industriellen Fragen Gutachten abzugeben und dort, wo es nothwendig ist, die Initiative zu ergreifen. Uebrigens hat es an einer solchen von Seiten des Ministeriums nicht gefehlt und es ist namentlich in den letzten Jahren auf dem Gebiete der mit der Industrie eng zusammenhängenden sozialen Gesetzgebung sehr Vieles und Bedeutungsvolles geschehen. Wir heben besonders hervor die Schaffung des Gesetzes über die Sonntagsruhe, über die Unfallversicherung, über die Krankenkassen, denen noch die Einführung der Fabrikinspektoren vorangegangen ist. Die Fabriksinspektoren haben im Verlaufe der wenigen Jahre ihrer Thätigkeit über tausend Etablissements untersucht und manche Verbesserung, namentlich zur Sicherung des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter initiirt. Mit kräftiger Hand und mit sehr viel Muth ist die Regierung auf einem legislatorischen Terrain aufgetreten, welches ihr bis dahin fremd gewesen. Sie hat aber das Richtige ergriffen, um rechtzeitig Zuständen vorzubeugen, welche tief in das Leben eingreifen und welche zu jenen häufigen Bewegungen und Erschütterungen führen, unter denen die Verhältnisse des westlichen Europa gegenwärtig leiden.

Wenn wir nun in die Details einzugehen versuchen, so müssen wir gestehen, daß wir leider nicht in der Lage sind, ebenso verläßliche Daten wie über die Entwicklung der übrigen Zweige der Volkswirthschaft Ungarns zu geben. Es fehlt bisher an einer verläßlichen Industrie, und Gewerbestatistik und wir sind vorwiegend auf die Schätzungen oder auf die Zusammenstellung von einzelnen Berichten angewiesen, die in vielfacher Beziehung mangelhaft, kein klares Bild zu geben vermögen. Wir erwarten eine genaue Uebersicht von den Ergebnissen der jüngsten Volkszählung, die sich auch auf die Beschäftigung ausgedehnt hat und welche uns eine genaue Kenntniß der Gewerbe- und Industriebetriebe im Lande sowie über die Zahl derjenigen Personen bieten wird, die in derselben Beschäftigung ihre Existenz finden.

Es ergab die Volkszählung folgende Daten; es waren beschäftigt:

	1869	1880
Bei den Bau- und Kunst-Gewerben	62.603	74.321
Bei Metall-, Stein- und Holzindustrien	171.968	225.287
Bei Erzeugung von Chemikalien, Nahrungsmitteln und Tabakfabrikation	82.285	112.239
Bei der Webeindustrie	95.553	129.418
Leder- und Papierindustrie und sonstigen Gewerben	170.910	140.536
Bei nicht produktiven Gewerben	64.645	95.994
Totale	646.964	777.914

Die Zahl hat sich in den letzten 12 Jahren gewiß auf nahezu 1 Millionen erhöht, denn namentlich in den großen Städten haben die Gewerbebetriebe zugenommen und nur auf dem flachen Lande ist eine Stagnation wahrzunehmen gewesen. Auch über die Zahl der Fabriken, d. h. jener Etablissements, die über 20 Arbeiter beschäftigen, sind genaue statistische Aufnahmen nicht vorhanden; von Seite der Fabriksinspektoren wurden 942 Fabriken untersucht, welche 1575 Maschinen und Motoren besaßen, von den Handels- und Gewerbekammern wurden 1871 Fabriken gezählt. Endlich sei angeführt, daß im Jahre 1889 über 20 Millionen Gulden für Gründung neuer Fabriken verwendet wurden.

Eine Werthstatistik existirt überhaupt nicht und wir glauben nicht, daß man im Stande wäre, heute auch nur annähernd den

Werth der Erzeugnisse unserer Industrie anzugeben. Wir beschränken uns in Folge dessen auf die Mittheilung jener Daten, die uns zur Verfügung stehen und insbesondere auf die Mittheilung der Produktionsziffern der Mühlen-, Spiritus-, Bier-, Steinkohlen- und Montanindustrie:

Die Müllerei hat im Lande einen riesigen Aufschwung sowohl in Bezug auf Umfang, als auch in Bezug auf technische Ausbildung genommen, so zwar, daß dieselbe nicht nur den europäischen Markt gewann, sondern an der Spitze der Müllereitechnik marschirte. Auch hier fehlt uns eine genaue Statistik, wir wissen nur, daß vom Jahre 1867—1886 71 große und 744 kleinere Dampfmühlen entstanden sind, daß im Lande 17.277 Mühlen, und zwar 910 Dampfmühlen, 12.520 Wassermühlen, 3197 Trocken- und 650 Windmühlen bestehen. Die Mahlproduktion sämmtlicher Mühlen ist in den Jahren 1880—1884 von 17 auf 22 Millionen Mztr. Getreide gewachsen. Die Mahlfähigkeit betrug pro Tag bei den großen Dampfmühlen 38.462 Mztr., bei den einfachen Dampfmühlen 52.232 Mztr., bei den Wassermühlen 68.653 Mztr., bei den Trockenmühlen 24.532 Mztr.

Großartig ist die Entwicklung der Budapester Mühlen, über welche uns folgende Daten vorliegen. Es betrug die Produktion in Meterzentnern:

	Mehl	Kleie	Totale	Getreide vermahlung
1870	2,392.185	593.939	2,986.124	3,100.385
1871	2,549.424	633.959	3,213.383	3,352.356
1872	2,117.438	574.956	2,692.394	2,822.103
1873	2,013.323	554.261	2,567.584	2,660.473
1874	2,002.735	536.596	2,539.331	2,664.325
1875	2,367.944	682.303	3,050.247	3,148.117
1876	2,388.582	685.090	3,073.672	3,157.957
1877	2,781.292	803.216	3,584.508	3,781.425
1878	3,120.417	888.022	4,008.439	4,147.616
1879	3,275.886	974.153	4,249.539	4,399.226
1880	2,798.227	766.787	3,565.014	3,672.994
1881	3,038.611	907.254	3,945.865	4,081.937
1882	3,560.030	1,034.597	4,591.627	4,399.266

	Mehl	Kleie	Totale	Getreide vermahlung
1883	4,174.017	1,170.721	5,344.738	5,526.930
1884	4,045.401	1,174.824	5,220.325	5,406.397
1885	4,344.730	1,287.914	5,632.644	5,813.975
1886	3,807.635	1,093.808	4,901.443	5,024.738
1887	3,947.848	1,103.926	5,051.774	5,248.936
1888	4,756.844	1,325.606	6,082.450	6,222.099
1889	4,457.448	1,308.886	5,766.334	5,915.385
1890	4,593.120	1,315.246	5,908.366	6,061.799
1891	4,844.000	1,369.000	6,213.000	6,367.000

Die Zuckerindustrie besteht bei uns seit langer Zeit. In den sechziger Jahren verarbeiteten 26 Fabriken 945.800 Mztr. Rüben; die in der Industrie eingetretene Krise und die Ungleichheit der Konkurrenz drückten jedoch zu schwer auf die ungarischen Etablissements; eines nach dem anderen mußte die Erzeugung aufgeben, so daß im Jahre 1882 nur mehr 14 Fabriken im Betrieb standen. Erst die Umgestaltung der Gesetzgebung, die Einführung der Produktionssteuer, namentlich aber die von der Regierung gewährten Begünstigungen führten einen Umschwung herbei. Fünf große Fabriken in Hatvan, Bothfalu, Selyp, Szerencs und Mezöhegyes wurden erbaut und die Erzeugung in solcher Weise erhöht, daß die inländischen Fabriken nicht nur den Bedarf des Landes von ungefähr 400.000 Mztr. deckten, sondern über denselben hinaus noch mit der gleichen Menge exportfähig blieben. Die ungarischen Fabriken verarbeiteten folgende Rübenmengen

1874—75	1,038.523
1879—80	1,676.390
1880—81	3,215.495
1881—82	1,960.995
1882—83	2,559.753
1883—84	2,607.031
1884—85	2,362.012
1885—86	1,731.579
1886—87	2,467.438
1887—88	1,841.879
1888—89	3,836.891
1890—91	6,119.035
1891—92	9,163.506

Ueber die wohlthätigen Wirkungen dieser Produktionssteigerung auf die Landwirthschaft werden wir an anderer Stelle sprechen, hier wollen wir darauf hinweisen, daß die geänderte Situation dieser Industrie, namentlich die Vermehrung der Zahl der Fabriken ausschließlich der klugen Initiative der Regierung zuzuschreiben ist.

Die Bierproduktion hat in Ungarn keine Fortschritte zu machen vermocht; einerseits die Neigung der Bevölkerung zum Weingenuß, andererseits die Konkurrenzverhältnisse mit Oesterreich tragen hieran die Schuld. Die Ziffern der Produktion geben uns ein deutliches Bild, es betrug dieselbe nämlich in den im Lande bestehenden Etablissements, deren es im Jahre 1891 nur 92 gab.

	in Hektoliter
1872	726.000
1873	756.000
1874	580.000
1875	597.000
1876	865.000
1877	437.000
1878	508.000
1879	472.000
1880	426.000
1881	455.000
1882	547.000
1883	645.000
1884	669.000
1885	630.000
1887	521.000
1888	530.000
1889	546.569
1890	610.000

Erst in der jüngsten Zeit ist eine geringe Besserung bemerkbar geworden und hat sich die Neigung zur Errichtung neuer Brauereien gezeigt, da mit Rücksicht auf die Vertheuerung des Weines ein vermehrter Bierkonsum in Aussicht steht.

Die Spiritusindustrie, deren Erzeugniß ein sehr werthvolles Steuerobjekt bietet, hat vielfach den Gegenstand der staatlichen Einmengung gebildet. Eine ganze Reihe von Verfügungen und

Gesetzen galt dem Spiritus und dem Besteuerungssystem desselben. Die Steuerreformen, deren es im Verlaufe der Jahre mehrere gab, regten die Industrie zu Verbesserungen der maschinellen Einrichtungen an, zur völligen Ausnützung des Rohproduktes, die unter den früher bestandenen Systemen der Steuerpauschalirungen viel zu wünschen übrig ließen. Besondere Berücksichtigung haben stets die landwirthschaftlichen Brennereien gefunden und so ist denn auch die Zahl derselben unter dem Einfluß des Gesetzes über Industrie-Begünstigung beträchtlich gestiegen. Im Jahre 1870 zählte man in Ungarn 2268 größere und kleinere Spiritusfabriken und 62.804 Kesselbrennereien. Im Jahre 1889 standen 569 Brennereien im Betrieb, u. zw. 454 landwirthschaftliche und 115 industrielle; außerdem zählte man 82.689 Kesselbrennereien, von denen 50.002 auf Kroatien entfielen. Ueber die Menge des produzirten Sprits sind erst seit dem Bestande des neuen Steuergesetzes genaue Daten vorhanden, denn bei dem Bestande des Pauschalirungssystems waren die richtigen Ziffern nicht zu eruiren. Die Erzeugung betrug

1881	62,691.243	Hektolitergrade
1884	105,588.795	„
1888	83,951.804	„
1891	98,449.000	„

Es hat auch die Herstellung von Cognac und Liqueuren, von Luxusgetränken zugenommen, jedoch nicht in der wünschenswerthen Ausdehnung.

Ueber die umfangreiche Montanindustrie können wir an dieser Stelle nur kurz einige der wichtigeren Ziffern anführen, die an sich genügen, um die Fortschritte in der Produktion zu zeigen.

Die Summe der im ganzen Lande verliehenen Grubenmasse betrug

1867	185,104.245	Quadratmeter
1889	521,787.872	„

Beim Bergbau waren beschäftigt

1867	44.900	Personen
1889	48.173	„

Die Produktion betrug

	1867			1889		
	Kilogr.		fl.	Kilogr.		fl.
von Gold	1.827·31	=	2,467.879	2.215·2	=	2,977.253
„ Silber	26.827	=	2,414.065	17.229·4	=	1,532.594
	Mztr.		fl.	Mztr.		fl.
„ Kupfer	23.816	=	2,079.432	3.050	=	181.586
„ Blei	15.842	=	330.414	23.853	=	376.190
„ Frisch-Roheisen	925.628	=	3,471.511	2,259.404	=	7,747.541
„ Guß-Roheisen	124.846	=	716.878	128.605	=	1,016.215
„ Schwarzkohle	4,027.385	=	1,431.458	9,374.520	=	4,467.454
„ Braunkohle	3,344.019	=	839.925	19,552.259	=	5,814.056
„ Salz	1,220.620	=	13,207.250	1,645.185	=	14,432.718

Besondere Bedeutung hat die Steigerung der Eisen- und Kohlenproduktion, namentlich die letztere ist außerordentlich gewachsen: von 13 Millionen Mztr. im Jahre 1867 auf 29 Millionen Mztr. im Jahre 1889 und, wie aus den neuesten Nachweisen hervorgeht, auf 32·4 Millionen Mztr. im Werthe von fl. 11,666.000 im Jahre 1890. Die Erzeugung von Frisch-Roheisen ist im Jahre 1890 auf 2,851.021 Mztr. im Werthe von fl. 10,271.628 gestiegen. Im Zusammenhange mit dem Anwachsen der Eisen- und Kohlenproduktion steht die rapide Zunahme der Maschinen-Industrie, die namentlich in der Hauptstadt auf eine hohe Stufe der Produktionsfähigkeit gelangt ist; die Fabriken von Dampfmaschinen, Kesseln, Lokomotiven, Werkmaschinen, Schiffsmaschinen, Eisenbahnwagen und der Schiffbau machen im Lande den Bezug von außen nahezu unnöthig und in manchen Zweigen der Eisenindustrie treten einzelne Etablissements, die einen Weltruf gewonnen haben, konkurrirend mit den alten Industrien des Auslandes auf.

Landwirthschaft.

Die großen Reformen der vierziger Jahre, die Kommassation und Weideabsonderung, die intensivere Flußregulirung, insbesondere aber der kräftig erwachte Geist des Fortschrittes brachten auch neue Richtungen in die bisher in patriarchalischer Weise geführte Bewirthschaftung des Bodens. Die Eisenbahnen und die großen Straßenbauten in den fünfziger und sechziger Jahren setzten Ungarn mit dem großen europäischen Eisenbahnnetz in Verbindung und boten die Möglichkeit zu einem bis dahin nicht gekannten Waarenaustausche. Von der größten reformatorischen Wirkung war jedoch die Aufhebung des Robots und die Befreiung des Feldes. Die Wirkung all dieser umgestaltenden Faktoren steigerte noch der unter günstigen Umständen sich vollziehende Export ungarischen Getreides. Von diesem Zeitpunkte angefangen haben wir den Aufschwung der ungarischen Landwirthschaft zu datiren. Die neugeschaffene Situation war aber auch die Quelle neuer Uebel. Die Umgestaltungen trafen einen großen Theil unserer Landwirthe völlig unvorbereitet, bei den meisten derselben fehlte das Sachverständniß, der Geschäftsgeist, und eben deshalb führte der Fortschrittstrieb zahlreiche Landwirthe entweder auf falsche Fährte, oder richtete dieselben sogar zugrunde. Im Allgemeinen waren alle jene Faktoren, welche für die Entwicklung unserer Landwirthschaft von größerer Bedeutung waren, nicht von gleicher Wirkung auf sämmtliche Zweige derselben, sondern begünstigten vornehmlich die Produktion der Getreidegattungen und der Oelsaaten. Die natürliche Folge hievon war, daß sich die ungarische Landwirthschaft mit großer Kraft auf deren Erzeugung warf, während auch die übrigen Zweige

viel weniger Sorgfalt verwendet wurde. Das Verhältniß zwischen den einzelnen Produktionsarten verschlechterte sich und es trat eine Situation ein, deren Nachtheile bisher wohl bereits etwas gemildert sind, die jedoch bis zum heutigen Tage nicht vollständig sanirt werden konnten. Dies war die Situation unserer Landwirthschaft, als im März 1867 das Ministerium für Landwirthschaft, Gewerbe und Handel geschaffen wurde. Im ersten Staatsbudget vom Jahre 1868 wurden für Ackerbauzwecke 235.000 fl. votirt; später, als die Angelegenheiten der Landespferdezucht, des Veterinärinstituts und der Budapester k. Thierarzneianstalt ebenfalls in die Verwaltung dieses Ministeriums kamen, wurden 1,100.000 fl. votirt, wovon 733.000 fl. auf die Pferdezucht entfielen. Es sind dies geringe Mittel, insbesondere, wenn wir bedenken, daß mit Hilfe derselben die landwirthschaftliche Kultur verbreitet und gleichzeitig die Hebung der verschiedenen Zweige der Landwirthschaft gefördert wurde, sowie die Hindernisse zu beseitigen waren, welche sich der Entwicklung entgegenstellten. Trotzdem ist seit jener Zeit sehr viel für die Landwirthschaft geschehen. Im Budget pro 1892 sind für agrikole Zwecke 2,985.000 fl. präliminirt, von welcher Summe für Zwecke der Landwirthschaft 1,582.000 fl. entfielen, daher um 1,204.000 fl. mehr, als im Jahre 1870 bewilligt wurden. Mit diesen Mitteln muß die Staatsadministration die Aufgaben erfüllen, welche ihr auf diesem Gebiete gegeben sind; sie muß namentlich das Veterinärwesen in einer allen Anforderungen entsprechenden Organisation handhaben, sie muß die in Folge der Verheerung der Phylloxera zum großen Theile vernichtete Weinproduktion regeneriren und für die in Folge des erwähnten Schlages zugrunde gegangenen Bewohner des Landes neue Erwerbsquellen eröffnen.

Betrachten wir nun die Leistungen des Ackerbauministeriums in den Details. Im Jahre 1867 war für den landwirthschaftlichen Unterricht eigentlich nur die höhere Lehranstalt in Ungarisch-Altenburg vorhanden, denn die Anstalt in Keßthely und das für Debreczin geplante Institut kamen kaum in Betracht. Außerdem bestand in Budapest das erwähnte Thierarznei-Institut, in welchem für Thierärzte ein zweijähriger Lehrkurs mit drei Professoren aufrecht erhalten wurde, und endlich bestand die vom Landes Agrikulturverein in Ofen aufrecht erhaltene Winzerschule und Gärtnerbildungsanstalt. Heute werden die

landwirthschaftlichen Fachkenntnisse verbreitet von einer landwirthschaftlichen Akademie, von landwirthschaftlichen Lehranstalten, 8 Ackerbauschulen und mehreren, nicht vom Staate direkt erhaltenen, jedoch zum größten Theile von demselben unterstützten Ackerbauschulen und Musterwirthschaften. Für die Thierarzneiwissenschaft diente die Budapester Thierarznei-Akademie mit 4 Jahrgängen, 21 Professoren und Assistenten. Die Kenntniß des Weinbaues und der Weinbehandlung verbreiten ein höherer Weinbau- und Winzerkurs, 5 Staatswinzerschulen, eine vom Staat unterstützte Forstschule und zwei ebenfalls vom Staat unterstützte Weinbau- und Weinbehandlungs-Lehrkurse. Es besteht weiter eine Schule für den Unterricht der rationellen Milchwirthschaft, endlich sind zahlreiche Wanderlehrer in Thätigkeit, welche die Baum-, Obst- und Bienenzucht u. s. f. im Volke zu verbreiten suchen. Sehr wirksam wirken auch mit für die Verbreitung der Fachkenntnisse und der Erfahrungen die verschiedenen Versuchsstationen, die Anstalt für Samenprüfung, für Maschinen, für Phylloxera und die Station für das Studium der Raupen. Endlich wurde mit Hilfe des Ministeriums die ungarische landwirthschaftliche Literatur geschaffen, welche es möglich macht, daß der lernbegierige ungarische Landwirth sich Fachkenntnisse zu erwerben vermag. Eine sehr bedeutsame Institution bildet das im Jahre 1879 ins Leben gerufene Kultur-Ingenieuramt, welches auf Wunsch der Landwirthe die Ableitung der Wasser, der Drainage- und Berieselungsarbeiten nach genauen Aufnahmen der speziellen Bodenverhältnisse planmäßig entwirft und ausarbeitet, ohne daß den Landwirthen größere Kosten als diejenigen für die faktisch geleisteten Arbeiten entstehen. Dieses Amt hat während der Zeit seines Bestandes bis Ende 1890 folgende Ableitungs-, Drainage- und Berieselungsarbeiten geleistet. Es wurden fertiggestellt 37.618 Joch, die Arbeit begonnen bei 127.390 Joch, Pläne angefertigt für 107.384 Joch und der Lokalaugenschein vorgenommen auf 122.597 Joch Ackerfeld.

Die Pferdezucht hat stets eine hervorragende Rolle in unserer Landwirthschaft gespielt, sowohl in Folge der Anzahl und der Qualität der Pferde, als auch in Folge der von der Regierung und der Gesellschaft ihr gegenüber stets an den Tag gelegten besonderen Vorliebe und Sorgfalt. Es gibt keinen Produktionszweig, für welchen man die materiellen Mittel in so reichem Maße zur Verfügung gestellt

hätte, wie für diesen. Die ungarischen Pferdezucht-Anstalten wurden im Jahre 1869 vom landwirthschaftlichen Ministerium vom gemeinsamen Kriegsministerium, unter dessen Verwaltung sie früher gestanden waren, übernommen. Damals bestanden die Kisbérer, Bábolnaer und Mezöhegyeser Gestüte und Gestütsdomänen, in Weißenburg, Nagy-Körös und Sepsi-Szt.-György Hengstendepots. Sofort nach Uebernahme dieser Anstalten wurde eine aus den vorzüglichsten Fachmännern des Landes zusammengesetzte Landes-Pferdezucht-Kommission konstituirt, deren Rath in allen, die Pferdezucht-Institution betreffenden organisatorischen Fragen in Anspruch genommen wurde. Gleichzeitig wurde die wirthschaftliche Einrichtung der Gestütsdomänen auf zweckmäßigere Grundlage basirt und wurde an die Spitze derselben ein von den militärischen Kommandanten vollständig unabhängigere, selbstständiger und verantwortlicher bürgerlicher Direktor gestellt und überall wurde die zivile Verwaltung eingeführt. Die Hauptsorge wurde auf die zweckmäßigere Administration der Gestüte verwendet, namentlich auf die vorsorgliche Bestimmung des sicheren Zuchtmaterials für jede einzelne Gegend und wurde deshalb auch in Kisbér das englische Vollblut und Halbblut, in Bábolna das arabische Vollblut und Halbblut, in Mezöhegyes das englische Halbblut, das kleine und große Nonius, und das ehemals arabischen Ursprungs, später jedoch mit englischem Blut gekreuzte Giddon, endlich in dem später gegründeten Fogaraser Gestüt, das namentlich für Gebirgsgegenden außerordentlich verwendbare Karstpferd eingetheilt und auf die Vermehrung dieser Arten das Hauptgewicht gelegt. Für unsere Pferdezucht war diese Vorsorge außerordentlich vortheilhaft und insbesondere die Wahl des für die einzelnen Bezirke bestimmten Deckmaterials hatte einen großen Werth. In welcher Weise die Zucht vorwärts geschritten ist, geht daraus hervor, daß im Jahre 1870 in 439 Stationen 40.755 Stuten, 1891 in 861 Stationen 110.539 Stuten gedeckt wurden. Dabei ist es gelungen, in den erwähnten Gestüten die Menge des Materials in einer Weise zu vermehren, daß kein Staat in Europa über einen ähnlichen Stand von Zuchtthieren verfügt. Im Jahre 1869 wurden 893 Pferde übernommen, 1892 betrug der Stand in den Gestüten 2695. Auch der Verkauf der Pferde in den Staatsgestüten wurde in

einer den volkswirthschaftlichen Interessen des Landes entsprechenden Weise geregelt. Früher wurden nur die ausgemusterten, ihres Alters halber oder aus sonstigen Gründen unbrauchbar gewordenen Zuchtthiere verkauft, während jetzt das Zuchtmaterial streng klassifizirt wird und unter den jüngeren Stuten nur die ausgezeichnetsten Exemplare in das Muttergestüt eingereiht werden, während gleichzeitig eine gleiche Anzahl für die Zucht noch vollständig brauchbarer und erprobter Mutterstuten zum Verkaufe gelangt. Das Resultat dieses Vorgehens zeigt sich in der großen Theilnahme der im Lande befindlichen Züchter und in Folge dessen in der beträchtlichen Erhöhung der Preise. Die Thätigkeit der Regierung im Interesse der Pferdezucht manifestirt sich auch in der ständigen Unterstützung der Wettrennen, in der Veranstaltung von Preisschauen u. s. f.

Wie wir bereits Eingangs erwähnt, wurde in den 1850er und 1860er Jahren die Produktion von Getreide in den Vordergrund geschoben und sind in Folge dessen große Verschiedenheiten zwischen einzelnen Produktionszweigen eingetreten. Es wurden die Weiden aufgebrochen und dabei die Futterproduktion nicht entwickelt und dieser Umstand mußte selbstverständlich ungünstig für die übrigen Zweige der Thierzucht wirken. Die Anlagen hierüber wurden besonders zu Ende der 1870er Jahre stets lebhafter und das damalige Handels- und Ackerbauministerium sah sich veranlaßt, durch ein schnelles Eingreifen die eine rasche Hilfe erfordernden Uebel möglichst zu verringern.

Zwei Zweige der Zucht waren damals vornehmlich auf die Unterstützung angewiesen: die Borstenvieh- und die Hornviehzucht. Die erstere forderte nicht so sehr eine unmittelbare, als vielmehr eine mittelbare Unterstützung theils durch Sanirung des Marktwesens und die Herstellung entsprechender veterinärer Einrichtungen. Die Rindviehzucht forderte indessen eine rasche Intervention, da sich der Zustand derselben sehr traurig gestaltet hatte. Die erste Aufgabe war dort, wo das Uebel sich am schwersten zeigte, zur Zucht geeignete Thiere auszutheilen. Dies ist so weit als möglich geschehen, doch da man solche Thiere nicht in genügender Anzahl anschaffen konnte, mußte man die Zucht fördern und, um das entsprechende Material nicht zu verlieren, Staatsstationen für die Zucht von Stieren ungarischer Race errichten.

Diesem Bestreben ist die Errichtung der Stierzuchtanstalten in Tord und Óvár zu danken. Es wurden auch Zuchtdistrikte errichtet.

Das Material hiefür war noch in den staatlichen Rinderheerden vorhanden und überdies hat das Ministerium die Zucht von Privaten unterstützt, damit die erforderlichen Vaterthiere im Lande selbst von ungarischen Züchtern bezogen werden. Dazu hat das Ministerium die staatlichen Pepinerien vermehrt. Das erreichte Resultat muß als befriedigend bezeichnet werden, denn während im Jahre 1870 bei der Thierzählung 4,496.905 Stück Rindvieh vorhanden waren, konnte 15 Jahre später bei der zweiten Zählung im Jahre 1885 ein Stand von 4,878.000 Rindern konstatirt werden, demnach eine Vermehrung von 334.000 Stück. Wenn wir die steigende Konsumtion und den sich vermehrenden Export nach dem Auslande, ferner die Verheerungen, welche durch die Einschleppung der Rinderpest und durch die konstant vorhandene Lungenseuche angerichtet wurden, in Betracht ziehen, kann diese Vermehrung als eine ganz respektable bezeichnet werden.

Die gekauften, sowie auch aus den staatlichen Zuchtanstalten zu Lasten des Budgets angeschafften Vaterthiere wurden an die Gemeinden vertheilt. Die schwierigste Aufgabe hatte das Ministerium bei der Regelung des Veterinärwesens im Lande und bei der Linderung der durch die Phylloxera verursachten furchtbaren Schäden zu vollführen. Bei Uebernahme der Geschäfte war von einer Veterinär-Administration absolut keine Rede und diesem Umstande war es zuzuschreiben, daß die verschiedenen Thierseuchen, insbesondere die orientalische Rinderpest bei uns wiederholt aufgetreten sind und sehr viel landwirthschaftliches Kapital vernichtet haben, ja sogar ganze Gegenden mit totaler Verarmung bedrohten. Hier war eine rasche und energische Thätigkeit unabweisbar. Es wurden die strengsten Verfügungen getroffen, um das Entstehen und das Verbreiten des Uebels zu verhindern, namentlich wurde das Gesetz über die Maßregeln gegen die Verbreitung der orientalischen Rinderpest gebracht und für energische sachgemäße Durchführung desselben Sorge getragen. Dank der außerordentlichen Strenge und der großen Opfer ist es gelungen, der bestandenen Uebel Herr zu werden und unser Veterinärwesen in einer Weise zu ordnen, welche alle Anerkennung erlangt hat. Als Hauptresultat der diesbezüglichen Bestrebungen heben wir hervor die

Schaffung des staatlichen Veterinärfonds und die Organisation desselben, ferner das Gesetz über das Veterinärwesen vom Jahre 1888.

Dies sind in großen Zügen die Verfügungen, welche von Seite der Regierung auf dem Gebiete der Landwirthschaft im Verlaufe der Jahre getroffen wurden und wir haben nunmehr auch die Resultate ins Auge zu fassen, welche auf diesem wichtigsten Gebiete der ungarischen Produktion erzielt worden sind. Vor allererst haben wir die Zunahme der Produktion in jeder Richtung zu betonen. In Folge der großen Konkurrenz, sowie des Sinkens der Preise mußte die ungarische Landwirthschaft in erster Reihe darauf bedacht sein, den Ertrag des Bodens wesentlich zu heben und dabei durch den Ersatz der menschlichen Arbeit durch Maschinen, also durch den maschinellen Betrieb die Kosten der Wirthschaft möglichst zu verringern. Wir wissen und es bedarf hiezu nicht der Vorführung statistischer Daten, daß die ungarische Landwirthschaft mit Ausnahme weniger verlassener und armer Bezirke beinahe durchwegs mit landwirthschaftlichen Maschinen arbeitet und es gibt keinen stärkeren Beweis für den enormen Verbrauch derselben, als das Emporblühen einer großen Industrie landwirthschaftlicher Maschinen. In dieser Richtung haben sowohl die Ausstellung, namentlich aber die von der Regierung und den landwirthschaftlichen Vereinen wiederholt veranstalteten Wettpflügen, Dreschmaschinen-Konkurrenzen ꝛc. sehr bedeutend den Bedürfnissen gedient. Ebenfalls in den letzten Jahren wurde mit Zuhilfenahme der bereits erwähnten chemischen Versuchsstationen und bei der fortschreitenden Erkenntniß der an den verschiedenen Lehranstalten theoretisch gebildeten Landwirthe die Nothwendigkeit der Verbesserung des Düngerwesens erkannt. Der Verbrauch an verschiedenen Superphosphaten, Kunstdünger, Düngergyps, Thomasschlacke ist im steten Zunehmen begriffen und namentlich hat der Aufschwung der Zuckerrüben-Erzeugung hiezu wesentlich beigetragen. Durch diese intensivere Bodenbearbeitung ist auch der Ertrag des Bodens wesentlich gestiegen und wenn wir auch noch immer nicht auf jener Höhe angelaggt sind, die in den vorgeschrittensten Staaten des Westens erreicht wurde, so haben wir doch zu konstatiren, daß beispielsweise der Ertrag eines Hektars Weizenbau, welcher in der Periode 1869—78 931 Liter betrug, in der Periode 1879—88 auf 1395 Liter gestiegen ist. Bedeutend ver-

mehrt hat sich der Futter- und Pflanzenbau und es wurde in den letzten Jahren sowohl der Obst- als auch der sonstigen Gartenkultur das größte Interesse entgegengebracht und auch in dieser Beziehung in Folge des Einwirkens der verschiedenen landwirthschaftlichen Vereine ganz entsprechende Fortschritte erzielt. Wir haben oben von den staatlichen Maßnahmen im Interesse der Thierzucht gesprochen. Wir haben auch der Vermehrung des Thierstandes Erwähnung gethan, wir verweisen aber insbesondere auf die Exportziffern, die trotz der Beschränkungen, welche zeitweilig, sei es offen durch Zollerhöhung, sei es mit Hinweis auf die veterinären Maßnahmen, von fremden Staaten eingeführt wurden, großartige Dimensionen angenommen haben. Ganz besonders gilt dies von der 1888er Borstenviehausfuhr und wir müssen rühmend erwähnen, daß auf keinem Gebiete die Wirkung der Regierungsmaßregeln so glänzend zu Tage getreten ist, als bei der Vieheinfuhr, denn die im Verlaufe der Jahre wiederholt im Lande erschienenen Fachmänner haben sich stets in der anerkennendsten Weise über die veterinär-polizeilichen Einrichtungen und über die Vorsorge gegen die Verschleppung der Thierkrankheiten ausgesprochen, die von der Leitung unseres Veterinärwesens getroffen wurden. Die verschiedenen Veterinärkonventionen, welche Ungarn und Oesterreich in den letzten Jahren mit dem Auslande abgeschlossen haben, sind der deutlichste Beweis für das Vertrauen, welches man uns in dieser Richtung allseitig entgegenbringt. Im Verlaufe der letzten Jahre hat der Export betragen:

von Rindvieh

1868—1874	durchschnittlich	pro	Jahr		50.545 Stück
1882	84.338	Stück	Werth	fl.	17,952.015
1883	90.377	„	„	„	19,763.265
1884	91.822	„	„	„	21,345.772
1885	99.596	„	„	„	22,776.572
1886	115.327	„	„	„	24,687.112
1887	126.575	„	„	„	23,210.579
1888	127.351	„	„	„	23,971.531
1889	151.497	„	„	„	29,693.970
1890	210.041	„	„	„	40,606.372

von Borstenvieh

1868—1874 durchschnittlich pro Jahr 719.129 Stück

1882	619.406	Stück	Werth	fl.	43,300.895
1883	636.557	„	„	„	44,390.705
1884	606.086	„	„	„	35,125.735
1885	670.684	„	„	„	32,962.160
1886	891.536	„	„	„	43,870.466
1887	779.342	„	„	„	38,117.729
1888	543.308	„	„	„	31,124.918
1889	605.607	„	„	„	37,843.905
1890	816.029	„	„	„	52,927.929

Die intensive Wirksamkeit in der Agrikultur bethätigt sich auch in der Pflege des Obst- und Gartenbaues, der Bienenzucht, der Seidenzucht, in der Fürsorge für die Fischzucht, Geflügelzucht, in den Versuchen der Milchwirthschaft und auch der Käse- und Butterbereitung eine größere Verbreitung zu geben, sowie den Absatz dieser Produkte nach allen Richtungen zu steigern. Das dem Obstbau gewidmete Territorium umfaßt im ganzen Lande 347.766 Hektar. Die Produktion steht allerdings noch nicht auf der Höhe der westlichen Staaten, es ist aber namentlich in den letzten Jahren im Wege der Institution der Wanderlehrer und durch Vertheilung von edlen Setzlingen viel geschehen um eine Besserung herbeizuführen. Die Seidenzucht hat einen außergewöhnlich raschen Aufschwung genommen. Im Jahre 1879 wurden im ganzen Lande 2507 Kilo Seidenkokons im Werthe von 2809 fl. erzeugt, im Jahre 1891 wurden in 2268 Gemeinden 1,108.446 Kilogr. Seidencocons produzirt und dieses Quantum um den Betrag von 1,448.720 fl. eingelöst. Die beiden Zahlen 2809 und 1,448.720 einander gegenübergestellt, genügen um den Fortschritt darzuthun, welcher innerhalb kurzer Frist, dank der Energie eines einzigen, zur Leitung des Seidenzuchtwesens berufenen Mannes erzielt wurde. Besonders hervorzuheben ist noch, daß der Staat innerhalb der verflossenen 12 Jahre eigentlich nur 331.013 Gulden für die Hebung der Seidenzucht auszugeben hatte, welchem Betrag jedoch Investitionen im Betrage von 353.445 fl. gegenüberstehen. Der Bienenzucht wurde erst in den letzten Jahren größere Aufmerksamkeit zugewendet; sowohl das direkte Eingreifen

der Regierung, als auch eine lebhafte Vereinsthätigkeit haben eine Erhöhung der Produktion bewirkt. Im Jahre 1887 wurden erzeugt 974.900 Kilo Honig, im Jahre 1890 betrug die Produktion 1,818.300 Kilo Honig und 106.675 Kilo Wachs. Die Verbesserung der Geflügelzucht wurde durch Errichtung von Pepinierien an fünf Lehranstalten und durch die Einfuhr ausländischer Zuchtthiere gefördert. Der Export von Geflügelthier, Federn u. s. w. ist von 14·5 Millionen Gulden im Jahre 1885 auf 19·4 Millionen im Jahre 1890 gestiegen. Der Eierexport betrug im letztgenannten Jahre 8·4 Millionen Gulden. Einer der wichtigsten Zweige der Bodenkultur, nämlich der Weinbau ist seit dem Jahre 1875 von einem schweren Unglück heimgesucht worden. Ungarns beste Weinberge, der Stolz unserer Produktion, sind im Verlaufe einer kurzen Zeit der Phylloxera zum Opfer gefallen und trotz aller Anstrengungen und trotz des Aufgebotes staatlicher Mittel ist es nicht gelungen, des furchtbaren Uebels Herr zu werden. In Ungarn wird der Weinbau in 4660 Gemeinden betrieben. Ende des Jahres 1890 war die Phylloxera in 2061 Gemeinden eingedrungen und hat 261.500 Joch Weingarten ganz, oder zum größten Theile vernichtet. Die Regierung hat es an Schutzmaßregeln nicht fehlen lassen es wurde ein sehr strenges Gesetz über die Maßnahmen gegen die Phylloxera geschaffen, es wurden die Landes-Versuchsstationen für die Phylloxera und die staatliche Station für Insektenlehre errichtet. Es wurden in den Jahren 1880—1890 12,767.000 Stück amerikanische Reben importirt und Kohlensulphid an die Besitzer der von dem gefährlichen Feinde ergriffenen Weinpflanzungen zu einem sehr wohlfeilen Preise vertheilt. In der letzten Zeit ist der Versuch unternommen worden, die Weinkultur zu heben, indem man derselben in verschiedenen Theilen des Landes den Sandboden unterzogen hat. Bisher haben wir es mit den in dieser Richtung mehr oder weniger gelungenen Anfängen zu thun, und wir werden erst später im Stande sein, zu konstatiren, ob in der That mit dieser Art der Kultur ein voller Erfolg zu erzielen ist. Bis Ende 1891 wurden 6414 Joch Sandboden der Weinkultur unterzogen. Die Weinproduktion ist in Folge dieser Heimsuchung von beiläufig 4 Millionen auf 1 bis 1½ Millionen Hektoliter im Jahre zurückgegangen. Einen sehr wesentlichen Faktor auf dem Gebiete der

agrikulturellen Thätigkeit bilden die landwirthschaftlichen Vereine mit dem Landes-Agrikulturverein in Budapest an der Spitze. Sowohl im eigenen Wirkungskreise einzelner, als auch geschlossen als Vereinigung haben diese Vereine wesentlich dazu beigetragen, die landwirthschaftlichen Kenntnisse zu vermehren und den Drang nach intensiverer Bodenkultur zu heben. Sie haben dazu beigetragen, auch kleinere Landwirthe im Wege der Genossenschaften in den Besitz von Mitteln zu setzen, welche dieselben in den Stand setzten, bessere Resultate zu erzielen. Uebrigens wird schon binnen Kurzem eine ganz besondere legale Vertretung der landwirthschaftlichen Interessen geschaffen werden, von der sich die betreffenden Kreise Bedeutendes versprechen.

Das gesammte Ackerland Ungarns umfaßte 1868 17 Millionen Katastraljoch, im Jahre 1890 aber 20,527.430. Die Ernteergebnisse der Hauptproduktionsartikel stellten sich wie folgt:

in Tausenden von Hektolitern

	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Mais	Reps
1869	22.259	13.789	8.456	10.997	17.682	505
1874	21.689	12.195	12.449	14.030	7.602	141
1878	38.311	18.307	16.709	21.203	36.249	1.048
1882	46.431	17.784	20.285	23.786	37.891	1.002
1887	51.420	18.077	19.655	21.672	25.978	451

Pro 1890/91 liegen nur Ausweise in Meterzentnern vor. Nach denselben bezifferte sich der Ertrag von Weizen auf 41·11 Millionen Meterzentner, von Korn auf 14·669 Mill. Meterzentner, von Gerste auf 12·069 Mill. Meterzentner, von Hafer auf 8.257 Mill. Meterzentner, von Reps auf 0·823 Mill. Meterzentner. Ueber den Werth der landwirthschaftlichen Produktion liegen Angaben aus den letzten Jahren vor, nach denselben beziffert sich der Gesammtertrag

1886	auf	717	Millionen	Gulden
1887	„	779	„	„
1888	„	753	„	„
1889	„	734	„	„
1890	„	852	„	„

Forstwirthschaft.

Als die verantwortliche ungarische Regierung im Jahre 1867 die Leitung der Geschäfte übernahm, konnte von einer geregelten Forstwirthschaft kaum noch die Rede sein, so daß jenes große Vermögen, welches wir in den Forsten des Landes besitzen, durch die in der vorhergegangenen Zeit von blos fiskalischen Interessen geleitete Ausnützung in vielen Gegenden des Landes geschädigt war und unter solchen, die rationelle Wirthschaft gefährdenden Verhältnissen litt, welche eine Aenderung der wirthschaftlichen Richtung zur dringenden Nothwendigkeit machten. Und dies umsomehr, als dieser Theil des Staatsvermögens, welcher selbst bei übergroßer Ausnützung unserer werthvollen Eichen- und Fichtengattungen heute noch bei einer Grundsteuerlast von ½ Million Gulden und Patronats- und Stiftungslasten im Betrage von mehreren Hunderttausend Gulden zwei und eine halbe Millionen Gulden zur Deckung der staatlichen Ausgaben liefert, zu jener Zeit sich in weit bescheideneren Grenzen bewegte. Die 1868er ersten Schlußrechnungen weisen dasselbe mit dem Betrage von 1,493.000 fl. aus. Zehn Jahre später, d. i. im Jahre 1878 betrug das Reineinkommen aus demselben 2,029.000 fl., im Jahre 1888 2,322.000 fl., im Jahre 1891 2,858.000.

Die Zahl der ungarischen Fachmänner war im Jahre 1867 verhältnißmäßig gering und die Geschäftsführung in der amtlichen ungarischen Sprache war kaum und nur mit großen Schwierigkeiten anwendbar. In der Schemnitzer Forstakademie wurden die Lehrgegenstände in deutscher Sprache vorgetragen. Die auf die Krönung folgende Zeit ließ auch auf dem Gebiete der Forstwirthschaft die ver-

hältnißmäßig wenigen zahlreichen Fachkräfte zu größerer Geltung kommen und mit Hülfe der lebhaften und sorgfältigen Thätigkeit einiger größeren Grundbesitzer, welche selbst inmitten der damals hochwichtigen Bewegungen des politischen Lebens die Sache der Forstwirthschaft nach Verdienst zu würdigen wußten, sowie einiger Fachmänner von weiterem Gesichtskreise, wie nicht minder des Landes-Forstvereins gelang es, die öffentliche Aufmerksamkeit zu Gunsten der hervorragenden Bedeutung der Forstwirthschaft immer mehr zu erwecken und die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit einer rationellen Verwaltung der Forste im Lande zu verbreiten, was dazu führte, daß die Anwendung der amtlichen ungarischen Sprache alsbald allgemein möglich wurde und auch in der Forstakademie seit dem Jahre 1869 die ungarische Vortragssprache zur Anwendung gelangt. Die Zahl der Hörer an der Forstakademie betrug im Jahre 1867 35, und im Jahre 1891 208.

In den der Krönung folgenden ersten Jahren bildete die — wenn auch nur primitive — Klarstellung des wirthschaftlichen Zustandes der in den fernsten Gegenden des Landes befindlichen ärarischen Forste die erste Aufgabe. Hand in Hand damit erfolgte die den damaligen faktischen Verhältnissen entsprechende Organisation des Geschäftskreises, während im Jahre 1867 auch die ungarischen und kroatisch-slavonischen Grenzwälder, deren Verwaltung bis dahin dem gemeinsamen Kriegsminister unterstand — obgleich sie zum Theil auch weiter und zwar bis zum Jahre 1881 der lokalen Militärverwaltung unterstellt blieben — in allen dieses Wirthschaftsfach betreffenden Angelegenheiten unmittelbar der ungarischen verantwortlichen Regierung unterstellt wurden.

Der stufenweise Uebergang zu einer systematischen Forstwirthschaft und die Anpassung der wirthschaftlichen Betriebseinrichtung an die gegebenen Verhältnisse bildete in den 70er Jahren den Hauptzweck der Verwaltung der ärarischen Forste. Hand in Hand ging damit die Vorbereitung jener Fragen, welche im Rahmen der Forstwirthschaft Landesaufgaben bilden; namentlich erhielt die Unterrichts-Organisation der Forstakademie eine, wenn auch nicht völlig befriedigende aber doch wesentlich fortschreitende Verbesserung und es wurde die Angelegenheit der forstwirthschaftlichen Staatsprüfungen geregelt.

Im Jahre 1878 aber wurde jene, die wirthschaftlichen und kommerziellen Verhältnisse der gesammten ärarischen Forste im Detail beleuchtende Beschreibung veröffentlicht, welche der damalige Landes-Oberforstmeister verfaßt hat, und welche unter allen Beschreibungen des ungarischen unbeweglichen Staatsvermögens als erste ausführliche Arbeit dieser Art erschienen ist.

Eine Schöpfung, wie sie auf dem Gebiete der ungarischen Forstwirthschaft von großer Bedeutung, ja geradezu epochemachend gewesen, war die Schaffung des Forstgesetzes vom Jahre 1879; es ist dies seit der Zeit der Krönung die heilsamste Verfügung auf dem Gebiete der Agrikultur unseres Vaterlandes, die auch auf alle anderen Zweige unserer Landwirthschaft von wohlthätigem Einfluße ist. Angesichts der rasch sich entwickelnden Wirthschaftsverhältnisse war für diese Verfügung umsomehr die Zeit gekommen, als mit dem kontinuirlich fortschreitenden Ausbau der Eisenbahnen selbst jene noch bis dahin übrig gebliebenen kleineren Theile unserer Forste, auf welchen es noch schlagbare oder brauchbare Hölzer gab, demselben Schicksal verfallen wären, wie die großen Wäldermassen in der vorhergegangenen Zeit, das heißt, sie wären zugrunde gegangen, ohne daß die Besitzer einen entsprechenden Gegenwerth empfangen hätten.

Nach dem Inslebentreten des Forstgesetzes änderte sich die Lage der ungarischen Forstwirthschaft in gründlicher Weise. Die Verwaltung der ärarischen Wälder wurde seit dem Jahre 1881 vom Finanzministerium in das Ressort des Ackerbaubudgets übertragen und wurden dadurch rationelle Schöpfungen zur Wettmachung der Versäumnisse der Vergangenheit und zur Sicherung der Zukunft eifrig angebahnt, was umsoweniger eine leichte Aufgabe gewesen, als man nicht auf vorhandenen Spuren fortschreiten konnte.

Das Stammbuch sämmtlicher Forste des Landes wurde fertiggestellt die und Schutzwälder in einem Ausmaße von 783.973 Katastraljoch sind heute schon bezeichnet. Auf Grund und mit Benützung dieses Stammbuches erschien im Jahre 1885 anläßlich der Landesausstellung, vom Ackerbauministerium herausgegeben, eine wirthschaftliche und kommerzielle Beschreibung sämmtlicher Forste Ungarns aus der Feder Albert Bedö's, ein Werk, welches in Betreff

aller, auf die gesammten Verhältnisse unserer heimischen Forstwirthschaft bezüglichen Fragen vollständigen Aufschluß enthält.

Nach Vorbereitung der erforderlichen Baumschulen begannen im ganzen Lande die Beforstungsarbeiten und vom Jahre 1883 bis heute Millionen Setzlinge durch den Staat unentgeltlich vertheilt und dadurch rund 20.000 Joch früher kahlen Bodens nutzbringend aufgeforstet worden.

Behufs Anspornung der Beforstungen wurden seit 1886 besondere Prämien ausgesetzt, u. zw. zuerst jährlich 3000 Francs in Gold, seit 1891 schon jährlich 600 Francs in Gold. Die erste Zuerkennung von Preisen stand im Jahre 1891 statt und wurden bei dieser Gelegenheit mehrere Gemeinden und Waldbesitzer für die mit gutem Erfolge bewerkstelligte Aufforstung prämiirt. Diese Prämien werden ohne Zweifel auch in Zukunft der Sache der Aufforstung gute Dienste leisten und da die Zahl der Bewerber voraussichtlich von Jahr zu Jahr zunehmen wird, bewirkt der Staat auch auf diesem Wege mit verhältnißmäßig geringen Kosten die Aufforstung von ausgedehnten kahlen Flächen.

Um eine sachgemäße Manipulation der Wälder der Gemeinden und vormaligen Urbarialisten zu sichern, hat der Staat im Wege besonderer Verträge in zahlreichen Komitaten und mehreren Städten die Manipulation der das Eigenthum derselben bildenden Wälder übernommen, so daß heute in jenen Munizipien, welche die bedeutendsten Waldgebiete besitzen, die Forste in staatlicher Verwaltung stehen; die staatliche Verwaltung dieser Wälder ist sozusagen durch freundschaftliche Uebereinkunft zustande gekommen, indem die Vertreter der betreffenden Gemeinden nach entsprechender Aufklärung ganz freiwillig den Vertrag mit der staatlichen Forstverwaltung abschlossen.

Die Frage der sogenannten reservirten Wälder, welche noch bis zum Jahre 1867 die Thätigkeit von königlichen Kommissären nöthig machte, ist schon mit wenigen Ausnahmen gelöst worden. Die Städte Schemnitz-Bélabánya, Kremnitz, Neusohl, Breznóbánya, Libethánya haben heute sämmtlich ihre eigenen Waldgebiete und jene Wälder, welche in Folge des Besitzstreites zwischen dem Aerar und den genannten Städten nicht rationell ausgenützt werden konnten, bringen heute den betreffenden Städten einen schönen Nutzen

und es hat sich andererseits auch für den Staat der Zustand günstiger denn früher gestaltet.

Während dieser Zeit wurde auch der zwischen der Stadt Kronstadt und den Siebendörfern Jahrhunderte lang obschwebende waldbesitzrechtliche Streit auf gütlichem Ausgleichswege beigelegt, eine Frage, deren durch ein besonderes Gesetz zu geschehende Lösung im G.-A. LIII: 1871 angeordnet ist. Die Lösung aller dieser hundertjährigen Besitzstreitfragen wurde unser wesentlicher Mitwirkung der Regierung erzielt und sie verdienen unter den Schöpfungen der verflossenen Epoche ohne Zweifel eine hervorragende Beachtung, umsomehr als die schwebenden besitzrechtlichen Fragen Jahrhunderte hindurch die betreffenden Regierungen beschäftigten und für den Staat wie für die interessirten Gemeinden eine erhebliche Last bildeten. Neben der Erledigung der Manipulations-Angelegenheiten unserer Volkswirthschaft wurden im Wege der regelmäßigen Amtsthätigkeit auch diese Fragen gelöst und neuestens ist auch die zwischen dem Aerar und der Stadt Nagybánya obschwebende Angelegenheit der reservirten Wälder der Lösung nahe gerückt werden.

Waldheger-Fachschulen hat es im Jahre 1867 noch nicht gegeben; heute haben wir drei solche Fachschulen, in welchen die Waldheger fachgemäß herangebildet werden. Nach dem 1892er Staatsbudget wird eine vierte Schule dieser Art demnächst in den siebenbürgischen Landestheilen errichtet werden. Diese Schulen werden heute aus den auf Grund des Forstgesetzes bemessenen Geldstrafen erhalten.

Im Jahre 1884 wurde durch ein besonderes Gesetz der Waldkaufsfond geschaffen, welcher die Bestimmung hat, daß jene Summen, welche aus Waldverkäufen, die im Interesse der Kolonisationen oder bei Urbarialregelungen geschehen, einfließen, wieder zu Waldkäufen verwendet werden. Aus diesen Fonds wurden bisher um den Betrag von 1,205.000 fl. 60.000 Joch Wald angekauft; zur Subvention von Vizinalbahnbauten wurden 231.000 fl. verwendet.

Aus volkswirthschaftlichem und sanitärem Gesichtspunkte ist eine außerordentlich wichtige und heilsame Unternehmung durch die im Wege der richtigen Auswahl von klimatischen Punkten geschaffenen Villen-Kolonien ins Leben gerufen worden. Diese Kolonien haben den Zweck, den Besuch ausländischer Sommerfrischen durch die

wohlhabenderen Klassen nach Möglichkeit unnöthig zu machen, sie mit den schönsten Gegenden unseres Vaterlandes bekannt werden zu lassen und die Annehmlichkeiten der letzteren zugänglicher zu gestalten. Bisher sind vier solche Villen-Kolonien geschaffen worden; mehrere andere werden geplant.

Unsere Forstwirthschaft ist auch durch die in den letzten 25 Jahren bewerkstelligten und bedeutende Investitionen in Anspruch nehmenden massenhaften Bauten gehoben worden. Nach Maßgabe der Entwicklung mußten nothwendigerweise in mehreren Theilen des Landes größere Wasserbauten errichtet werden, namentlich in den Komitaten Marmaros und Sohl und in Siebenbürgen; auch zur Unterbringung der Forstbehörden und Forstbeamten sind mehrere größere Gebäude aufgeführt worden, welche auch zur Hebung der betreffenden Provinzstädte dienten, so beispielsweise in Klausenburg, Mühlbach, Orsova, Lugos und Lippa. Auch zur Unterbringung der Forstakademie ist ein neues, größeres Gebäude errichtet worden.

Die ungarische Forstwirthschaft ist im Jahre 1867 zu neuem Leben erwacht, im Jahre 1879, nach der Schaffung des Forstgesetzes begann sie sich lebenskräftig zu entwickeln; und heute, nach 25 Jahren, verkündet eine zielbewußte, die Interessen der Zukunft sich vor Augen haltende Bewirthschaftung der Wälder und die Schaffung neuer Wälder in zahlreichen Gegenden des Landes ihre Thätigkeit. Und wenngleich da und dort die, eine schädliche Ausnützung der Wälder verhindernden Verfügungen des Forstgesetzes nicht eben willkommen sind, ist doch seit 1867 kaum ein zweites Gesetz geschaffen worden, welches so sehr in Fleisch und Blut des Volkes übergegangen wäre, wie dieses Gesetz; in der letzten waldbesitzenden Gemeinde finden sich heute schon kleine Landwirthe genug, die den Wald zu schätzen wissen und selber verkünden, daß nur eine pflegende, systematische Bewirthschaftung den Wald erhalten kann und daß der auf Grund der gesetzlichen Bestimmung angefertigte Betriebsplan nicht blos aus Furcht vor der Strafe eingehalten werden muß, sondern auch deshalb, weil er nützlich ist.

Druck der Norddeutschen Buchdruckerei, Berlin SW., Wilhelmstrasse 32.