

657.
7

MAGYAR KÖZGAZDASÁGI KÖNYVTÁR
ÉS
REMEKIRÓK TÁRA

A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA
NEMZETGAZDASÁGI BIZOTTSÁGÁNAK MEGBIZÁSÁBÓL
SZERKESZTI
FÖLDES BÉLA
XVIII.

EMLÉKIRAT
A MAGYAR KÖZLEKEDÉSÜGY
REFORMJÁRÓL

IRTA
LIST FRIGYES

KÖZLI
FÖLDES BÉLA

A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA KIADÁSA.

BUDAPEST, 1916.
GRILL KÁROLY KÖNYVKIADÓVÁLLALATA
IV., VERES PÁLNÉ-UTCA 3.

Ára 4 kor. 40 fillér.

LIST FRIGYES

EMLÉKIRAT A MAGYAR
KÖZLEKEDÉSÜGY REFORMJÁRÓL



MAGYAR KÖZGAZDASÁGI KÖNYVTÁR
ÉS
REMEKIRÓK TÁRA

A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA
NEMZETGAZDASÁGI BIZOTTSÁGÁNAK MEGBIZÁSÁBÓL

SZERKESZTI
FÖLDES BÉLA

XVIII.

LIST FRIGYES: EMLÉKIRAT A MAGYAR
KÖZLEKEDÉSÜGY REFORMJÁRÓL

BUDAPEST, 1916
A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA KIADASA.

316457

EMLÉKIRAT

A MAGYAR KÖZLEKEDÉSÜGY REFORMJÁRÓL

IRTA

LIST FRIGYES

KÖZLI

FÖLDES BÉLA

A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA KIADASA.

MTAK



BUDAPEST, 1916.

GRILL KÁROLY KÖNYVKIADÓVÁLLALATA

IV., VERES PÁLNÉ-UTCA 3.

162090

MAGYAKADEMIA
KÖNYVTÁRA



Előszó.

Közzéteszem itt List Frigyesnek, a Magyarorszáért rajongó nagy német hazafinak és nemzetgazdásznak egy eddig ismeretlen emlékiratát, mely Magyarország közlekedési ügyét tárgyalja. Ezt az emlékiratot *Sieghardt Rudolf* „Zolltrennung und Zollenheit“ címen legújabbán (Wien 1915) megjelent munkájához végzett adatgyűjtés alkalmából a bécsi pénzügyminisztérium levéltárában fedezte fel és minthogy tisztán Magyarországot érdeklő ügyet tárgyal, kiadás céljából rendelkezésemre boesátotta. Egyuttal közlöm List nagy dolgozatát Magyarország gazdasági reformjáról, mely ugyan már régen közzététetett, de nálunk nagyon kevésbé ismeretes. Ez a dolgozat tanúságot tesz hazánk gazdasági viszonyainak szeretetteljes tanulmányozásáról és sok megszivlelendő utmutatást tartalmaz. Egyuttal néhány adatot közlök Listnek hazánkhoz való viszonyáról. Legyen együtt ez a két emlékirat, mely Listnek Magyarország iránti érdeklődését tanúsítja és hazánk gazdasági reformjára nézve érdekes eszmemenet alapján igen nevezetes javaslatokat fejt ki.

INDEX

1. Introduction
2. The first part of the book
3. The second part of the book
4. The third part of the book
5. The fourth part of the book
6. The fifth part of the book
7. The sixth part of the book
8. The seventh part of the book
9. The eighth part of the book
10. The ninth part of the book
11. The tenth part of the book
12. The eleventh part of the book
13. The twelfth part of the book
14. The thirteenth part of the book
15. The fourteenth part of the book
16. The fifteenth part of the book
17. The sixteenth part of the book
18. The seventeenth part of the book
19. The eighteenth part of the book
20. The nineteenth part of the book
21. The twentieth part of the book
22. The twenty-first part of the book
23. The twenty-second part of the book
24. The twenty-third part of the book
25. The twenty-fourth part of the book
26. The twenty-fifth part of the book
27. The twenty-sixth part of the book
28. The twenty-seventh part of the book
29. The twenty-eighth part of the book
30. The twenty-ninth part of the book
31. The thirtieth part of the book
32. The thirty-first part of the book
33. The thirty-second part of the book
34. The thirty-third part of the book
35. The thirty-fourth part of the book
36. The thirty-fifth part of the book
37. The thirty-sixth part of the book
38. The thirty-seventh part of the book
39. The thirty-eighth part of the book
40. The thirty-ninth part of the book
41. The fortieth part of the book
42. The forty-first part of the book
43. The forty-second part of the book
44. The forty-third part of the book
45. The forty-fourth part of the book
46. The forty-fifth part of the book
47. The forty-sixth part of the book
48. The forty-seventh part of the book
49. The forty-eighth part of the book
50. The forty-ninth part of the book
51. The fiftieth part of the book

List Frigyes és hazánk.¹⁾

Irta: Földes Béla.

A nemzetgazdaságtan elsőrangú külföldi képviselői közül senki oly közeli viszonyba nem jutott hazánkhoz, mint List Frigyes, aki kiváló helyet foglal el egyfelől azon intuíciónál fogva, mellyel a vasuti közlekedés nagy jelentőségét már oly időben felismerte, amidőn még sokan kételkedően fogadták, másfelől az általa hirdetett vámpolitikai elméletnél fogva, melyben az uralkodó kozmopolita rendszerrel szemben egy nemzeti gazdasági rendszer mellett tört lándzsát. Politikailag is számottevő ember volt, mert a német vámegylet létesítése érdekében folytatott eredményes agitációja egyuttal alapvető munka volt a német birodalmi egység létesítésére.

List Magyarországon tett látogatása összeesik a magyar közélet egyik legélénkebb, legizgatottabb korszakával, melyben a közgazdasági kérdések közül különösen az ipar megteremtése és így a vámkérdés körül a legerősebb agitáció, a leghevesebb publicistikai harcok, a törvényhozó testületben igen erős viták folytak. A német vámegyletbe való csatlakozás, az Ausztriával közös vámterület létesítése, a külön vámterületen a védvám-politika követése, — mely irány legtöbbet merített Listnek akkor hazánkban már ismert munkájából — a védegylet, gyáralapítási társulat kérdése stb. élénken foglalkoztatták az államférfiakat, tudósokat és társadalmi osztályokat. Mi sem természetesebb, minthogy List jövetele és itt tartózkodása nagy érdeklődés között ment végbe.

¹⁾ Felolvastatták a m. tud. akadémia II. osztályának 1915 május 10-én tartott ülésében.



List Frigyes 1844 őszen,¹⁾ több magyar államférfi meghívására, kikkel már régebben levelezett, meglátogatta hazánkat, melynek gazdasági kérdéseivel már előbb is, vámegyleti lapjában foglalkozott. Pozsonyban és Pesten hosszabb ideig tartózkodott, amott érintkezésbe lépett a törvényhozás és kormányzat kiválóbb férfijaival. Ezen tartózkodásáról életrajzirója Häusser, a következőket írja: Bécsben, ahol szintén nagyon ünnepelték, tartózkodása nagyon rövid volt, november első napjaiban Pozsonyba sietett, ahol az ujságok már hetek óta hirdették jövetelét. Szó szerint ostrom alá vették őt a legkülönbözőbb pártok és élethivatások emberei, a konzervatív párt és az ellenzék mágnásai egyaránt. Tudvágytól vezérelve fordultak hozzá földbirtokosok és iparosok, városi testületek és küldöttségek. Mindenki tanácsot kért tőle . . . A politikai vitáktól tartózkodott; küldetése, mondta, egy különleges: az összes pártok érdekeinek előmozdítása, emberek és tőkék bevándorlásának szabályozása és megkönnyítése által; továbbá jó tanácsok által tekintettel a közlekedési eszközök tökéletesítésére és az ország kutforrásainak felhasználására. A vállalkozási szellemet is erősen buzdította. Vasutak, csatornák, ipari vállalatok létesítésére készültek tervek. Pozsonyban 200.000 frt gyült össze ipari vállalatok létesítésére stb. Megelégedéssel töltötte el, hogy munkája már akkor át volt ültetve a magyar irodalomba, a szellemeket itt láthatóan erősen foglalkoztak, mit a magyar államférfiakkal, így életrajzirója szerint: Széchenyivel, Kossuthal, Apponyival, Mailáthtal, Andrássyval, Batthyányival folytatott levelezése bizonyított. Különösen Kossuthra gyakorolt nagy benyomást, gondolati és érzelmi világuk, politikai irányeszméik több ponton érintkeztek, mindkettőt áthatván a nemzeti eszme hatalma. List több tanulmányban foglalkozott Magyarország közgazdasági

¹⁾ Az ismertető emlékiratból látjuk, hogy szándéka volt hazánkat még egyszer felkeresni, ebben a nemsokára bekövetkezett tragikus halála gátolta. Itt tartózkodásáról a fenti adatoknál egyebet nem tudunk. Kérésre a „Pressburger Zeitung“ tisztelt szerkesztője az akkori lapokat átkutatta, de, amint lapjában közölte, csak egy, úgy látszik a fentemlített alapítógyűlésre vonatkozó adatot tudott egyelőre megállapítani. Reméljük, hogy sikerülni fog List pozsonyi tartózkodására vonatkozó egyéb adatokat is kinyomozni.

reformkérdéseivel és ezeknek egy részét munkáinak kiadója összefoglalta „Über die national-ökonomische Reform Ungarns“ című nagyértékű, a Magyarország jövője iránti lelkes érdeklődést tanúsító értekezésében.¹⁾ Kétségtelen, hogy még több kiadatlan dolgozata és emlékirata van, mely Magyarország közgazdasági politikájával foglalkozik. A m. tud. akadémia 1841 december 6-án foglaltozott először List Frigyes-sel; Trefort Ágoston tartott előadást List nagy feltűnést keltett munkájáról, melyet sympathikusan, mint a nemzetgazdaságtan egy önálló rendszerét ismertette és a merkantilismus, physiokratizmus, smithianismus mellé, mint új rendszert odaállított. A többek között ezt mondja: „Ez évben jelent meg List: Das Nationale System der politischen Ökonomie“ című munkája. E könyv a nemzeti gazdaság tudományában korszakot fog képezni s a Smith-féle előítéletek és veszélyes tévedések kiküszöböléséhez legtöbbet fog járulni.“ Karvasy is munkájában List rendszerét külön rendszernek tünteti fel és sokban elfogadja álláspontját.

Milyen éleslátással és mekkora rokonszenvvel tárgyalta List hazánk közgazdasági és politikai kérdéseit, ennek bizonyítására legyen szabad a következő, egy hosszabb fejtegetésből vett és közvetlen aktualitással bíró néhány mondatot idézni, mely hetven évvel ezelőtt íródott:

„Mióta Európa az orosz államtestet ismeri, ennek természete hódító volt és ha ezt a természetet alapjában vizsgáljuk, úgy meggyőződünk arról, hogy a jövőben sem várhatunk mást. — A hatalom, mely ily óriási barbártömegeket nemzetté egyesít, tisztán katonai, minden belső alapot nélkülöző. — Nagy Péter óta feltartóztatlanul látjuk Oroszországot előrehaladni a hódítások terén, anélkül, hogy valaha visszament volna... Belülről minden fundamentum nélkül, egy örvény-

¹⁾ Dr Schnitzer szerint (Friedrich List, Stuttgart 1876, 56 lap) List „Entwurf zur nationalökonomischen Reform Ungarns“ című emlékiratot nyújtott át 1845-ben az osztrák kormánynak. Erről tudomásunk nincs, talán összefévesztette a fentemlített dolgozattal, amely azonban List különböző dolgozataiból a kiadó által lett összeállítva (Lásd List gesammelte Schriften II. k. 299 l.)

²⁾ Emlékbeszédék és tanulmányok (1881. 273. l.).

³⁾ Gesammelte Schriften II. 314. l. és k.

alatta és mögötte, mit tehet ez a kormány egyebet. mint előrehaladni? . . . A hódítás életfeltétele az orosz államtestnek. Ez idő szerint ezt a szükségletet csak a délnyugati Ázsiában és a délkeleti Európában elégítheti ki. Ez, valamint az a körülmény, hogy törekvése csak akkor lehet sikeres, ha a közelfekvő hatalmak, Franciaország részéről nyugtalaníttatnak és egyenetlenek, sőt lehetőleg viszálykodva népeikkel, nem szorul bővebb magyarázatra. *A magyarok sebe a legtermékenyebb forrása Ausztria gyengeségének, míg kibékülés és megértés kormány és nemzet között egy őszinte politikai és nemzetgazdasági reform alapján Oroszország részére közeli és távoli reményeinek véget vetne . . . Ha Magyarországon a bizalmatlanság helyébe a bizalom lépne, a remény a kétségbeesés helyébe és ha az ígéretet azonnal követné a teljesítés; mit lehetne ilyen fényes, gazdag, képzeletű, nagylelkű nemzettel, mint a magyar elérni? . . . Magyarország nemcsak bástya lenne Oroszország ellen, hanem a békés hódítás eszköze a Duna fejedelemségekben.¹⁾*

Az osztrák kormánynak nincs ideje Magyarországot lassu fejlődésének átengedni, az egész osztrák monarchiára nézve életkérdés, hogy Magyarország gazdag, szabad, jól szervezett, sorsával megelégedett ország fokára emeltessék és semmiféle áldozat, semmiféle engedmény, semmiféle megnyugtató eszköz, semmiféle reformterv nem túl nagy, mihelyt kimutatható, hogy csak ezen és semmiféle más uton lehetséges ily nagy bajokat orvosolni, ily nagy célokat elérni.²⁾

Magyarország politikai és közgazdasági reformja a nemzet aspirációnak kielégítése és a szövetség Németországgal, ez volt List állandó törekvése és reménye.³⁾

¹⁾ Érdekes, hogy még az orosz intervenciót is előre jósolja . . . „Feltéve, hogy a magyar seb addig nyitva maradna, hogy sok vakarás és dörzsölés által elmérgesednék, semmi sem volna természetesebb, minthogy a magyar ellenzéki párt a kedvező alkalmat felhasználja, hogy az osztrák kormány legnagyobb zavarának pillanatában követeléseit a legmagasabbra fokozza. Ez volna Oroszország számára a kedvező pillanat . . . először Ausztria és Magyarország között a közvetítő szerepében fellépni és ezt a szerepet régen ismert előjáték szerint ezentul következetesen keresztülvinni.“

²⁾ Gesammelte Schriften II. 319. 1.

³⁾ Es war der erste Mitteleuropaer mit planetarem Horizont; ein Riese unter Zwergen (Losch: Der Mitteleuropäische Wirtschaftsblock, Leipzig 1814). S. 7.

Ezeket szem előtt tartva, nagy érdeklődést érdemel az az eddig teljesen ismeretlen emlékirat, melyet Sieghart Rudolf Bécsben az osztrák pénzügyminisztérium levéltárában talált és mely Listnek Magyarország közlekedési ügyére vonatkozó javaslatait foglalja magában. List ezt az emlékiratot Metternich államkancellárnak nyújtotta át, ki őt eszméinek írásbeli vélemény beadására felszólította. Ez volt, mondja Häusser, Metternich rendes szokása, ha valamely ügytől szabadulni akart. Nem szükséges megjegyezni, hogy az emlékirat ezen rendeltetésének megfelelőleg tartózkodott minden politikai allusiótól, mert ez az államkancellárra rossz benyomást tett volna. Ez az ő kizárólagos dominiuma volt, melybe senkinek beleszólást nem engedett és List, aki mint láttuk, világtörténelmi magaslatról nézte a politikai jelenségeket, elég okos volt, hogy az államkancellár hiúságával számolva, emlékiratában a politikai problémákról mélyen hallgatott.

Helyesen mondja Sieghart: Nem képzelhetünk Friedrich List életmunkája nagyságának és mélységének megértéséhez alkalmasabb időt a mainál. Ezek a most átélt kemény háborús hónapok, amelyek alatt a szövetséges két központi hatalom csaknem teljesen el van zárva a világforgalomtól, úgy tetszik, mintha éreből metszett betűkkel írának kommentárt List „Das Nationale System der politischen Ökonomise“ című munkájához. A teljesen magára utalt Németország és osztrák-magyar Monarchia helyesen csak most ítélhetik meg annak a férfinak az érdemét, aki először mutatott rá nyomós érvekkel és magával ragadó meggyőződéssel az autarkia kiépítésének szükségességére.

A következőkben ismertetvén Listnek ezen, Magyarország közlekedésügyére vonatkozó emlékiratát, természetesen Listnek sem ezen, sem egyéb politikai törekvéseivel tovább nem foglalkozunk, de nem foglalkozunk törekvéseinek azon részével sem, mely a védvám segítségével megteremtendő iparra vonatkozik. Annál kevésbé tesszük ezt, mert Listnek egyáltalában álláspontja az volt, hogy fejletlenebb, mezőgazdasággal foglalkozó országokban az első feladat a közlekedési

rendszer létesítése, csak ezután következhetik az iparfejlesztés. Tényleg, ennek körét Magyarországon egyelőre igen szűkre szabta: a bányászat, nyersvas termelés, malomipar és a gyapjuipar nagy része, általában mindazon iparágak, melyekhez sok kézimunka és kevés tőke kell, vagy nagy tőke, ha amellett nagy nyereségek kínálkoznak. Nagy bölcsesége mellett tanuskodik, hogy a védegyleti mozgalmat nem elnyomni tanácsolta, hanem azt, hogy a kormány annak élére álljon és azt vezesse.

A közlekedési ügy List szerint az a fonal, melynél meg kell fogni Magyarország politikai és közgazdasági reformját. A közlekedési ügy emelni fogja a földjáraadékat, a munkabért, emelni fogja a nemzeti jólétet, utat tör a jobb közigazgatásnak, az általános teherviselési elvnek. Sehol oly esodákat nem fog a modern közlekedés művelni, mint Magyarországon. Szorgalom és takarékoság ki fog fejlődni, a városok felvirágoznak, szellemi és erkölcsi műveltség emelkedni fog. Nem feledkezik meg a tökéletesebb közlekedési eszközök nagy jelentőségéről hadászati szempontból sem.

List emlékirata a következő nyolc részből áll:

1. A közlekedésügy javításának szükségessége és hasznossága Magyarországon.

2. A közlekedésügyi reform rendszeres tervezetének és egy ilyen rendszernek tervszerű keresztülvitelének szükségessége és hasznossága.

3. Az azonnali legmagasabb jövedelmezőség főszempont egy magyar közlekedési rendszer tervezeténél és keresztülvitelénél.

4. A többi főszempontok, melyek egy nemzeti közlekedési rendszer tervének megalapításánál tekintetbe jönnek.

5. Kivételek az előbbi szabályok alól.

6. Lóvasutak és gőzvasutak.

7. Nagy és kis csatornák.

8. A vasuti összeköttetés Bécs és Pest között.

Minden egyes rész gazdag mélyreható reflexiókban. Bőven fejtegeti a lóvasutak nagy előnyét, ami különben nem

feltűnő, mert akkor gőzvasutak csak kivételesen terveztettek. Még Széchenyi is egyelőre főleg lóvasutakra gondolt. Igen részletesen ismerteti a csatornák, különösen a kis csatornák fontosságát, mire neki gazdag amerikai tapasztalatai rendelkezésre állottak. Az ország tőkeszegénysége mellett domináló szempontnak tekintette a jövedelmezőséget és ez sokat magyaráz felfogásából.

A nemzeti közlekedési terv készítésénél még tekintetbeveendő főszempontok:

„A mielőbbi jövedelmezőség alapelvén kívül még a következő szempontokat kell tekintetbe venni,“ mondja List:

Először: A hegyvidékeknek a termékeny síksággal és főleg a nagy magyar Alfölddel való lehetőleg közvetlen és olcsó viteldijakkal megkönnyített összeköttetése.

Másodsor: Az ország minden részének lehető legkövetlenebb összeköttetése a forgalom fő ütőerével — a Dunával.

Harmadsor: Összeköttetés Galiciával és a Dunafejedelemségekkel egyfelől, a nyugati Németországgal másfelől.

Negyedsor: A nehezebb teherszállítás számára mindenütt a csatornáknak előny adandó, főleg, ahol ezzel lecsapolások összeköthetők.

Ötödször: Régi kereskedelmi utaktól szükség nélkül nem szabad eltérni.

Rendkívül érdekesek fejtegetései a bécs—pesti vasútra vonatkozólag; e körül tudvalevőleg nagy harc folyt a jobbparti és balparti terv érdekeltiségei között, melynek egyikét báró Sina, a másikat Ullmann Móríc akarta végrehajtani.

Erre vonatkozólag az emlékirat következőkép szól:

A magyar közlekedésügyi reform teljes tervének elkészítése nagyobb segédeszközöket követel, mint amelyek e pillanatban rendelkezésünkre állanak, segédeszközöket, melyeket alig szerezhetek másképp, mint az ország beutazásával. Mint-hogy azonban az idő sürget és né úgy látom, hogy a kormányzat érdekében a jövő tavasszal meg kell kezdeni a munkát, még pedig a legnagyobb eréllyel, minthogy továbbá a bécs—pesti vonal gyors és szerves megoldásától az összes

egyéb magyarországi közlekedési reformok létele függ, de ezen összeköttetés, ha a jelenlegi terv szerint vitetnék keresztül, teljesen elhibázott volna és pótolhatatlan veszteségeket hozna ugy a tőkéseknek, mint Magyarországnak és az egész monarchiának, ugy egyelőre arra szoritkozom, ami legszükségesebb: a bécs—budapesti vasuti összeköttetés jelenlegi tervének bírálatára.

Hetek óta ez ügyre a legnagyobb figyelmet fordítottam és minden oldalról a leglelkiismeretesebben vizsgáltam. Sajnálom, hogy ki kell mondanom, hogy vizsgálódásaim és elmélkedésem eredményei a két társaság egyikére nézve sem kedvező, midőn azonban egy harmadik tervet ajánlok, egyáltalában nem titkolom magam előtt keresztülvitelének nagy nehézségeit.

Mind a két társaság hatalmas tőkében és befolyásban, mind a kettőt nagy tőkések vezetik. De vállalkozásomban az a gondolat erősít, hogy mellettem vannak nemcsak az egész monarchia legmagasabb érdekei — különösen a magyar királyságéi — hanem a két főváros érdekei, azonkívül az igazság és az erősebb érvek. Amellett némileg számíthatok ama nagytőkések hazafiságára, különösen, ha nyugodt és érett megfontolással azt találnák, hogy a jelen esetben magánérdekeik, valamint részvényeseik érdekei a közérdekkel karöltve járnak.

Az előttem fekvő két vasuterv a Duna mentén nem egyéb, mint megismétlése annak, ami a közlekedési reform történetében Németországban, Franciaországban, Angliában és Észak-Amerikában annyiszor előfordult. Kettőn harcolnak egy forgalomért, mely osztatlanul egyet teljesen foglalkoztatna, de két részre osztva, egyiket sem elégíthet ki. A kettő közül egyik sem tartja szem előtt a köérdeket, mind-egyik csak arra törekszik, a másiktól annyit elhódítani, amennyit tud. Ily módon oly összeköttetés jön létre, mely ép ugy a köérdeket, mint mind a két érdekelt tőkéjét veszélyezteti. Ignoráljuk egyelőre e rosszul értett törekvéseket; ne vegyünk tudomást egyoldalú érveikről és azon előnyökről, melyeket az egyik a másikkal szemben már nyert; tegyük fel,

hogy még semmit sem határoztak, még semmi sem történt; helyezkedjünk arra az álláspontra, melyet egy részrehajlatlan államférfiúnak el kell foglalnia, ha azon kérdés fölött kell dönten, mely összeköttetés Bécs és Pest között felel meg legjobban az állam magasabb céljainak, az igazságosságnak és a körülményeknek, melyik elégíti ki legjobban a mezőgazdaság, az ipar, a kereskedelm és a vállalkozók magánérdekeinek követelményeit? Ezen álláspontból nemcsak a parti területek egyikének érdekeit kell szemelött tartani, mind a kettőre kell tekintettel lenni. Mindenekelőtt el kell ismerni a Duna igényeit kitünő gőzhajózásával. Óvakodni kell a folyam mentén két vasutat tervezni, mely megvalósítva abba a kényszerhelyzetbe jut, kétségbeesett versenyt kezdeni a gőzhajózás ellen, egy harc, mely az összes politikai és gazdasági államecélokat sértvén és az összes versenytársakat romlásba döntvén, a versenyző saját romlásával végződnek. Az államra nézve épenséggel nem közömbös, ha ilyen élet-halál harc következében a gőzhajózás hosszú évek során sinylődnék; mert különböző módon érdekelve van a körül, hogy ezen forgalmi eszköz mindinkább és megszakítás nélkül felvirágozzék. A gőzhajózás a természet nyújtotta előnyöknél fogva későbbben mindenesetre bizonyos fokig felülkerekedik; de fejlődésének akár időleges megakasztása a nyilvános célokat mód felett sértené. Államférfiúi álláspontból tehát a vasutakat a folyam mentén csak annyiban fogják igénybe venni, amennyiben arra szolgálnak, hogy a gőzhajózás természeti fogyatkozásait (lassúság fölfelé, a szállítás szabálytalansága, köd, alacsony vízállás miatt, téli szünetek) pótolják és azokat mérsékelt verseny által buzdítsák. Tehát a folyam mentén csak egy gőzvasutat kell engedélyezni; még pedig azon a vonalon, mely legkevésbé sérti a létező érdeket és viszonyokat, ellenben a két fővárost a legközvetlenebbül és legolecsóbban összeköti és a legtermékenyebb, a legnépesebb és legiparüzőbb vidékeket Pest és Bécs között átszeli. Minden más közlekedési eszközt lehetőleg távol kell tartani a folyamtól, hogy a vízi és szárazföldi közlekedés két fővonalával ne versenyezzenek, ellenben

a forgalmat a tributarius partvidékkel, jelentékeny alimentációt hozzájuk vezessenek.

Ebből a nézőpontból ítélendő meg a mellékelt térképen Bécs és Pest között rajzolt forgalmi rendszer. A Bécsből Királyhidán át, Győr, Komárom, a folyamon át Vác és Pest felé vezető vonal a következő okokból a Libafalván (Gänserndorf) át vezetettnél helyesebb:

Először: A legrövidebb — terep szempontjából a legelőnyösebb; politikai és különösen katonai célok szempontjából a legmegfelelőbb.

Másodszor: Osztrák földön a legiparüzőbb, magyar földön a legtermékenyebb országrészekben visz keresztül, tehát az osztrák ipar és a magyar mezőgazdaság nagy előnyére mindkét termelési ág között a legbensőbb kölcsönhatást létesíti és sokkal nagyobb népességnek szolgál, mint a balparti vonal.

Harmadszor: Előmozdítja a kereskedelmet messziről származó magyar termékekkel és messzire jutó osztrák iparcikkekkel (t. i. a forgalmat Bécs és Pest és Magyarország és Trieszt között a legrövidebb és legjárhatóbb vonalakon.

Negyedszer: Követi a régi kereskedelmi utat és nem vonja el önkényesen és ok nélkül a forgalmat olyan országrészből, mely azt már régen élvezzi, hogy odaadja olyannak, mely azzal nem birt és méltányos igényeket arra alig támaszthat.

Ötödször: Kielégíti a javasolt Pozsony, Nagyszombat, Nyitrán át — a Garam mentén menő lóvasúttal a fővonal balparti részéig a balpart minden vidékének érdekeit, amennyiben egyfelől az összes északnyugati megyéket összekötné Pesttel a termékeny Alfölddel, másfelől Béccsel, Csehországgal és Trieszttel.

Hatodszor: A jobbparton lehetővé teszi egy teljes közlekedési rendszer kiépítését és különösen a vonal folytatását Székesfehérvárig ló-üzemmel, tehát a bakonyi erdőnek és a Balaton termékeny vidékének összeköttetését Béccsel, mint az osztrák ipar gyupontjával.

Hetedszer: Eszerint a legbensőbb kölesönhatásba helyezi a népes, de kevésbé termékeny hegyi és erdei vidékeket a termékeny Alfölddel.

Nyolcadszor: Nagy forgalma és kedvező terepviszonyai folytán képes lesz a viteldijakat sokkal alacsonyabban megállapítani, mintha két vonal egynek forgalmában osztozkodik.

Kilencedszer: A forgalmi eszközök rendkívüli szükséglete esetére Bécs és Pest között igénybe **vehető volna a Nyit-rán és Székesfehérváron át vivő két mellékvonal is**. Volna tehát a **rendes forgalom számára egy versenytől mentes fővonal**; a rendkívüli (pl. háborus) forgalom számára pedig kettős pálya versennyel.

Tizedszer: Nagy forgalma, jelentékeny hozadéka folytán a jól sikerült magyar vasuti vállalkozás példáját állítaná a kereskedelmi világ elé, mely minden egyéb hasonló vállalat hitelét a bel- és külföldön emelné.

Az itt vázolt kombináció legfőbb előnyei, szemben két, a folyam mentén haladó, versenyvonallal a következők:

1. Ez az egész rendszer, a gőzvasut 400.000 frttal mértföldenként, a lóvasut 100.000 frttal mértföldenként számítva, 34½ mértföld gőzvasut és 37 mértföld lóvasut mellett csak 17½ millió frtba fog kerülni, míg a másik két versenyvonal több mint 60 millió mértföld gőzvasutal és sokkal nehezebb tereppel 30 millió frtnál jóval többbe kerülne.

2. Ezen majdnem kétszeres költség mellett a két versenyvasut csak a dunai forgalomból fog élni, maguk között és a Dunagőzhajózással fognak versenyezni, míg az előterjesztett rendszer az egész területet északon a Duna és a Kárpátok között, délen a Duna és a Balaton között és a Balaton és a Dráva között a szárazföldi és vízi közlekedés két fővonalának forgalmi körébe vonná.

3. Szóval, az új rendszer a költségek felével kétszerte jövedelmezőbb, tehát négyszerte előnyösebb lesz, mint a régi.

Vizsgáljuk most saját terveink és előnyeink előadása után a két társaság terveit.

E vizsgálódás eredménye rövidesen a következő: a jobbparti társulat a Királyhidától Győríg és a Dunáig terjedő vonal tekintetében a legerősebb érveket hozhatja fel, de legkisebb okot sem talál List arra, hogy e vonal Budáig folytatassék. Az ellenkező áll a balparti vasutra vonatkozólag. Hogy a vasutvonal Pesttől Vácon át Komáromig a balparton haladjon, amellet a legerősebb érvek szólanak. A legnagyobb érdek kívánja, hogy a Duna és a Kárpátok között fekvő hegyi megyék a termékeny síksággal a legrövidebb és legszabályosabb összeköttetésbe jussanak. Azonban e célnak már a Pozsonyig vezetendő vonal nem felel meg; a hegyi vidékkel való forgalmat egészen figyelmen kívül hagyván, mindig a Duna mellett halad, hogy a dunagőzhajózástól és a jobbparti vasuttól mentől több szállítást elvonjon. A régi kereskedelmi út Nagyszombat és Nyitra felé a Garam mentén már évszázadok előtt eldöntötte a kérdést. Ahol az országút e megyéket átszeli, ott van az alapja oly rendszernek, mely későbbben a Vág, Nyitra, Garam és a hozzá tartozó vizek mentén egészen a Kárpátokig terjedne, 12—15 északnyugati megyét összekötné a fővonallal és Nógrád, Gömör és Szepesig terjedvén, végül kezet nyujtana a kassai vasutnak és elágazásának.

A jobbparti vonalat, melyet List természetesebbnek és helyesebbnek tartott, a balparti terv háttérbe szorította. Ez részint a tőzsdei helyzet következménye, részint annak tulajdonítható, hogy az északi vasut, amelynek engedélyét Rothschild szerezte, érdekében állott a balparti vasut kiépítése. Az északi vasut részvényeinek árfolyama érdekében ágitáltak a jobbparti vasut ellen és különösen arra törekedtek, hogy csak a balparti vasut kiépítése után ujittassék meg a jobbparti társulat által nagy áldozatok után feladott engedély. List kifejti, hogy ez a balparti vasut érdekében sem áll, mert ezzel csak a részvényesek előtt eltakartatik a veszély, mely okvetlenül katasztrófává fejlődnék a jobbparti vasut kiépítésével, ugyanolyan katasztrófa, mint amilyen a Páris—Versaillesi vasutnál bekövetkezett. Helyes-e ily eljárás csak azért, hogy a részvények árfolyama fentartassék és az északi

vasut egy jeentéktelen előnyhöz jusson? Tehát itt egy hátsó gondolat rejlik, t. i. az, hogy a fenyegető katasztrófa elhárítására a kormány megnyerhető lesz annak a gondolatnak, hogy a jobbpárti vasut építése elhalasztassék vagy egyáltalában megtagadtassék. Lehetetlen feltételezni, hogy a kormány segédkezet nyújtson arra, hogy nagy vidékek megfosztassanak az új közlekedési eszköz áldásaitól és általában az új közlekedési rendszer hibás irányba tereltessék a balpárti vasut részvényesei érdekében.

Ha az új terv a régivel összehasonlítottatik, úgy el kell ismerni, hogy csak most lehet központi vasutról szólni és hogy a balpárti terv egyoldalú, a dolgok természetével ellenkező, a nevet meg sem érdemlő és azt úgy látszik csak azért vette fel, hogy elrejtse, ami, tudniillik, egyoldalú és hogy annak látszassék, aminek nem felel meg, tudniillik központi, központi csak az új javasolt vonal, amely nem okoz káros versenyt a vasutak és a gőzhajózás között vagy két párhuzamos vasut között, hanem mindkét oldal forgalmának egyenlő szolgálót tesz, nemcsak a dunai forgalmat tartja szem előtt, hanem a magyar közlekedési rendszer egész északnyugati és egész délnyugati szekeziójának fővonalul szolgál, amellet a két fővárost a legrövidebb uton összeköti, anélkül, hogy egy már létező kereskedelmi utat a legkisebb mértékben károsítaná.

Listnek az olcsóbb vasutak és a kis csatornákra vonatkozó fejtegetései, bár azok is első sorban hazánknak szólnak, általános jelentőségűek és a forgalmi eszközök egymáshoz való viszonya, valamint minden ország fejlettségi fokához való relativitásuk tekintetében is figyelmet érdemelnek.

A vasutakkal úgy vagyunk — mondja, — mint minden más dologgal, mindenben van abszolút és relatív jó, de az abszolút jó az adott esetben nem ritkán a legrosszabb. Az eddigi vasutépítkezéseknél rendszerint a mérnökök nézete volt irányadó; minthogy azonban rendszerint a mérnökök nem nagy nemzetgazdák és pénzügyi szakértők, úgy a legtöbb esetben engedtek annak a kísértésnek, hogy a technikai tökélyt legfőbb feladatuknak tekintették. De ha valahol, úgy a köz-

lekedési reform ügyeiben a technika csak szolgálója a nemzetgazdaságtannak és pénzügytannak; már pedig e kettő parancsolóan azt követeli, hogy minden adott esetben az az építési mód választassék, mely a legnagyobb nemzetgazdasági hasznot nyújtja és a befektetési tőkét leggyorsabban és legjobban kamatoztatja. Tőkeszegény és mezőgazdasági államokban ez kétségkívül a lóvasutak mellett érhető el. Minden a nagyobb tartósságra és tőkéletességre fordított tőke rablás volna a nemzeten, mivel minden tőke, mely a legközelebbi, legsürgősebb szükségletet meghaladja, az ipartól és mezőgazdaságtól, melyben az serényen kamatoz, elvonatik. Ha valahol, ugy tőkeszegény országokban első sorban arra kell törekedni, hogy a közlekedésügy kezdettől fogva a befektetett tőkét gazdagon kamatoztassa; mivel ugyanis ilyen országokban ilyen művek csak idegen tőkékkel létesíthetők, azokkal egy mentől magasabb azonnali járadék biztosítandó, hogy hazájukból távozzanak. Ha valahol, ugy tőkeszegény, mezőgazdasági államokban, arra kell tekinteni, hogy a viteldijak alacsonyak legyenek; először, mert ily országok áruai nagyobbára nagy sullyal és csekély értékkel bíró áruk, melyek forgalomképessége főleg a viteldijaktól függ, továbbá mivel oly országokban a napszám és a munkásosztály jövedelme alacsony, már pedig ezeken nyugszik nagyobbára a személyforgalom. Ily országokban nem a gyorsaság és az időkimélés a fő, hanem az olcsóság és szabályosság.

A nálunk még ma is hiányos csatornarendszer szempontjából rendkívül tanulságos, amit List különösen a kis csatornák előnyeiről mond. A kis csatornák — mondja List — előnyösebbek a nagyobb csatornáknál mindenütt, ahol a forgalmat előbb meg kell teremteni és ahol nem két nagy és forgalmas folyam összeköttetéséről van szó. Az első javaslat ilyen kis csatornák létesítésére a gőzhajó feltalálójától, Fulton Róberttől származik. Egy kis röpirata mutatja, mily helyesen gondolkozott és ítélt ez a zseniális ember mindenről, mi hivatásának körébe tartozott. Egész Észak-Amerika figyelmét magára vonta és ennek tulajdonítandó az a helyes eljárás,

melyet aztán ezen fölfelétőrekvő országban új vízi utak létesítésénél követtek. Egy kis 500—700 mázsányi hajókkal járható csatorna alig negyedrésznyi költséget okoz, mint egy 2000—4000 mázsányi hajókkal járható. Ha tehát a kis csatornán csak a forgalom negyedrésszével dolgozik, már annyit jövedelmez, mint a nagy. Ugyanabban az arányban kevesebbet szenved a vízhiánytól. Ugyanabban az arányban könnyebben lehet segíteni minden bajon; könnyebben és gyorsabban található teljes szállítmány; sokkal több ember foglalkozhatik a hajózással mert ahhoz csak néhány 100 frt tőke szükséges; ebből fejlődik sokkal nagyobb verseny, tehát sokkal alacsonyabbak a viteldijak. Ha a forgalom emelkedik, a zsilipek kiszélesítésével és megkétszereződésével kevés költséggel kiszélesíthető a csatorna. Ezen nézetek helyességét fényesen bizonyítja a New-Yorki csatorna, amely már az első években csekély forgalom és alacsony viteldijak dacára 12—15%-nyi nyereséget hozott.

Ezekben összefoglaltam Listnek Metternichhez benyújtott emlékiratának főbb eszméit.

Az emlékirat sorsáról a következőket tudjuk. List az emlékiratot átnyújtotta Kübeck, kereskedelmi miniszternek is, kinél nagyobb érdeklődésre vélt számítani. Az akták között a Kübeckhez intézett levél is volt, mely 1845 február 3-áról van keltezve (Bécs, Tuchlauben 553. II. emelet). De List a Kübeckbe vetett reményében is csalódott. A Kübecknek átadott példányra az előadó azt írta: Megőrzendő. Kübeck és Geringer, az akkori kormányzat gazdasági ügyekben legfelvilágosodottabb férfiai, jóváhagyólag saját aláírásukat is hozzátették.

„Nem egy olvasó — mondja Sieghardt — bizonyára a tulajadó eszmegazdagságtól duzzadó, a Häusser-féle kiadásban közölt értekezéseket magasabbra helyezi, mint az emlékiratot. List fejtegetéseit az orosz birodalom immanens hódító irányáról és Németország, Ausztria és egy ezzel kibékített Magyarország közös védelmének szükségességéről nem olvashatni anélkül, hogy legmélyebb esodálkozással ne hódoljunk

amaz intellektus hatalmának, mely a német, osztrák, magyar történelem egyik legzordabb korszakában — a nagy világproblémáknak ily prófétaival szellemmel telített felfogására emlékedni tudott. De meg vagyok győződve, hogy List kisebb, zártabb, szigorúan a közlekedési ügyre szorító, Metternichhez intézett emlékiarta érdeklődést fog kelteni és tisztes helyet fog elfoglalni az eddig közzétett értekezések mellett. Jellemző bizonyíték List diplomáciai talentumára, mennyire törekedett, mennyire sikerült a benne tájékozott eszméradatot megfékezni és jól lepecsételt palackokba tölteni, amint azt saját idejének és talán a mi időnk magas bürokráciája szerette és szereti. A Häusser által kiadott tanulmányoknál tömörebben és világosabban foglalja össze, hogy képzelte magának List a maga magyar közlekedési rendszerét és ha mindenütt, ahol List az általa annyira dicsért lóvasutak szükségességéről és gazdaságosságáról beszél, lóvasut helyett keskenyvágányú vasutat mondunk, úgy emlékiratának egyes vasut-technikai részei sem veszítették el még a mai időre vonatkozólag sem jelentőségeket és helyességeket.“

Nem bocsátkozom List emlékiratának bővebb bírálatába. A későbbi fejlődés legjobb magyarázatát képezi. Annyit megállapíthatunk a tények alapján, hogy Listnek azon felfogását, hogy első sorban a közlekedés terére kell a haladás emeltyűjét alkalmazni, gazdasági életünk későbbi menete igazolja. Újabbkori közgazdasági életünk kialakulásában kétségbevonhatatlanul — a nagy politikai megújhódástól eltekintve — a vasuti hálózatnak létesítése elsőrangú jelentőséggel bír. Nagy jelentőségüvé teszi List apostolkodását továbbá az, hogy először lépett fel a *nemzeti* közlekedési rendszer eszméjével, azzal az eszmével, hogy az egész közlekedési rendszert úgy kell megalkotni, hogy az a nemzet közgazdasági életének összefoglaló, egységes, tervszerűen megalkotott szerve legyen, mely felfogás Széchenyi működését is jellemzi. Abban is igaza volt, hogy közlekedési rendszerünket összefüggésbe kell hozni legnagyobb folyamunkkal, a Dunával. Abban is igaza volt, hogy az északi és déli országrészek összeköttetésére oly

nagy súlyt fektetett. Abban is igaza volt, hogy nemcsak a vasutakra, hanem az egész közlekedési rendszerre terjesztette ki a figyelmét, a csatornákra, az I. és II. rendű országutakra, melyeket — mint mondá — a megyék terméketlen kezeiből ki akarta vétetni és bizonyára hiba, hogy újabb közlekedési politikánk az országutak és csatornák ügyének elhanyagolásával egyoldalulag csak a vasutüggyel törődött. Abban is igaza volt, hogy a jobbpárti vasut, persze kiegészítve a fiumei és nem a trieszti vonallal, a magyar kivitel függetlenségét jobban biztosíthatta volna, mint a balpárti. Ami pedig hibás az ő tervezetében, azt arra a körülményre kell visszavezetni, hogy ő a vállalatok azonnali jelentékeny rentabilizálására fektetett súlyt, mert csak úgy vélte a tőke érdeklődését felkelthetni. Különben a későbbi fejlemények is beigazolták, hogy tényleg a jobb- és balpárti vasut létesítése nagy pénzügyi zavarokkal járt. Talán ez magyarázza meg azt az ellenmondást, hogy „Magyarország közgazdasági reformja“¹⁾ című értekezésében List a két vasutat a Duna balpartján sem ellenzi, csak az irányt kifogásolja, holott az itt ismertetett emlékiratban határozottan rosszalja a kettős vonalat.

List emlékirata becses adalék a mult század 40-es éveinek közgazdasági történetéhez, melynek intenzivebb művelésére Trefort Ágost, mint a m. tud. akadémia elnöke, történetíróinkat egy a Budapesti Szemléhez annak idején intézett levelében felhívta. Ez okból jól esik nekem, hogy e becses történeti adatot itt az akadémiában ismertethettem és azt hiszem a t. akadémia velem egyetért, ha köszönetet mondok Sieghartnak, ki a ránk nézve oly értékes emlékirat közlésének elsőbbségét a m. tud. akadémiának engedte át.

Első sorban pedig lerójuk hálánk és tiszteletünk adóját List Frigyes iránt, ki nagy szeretettel jelölte meg közgazdasági haladásunk programját, ki felismervén a közgazdasági és politikai élet szoros kapcsolatát, nemzeti jogaink visszaállítását követelte és aki lelkes apostola volt annak a szövetségnek,

¹⁾ Gesammelte Schriften 2. Theil. 307 l.

melynek remélhetőleg sikerülni fog, e reményre feljogosítanak kárpáti fényes győzelmeink, a sötét moskovita hatalom részéről nemzeti létünket fenyegető veszélyt elhárítani. Közgazdasági fejlődésünk, nemzeti aspirációink és nemzetközi elhelyezésünk egységes problémáját senki nálánál világosabban nem látta és azért megbocsátjuk neki, ha ő, aki 1848 előtt élt és irt, nem tudott magának Magyarország államiságáról és Ausztriához való viszonyáról helyes képet alkotni.¹⁾

Ezen az akkori viszonyok között érthető közjogi tájékoztatlansággal szemben sokkal nagyobb jelentőséget fogunk tulajdonítani a következő fejtegetésnek, mely valóban List világos látását és nemzeti létünk körülményeinek megértését mutatja: *Azok a németek, kiknek eddig kedvenc eszméjük volt Magyarország germanizálása, a német nemzet érdekei tekintében nagy tévedésben vannak. Mi éppen abban a nézetben vagyunk, hogy ha a magyar nemzet önmagától nem ébredt volna fel, Németország érdekében állana felébredni és hogy Németország legnagyobb érdekei a németektől azt követelik, hogy a magyaroknak nemcsak tőkével és kivándorlással kell segítségére lenni, hanem hogy tőlük telhetőleg a Magyarországra kivándorló németek magyarosítását előmozdítsák. Nem képzelhető összeköttetés, melyből szebb összhang, gazdagabb családi áldás, nagyobb anyagi és szellemi boldogulás várható, mint a németek és magyarok közöttitől.²⁾*

Ami pedig Ausztriához való viszonyunkat illeti, talán elég arra utalni, hogy List évtizedekkel előbb, mint Bismarck, azt mondta, *hogy a monarchia székhelyét Magyarországra kell áthelyezni.³⁾*

¹⁾ Érdekesek az ép most megjelent kis füzetnek: Kumpmann Friedrich List als Prophet des neuen Deutschland (Tübingen 1915) következő szavai: mondhatni, hogy a német politikus (List) a saját mindenekfelett szeretett hazáján kívül szíve vonzalma által egyetlen nemzethez sem vonzódott, sem nemzetével bensőleg rokonnak nem érezte, mint a tüzes, gazdag képzeletű nagylelkű magyar nemzethez, ahogy viszont megfordítva ez időben egyetlen külföldit az összes pártok annyira szerették és tisztelték, mint List Frigyes.

²⁾ Gesammelte Schriften II. rész: Die Ackerverfassung, die Zwergwirtschaft, u. die Einwanderung 211. l. Ez a tanulmány mely szintén behatóan foglalkozik Magyarországgal, 1842-ben íratott.

³⁾ Gesammelte Schriften II. k. 329. l.

List a magyar közlekedésügy megjavításáról.

Sieghart Rudolf, (Bécs).

Nem képzelhetünk Friedrich List életmunkája nagyságának és mélységének megértéséhez szomoruan alkalmasabb időt a mainál. Ezek a most átélt kemény háborus hónapok, amelyek alatt a szövetséges két központi hatalom csaknem teljesen el van vágva a világforgalomtól, úgy tetszik, mintha ércből vágott betűkkel irnának kommentárt *List Nationales System der politischen Oekonomie*-jéhez. A teljesen magára utalt Németország és osztrák-magyar monarchia helyesen csak most ítélheti meg annak a férfinak az érdemét, aki először mutatott rá nyomós érvekkel és magával ragadó meggyőződéssel az autarkia kiépítésének szükségességére.

Az osztrák-magyar közbenső vámvonaltörténetére vonatkozó nagyobb tanulmányom érdekében végzett levéltári kutatásom közben akadtam rá épp e háborus időkben a közös pénzügyminiszterium levéltárában arra az aktára, mely List Frigyes egy emlékiratát tartalmazza. Az emlékiratot List utolsó bécsi tartózkodásakor (1847 februárjában) nyújtotta át Metternich hercegnek, a címe: *Notwendigkeit und Nutzen der Transportverbesserung in Ungarn*. Az emlékirat mellett egy „*Euer Excellenz*“ megszólítású levelet találtam, amellyel List az emlékirat egy másolatát is átnyújtotta valakinek, aki, — ahogy én a dolgokat ismerem — alig lehet más, mint Kübeck (akkori osztrák kereskedelmi miniszter).

List ilyen irányu törekvései eddigéig sem voltak ismer-

retlenek. A Ludwig Häusser írta életrajzból*) tudjuk, hogy List 1844 októberében Német-Ausztriába és Magyarországra utazott, Ausztriában nagy ünneplésben volt része és akkor vetette föl nagyszabású tervét egy „magyar társaságnak, mely mint részvénytársaság egy általános közlekedő hálózatot építene ki Magyarországon és ezzel kapcsolatos vállalatokat és országjavító munkálatokat hajtana végre.“ List akkoriban Metternichnek is előadta tervét — „de a kancellár; szokása szerint“ — jegyzi meg róla találóan Häusser — úgy intézte el őket, hogy felszólította Listet, „adja be terveit írásban.“

Semmi kétség, hogy az az akta, amelyet én a közös pénzügyminiszteriumban láttam s amely 2053/G P ex 1845 számot viseli, tartalmazza az emlékiratnak azt a példányát, melyet List maga nézett át, javított ki s terjesztett a herceg elé.

Häusser említi is, hogy a kancellár felszólítására egy dolgozat készült, mely a kancellár elé került s amelyet List Kübeck elé is terjesztett abban a reményben, hogy a miniszter e tervek kivitelében élénk és cselekvő részt fog venni. E reményében List keservesen csalódott. Az ő „magyar társasága“ sohse vált valóra s a Kübecknek átnyújtott példányra a miniszter referense mindössze ezt a lakonikus megjegyzést vezette, hogy: „megőrzendő“ és Kübeck és Geringer, az akkori kormánynak gazdasági kérdésekben legvilágosabban látó emberei ezt az elintézését rendben találták és alá is irták.

Häusser, aki List életrajzához ennek kéziratos hagyatékába is betekintést nyert, határozottan „emlékiratokról“ és „munkálatokról“ beszél. Az is feltehető azonban, hogy List többször és különbözőképen formulázta gondolatait és hogy mértékadó egyének elé nem mindig ugyanabban az alakban terjesztette őket. Amiket Häusser List összegyűjtött munkáinak második részében „*Über die national-ökonomische Reform des Königreichs Ungarn*“ (1845) cím alatt közölt, azokról Häusser azt mondja, hogy csak kis részei azoknak a terveknek,

*) Friedrich List's Gesammelte Schriften hrsg. von Ludwig Häusser, Stuttgart, 1850. I. Teil: Friedrich List's Leben. Aus seinem Nachlasse bearbeitet. 334—347. 1.

amiket List akkoriban ebben a kérdésben papírra vetett. Megemlíti Häusser, hogy ezek a magyar tanulmányai egy ciklust alkottak volna, mely azonban befejezetlenül maradt: „A nemzeti közlekedésügy rendszere országutak, csatornák és vasutakra való tekintettel, továbbá a Béceset Pesttel, Pestet, Debrecent és Kassát egymással, valamint Galiciával és Moldvával összekötő vonalak, Pestet Vukovárral, Fiumével, Pestet Temesvárral, Erdéllyel, Moldvával és Oláhországgal összekötő vonalak, a Duna szabályozása, az adózás, hitelügy, bevándorlás, kivitel és közbelső vámok, ezek azok a kérdések, melyekről List e tanulmányokban szolt volna. A legfontosabb közül az itt következő munkálatok, hol vázlatosan, hol részletesen ki van dolgozva.“

Listnek*) Häusser e bevezetése után közölt dolgozatai Magyarország közgazdasági reformkérdéseiről, nem fedik teljesen a Metternichnek átadott emlékiratban elmondottakat. Hiba volna, ha Listnek Häusser által közölt töredékes tanulmányciklusát egybevetnők a pénzügyminiszteri aktában lévő emlékirattal. E tanulmányok sok helyütt szóról-szóra meg-egyeznek bár az emlékirattal, mégis a Metternichnek átadott emlékirat önálló foglalatja a Listet akkoriban betöltő gondolkörnek. Valósággal lebilincselő: összehasonlítás útján megállapítani, mint hagyott ki List az emlékiratból finom tapintattal minden olyat, ami a Listtel és a Deutscher Zollvereinnek szemben meglehetősen elfogult és bizalmatlan a kancellárt bármi irányban elkedvetleníthette vagy bosszanthassa volna. Míg a Häusser közölte tanulmányokban hosszú és helyenként csodálatosan messzelátó fejtegetéseket olvasunk Oroszország hódító politikájáról és ennek Németország és a monarchia által való elhárításáról, saját politikai nézeteiről és politikai múltjáról, Magyarország alkotmányáról és közigazgatásáról és egyebekről, addig az Emlékirat szigorúan megmarad a közlekedésügy megjavításának problémájánál, tudván azt, hogy a kancellár, aki az államkormányzást személyes monopóliumának tekintette, rossz néven veszi a beleszólást mind ezekbe a dolgokba.

*) Ges. Schriften, 2. Teil 299—366. 1.

Tanulmányában List részletekbe menően tárgyalja a magyar társaság alapszabályait, munkakörét, jövedelmezőségét, az Emlékiratban ellenben beéri egy szinte félénk utalással arra, hogy az államnak, — ahogy ezt Bécsben hallotta — mivel maga nem akarja a kezébe venni egy magyar közlekedési hálózat megalkotását, számolnia kell azzal, hogy ezt a feladatot részvénytársaságok és idegen tőkék segélyével lehet csak megoldani. Az egész emlékiratot a forgalomtechnika legapróbb kérdéseire kiterjedő figyelem jellemzi, s ezen mód bírálja a bécs—budapesti vasuti összeköttetésnek (a Duna jobb- és balpartján) akkor felmerült tervét és a vonalvezetésre vonatkozólag harmadik javaslatot is tesz. Szóval praktikus tanácsot is ad a kancellárnak egy gyakorlati közlekedési kérdésben. A magyar vasutügy történetére nézve tehát List emlékirata nagy fontosságu, amin nem változtat az a körülmény, hogy az emlékirat sok helyütt megegyezik a Häusser által közreadott tanulmányokkal.

Valószínű, hogy sokan az olvasók közül mégis List tanulmányainak Häusser-féle kiadását fogják előnyben részesíteni, mely duzzad a gondolatok gazdagságától. Nem lehet mélységes csodálkozás nélkül olvasni List fejtegetéseit az Orosz birodalomnak immanens hódító törekvéseiről s ezeknek Németország, Ausztria s a vele kibékült Magyarországgal való közös meghiusításának szükségéről. Intellektusának hatalmát csodáljuk, mely a német és osztrák-magyar történet egyik legsötétebb periodusában, közel a tragikus véghez, csak kevesek által elismerten, napi gondoktól is sujtva a világhatalmi viszonyoknak ilyen prófétai szellemtől áthatott átértéséig tudott felemelkedni. Mind emellett meg vagyok győződve arról, hogy Listnek ez a kisebb, zártabb, pusztán a közlekedés kérdéseire szorítókozó írása is becsülettel állja meg a helyét az ő kiadott tanulmánysorozata mellett. Bizonyítéka List diplomata talentumának és annak, hogy mint igyekezett és volt képes List a benne tajtékozó gondolatáradatot megfékezni és jól lezárt és ölmozott üvegbe huzni, ahogy azt az ő korának magas bürokráciája s talán minden kornak bürokráciája kívánta és kívánja. A Häusser által kiadott tanulmányoknál tö-

mörebbe, áttekinthetőbben és világosabban foglalja List össze a magyar közlekedési rendszerről szóló terveit és ha mindenütt, ahol List a szerinte oly kiválóan gazdaságos és alkalmas lóvonatok előnyeiről beszél, lóvonat helyébe keskenyvágányu vasutat teszünk, akkor még némely olyan vasuttechnikai észrevétel is akad az Emlékiratban, mely a mi időnkben is fontossággal és igazsággal fog birni.

List kíséző sorai és Metternichhez intézett emlékirata itt következnek:

Kegyelmes Uram!

Engedje meg, hogy átnyujtsam Kegyelmességednek egy ő hercegi fensége, Metternich herceg kancellár kivánságára készült tanulmányomat a magyar közlekedési hálózatról, azzal a legalázatosabb kéréssel, hogy méltóztassék ezt a munkát figyelmére méltatni és azokat a változtatásokat és helyesbítéseket kegyesen megjelölni, melyek magasabb belátása szerint jók volnának.

Mindig szívesen rendelvén magam alá kiváló szellemeknek, már akkor óhajtottam az alkalmat, hogy nyilvánosan adjak kifejezést Kegyelmes Uram iránt érzett hódolatomnak, amikor még nem gondoltam arra, hogy az osztrák tartományokat be fogom utazni s abban a szerencsében fogok részesülni, hogy Kegyelmes Uram nagyrabcsült személye közelébe juthatok. Ma ezt nem kevésbé elfogultan cselekszem. Béérve azzal a szerény tisztelettel és jövedelemmel, amelyet mai hatásköröm nyújt, — midőn mint önkéntes, a nagy Mester nagy művéhez néhány követ hordani akarok — csak egy jutalom és csak egy kitüntetésre törekszem és ez Kegyelmességed becsülése és jóakarata.

Azzal az alázatos kéréssel, hogy engem a mellékletek kegyes áttekintése után magánkihallgatáson fogadni kegyeskedjék, vagyok

Kegyelmes Uramnak legmélyebb tisztelettel

alázatos szolgálja

Bécs, 1845 febr. 3-án.

Dr. Fr. List

Tuchlauben, 553, második emelet.

List:

3. A magyarországi közlekedésügy megjavításának szükségességéről és hasznosságáról.*)

I.

A császári és királyi kormány régóta vallja, hogy a közlekedésügy az egyén jólétének és művelődésének egyik legelső feltétele, az államok nemzetgazdasági és pénzügyi boldogulásának és politikai erejének pedig legfőbb erőssége.

Midőn tehát azt a véleményt hangoztatom, hogy Magyarországon a nemzetgazdasági és politikai reformoknak a közlekedés eszközeinek megjavításával kell kezdődniök; amidőn e meggyőződés következtében azt vizsgálom, hogy melyik mód volna a legjobb a közlekedési rendszer megjavítására; akkor azt a föladatot, amelyet a császári és királyi kormány az egész monarchiára nézve már maga alá tűzött, Magyarországra vonatkozólag igyekszem megoldani.

Jobb közlekedő eszközök erőteljesebben hatnának Magyarországon közgazdaságára, mint a császári birodalom bármely országra, sőt hasonlíthatatlanul jótékonyabban, mint a föld bármely lakott részére. Mert csakis a személyek és áruk szállításának megkönnyítésével fognak ez ország legtermékenyebb részei a kultúra számára megnyilni és csak ezen az uton várható, hogy német iparosok, bérlők és földművesek nagyobb számban és rendszeresebben vándorolnak be az országba, fölteve, hogy a földbirtokviszonyok, az igazságszolgáltatás és közigazgatás megjavulnak.

Városok és az ipar fellendülése is csak a szellemi és anyagi tőke bevándorlásától várható, a földművelés is csak bevándorlás révén fog tetemes javulást elérni és tőle remélhető,

*) Fordította Köhalmi Béla, fővárosi könyvtár tiszt.

hogy az ország belső termelő erői harmonikusan fognak kifejlődni. E harmonia nélkül az élelmiszerekben és nyersanyagokban való fölösleg csak növeli a magyar termelő zavarát. Jó közlekedési eszközöket előteremteni és megtartani e harmonia nélkül egy ország se képes.*)

Az imént említett törvényes reformokkal, majd a megnövekedő bevándorlással, az ipar fellendülésével, a mezőgazdaság tökéletesítésével és azzal, hogy a közlekedő eszközök javítása útján megnöveljük a forgalmat a monarchia többi részeivel, meg kell, hogy növekedjék az őstermelés is, az áruk piaca és ára, szóval a pénzbeli jövedelem, a járadék, a munkabér és a földbirtok tőkeértéke vagyis meg kell hogy növekedjék az általános jólét, — de nem csak ezt a célt érjük el tökéletesebb közlekedő rendszerrel, hanem az adózásnak és jó igazgatásnak is lerakjuk alapjait.

A városoktól, ha ekként megvagyonosodnak, nem tagadhatjuk majd meg többé politikai függetlenítésüket. A nemeség pedig, ha látni fogja, hogy járadékai emelkedésével nemcsak adósságait törlesztheti, hanem jövedelmeit is megkétszerezheti, nem fog tovább vonakodni az adófizetéstől. A papság ugyanígy fog cselekedni. A kereseti alkalmak megszapordása szorgalomra és takarékosagra fogja ösztökélni a dolgozó osztályokat, szóval a munka lesz alapja egy vagyonosságuknak, mint szellemi és erkölcsi műveltségüknek. [Az igazi nyerő mindazonáltal az állam lesz: nem csupán azzal, hogy jövedelme mérhetetlenül megnövekszik, de leginkább azzal, hogy azok a kötelek, amelyekkel ma Magyarország a monarchiához van kapcsolva, annyira megerősödnek, hogy az elszakadás gondolata többé nem verhet gyökeret. A bonyolult magyar viszonyokból a kivezető fonál a közlekedési rendszerben lelhető fel.]

*) Azokat az iparokat értem, melyek megfelelnek az ország jelenlegi kulturfokának és természeti viszonyainak, melyek kis tőkét és sok munkáskezelést igényelnek s amelyek a legnélkülözhetetlenebb iparcikk-szükségleteket állítanak elő. Az iparüző képesség e legfontosabbikának kifejlődése nemcsak hogy nem csökkentené az osztrák és csek gyáripár termékeinek fogyasztását, sőt mérhetetlenül emelné.

11.

Szükségessége és hasznossága annak, hogy a közlekedésügy javítására rendszeres tervet alkossunk és ezt tervszerűen hajtsuk végre.

Közlekedési rendszer alatt összefoglalva értem a

1. Gőz- és lóvasutakat.
2. Nagy és kis csatornákat.
3. Utóbbiakkal kapcsolatban a lecsapolásokat és folyamatszabályozást.
4. Első és másodrendű országutakat.

Közlekedési eszközök dolgában Magyarország szinte szüztalaj. A közlekedésügy javításának rendszeres terve tehát ebben az országban szükségesebb, kivihetőbb és hasznosabb — jól átgondolva és végrehajtva pedig — jövedelmezőbb, mint akárhány más országban. Magyarországon egy-egy csatorna megnyitása nem fogja a mútba vagy vasutba fektetett tőkét megsemmisíteni, ellenkezőleg, a velejáró lecsapolás mérhetetlen nemzeti nyereséget hoz létre. Itt bármi vasut lefektetése nem fog feleslegessé tenni egy nagy költséggel megépített csatorna vagy országúthálózatot sem. Itt a különböző közlekedési ágak bátran elfoglalhatják azt a helyet, amit nekik a természet kijelölt. Rendszeresen kidolgozott közlekedési terv megakadályozhatná az egymással versenyző vasutak építésével járó tőkepazarlást. Az efféle baklövések különösen károsak tőkeszegény országban, mely minden tőkepazarlást fokozottan megérez, de káros főleg azért, mert minden rosszul jövedelmező vállalat, — pláne az olyan, mely mintául és például kell, hogy szolgáljon, — az ország vállalkozási kedvét a jövőre is lelohasztja. A kormány kezében is hatásos eszköz volna egy ilyen kidolgozott terv a törvényhatóságok helytelen határozataival szemben (vegyük például a Száva menti vasutat) és megvédené, az országot olyan balfogásoktól is, hogy vasutakat építenek ott, ahol csatorna, vagy csatornát, ahol vasut építése kívánatos, vagy drága vasutat és csatornát építenek ott, ahol

előcsőbb vasut és csatorna a nemzetgazdasági és pénzügyi célnak jobban megfelel.

Közlekedési terv útján — minthogy természetesen legelőször a legjövendelműbb vállalatok létesülnének és pedig nem annyira a technikai tökéletesség és tartósság követelményeinek, mint inkább a mihamarább való jövendelműségnek szem előtt tartásával, — a német pénzpiacon fel lehetne ébreszteni az elengedhetetlenül szükséges bizalmat az ide tartozó magyar vállalatok iránt s nagy tőkét lehetne onnan idevezetni. Alkalmas eszköz volna továbbá ez a terv a kormányok kezében arra is, hogy az 1-ső és 2-od rendű országutakat is bevonhassa a közlekedésügy javításának körébe s így kivethné őket a megyék terméketlen kezéből.

III.

A közlekedési rendszer tervezésénél és kivitelénél a mielőbbi és minél nagyobb jövendelműség legyen a főszempont.

Közvállalatoknál is csak úgy van, mint magánvállalatoknál: minden attól függ, hogy az, aki a helyzetén javítani akar, milyen viszonyok közt, milyen eszközökkel rendelkezik. Ha a magánvállalkozó gazdag ember, aki vállalatának költségeit saját vagyonából fedezheti, idegen hitel igénybevétele nélkül, akkor nemcsak azt engedheti meg magának, hogy saját helyzetén javítson, hanem azt is, hogy az utódok érdekeit és tekintélyét is szem előtt tartsa, tehát okosan cselekszik, ha nagyon tartós és pompás házakat és palotákat emel. Ha azonban a vállalkozó, hogy helyzetén javítson, olyan tőkéhez kénytelen nyulni, amely vállalatába fektetve sokkal nagyobb kamatot hajtana, mint ha épületbe fekteti, vagy ha pláne hitelt vesz igénybe, akkor a lakását illetőleg be kell érnie a legszükségesebbel, míg viszonyai annyira megjavulnak, hogy utódairól is illően gondoskodhatik. A közlekedési javítások tekintetében ugyanez a különbség tőkegazdag, sűrű népességű, magas kulturájú és tőkészegény, ritka népességű, kevésbé kulturált országok kö-

zött. Azokban az országokban az az okos dolog, ha a jövő generáció szükségleteivel számolnak legelsőbb, a legközelebbi jövőben pedig beérik a legszükösebb kamatokkal. Ott az a főszempont, hogy minél több tőke fektetessék be, ha mindjárt a legalacsonyabb kamatozással is, míg a tőkeszegény országokban arra kell törekedni, hogy az ipartól, a mezőgazdaságtól és kereskedelemtől mentől kevesebb tőke vonassék el, az idegen tőke pedig mentől magasabb kamatok kilátásával becsábíttassék. Ha egy uradalom birtokosa helyesen jár is el, mikor gazdasági épületeit kiváltképen a tartósságukkal törődve építi meg, — még helyesebben jár el az új telepes, ha kivágott fákból, amiket így is úgy is el kell távolítani az utból, hogy ha földét hasznosítani akarja, épít magának szükös kunyhót, míg kis tőkéje az ügyes forgatással akkora lesz, hogy tartósabb épületeket emelhet anélkül, hogy ez a tőkeelvonás gazdaságára hátrányos lehetne.

Magyarországon általában a ló-üzemre berendezkedő megvasalt fából készült pálya felelne meg leginkább az ország kulturájának. A faárak a fában gazdag vidékeken igen alacsonyak, viszont fában szegény vidékre könnyű fát szállítani, úgy, hogy megépítésük épp oly olcsó vagy olcsóbb volna, mint a jó műút, miknek építéséről kőben szegény vidéken szó se lehet.

A lóvonatu üzem Magyarországon hasonlíthatatlanul olcsóbb volna a gőzüzemnél, mert olcsó a ló, a takarmány és a napszám. Gőzüzemhez ez az ország nagyon is visszamaradott. Olcsó beruházási költségek és olcsó üzem olcsó tarifát és olcsó szállítást tesz lehetővé, ez pedig akkora ösztönzést jelent majd a mezőgazdaság, az ipar és kereskedelem számára, hogy 30 esztendő elteltével már szükséges és kívánatos is lesz gőzvasutakat építeni. Ez az időpont azonban nem fog elkövetkezni akkor, ha kezdetben nem a mielőbbi jövedelmezőség elvével fogunk vasutak és csatornák építéséhez.

IV.

**A nemzeti közlekedési terv készítésénél még milyen főszepon-
tokat kell szem előtt tartani?**

A mielőbbi jövedelmezőség alapelvén kívül még a követ-
kező szempontokat kell szem előtt tartanunk:

Először. A hegyes vidék és a termékeny síkvidékek, főleg az Alföld közötti közvetlen és olcsó összeköttetés.

Ismeretes, hogy az ország sok vidéke nagyon gazdag fában és bányatermékekben, míg az Alföld nélküli a mezőgazdaság és kereskedelem e fontos szükségleteit; hogy a hegyvidékeken a népesség aránytalanul sűrű, míg az Alföldön igen ritka, hogy ott a fa, itt pedig a gabona rothad el, mert nem jut piachoz és hogy ott sokszor drágaság és inség van élelmiszerekben, míg az Alföldön nagy készletek vannak fölhalmozva. Hogy tehát a szállítás könnyítése ez országrészekre megmérhetetlen hatással volnának, magától értetődő. Csak arra kell ügyelni, hogy az összekötő vonalak, ahol ez lehetséges, viziutak legyenek, mert ezen a réven az építőanyagok olcsóbban jutnak az Alföldre, mint bárhogyan másképp, s így hamarébb lehetséges a termékeny vidékeket lóvasutakkal és országutakkal ellátni.

Másodszor. Az ország bármely része közvetlen összeköttetésben legyen a forgalom főútövével, a Dunával.

A Duna, főleg ha szabályozták és töltésekkel ellátták, úgy a belső forgalom, mint a monarchia többi országai, valamint Nyugat- és Kelet-Európával való forgalom tekintetében a legjobb és legolcsóbb utvonal.

Harmadszor. Összeköttetés Galiciával és a dunai fejedelemségekkel egyrészt, Nyugat-Németországgal másrészt.

Mindkét irányu összeköttetés politikai és katonai szempontból még fontosabb, mint kereskedelmi és nemzetgazdasági szempontból. Különösen fontos a bevándorlás szempontjából.

Negyedszer. Teherszállítás céljára inkább csatornák építtessenek, különösen ott, ahol ezekkel együtt lecsapolások is elvégezhetők.

Azt hiszem, nem csalódom, ha azt tartom, hogy csatorna-építéseknel mindenütt nyerhető vasut céljaira szolgáló töltés.

Ötödször. Régi országutaktól szükség nélkül nem szabad eltérni.

Ez érthető. Ez az érv döntötte el a vitát a Halleből Casselbe vivő vasut dolgában is, amidőn a porosz és thüringiai vonal terve állott egymással szemben. E vitában szerző utóbbi tervét támogatta, úgy, hogy Poroszország kénytelen volt lemondani tervéről. Ugy látom — s ezt később ki is fogom fejteni, — hogy ettől az elvtől a bécs—pesti és pest—debrecen—kassai vasut irányvonalánál szükség és ok nélkül tértek el.

V.

Kivételek e szabályok alól.

A pest—bécsi összeköttetés csaknem minden tekintetben kivéendő a fenti szabályok alól.

Itt nemcsak kereskedelmi és közgazdasági vagy pénzügyi, de magasabb politikai célok is külön méltánylást igényelnek. [Bécs, a monarchia szive nem lehet eléggé szorosan összekötve Budapesttel, Magyarország szívével. Mentől hamarabb jutunk Bécsből Pestre, mentől sokoldalubbak és rendszeresebbek a közlekedési alkalmak, mentől kevesebb időbe és pénzbe kerül embert, vagy árut egyik városból a másikba szállítani, annál erősebbek lesznek a szálak, melyek Magyarországot Ausztriához kötik, annál nagyobb lesz a német szellem és német kultúra befolyása Magyarországon. Ehhez jön még az a szempont is, hogy háboruban mérhetetlenül fontos az, hogy minél gyorsabban és olcsóbban legyen a hadsereg és élelem szállítható.]

VI.

Lóvasutak és gőzvasutak.

Mondottam volt, hogy Magyarország mai kulturfokán általában lóvasutak és kis esatornák megfelelnek a szükségleteknek. Kivételt képezne a pest—bécsi összeköttetés a mi a vasutakat, továbbá a két nagy folyó közti esatorna összeköttetés, ami a csatornákat illeti. Ezt a nézetet továbbiakkal is igazolnom kell.

A vasutakról ép úgy, mint más dolgokról áll az, hogy van abszolút és relatív jó; az abszolút jó azonban adott esetben valamennyi között gyakran a legrosszabb. Az eddigi vasutépítéseknel általában a mérnök szava volt a döntő; mint-hogy azonban a mérnökök általában nem nagy közgazdák és fináncpolitikusok, így lát a legfőbb célnak a technikai tökéletességet tartották.

De a közlekedési javításokban inkább, mint bárhol, a technika csak szolgálója a nemzetgazdaságnak és pénzügynek: ők ketten pedig parancsolóan követelik, hogy a választás mindig arra az építési módra essék, amely a legnagyobb nemzetgazdasági hasznot hajtja s a befektetett tőkét a leghamarébb és a legjobban kamatoztatja. Nyilvánvalóan áll ez a lóvasutakra vonatkozólag minden tőkeszegény és csupán mezőgazdaságot üző országra.

A nagyobb tartósságra és tökéletességre fordított tőke-többlet megdézsmálása a nemzeti vagyonnak, mert a legsűrűsebb szükségleten felüli befektetéssel az ipart és mezőgazdaságot rövidítjük meg, pedig ezekben gyümölcsözne legdusabban a befektetett tőke.

Ha valahol, úgy tőkeszegény országban kell mindenkéltől arra törekedni, hogy közlekedési javításoknál a tőkebefektetés rögtön kamatozzék. Minthogy ily országokban effajta művek csak idegen tőkék segítségével építhetők meg, rajta kell lenni, hogy azoknak magas kamatokat kínáljassunk, ha országuktól messzi akarjuk elhelyezésre megnyerni őket.

Ha valahol, hát tőkeszegény és mezőgazda országokban

kell főleg arra vigyázni, hogy a viteldijak személyek után csak úgy, mint áruk után a lehető legalacsonyabbak legyenek. Először azért, mert ez országok javai s különösképp kiviteli cikkeik leginkább nehéz és súlyukhoz képest igen olcsó cikkekből állanak, melyek piaca aszerint nagy vagy kicsi, hogy milyen olcsók a szállítási költségek, másodsor pedig azért, mert ezekben az országokban alacsony a napszám, és kicsi a dolgozó osztályok jövedelme, a drága tarifát nem bírják el, már pedig a személyforgalom csakis az ő fizetőképességükre és forgalmi szükségleteikre lehet alapítva. Mindkét vonatkozásban tehát nem annyira a gyorsaság és időmegtakarítás, mint inkább a lehető legnagyobb olcsóság és pontosság követelményeit kell a közlekedéssel szemben támasztani.

E tekintetben Magyarországon inkább ajánlhatók a lóvasutak, főleg ha nagyobbbrészt fából készülnek, mint a gőzvasutak, mert $\frac{3}{4}$ vagy legalább is $\frac{2}{3}$ -dal olcsóbbak, mint a gőzvasutak. Az alacsony bfeektetési költségek, valamint az olcsó üzemi költségek mellett, — minthogy Magyarországon olcsó a ló, a takarmány és a munka, — a vállalkozók mindjárt kezdetben alacsony áruviteldijakat állíthatnak fel s a személy-tarifában is alkalmazkodhatnak az alacsony napszám-bérekhez.

Földmivelő országokban, ahol a népesség szétszórtan él, annál nagyobb a közlekedő eszközök gazdasági és pénzügyi haszna, mentől jobban előmozdítja a javak ki és berakását, a személyek ki és beszállását. A lóvasut e tekintetben egészen olyan kényelmet jelentene, mint egy az egész országon áthaladó omnibusz, mely mindenkinek a háza előtt elmegy. Már a gőzvasut nagyobb kényelmetlenségekkel és nehézségekkel járna, mert az alatt míg a lakóháztól az órajárásnyira levő állomásig kijutna, a lóvasuttal tíz mérföldnyi utat is megtehetne. Magyarország sajátos mezőgazdasági viszonyait véve feltételezhető, hogy ezek az imént vázolt közlekedési könnyebbségek azt eredményeznék, hogy a lóvasut mentén, jobbra, balra telep telep után nőne ki a föld alól.

A lóvasutak említett előnyeinek kívül nagyon is számba

jönne a gőzvasutak bevezetésével járó ama nagy hátrány is, hogy a gépüzem olyan országban, ahol a technika még alacsony fokon áll, aránytalanul nagyobb nehézségekkel jár és drágább, mint iparüző országokban. A gőzgépes üzem ma, Magyarországon legalább harminc évvel korábban jönne, mint az szükséges s bátran állítható, hogy a rendkívül rossz országutakról a lóvasutra való áttérés Magyarországon akkora haladást jelentene, hogy emellett a lóvasutakról a gőzvasutra való áttérés szinte elenyésző volna.

Ma a rossz magyar uton egy ló alig vissz el többet 5 mázsánál három órányi távolságra vagy 15 mázsát egy órányira. Jó lóvasuton az Alföldön egy ló 100 mázsát is elbirna tíz órányi uton vagy ezer mázsát egy órányi uton.

Eszerint a ló teljesítménye lóvasut mellett 70-szeresen megnöveltetnék. Ha pénzben akarnók kifejezni a lóvasutról gőzvasutra való előremenetel hasznát, úgy az tünne ki, hogy az, még nagy szállítások mellett is csak kis részét képezné az elébb számított megtakarításnak. Mennyire nem volna gazdaságos, 3—4-szer nagyobb tőkével és sokkal magasabb, — a jelenlegi árviszonyoknak egyáltalán meg nem felelő viteldijakkal akkora sebességet elérni és nyújtani, amely az ország jelenlegi kulturfokán egyáltalán nem bir akkora értékkel s amelynek hasznossági tényezője a lóvasut csekély technikai befektetése mellett egészen jelentéktelen volna.

Lóvasutak mellett a tőke $\frac{3}{4}$ része az ipar és mezőgazdaság javára megtakarítható, sokkal alacsonyabb viteldij szabható, a mezőgazdasági népesség sokkal nagyobb kényelemhez jut és sokkal gyorsabban építhető ki egy az országot átfogó közlekedési hálózat, mert a lóvasut élesebb fordulókat és erősebb emelkedéseket enged meg, mint a gőzvasut, tehát kevesebb földmunkát igényel. Már pedig mentől hamarébb épül ki az egész hálózat, annál hamarébb jövedelmeznek az egyes vonalak, szóval annál hamarébb fejtí ki minden vonal az ő teljes nemzetgazdasági hatását.

Ez nem jelentené azt, hogy a lóvasutról a gőzvasutra való előrehaladást kizárjuk, vagy teljesen figyelmen kívül

hagyjuk. Minden vonalnál mérlegelni kellene a jövőbeli esetleges ilyen irányú javítást.

Az is valószínű mindazonáltal, hogy a legközelebbi évek, vagy legalább is a legközelebbi tíz év technikai fejlődése el fogja tudni érni azt, hogy a lóvasutak rövid hajlását és erős emelkedését gőzgéppel is meg lehet járni.

Hogy mennyire volna célszerűbb lóvasutak alkalmazása és bevezetése, azt nem tudom szemléltetőbbé tenni másként, mint a már említett telepesnek a példáján, akinek az a teendője, hogy kevés tőkével tegyen termővé egy nagy darab kopár földet egy kis népességű, vagy akár néptelen országban, s akinek mindenekelőtt első dolga az, hogy családjának és jószágainak menedéket teremtsen.

Ez a telepes, ha szerencsétlenségére kitűnően értene az építés' ez és kedvelője volna a szép házaknak, bizonyára kívánatosabbnak tartaná a kőből épült házat és a nagy esürt, mint a fakunyhót. De ha mértéken túl hallgatna szép-érzékére, könnyen megesnék, hogy egész tőkéje rámeane a házra, még mielőtt egy csik földet termővé tett volna, ahogy ezt családja és jószágai kívánnák; megtörténnék, hogy éhen maradna szépen és erősen megépített házában. Ha ellenben jó gazda és mérsékelni tudja tartós épület utáni vágyát és egyelőre be tudja érni fakunyhóval s a tőkéje nagyobb részét földje termővé tételére és állatállománya gyarapítására fordítja, akkor, ha majd egy pár év múlva megvagyonosodott, egy év terméséből szebb és erősebb épületeket emelhet majd, mint amilyeneket tékozló képzelete a letelepedésnél elője varázsolt.

Ahogy ez a telepes csak akkor juthat kőből épült házhoz, ha először fakunyhóval éri be, ahogy csakis fakunyhóban szerezheti meg az eszközöket ahhoz, hogy kőből épült házat emeljen, Magyarország is csak olcsó vasuti hálózat segítségével fog tartósabbra szert tenni. Első pillanatra merésznek látszik, ha azt állítom, hogy nincs még egy ország a földön, ahol a lóvasutak és kis csatornák hálózatát annyira ki kellene terjeszteni s ahol ezek annyira jövedelmezők és hasznosak lennének, mint Magyarországon — érettebb megfontolás után

bizonyára nekem adnának igazat Éppen az a körülmény, hogy a közlekedési eszközök az országban csak kevésbé vannak kifejlődve, odavezetne, hogy a forgalom nagyobb része a lóvonatok és csatornák felé áramlanék. Hasonló megfontolásból állítottam a kétkedőkkel szemben már 15 évvel ezelőtt, hogy Németországban, ahol az országutak, a folyók, a csatornák és parti hajózás forgalma egybevetve Angliával, csak igen kis hasznót haternek, a vasutak sokkal nagyobb közgazdasági hasznót és magasabb tiszta hozadékot hoznának, mint Angliában.

Az eredmény rég beigazolta e nézeteket. Magyarországon, ahol a legtöbb vidéken rossz időben csaknem járhatatlannak az utak, még fényesebb és gyorsabb eredményeket produkálnának a vasutak, föltéve, hogy tudnak számolni az adott lehetőségekkel s a befektetési költségeket a várható forgalomhoz alkalmazzák és eszerint határozzák meg az építés módját.

Olyan országban, ahol nincs országút, vagy ami van, az is csaknem járhatatlan, a lóvonat-hálózatot ugy nemzetgazdasági, mint pénzügyi eredmény szempontjából a 2-od és 3-ad rangú vonalakra is ki lehet terjeszteni, csak nem szabad elijedni azok látszólagos technikai tökéletlenségétől s a legolcsóbb minőségű vasalt fa alkalmazásától. Ezek mellett az egészen olcsó lóvonatok mellett — eltekintve attól, hogy nemzetgazdasági és pénzügyi hasznuk nagyobb, mint a jó műutaké, eltekintve továbbá attól is, hogy az ország egyes vidékei a műutakhoz szükséges anyaghoz hozzá se juthatnak, főleg az a körülmény szól, hogy csakis az ily részvénytársasági alapon történő építkezés segélyével vehető ki az utjavítás a megyék terméketlen kezéből. Ha, — amint hallom — befejezett tény az, hogy az állam nem fogja kezébe venni egy magyar közlekedési hálózat kiépítését, ha tehát ennek kivitele csak részvénytársaság és főként idegen tőke útján lesz lehetséges, akkor nyilvánvaló, hogy az egész munka előbbrejutása attól függ, hogy az egyes vállalatok lehetőleg azonnal, de legalább is az első esztendőben teljes jövedelmezőséget, szóval 5—6 %-ot mutassanak fel. A tapasztalat már most egyrészt azt bizonyítja, hogy a gőzüzemű, tehát nagy összeget felemésztő vonalak, még ha a legforgalmasabbak is, kezdetben legtöbb-

ször évek során át, mélyen alatta vannak jövedelmezőség dolgában a szokásos kamatjövedelemnek és csak évek multán kerülnek a kamatláb fölébe, — másrészt pedig azt, hogy az olesó lóvonatok még kisebb forgalmu utvonalakon is már kezdettől fogva sokkal jobban jövedelmeznek.

Természetes, hogy később ez a viszony lényegesen megváltozik, amennyiben az üzemi és javítási költségek a drága vasutaknál inkább csökkennek, mint emelkednek, míg az olesó fa-vasutaknál erős progresszivitással emelkednek. Ez a különbség azonban nem annyira azoknál jön számításba, akik a részvények árfolyamát meghatározzák, mint inkább azoknál, akik a vállalat jövedelmezőségét a távolabbi jövő szempontjából nézik. A nagyközönség és főképp a börze közönsége különben is pillanatnyi eredmények után ítél s minthogy ez az olesó vasutaknál nagyobb, mint a drága vasutaknál, tehát annyival alkalmasabbak arra, hogy az egész hálózat kiépítéséhez szükséges tőkét garancia nélkül ideirányítsák.

Az imént felsorolt érvek dokumentálására szolgáljanak a linz—gmundeni, nürnberg—fürthi és pozsony—nagyszombati lóvonatok. Az elsőnek 1844 februás 14-éről való zárószámadása szerint a vasut bevétele 1843-ban kerek 243.000 forint volt, kiadása 150.000 forint, a tiszta hozadék tehát 93.000 forint volt, ami a befektetett 650.000 forint tőke $14\frac{1}{3}$ %-os kamatozásának felel meg.

Még fényesebbek az eredményei a nürnberg—fürthi vasutnak, amely befektetési és üzemi költségeit illetőleg, a lóvasutak kategóriájába tartozik.

A pozsony—nagyszombati vasut, bár még csak két mértöldnyi uton, a kis Bazin városkáig épült ki, máris — ahogy értesültem — 3% tiszta jövedelmet hoz.

Ezen a vonalon a tűzifaszállítás és tűzifakereskedelem rendkívül kedvezően alakult, úgy, hogy minden arra mutat, hogy a vonalnak Vácig való kiépítése után a tiszta jövedelem már az első évben eléri a 6%-ot.

Felhozhatják ellenem, hogy például a gmundeni vasut forgalom tekintetében igen kedvező helyzetben van, mert áruforgalma egy millió q-ra rug, (amiből 600.000 q a sóbánya által

levele biztosítva van), személyforgalma pedig 57.000 utas és a linz—budweisi vasut mind a mellett megközelítően sem mutathat fel hasonló kedvező eredményeket.

A válasz erre az, hogy az áruforgalom a legtöbb magyar fővonalon főleg gabonában és állatban a gmundenit messze tulszárnyalná, viszont az üzemi költségek jóval alacsonyab-
bak lennének, mert olcsóbb a takarmány és napszám. Ugyanez áll a személyforgalomra. Feltéve azonban, hogy ugy a szemé-
ly-, mint az áruforgalom felével kisebb volna, mint az adott (linz—budweisi) vonalon, még mindig maradna 7—8% tiszta jövedelem. Hogy azonban a személyszállítás Magyar-
országon nem hogy kisebb, sőt nagyobb lesz, azt éppen a nagyszombati vasutnál szerzett tapasztalatok igazolták. A linz—budweisi vasut dolgában tett ellenvetéssel alig is kell foglalkozni. Mindenki tudja, milyen nagyok ott a pálya emel-
kedései és hogy az építéseknél milyen hibákat követtek el. Az ilyen baklövéseket egy 700.000 q-ás áruforgalom és egy 18.000 utasforgalom természetesen kiegyenlíteni nem tudja.

Ezekkel szemben más országbeli példákra hivatkozhatom, melyek alkalmasak arra, hogy minden aggodalom eloszolják, ami netalán a vasalásos fa-pályával és ennek jövedelmezőségével szemben felmerül. A *Galignani Messenger* december 25-iki száma írja Irországból: Briedges, a Waterford és Kilkenny vasuttársaság titkára előbbi községben felolvasást tartott, melyben a fa-vasutakat, — melyek az angol bányavidékeken valamikor nagy használatnak örvendtek, de régen idejüket multák — újra kedvező világitásba helyezi. H. C. Payne kipróbált találmánya ugyanis a fát, anélkül, hogy rugalmasságából veszítene, elpusztíthatatlanná teszi, ami azt jelenti, hogy a földmivelő vidékeken a fa-vasut hasonlíthatatlanul előnyösebb, mint bármely más építkezés. Londoni szakértők e vélemény helyességéről meggyőződván, elhatározták, hogy két nagy próbaépítést végeznek majd ezzel az építési móddal.

VII.

Nagy és kis csatornák.

Amit mi az olesó lóvonatokról és drága gőzvasutakról állítottunk, ugyanaz áll a nagy és kis csatornákról. A nagy csatornákkal szemben mindenütt előnyben kell részesíteni a kis csatornákat ott, ahol még csak ezután kell megteremteni a forgalmat s ahol két nagy és élénk forgalmu folyam között költségesebb vízi összeköttetés létesítését nem igazolja az, hogy így nagyobb hajók számára is közvetlen közlekedést teremtünk.

Kis csatornák építését legelőször a gőzhajó feltalálója javasolta. Fulton Robertnek erről a kérdéséről írott kis munkája bizonyítja, hogy mily helyesen gondolkodott és ítélte ez a geniális ember azokról a dolgokról, amelyek foglalkozása körébe tartoztak. Egész Észak-Amerika figyelmét felkeltette vele s főleg neki köszönhető, hogy azóta ezekben a feltörekvő országokban új víziutak építésénél mindig célszerűen jártak el.

Egy 500—700 q-ás hajókkal járható csatornának építési költségei alig teszik ki negyedét egy 2000—4000 q-s hajókkal járhatóénak. A kis csatorna tehát már a forgalom $\frac{1}{4}$ -nél érhet el ugyanannyi jövedelmet, mint a nagy csatorna.

Emellett hasonló viszonyok között vízben szegény évszakokban kevesbbé érzi a vízhiányt a kis csatorna, mint a nagy. Épen így minden bajon könnyebb segíteni a kis csatornán: a kis csatorna hajói olesóbbak, könnyebben és gyorsabban indulhatnak teljes rakománnyal s a csatornahajózás, mely alig kíván néhány száz forintnál nagyobb befektetést, több vállalkozó előtt nyílik meg. Ez nagy versenyt, tehát sokkal alacsonyabb viteldijakat von maga után az áruforgalomban. Amíg a forgalom kiesi, addig a kiadások is minimálisak, mihelyt azonban az olesó viteldijak a forgalmat annyira megnövelik, hogy azt a kis csatorna már nem bírja meg, kis kiadásokkal veszteség nélkül is le'etséges emelni a vitelké-

ességét a zsilipek tetszés szerinti kibővítése és megduplázása által.

E nézet helyességét a New-York-esatorna fényesen illusztrálja. Mint ismeretes, ezt a csatornát pár év előtt építették meg a Hudson-tótól az Erie tóig (70—80 német mérföld) kb. 8 millió dollár költségen (egy német mérföldre tehát 100.000 dollár esik). A csatorna már az üzembehelyezés első éveiben is — nagyon alacsony viteldijak mellett — meghozta a befektetési tőke teljes kamatját, később pláne 12—15%-ot hozott.

Az őslelő viteldijak következtében a forgalom oly nagy mértékben emelkedett, hogy 15 évvel a csatorna befejezése után már a csatorna kibővítése és egy újabb sor zsilip megépítése vált szükségessé. Ha ezt a csatornát mindjárt nagy méretekben építették volna meg, még ma se volna készen és valószínűleg csak száz évvel az első kapavágás után volna jövedelmező.

Egy magyarországi csatornahálózat kiépítésének terve a lecsapolások és öntözések szempontjából jelentékeny módosulást szenvedne. E kérdés bővebb tárgyalását, valamint nézeteim kifejtését az első és másodrangu országutakról olyan időre halasztom, amikor az adatok a maguk teljességében állanak majd rendelkezésünkre.

A bécs—pesti vasutvonal.

A magyar közlekedésügyi reform teljes elkészítésére nagyobb segédeszközöket követel, mint amelyek e pillanatban rendelkezésünkre állanak, segédeszközöket, melyeket alig szerzhetek meg másképp, mint az ország beutazásával. Minthogy azonban az idő sürget és én úgy látom, hogy a kormányzat érdekében a jövő tavasszal meg kell kezdeni a munkát, még pedig a legnagyobb eréllyel, minthogy továbbá a bécs—pesti vonal gyors és szerencsés megoldásától függ és összes egyéb magyarországi közlekedési reformok hitele, azonban ha ez az összeköttetés a jelenlegi terv szerint vitetnék keresztül, teljesen

elhibázott volna és pótolhatatlan veszteségeket hozna úgy a tőkéseknek, mint Magyarországnak és az egész monarchiának, egyelőre arra szoritkozom, ami legszükségesebb: a bécs—budapesti vasuti összeköttetés jelenlegi tervének birálatára.

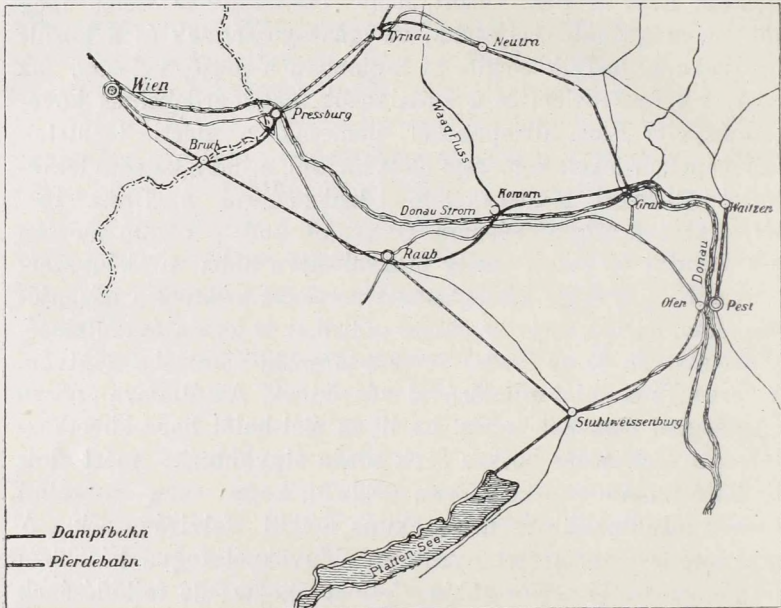
Hetek óta ez ügyre a legnagyobb figyelmet fordítottam és minden oldalról a leglelkiismeretesebben vizsgáltam. Sajnálom, de ki kell mondanom, hogy vizsgálódásaim és elmélkedésem eredményei a két társaság egyikére nézve sem kedvező, midőn azonban egy harmadik tervet ajánlok, egyáltalában nem titkolom magam előtt keresztülvitelének nagy nehézségeit.

Mind a két társaság hatalmas tőkében és befolyásban, mind a kettőt nagy tőkések vezetik. De vállalkozásban az a gondolat erősít, hogy mellettem vannak nemcsak az egész monarchia legmagasabb érdekei — különösen a magyar királyságéi — hanem a két főváros érdekei, azonkívül az igazság és az erősebb érvek. Amellett némileg számíthatok ama nagytőkések hazafiságára, különösen, ha nyugodt és érett megfontolásnak azt találnák, hogy a jelen esetben magánérdekeik, valamint részvényeseik érdekei a közérdekkel karöltve járnak.

Az előttem fekvő két vasuterv a Duna mentén nem egyéb, mint megismétlése annak, ami a közlekedési reform történetében Németországban, Franciaországban, Angliában és Észak-Amerikában annyiszor előfordult. Kettő harcolnak egy forgalomért, mely osztatlanul egyet teljesen foglalkoztatna, de két részre osztva, egyiket sem elégíthet ki. A kettő közül egyik sem tartja szem előtt a közérdeket, mind-egyik csak arra törekszik, a másiktól annyit elhódítani, amennyit tud. Ily módon oly összeköttetés jön létre, mely ép úgy a közérdeket, mint mind a két érdekelt tőkéjét veszélyezteti. Igazoljuk egyelőre e rosszul értett törekvéseket; ne vegyünk tudomást egyoldalú érveikről és azon előnyökről, melyeket az egyik a másikkal szemben már nyert; tegyük fel, hogy még semmit sem határoztak, még semmi sem történt; helyezkedjünk arra az álláspontra, melyet egy részrehajlásban államférfiúnak el kell foglalnia, ha azon kérdés fölött kell

dönteni Bécs és Pest között, mely összeköttetés felel meg jobban magasabb céljainak, az igazságosságnak és a körülményeknek, melyik elégti ki legjobban a mezőgazdaság, az ipar, a kereskedelem és a vállalkozók magánérdekeinek követelményeit? Ezen álláspontból nemesak a parti területek egyikének érdekeit kell szem előtt tartani, mind a kettőre tekintettel kell lenni. Mindenekelőtt el kell ismerni a Duna igényeit kitünő gőzhajózásával. Óvakodni kell a folyam mentén két vasutat tervezni, mely megvalósítva abba a kényszerhelyzetbe jut, hogy kétségbeesett versenyt kezdjen a gőzhajózás ellen, harcot, mely az összes politikai és gazdasági államcélokat sértvén és az összes versenytársakat romlásba döntvén, a versenyzők saját romlásával végződnek. Az államra nézve épenséggel nem közömbös, ha ilyen élet-halál harc következtében a gőzhajózás hosszú évek során sinylődnék; mert különböző módon érdekelve van a körül, hogy ezen forgalmi eszköz mindinkább és megszakítás nélkül felvirágozzék. A gőzhajózás a természet nyújtotta előnyöknél fogva későbbben mindenesetre bizonyos fokig felülkerekedik; de fejlődésének akár időleges megakasztása a nyilvános célokat mód felett sértené. Államférfiui álláspontból tehát a vasutakat a folyam mentén csak annyiban fogják igénybe venni, amennyiben arra szolgálnak, hogy a gőzhajózás természeti fogyatkozásait (lassuság fölfelé, a szállítás szabálytalansága, köd, alacsony vízállás miatt, téli szünetek) pótolják és azokat mérsékelt verseny által buzdítsák. Tehát a folyam mentén csak egy gőzvasutat kell engedélyezni; még pedig azon a vonalon, mely legkevésbé sérti a létező érdeket és viszonyokat, ellenben a két fővárost a legközvetlenebbül és legolecsóbban összeköti és a legtermékenyebb, a legnépesebb és legiparüzőbb vidékeket szeli át Pest és Bécs között. Minden más közlekedési eszközt lehetőleg távol kell tartani a folyamtól, hogy a vízi és szárazföldi közlekedés két fővonalával ne versenyezzenek, ellenben a forgalmat a vasutirány partvidékkel, jelentékeny alimentációt hozzájuk vezessenek.

Ebből a nézőpontból ítélendő meg a mellékelt térképen



Bécs és Pest között rajzolt forgalmi rendszer. A Bécsből Királyhidán át, Győr, Komárom, a folyamon át Vác és Pest felé vezető vonal a következő okokból a Libalfván (Gänzendorf) át vezetnék, helyesebb.

Először: A legrövidebb — terep szempontjából a legelőnyösebb; politikai és különösen katonai célok szempontjából a legmegfelelőbb.

Másodszor: Osztrák földön a legiparüzőbb, magyar földön a legtermékenyebb országrészekén visz keresztül, tehát az osztrák ipar és a magyar mezőgazdaság nagy előnyére mindkét termelési ág között a legbensőbb kölcsönhatást létesíti és sokkal nagyobb népességnek szolgál, mint a balparti vonal.

Harmadszor: Előmozdítja a kereskedelmet messziről származó magyar termékekkel és messzire jutó osztrák iparcikkekkel (t. i. a forgamat Bécs és Pest és Magyarország és Trieszt között) a legrövidebb és legjárhatóbb vonalakon.

Negyedszer: Követi a régi kereskedelmi utat és nem vonja el önkényesen és ok nélkül a forgalmat olyan országrészből, mely azt már régen élvezzi, hogy odaadja olyannak, mely azzal nem birt és méltányos igényeket arra alig támaszthat.

Ötödször: Kielégíti a javasolt Pozsony—Nagyszombat, Nyitrán át — a Garam mentén menő lóvasutttal a fővonal balparti részéig a balpart minden vidékének érdekeit, amennyiben egyfelől az összes északnyugati megyéket összekötné Pesttel és a termékeny Alfölddel, másfelől Béccsel, Csehországgal és Trieszttel.

Hatodször: A jobbparton lehetővé teszi egy teljes közlekedési rendszer kiépítését és különösen a vonal folytatását Székesfehérvárig ló-üzemmel, tehát a bakonyi erdőnek és a Balaton termékeny vidékének összeköttetését Béccsel, mint az osztrák ipar gyupontjával.

Hetedször: Eszerint a legbensőbb kölcsönhatásba helyezi a népes, de kevésbé termékeny hegyi és erdei vidékeket a termékeny Alfölddel.

Nyolcadször: Nagy forgalma és kedvező terepviszonyai folytán képes lesz a viteldíjakat sokkal alacsonyabban megállapítani, mintha két vonal egynek forgalmában osztozkodik.

Kilencedször: A forgalmi eszközök rendkívüli szükséglete esetére Bécs és Pest között igénybe vehető volna a Nyitrán és Székesfehérváron át vivő két mellékvonal is. Volna tehát a rendes forgalom számára egy versenytől mentes fővonal; a rendkívüli (pl. háborus) forgalom számára pedig kettős pálya versennyel.

Tizedször: Nagy forgalma, jelentékeny hozadéka folytán a jól sikerült magyar vasuti vállalkozás példáját állítaná a kereskedelmi világ elé, mely minden egyéb hasonló vállalat hitelét a bel- és külföldön emelné.

Az itt vázolt kombináció legfőbb előnyei, szemben két, a folyam mentén haladó versenyvonallal a következők:

1. Ez az egész rendszer, a gőzvasut 400.000 frttal mértföldenként, a lóvasut 100.000 frttal mértföldenként számítva, 34½ mértföld gőzvasut és 37 mértföld lóvasut mellett csak

17½ millió frtba fog kerülni, míg a másik két versenyvonal több, mint 60 millió mértföld gőzvasutttal és sokkal nehezebb tereppel 30 millió frtnál jóval többre kerülné.

2. Ezen majdnem kétszeres költség mellett a két versenyvasut csak a dunai forgalomból fog élni, maguk között és a Dunagőzhajózással fognak versenyezni, míg az előterjesztett rendszer az egész területet északon a Duna és a Kárpátok között, délen a Duna és a Balaton között és a Balaton és a Dráva között a szárazföldi és vízi közlekedés két fővonalának forgalmi körébe vonná.

3. Szóval, az új rendszer a költségek felével kétszeres-jövedelmezőbb, tehát négyszeres előnyösebb lesz, mint a régi.

Vizsgáljuk most saját terveink és előnyeink előadása után a két társaság terveit.

A jobbparti társaság a bruck—győri vonalon joggal támaszkodik a régi kereskedelmi utra, melyet a dolgok természeténél fogva nem építettek volna úgy, ahogy épült, ha erre alapos ok nem lett volna; ezek az okok pedig nem kisebbek, mint a szükséglet nagyobb, a terep kedvezőbb volta és a fővárossal való egyenesebb összeköttetés. A jobbparti társaság a brucki vonalmenti ipari tevékenységre hivatkozik s ezzel igazolja a kétségbe nem is vonható szükségét és előnyeit a bruck—bécsi vasuti összeköttetésnek. Ha azonban már Bruckban van, *mért ne menjen akkor már tovább, Győr felé?* hiszen ennek a vonalnak a népességétől s a tőle távolabb eső földművelő környékből szerzi be a brucki vonal és a főváros népe élelmiszer-szükségletének nagyobb részét s viszont, ennek adja el iparcikkeit. Ha számba vesszük még a kedvezőbb terepviszonyokat s a sűrűbb népességet, úgy a kétségnek árnyéka se fér ahhoz, hogy teljesen igazolva van a társaság akkor, amikor a vonalat győrig akarja vezetni, ha a szükséges eszközöket elő tudja teremteni.

Viszont annak a haszna és szükségessége, hogy mért kell a jobbparti vonalat Győrtől Pestig végig a *Duna mentén* vezetni, nem ily világos előtttem. Ez a vonal nem halad át olyan vidékeken, melyek hiányt szenvednének könnyen hozzáférhető közlekedési eszközökben, tehát minden ok nélkül ká-

rosítja meg a Duna és a balparti vonal forgalmát, bár a vonalvezetés a terep szempontjából még kedvezőnek se mondható. Ha tehát mégis erre vezették a vonalat, úgy kétségtelen, hogy olyan okok döntöttek, melyek az általam fölállított szempontokon kívül esnek. Hasonló okok térítették el a jobbparti társaságot is attól, hogy felismerje a Székesfehérvárral való közvetlen összeköttetés előnyeit. Pedig ennek révén nemcsak a bakonyi erdőség fabősége, hanem a termékeny és sűrű népű Balaton-vidék, sőt a Balatontól délre és nyugatra eső vidék is ennek a fővonalnak a rayonjába került volna s egyuttal kiindulója lehetne egy Budáról a Drávához vivő déli vonalnak is. Semmi kétség, hogy ezen a vonalon egy 23 mérföldes lóvasut 2½—3 millió forint befektetéssel hasonlíthatatlanul nagyobb nemzetgazdasági és pénzügyi előnyöket jelentene, mint a gőzvasutnak Győrtől a Duna mentén Budáig való meghosszabbítása egy kb. 16 mérföldnyi uton, mely a nehéz terepen legalább 16 millió forintba kerülne. A mondottakból következik, hogy minden érv külön-külön és összesen a jobbparti társaság vonalvezetése mellett szól: Brucktól Győrig és onnan a Dunáig, de egyetlen ok sem indokolja azt, hogy mért kell ezt a vonalat Pestig végig a Duna jobb-partján vezetni?

Ugyanennek a fordítottja áll fenn, ahogy én látom a Duna balpartjára nézve. Hogy Pestről Vácon át Komáromig a gőzvasut a Duna balpartján haladjon, emellett a legnyomósabb érvek szólnak. Nagyon fontos, hogy a Kárpátok és a Duna között elterülő hegyvidék az ő sok és sokféle termékeit a gazdag síksággal közvetlenül és rendszeresen cserélhesse ki azokban az évszakokban is, amikor a dunai hajózás szünetel. És éppen ezt a főcélát szolgálja a balparti vonalnak Komáromtól Pozsonyig való vezetése a legkevésbé; teljesen figyelmen kívül hagyva a hegyvidékkel való forgalmi összeköttetést, amennyire csak lehet a Duna mellett tart, nyilvánvalóan azzal a céllal, hogy a dunai gőzhajózásnak és a jobbparti vasutnak bécs—pesti forgalmát elvezesse. Hogy ezek a megyék, hol legyenek átszelve a közlekedési hálózat fővonala által, aziránt kételyek egyáltalán nem is lehetségesek, mert a Nagyszombat és Nyitrán át Garamig vivő kereskedelmi ut ezt a kérdést

már évszázadokkal ezelőtt eldöntötte. Ott, ahol miut szeli át ezeket a megyéket, ott kell a bázisát keresni egy vasuti és mü-uthálózatnak is. Ez a hálózat kiterjedvén később a Vág, Nyitra, Garam és mellékvizei mentén a Kárpátokig, vagy 12—15 északnyugati megyét kapcsolna bele a fővonalba; Nógrád, Gömör és Szepes megyéig folytatva a kassai vasutnak és elágazásainak nyújthatna kezét.

Ha ezek után a fejtegetések után a kettős vasut a Duna mentén csak a tőkepusztulás és nagyszerü természeti előnyök és erők céltalan kiirtásának tűnhetik, nem lehet majd kétségbevonni, hogy e pusztítás ellenére egyrészt az északi hegyvidék megyéinek érdekeit, másrészt a folyamtól délre eső termékeny földsáv érdekeit hagyták figyelmen kívül s ha még ezen felül azt látjuk, hogy jelen pillanatban a sokkal több joggal versenyzővel szemben éppen annak a pályázónak van több kilátása, amely Bécsből kiindulva teljesen helytelen irányt követ, ugy ezek a jelenségek mással meg nem magyarázhatók, mint azzal az egyoldalúsággal, amelyben mind a két terv szenved, mert ezt a tervvel vonatkozásban lévő más vállalatok így kívánják, azonkívül pedig a börze változó hullámzásaiival.

Ismeretes, hogy a vasut Bécsből Magyarországra először a legtermészetesebb irányvonalat akarta követni, nevezetesen Bruckon át Győrbe. Ha akkor más tekintetek nem idéznek elő bizonyos elfogultságokat, akkor szükségképpen arra a gondolatra kellett volna jönni, hogy vagy át kell menni Gönyőnél a folyó másik partjára vagy Székesfehérvárnak vágni neki, mert ez az irány kedvező terepviszonyok folytán a legkönnyebben követhető, a legjövedelmezőbb, szóval a legajánlatosabb lett volna. Ám mért nem követték sem az egyik, sem a másik irányt? Hogy nyíltan szóljunk, azért, mert a csupa pesti Lánc-híd terv miatt sem az egyik, sem a másik terv mellett szóló érveket nem látták vagy figyelembe nem vették. Később azután az egész terv szétporlott a tőzsde ijesztő nyugtalansága következtében. Mi volt ennek következménye? A főkérdésben való döntést illetőleg absolute semmi más, mint hogy a tőzsde a részvények alacsony állása miatt a legjobb vasutvállalkozásokat is bizalmatlanul fogadta.

A balparti vonal hitele ezáltal nagycsökkentve a terv jósága a közvélemény szemében is oly mértékben öregbedett, hogy még kamatbiztosításról is akartak gondoskodni, de korántsem azért, mintha szakemberek a balparti vonal nagyobb hasznáról és jövedelmezőségéről meg lettek volna győződve. A mozdatók még itt is a dolgon kívül álló volt. Időközben ugyanis létrejött az északi vasut, ennek pedig érdekében állott, — vagy legalább is vélték, hogy érdekében áll, — hogy csakis a balparton épüljön vonal, mely Gänserndorfnál az északi vasutba torkolna. Vajjon ez a legkisebb mértékben is a balparti vonal mellett szól? Egyáltalában nem. Egyedül csak azt mutatja, hogy az északi vasut részvényei a balparti vonalterv megvalósításától részvényeik árfolyamának emelkedését remélték.

Mindebből látnivaló, hogy az irány megállapítása ugyaz, egyik, mint a másik tervnél tisztára a dologtól távolálló körülményektől és okoktól függött. Láttuk, hogy különböző periódusokban, hol az egyik, hol a másik vonalerv birta a bizalmat, de ez mindig véletlen körülményeken mulott, már pedig abból, hogy időnként melyik társaság jutott előtérbe, vagy szorult háttérbe, józan ésszel a vonal *mellett* vagy a vonal *ellen* következtetést levonni nem lehet. Ma a kérdés a következőképpen áll:

A balparti társaság megkapta az építési engedélyt Gänserndorfig, Pettől kiindulva pedig már meg is kezdte a munkát. A jobbparti társaság, miután a bécs—brucki szakaszra majd egy milliót ráköltött, de azután a tőzsde bizalmatlan magatartása folytán visszaadta a koncesszióját, újra meg akarja szerezni a vissza adott engedélyt, mert vonala Bruckig már engedélyezve van.

Hogy lehetne már most ily körülmények között megvédeni a közérdeket? Vagy más szóval: mi módon lehetne a mellékelt térképen megrajzolt közérdekű forgalmi hálózati tervet keresztülvinni anélkül, hogy a balparti vonal részéről támasztott jogigényeket, vagy a jobbparti vonal természetes és történelmi igényeit meg akarnók károsítani

A válasz a következő:

Adjuk meg a jobbpárti társaságnak az engedélyt Komáromig, ezt igazság szerint meg se lehet tagadni se tőlük se attól a vidéktől, amelyen a vasut át akar haladni, de azzal a kikötéssel, hogy vonalát lóvonatu vasuttal Győrtől egyenest Székesfehérvárig kell vezetnie. Minden további aztán magától fog adódni. A balparti társaság kénytelen lesz, mint egyetlen mentőeszközhöz, a mi tervünkhöz nyulni. A jobbpárti társaság engedélyének megújítása nemcsak a jog, de a méltányosság, a közérdek és a képviselőházi határozmányoknak is mindenképen megfelel, annyira, hogy még a balparti vasuttársaság vezetői se vonhatják kétségbe, hogy az engedély kiadását soká úgy sem lehetne megtagadni. Ők már most is csak azt kívánják, hogy az engedély kiadása mennél tovább halasztassék, mert attól tartanak, hogy a tőzsde bizalma megrendül a vállalatukban s hogy az engedély kiadása le fogja nyomni részvényeik árfolyamát, már pedig ez esetben, — minthogy eddigelé csak egy részvénybefizetés történt — a későbbi befizetések könnyen el is maradnának. Egyesek azt kívánják, hogy az engedély kiadásának halasztgatása a harmadik befizetésig (1845 július) tartson, mások meg azt, hogy az egész balparti vonal kiépítéséig.

Igazságos és ésszerű eljárás-e ez a balparti társaság részéről? Megfelel-e vajjon akár maguknak a részvényesek érdekeinek? Én az ellenkezőjét hiszem. Azon a nézeten vagyok, hogy ez az óhajtott halogatás távolról sem jelent előnyöket a balparti társaság részvényei számára, csak arra volna jó, hogy eltakarja azt a veszedelmet, mely a tőkésüket fenyegeti és pedig eltakarja éppen abban a döntő pillanatban, amikor még volna idejük arra, hogy tervünket elfogadva a később bekövetkező katasztrófát elhárítsák és reményeiket valóra válthassák. Már pedig, hogy a balparti vonalat elkészülte után abban a pillanatban, amint egy jobbpárti vonalra engedélyt adnak, katasztrófa éri hasonlóan ahhoz, amely a Páris—Versailles közti operációkat követte, — ki ne látná ezt előre? Ki vonná ezt kétségbe? Föltehető-e azonban a balparti érdekesoport vezetőiről, akik valószínűleg belátással bíró és igazságos férfiak, hogy ők csupán azért, hogy részvényeik jelenlegi árfo-

lyamát esésnek ki ne tegyék és csak azért, hogy az északi vasutat egy elvégre is csekély jelentőségű előnyhöz juttassák, a biztos pusztulásba vigyék a saját és részvényeseik tőkéjét? Ezt bizonyára nem szabad róluk föltenni. Éppen ezért erős a gyanum, hogy ebben a dologban balparti részen egy hátsó gondolat lappang és pedig az a hátsó gondolat, hogy éppen azért, mert a jobbparti engedély megadása ekkora bizonyossággal előre látható katasztrófát fogna okozni, azt remélik, hogy a kormány a jobbparti vonal megépítését évek hosszú sorára vagy egyszersmindenkorra el fogja utasítani. E taktika mellett mindaddig sok minden szólott, amíg csak egyetlen Bécs—Budapest közötti összeköttetésről volt szó. Minthogy azonban most már *teljes magyar közlekedési hálózatról* van szó, melynek a Pest—Bécs közti összeköttetés kell, hogy legyen az alapja, tulmerésznek látszik a balparti társaság részéről vonaluk prosperitását arra a reményre alapítani, hogy részvényesekre való tekintettel el fogják ütni a Duna jobbpartjának egész lakosságát attól, hogy a közlekedés kiépítésének előnyeiben részesedhessék. A halasztás kivánsága ebben a megvilágításban tehát nem más, mint burkolt bevallása a balparti vállalkozás hibás voltának, de egyben nagyon különös kivánság a kormánnyal szemben is, hogy az büntársa és keze legyen a legnagyobb kormányzati hibának, amit a béke és országjavítói munkásság napjaiban egyáltalában el lehet követni, társszerzője legyen egy rossz vasutvonalnak s okozója egy olyan tökepazarlásnak, mely minden időkre súlyos terhe maradna a magyar vasutrendszer legfőbb vonalának.

S hogy milyenek volnának a következmények, ha a jobbparti társaság engedélyét késlekedés nélkül megújítanák? A lehető legüdvösebb úgy a részvényesek, mint a közérdekre nézve.

A balparti társaság természetesen elveszitené a fővonal felét, ezzel szemben azonban a megmaradó fele annál jövedelmezőbb volna. Minthogy pedig ezenkívül a nyitrai lóvasut jövedelmezősége kétségen felül áll, a részvények nem hogy esnének, de emelkednének.

Ha a balparti társaságnak Nyitra fölött 15 mérföld gőzvasut helyett csak 15 mérföld lóvasutat kellene építenie, úgy

kb. 5 millióval költhet kevesebbet, mintha korábbi terve mellett marad, tehát ennyivel nagyobb anyagi ereje volna a Debrecen és Kassa felé vezető vasutra. E révén nagy szolgáltatokat tenne az északnyugati megyéknek és sok alkalmat nyerne arra, hogy északra vivő mellékvasutakkal messzeeső életképes vállalatok keletkezését segítse elő. Röviden szólva, mindenki számára előnyös lett volna ez az egyesítés, még azok számára is, akik olyan nagy súlyt helyeztek arra, hogy a balparti vasut csatlakozzék Gäsendorfnál az északihoz. Még ezek is nyernének e mellett a terv mellett, mert a Magyarországból Cseh- és Morvaországba és viszont amazokból ide szállítandó áruk, ha a bécsi északi vasuton jönnének, két mérfölddel nagyobb utat kellene megtenniök, mintha ők még csak Gäsendorfnál mehetnek át az északi vasutra. Ez az utóbbi körülmény csakugyan rejtélyessé teszi az északi vasut részvényeseinek kívánását, hogy a vasut Gäsendorfnál csatlakozzék. Ezt a rejtélyt magam részéről épp oly kevésbé tudom megoldani, amily kevésbé látok tisztán abban, hogy mért fejtenek ki a balparti társaság vezetői akkora éleselméjűséget és mért költenek el akkora tőkét, hogy Bécest elkerüljék, mikor mindenütt ellenkezőleg éppen arra törekszenek, hogy a nagy vasutvonalak összes végpontjait a fővárosban központosítsák.

Annál tisztábban áll azonban előttem, hogy mennyire érdekében állana a monarchia és a főváros közlekedési rendszerének, ha a vidékről való fölhozatal a belföldi forgalom központjában nem halmozódnék fel egy ponton, hanem egyenlően osztatnék el több pályaudvar között, hogy a nehéz, de viszont kevésbé drága áruk is oly kényelmesen és olyan gondossággal legyenek továbbszállíthatók és beraktározhatók, amely gondosság és figyelem legelső sorban a főváros minden lakójának érdekét szolgálja. A sok áru között elég itt az építő- és tüzelőanyagokat és a mindennapi élelmiszereket említeni. Csehország és Morvaországból ezen árukból rendkívül sokat hoznak be. Vajjon helyes volna-e a hasonló cikkekből Magyarországból szállított mennyiséget is ugyanezen a ponton beszállítani és beraktározni? Nem nyerne ezáltal a balparti pályaudvar monopolisztikus helyzetet pl. tüzelőanyagokban? Nem ad-e ez a rendszer a pályaudvar igazgatóságának túlnagy

hatalmat ahhoz, hogy más versenyzőkkel szemben indokolatlan előnyben részesítsen egy vagy más termelőt vagy bányavideket, az általuk szállított tüzelőanyagok dolgában? És vajjon a szállítások ekkora tömege mellett, melyet a társaságnak néhány év múlva el kell lánia (7 mill. mázsára becsülik a mennyiséget) lehetséges lesz-e a szükséges figyelmet kifejteni, mert hisz olyan árukról van szó, amelyek a viteldij tiszta hozadéka szempontjából csak kevéssé jövedelmezőek. Vajjon érdekében áll-e az egész fővárosnak és a délnyugati részen lakóknak az, ha a legszükségesebb élelmiszerek raktárai fél, sőt egész óra távolságnyra vannak? Nem volna-e minden tekintetben előnyösebb a fővárosra, ha a Magyarországból jövő e fajta áruk külön, a gloggnitzi pályandvarnál lennének beraktározva, s így ennek a résznek lakossága kapná közelből szükségleti cikkeit. Ennek a második társaságnak ez esetben érdeke volna az e fajta fuvarképes cikkeket felkutatni és így a főváros ellátása elsődrendű életszükségleti cikkeivel jobban biztosítva, mint ma a két társaság között pedig ez árukra nézve jótékony verseny fejlődne ki. Lehetséges, hogy tévedek a helyi viszonyokban, de ha nem, úgy az előadottak is éppen elég nyomós érvet szolgáltatnak a tekintetben, hogy mennyire nem tanácsos elhagyni a régi kereskedelmi utakat, különösen, ha a liszt, hus, gabona stb. felhozatalát is figyelembe vesszük.

Ha összevetjük a régi tervet az ujjal, úgy be kell ismerünk, hogy első ízben most jöhet csak szóba a *központi vasut* kérdése. A balparti terv azonban egyoldalúsága és a dolgok természetével való ellenkezése folytán távol áll attól, hogy ezt az elnevezést megérdemelje. Felveszi ezt a nevet, hogy elta- karja vele *egyoldalúságát*, mert annak akar látszani, ami nem tud lenni: *központinak*.

Csak az általam javasolt vonal *központi*, mert nem támaszt ártalmas versenyt a vasutak és gőzhajózás és a két párhuzamos vasut között, ellenben jó szolgálatot tesz mindkét part forgalmának, mert nemcsak a Duna forgalmára van tekintettel, hanem fővonalául szolgál az egész magyar közlekedési hálózat északnyugati és délnyugati szakaszának s e mellett a leg-rövidebb vonalon köti össze a két fővárost, anélkül, hogy a létező kereskedelmi utak közül csak egynek is ártana.

FÜGGELÉKEK.

ELSŐ FÜGGELÉK.

Nothwendigkeit und Nutzen der Transportverbesserung in Ungarn.

Die k. k. Regierung hat längst thatsächlich ausgesprochen und anerkannt: Das Transportsystem sei eine der ersten Bedingungen der Gesittung und des ökonomischen Wohlstandes der Individuen, sowie der national-ökonomischen und finanziellen Prosperität und der politischen Macht und Stärke der Staaten.

Wenn ich daher der Meinung bin, dass die national-ökonomische und politische Reform von Ungarn mit Verbesserung der Transport-Mittel beginnen müsse; wenn ich dieser Ueberzeugung zufolge die beste Art und Weise der Ausführung eines verbesserten Transport-Systems zu erforschen strebe; so trachte ich nur in Beziehung auf dieses Land insbesondere eine Aufgabe zu lösen, die sich die k. k. Regierung bereits für die ganze Monarchie gestellt hat.

Verbesserte Transportmittel werden aber auf Ungarn ungleich kräftiger wirken, als auf jeden andern Bestandtheil des Kaiserreichs — ungleich wohlthätiger als auf jedes andere bewohnte Land der Erde. Erst durch erleichterten Transport von Menschen und Gütern werden die fruchtbarsten Theile dieses Landes der Cultur erschlossen; erst dadurch wird, — vorausgesetzt, dass die Grundeigenthums-Verhältnisse, die Rechtspflege und die Administration besser geordnet werden, — die Einwanderung deutscher Industriellen, Pächter und Landwirthe eine bedeutende und regelmässige werden.

Erst in Folge der Einwanderung von geistigem und materiellem Capital werden Gewerbe und Städte sich heben --

wird der Ackerbau bedeutend sich vervollkommen, werden die inneren Produktiv-Kräfte des Landes in jenes harmonische Verhältnis zu einander gebracht werden, ohne welche jede Mehrproduction an Lebensmitteln und Rohstoffen in Ungarn die Verlegenheiten der Producenten nur vermehren, ohne welche kein Land die ihm erforderliche Quantität solider Circulations-Mittel erwerben und be. alten kann.¹⁾

Insoferne durch die ebenerwähnte Gesetz-Reform durch bedeutende Einwanderung, durch das Aufkommen der Gewerbe und die Vervollkommnung der Landwirtschaft, sowie durch Vermehrung des Verkehrs mit den übrigen Theilen der Monarchie mittels der Transport-Verbesserung die Urproduction, der Absatz und Preis der Producte, folglich der Geldertrag, die Rente, der Taglohn und der Capitalwerth der Ländereien, also der öffentliche Wohlstand überhaupt unermesslich erhöht werden muss, wird ein vervollkommnetes Transport-System auch den sicheren Weg bahnen zur Besteuerung und zu einer geordneten Verwaltung. — Den Städten, wenn sie auf diese Weise zu grösserem Wohlstand kommen, wird ihr Verlangen nach vollständiger politischer Emancipation nicht länger versagt werden können. — Der Adel, wenn er durch die Erhöhung seiner Rente sich in den Stand gesetzt sieht, nicht nur seine Schulden zu tilgen, sondern auch sein Einkommen zu verdoppeln, wird keinen Grund mehr haben, sich der Besteuerung zu entziehen. Ebenso wenig der Clerus. — Durch die vermehrte Gelegenheit zum Erwerb werden die arbeitenden Classen zu Fleiss und Sparsamkeit angespornt, und so wird durch die Arbeit der sicherste Grund zu ihrer Wohlhabenheit und zu ihrer geistigen und moralischen Bildung gelegt werden. — Wer aber am meisten dabei gewinnt, das ist der Staat; — nicht allein indem

¹⁾ Ich mein hier diejenigen Gewerbe, welche der gegenwärtigen Culturstufe des Landes und seinen Natur Verhältnissen angemessen sind, diejenigen, welche wenig Capital und viele Handarbeit erfordern und die dem Landmanne nothwendigsten Gewerbspoducte hervorbringen. — Durch die Entwicklung dieses wichtigsten Theils der Gewerbe-Kraft wird der Absatz an den Fabrik-Producten Oesterreichs und Böhmens nach Ungarn nicht geschmälert sondern unermesslich steigert werden.

dadurch seine Einkünfte unermesslich vermehrt, sondern auch alle Bande, durch welche Ungarn an die Gesamt-Monarchie gekettet ist, so verstärkt werden, dass der Gedanke an eine Losreissung niemals wird Wurzel fassen können. — Hier, in dem Transport-System scheint also das Ende des Fadens zu liegen, an welchem die Entwirrung des verwirrten Knotens der ungarischen Verhältnisse zu beginnen ist.

2.

Nothwendigkeit und Nutzen eines systematischen Planes zur Transportverbesserung und der planmässigen Durchführung eines solchen Systems.

Unter dem Transport-System verstehe ich:

1. Dampf- und Pferde-Eisenbahnen
2. Grosse und kleine Canäle
3. In Verbindung mit den Letzteren die Entwässerung und die Regulirung der Ströme
4. Die Landstrassen erster und zweiter Classe.

Ungarn ist hinsichtlich der Transportmittel ein fast noch ganz jungfräulicher Boden. — Die Realisirung eines systematischen Planes der Transport-Verbesserung ist daher hier nothwendiger, ausführbarer, nützlicher und, — zweckmässig entworfen und durchgeführt — auch rentabler als in vielen andern Ländern. Hier wird durch Anlegung von Canälen kein in bereits vorhandenen Chausséen oder Eisenbahnen steckendes Capital vernichtet, sondern vielmehr durch die damit zu verbindende Entwässerung ein unermesslicher National-Gewinn erzielt, — hier wird durch Anlegung von Eisenbahnen kein mit grossen Kosten angelegtes Canal- oder Landstrassen-Netz überflüssig gemacht — jedem der verschiedenen Transport-Zweige kann hier der ihm von der Natur bestimmte Platz angewiesen werden. — Ein vollständiger systematischer Plan wird hier vor dem verderblichen Fehler der Capital-Vergeudung durch Anlegung von Concurrenz-Bahnen bewahren, — vor einem Missgriff, der in diesem Falle um so

schädlicher wirken muss, je nachtheiliger von einem capital-armen Lande jegliche Vergeudung empfunden wird; und je mehr jede nicht voll rentirende Unternehmung — zumal wenn sie als erstes Muster und Beispiel dienen soll, — den Unternehmungs-Geist des ganzen Landes für die Zukunft lähmt. Ein solcher Plan wird der Regierung die wirksamste Waffe verleihen, fehlerhafte Beschlüsse der gesetzgebenden Körper, wie z. B. den einer Eisenbahn längs der Save, wirksamst zu bekämpfen und das Land gegen den Missgriff schützen, dass Eisenbahnen angelegt werden, wo Canäle angezeigt sind und umgekehrt; — oder dass kostspielige Eisenbahnen und Canäle angelegt werden wo wohlfeile, dem nationalökonomischen und finanziellen Zwecke ungleich besser entsprächen.

Durch einen solchen Plan, da in Folge desselben die meist rentirenden Unternehmungen zuerst — und zwar auf eine, nicht sowohl dem Zwecke der Dauerhaftigkeit und der technischen Vollkommenheit, als hauptsächlich dem Zwecke der augenblicklichen Rentabilität entsprechende Weise — ausgeführt würden, wird das so nothwendige Vertrauen zu derartigen Unternehmungen in Ungarn auf den deutschen Geld-Märkten erweckt und eine Massa Capital aus Deutschland dahin geleitet werden. — Ein solcher Plan endlich wird der Regierung Mittel und Gelegenheit verschaffen, auch die Landstrassen 1-ter und 2-ter Classe in die Categorie der Transport-Verbesserungen zu ziehen und sie den unfruchtbaren Händen der Comitate zu entwenden.

3.

Die augenblickliche, möglichst hohe Rentabilität; — Haupt-richtpunct bei der Anlage und Durchführung eines ungarischen Transport-Systems.

Mit öffentlichen Unternehmungen ist es, wie mit Privat-Unternehmungen; alles kommt dabei auf die Umstände und die Mittel dessen an, der dadurch seine Lage verbessern will. Ist der Privat-Unternehmer ein reicher Mann, der die Kosten seines Unternehmens aus eigenen Mitteln zu bestreiten ver-

mag, also dazu keines fremden Credites bedarf, ist er in Umständen, die ihm erlauben, nicht sowohl die Verbesserung seiner eigenen Zustände, als vielmehr die Interessen und das Ansehen seiner Nachkommenschaft ins Auge zu fassen, so mag es weise für ihn sein, solide und prachtvolle Häuser und Paläste zu bauen. — Ist er aber ein Mann, der zum Behufe seiner Verbesserungen einen Theil desjenigen Capitals anzugreifen hat, das ihm, in seinem Geschäfte angelegt, viel reichlichere Zinsen tragen würde, als in Bauten, oder hat er gar zu diesem Ende seinen Credit in Anspruch zu nehmen, so wird er was seine Wohnung betrifft, sich mit der nothwendigsten Unterkunft begnügen, bis seine Kräfte ihm erlauben, in dieser Beziehung auch für seine Nachkommenschaft Sorge zu tragen. Gleicher Unterschied besteht in Ansehung der Transport-Verbesserung zwischen capitalreichen, dichtbevölkerten und hochcivilisirten Ländern und denen die es nicht sind. — Bei jenen mag es weise sein, hauptsächlich die Bedürfnisse der folgenden Generationen ins Auge zu fassen und sich für die nächste Zukunft mit den nothdürftigsten Zinsen zu begnügen. — Bei ihnen mag der Hauptgesichtspunkt der sein: möglichst viel Capital zu den nothdürftigsten Zinsen unterzubringen: während die Hauptbestrebung eines capitalarmen, noch wenig cultivirten Landes dahin gehen muss seinem Gewerbe, Ackerbau und Handel möglichst wenig Capital zu entziehen und den auswärtigen Capitalisten möglichst hohe Zinsen anbieten zu können, um sie anzureizen, dem Lande mit ihrem Capitale zu Hilfe zu kommen. — Mag auch der Besitzer einer grossen Herrschaft weise handeln, wenn er bei Anlegung seiner Wirthschafts-Gebäude hauptsächlich auf Dauerhaftigkeit sieht, — so wird man doch den neuen Ansiedler loben müssen, der die Bäume, die er ohnehin aus dem Wege zu räumen hat, um sein Land urbar zu machen, dazu benützt, für sich und sein Vieh hölzerne Hütten aufzuschlagen — wenn er sich mit den nothdürftigsten Wohnungs-Gelegenheiten begnügt, bis er durch weise Benützung seines geringen Capitals die Mittel erlangt hat, ohne Nachteil für seine Wirthschaft solidere Gebäude aufzuführen.

In Ungarn werden in der Regel eisenbeschlagene Holzbahnen mit Pferdebetrieb der Cultur-Stufe des Landes am besten entsprechen. Da die Holzpreise in holzreichen Gegenden niedrig, nach holzarmen aber das Holz leicht zu schaffen ist; so werden sie so wohlfeil oder noch wohlfeiler herzustellen sein, als gute Chausséen, deren Anlegung in steinarmen Gegenden ohnehin ausser Frage ist.

In Ungarn wird wegen des geringen Preises der Pferde, der Fütterung und der Tagelöhne, der Pferde-Betrieb ungleich wohlfeiler sein als der Dampfbetrieb; für welchen das Land noch viel zu weit zurück ist. Wohlfeile Anlagekosten und wohlfeiler Betrieb aber werden wohlfeile Frachten und Fahrtaxen ermöglichen und wohlfeile Frachten und Fahrtaxen werden Gewerbe, Ackerbau und Handel dergestalt stimulieren, dass vielleicht schon nach Verfluss von 30 Jahren, die Einführung von Dampf-Eisenbahnen nothwendig und wünschenswerth werden wird. Dieser Zeitpunkt aber dürfte kaum jemals eintreten, würde nicht von Anfang an, das Prinzip der augenblicklichen Rentabilität sowohl bei den Eisenbahnen als bei den Canälen zur Richtschnur genommen.

4.

Die übrigen Haupttrichtpunkte die bei Entwerfung des Plans zu einem nationalen Transportsystem ins Auge zu fassen sind.

Zunächst dem Prinzip der augenblicklichen Rentabilität sind nachfolgende Haupttrichtpunkte im Auge zu behalten:

1-tens *Die möglichst directe und durch wohlfeile Frachten möglichst erleichterte Verbindung der Gebirgsgegenden mit den fruchtbaren Niederungen und insbesondere mit der grossen Ebene.*

Es ist bekannt, dass viele grosse Gegenden in Ungarn den grössten Ueberfluss an Holz und Mineralien besitzen, während die grosse Ebene an diesen

ersten Bedürfnissen des Ackerbaues und des Verkehrs gänzlichen Mangel leidet; — dass dort die Bevölkerung ungemein dicht, hier ungemein gering ist; — dass dort zum Theil das Holz, — hier nicht selten das Getreide aus Mangel an Absatz verfault; dass dort häufig Theuerung und sogar Mangel herrscht, während hier grosse Vorräthe aufgehäuft liegen.

Die unermesslichen Wirkungen der Transport-Erleichterungen zwischen diesen beiden Ländertheilen liegen also auf glatter Hand. — Nur darauf mache ich aufmerksam, dass diese Verbindung womöglich durch Wasserstrassen bewirkt werden sollte, indem vermittelt derselben die Baumaterialien wohlfeiler als auf jedem andern Wege nach der Ebene zu schaffen sind — so dass die fruchtbaren Reviere mit Pferde-Eisenbahnen und guten Strassen aller Arten versehen werden können.

2-tens *Die möglichst directe Verbindung aller Theile des Landes mit der Hauptader des Verkehrs — mit der Donau.*

Die Donau, zumal nachdem sie regulirt und eingedämmt sein wird ist die beste und wohlfeilste Strasse in Beziehung auf den Landesverkehr sowohl als auf den Verkehr zwischen Ungarn und den übrigen Provinzen, — zwischen der österreichischen Monarchie und dem Osten und Westen von Europa.

3-tens *Einerseits die Verbindung mit Galizien und den Donau-Fürstenthümern, andererseits die Verbindung mit dem westlichen Deutschland.*

Beide Richtungen sind mehr noch in politischer und militärischer als in commercieller und national-ökonomischer Beziehung von der höchsten Bedeutung — insonderheit hinsichtlich der Einwanderung.

4-tens *Für den schweren Transport müsste überall den Canälen, zumal da, wo mit denselben die Entwässerung zu verbinden ist, der Vorzug gegeben werden.*

Trügen mich übrigens meine Vermuthungen

nicht, so wird an vielen Orten durch den Canal-Bau ein Dam für Holzeisenbahnen zu gewinnen sein.

5-tens *Von alten Landstrassen dürfte ohne Noth nicht abgewichen werden.*

Die Gründe hievon liegen auf glatter Hand; sie haben auch in dem bekannten Streit zwischen der preussischen und der thüringischen Linie von Halle nach Cassel, in welchem Verfasser dieses die Sache der Letzteren vertheidigte, der Art den Ausschlag gegeben dass Preussen auf seine viel nähere Linie durch die goldene Aue Verzicht zu leisten sich gedrungen sah. Es scheint wie ich später ausführen werde, dass in den Tracen zwischen Wien und Pest, und zwischen Pest Debreczin und Kaschau dieses Prinzip ohne Noth und ohne Grund hintangesetzt worden ist.

5.

Ausnahme von vorstehenden Regeln.

Die Verbindung zwischen Wien und Pest macht fast in allen Beziehungen eine Ausnahme von den angeführten Regeln.

Hier fordern nicht blos commerzielle oder national-ökonomische und finanzielle, sondern höh'ere politische Zwecke besondere Berücksichtigung. Wien, das Herz der österreichischen Monarchie, kann nicht eng genug verbunden sein mit Ofen-Pest, dem Herzen von Ungarn. — Je schneller man hier von einem Orte zum andern kommen kann, je vielfältiger und regelmässiger die Transport-Gelegenheiten sind, je weniger Geld und Zeit es kostet, Personen oder Waaren von einem Orte nach dem andern zu versetzen — desto fester werden die Bande geschlungen werden, die Ungarn an Oesterreich knüpfen, — desto grösser wird der Einfluss deutschen Geistes und deutscher Civilisation auf Ungarn sein. — Dazu kommt, dass es in Kriegszeiten von unermesslicher Wichtigkeit ist, auf die schnellste und wohlfeilste Weise Armeen und Proviant von einem Orte nach dem andern zu werfen.

6.

Pferdebahnen und Dampfbahnen.

Ich habe gesagt, in Ungarn auf seiner gegenwärtigen Culturstufe, seien in der Regel nur Pferde-Eisenbahnen und kleine Canäle angezeigt, mit alleiniger Ausnahme der Verbindung von Wiën und Pest in Ansehung der Eisenbahnen und der Verbindung zweier grosser Ströme in Ansehung der Canäle. Ich habe nun diese Ansicht noch weiter zu rechtfertigen.

Es ist mit den Eisenbahnen wie mit allen andern guten Dingen, überall gibt es eine absolute und eine relative Güte; das absolut Beste ist aber im gegebenen Falle nicht selten das Schlechteste von Allem. Bei den bisherigen Eisenbahn-Anlagen hat in der Regel die Ansicht der Ingenieure vorgeherrscht; da aber die Ingenieure in der Regel keine grossen National-Oekonomen und Finanz-Männer sind, so haben sie sich in den meisten Fällen verleiten lassen, die technische Vollkommenheit als ihre höchste Aufgabe zu betrachten.

Wenn jedoch irgendwo — so ist in den Angelegenheiten der Transportverbesserung die Technik nur die Magd der National-Oekonomie und Finanz; beide aber verlangen gebieterisch, dass in jedem gegebenen Fall diejenige Bauart gewählt werde, welche den grössten nationalökonomischen Nutzen stiftet, und die Anlagekosten am schnellsten und besten rentirt. Dies ist offenbar der Fall bei Pferde-Eisenbahnen in capitalarmen und blos ackerbautreibenden Ländern.

Jede auf grössere Dauerhaftigkeit und Vollkommenheit verwendete Capital-Summe wäre hier ein Raub an der Nation, weil aller Capital-Aufwand, der die nächsten dringendsten Bedürfnisse übersteigt, den Gewerben und dem Ackerbau, in welchem es so emsig wuchert entzogen wird.

Wenn irgendwo, so ist in capitalarmen Ländern vor Allem dahin zu streben, dass die Transportverbesserungen ihre Anlagekosten schon von Anfang an reichlich verzinsen; denn, da in solchen Ländern dergleichen Werke nur mit Hilfe

fremder Capitalien auszuführen sind, — so muss denselben eine möglichst hohe — eine augenblickliche Rente geboten werden, um sie zu bewegen, sich weit von ihrer Heimath zu entfernen.

Wenn irgendwo — so ist in geldarmen, blos Acker-Bau treibenden Ländern darauf zu sehen, dass die Fahrtaxen für Menschen und Güter möglichst gering gestellt werden; einmal weil die Verkehrsgegenstände solcher Länder, und insbesondere ihre Ausfuhr hauptsächlich in schweren, im Verhältnis zu ihrem Gewichte sehr wohlfeilen, Artikeln bestehen, deren grösserer oder beschränkterer Markt hauptsächlich von den Transports-Kosten abhängt; sodann weil in solchen Ländern der Taglohn, oder überhaupt das Einkommen der arbeitenden Classen, auf welchen die Personenfrequenz der Eisenbahnen doch grösstentheils beruht, zu gering ist, als dass sie theuere Fahrtaxen zu bestreiten vermöchten. — In beiden Beziehungen ist also in dergleichen Ländern nicht sowohl ausserordentliche Schnelligkeit und Zeitersparniss als vielmehr möglichst grosse Wohlfeilheit und Regelmässigkeit des Transportes Haupterforderniss.

Die Pferde-Eisenbahnen, zumal wenn sie grösstentheils von Holz gemacht werden, empfehlen sich in allen diesen Beziehungen in Ungarn vor den Dampf-Eisenbahnen; da sie um $\frac{3}{4}$ oder doch um $\frac{2}{3}$ wohlfeiler sind als die Dampf-Eisenbahnen. Durch diese geringen Anlagekosten, in Verbindung mit den wohlfeilen Betriebskosten — weil in Ungarn Pferde, Fütterung und Arbeit zu sehr wohlfeilen Preisen zu bekommen sind werden die Unternehmer in den Stand gesetzt, schon von Anfang an, die Güterfrachten niedrig zu stellen und die Fahrtaxen dem niedrigen Stande des Taglohnes anzupassen.

Dazu kommt, dass in einem Ackerbau treibenden Lande, in welchem die Menschen zerstreut wohnen, der national-ökonomische und finanzielle Nutzen der Transport-Mittel um so grösser ist, jemehr dasselbe überall das Auf- und Abladen der Güter und das Ein- und Absteigen der Personen erleichtert. In dieser Beziehung gewähren die Pferde-Bahnen ihren Anwohnern die Vortheile und Bequemlichkeit eines das

ganze Land durchziehenden Omnibus, der an jedes Mannes Thüre vorbeifährt; während es bei Dampfisenbahnen in Ungarn nicht selten grössere Schwierigkeiten haben dürfte, von dem Wohnhaus an den eine Stunde weit entfernten Stations-Ort zu kommen, als auf der Eisenbahn eine Strecke von zehn Meilen zurückzulegen. — Bei den besonderen Agricultur-Verhältnissen von Ungarn ist ausserdem noch voraus-zusehen: dass unter dem Einfluss der vorerwähnten Erleich-terung überall längs der Pferdebahnen links und rechts An-siedlung an Ansiedlung entstehen wird.

Diesen Vortheilen der Pferdeisenbahnen gegenüber kommt als ein grosser Nachteil der Dampfisenbahn auf unserem Terrain in Anschlag: dass in einem Lande, in welchem die Technik noch auf einer sehr niedrigen Stufe steht, der Maschinen-Betrieb ungleich grössere Kosten und Schwierigkeiten unterworfen ist, als in industriellen Ländern. — Offenbar würde die Einführung des Dampf-Maschinen-betriebs in Ungarn wenigstens um 30 Jahre zu früh kommen. Jedoch erscheint der Fortschritt von den schlechten Strassen Ungarns zu guten Pferde-Eisenbahnen als so unermesslich gross, dass daneben die Vortheile des Fortschrittes von der Pferde-Eisenbahn zur Dampfisenbahn fast verschwinden.

Gegenwärtig zieht ein Pferd auf den schlechten Strassen Ungarns nicht mehr als 5 Zentner 3 Stund weit, oder 15 Zentner 1 Stunde weit. Auf guten Pferde-Eisenbahnen wird ein Pferd in der Ebene wenigsters 100 Zentner zehn Stunden weit führen, oder 1000 Zentner 1 Stunde weit.

Demnach wird die Leistung des Pferdes vermittelst der Pferde-Eisenbahn nahezu um das 70 fache vermehrt. — Be-rechnet man nun auch den Nutzeffect des Fortschrittes von der Pferde-Eisenbahn zur Dampfisenbahn in Geld, so zeigt sich, dass er, selbst bei einem grossen Transport, nur eine kleine Fraction der oben berechneten Ersparniss gewährt. — Wie unwirtschaftlich wäre es also, mit einem 3 bis 4 mal grösserem Aufwande, mit ungleich grösseren — den Preis-verhältnissen des Landes nicht angemessenen — Fahrtaxen eine Schnelligkeit erzielen zu wollen, die auf der gegenwärtig-

gen Cultur-Stufe des Landes keinen so grossen Werth hat, — mit so grossen Opfern eine technische Vollkommenheit erzielen zu wollen, deren Nutzeffect im Vergleich mit denen der geringeren technischen Anlage so höchst unbedeutend ist.

Durch die Pferde-Eisenbahn werden $\frac{3}{4}$ Teile des Capitals zum Vortheile der Industrie und des Ackerbaues erspart — werden viel geringere Frachten und Fahrtaxen ermöglicht — wird der Ackerbau treibenden Bevölkerung ein viel höherer Grad von Bequemlichkeit verschafft, — wird endlich bei denselben — weil kürzere Krümmungen und stärkere Steigungen zulässig, also ungleich weniger Erdarbeiten erforderlich sind, — die Herstellung eines das ganze Land umfassenden Transport-Systems ausserordentlich beschleunigt. Je früher aber das ganze Transport-System vollendet sein wird, desto früher wird jede einzelne Strecke desselben voll rentiren, desto früher wird jede einzelne Strecke ihre vollständige nationalökonomische Wirksamkeit auf das ganze System äussern.

Im übrigen wäre es durchaus nicht nöthig, den künftigen Fortschritt von Pferdebetrieb zum Dampftrieb auszu-schliessen oder unbeachtet zu lassen, vielmehr wäre jetzt schon bei jeder besondern Linie auf die künftige Correction zu diesem Behuf Bedacht zu nehmen.

Hiebei ist jedoch nicht unerwähnt zu lassen, dass möglicherweise und sogar sehr wahrscheinlicherweise, die Technik schon im Laufe der nächsten Jahre oder doch der nächsten Decennien es dahin bringen wird, dass auch die kurzen Krümmungen und starken Steigungen der Pferde-Eisenbahn ohne weitere oder doch ohne sehr bedeutende Correction mit Maschinen zu befahren sein werden.

Ich weiss die Zweckmässigkeit dieser Verfahrungsweise nicht anschaulicher zu machen, als durch das oben schon angeführte Beispiel eines Ansiedlers, dem die Aufgabe gestellt ist, mit einer geringen Summe Capitals ein grosses Stück wüsten Bodens in einem noch wenig oder gar nicht bevölkerten Lande, urbar zu machen; vor allen Dingen aber seiner Familie und seinem Vieh Unterkunft zu verschaffen.

Ein solcher Ansiedler, hätte er das Unglück ein grosser Bauverständiger und ein noch grösserer Bauliebhaber zu sein, dürfte wohl ein steinernes Haus und grosse Scheunen wünschenswerther und ungleich schöner und zweckmässiger finden, als hölzerne Hütten. — Gäbe nun dieser Ansiedler seinem Sinn für solide Bauten über die Gebühr Gehör, so dürfte leichtlich sein ganzes Capital absorbirt werden, bevor er eine Strecke Landes urbar gemacht hätte, wie sie zu Erhaltung seiner Familie und zu Vermehrung seines Viehstandes erforderlich wäre; leichtlich dürfte er in seinem schönen und soliden Hause verhungern. — Wäre er aber ein guter Wirthschafter, wüsste er seinen Sinn für solide Bauten zu bezähmen, begnügte er sich vorläufig für sich selbst und sein Vieh mit hölzernen Hütten, benützte er folglich den grössten Theil seines Capitals für die Urbarmachung seines Landes und die Vermehrung seines Vieh-Standes, so dürfte er — nach einer Reihe von Jahren zu grosser Wohlhabenheit gelangt — leichtlich sich in den Stand gesetzt sehen, aus einem Jahres-Ertrage seiner Wirthschaft viel schönere und solidere Bauten aufzuführen, als seine verschwenderische Phantasie sie ihm beim Beginne der Niederlassung vorgespiegelt hatte.

Wie dieser Ansiedler, nur wenn er sich zu Anfang mit hölzernen Hütten begnügt, zu steinernen Häusern kommen kann; — wie er nur in hölzernen Hütten die Mittel gewinnen kann, steinerne Häuser zu bauen, — so wird Ungarn nur durch ein wohlfeiles Eisenbahn-System ein solideres erwerben. Es mag für den ersten Augenblick etwas gewagt scheinen, wenn ich behaupte: dass in keinem Lande der Erde das System der Pferde-Eisenbahnen und der kleinen Canäle so weit auszudehnen sei, dass es in keinem Lande sich so durchaus rentabel und nützlich erweisen werde wie in Ungarn — bei reiferer Ueberlegung wird man aber schwerlich umhin können, mir beizupflichten. — Eben der Umstand, dass alle übrigen Transportmittel in Ungarn noch so wenig ausgebildet sind, wird den grössten Theil des Verkehrs der Pferdebahnen und kleinen Canälen zuführen. — Aus dem gleichen Grunde habe ich schon

vor 15 Jahren gegen die Zweifler behauptet, in Deutschland, wo die gewöhnlichen Landstrassen, die Fluss-Schifffahrt, die Canäle und die Küstenfahrt dem inneren Verkehr im Vergleich mit England noch so geringe Dienste leisten, würden die Eisenbahnen überhaupt viel grösseren nationalökonomischen Nutzen stiften und einen viel höheren Reinertrag gewähren als selbst in England.

Der Erfolg hat längst diese Ansichten gerechtfertigt. — In Ungarn, wo in den meisten Gegenden die gewöhnlichen Strassen bei schlechtem Wetter fast unfahrbar sind, werden die Eisenbahnen noch schnellere und glänzendere Resultate liefern, vorausgesetzt nur, dass man sich überall nach der Decke zu strecken wisse, — d. h. dass man die Anlagekosten dem zunächst zu erwartenden Verkehr anzupassen verstehe und darnach die Art und Weise des Baues bestimme.

In einem Lande, wo noch gar keine, oder doch fast ganz unfahrbare Landstrassen bestehen, ist das Pferde-Bahnssystem mit grossen nationalökonomischen wie finanziellen Erfolge auch auf die Verkehrswege der 2-ten und 3-ten Classe auszu dehnen, lässt man sich nur nicht durch seine scheinbare technische Unvollkommenheit abschrecken, eisenbeschlagene Holz-Bahnen der wohlfeilsten Art anzulegen. — Für dergleichen ganz wohlfeile Pferde-Bahnen, abgesehen davon, dass ihre nationalökonomische und finanzielle Nützlichkeit viel grösser ist, als die der guten Chausséen; abgesehen ferner davon, dass in manchen Gegenden jenes Landes das Material zu den Chausséen gar nicht an Ort und Stelle zu bringen ist, spricht in Ungarn noch besonders der Umstand, dass nur vermittelt solcher auf Actien unternommenen Bauten, die Strassen-Reparation den unfruchtbaren Händen der Comitate entnommen werden können. — Wenn es — wie ich höre, als ausgemachte Sache zu betrachten ist, dass der Staat sich nie dazu bestimmen lassen wird, die Herstellung eines ungarischen Transportsystems selbst in Hand zu nehmen und wenn bei der Ausführung desselben durch Actiencompagnien hauptsächlich auf den Zufluss fremder Capitale gerechnet werden muss, so hängt offenbar der ganze Fortgang des Werkes

davon ab, dass die einzelnen Unternehmungen womöglich sogleich oder doch in den ersten Jahren nach ihrer Vollendung voll, — das heisst 5 bis 6 per Cent rentiren. Nun lehrt aber die Erfahrung einerseits dass selbst auf den in Hinsicht auf Frequenz allergünstigsten Linien, wenn sie auf Dampftrieb eingerichtet werden, folglich grosse Summen kosten, die Rentabilität für den Anfang und meistens für eine Reihe von Jahren, sich weit unter den laufenden Zinsfuss stellt und erst nach Verlauf von Jahren sich namhaft über demselben erhebt, — andererseits dagegen, dass bei den wohlfeilen Pferde-Bahnen selbst auf minder belebten Routen, die Rentabilität schon im Anfang auf entschiedene günstige Weise sich herausstellt.

Freilich ändert sich in späteren Jahren dieses Verhältniss bedeutend, indem die Betriebs- und Reparationskosten bei den theuren Eisenbahnen sich eher vermindern als vermehren, während sie bei den wohlfeilen und namentlich bei den Holzseisenbahnen in starker Progression steigen. Allein dieser Unterschied kommt bei denen, die den Cours der Actien bestimmen, nicht so sehr an Anschlag, als bei denen, welche die Rentabilität der Unternehmungen für eine entfernte Zukunft zu berechnen pflegen.

Das grosse Publicum und namentlich das der Börse urtheilt nach dem augenblicklichen Erfolg und da derselbe bei den wohlfeilen Eisenbahnen viel grösser ist, als bei den theuren, so sind sie auch um so mehr geeignet, die zu Vollendung eines ganzen Systems erforderlichen Mittel ohne Garantie herbeizuleiten.

Zum Belege des eben angeführten Arguments dienen die Pferdebahnen von Linz nach Gmunden und von Nürnberg nach Fürth, sowie die Pferdebahn von Pressburg nach Tyrnau. Nach dem Rechenschaftsbericht über die erstere Bahn vom 14. Februar 1844 betrug die Einnahme im Jahre 1843 in runder Summe f 243.000. — die Ausgabe f 150.000. — folglich stellte sich der Reinertrag auf f 93.000. — also auf ein Anlage-Capital von f 650.000. — = $14\frac{1}{3}$ per Cent.

Noch weit grösser sind die Resultate der Nürnberg-

Fürther-Bahn, die in Beziehung auf Anlagekosten, wie auf Betrieb in die Cathégorie der Pferde-Eisenbahnen gehört.

Die Pressburg-Tyrnauer Bahn, obschon sie bis jetzt nur 2 Meilen weit, nach dem kleinen Städtchen Bösing vollendet ist, gewährt bereits, wie ich versichert worden bin, einen Reinertrag von 3%.

Auf dieser Linie hat sich der Brennholztransport und Brennholzandel als ungemein vortheilhaft herausgestellt und Alles lässt hoffen: dass nach Vollendung dieser Linie bis zur Waag der Reinertrag schon im ersten Jahre sich auf 6% stellen wird.

Die Gmundner-Bahn betreffend, könnte mir entgegengehalten werden: der dort stattfindende Verkehr mit einer Million Zentner (worunter der gesicherte Salzverkehr mit 600.000 Ztr.) und 57.000 Personen, sei ein ungemein günstiger und die Linz-Budweiser-Eisenbahn vermöge keineswegs gleich günstige Resultate aufzuweisen.

Drauf liesse sich jedoch erwidern: Der Güter-Verkehr auf den meisten ungarischen Haupttrouten, besonders der mit Getreide und Vieh, dürfte den der Gmundner-Bahn weit hinter sich lassen; — während dort die Betriebskosten wegen der wohlfeileren Fütterung und Tagelöhne sich weit niedriger stellen müssen. Gleiches ist vom Personentransport zu sagen. — Gesetzt aber auch, beide wären im Anfang um die Hälfte geringer als auf der gegebenen Linie, so bliebe doch immer ein Reinertrag von 7 bis 8 per Cent. — Dass aber insbesondere der Personentransport in Ungarn nicht geringer, sondern viel grösser sein wird, beweist die bereits auf der Tyrnauer-Bahn gemachte Erfahrung. Die Linz-Budweiser-Bahn betreffend, so bedarf dieser Einwurf kaum einer Widerlegung. — Jedermann weiss, wie ungünstig dort die Steignungsverhältnisse und welche Fehler bei der Anlage begangen worden sind. — Solche Missgriffe können natürlich nicht ausgeglichen werden durch einen Gütertransport von 700.000 Ztr. und einen Reiseverkehr von 18.000 Personen.

Dagegen habe ich aus einem andern Lande Beispiele anzuführen, die geeignet sind, alle Bedenklichkeiten, welche

etwa gegen die eisenbeschlagenen Holz-Bahnen und ihre Rentabilität erhoben werden dürften, zu heben. Der Gallignani Messenger vom 25-ten December v. J. berichtet aus Irland: Herr Bridges, Secretär der Waterford und Kilkenny-Eisenbahn-Gesellschaft habe in dem ersteren Orte einen Vortrag gehalten, welcher die Holzisenbahnen, — diese vormals in den englischen Kohlendistricten so stark im Gang gewesene, aber längst in Vergessenheit gerathene Bauart — neuerdings in ein sehr vortheilhaftes Licht stelle, indem von demselben dargethan worden sei, dass nach der neulich von H. C. Payne gemachten und vollkommen bewährten Erfindung, das Holz ohne ihm seine Elastizität zu benehmen unzerstörbar zu machen, die Holzisenbahn dem Verkehre von Ackerbau treibenden Districten ungleich grössere Vortheile darbiete, als jede andere Bauart. — Einflussreiche Personen von London hätten sich von der Richtigkeit dieser Ansichten dergestalt überzeugt, dass sie den Entschluss gefasst hätten, zwei grosse Proben mit dieser Bauart anzustellen.

7.

Grosse und kleine Canäle.

Beinahe alles, was wir über die wohlfeilen Pferde-Bahnen und theuern Dampfbahnen angeführt haben, lässt sich auch von den grossen und kleinen Canälen sagen. — Die Letzteren sind den Ersteren überall da vorzuziehen, wo der Verkehr erst geschaffen werden soll und wo nicht zwei grosse belebte Ströme eine kostspieligere Wasserverbindung, zum Zweck des unmittelbaren Uebergangs grösserer Schiffe von einem Strom in den andern rechtfertigen.

Der erste Vorschlag zur Herstellung kleiner Canäle ist von dem Erfinder des Dampfboots ausgegangen. — Ein kleines Schriftchen, von Robert Fulton über diesen Gegenstand geschrieben, beweist wie richtig dieser geniale Mann in allen Dingen die in dem Bereiche seines Berufes lagen, dachte und urtheilte. Es erregte seiner Zeit die Aufmerksamkeit von

ganz Nordamerica und ihm hauptsächlich verdankt man das zweckmässige Verfahren, das seitdem in jenem aufstrebenden Lande überall bei Anlegung von neuen Wasserstrassen eingeschlagen worden ist.

Ein kleiner, — mit Booten von 500 bis 700 Zentner zu befahrender Canal erfordert kaum den 4-ten Theil desjenigen Aufwandes den ein grosser — Schiffe von 2000 bis 4000 Zentner tragender — verursacht. Bei dem 4-ten Theile des Verkehrs eines grossen Canals rentirt also der kleine schon ebensoviel als der grosse.

Dabei leidet er in dem gleichen Verhältniss weniger an Wassermangel in der wasserarmen Jahreszeit.

In gleichem Verhältniss ist allen Zufälligkeiten und Uebelständen leichter abzuhelfen; — kosten die Schiffe des kleinen Canals weniger, — finden sie leichter und schneller volle Ladung, ist der Betrieb der Canal-Schiffahrt einer grösseren Zahl von Privatpersonen ermöglicht, indem dazu nur einige 100 Gulden Capital erfordert werden. — Daraus erwächst eine ungleich grössere Concurrenz in der Frachtfuhr, also eine viel niedrigere Fracht.

So lange der Verkehr klein ist, bleibt der Aufwand an Zinsen des Anlage Capitals auf das Minimum beschränkt, steigt aber unter dem Einfluss der dadurch erzielten niedrigen Frachten der Transport des kleinen Canals so sehr, dass er ihn nicht mehr erschwingen kann, so ist mit leichten Kosten und ohne Verlust seine Transportfähigkeit durch Erweiterung und Verdopplung der Schleussen nach Belieben zu vergrössern.

Die Richtigkeit dieser Ansichten ist durch den New-York-Canal aufs glänzendste illustriert worden. Bekanntlich ist dieser Canal im Laufe weniger Jahre vom Hudson bis zum Erie-See (70 bis 80 deutsche Meilen) mit einem Aufwand von ungefähr 8 Mill. Dollars gebaut worden, (100.000 Dollars per deutsche Meile). Schon in den ersten Jahren seines Betriebs rentirte er — bei sehr niedrigen Frachten und Fahrtaxen, — diese Anlagekosten voll, später sogar mit 12 bis 15 p. Ct.

Unter dem Einfluss derselben stieg der Verkehr so

bedeutend, dass schon 15 Jahre nach seiner Vollendung eine Erweiterung des Canals und die Herstellung einer zweiten Reihe von Schleussen vorgenommen werden musste. — Hätte man diesen Canal von Anfang an nach grossartigen Masstab angelegt; er wäre heute noch nicht vollendet und wahrscheinlich erst ein Jahrhundert nach seinem Angriff rentabel geworden.

Bei Anlegung eines Canal-Systems in Ungarn dürften jedoch Rücksichten auf Entwässerung und Bewässerung bedeutende Modificationen dieses Systems nothwendig machen. Die weitere Entwicklung dieses Gegenstandes sowie die Darlegung meiner Ansicht über die Landstrassen 1-ter und 2-ter Classe verschiebe ich, bis ich durch Herbeischaffung vollständiger Daten, dazu besser in den Stand gesetzt sein werde als gegenwärtig.

8.

Die Eisenbahnverbindung zwischen Wien und Pest.

Die Entwerfung eines vollständigen Planes der ungarischen Transportverbesserung erfordert grössere Hilfsmittel, als mir in diesem Augenblick zu Gebot stehen — Hilfsmittel, die ich mir schwerlich auf irgend eine andere Weise werde verschaffen können, als durch die Bereisung des Landes. Da inzwischen die Zeit drängt und es mir scheint, dass im Interesse der Regierung an dieser Stelle vor allen andern zu Anfang des nächsten Frühlings die Arbeiten und zwar mit der grössten Energie angegriffen werden sollten, indem zunächst auf der schleunigen und glücklichen Verbindung Wiens mit Pest der Credit aller andern Transportverbesserung in Ungarn beruht; dass aber diese Verbindung, wenn sie nach dem gegenwärtig vorliegenden Plan zur Ausführung käme, eine total verfehlt, eine unwiederbringliche Verluste für die Capitalisten wie für Ungarn und die gesammte Monarchie im Gefolge führende werden würde, so beschränke ich mich vor der Hand auf das was am meisten Noth thut, —

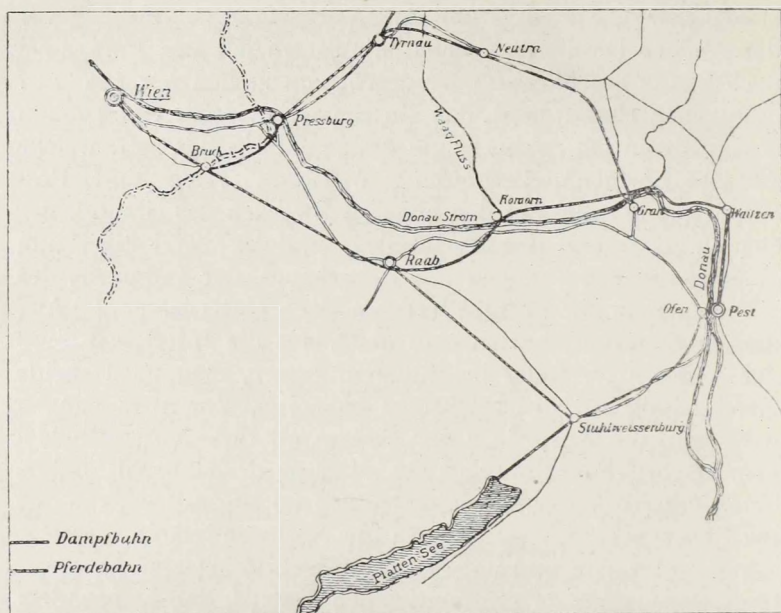
auf die Kritik des gegenwärtigen Planes einer Eisen-Bahn-Verbindung zwischen Wien und Ofen-Pest.

Ich habe dieser Sache seit mehreren Wochen die angestrengteste Aufmerksamkeit gewidmet und sie nach allen Seiten aufs gewissenhafteste in Erwägung gezogen. — Es thut mir leid, sagen zu müssen, dass die Resultate meiner Forschungen und Ueberlegungen weder zu Gunsten der einen noch der andern der beiden Compagnien ausgefallen sind. — Indem ich aber einen dritten Vorschlag mache, verhehle ich mir keineswegs die grossen Schwierigkeiten, die seiner Durchsührung im Wege stehen.

Beide Compagnien sind mächtig an Capital und Einfluss, — beide sind von grossen Capitalisten angeführt. — Mich stärkt jedoch bei diesem Unterfangen der Gedanke: dass nicht allein die höchsten Interessen der gesammten Monarchie, — insonderheit die des Königreichs Ungarn, — sondern auch die Interessen der beiden Hauptstädte und noch überdies Wahrheit und bessere Gründe mir zur Seite stehen. Dabei darf ich wohl auch einigermassen auf den Patriotismus jener grossen Capitalisten rechnen zumal wenn sie bei ruhiger und reiflicher Prüfung finden sollten, dass in dem vorliegenden Fall ihre Privatinteressen sowie die ihrer Mit-actionnaire mit dem öffentlichen Wohl einträchtiglich Hand in Hand gehen.

Der vor mir liegende Plan der beiden Eisenbahnen längs der Donau ist nur eine Wiederholung dessen, was in der Geschichte der Transportverbesserung von Deutschland, Frankreich, England und Nordamerica schon so oft da gewesen ist. — *Zwei* streiten sich um einen Verkehr der ungetheilt *einen* von ihnen voll beschäftigen würde, aber — in zwei Theile zerspalten — keinen befriedigt. Von den Beiden hat keiner die öffentlichen Interessen im Auge, jeder sucht nur dem andern soviel möglich Terrain abzuzwacken. — Auf diese Weise kömmt eine Verbindung zu Stande, die nicht minder die öffentliche Wohlfahrt als das Capital beider Interessenten gefährdet. — Ignoriren wie vorerst diese übelverstandenen Bestrebungen; nehmen wir vor der Hand keine Notiz von ihren

einseitigen Argumenten und dem Vorsprung, den die eine vor der Andern bereits gewonnen hat; setzen wir den Fall es sei noch nichts beschlossen oder geschehen; stellen wir uns auf denjenigen Standpunkt, den ein unpartheyischer Staatsmann einzunehmen hat, wenn er die Frage entscheiden soll: welche Art der Eisenbahn-Verbindung zwischen Wien und Pest entspricht am meisten den höheren Zwecken des Staates, der Gerechtigkeit und den Umständen, welche befriediget am meisten die Forderungen des Ackerbaues, der Industrie, des Handels und die Privatinteressen der Unternehmer? Auf diesem Standpunkt wird man nicht blos die Interessen eines der beiden Uferländer ins Auge zu fassen, man wird beide gleichmässig zu berücksichtigen haben. — Vor allen Dingen wird man die Ansprüche der Donau mit ihrer vortrefflichen Dampfschiff-Fahrt anerkennen. Man wird sich wohl hüten, längs des Stromes zwei Eisenbahnen zu projectiren, die — ins Leben gerufen — sich in die Nothwendigkeit versetzt sähen, unter sich und mit der Dampfschiffahrt eine Desperations-Concurrenz zu eröffnen; einen Kampf, der — nachdem er alle politischen wie ökonomischen Staatszwecke verletzt und alle Mitconcurrenten an den Rand des Verderbens gebracht hätte — mit dem eigenen Ruin des Concurrenten endigen müsste. — Dem Staate kann es nicht weniger als gleichgiltig sein, wenn in Folge eines solchen Kampfes auf Leben und Tod die Dampf-Schiffahrt während einer Reihe von Jahren siechen müsste; denn er ist in mannigfaltiger Weise höchlich dabei interessirt, dass dieses Transport-Mittel mehr und mehr und ohne Unterbrechung aufblühe. — Allerdings wird die Dampfschiffahrt kraft der ihr von der Natur verliehenen Privilegien später in jedem Falle bis zu einem gewissen Grad die Oberhand gewinnen und fortan behaupten; aber schon ein temporäres Stocken in ihren Fortschritten würde die öffentlichen Zwecke über die Gebühr verletzen. Auf dem Standpunkt des Staatsmannes wird man daher die Eisenbahnen längs des Stromes nur insoweit zu Hilfe rufen, als sie dazu dienen mögen, die natürliche Unvollkommenheit der Dampfschiff-Fahrt (Langsamkeit der Bergfahrt, Unregel-



mässigkeiten des Transportes wegen Nebel und niederen Wasserstand, Unterbrechung zur Winterszeit) zu suppliren und sie durch eine gemässigte Concurrnz vorwärts zu treiben. Man wird also nur eine einzige Dampfbahn den Strom entlang zugeben und zwar nur auf derjenigen Linie, welche so wenig als möglich die bestehenden Interessen und Verhältnisse verletzt; dagegen aber die beiden Hauptstädte aufs directeste und wohlfeilste verbindet, und die fruchtbarsten, volkreichsten und gewerbfleissigsten Gegenden zwischen Wien und Pest durchschneidet. — Alle übrigen Verbindungsmittel wird man so weit als möglich von dem Strome entfernt halten, wo sie anstatt mit den beiden Hauptsträngen der Wasser- und Landcommunication zu concurriren, vielmehr denselben den Verkehr mit den tributären Flussgebieten, also namhafte Speisung zuführen.

Von diesem Standpunkt aus muss das auf dem beiliegenden Kärtchen gezeichnete Verkehrssystem zwischen Wien



und Pest betrachtet werden. Die Linie von Wien über Bruck und Raab und bei Comorn über den Strom nach Waitzen und Pest ist dem über Gänserndorf aus folgenden Gründen vorgezogen worden:

- 1-tens sie ist die kürzeste — in Beziehung auf das Terrain bei weitem die günstigste und den politischen wie insbesondere den militärischen Zwecken am meisten entsprechende Linie.
- 2-tens sie führt auf der österreichischen Seite durch das gewerblichste — auf der ungarischen durch das fruchtbarste Gebiet des Landes, setzt also zum grössten Vortheil der österreichischen Industrie und des ungarischen Ackerbaues beide Nahrungszweige in die innigste Wechselwirkung und dient einer ungleich grösseren Bevölkerung als die Linie auf der linken Seite.
- 3-tens sie fördert den Handel mit weiter herkommenden ungarischen Producten und mit weiter hinunter gehenden österreichischen Fabricaten; nämlich den Verkehr zwischen Wien und Pest und zwischen Ungarn und Triest auf den kürzesten und gangbarsten Linien.
- 4-tens sie folgt der alten Handelsstrasse und nimmt nicht willkürlich und ohne allen Grund den Verkehr einem Landstrich, der ihn schon früher besass, um ihn einem andern zu geben, der ihn nicht besass und auch darauf kaum gültige Ansprüche zu machen hat.
- 5-tens sie befriedigt in Verbindung mit der hienach vorgeschlagenen Pferdebahn über Pressburg Tyrnau, Neutra — die Gran entlang — bis zu dem linkseitigen Theile des Hauptstranges die Interessen aller Reviere auf der linken Seite vollkommen, indem sie sämtliche nordwestliche Comitats mit Pest und den fruchtbaren Ebenen einerseits, andererseits mit Wien, Oesterreich, Böhmen und Triest in Verbindung setzt.
- 6-tens sie ermöglicht auf der rechten Seite ein vollkommenes Transportsystem und insbesondere die Fortsetzung

einer Linie bis Stuhlweissenburg mit Pferdebetrieb, also die directe Verbindung des Bakonyer-Waldes und der so fruchtbaren Reviere am Plattensee mit Wien dem Brennpunkt der österreichischen Industrie.

- 7-tens sie setzt demnach die bevölkerten und minder fruchtbaren Gebirgs- und Waldgegenden mit den fruchtbaren Ebenen in die innigste Wechselwirkung.
- 8-tens wegen ihrer grossen Frequenz, und ihres günstigen Terrains wird sie die Fahrtaxen ungleich niedriger zu stellen vermögen als wenn zwei Linien in den Verkehr einer einzigen sich theilen.
- 9-tens Für den Fall eines ausserordentlichen Bedarfs an Transportmitteln zwischen Wien und Pest werden auch die beiden Nebenlinien über Neutra und Stuhlweissenburg zum Behufe dieses Verkehrs benützt werden können; es wird also für den ordentlichen Verkehr eine einzige Hauptlinie ohne Concurrenz für den ausserordentlichen Verkehr (z. B. in Kriegszeiten) eine doppelte Bahn mit Concurrenz bestehen.
- 10-tens in Folge ihrer grossen Frequenz und ihres bedeutenden Ertrages wird dieses System der commerciellen Welt das grosse Beispiel einer gelungenen ungarischen Eisenbahn-Unternehmung vor Augen stellen und somit den Credit aller andern ungarischen Unternehmungen dieser Art im Inn und Auslande heben.

Die Hauptvortheile der vorliegenden Combination in Vergleich mit denen zweier neben dem Strom herlaufenden Concurrenz-Bahnen sind folgende:

- 1-tens Dieses ganze System, die Dampfbahnen zu f 400.000.— per Meile, die Pferde-Bahnen zu f 100.000.— per Meile in Anschlag gebracht wird auf $34\frac{1}{2}$ Meilen Dampfbahnen und 37 Meilen Pferde-Bahnen nur $17\frac{1}{2}$ Millionen Gulden kosten; während die beiden Concurrenz-Linien mit mehr als 60 Meilen Dampf-Eisenbahnen bei viel schwierigerem Terrain weit über 30 Mill. Gulden kosten würden.

2-tens bei diesem nahezu doppeltem Aufwand werden die beiden Concurrentz-Bahnen nur vom Donauverkehr leben — nur unter sich und mit der Dampfschiffahrt um den Donau-Verkehr kämpfen, während das vorliegende System das ganze — nördlich zwischen der Donau und den Karpathen, südlich zwischen der Donau und dem Plattensee und zwischen diesem und der Drau gelegene Land in den Verkehrs-Kreis der beiden Haupt-Stränge der Land- und Wassercorcommunication ziehen wird.

3-tens Mit einem Wort, das neue System wird bei der Hälfte des Aufwandes doppelt so rentabel, also viermal vortheilhafter sein als das alte.

Beurtheilen wir nun nach dieser Darstellung unserer Combination und seiner Vortheile die Pläne der beiden Compagnien.

Die rechtsseitige Compagnie stützt sich in Ansehung ihrer Linie von Bruck nach Raab mit Fug auf den Besitz des alten Handelswegs, einer Verkehrsstrasse, welche die Natur der Dinge nicht dergestalt gebahnt hätte wie sie es gethan hat, hätte sie dazu nicht ihre guten Gründe gehabt; diese Gründe sind offenbar die des grösseren Bedürfnisses, des günstigeren Terrains und der directeren Verbindung mit der Haupt-Stadt. Die rechtseitige Compagnie schildert den grossen Gewerbsfleiss, der längs der Brucker Linie herrsche und rechtfertigt damit auf eine nicht in Abrede zu stellende Weise die Nothwendigkeit und die Vortheile einer Eisenbahnverbindung zwischen Wien und Bruck. — Ist sie aber einmal mit ihrer Eisenbahn in Bruck, *warum sollte sie nicht weiter nach Raab gehen*, da doch von den Anwohnern dieser Linie und von den weiterhin gelegenen, ackerbautreibenden Districten Ungarns die Anwohner der Brucker-Linie und die Bewohner der Hauptstadt einen grossen Theil ihrer Bedürfnisse an Lebensmitteln beziehen und denselben dagegen ihre Bedürfnisse an Fabrikaten liefern? Rechnet man dazu noch die Vortheile des günstigeren Terrains und der grösseren Bevölkerung, so scheint ihre Berechtigung zu Fortsetzung ihrer Linie bis Raab,

mit dem Augenblick da sie dazu die Mittel aufzutreiben vermag, keinem Schatten von Zweifel unterworfen zu sein.

Nicht ganz so klar erscheint mir die Nothwendigkeit und der Nutzen einer Fortsetzung der rechtseitigen Linie von Raab bis Ofen *längs der Donau*. — Diese Linie durchzieht keine Reviere, die erleichterter Communications-Mittel beraubt sind; ohne allen Grund thut sie nur dem Verkehr der Donau und der linkseitigen Bahn Abbruch, während sie durch das Terrain in dieser Fortsetzung nichts weniger als begünstigt ist; hier müssen also Gründe, die ausserhalb der von mir aufgestellten Gesichtspunkte liegen, obwalten. — Ähnliche Gründe scheinen auch die rechtseitige Compagnie abgehalten zu haben, die Vortheile einer directen Verbindung mit Stuhlweissenburg wahrzunehmen, die Vortheile nämlich, dass dadurch nicht nur die Bakonyer-Waldgegenden mit ihrem Reichtum an Forsterzeugnissen, sondern auch die fruchtbaren und volkreichen Gegenden am Platten-See zwischen der Donau und dem Platten-See und südlich und westlich vom Platten-See in den Rayon des Hauptstranges gezogen werden und dass diese Linie zugleich der Anfang einer südlichen Linie von Ofen nach der Drau bildet. Offenbar verspricht hier eine Pferde-Bahn von 23 Meilen mit einem Aufwande von $2\frac{1}{2}$ bis 3 Mill. Gulden ungleich grössere nationalökonomische und finanzielle Vortheile als die oben erwähnte Fortsetzung der Dampf-Bahn von Raab nach Ofen längs der Donau mit einer Länge von ungefähr 16 Meilen, die bei dem schwierigen Terrain einen Aufwand von wenigstens 7 Millionen Gulden verursachen müsste. Aus dem Gesagten folgt, dass die rechtseitige Compagnie, was die Linie von Bruck nach Raab und zur Donau betrifft, die besseren Gründe sammt und sonders auf ihrer Seite hat; dass aber nicht der mindeste Grund vorhanden ist, die Fortsetzung ihrer Linie bis Ofen auf der rechten Seite der Donau zu gestatten.

Das umgekehrte Verhältniss findet, wie mir scheint auf der linken Seite der Donau statt. — Dass von Pest über Waitzen nach Comorn die Dampfisen-Bahn die linke Seite halte, dafür sprechen die gewichtigsten Gründe. — Es ist von

dem grössten Interesse, dass die zwischen den Karpathen und der Donau gelegenen Gebirgscomitate mit den fruchtreichen Ebenen in die directeste und regelmässigste Verbindung gesetzt werden, damit beide Reviere ihre so manigfaltigen und so verschiedenartigen Produkte auch in derjenigen Jahreszeit, in welcher die Flasschiffahrt gehemmt ist, gegen einander auszutauschen vermögen. Just diesen Hauptgrund aber entspricht die gegenwärtige Trace der linkseitigen Linie von Comorn aufwärts gegen Pressburg am wenigsten; indem sie — den Verkehr mit den Gebirgs-Gegenden ganz ausser Augen lassend — in der Absicht, der Dampfschiffahrt und der rechtseitigen Eisenbahn ihren Verkehr zwischen Wien und Pest abzuzapfen, sich möglichst nahe an die Donau hält. — Darüber, wo diese Comitate mit der Haupt-Linie ihres Communications-Systems zu durchschneiden seien, kann kein Schatten von einem Zweifel obwalten, indem der Lauf des alten Handelsweges über Tyrnau und Neutra nach der Gran schon vor Jahrhunderten diese Frage entschieden hat. — Da wo die Chaussée diese Comitate durchschneidet, dort ist auch die vortheilhafteste Basis für ein nordwestliches Eisenbahn und Chaussée-System zu suchen — für ein System, welches späterhin längs der Waag, Neutra, Gran und ihrer tributären Wasser bis zu den Karpathen sich ausdehnend — nicht weniger als 12 bis 15 nordwestliche Comitate mit dem Hauptstrange verbinden und bis zum Neograder, Gömörer und Zipser-Comitat sich erstreckend — zuletzt der Kaschauer-Bahn und ihren Verzweigungen die Hände zu reichen hat.

Wenn nach dieser Auseinandersetzung eine doppelte Bahn längs der Donau im Licht einer Capital-Zerstörung und einer sinnlosen Abtödtung schon vorhandener grossartiger Natur-Vortheile und Natur-Kräfte erscheint, wenn ferner nicht in Abrede gestellt werden kann, dass neben dieser Vergendung und Abtödtung einerseits die Interessen der Gebirgscomitate auf der nördlichen, andererseits die der fruchtbaren Landstriche auf der südlichen Seite des Stroms gänzlich ausser Acht gelassen worden sind; wenn man endlich mit ansieht wie in diesem gegenwärtigen Augen-

blick just diejenige der beiden Linien, welche von Wien aus eine ganz falsche Richtung verfolgt, einen bedeutenden Vorsprung von ihrer ungleich besser berechtigten Concurrentin gewonnen hat; so lassen sich diese Erscheinungen nur erklären, theils aus der einseitigen Richtung, welche die beiden Projecte in Folge anderer damit in Verbindung stehender Unternehmungen gewonnen haben, theils aus den wechselvollen Bewegungen der Börse.

Bekanntlich hatte die Fortsetzung der Eisen-Bahnen von Wien aus gegen Ungarn anfangs ihre ganz natürliche Richtung genommen, nämlich die über Bruck nach Raab. — Wäre man damals nicht durch andere Rücksichten befangen gewesen, so hätte man nothwendigerweise auf den Gedanken kommen müssen, dass — entweder bei Gönyö auf die andere Seite des Stromes überzugehen oder die durch ihr höchst günstiges Terrain sich als die leichteste und lucrativste empfehlende Richtung nach Stuhlweissenburg einzuschlagen sei. Warum aber hat man weder das eine noch das andere gethan? — offen zu sagen: weil man vor lauter Pester-Kettenbrücken weder die Gründe für die eine noch für die andere Richtung sah oder betrachtete. — Später zerstob das ganze Project vor den schreckhaften Brandungen der Börse. — Was folgt aber daraus? nicht das geringste für die Entscheidung der Hauptfrage — nichts als dass die Börse über den schlechten Stand der Actien für den Augenblick an allen neuen, — selbst an den besten Eisenbahn-Unternehmungen verzweifelte.

Der Credit der linkseitigen Linie war dadurch gestiegen und dieses Project dergestalt in der öffentlichen Meinung gehoben worden, dass man ihm sogar eine Zinsengarantie zu verschaffen gedachte; — aber warum? war es etwa, weil Sachverständige nunmehr an die grössere Nützlichkeit und Rentabilität der linken Linie glaubten? — nein — auch hier lag der Beweggrund ausserhalb der Sache selbst; die Nordbahn war inzwischen emporgekommen und es lag, oder vielmehr man hatte sich überredet, es liege — im Interesse der Nord-Bahn, dass eine ausschliesslich linke Linie gebaut werde,

die bei Gänserndorf in die Nordbahn einmünden müsse. Spricht dies auch nur im mindesten zu Gunsten der linken Linie? — nein — es spricht nur dahin, dass die Actionäre der Nordbahn die Förderung des linkseitigen Projectes der Steigerung ihres Actien-Curses für erspriesslich erachteten.

Wir sehen also, dass links wie rechts die Trace durch ausserhalb der Sache liegende Verhältnisse und Umstände bestimmt worden ist; wir sehen, dass das grössere oder geringere Vertrauen, in dessen Besitz sich zu verschiedenen Perioden die eine oder die andere Linie befand, lediglich eine Folge zufälliger Umstände gewesen, dass somit aus den Rückschritten oder Vorschritten der beiden Compagnien nicht die geringste vernünftige Folgerung für oder wider die eine oder die andere Linie zu ziehen ist. Gegenwärtig nun ist der Stand der Sache folgender:

Die linkseitige Compagnie besitzt eine Bauconcession nach Gänserndorf und hat von Pest aus bereits angefangen. — Die rechtseitige Compagnie, nachdem sie auf ihren Bau zwischen Wien und Bruck ein Capital von etwa einer Million verwendet und in Folge einer Börsen-Desperation ihre Concession aufgegeben hatte, wünscht unter den gegenwärtigen Umständen umsomehr ihr aufgegebenes Project wiederum aufnehmen zu dürfen, als sie bereits bis Bruck concessionirt ist.

Wie ist nun unter solchen Umständen das öffentliche Interesse zu wahren? oder mit anderen Worten: auf welche Weise ist das in dem beiliegenden Kärtchen im Interesse der Gemeinwohlfaht projectirte Verkehrssystem durchzuführen, ohne die jura quaesita der linkseitigen Linie, oder die natürlichen und historischen Ansprüche der rechtseitigen Linie zu beeinträchtigen?

Darauf ist nach meiner Meinung zu antworten: Man gewähre der rechtseitigen Bahn-Gesellschaft, was man ihr und dem Districte den sie mit einer Eisenbahn durchziehen will gerechterweise ohnehin nicht verweigern kann, nämlich eine Concession bis Comorn, jedoch mit der Beschränkung, dass sie von Raab aus ihre Linie direct nach Stuhlweissenburg und

zwar vermittelst einer Pferde-Bahn fortzuführen habe. — Alles weitere wird sich alsdann von selbst machen — d. h. die linkseitige Compagnie wird alsdann nicht umhin können, das vorgeschlagene Project als ihr einziges Rettungsmittel zu betrachten. Die Concessions-Erneuerung der rechtseitigen Linie entspricht dergestalt allen Forderungen des Rechtes der Billigkeit und der Gemein-Wohlfahrt, wie den Landtags-Beschlüssen, dass selbst die Führer der linkseitigen Bahn-Gesellschaft nicht in Abrede zu stellen vermögen, sie sei in die Länge nicht zu verweigern; was sie verlangen, ist nur Gestundung, um zu verhindern, dass das linkseitige Unternehmen an der Börse discreditirt und sein Actien-Curs gedrückt werde, in welchem Fall, da erst eine einzige Einzahlung erfolgt ist, die weiteren Einzahlungen leicht ausbleiben dürften. — Diese Gestundung sollte nach der Ansicht der Einen nur bis nach erfolgter dritter Einzahlung (Juli 1845) nach der Ansicht der Andern bis nach erfolgter Herstellung der ganzen Bahn auf der linken Seite gewährt werden.

Ist aber dieses Verfahren ein gerechtes und vernünftiges? ist es ein, den Interessen der linkseitigen Actionäre selbst zusagendes? Ich glaube das Gegentheil. Meine Ansicht ist: dass die Gestundung, weit entfernt den linkseitigen Actionären irgend einen reellen Vortheil zu gewähren, nur dazu dienen könnte, ihnen über die ihren Capitalen bevorstehende Gefahr die Augen zu verschliessen und zwar just in dem entscheidenden Moment, wo es noch Zeit wäre, durch Annahme unseres Planes sich gegen eine künftige Katastrophe sicher zu stellen und ihre besten Hoffnungen zu realisiren. Dass nach Herstellung der linkseitigen Linie mit dem Augenblick in welchem eine rechtseitige concessionirt wird, eine Katastrophe entstehen müsse, ähnlich derjenigen, die den Operationen zwischen Paris und Versailles auf dem Fusse folgte: — Wer sollte es nicht voraussehen? Wer es in Abrede stellen können? Ist aber von einsichtsvollen und rechtlichen Männern — wie die Führer der linkseitigen Interessen doch sicherlich sind — zu vermuthen, sie werden, nur um den gegenwärtigen Cours ihrer Actien keiner rückgängigen Bewe-

gung auszusetzen und um der Nordbahn einen jedenfalls nicht sehr nachtheilhaften Vortheil zuzuwenden, ihre eigenen Capitale, und die ihrer Actionäre dem sichern Untergang weihen? Das ist doch wohl nicht anzunehmen. Es ist also stark zu vermuthen, dass in dieser Sache auf der linken Seite irgend ein Hintergedanke obwalte, nämlich der, dass man die Hoffnung hegt, eben desshalb, weil das Eintreten einer Katastrophe mit ihren verderblichen Folgen in dem Fall einer rechtseitigen Concession mit so vieler Bestimmtheit vor auszusehen sei, dürfte die Regierung sich späterhin bewogen sehen, die Herstellung einer rechtseitigen Linie für eine Reihe von Jahren, oder vielleicht für immer zu verweigern. — Diese Taktik schien auch wirklich viel für sich zu haben, so lange es sich nur von einer vereinzeltten Verbindung zwischen Wien und Pest handelte. Seitdem aber von einem *ganzen ungarischen Transport-System*, welches die Verbindung von Wien und Pest zur ersten Grundlage haben muss, die Rede ist, scheint es doch zu gewagt, die Prosperität einer linkseitigen Linie auf die Hoffnung zu bauen, dass man aus Rücksicht für die Actionäre der linken Seite sämtliche Bewohner der rechten verhindern werde, an den Vortheilen der Transport-Vervollkommnung Theil zu nehmen. Das Verlangen der Gestundung, in seinem wahren Licht betrachtet, ist nichts anders als ein verblühtes Geständniß der Fehlerhaftigkeit des linkseitigen Unternehmens, und zugleich die höchst seltsame Zumuthung an die Regierung, sie solle sich zum Complicen und Garanten des grössten Staatsfehlers hergeben, der in unsern Tagen des Friedens und der Landes-Verbesserungen zu begehen ist, nämlich der Herstellung einer falschen Eisenbahn-Linie, — einer Capital-Verschwendung, die für alle Zeiten auf dem Hauptstrang eines ganzen ungarischen Eisenbahn-Systems lasten bleiben müsste.

Was dagegen werden die Folgen sein, wenn die Concession der rechtseitigen Linie ungesäumt erneuert werden würde? Die wohlthätigsten von der Welt für die Actionäre sowohl als für das Gemeinwesen.

Die linkseitige Compagnie würde freilich die Hälfte des

Hauptstranges verlieren, dafür würde aber die ihr noch verbleibende Hälfte um so rentabler werden. — Und da ausserdem die Rentabilität der Pferde-Bahn über Neutra kaum einem Zweifel unterliegen könnte, so müssten ihre Actien steigen, statt zu fallen.

Wenn die linkseitige Gesellschaft über Neutra nur 15 Meilen Pferde-Bahnen statt 15 Meilen Dampfbahnen herzustellen hätte, so würde sie ungefähr 5 Millionen weniger aufzuwenden haben, als bei ihrem früheren Plan, also um so viel mehr Kräfte auf die Bahnen gegen Debrecin und Kaschau hin zu verwenden haben. Dabei würde sie den nordwestlichen Comitaten einen grossen Dienst leisten und vielfältige Gelegenheit zu fernerweiten rentablen Anlagen durch Fortsetzung von Zweigbahnen gegen Norden hin gewinnen. — Kurz alles würde Vortheil von dieser Vereinigung haben, selbst diejenigen, die jetzt auf den Anschluss einer linkseitigen Bahn an die Nordbahn bei Gänserndorf so grossen Werth legen.

Gewinnen würden auch sie, weil die Güter, welche aus Ungarn nach Mähren und Böhmen gehen, und umgekehrt, wenn sie in Wien auf die Nordbahn kämen, zwei Meilen länger auf derselben zu gehen hätten, als wenn sie erst von Gänserndorf aus auf die Nord-Bahn übergängen. — Der letztere Umstand macht in der That die heissen Wünsche der Nord-Bahn-Actionäre für den Anschluss bei Gänserndorf zu einem Räthsel, das ich meines Theils, ebenso wenig zu lösen vermag, als ich mir klar zu machen weiss, wesshalb die Führer und Actionäre der linkseitigen Gesellschaft die Hauptstadt Wien mit so vielem Aufwand an Scharfsinn und Capital zu umgehen trachten, während man doch im Gegentheil sich überall sonst alle Mühe gibt, sämtliche Endpunkte der grossen Eisenbahnlilien in der Hauptstadt zu concentriren.

Um so klarer scheint mir dagegen, dass es in Interesse des Transport-Systems der ganzen Monarchie, wie insbesondere in dem der Hauptstadt liege, die Zufuhr aus den Provinzen nach diesem Centralpunkt des Binnen-Verkehrs nicht

auf *einen* Anfuhr-Punkt über die Gebühr zu häufen, sondern auf verschiedene Bahnhöfe möglichst gleichheitlich zu vertheilen, damit man dem Transport, der Magazinirung und dem Absatz der schweren und minder theuern Güter diejenige Aufmerksamkeit zu widmen und diejenige Erleichterung zu verschaffen vermöge, die sie im Interesse aller Bewohner der Hauptstadt in Anspruch nehmen. — Ich will hier unter so vielen Artikeln nur die Brenn- und Bau-Materialien und die gemeinen Lebensmittel anführen. — Mähren und Böhmen mögen der Hauptstadt eine sehr grosse Zufuhr an diesen Artikeln gewähren; soll nun aber auch das, was Ungarn an dergleichen zu bieten hat, auf dem nämlichen Platz angeführt und magazinirt werden? Wird dadurch nicht dem linkseitigen Bahnhof ein Monopol in einzelnen Artikeln wie z. B. in Brennmaterialien eingeräumt? — Wird es nicht in der Macht seiner Direction stehen, nach Willkür diesem oder jenem Produzenten oder Reviere in Ansehung der von ihm gelieferten Brennmaterialien zum Nachtheil aller Concurrenten den Vorzug zu geben? Wird bei der Masse der Anfuhren, welche die Gesellschaft nach Verfluss einiger Jahre zu bewerkstelligen haben wird (man schätzt die Quantität auf 7 Mill. Centner) diesen in Beziehung auf den Reinertrag der Frachten minder lohnenden Artikeln, dort die erforderliche Aufmerksamkeit und Accommodation gewidmet werden können? Wird es im Interesse der ganzen Hauptstadt, also auch der Bewohner der südwestlichen Seite der Stadt und der südwestlichen Vorstädte liegen, dass alle nothwendigsten Lebesbedürfnisse in einer Entfernung von einer halben bis zu einer ganzen Stunde und noch weiter magazinirt seien? Wäre es nicht in jeglicher Beziehung ungleich vortheil after für die Hauptstadt, wenn dergleichen aus Ungarn kommende Artikel auf der Seite des Gloggnitzer-Bahnhofes angeführt und magazinirt — wenn den Bewohnern dieser Seite ihre Bedürfnisse möglichst nahe gebracht würden — wenn eine zweite Compagnie angespornt würde, durch Aufsuchung von dergleichen Transport-Gegenständen, die Hauptstadt mit den unentbehrlichsten Lebesbedürfnissen besser als bisher zu versorgen? wenn

zwischen zwei Compagnien in Ansehung dieser Artikel eine wohlthätige Concurrrenz erzeugt würde? Vielleicht irre ich mich aus Unkenntniss der Local-Verhältnisse; wäre diess aber nicht der Fall, so sind die eben angeführten Rücksichten allein, zumal wenn man auch die Anfuhren von Mehl, Fleisch, Getraide u. s. w. in Betrachtung zieht, — gewichtig genug, um ein Verlassen des alten Handelswegs als höchst unräthlich erscheinen zu lassen.

Wenn man den neuen Plan mit dem alten vergleicht, so wird man zugeben, dass jetzt von einer *Central*-Bahn die Rede sein kann, und dass das linkseitige Project als ein einseitiges und der Natur der Dinge widerstreitendes, weit entfernt diesen Namen zu verdienen, ihn nur angenommen zu haben scheint, um das zu verbergen was es ist, nämlich *einseitig*; dagegen aber das zu scheinen was es nicht ist, nämlich *central*.

Central ist nur die vorgeschlagene neue Linie, weil sie nicht eine schädliche Concurrrenz zwischen den Eisenbahnen und der Dampfschiffahrt oder zwischen zweien Parallel-Bahnen erzeugt, sondern dem Verkehr beider Seiten gleich gute Dienste leistet, weil sie nicht blos den Donau-Verkehr im Auge hat, sondern der ganzen nordwestlichen und der ganzen südwestlichen Section des ungarischen Transportsystem als Hauptstrang dient, und dabei die beiden Hauptstädte auf der kürzesten Linie mit einander verbindet, ohne einem bereits bestehenden Handelsweg den mindesten Eintrag zu thun.

MÁSODIK FÜGGELEK.

Ueber die nationalökonomische Reform des Königreichs Ungarn.

1845.

Es wurde früher der Thätigkeit List's in Oesterreich und Ungarn ausführlich gedacht; die folgenden Aufsätze enthalten die bedeutendsten Früchte dieser Thätigkeit. Diese Aufsätze — wenn auch nur ein kleiner Theil von dem was List bei sich durchdacht und entworfen hatte — zeichnen den Plan vor, durch welchen nach List's Meinung Ungarn umgestaltet, mit Oesterreich fester verknüpft und statt des wuchernden Keimes künftiger Revolutionen die Grundlage zu einer einigen und untrennbaren Verbindung gelegt werden sollte. Zu Durchführung solcher Gedanken gehörten freilich andere Männer und eine andere Politik, als die Oesterreichs damals war: die Folgen sind nicht ausgeblieben und es ist die Frage, ob für List's friedlichen Reformplan jetzt noch der Boden vorhanden ist. Die Aufsätze über Ungarn sollten einem zusammenhängenden Cyklus bilden, der freilich unvollendet blieb. Das nationale Transportsystem, sowohl in Beziehung auf Landstrassen und Kanäle als in Hinsicht auf die Eisenbahnen ausgeführt, die Verbindungslinien zwischen Wien und Ofen-Pest, Pest, Debrecin und Kaschau unter sich wie auch mit Galizien und der Moldau, ferner die Verbindung von Ofen-Pest und Vukovar mit Fiume, die Verbindung von Pest, Temesvar unter sich und mit Siebenbürgen, der Moldau und Wallachei, die Regulirung der Donau, die Besteuerung, die Schuldentilgung, die Einwanderung, die Ausfuhr, die

Zwischenzölle — diess waren die wesentlichsten Fragen, die in diesen Aufsätze ihre Erörterung finden sollten. Das Wichtigste davon ist in den folgenden Arbeiten theils angedeutet, theils ins Einzelne ausgeführt.

Einleitung und Uebersicht.

In England, obschon es von allen Ländern der Erde das vollkommenste Transportsystem besitzt, sind gleichwohl die einzelnen Werke ohne Rücksicht auf ein ganzes System und so hergestellt worden, wie Bedürfniss und Spekulation sie nach und nach hervorriefen. Indessen war diese Entstehungsweise dort eine nothwendige und natürliche, da erst, seitdem man in England mit Vervollkommung der Kommunikationsmittel begonnen hat, die einzelnen Arten derselben ins Leben getreten sind oder sich ausgebildet haben. Vor dem Jahre 1831 existirte sogar noch nicht einmal die Idee eines nationalen Transportsystems; sie trat erst mit der Erfindung der Locomotive an's Licht. Wie grosse Erfolge übrigens England seinem Transportsysteme verdankt, so ist doch jetzt allgemein anerkannt, dass Hunderte von Millionen Gulden hätten erspart werden können, wäre man von Anfang an in den Stand gesetzt gewesen, nach einem systematischen Plane zu verfahren.

Verfasser dieses hat zuerst im Jahre 1831 in Frankreich (*Revue encyclopédique*) und in Deutschland: („Ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines deutschen Eisenbahnsystems“) die Nothwendigkeit eines solchen Plans in's Licht gestellt, — freilich für den Anfang ohne grossen Erfolg. In Frankreich collidirte theilweise mit diesem Plan ein schon früher entworfenes und grösstentheils bereits ausgeführtes Kanalsystem. Aber die Geschichte der Parallelbahnen zwischen Paris und Versailles beweist, dass im Anfang auch da, wo es sich bloss von Eisenbahnen handelte, der gesunde Mensch'enverstand im Kampfe mit den Privatinteressen nicht aufkommen konnte. Was Preussen betrifft,

so braucht man nur die Linien zwischen Leipzig, Magdeburg, Berlin und Hamburg anzusehen, um sich zu überzeugen, dass dort Zufall und Privatinteresse regiert haben. Noch weit kostspieligere Fehler sind in Bayern gemacht worden. Nachdem die unentbehrliche Linie über Coburg und Eisenach, und von da nach Leipzig hergestellt sein wird, — wird die ungemein kostspielige und schwierige Linie über Hof als eine Parallelbahn erscheinen; und mit dem Gelde, das der zur Hälfte verunglückte Kanal gekostet hat, hätte man die Punkte Nürnberg, Regensburg, München und Augsburg verbinden können. — Nur Belgien und Oesterreich gebührt das grosse Lob, nach einem systematischen Plane operirt zu haben.

In Ungarn ist die Entwerfung eines systematischen Plans sämmtlicher Transportverbesserung, und die Realisirung desselben, nothwendiger, ausführbarer, nützlicher und — im Fall es zweckmässig ausgeführt wird, — auch rentabler als in jedem anderen Lande; ja ich hoffe, wenn meine Vermuthungen und Voraussetzungen mich nicht trügen, dass damit eine für die Monarchie höchst wichtige Finanzoperation zu verbinden ist. Dieses Land ist für die Transportverbesserung ein fast noch ganz jungfräulicher Boden; zumal die wenigen vorhandenen Kanäle und guten Strassen in den allgemeinen Plan vollkommen passen. Hier wird durch Anlegung von Kanälen kein in bereits vorhandenen Chausseen und Eisenbahnen steckendes — durch Anlegung von Eisenbahnen kein auf Kanälen und Hauptstrassen bereits verwendetes Capital vernichtet. Jedem der verschiedenen Transportzweige kann hier der ihm von der Natur bestimmte Platz angewiesen werden. Ein vollständiger systematischer Plan wird hier vor dem grossen Fehler der Capitalvergeudung durch Herstellung von nicht rentirenden Parallelbahnen bewahren; vor einem Missgriff, der in Ungarn um so schädlicher wirken müsste, je nachtheiliger von einem capitalarmen Land jede solche Vergendung empfunden wird; und je mehr jede nicht voll rentirende Unternehmung, zumal wenn sie zum ersten Muster und Beispiel dienen soll, den Unternehmungsgeist für die Zukunft lähmt. Ein solcher Plan wird der Regierung die wirksamste

Waffe verleihen, thörichte Beschlüsse der beiden Tafeln, wie z. B. den einer Eisenbahn längs der Save, wirksamst zu bekämpfen, und das Land gegen den Missgriff schützen, dass Eisenbahnen angelegt werden, wo Kanäle angezeigt sind; oder umgekehrt. Ein solcher Plan, — da in Folge desselben die meist rentirenden Unternehmungen zuerst ausgeführt werden, und da ihre zulängliche Rentabilität für jeden Fall garantirt ist, — wird das so nothwendige Vertrauen zu den ungarischen Unternehmungen in dem übrigen Deutschland erwecken, — und eine grosse Masse von Capitalien aus Deutschland nach Ungarn leiten. Ein solcher Plan endlich wird der Regierung Mittel und Gelegenheit geben, auch die Chausseen und Strassen zweiter Klasse in die Kategorie der Transportverbesserungen zu ziehen, und sie den unfruchtbaren Händen der Comitate zu entwenden.

In Betreff der Nothwendigkeit der allgemeinen Transportverbesserung in Ungarn bemerke ich nur: dass die erleichterte Kommunikation Grundlegung aller Gesittung und alles ökonomischen Wohlstandes der Individuen, so wie aller finanziellen Prosperität und aller politischen Macht und Stärke der Staaten ist; dass also an diesem Ende der Knoten zu fassen ist, der gelöst werden soll. Mit der Transportverbesserung steht ein allgemeiner Plan der Entwässerung, und die Regulirung und Eindämmung der Ströme in der innigsten Verbindung, indem die Kanäle zugleich als Transport- und als Ableitungsmittel dienen können, wodurch unermessliche Nationalgewinnste zu erzielen sind. Die Oberfläche des in Ungarn durch Ueberschwemmungen theils bedeutend leidenden, theils ganz werthlosen Landes beträgt, wenn ich recht berichtet worden bin, zwischen 5 und 6 Millionen Joch; und dieses Land ist sommt und sonders durch Entwässerung und Bewässerung der Art in seiner Ertragsfähigkeit zu steigern, dass es jener Qualität von Ländereien, wovon in der Lombardei und im südlichen Frankreich das Joch einen Bruttoertrag von vielen hundert Gulden gewährt, vollkommen gleich käme.

In Folge der Herstellung eines verbesserten Transportsystems und der gleichzeitig damit zu bewerkstellenden

Einwanderung von Arbeitskräften und Capital überhaupt wird die Produktion und Consumption, die Ertragsfähigkeit der Ländereien und der Werth der Produkte, also die Rente und der Geldwerth alles jetzt bereits in Kultur befindlichen oder noch wusten Landes, auf eine jetzt kaum berechenbare Weise gesteigert werden. Zum Beweis dieser Behauptung dient die Erfahrung von Nordamerika, mit welchem Lande Ungarn in nationalökonomischer Hinsicht überhaupt grosse Aehnlichkeit hat. Die Werthe, welche der einzige New-York-Kanal zehn Jahre nach seiner Vollendung geschaffen hatte, sind auf mehr als hundert Millionen Dollars geschätzt worden, und jetzt vielleicht auf das Fünffache dieser Summe anzuschlagen.

Auf die eben erwähnten beiden Voraussetzungen basire ich zwei Pläne, die ich besonders vorzulegen die Ehre haben werde; nämlich einen Besteuerungsplan für Ungarn und einen Schuldentilgungsplan für die österreichische Monarchie.

Es ist wahr, dass ein Land, das keine Steuern bezahlt, kein hoch civilisirtes sein oder werden kann; aber diese an sich richtige Wahrnehmung ist von einem österreichischen Schriftsteller auf so ungeschickte Weise erörtert worden, dass er mehr Widerwillen als Ueberzeugung hervorbringen musste. Wen denn will der Mann überzeugen? doch wohl diejenigen, welche die Befugniss haben, bei allen Vorschlägen ja oder nein zu sagen; das heisst in letzter Instanz die Comitats und ihre Stimmen- und Wortführer? Besitzen aber sie, bei welchen — als Gesammtheit betrachtet, die Entscheidung steht — die erforderliche Bildung, um historische oder staatsrechtliche und staatsökonomische Argumente zu begreifen? — Mit nichten! Man könnte eben so gut mit einem Stein raisonniren wollen, als mit diesen Cortes! Oder, vorausgesetzt, sie besässen diese Bildung, hätten sie alsdann auch den Willen sich überzeugen zu lassen, und ihrer Ueberzeugung gemäss zu handeln? — Mit nichten! Es liegt überhaupt nicht in der Natur des Menschen, in Masse eine Gewalt aufzugeben, die er in Händen hat, ohne sich durch Noth oder Vortheil dazu veranlasst oder gezwungen zu sehen; wie viel weniger in diesem

besondern Fall, wo die Unwissenheit von der Rabulisterei und Intrigue geleitet ist. Wohl ist das wahre Mittel, die Gebrechen des ungarischen Charakters und der ungarischen Zustände überhaupt radical zu heilen, die Erziehung; allein die Erziehung eines Volks nimmt Jahrhunderte, während in dem vorliegenden Fall die Zeit drängt. Andere Länder und Reiche wachsen an Volkszahl, Reichthum und Macht; und nicht fortschreiten, heisst unter diesen Umständen rückwärts gehen. Auf der Ordnung und den Fortschritten Ungarns beruht die Zukunft der österreichischen Monarchie; die Lösung dieser Aufgabe, insoweit die Gegenwart und die nächste Zukunft sie zu effectuiren vermag, ist aber hauptsächlich durch die schleunige Verbesserung der nationalökonomischen und finanziellen Zustände des Landes bedingt.

Was nützt es einem Schuldner, seine Verpflichtungen nachzuweisen, wenn er nicht die Mittel besitzt, sie zu erfüllen. Die Ungarn, als ein Volk, sind arm; die Geistlichen steuerfrei; die Adelligen steuerfrei und verschuldet. Was Ungarn unter solchen Umständen zahlen kann, zahlt es bereits; denn wir sehen nicht, dass es grosse Ersparnisse macht, und bedeutend reicher wird. Um Ungarn in den Stand zu setzen, mehr bezahlen zu können, als es jetzt bezahlt, muss man trachten, dass es mehr zu erwerben vermag, als es jetzt erwirbt.

Verschafft aber die Krone durch Herstellung eines vollkommeneren Transportsystems der Nation die Fähigkeit mehr zu erwerben, so muss selbst der Bornirteste begreifen, es sey nur recht und billig, dass man auch grössere Forderungen an ihn stelle. Bewirkt die Krone die Erschaffung von neuen Werthen durch die Entwässerung, so wird selbst das Mitglied der Opposition nicht in Abrede zu stellen vermögen, es sey recht und billig, dass die Krone an den Vortheilen dieser Unternehmung Theil nehme. Es ist dies ein neuer Rechtstitel, der, weil realisirbar und handgreiflich, ungleich besser ist, als ein alter, theoretisch richtiger, aber praktisch nicht realisirbarer. Ich rechne, dass gegenwärtig kaum der zehnte Theil der in Ungarn vorhandenen Produktivkräfte benutzt ist und

dass neun Zehnthelle noch schlafen. Warum also sich um *Ein* Zehnthell streiten, und sich durch den Streit im Fortschritt aufhalten lassen; wenn man doch durch den ungesäumten Fortschritt neun Zehnthelle gewinnen könnte! Ungleich zweckmässiger wäre es daher, den Ungarn zu sagen: ihr seyd jetzt arm: wir werden euch aber durch unsere Bestrebungen und Mittel zu grosser Wohlhabenheit verhelfen, unter der Bedingung: dass ihr von eurem grössern Erwerbe verhältnissmässige Steuern bezahlt; wir verlangen nicht mehr von eurer gegenwärtigen Armuth, als was ihr bereits entrichtet; aber wir wollen Theil nehmen an dem, um was wir euch reicher machen. Ihr habt bis jetzt an den Lasten der Staatsschuld so viel wie nichts beigetragen; es ist also nicht mehr als billig, dass wenn wir die Einträglichkeit der zu entwässernden Gründe um das Zwanzigfältige erhöhen, davon dem bisherigen Eigenthümer nur das Zehnfache zuerkennen; das Uebrige aber für die Schuldentilgung in Anspruch nehmen. Dem Adel könnte man sagen: ihr seid steuerfrei, aber verschuldet. Wir wollen nichts von euren gegenwärtigen Einkommen. Aber wir werden euch in den Stand setzen, eure Schulden zu tilgen, und euer Einkommen unermesslich zu vermehren. Wie vermögt ihr in Abrede zu stellen, dass unser Verlangen: ihr sollt einen Theil eures vermehrten Einkommens der Staatskasse steuern, ein billiges sei? — Dem Clerus endlich könnte man vorstellen: ihr seid vortrefflich dotirt; und es ist gut, dass es so sei. Mögt ihr behalten, was ihr besitzt. Allein die Zeit macht hinsichtlich der Nationalerziehung Anforderungen an uns, die wir nur befriedigen können, wenn wir das, um was sich von jetzt an durch unsere Bemühungen und Aufopferungen eure Rente vermehrt, für diesen eben so nützlichen als frommen Zweck bestimmen.

Nach dieser Abschweifung komme ich auf das Hauptthema, die Transportverbesserung zurück. Da ich noch nicht im Besitze aller derjenigen Notizen bin, die zur Ausarbeitung eines ausführlichen Gutachtens erforderlich sind, so be-

schränke ich mich vor der Hand lediglich auf die Zeichnung der Grundlinien meines Plans.

Die Ausführung der Werke und ihre Benutzung müsste für eine Reihe von Jahren Privatcompagnien überlassen werden; jedoch in der Art, dass bei einem voraus berechenbaren ansehnlichen Nutzen für die Compagnien das Eigenthums- und Benutzungsrecht nach einer bestimmten Zeit an die *Krone* zurückfiele.

Wohl wären die Mittel zu finden, diese Werke auch ohne Garantie der Krone herzustellen; mir scheint aber, die Krone habe die wichtigsten Motive die Garantie zu gewähren auch wenn sie nicht gesucht oder sogar von den Capitalisten abgelehnt werden sollte, und zwar aus folgenden Gründen. *Zum ersten* werde ich später die Beweise darlegen, dass bei kluger Ausführung der Unternehmungen die Garantie eine *blos nominelle* sein wird; *zum zweiten* erwirbt sich die *Krone* durch diese Garantie *positive Ansprüche* auf die Besteuerung der vermehrten Rente und *auf einen Antheil* an den Vortheilen der Entwässerung, so wie die Aussicht für die Zukunft auf einen grossen finanziellen Gewinn an den Eisenbahnen selbst; *zum dritten* würde durch die Garantie *der Credit* der Unternehmungen viel *schneller gehoben* und bewirkt, dass denselben von Anfang bedeutende Capitale vom Ausland und namentlich aus Deutschland zuflössen, die effektiv nicht bloss diesen Unternehmungen, sondern dem ungarischen Ackerbau und den österreichischen Manufakturen zu gut kommen würden; *viertens* würde in Folge der Garantie der *Rückfall des Eigenthums- und Benützungsrechtes an die Krone* bedingt werden können. Wer aber die Transportmittel eines Landes in seiner Gewalt hat, hat auch — vorausgesetzt, dass Recht und Vernunft ihm zur Seite stehen — das Land selbst in seiner Gewalt. Auf diese Weise erwerbe die Krone die stärkste Garantie gegen jeden künftigen Versuch einer Trennung Ungarns von der österreichischen Monarchie.

Dieses ganze Transport-, Bewässerungs- und Entwässerungssystem müsste längstens in 5 bis 10 Jahren bewerkstelligt werden. Die Summe der Capitale, die in Folge derselben

jährlich nach Ungarn flössen, schlage ich auf 12 bis 15 Millionen Gulden jährlich an. Damit aber die übrigen Provinzen des Kaiserreichs nicht von Capital entblösst, und dadurch nachtheilige Wirkungen auf den Cours der Staatspapiere hervorgebracht würden, müsste der Plan dahin zielen, dass der grösste Theil dieser Capitalsummen aus Deutschland herbeigeleitet würde. Wenigstens die Hälfte, wenn nicht zwei Drittheile dieser Summen kämen den österreichischen Manufakturen und Fabriken zu gut, ein Zuwachs, durch welchen alle Wirkungen des ungarischen Schutzvereins, im Fall sie auch — woran jedoch nicht zu denken ist — den Hoffnungen seiner Stifter entsprächen, in Beziehung auf den Absatz österreichischer Fabrikate nach Ungarn mehr als aufgewogen würden. Ausserdem würde die Vermehrung der Arbeit und des Absatzes an Lebensmitteln und der Geldcirculation, also die Erhöhung der Produktpreise, die dadurch sowohl, als durch die aus diesen Bauten erwachsenden weiteren Unternehmungen verursacht würden, schon vom ersten Jahre an auf's günstigste auf das Wachsthum des allgemeinen Wohlstandes und des Ansehens der Regierung wirken. Im Uebrigen ist klar, dass jeder einzelne Theil des ungarischen Transportsystems um so mehr und schneller rentiren, und auf die nationalökonomischen Verhältnisse des Landes influiren muss, je schneller das Ganze hergestellt sein wird.

Ein zweiter Zielpunkt des Planes müsste der sein, dass im Anfang nur diejenigen Werke, die am meisten Reinertrag versprechen, angegriffen und hergestellt, ein dritter, dass sämtliche Werke hauptsächlich mit Rücksicht auf die gegenwärtige Rentabilität und auf die möglichst ökonomische Weise ausgeführt würden, zumal diejenigen, welche zuerst zum Angriff kommen sollen, indem von ihrer Rentabilität der auswärtige Credit des Ganzen grösstentheils abhängt.

In Folge des vorerwähnten Zielpunktes wird man nach dem vortrefflichen Beispiel der Nordamerikaner nur kleine Kanäle anlegen (24'—30' im Spiegel, 4'—5' tief, 6'—8' auf der Sohle), wo nicht durch die Verbindung zweier grosser Ströme grössere angezeigt sind, wird man Pferdeeisenbahnen (mit

Rücksicht auf künftige Correktion zu Behufe des Dampftri-ebetriebs) anlegen; wo nicht höhere Rücksichten Dampfisenbahnen gebieten (wie z. B. zwischen Wien und Pesth), wird man endlich überhaupt das Princip der Sparsamkeit strengstens zu befolgen haben.

Zwischen Wien und Pesth gebieten höhere Staatsinteressen (Vermehrung des Einflusses von Oesterreich auf den Mittelpunkt Ungarns, schneller Transport von Truppen und von Lebensmitteln zur Verproviantirung von Armeen u. s. w.), die möglichst grosse Vermehrung der Transportmittel die möglichst schnelle Beförderung von Menschen und Gütern, und die möglichste Verminderung der Frachten und Fahr- gelder. Ich werde übrigens später zeigen, nicht nur dass beide Eisenbahnlinien zwischen den beiden Hauptstädten neben einander bestehen können, sondern sogar vom Staatsinteresse geboten sind; nur wird aus meiner Darstellung erhellen, dass beide Linien, ganz falsch gezogen sind, und dass beide, besser gezogen, eine ansehnliche Rentabilität mit Sicherheit ver- sprechen.

Ferner glaube ich darthun zu können, dass die Zweck- mässigkeit der Richtung und des Bauplans der Linie zwischen Pesth und Debreczin, wie sie gegenwärtig entworfen sind, sehr problematisch ist. Die Ursachen dieser Fehler liegen in dem- selben Umstand, der auch auf andern Linien und in andern Ländern so grosse Fehler veranlasst hat, und wahrscheinlich auch in Ungarn noch veranlassen wird, dass nämlich häufig den blossen Technikern und Spekulanten, nicht den National- ökonomen die Bestimmung der Linien überlassen worden ist.

Aus politischen und commerciellen, wie aus national- ökonomischen und finanziellen Gründen kommen bei Entwer- fung der einzelnen Kanal- und Eisenbahnlinien sowohl, als bei Entscheidung der Frage: ob auf gegebenen Linien Eisen- bahnen oder Kanäle anzulegen seien, zwei Hauptgesichts- punkte zur besondern Berücksichtigung, nämlich die möglichst direkte Verbindung der Gebirge mit der grossen Ebene und die möglichst direkte Verbindung aller Theile des Landes mit der Hauptader des Verkehrs, mit der Donau.

Es ist bekannt, dass viele Gegenden in Ungarn den grössten Ueberfluss besitzen an Holz und Mineralien, während die grosse Ebene an diesen ersten Bedürfnissen des Ackerbaues und des Verkehres gänzlichen Mangel leidet; dass *dort* die Bevölkerung ungemein dicht, *hier* ungemein spärlich ist; dass dort zum Theil das Holz, hier nicht selten das Getreide aus Mangel an Absatz verfault; dass dort häufig Theuerung und sogar Mangel herrscht, während hier unermessliche Vorräthe aufgehäuft liegen. Die grossen Wirkungen der Transporterleichterung zwischen diesen beiden Ländertheilen liegen auf platter Hand. Nur darauf mache ich aufmerksam, dass diese Verbindung wo möglich durch Wasserstrassen bewirkt werden sollte, indem vermittelt derselben die Baumaterialien wohlfeiler als auf jedem andern Weg und der Art nach der Ebene zu beschaffen sind, dass diese fruchtbaren Reviere mit Pferdeeisenbahnen und guten Strassen aller Orten versehen werden können.

Die Donau, zumal nachdem sie regulirt und eingedämmt sein wird, ist die beste und wohlfeilste, Strasse in Beziehung auf den Landesverkehr sowohl als auf den Verkehr zwischen Ungarn und den übrigen Provinzen, zwischen der österreichischen Monarchie und dem Osten und Westen von Europa.

Bei dem Entwurfe eines ungarischen Transportsystems kommt einerseits die Verbindung mit Galizien und den Donaufürstenthümern, andererseits die Verbindung mit dem westlichen Deutschland in Betracht. Beide Richtungen sind mehr noch in politischer und militärischer als in commercieller und nationalökonomischer Beziehung von der höchsten Bedeutung.

Die Einwanderung, deren unermessliche Wichtigkeit nicht ins Licht gestellt zu werden braucht, wäre zu fördern: 1) auf den königlichen Domänen durch Anlegung von Colonien, die zugleich Ackerbau und Gewerbe treiben; 2) auf dem entwässerten Grund, durch Anlegung von mittleren Hofwirthschaften; 3) durch die Verfassungsreform der Städte und Comitate; 4) durch zweckmässige Leitung der Ablösung der Feudalverhältnisse, indem die Feudallasten in Grund und Boden abgelöst, den Grundherren die ihnen zufallenden

Antheile an *Einem* Stück zugeschieden, und dieselben auf diese Weise in den Stand gesetzt würden, fremde Käufer oder Pächter herbeizuziehen; 5) durch Erwirkung möglichst wohlfeiler Frachten und Fahrtaxen zwischen Deutschland und Ungarn zu Wasser und zu Lande.

Das vervollkommnete Transportsystem, die Einwanderung und die Regulirung der Grundbesitzverhältnisse werden gewaltig auf die Vermehrung der Urproduktion wirken. Diese Vermehrung kann aber nur dann eine segensreiche sein, wenn in gleichem, wo nicht in einem noch viel stärkeren Verhältnisse a) das innere Gewerbe sich hebt, b) die Produktausfuhr sich vergrößert und endlich c) neue Kulturen aufkommen, wodurch die innere Consumption von Lebensmitteln und die Nachfrage nach denselben vermehrt wird.

Dem ungarischen Schutzverein liegt ein löblicher, ein vollkommen vernünftiger Zweck zu Grunde, obwohl derselbe in seinen nächsten Zwecken und in seinen Mitteln zum Theil als thöricht, verfehlt und schädlich erscheint. In Ungarn ist zur Zeit vor allem zu fördern: 1) die *Produktion* derjenigen Gewerbe, welche nicht fabrikmässig betrieben werden, die wenig Capital und viele Handarbeit erfordern, und welche die dem Agrikulturisten unentbehrlichsten, nöthigsten und nützlichsten Dinge produciren; 2) die *Consumtion* der verarbeitenden Volksklassen. Durch Einwanderung, durch Beispiel und Ermunterung dürfte in Verbindung mit dem durch das Transportsystem ermöglichten Absatz in dieser Beziehung bald Grosses zu leisten, und durch kluge Leitung dem Schutzverein selbst eine diesen nächsten Zwecken entsprechende Richtung unschwer zu geben sein. Alles, was die dem gegenwärtigen Stadium der ungarischen Kultur angemessenen Gewerbe vorwärts bringt, wird auch auf die österreichischen und böhmischen Fabriken höchst wohlthätig wirken, weil dadurch der Wohlstand Ungarns bedeutend erhöht werden, und ein wohlhabendes Ungarn ungleich mehr österreichische Manufakturwaaren zu consumiren und mit seinen Urprodukten zu bezahlen im Stande sein wird als ein armes. Der Absatz der österreichischen und böhmischen Fabriken kann auf diese Weise

wenigstens vervierfacht werden. Der Handel im Grossen ist immer nur ein Tausch; — je mehr also ungarische Produkte nach Oesterreich gehen, desto grösser wird der Absatz österreichischer Fabrikate nach Ungarn sein. — Hieraus folgt, dass der Zwischenzoll neben dem, dass er gewissermassen den ungarischen Schutzverein rechtfertigt, auch ein bedeutendes Hemmniss des Aufschwungs der österreichischen Industrie und noch überdiess eine die Gerechtigkeit verletzende Einrichtung ist, selbst wenn Ungarn keine Grundsteuer bezahlt. Oder könnten nicht die Ungarn sagen: ihr Oesterreicher behandelt uns nicht einmal so gut, wie ihr jedes fremde Land behandeln würdet, das euch einen Handelsvertrag anböte. Gesetzt, ein fremdes Agrikulturland, so gross wie Ungarn, würde euch das Offert machen, eure Fabrikate zollfrei bei sich zuzulassen, unter der Bedingung, dass ihr seine Agrikulturprodukte zollfrei bei euch zulasset, würdet ihr dann noch fragen, ob die Agrikulturproduktion dieses Landes besteuert sei oder nicht, würdet ihr im letztern Falle das Offert von euch weisen oder verlangen, jenes Land solle seine bei euch eingehenden Produkte besteuern?

Dass Ungarns Agrikulturproduktion nicht besteuert ist, will ich keineswegs rechtfertigen, ich behaupte nur, dass Oesterreich durch den Zwischenzoll sich selbst am meisten schadet. Wenn man sagt: die ins Unermessliche sich vergrössernde Zufuhr an nicht besteuerten ungarischen Produkten würde den hochbesteuerten Agrikulturisten Oesterreichs schaden, so ist diess nur für die ersten Jahre richtig. Man muss aber die Erstwirkung von der Nachwirkung unterscheiden. Die Nachwirkung einer vergrösserten Zufuhr aus Ungarn nach Oesterreich kann keine andere sein als Vermehrung der österreichischen Gewerbsproduktion, folglich starke Vermehrung der österreichischen Gewerbsbevölkerung, und also auch der Nachfrage nach Lebensmitteln und Rohstoffen in Oesterreich und Böhmen. Von dieser vermehrten Nachfrage müsste unter allen Umständen der grösste und gewinnreichste Anteil denjenigen Agrikulturisten zufallen, die in der Nähe der Fabriken wohnen.

In keinem Falle wäre übrigens die plötzliche und gänzliche Aufhebung des Zwischenzolls staatsklug; sie müsste wenigstens auf 5 bis 10 Jahre vertheilt werden, so dass der Zwischenzoll jedes Jahr um $\frac{1}{5}$ oder $\frac{1}{10}$ bis zu seiner gänzlichen Abolition vermindert würde.

Wäre der von mir vorgeschlagene Besteuerungsplan durchzusetzen, so würden gewiss schon in den ersten 10 Jahren durch den von Jahr zu Jahr wachsenden Betrag der ungarischen Grundsteuer nicht nur der durch die allmähliche Herabsetzung des Zwischenzolls entstehende Finanzausfall gedeckt sondern auch Mittel gewonnen werden, die Steuern der österreichischen Agrikulturisten zu dem Betrag der Zollverminderung zu erleichtern.

Durch Beförderung und Unterstützung von neuen Kulturen, wie z. B. Seidenbau, Flachs- und Hanfbau, Anbau von Oelpflanzen, so wie durch die den gegenwärtigen Zuständen Ungarns entsprechenden Gewerbe, wohin ich insbesondere auch verbesserte Mühlen rechnen, wäre die vortheilhafte Consumption und Verführung des ungarischen Getreideüberflusses nicht wenig zu fördern.

Der Operationsplan, wonach zu verfahren wäre, um diese Reform nach und nach ins Werk zu setzen und die beiden Tafeln derselben geneigt zu machen, wird einen besondern Gegenstand dieser Abhandlung bilden.

In einem frühern Aufsätze suchte ich ins Licht zu stellen, was zunächst und ohne Verzug in Ungarn zu thun sei, um zu verhindern, dass nicht in den Transportunternehmungen zwischen Wien und Pesth unverbesserliche, den ganzen Plan der nationalökonomischen Reform für alle Zukunft gefährdende Fehler begangen werden. Es war und ist noch immer in dieser Sache Gefahr auf dem Verzug, weshalb ich in jenem Aufsatz auf Kosten der Gründlichkeit Alles zu beseitigen strebte, was nicht zu Entscheidung dieser wichtigen Vorfrage unumgänglich erforderlich war. Die Tendenz meines gegenwärtigen Artikels geht einen grossen Schritt weiter. Hier soll ins Licht gestellt werden:

I. Die nationalökonomische und politische Wichtigkeit eines vollständigen Transportsystems von Kanälen und Eisenbahnen, in Verbindung mit einer allgemeinen Entwässerung und Stromregulirung.

II. Die finanzielle Rätlichkeit, Vortheilhaftigkeit und Thunlichkeit dieses grossen Unternehmens, und dass das finanzielle Gelingen, wie die nationalökonomische Wirksamkeit jedes einzelnen Bestandtheils des Systems hauptsächlich durch schleunige Herstellung des Ganzen bedingt sei.

III. Der Operationsplan, nach welchem zu verfahren ist, um ohne Staatsgarantie und mit möglichster Sicherheit der Unternehmer dieses weit mehr als hundert Millionen Gulden in Anspruch nehmende Werk ohne allen Nachtheil für die Geld- und Creditverhältnisse der Monarchie, in möglichster Schnelligkeit und mit vollständiger und radikaler Beschwichtigung der gegenwärtig in Ungarn herrschenden Aufregung zu Stande zu bringen, und dadurch eine gründliche, die Kraft und Macht der Regierung, wie die Wohlfahrt und Freiheit des Adels, der Städte und des Bauernstandes für alle Zukunft sichernde, politische, legislative und finanzielle Reform vorzubereiten, oder theilweise gleichzeitig mit dem Transportsystem ins Werk zu richten.

Vor allen Dingen sind jedoch einige, in dem ersten Artikel nur oberflächlich angedeutete Hauptgesichtspunkte hier näher ins Auge zu fassen. Wenn schon in hochkultivirten Ländern die Transportverbesserung auf die Stärkung aller geistigen und materiellen Kräfte einen unberechenbaren Einfluss ausübt, wie viel mehr muss es der Fall sein in einem Lande wie Ungarn, das bei fast gänzlichem Mangel an allen künstlichen Verkehrsmitteln, durch die Fruchtbarkeit seines Bodens, durch die Milde seines Klimas, durch die grosse Masse seiner noch unbenützten Reichthümer an noch gar nicht oder doch sehr schlecht kultivirten und an überschwemmten Ländereien, und an noch todt liegenden mineralischen und sonstigen Naturschätzen vor allen Ländern von Europa sich auszeichnet — in einem Lande, dessen Agrikulturproduktion allein durch verbesserte Landwirthschaft,

durch Bereinigung der auf die Kultur des Bodens Bezug habenden Institutionen und Rechtsverhältnisse, durch Herbeileitung fremder Capital- und Menschenkräfte, durch den Anbau von unermesslichen Weidestrecken, und durch die Entwässerung von mehr als 400 Quadratmeilen versumpften Bodens der fruchtbarsten Art zu verdoppeln, zu vervierfachen, ja vielleicht zu verzehnfältigen ist, nicht zu gedenken der niedrigen Stufe, worauf annoch alle Zweige seiner Gewerbsproduktion und seines innern und äussern Handels stehen, die beide doch wohl nur vermittelt eines verbesserten Transportsystems emporzubringen sind.

Was früher — ja noch vor einem kurzen Jahrzehnt — für Ungarn bloss ein frommer Wunsch gewesen, dessen Erfüllung jedem praktischen Auge noch in einer Jahrhundert weiten Entfernung zu stehen hätte scheinen müssen, nämlich seine nationalökonomische Emporhebung auf die Stufe hochcivilisirter Länder, das erscheint nünmehr durch die Gunst der Zeit und durch die erstaunlichen Fortschritte der Erfindungen gleichsam ohne alles Zuthun der Menschen und wie durch Zauberschlag urplötzlich als seinem Bereich ganz nahe gerückt. Schwach an eigener Capitulskraft, ohne allen öffentlichen Credit, ohne ökonomische Bildung und innern Trieb, seinen Zustand zu verbessern, beim Volk; ohne namhaften innern Zuwachs an materiellen und geistigen Lebenskräften, weil einerseits Jahr aus Ja'r ein ausgesaugt von einem verschwenderischen Adel, andererseits ermangelnd eines wohlhabenden tüchtigen Mittelstandes, und eines freien, fleissigen, sparsamen und aufgeklärten Bauernstandes, auf welchem doch in der Hauptsache das Wachsthum aller materiellen und geistigen Produktivkraft beruht — dabei niedergehalten durch anererbte Institutionen und Gesetze, in welchen neben manchen schönen Grundlagen politischer Vervollkommnung der Fluch lag, den arbeitenden Klassen alle Versuche zu materiellem und geistigem Aufschwung unmöglich zu machen — demnach in naturwidrige Apathie dergestalt versunken, dass es den arbeitenden Klassen zur andern Natur geworden war, nicht die Entwicklung ihrer Kräfte, nicht die Vermehrung

ihrer Produktion, sondern die Entsagung auf alle jene höheren Genüsse, die in civilisirten Ländern unter die Lebensnothwendigkeiten gerechnet werden, als Grundbedingung ihrer ökonomischen Wohlfahrt zu betrachten; ja dass sie wegen Mangels an Absatz ihrer Urprodukte, weil kein eigener blühender Gewerbestand vorhanden, und die Ausfuhr in Folge der schlechten Transportmittel und des Mangels an Capitalien und an auswärtiger Nachfrage auf ein Minimum beschränkt war, die Mehrproduktion als ein Uebel ansahen, das ihre Verlegenheiten nur vermehren, nicht aber ihren Wohlstand erhöhen könnte: wie hätte Ungarn, auf seine eigene Kraft beschränkt, unter solchen Umständen seine nationalökonomische und politische Reform bewerkstelligen können? Nicht anders als auf dem Wege der allmählichen Verbesserung seiner Institutionen, der allmählichen Ansammlung von Capitalien, der allmählichen Bewerkstellung seiner Volksbildung, d. h. auf einem Wege, den zu durchlaufen eine Nation Jahrhunderte braucht. Konnte aber die Regierung einen so langsamen Entwicklungsprocess verfolgen? Besass der Körper, der geheilt werden sollte, Geduld genug, seine Heilung auf diesem langsamen Wege abzuwarten? Die Beantwortung dieser beiden entschieden zu verneinenden Fragen erheischt, dass wir uns auf den höchsten Standpunkt der österreichischen und der deutschen Politik erheben; ja dass wir sogar den Vorwurf riskiren müssen, als befassten wir uns mit der Erörterung von Dingen und Verhältnissen, die weit über unserm Horizont und Beruf liegen.

Seitdem der Westen von Europa beruhigt, seitdem es beinahe zur Gewissheit geworden ist, dass er noch lange, vielleicht noch ein ganzes Menschenalter, vielleicht für immer beruhigt bleiben wird, nimmt der Osten die ganze Aufmerksamkeit und Kraft Oesterreichs in Anspruch, und zwar aus einem doppelt wichtigen Grund: einmal weil ihm von dort die meiste Gefahr droht, und dann, weil dorthin sein Weg führt zu unermesslicher Vermehrung seiner Reichthümer und seiner Macht. Wie viel Gründe zur Beruhigung für den gegenwärtigen Augenblick in dem Charakter, in den Gesinnungen

und in der Politik des gegenwärtigen Herrschers von Russland liegen mögen, verhehlen darf man sich nicht, dass Nationen, wie die russische, einer innern Nothwendigkeit folgen, deren Forderungen zwar von einem aufgeklärten, kräftigen und wohlmeinenden Herrscher für kürzere oder längere Perioden beschwichtigt oder gemässigt werden können, die aber früher oder später mit um so unwiderstehlicherer Kraft hervorbrechen, je länger sie künstlich zurückgehalten worden sind. Seit Europa einen russischen Staatskörper kennt, war seine Natur eine erobernde, und wenn wir dieser Natur auf den Grund forschen, so überzeugen wir uns, es stehe auch für die Zukunft nichts anderes zu erwarten. Die umständliche Darlegung dieser Ursachen würde mich hier zu weit führen; ich beschränke mich daher auf die summarische Darlegung derjenigen Hauptmomente, die hier ganz besonders in Betracht kommen.

Die Gewalt, welche so grosse Massen von Barbarenhorden zu einer Nation vereinigt, ist eine rein militärische, eine fast aller innern Basis ermangelnde. Der gewöhnliche und ordentliche Process der Civilisirung geht in einem solchen Lande viel zu langsam von statten, als dass seine Regierung hoffen könnte, auf diesem Wege binnen einer leidlichen Frist zu einem solideren, dem Wohl der Individuen besser zusagenden Fundament ihrer Macht zu gelangen. Aus dem Bajonnet erwachsen, durch das Bajonnet behauptet und erhalten, vergrössert und befestigt — durch das Bajonnet hat sie nur eine Zukunft in der Hand; jede wesentliche Abweichung von diesem Lebensprincip wäre einer Abdikation gleich zu achten. Eroberung ist ihr Naturbedürfniss wie dem reissenden Thiere das Jagdmachen auf die schwächeren und zahmen. Auch Raubthiere scheinen zuweilen, nämlich wenn sie stille liegen, ruhig und fromm, damit aber lässt sich kein Naturkenner über die wahre Natur des Thieres täuschen; er weiss, dieses Stillliegen ist nur ein Zeichen, dass das reissende Thier entweder einen früheren Frass verdaut oder durch den Schlaf die erschöpfte Kraft restaurirt, oder dass es auf neue Beute sinnt und lauert. Der Umstand, dass im vorliegenden

Fall ein sonderbares Spiel der Natur dem reissenden Thier ein menschliches und denkendes Haupt verliehen hat, weit entfernt, seine reissende Natur zu ändern, trägt nur dazu bei, es noch furchtbarer zu machen, indem es dadurch befähigt wird, seinen thierischen Instinkt mit um so grösserer Consequenz, Beharrlichkeit, Verschlagenheit und scheinbarer Mässigung und Menschlichkeit, zu verfolgen. Die russische Nation besteht bei weitem zum grössten Theil aus barbarischen Ackerleuten, aus Hirten, Jägern — aus Nomaden. Ihre Gewerbekraft, ihre literarische Bildung, ihre Civilisation alles was ihr den Anstrich der Civilisation gibt, ist rein erkünstelt. Die von ihm erkünstelte Industrie insbesondere dient nur dazu, die Geldwirthschaft des Landes von äussern Einflüssen weniger abhängig zu machen, als sie es bei freiem Handel wäre; die civilisirende Wirkung derselben ist aber auf der Oberfläche der Gesellschaft stehen geblieben und wird noch lange nicht in die mittlern und niedern Schichten eindringen. Dabei ist der Einfluss aller jener Entdeckungen, Erfindungen und Verbesserungen, wodurch in civilisirten Ländern im Lauf der letzten fünfzig Jahre die Agrikulturproduktion so ausserordentlich gehoben worden ist, auch in Russland nicht wenig fühlbar, und da seine Produktausfuhr bei weitem nicht im Verhältniss mit der Zunahme seiner Agrikulturproduktion gestiegen ist, so wirkt die *letzte* natürlicherweise auf die Vermehrung der Bevölkerung, und zwar so auffallend, dass sie, wenn ich nicht irre, gegenwärtig schon zwischen 1 bis 2 Proc. jährlich beträgt, folglich im Lauf der nächsten 40 bis 50 Jahre die gegenwärtige Volkszahl von ungefähr 60 Millionen auf 100 Millionen Menschen steigen wird — eine Bevölkerung, die in der Barbarei erzogen und aufgewachsen, an rohe Nahrung, an Entbehrungen und Strapazen aller Art von Jugend auf gewöhnt, kein anderes Gebot kennt, als das ihres militärischen Herrschers; welche das Soldatenleben als ihre Lebensbestimmung, den Krieg als einen Glücksfall betrachtet, von dem sie keinerlei Störung in ihrer Lebensbestimmung oder in ihrer Wirthschaft zu fürchten, sondern lediglich Beute und Be-

friedigung ihres Hangs zu einem ausschweifenden, regellosen und abenteuerlichen Leben zu Loffen gewohnt ist; während bei civilisirten Völkern schon die Furcht vor dem Krieg alles in Verwirrung bringt und alle Kräfte lähmt. So ist ganz Russland eine einzige grosse Militärcolonie, deren Streitkraft alle 50 Jahre sich verdoppelt, und die von den österreichischen Militärcolonien insofern himmelweit verschieden ist, als sie hauptsächlich für den Angriff nach aussen, letztere dagegen nur für die Vertheidigung des Landes berechnet und organisirt ist. Stehen bleiben in Reichthum, Volkszahl, öffentlichem Geist und Streitkraft an der Seite einer so gewaltig emporstrebenden Barbarenmacht, ist gleich bedeutend mit überwachsen und überflügelt werden — rückschreiten an innerer Stärke aber heisst hier sich zum politischen Tod vorbereiten. Dagegen gibt es unter den obwaltenden Umständen für Oesterreich und Deutschland nur ein einziges wahres und untrügliches Mittel, nämlich selbst zu wachsen, zu wachsen an Einfluss und Kraft nach aussen, wie an innerer Stärke. Das sieht Russland, und dagegen ist auch seine ganze Politik gerichtet, die — ich will es gerne zugeben — mehr eine instinktartige, als eine ihres furchtbaren Ziels sich klar bewusste ist. Wie gerne ich indessen an die aufrichtigen Gesinnungen der russischen Staatsführer glaube, so kann ich doch nicht aufhören, auch an die Geschichte zu glauben, die mich lehrt, dass keine Regierung, wie moralisch, wie gebildet, wie hochsinnig sie sein mag, der Natur der Dinge und dem Geist des Nationalkörpers, dessen Haupt sie bildet, auf die Dauer Widerstand zu leisten vermag. Seit Peter dem Grossen sehen wir Russland unaufhaltsam vorschreiten auf der Bahn der Eroberung, ohne jemals einen Rückschritt zu machen. Seit eine deutsche Dynastie und deutsche Intelligenz die Geschicke dieser Barbarenmacht leiten, sehen wir beide durch die Macht der Umstände ohne Unterlass getrieben, ihre Mutter zu verleugnen und zu verrathen. Wenn die Gefühls- und die Accomodationspolitik überall nur bittere Früchte trägt, so muss sie in dem vorliegenden Fall Deutschland ins sichere Verderben stürzen. Alle Sympathien, die zwischen Regierung und Regie-

rung, zwischen Herrscher und Herrscher, zwischen Dynastie und Dynastie, zwischen Adel und Adel, zwischen Mensch und Mensch bestehen, werden von Russland unwillkürlich ausgebeutet, um dem Instinkt ihrer Nation entweder unmittelbare Triumphe zu erringen oder sie doch für die Zukunft vorzubereiten. Bestehende Familienverbindungen werden kultivirt und ausgebeutet, Heirathen werden projektirt und gestiftet, politische Sympathien und Antipathien werden simulirt oder dissimulirt; alles nur um zu erobern oder sich zu vergrößern oder die Vergrößerung und Eroberung einzuleiten. Ohne Fundament des Bestands im Innern, mit einem Abgrund unter sich und hinter sich, wie könnte diese Regierung anders als vorwärts schreiten? Und auch hier ist das Gleichniss von der bergabrollenden, mit dem Lauf ihre Schnelligkeit und Kraft vermehrenden Kugel ein treffendes. Bisher hat Russland nur einzelne Gliedmassen von fremden Staatskörpern verschlungen, gegenwärtig stellt sich ihm die Hoffnung, einen ganzen Complex von Barbarenländern in sich aufzunehmen und sich an die Spitze aller Barbaren von Europa und Asien zu stellen, in die allernächste Aussicht. Bereits ist die Beute aller Widerstandskraft bar, schon liegt sie zum Verschlingen bereit, es bleibt nur noch übrig diejenigen zu lähmen, die dagegen nachdrückliche Einsprache zu erheben vermöchten, und unter diesen steht Oesterreich in Folge seiner geographischen Lage, seiner nächsten Interessen und seiner Macht in erster Reihe. Ich kenne die Geheimnisse der Kabinete nicht, ich spreche in dieser Sache lediglich als Theoretiker. Als solcher glaube ich jedoch durch Errathen den Mangel des Wissens unschwer ersetzen zu können. Ich darf mir nur den Fall denken, ich selbst sei ein Nationalrusse und von der russischen Regierung mit dem Auftrag betraut, die Grundlinien ihrer Politik zu zeichnen. In diesem Fall würde ich ungefähr folgendermassen raisonniren:

„Dem russischen Staatskörper ist die Eroberung Lebensbedingung. Zur Zeit kann er dieses Bedürfniss nur im südwestlichen Asien und im südöstlichen Europa befriedigen. Diess und dass dort sein Streben nur dann von Erfolg beg-

gleitet sein könne, wenn die ihm zunächst gelegenen, das heisst die deutschen Mächte, von Frankreich her beunruhigt und dabei unter sich selbst uneinig, ja wo möglich mit ihren Völkern zerfallen seien, brauche ich nicht weiter zu erörtern, indem die russische Politik längst diese Taktik mit Erfolg eingeschlagen und erprobt hat. Ich weiss nicht, ob es wahr ist, was vor einem Jahr die Zeitungen berichteten, dass nämlich Russland gegen die Fortbildung des Zollvereins Einsprache erhoben habe; wahrscheinlich ist es wohl nicht, weil diese Macht nicht gewohnt ist, auf so plumpe Weise sich zu verathen, eine Einsprache zu erheben, wobei ihr Völkerrecht und Wahrscheinlichkeit des Erfolges so wenig zur Seite stehen. Aber das weiss ich, dass Russland nach dem Geist seiner Politik alle Ursache hat, seine geheimsten und wirksamsten Federn springen zu lassen, um zu verhindern, dass der Zollverein zu seiner vollständigen Ausbildung gelange, und insbesondere, dass die Vereinigung zwischen ihm und Oesterreich zu Stande komme. Bis jetzt ist die preussische Gefühls- und Verwandtschaftspolitik Russland trefflich zu statten gekommen. Wie lange sie noch dauern, wie früh oder spät die instinktartige Abneigung des preussischen Volkes und Heeres sich dagegen Bahn brechen werde, will ich dahin gestellt sein lassen. Jedenfalls sind die dynastischen Verwandtschaftsverhältnisse, die glücklicherweise zwischen Russland und so vielen deutschen Fürstenthümern bestehen, emsig zu benützen und noch ferner auszudehnen und zu kultiviren, um Deutschland nicht zum Bewusstsein und zum Gebrauch seiner Kraft kommen zu lassen. Am meisten Aufmerksamkeit verdient Oesterreich. Ist Oesterreich gelähmt, so ist es ganz Deutschland. Auch finden sich hier glücklicherweise zwei treffliche Elemente vor, die zu diesem Behuf zu benützen sind — der Ultraslavismus und der Ultramagyarismus. Auf beide muss mit aller Kraft, obwohl mit der grösstmöglichen Behutsamkeit gewirkt werden. Die Wunde der ungarischen Wirren ist zunächst die ergiebigste Quelle von Schwäche für Oesterreich, während eine Verständigung und Versöhnung zwischen Regierung und Volk auf

den Grund einer aufrichtigen politischen und nationalökonomischen Reform den nahen und fernen Hoffnungen Russlands für immer ein Ende zu machen droht. Wird dagegen diese Wunde offen gehalten, sorgt man dafür, dass sie immer böser, immer weniger heilbar wird, so erwachsen daraus wie von selbst die herrlichsten Früchte für Russland. Es ist übrigens ein Unglück für Russland, dass gegenwärtig Frankreich so ruhig ist, ja dass es noch lange, vielleicht für immer ruhig zu bleiben verspricht. Dadurch wird die Aufmerksamkeit und Kraft Oesterreichs vom Westen ab und nach dem Osten geleitet; in Folge dieser Ruhe tritt die Regulirung der innern Angelegenheiten Oesterreichs in den Vordergrund; der Zollverein kann an seiner Vervollständigung arbeiten; Deutschland macht Riesenschritte dem so sehr ersehnten Ziel seiner Einheit entgegen; endlich fangen die Regierungen an, sich vollständig mit der öffentlichen Meinung ihrer Länder zu versöhnen und auszugleichen. So schlimm, als es den Anschein hat, ist indessen die Sache noch nicht. Der Tod des Königs von Frankreich kann allen diesen Dingen plötzlich eine andere Wendung geben. Wenn auch keine Revolution, kein europäischer Krieg in Aussicht steht, weil Frankreich im Innern viel zu geregelt und über seine wahren Interessen viel zu aufgeklärt ist, als dass es von so traurigen Mitteln noch irgend eine Hoffnung für seine künftige Wohlfahrt und Grösse nähren könnte, so gibt es doch noch viel zu viel Unzufriedenheit und Ueberspanntheit in Frankreich, als dass nicht wenigstens eine ernsthafte Bewegung bei dem Tod des Königs zu fürchten stünde. Vielleicht wird sich auch von aussen etwas dafür thun lassen. Jede Bewegung in Frankreich aber, die in Begleitung dieses Todesfalls ans Licht träte, würde die Aufmerksamkeit Oesterreichs und Preussens plötzlich von dem Osten ab und gegen den Westen leiten. Gesetzt nun, die ungarische Wunde wäre bis dahin noch offen, sie wäre durch vieles Kratzen und Reiben schlimmer geworden, so wäre nichts natürlicher, als dass die ungarische Oppositionspartei diese günstige Gelegenheit beim Schopfe fasste, um im Augenblick der höchsten Verlegenheit der österreichischen Regierung ihre Forderungen aufs Höchste zu

spannen. Das wäre nun der günstige Moment für Russland, um einerseits unter irgend einem Vorwand mit der Türkei zu brechen, sie zu überrumpeln und sich den Antheil des Löwen von diesem todten Körper zuzuschneiden, andererseits in der Rolle des Vermittlers zwischen Oesterreich und Ungarn zum erstenmal aufzutreten und diese Rolle nach längst bekannten Vorspielen fortan consequent durchzuführen, folglich — nach einer Redensart des gemeinen Lebens — zwei Fliegen mit Einer Klappe zu schlagen. Was weiter folgen würde, brauche ich nicht auszumalen, dagegen will ich versuchen zu deviniren, wie die Sachen sich stellen würden, im Fall es Oesterreich gelänge, eine schleunige und gründliche Reform der ungarischen Verfassungs- und Administrationsangelegenheiten und der ungarischen Nationalökonomie zur vollen Zufriedenheit aller vernünftigen und gemässigten Ungarn zu bewerkstelligen.

Bisher habe ich im russischen Geiste gesprochen, von jetzt an spreche ich im österreichischen — im deutschen. Wenn in Ungarn Vertrauen an die Stelle des Misstrauens, wenn die Hoffnung an die Stelle des Zweifels träte, und wenn die Erfüllung dem Versprechen auf dem Fusse folgte; was liesse sich nicht mit einer feurigen, phantasiereichen, hochsinnigen Nation, wie die ungarische, ausrichten? Die Bereinigung der auf den Besitz, den Credit und die Entwicklung der produktiven Kräfte Bezug habenden Gesetze und Institutionen, in Verbindung mit der schleunigen Herstellung eines vollständigen Transportsystems und der Einwanderung im Grossen, müsste den Reichthum, die Bevölkerung, die Civilisation, also auch die moralische und materielle Streitkraft des Landes wie durch Zauberschlag heben, die Streit- und Finanzkraft der Gesamtmonarchie verdoppeln und Ungarn nicht bloss in ein Bollwerk gegen Russland, sondern auch in ein Instrument der friedlichen Eroberung aller untern Donauländer verwandeln. Denn es ist eben so natürlich, dass Ungarn, frei, gewerb- und handelsreich, kultivirt und civilisirt, jene Länder durch das friedliche Mittel des Verkehrs an sich zöge, als es unnatürlich ist, dass ein Barbarenland ein anderes Barbarenland mit Waf-

fengewalt erobere und mit dem Bajonnet in der Hand behauptete und beherrsche. Russland, von eigenem Ueberfluss an Agrikulturprodukten strotzend und selbst auf der niedrigsten Stufe der Civilisation stehend, wie sollte es auf andere Barbarenländer, die nur Agrikulturprodukte gegen Manufakturbedürfnisse zu bieten haben, vermittelst des Handels civilisierend wirken können? Diese Länder würden nur den Zustand einer milden Barbarei und Despotie mit dem Zustand einer strengen Barbarei und Despotie verwechseln. Es ist falsch, wenn man glaubt, das Aufstreben der ungarischen Gewerbe bringe den österreichischen Nachtheil. Just das Gegentheil ist wahr. Gegenwärtig consumirt Ungarn an Manufakturwaaren kaum 5 fl. per Kopf. In Folge der politischen, legislativen und ökonomischen Reform könnte Ungarn nach und nach dahin gebracht werden, dass es 30 kr. per Kopf, also über 300 Millionen Gulden mehr zu consumiren vermöchte als jetzt. Ungarn könnte also, nähme es auch zur vollen Hälfte an dieser Produktion Theil, seine eigene Manufakturwaarenproduktion auf 150 Millionen Gulden steigern und dabei doch noch den übrigen österreichischen Provinzen einen Werth von 150 Millionen, also fünfmal mehr als gegenwärtig, abnehmen. Ausserdem würden Industrie und Handel von Oesterreich und Ungarn Hand in Hand die untern Donauländer durch den Tausch von Agrikulturprodukten gegen Manufakturwaaren ausbeuten, und einer solchen, durch wechselseitige ökonomische Vortheile und durch verbesserte Kommunikationsmittel gestifteten Verbindung, müsste früh oder spät auch die politische folgen. Stark durch innere Kraft und Harmonie, würde Oesterreich jede Bewegung im Westen ruhig mit ansehen und jeden Eroberungsversuch im Osten mit Nachdruck verhindern können.

Man sieht, dass die österreichische Regierung keine Zeit hat, Ungarn einen langsamen Entwicklungsgang verfolgen zu lassen, dass die Erhebung Ungarns auf die Stufe eines reichen, freien, wohlorganisirten und mit seinem Schicksal zufriedenen Landes eine Existenzfrage für die ganze österreichische Monarchie geworden ist, und dass keine Aufopferung, keine Concession kein Beruhigungsmittel, kein Reformplan als zu

gross erscheinen kann, wofern nachzuweisen ist, dass nur auf diesem und keinem andern Wege so grosse Uebel zu heilen, so grosse Zwecke zu erreichen sind. Hiemit erscheint die erste Frage, ob die österreichische Regierung in Ungarn ruhig zuwarten könne, bis sich Ungarn aus sich selbst entwickle, erledigt, und ich kann nun zur Beantwortung der zweiten übergehen, ob der zu heilende Körper (Ungarn) an und für sich selbst betrachtet, sich in einem Zustande befinde, von welchem zu erwarten ist, er werde sich einem langsamen Heilprocess geduldig und vertrauensvoll überlassen und unterwerfen.

Hier folgt eine Abschweifung über Lists persönliche Verhältnisse und Antecedentien, die wir bereits früher in der biographischen Uebersicht mitgetheilt haben. Dann fährt er fort: Nach dieser Abschweifung komme ich auf das Hauptthema zurück. Abgesehen von den verschiedenen Nationalitäten gibt es in Ungarn drei Völker, ein herrschendes, der Adel aller Klassen, ein unterworfenes, die nicht adelichen Landbewohner aller Klassen und Stämme, und ein eingewandertes, das weder herrscht noch unterworfen ist, sich aber doch, weil aller politischen Rechte baar, in einem gedrückten Zustande befindet, die Städte. Die beiden letztern zählen in der vorliegenden Frage vor der Hand gar nicht. Das herrschende Volk theilt sich wiederum in zwei Fractionen, die so himmelweit von einander verschieden sind, wie das dreizehnte und neunzehnte Jahrhundert — in den gebildeten Adel aller Klassen und in den Bauernadel.

Der letztere steht, politisch betrachtet, noch auf der Stufe des dreizehnten Jahrhunderts, während der erstere insbesondere in seiner Jugend — und die Jugend gibt in Demokratien (beim Licht betrachtet ist in Ungarn das aristokratisch-demokratische Element bei weitem das vorherrschende) immer mehr oder weniger den Ton an — der Gegenwart wenigstens um ein Jahrhundert vorausgeeilt ist. Diese Jugend (ich zähle darunter politisch genommen alle Männer unter 45 Jahren) hat alle Alten und alle Boshkeres vollkommen in seinem Schlepptau, und mit jedem Jahr wächst das junge Ungarn an Bedeutung, während das alte mit seinem veralteten Geist nach

und nach ausstirbt. Wie reissend das junge Ungarn an Zahl und an Einfluss zunimmt, davon gibt die Magnatentafel eine klare Vorstellung. Man vergleiche die Parteien in diesem Körper, wie sie im Jahr 1830 standen, mit dem Stand vom Jahr 1844 und man wird leicht erachten können, wie es damit im Jahr 1860 beschaffen sein wird. In der Ständetafel, als aus der Comitatsversammlung hervorgehend, ist der Vorschritt noch viel reissender. Da Ungarn, beim Licht betrachtet, gegenwärtig bloss eine Conföderation von Comitaten ist und insofern mit der Schweiz viele Aehnlichkeit hat, nur dass hier noch zwei Elemente, die hohe Aristokratie und die Monarchie (denen jedoch, wie die Sachen gegenwärtig stehen, nur die Kraft der Negation beiwohnt) hinzukommen; so leidet das Land an allen Gebrechen dieser Regierungsform — Gebrechen, die hier um so greller hervortreten, als, wie gesagt, die rechtlosen Landbewohner und die mundtoten Städtebewohner politisch null sind, die Boschkeres, von dem gebildeten Adel im Schlepptau geführt, als feile Instrumente bei Wahlen und Comitatsverhandlungen benutzt werden, und unter dem regierenden Comitatsadel der Advokatengeist und die Amtsjägerei vorherrscht. In Ungarn ist Alles zum Process geworden, und jedermann verbindet mit dem Geschäft des Advokaten und Rabulisten das des Aemterjägers. Oberflächliche Köpfe suchen die Ursache dieser Erscheinungen, wie so vieles Andere, was sie in jene Tasche schieben, ohne dass es hingehört, in dem asiatischen Charakter der regierenden Magyaren; sie liegt aber offenbar zum grössten Theil in jenen fehlerhaften Institutionen, welche drei Vierteltheile des regierenden Adels, wo nicht sämtliche Mitglieder dieses Körpers das ganze Leben hindurch zum Processführen verdammen, in jenen Institutionen, die bis jetzt keinen wohlhabenden und gebildeten Mittelstand, keine mittleren und zugleich einträglichen Landwirthschaften, kein blühendes Gewerbe, keinen bedeutenden Handel und keinen Stand von unabhängigen Capitalisten haben aufkommen lassen. Aller Mittel beraubt, in technischen und commerciellen Nahrungszweigen ein anständiges Unterkommen zu

finden, bleibt den Söhnen gebildeter Familien des niederen Adels, wenn sie keinen ansehnlichen Grundbesitz ererben oder erheirathen, nichts Anderes übrig, als die Rechte zu studiren, um entweder sich durch die Advokatur oder durch Bekleidung von Aemtern ein ihrem Stand angemessenes, wenn auch nothdürftiges Auskommen zu verschaffen, oder auch das geringe Einkommen, das man aus kleinem Grundbesitz bezieht, in etwas zu ergänzen. Wie aber, wo es viele Prozesse gibt, die Advokaten dick wachsen, so wachsen auch die Prozesse dick, wo es viele Advokaten gibt. Die Wirkungen in politischen Dingen sind immer wechselseitig. Sodann müssen in allen Republiken (jedes Comitatus ist eine Republik) den Advokaten, da sie zum Sprechen erzogen sind, und die Macht des Wortes ein Hauptmittel ist, sich in öffentlichen Versammlungen bemerkbar und geltend zu machen, die Wahlämter grösstentheils zufallen. Die Aemter aber vermehren die Zahl der Advokaten, und die grosse Zahl der Advokaten vermehrt wiederum die Zahl der Aemter und der Aemterjäger. Das Amt gibt Einfluss in Beziehung auf die künftige Advokatenpraxis, wie die Advokatur Einfluss gibt, um zu Aemtern zu gelangen. Durch diese Umstände und Wechselwirkungen wird der Geist der Intrigue bei Wahlen wie in der Administration fortwährend genährt, und dieses erzeugt und unterhält wiederum in den geringfügigsten Dingen den Parteikampf und den Geist der Parteiungen. Der asiatische Geist des regierenden Volkes kommt hierbei nur insofern in Anschlag, als ihm eine reiche Phantasie, ein hoher Grad von Patriotismus, Intelligenz, Ehrgeiz, Muth und Thatkraft und grossen Anlagen zu Gebote steht.

— — — — —
 — — — — —

Die wahren Ursachen der vorhandenen Aufregung liegen in der Fehlerhaftigkeit der Institutionen und Gesetze des Landes, die um so greller hervortritt, je mehr die Zustände desselben mit denen hochcivilisirter Nationen contrastiren, und je weniger diese Zustände den Anforderungen des intelligenten Theils der Nation entsprechen — den Anforderungen des ungarischen Patriotismus, des ungarischen Nationalstolzes

and Ehrgeizes, des Hangs zum Wohlleben und Prunksucht bei dem ungarischen Adel. Bei weitem die wichtigste Ursache aber ist ein Instinkt, der dem herrschenden Volk sagt, dass es sich für Ungarn um Sein oder Nichtsein, um die theuersten Güter des Lebens handle. Bei dem Anblick von Polen hat Ungarn ungefähr dasselbe Gefühl, das ein edles Ross beschleichen mag, wenn es den Cadaver eines andern Rosses ansichtig wird. Es scheut, es schnaubt und stampft, es weicht zurück, es folgt weder Zügel noch Sporn, weder der Schmeichelei noch dem Zorn, es bäumt sich zuletzt und droht sich mit seinem Reiter zu überstürzen. Der ungarische Adel will nicht in den sibirischen Bergwerken seinen historischen Namen begraben und numerirt werden; er will nicht für die Franzosen Bücher binden, oder Lohnlakaiendienste verrichten; er will nicht bei dem stolzen Engländer das bittere Brod der Gnade und Erbarmung essen und seine Lumpen zur Schau tragen. Gleichwohl ist sein eigener Staatskörper mit derselben Krankheit behaftet, an welcher Polen gestorben ist: mit der Knechtschaft und Apathie der arbeitenden Klassen, mit dem Mangel an reichen, blühenden und freien Städten und grossartigen Gewerben, und überhaupt an dem Mangel eines wohlhabenden und tüchtigen Mittelstands, also einer thatkräftigen, fleissigen, sparsamen, aufgeklärten, ordnungsliebenden, patriotischen und freiheitsliebenden Demokratie, ohne welche es noch nie einen reichen und hochangesehenen und mächtigen, grosser Leistungen und patriotischer Aufopferungen fähigen Adel, noch keine grosse Monarchie gegeben hat, die auf die Dauer allen Stürmen von aussen gewachsen gewesen ist. Oder litte Ungarn nicht wie Polen an allen Gebrechen von Institutionen, die sich längst überlebt haben und fortan nur dazu dienen können, den Staatskörper mehr und mehr zu lähmen und zur fremden Eroberung vorzubereiten? Darum diese fieberische Hast, womit Ungarn strebt so schnell als möglich den schädlichen Krankheitsstoff von sich auszustossen und zu einer naturgemässen Körperconstitution, somit zu Kraft und Leben zu kommen. Darum jenes Delirium und jene Extase, von welcher grosse Körperrevolutionen immer

begleitet sind. So nur lässt sich das Streben nach Erhebung derjenigen Sprache, welche die Sprache des herrschenden Volkes ist, zur Schrift- und Gesetzessprache erklären; die Köpfe des herrschenden Volkes fühlten vor allen, diese Erregung sei nöthig, um den Mangel an Energie bei der Regierung zu besiegen; die Sprache aber sei das unentbehrlichste und wichtigste Instrument der Erregung, Daher jene Heftigkeit, mit welcher Ungarn nach dem Gebrauch der Nationalsprache strebte. Jetzt besitzt es das Instrument, was Wunder also wenn es davon vollen Gebrauch macht, um die Nation in die höchst mögliche Aufregung zu versetzen? Und nachdem ihm das Instrument verwilligt worden ist, wie kann man noch daran denken, zu verhindern, dass eine Nation, die faktisch alle Gewalt in Händen hat, sich bureaukratisiren lasse. Jeder Widerstand könnte nur eine Erhöhung der Extase bewirken, und diese hinwiederum nur verschärfte Massregeln des Widerstands. So würde man von beiden Seiten agiren und reagieren, bis es am Ende zum Aeussersten käme, zum Bruch, zum *unheilbaren* Bruch, der mit dem Moment einträte, in welchem der erste Blutstropfe zwischen Ungarn und Oesterreich flösse. Dass Oesterreich die Kraft hat, Ungarn mit Gewalt der Waffen zum Gehorsam, sogar zum absoluten Gehorsam zu bringen, zweifle ich keinen Augenblick. Allein von diesem Moment an wäre Oesterreichs Kraft für alle Zukunft gegen Osten, wie gegen Westen gelähmt, und in welche Lage es im Fall eines grossen Ereignisses von dieser oder jener Seite versetzt würde, bedarf keiner weiteren Erörterung.

Ich habe mit vielen intelligenten Ungarn oft über die Lage der Dinge in ihrem Lande gesprochen, und ich muss mir die Freiheit nehmen, die Ansichten, die sie gegen mich ausgesprochen, offen und ununwunden darzulegen. Die entschiedensten Männer der Nationalpartei zweifeln entweder an dem guten Willen oder an der Kraft der österreichischen Regierung eine Reform durchzuführen, wie sie das Wohl ihres Landes und hauptsächlich die Sicherstellung ihrer Freiheit und ihrer Nationalität erheische, während gemässigte noch immer grosse Hoffnungen von der Regierung hegen, jedoch nimmt

ihre Zahl unverkennbar mit jedem Tage ab. Die Anhänger aller Parteien lassen den Einsichten und den edlen Absichten der einzelnen Staatsführer alle Gerechtigkeit widerfahren, glauben jedoch, der herrschende Geist, welchem gegenüber die einzelnen Staatsführer machtlos da ständen, werde sich nie dazu bequemen, und wenn er sich auch dazu bequeme, so sei doch die ganze Maschine nicht darauf eingerichtet, eine solche Reform so entschieden und so schleunig durchzuführen, als nöthig sei, um sie noch vor dem Eintreten äusserer Ereignisse bedeutend vorwärts zu bringen. Die beiden herrschenden Elemente in Oesterreich seien die Bureaukratie und der Adel; von beiden sei gleich wenig für Ungarn zu erwarten. Der österreichische Adel sei kein parlamentarisch gebildeter, kein constitutioneller. In dieser Beziehung hinter dem ungarischen um hundert Jahre zurück, betrachte er jede Regung der öffentlichen Meinung Ungarns, jeden seiner Schritte, um zu einem zeitgemässen constitutionellen Zustand zu gelangen, als die theuersten Rechte, ja die Existenz der privilegierten Stände Oesterreichs gefährdend, als ein Treiben, das in der französischen Revolution seinen Ursprung genommen habe: — noch immer lege derselbe einen hohen Werth auf seine Feudalrechte, und lange noch werde es anstehen, bis er zur Einsicht kommen, dass er, wie doch das Beispiel des englischen Adels so deutlich lehre, erst durch diese Bereinigung zu Reichthum, zu wesentlichen Rechten und wahrem Ansehen gelangen werde. Demnach betrachte derselbe jeden Vorschritt von Ungarn in diesem Sinn als einen feindlichen gegen seine Existenz gerichteten. Dass die österreichische Bureaukratie ein constitutionelles Land beherrschen wolle, sei schon an und für sich eine Anomalie; zu erwarten aber, dass diese Bureaukratie sich an die Spitze einer constitutionellen Reform in Ungarn trete, oder dieselbe durchzuführen vermöge, sei ein Uebermass von sanguinischer Hoffnung. Seit beinahe einem Jahrhundert sei sie darauf ausgegangen, Ungarn zu bureaukratisiren, und noch immer liege diese Absicht allen Verbesserungsvorschlägen und Verbesserungsverhinderungen zum Grund. Wäre diess nicht der Fall, wie weit hätte

Ungarn im Lauf der verflossenen zwanzig Jahre vorangebracht werden können? Die Abneigung der österreichischen Bureaukratie gegen alle constitutionelle Vorschritte und ihre Furcht vor den Folgen derselben sei nicht minder gross, als die der Aristokratie. Hauptsächlich wirke gegen den Vorschritt bei ihr die falsche Ansicht, dass die österreichische Monarchie dadurch gefährdet sei, weil den einzelnen Provinzen, aus so vielen nach Alter, Sprache, Abstammung u. s. w. von einander gänzlich verschiedenen Völkern bestehend, in Folge der Einführung von constitutionellen Institutionen auseinander fallen würden, während es doch zwischen diesen Bestandtheilen eines grossen und kräftigen Körpers, wovon jeder zu schwach sei, für sich und abgesondert von den andern als kräftiges Ganzes bestehen zu können, zumal Russland gegenüber, kein besseres Bindungs- und Stärkungsmittel als tüchtige Institutionen gebe, wie schon aus dem Beispiel der Schweiz erhelle, wo die verschiedenen Nationalitäten, ungeachtet sie nur durch das lockere Band des Föderalismus zusammengehalten seien, niemals Partei gegen einander gemacht hätten. Allerdings habe die Bureaukratie den deutschen Staaten grosse Dienste geleistet, allein die Zeit, in welcher sie, *alleinstehend*, die Staaten aufrecht zu halten, und ihnen die nöthige Lebenskraft im Innern und die erforderliche Summe von Vertheidigungskräften nach Aussen zu verschaffen vermöge sei vorüber und in allen constitutionellen oder nicht constitutionellen Ländern, die hinsichtlich der Civilisation mit Oesterreich auf gleicher Höhe stünden, sei allgemein die Ueberzeugung herrschend, dass fortan die Bureaukratie nur an der Seite und unterstützt von constitutionellen Organen ihren Beruf erfüllen könne. In Oesterreich selbst sei freilich diese Ansicht noch nicht zur öffentlichen Meinung geworden, dort werde es noch eine gute Weile anstehen, bis es dahin komme, dass aber vielleicht schon in einem halben Menschenalter die Sachen dahin kommen müssten, werde der strengste Anhänger des Stabilitätssystems, wofern er ein hellsehender und denkender Politiker sei, nicht in Abrede zu stellen vermögen. Wie unter solchen Umständen zu erwarten stehe, der ungarische Adel gross oder klein, in

dessen Händen sich alle politische Gewalt des Landes befinde, werde zum Vortheil einer österreichischen oder auch einer ungarischen Bureaukratie sich des geringsten Partikels dieser Gewalt begeben? Das sei blanke politische Unerfahrenheit. Vielmehr müsse jeder, der nur *ein* politisches Auge im Kopf habe, sehen, dass die Kluft, die zwischen dem Adel Ungarns und der Bureaukratie und dem Adel Oesterreichs bestehe, mit jedem Jahr weiter aufklaffe. Die politische Bildung der adelichen Jugend von Ungarn schreite mit reissenden Schritten vorwärts, die Comitatsversammlungen und die Ständetafel seien für sie vortreffliche Tummelplätze, um sich selbst zu bilden und auf die Bildung anderer zu wirken. Mit den Jahren werde sie auch ihre Uebertreibungen fahren lassen, und so könne man erwarten, dass Ungarn in einem kurzen Jahrzehnt Hunderte von tüchtigen Politikern, von Rednern und politischen Schriftstellern aufzuweisen haben werde, denen Oesterreich nur wenige Talente vom gleichen Caliber gegenüber zu stellen vermöge, sogar in der schriftlichen Debatte und in der deutschen Sprache, weil dort alle Gelegenheit zur Uebung fehle. Wenn nun vollends politischer Takt hinzukomme, und bei voranrückendem Alter der gegenwärtigen Jugend werde dieser nicht ausbleiben, so kann man sich leicht vorstellen, in welches Licht der Streit zwischen Oesterreich und Ungarn im Lauf des nächsten Jahrzehnts in Deutschland, in Europa, in der ganzen gebildeten Welt sich stellen werde. Wie die Sachen jetzt stünden, so habe Ungarn nur Palliative zu erwarten, die zu nichts führten als zur Verschiebung der Radikalkur. Denn ob die Bereinigung der Feudalverhältnisse oder die politische Emancipation und die Verfassung der Städte oder die Reform der Rechts- und Gerichtsverfassung oder die Einführung einer gemässigten Pressfreiheit, ohne welche noch nie ein constitutionelles Land bestanden habe und bestehen kann, oder die Reform der Comitats- und Parlamentsverfassung oder auch nur Creditfragen u. s. w. zur Sprache kommen, überall stellten die beiden herrschenden Elemente von Oesterreich die Frage in den Vordergrund: wie wird das auf Oesterreich und die übrigen Provinzen wirken? Daher die Unentschiedenheit und

Apathie, der Widerspruch und der Widerwillen, welche bisher von Seiten der Regierung überall, wo es sich um die ungarische Reform gehandelt habe, ans Licht getreten sei. Daher der grosse Mangel an Vertrauen in die Regierung, das nicht eher wiederkehren werde, als bis man einen ausführlichen und umfassenden Reformplan ergreife, der das Zeichen der Aufrichtigkeit und redlicher Absicht an der Stirne trage.

Da aber zur Zeit keine Hoffnung dazu vorhanden sei, so sehe sich die Opposition gezwungen, den Weg zu verfolgen, den sie in der letzten Zeit eingeschlagen habe, nämlich ohne Unterlass zu agitiren und ihre Forderungen fort und fort zu steigern. Wenn die Regierung heute eine Forderung bewilligen wolle, die sie gestern auf Verlangen der Stände abgeschlagen, so müsse man jetzt das Doppelte und morgen das Vierfache verlangen und so fort. Oesterreich werde früher oder später von aussen her in schwere Verlegenheiten gerathen, dann sei es Zeit, ihm Alles, was Ungarn nöthig und vortheilhaft sei, auf *einmal* zu diktiren und sogar zu verlangen, dass der Sitz der Gesamttregierung dahin verlegt werde, wo im Grunde genommen das Centrum ihrer Macht liege. Unläugbar sei dieses grosses Spiel in Beziehung auf Russland mit einigem Risiko verbunden, allein Ungarn vertraue auf seine innere Stärke, nachdem der ihm feindselig entgegenstehende Wille gebrochen sei, jedenfalls aber sei ein plötzlicher und ehrenvoller Tod einem langsamen Siechthum vorzuziehen.

So spricht, nicht etwa ein einzelnes Individuum, sondern Ungarn das Land, die magyarische Nation, das herrschende Element. Diess ist die Quintessenz der Meinungen und Gesinnungen der intelligenten Majorität. Ich will nicht untersuchen oder gar den Beweis unternehmen, dass diese Ansichten die richtigen seien, es genügt zu wissen, dass sie bestehen, um sich zu überzeugen, dass hier Palliative nicht mehr ausreichen, dass die Zeit der Perceptientien in Ungarn vorbei ist und dass man einen grossen Entschluss fassen müsse, um Ungarn der österreichischen Monarchie nicht nur zu erhalten, sondern ihr für immer seine aufrichtige Zuneigung und Anhänglichkeit zu sichern.

Ist man über diesen Hauptzweck mit sich im Reinen, so kann man auch nicht mehr in Zweifel sein über das Ziel, auf welches alle Regierungsmassregeln, die von nun an ergriffen werden sollen, loszusteuern haben, und über die Mittel, zu diesem Ziel zu gelangen. Das Ziel heisst: möglichst *schleunige, nationalökonomische Reform, allmähliche politische Reform* Umbildung und Bereinigung der Grundverfassung und der Institutionen und Gesetze Ungarns nach dem Muster derjenigen Staaten, die von ähnlichen Elementarzuständen ausgegangen sind wie Ungarn, die sich aber im Lauf der Zeit auf die höchste Stufe der politischen Vervollkommnung emporgeschwungen haben nach einem vorausbestimmten, offen und unumwunden ausgesprochenen Plan. Das *Hauptmittel* aber heisst: *Allianz der Regierung mit dem intelligenten und civilisirten Theil des herrschenden Elements*, um den noch in Barbarei versunkenen Theil desselben zu bändigen und zur Reform zu führen. Wenn ich behaupte, dass alle Intelligenzen, selbst die widerstrebendsten, die gegenwärtigen Häupter der Opposition, für die Reform zu gewinnen seien, bin ich weit entfernt, damit andeuten zu wollen, dass von Seiten der Regierung unedle Wege einzuschlagen seien. Bestechung z. B. ist bei einer patriotischen und ritterlichen Nation, zumal unter Umständen wie diejenigen, in welchen sich dieselbe gegenwärtig befindet, nicht nur ein unwirksamer, sondern ein positiv schädlicher Behelf. Man ist sehr im Irrthum, wenn man glaubt, durch Bestechung könne sich unter Umständen, wie sie gegenwärtig in Ungarn obwalten, eine Regierung stärken; auf diesem Weg sind nur die moralischen Kräfte der Bestochenen zu tödten, die von ihnen verlassenen Stellen aber werden von Seiten der Opposition schnell durch frischere und vielleicht stärkere Kräfte ersetzt, während nichts so sehr das öffentliche Vertrauen in die Regierung gefährdet, als wenn das Volk sieht oder auch nur Verdacht hegt, man habe ihm seine Sprecher und Führer durch unmoralische Mittel abwendig gemacht. Die Regierung muss diese Sprecher und Führer auf dem Weg der Ueberzeugung gewinnen, also mit dem vollen Gewicht ihres

bisherigen Einflusses — mit sammt ihrem Anhang. Und befänden sich etwa Männer unter ihnen, die durch diese Allianz mit der Regierung an Einkommen verlören und in ökonomischen Noth eil versetzt würden, so müssten Entschädigungswege aufgesucht und eingeschlagen werden, wobei ihre Ehre und ihr Charakter unangetastet bliebe. Ich werde auf diese, meiner Meinung nach unschwer zu lösende Frage später zurückkommen, und hier vorderhand nur die Grundlinien der ganzen Reform zeichnen, mit dem Versprechen, nach und nach jede einzelne Frage besonders zu beleuchten.

Die ökonomische Reform muss der politischen den Weg bahnen. Jene, in so fern ihr keine bedeutenden und mächtigen Interessen gegenüber stehen, ist so schleunig als möglich ins Werk zu setzen, schon darum, weil der Gesammtmonarchie augenblicklich unermessliche finanzielle Vortheile daraus erwachsen. Denn wenn das königliche Aerar gegenwärtig kaum $1\frac{1}{2}$ Gulden per Kopf an Einkommen von der Nation bezieht, so ist, wie später von mir gezeigt werden wird, die Hoffnung, dass dieses Einkommen im Lauf von 15 Jahren in Folge der ökonomischen Reform sich vervierfachen werde, nichts weniger als eine übertriebene. Obenan in der nationalökonomischen Reform steht derjenige Theil, den ich in der nachfolgenden Abhandlung zum Gegenstand meiner Untersuchung machen werde, nämlich die Herstellung eines vollkommenen Transportsystems mit Allem was daran hängt. Nach Erledigung dieses Punktes werden die Credit- und Eigenthumsverhältnisse, die Reform der Feudalverhältnisse, die Einwanderung, die Förderung des Ackerbaues, der Gewerbe und des Handels, und die Frage des Zwischenzolls in Betrachtung zu ziehen sein; Gegenstände, die unter sich und mit der Frage des Transportsystems in der innigsten Verbindung stehen, und die erst vollständig ins Klare zu stellen sind, bevor über die Steuerfrage und die allgemeine Reform der Finanzen etwas Gründliches gesagt werden kann. Ich glaube hebei nachweisen zu können, der hohe wie der mittlere Adel sei durch sein Privatinteresse dergestalt für die Reform zu gewinnen, dass er diese Sache als seine eigene betrachten und somit bei

allen dahin abzielenden Gesetzesvorschlägen sich mit überwiegender Majorität voranstellen werde.

Die glückliche Durchführung der *politischen* Reform erfordert die grösste Behutsamkeit und kann nur vollständig und ohne grosse Bewegungen gelingen, wenn man Schritt vor Schritt vorangeht. Vor der Hand lassen sich zu dem Wald, der gepflanzt werden soll, nur die Samenkörner ausstreuen. Dieses Geschäft ist aber mit grosser Ueberlegung und Umsicht vorzunehmen, und dann sollte jetzt schon der Plan der Anlage und das Ziel, wohin der Pflanze strebt, im Prospekt gezeigt werden, theils um dem intelligenten Theil des regierenden Volks Vertrauen in die Regierung einzuflössen, theils um es gegen die Verführungen seiner eigenen Phantasie und seiner allzu sanguinischen Hoffnungen und Erwartungen mit Geduld zu waffnen. Andeutungsweise erlaube ich mir einige Beispiele anzuführen, wie allmählig im Einzelnen zum gewünschten Ziele zu gelangen sei, ohne dass man die Reform überstürze. Offenbar ist die Immobilität der Richter und ein höherer Grad von Selbstständigkeit und Bildung der Verwaltungsbeamten in Ungarn Grundbedingung aller Ordnung in den Comitaten. Selbst in dem demokratischen aller Länder, in Nordamerika, ist die Masse des Volks überzeugt eine Regierung ohne Immobilität der Richter sei schlechterdings unmöglich. Um jedoch zu diesem Ziel zu gelangen, würde ich vorderhand darauf antragen, dass vorläufig nur der Rechtspruch von der Administration zu trennen und die Amtszeit der Richter von drei auf sechs Jahre zu verlängern sei. Im Verlauf der Zeit würde sich dann zeigen, ob auf einem späteren Landtag eine weitere Erstreckung von drei oder sechs Jahren oder die gänzliche Immobilität durchzuführen sei. Dabei würde ich, um die Zweifler zu beruhigen, den Comitaten ein constitutionelles Mittel gegen gewissenlose oder auch nur träge Richter einräumen vermittelst Einführung des Grundsatzes, dass dergleichen Richter durch Comitatsbeschluss von ihrer Stelle entfernt werden können. Um aber auch in dieser Beziehung das Princip der Stabilität nach und nach zu begünstigen, sollten in den ersten drei Jahren dazu drei Vierteltheile sämmtlicher

Stimmen, nach Verfluss von sechs Jahren nur zwei Drittheile, nach Verfluss von neun Jahren endlich nur die einfache Majorität aller Stimmen erforderlich sein, um einen auf eine lange Zeitperiode oder auf Lebenszeit gewählten Richter von seinem Amt zu entfernen.

In gleich vorsichtiger Weise wäre mit der Städte- und Comitatsreform vorwärts zu schreiten. Als Beispiel führe ich in dieser Beziehung die Repräsentationsfrage der Städte an. Die Regierung könnte hier im Allgemeinen erklären, die Städte, zumal wenn das Land in seiner gewerblichen und commerciellen Bildung vorwärts schreite, seien zu einer Vertretung von mindestens ein Drittheil aller Stimmen in der Ständetafel berechtigt; damit gedenke man aber nur allmählig und nach Massgabe des Fortschritts der industriellen Bildung des Landes vorwärts zu schreiten, und somit vorderhand sich mit einer Städtedelegation von zehn bis fünfzehn Stimmen zu begnügen, das Uebrige aber künftiger Erörterung und Beschlussnahme anheimzustellen.

Wie in dieser Art die Wahlordnung, das Instruktionsrecht, die Parlamentsordnung u. s. w. allmählig auf eine gesunde Basis zu stellen sei, wird später von mir in besondern Abhandlungen erörtert werden. Vor allen Dingen aber werde ich die nationalökonomische Reform des Landes, und von dieser die Mittel und Wege, wie zunächst ein allgemeines Transportsystem ins Werk zu stellen und gleichzeitig mit den übrigen Zweigen der nationalökonomischen Reform voranzuschreiten sei, abhandeln.

Bevor ich jedoch auf diesen speciellen Gegenstand übergehe, erlaube ich mir noch einige allgemeine Bemerkungen über den ungarischen Schutzverein und über die Frage, in wiefern bei der ungarischen Reform überhaupt auf die übrigen Provinzen Rücksicht zu nehmen sei.

Der Schutzverein ist theils die instinktartige Manifestation eines innern Gefühls, das der ungarischen Nation sagt, dass sie ohne gewerbliche und commerciale Ausbildung in ihrem Ackerbau, also in ihrer nationalökonomischen Entwicklung unmöglich fortschreiten könne, theils überhaupt eine

Demonstration gegen die Regierung, womit sie derselben implicite erklärt, dass, wenn sie fortan zögere, an die Spitze einer Reform zu treten und sie kräftig durchzuführen, das Volk entschlossen sei, ihr dazu Motive zu geben. Weder in ihrem Ursprung, noch in ihrem Endzweck ist demnach diese Demonstration so thöricht, als oberflächliche und dienstfertige Parteigänger sie darstellen wollen. Der Ausschluss der österreichischen Fabrikate zu Gunsten der ungarischen wird zwar bei weitem nicht die Folgen haben, welche die sanguinischen Leiter des Schutzvereins davon erwarten oder zu erwarten sich anstellen, gleichwohl wird dadurch manches Samenkorn ausgestreut und dieser Saat manche fruchtbringende Pflanze entsprossen. Schon dadurch, dass die gesammte Bevölkerung des Landes darauf aufmerksam gemacht wird, wo es eigentlich der Nation fehlt, und dass durch die Bemühungen des Vereins einerseits passende Gelegenheiten und Oertlichkeiten zu Emporbringung neuer Industriezweige zur öffentlichen Kenntniss kommen, andererseits österreichische und deutsche Industrielle auf dergleichen Gelegenheiten aufmerksam gemacht und zu Versuchen, sie zu benützen, aufgemuntert werden, wird diese Demonstration auch in gewerblicher Beziehung nicht unbedeutende Früchte tragen, zumal in Ansehung derjenigen Industriezweige, zu deren erfolgreichem Betrieb das Land jetzt schon reif ist, wie z. B. in Ausbeutung aller mineralischen Naturschätze, der Roheisenfabrikation, des Mühlgewerbes, eines grossen Theils der Wollenfabrikation, überhaupt aller derjenigen Gewerbe, die viele Handarbeit und wenig Capital erfordern, oder viel Capital in Anspruch nehmen, dabei aber sehr ansehnliche Profite versprechen. Beim Licht betrachtet, kann aber auf die Dauer, wie schon oben von mir dargethan worden ist, diese Bewegung den übrigen österreichischen Provinzen in gewerblicher Beziehung nur zum Vortheil gereichen. Schon aus diesem Grund ist auch im Interesse der Regierung zu wünschen, dass der ostensible Zweck des Vereins gefördert werde, noch mehr aber aus politischen

Gründen. Ohne in Widerspruch mit sich selbst zu gerathen, kann der Verein nicht nur der Einwanderung und der Eman-
cipation der Städte nicht entgegengetreten, er muss sie in jeder
Beziehung wünschen und fördern. Anstatt dieser Bewegung
entgegen zu treten, liegt es daher im wohlverstandenen Inte-
resse der Regierung, sich an ihre Spitze zu stellen und sie in
die rechte Bahn zu leiten. Wie diess geschehen könne, wird
später von mir gezeigt werden.

Was die Einwirkung der ungarischen Reform auf die
übrigen österreichischen Provinzen betrifft, so zweifle ich,
dass daraus der Regierung irgend Verlegenheiten erwachsen
und dass man gerechten Grund zu Bedenklichkeiten habe. Es
gibt in diesen Provinzen so viele Gelegenheiten, z. B. durch
Verbesserungen der bestehenden Gemeinde- und Provinzial-
verfassungen das Gute zu fördern, die Einwohner dieser Pro-
vinzen hängen so sehr an ihrer Regierung, sind so gemässigt
in ihren Forderungen und so ruhigen und überlegten
Charakters, dass sie durch Concessionen, die ihnen in den un-
tergeordneten Kreisen des Staatsverbands gemacht würden,
leichtlich für ein halbes Menschenalter zufrieden zu stellen
sind.

Plan

zu Errichtung einer Aktiencompagnie unter der Benennung
die ungarische Compagnie,

zum Zweck der Ausführung eines allgemeinen Transportsystems im Königreich Ungarn und damit in unmittelbarer Verbindung stehender Unternehmungen und Landesverbesserungen mit Millionen Gulden C.-M. Capital, welches nach Umständen späterhin zu verdoppeln, und je nach den Ergebnissen noch weiter zu vermehren ist.

§. I. *Die ungarische Compagnie* wird zu dem Zweck gestiftet, um das Königreich Ungarn so schnell als möglich mit einem vollständigen Transportsystem zu versehen, und damit in unmittelbarer Verbindung stehende Landesverbesserungen zur Ausführung zu bringen. Dahin gehören 1) diejenigen Pferdeeisenbahnen und Kanäle, die nicht bereits concessionirt, aber durch das Nationalbedürfniss und die Lokal-, Terrain- und Verkehrsverhältnisse angezeigt sind. 2) Die Entwässerung und Bewässerung des ganzen Landes, und die Regulirung seiner Flüsse und Ströme, in so weit diese Verbesserungen nach anzustellenden Untersuchungen als ausführbar erscheinen, und eine zureichende Rentabilität versprechen. Endlich 3) die Hervorrufung und Förderung aller Produktionszweige, welche auf die Vermehrung des Eisenbahn- und Kanaltransportes und der Fluss- und Dampfschiffahrt bedeutenden Einfluss haben, wie z. B. die Holz-, Steinkohlen- und Eisenproduktion und des Bergbaus überhaupt, der Getreide-, Wollen-, Oel-, Hanf- und Flachsproduktion u. s. w. des Grosshandels mit Landesprodukten aller Art, der städtischen Gewerbsproduktion überhaupt, endlich die Beförderung der

Einwanderung zum Behuf des Anbaues wüster und entwässerter Gründe, oder noch wenig benützter Ländereien.

§. II. Mit diesem grossen Werk gedenkt die Gesellschaft zwar auf energische Weise, aber mit der grössten Vor- und Umsicht voranzuschreiten. Ihr Operationsplan unterscheidet zwischen den *unmittelbar anzugreifenden* und den erst *noch vorzubereitenden* Werken: 1) Unter die *unmittelbar anzugreifenden* Werke begreift sie: a) an *Pferdebahnen* die von Raab nach Stuhlweissenburg, die von Ofen über Stuhlweissenburg nach dem Plattensee und Essek, die von Pesth nach Arad und Temeswar, die von Debreczin nach Siebenbürgen, die von der Pesth-Debrecziner Bahn nach Miskolcz und Eperies bis zur galizischen Grenze. b) An *Kanälen*: die von Szegedin nach der Donau, den von Essek nach Brood u. s. w. c) An *Flussregulirungen*: die der Save, in so weit sie erforderlich ist, um die Schifffahrt bei Sissek in den besten Stand zu stellen. d) An *Entwässerungen*: die des Neustädter- und Plattensee's, in so weit dieselben ausführbar und rätlich erscheinen, überhaupt alle partiellen von der Ausführung eines allgemeinen Wasserregulirungssystems unabhängigen Entwässerungen. 2) Unter die *erst vorzubereitenden Werke* begreift sie alle Eisenbahnen und Kanäle, die aber nicht aufgezählt sind, nebst der allgemeinen Entwässerung und Flussregulirung.

§. III. Da die Frequenz und Rentabilität der Eisenbahnen und Kanäle hauptsächlich darauf beruht, dass der längs der betreffenden Linien vorhandene Naturreichthum gehörig ausgebeutet, die Agrikulturproduktion gehoben, und das Gewerbe, namentlich diejenigen Zweige, welche unmittelbar aus dem rationellen Betrieb der Landwirthschaft erwachsen, so wie der auswärtige Handel emporgebracht werde. Da aber Ungarn nicht die erforderliche Quantität eigener Capitale besitzt, um dieses Ziel so schnell zu erreichen, als es im Interesse der anzulegenden Kanäle und Eisenbahnen wünschenswerth wäre, so wird die Compagnie den bessern Betrieb derselben durch ihre Capitalmittel kräftigst unterstützen, sei es, dass sie da, wo sich kein Unternehmer findet, die erforderlichen Unternehmungen auf eigene Rechnung macht, sei es, dass sich

da, wo sich Unternehmer finden, derselben Capitale vor-schiesst, und dagegen sich einen Antheil an dem Gewinn oder bestimmte Procente bedingt.

Zu diesem Behuf wird sie mit ihren Unternehmungen eine Leih- und Diskontobank verbinden, in welche der vierte oder der fünfte Theil aller subscribirten und eingezahlten Capitale zu schiessen ist, so dass von den oben zu Subscription vorgeschlagenen . . . Millionen Capital . . . Millionen als Bankcapital dienen würden.

§. IV. Von den jetzt zu subscribirenden . . . Millionen Capital sollen im Lauf der nächsten zwei Jahre nicht mehr als . . . Millionen eingezahlt werden, so dass die Aktionäre innerhalb dieses Zeitraums nicht mehr als die Hälfte der von ihnen subscribirten Summe aufzubringen haben. Von dieser Hälfte werden . . . Procent sogleich bei der Subscription, die übrigen . . . Procent aber in weiteren halbjährigen Raten erhoben werden. Nach Verwendung dieser . . . Millionen Gulden wird die Generalversammlung berathen und beschliessen, welche weitere Werke mit den restirenden . . . Millionen zu unternehmen, und wie die ferneren Zahlungsfristen zu bestimmen seien.

§. V. Da der Zweck der Compagnie dahin geht, ganz Ungarn mit einem vollständigen Transportsystem zu versehen, und eine vollkommene Regulirung des ganzen ungarischen Wassersystems herzustellen, so wird Veranstaltung getroffen werden, dass gleichzeitig mit Herstellung der vorerwähnten Werke allen auf diese grossartigen Landesverbesserungen Bezug habenden mineralogischen, hydrologischen, statistischen und nationalökonomischen Thatsachen erhoben, und zur Kenntniss der Aktionäre gebracht werden, um dieselben in den Stand zu setzen, darüber urtheilen zu können, ob auf den einzelnen Linien Wasserstrassen oder Pferdebahnen anzulegen seien, welche Art der Ausführung die zweckmässigste sei, wie hoch sich die Anlagekosten belaufen dürften, welcher Transport von Gütern und Menschen zu erwarten stehe, welche Produktionszweige mit den Geldkräften der Compagnie her-

vorzurufen oder zu unterstützen seien, um schnell eine möglichst grosse Transportbewegung und Rentabilität zu bewirken, welches diejenigen besonderen Linien seien, die zunächst die grösste Rentabilität versprechen? u. s. w. Ein, besonders der Genehmigung der Generalversammlung zu unterwerfender Zusatzartikel zu den Statuten der Gesellschaft wird bestimmen, in welcher Art und Weise die vorerwähnten, grösstentheils wissenschaftlichen Arbeiten vorzunehmen, und die Mitwirkung und Theilnahme möglichst vieler Intelligenzen des Landes zum Behuf derselben zu gewinnen und zu sichern sei.

§. VI. Da die im vorstehenden Paragraphen aufgezählten Vorarbeiten auf Kosten der ungarischen Compagnie vorgenommen werden, so ist es natürlich, dass ihr auch alle daraus resultirenden Unternehmungen an Kanälen und Eisenbahnen ausschliesslich vorbehalten bleiben. Soliten daher, nach Verwendung der zuerst subscribirten . . . Millionen, noch weitere Werke unternommen werden, so muss diess zum Besten der ursprünglichen Aktionäre geschehen, in der Art, dass dieselben das Recht, keineswegs jedoch die Verpflichtung haben, nach dem Verhältniss derjenigen Zahl von Aktien, welche sie von den zuerst subscribirten . . . Millionen Gulden C.-M. in Händen haben, an der neuen Subscription Theil zu nehmen, so dass für den Fall die Gesellschaft nach und nach eine Summe von . . . Millionen Gulden nutzbringend anzulegen vermöchte, jeder Aktionär mit der gegenwärtigen Subscription zugleich das Anrecht auf ein Benefiz erwirbt, das wahrscheinlicher Weise . . . mal bedeutender werden kann, als das ist, wovon es zunächst in Folge der gegenwärtigen Subscription Theil nimmt. Die Gesellschaft soll berechtigt sein, auf diese Weise nach und nach . . . Millionen Gulden auf Landesverbesserungen in Ungarn zu verwenden.

§. VII. Um jedoch dem Staate einen angemessenen Antheil an den aus den nationalökonomischen Fortschritten des Landes erwachsenden Vortheilen zu sichern, wird bestimmt, dass nach Verwendung der erwähnten . . . Millionen Gulden C.-M. von den Einkünften der Compagnie nicht mehr als 8

Procent an die Aktionäre vertheilt werden können. Sollten dieselben sich höher belaufen, so ist nur eine Hälfte der 8 Procent übersteigenden Gewinnste unter die Aktionäre zu vertheilen, die andere Hälfte aber zur Tilgung des Anlagecapitals zu verwenden, dergestalt, dass im Fall das reine Einkommen der Unternehmung sich auf 16 Procent belaufen sollte, nur 12 Proc. als Dividende unter die Aktionäre zu vertheilen, die übrigen 4 Procent aber zur Tilgung der Anlagekosten zu verwenden wären; nach Tilgung sämtlicher Anlagekosten aber, welche durch Ankauf von Aktien zu geschehen hätte, Eigenthum und Genuss sämtlicher Werke dem Staate zufiele.

Dagegen soll die Compagnie das Recht haben, von Anfang an und sobald . . . Millionen Capital eingezahlt sind, ohne Rücksicht auf den wirklichen Reinertrag, die von ihr hergestellten Werke fünf Jahre lang 4 Procent nöthigenfalls aus ihren Capitalfonds und auf Hoffnung des künftigen Reinertrags unter ihre Aktionäre zu vertheilen.

§. VIII. Um der in §. VI. den gegenwärtigen Subscribenten gemachte Zusicherung volle Kraft zu verleihen, wird die königl. Regierung keine neuen Unternehmungen anders gestatten, als unter der Bedingung, dass die dort gemachte Zusicherung erfüllt wird; auch machen sich die unterzeichneten Häuser verbindlich, sich bei keinem neuen Unternehmen in Ungarn zu betheiligen, als bei denjenigen, die auf Rechnung der ungarischen Gesellschaft vorgenommen werden.

§. IX. Um einer möglichst grossen Zahl von Einwohnern und Bürgern des Landes Gelegenheit zu verschaffen, sich bei der ungarischen Compagnie zu betheiligen, wird von der ursprünglich zu zeichnenden Capitalsumme von . . . Millionen die Summe von . . . Millionen vorbehalten, welche in Pesth und Pressburg zur Zeichnung aufgelegt werden sollen.

Erläuterung

des beiliegenden Plans zur Stiftung einer ungarischen Compagnie.

§. I. Diesem Plan liegen folgende Voraussetzungen zu Grunde: 1) Dass die Transportverbesserung der Haupthebel sei, um die *nationalökonomischen Zustände des Königreichs Ungarn auf die Stufe der civilisirtesten Länder von Europa emporzuheben, die politische Reform des Landes vorzubereiten und zu erleichtern, und seine Finanz- und Vertheidigungskräfte zu stärken.* 2) Dass diese Transportverbesserung nach einem allgemeinen Plan zu entwerfen, und mit möglichst grosser Energie und Schnelligkeit in ihren einzelnen Theilen zur Ausführung zu bringen sei, weil die Rentabilität jeder einzelnen Strecke von Eisenbahnen oder Kanälen mehr oder weniger auf der schleunigen Herstellung des ganzen Systems beruht. 3) Dass das Königreich Ungarn zur Zeit noch kein Mittel besitze, die schleunige Herstellung des ganzen Systems durch Staatskräfte zu bewirken, oder auch nur Privatunternehmern für ein Minimum des Reinertrages genügende Garantie zu leisten, dass folglich eine Privatcompagnie die Garantie für die Sicherheit ihrer Capitale und für deren zureichende Verzinsung nur in der Unternehmung selbst suchen und finden müsse. 4) Dass jedoch die Unternehmung selbst diese Garantie in vollem Masse darbiete, wenn man nach einem richtigen, den Zuständen des Landes angemessenen Plan verfare.

§. II. Die Fundamentalgrundsätze eines solchen Plans scheinen uns folgende zu sein: 1) *Die Ausführung des ganzen Systems ist in die Hände einer einzigen Compagnie zu legen, weil, wie später gezeigt werden wird, nur in diesem Fall ein systematischer Plan verfolgt, und die dazu erforderliche Capitalsumme aufgetrieben werden kann.* 2) Zum Anfang sollten nur diejenigen Unternehmungen zur Ausführung gebracht werden, welche an und für sich selbst die grösste Rentabilität verspreclen, weil nur dadurch, dass man schon im Anfang befriedigende Resultate erzielt, der Credit des Ganzen im In-

und Auslande der Art zu begründen ist, dass das ganze Werk rasch und ohne Unterbrechung, im Nothfall mit Hülfe fremder Capitalien, durchgeführt werden kann. 3) Die Compagnie muss das Princip der augenblicklichen Rentabilität der in Bau zu nehmenden Werke zur Richtschnur nehmen und streng befolgen, und sich durch keinerlei entfernter liegende Vortheile verleiten lassen, die Anlagekosten höher zu steigern, als schlechterdings nöthig ist, um für den Anfang eine genügende Rentabilität zu erzielen, und für die künftige Vervollkommnung der Werke Vorsehung zu treffen. 4) Es muss durchaus in das Gutdünken der Compagnie gestellt werden, ob sie auf den gegebenen Linien Kanäle oder Eisenbahnen und nach welchen Dimensionen und Constructionsarten sie dieselben anlegen will. 5) Die Compagnie muss vor allen Dingen die Verbindung der gebirgigen, mineral- und holzreichen Gegenden mit den holz- und mineralarmen aber fruchtbaren Niederungen und Ebenen zu bewirken trachten. 6) *Die Compagnie muss ausser den zu Anlegung der Werke erforderlichen Capitalen auch noch Geldkräfte genug besitzen, um an den daraus erwachsenden Wertherhöhungen sich selbst einen bedeutenden Antheil zuzuwenden, und dabei noch diejenigen Produktionszweige emporbringen zu können, auf welchen der Transport an Gütern und Personen hauptsächlich beruht.*

§. III. Von den im vorstehenden Paragraphen aufgestellten sechs Fundamentalgrundsätzen ist nur der erste und letzte hier noch zu rechtfertigen; der zweite, dritte und fünfte sind schon in meiner ersten Abhandlung erörtert worden; der vierte aber, als sich von selbst verstehend, bedarf keiner Erläuterung.

Ich beginne mit Nr. 1, welcher da in lautet: „*dass nur eine einzige, aber eine mit den nöthigen Geldkräften ausgestattete Compagnie einen ganzen Transportverbesserungsplan auf eine die Erfüllung aller beabsichtigten Nationalzwecke garantirende Weise zur Ausführung zu bringen vermöge.*“

Eine so ausgestattete und concessionirte Compagnie wird vor allen Dingen ihr Augenmerk auf diejenigen Punkte richten, woher sie die zu Anlegung aller einzelnen Werke er-

forderlichen Materialien (Holz, Bausteine, Eisen, Cement u. s. w.) in grösster Masse und am wohlfeilsten und besten wird beziehen können. Ihr allererstes Geschäft wird sein, diejenigen Punkte aufzusuchen, wo die grössten Naturvorräthe an Brenn- und Bauholz aufgehäuft und zu den billigsten Preisen zu haben sind; sie wird zu diesem Behuf allererst Kanäle nach den abgelegenen Waldungen in Slavonien und in den Karpathengegenden anlegen, den Holzbestand dort in Massen zusammenhauen, und auf zweckmässigst angelegten Sägemühlen der Art zurecht sägen lassen, wie ihr künftiges Bedürfniss es erheischt. Bevor sie aber an diese Arbeit geht, wird sie entweder die abzuholenden Waldgründe oder auch nur den Holzbestand derselben ganz oder theilweise zu den gegenwärtigen Preisen an sich bringen, und schon durch diese Operation nicht nur die Baukosten der zu diesem besondern Zweck angelegten Kanäle (die doch einen bleibenden Werth haben) theilweise oder vielleicht zum grössten Theil, ja möglicher Weise vollständig decken, sondern sich auch für alle andern Werke wohlfeiles Bauholz verschaffen. Sie wird in gleicher Weise und zu gleichem Zweck grossartige Eisenwerke in Gegenden, wo dieser Produktionszweig durch Natur und Umstände besonders begünstigt ist, entweder auf eigene Rechnung nach dem neuesten Muster anlegen und betreiben, oder durch von ihr mit Capital unterstützte Unternehmer unter für beide Theile vortheilhaften Bedingungen anlegen und betreiben lassen, und durch Verbindung dieser Eisenwerke mit der Donau vermittelt Anlegung von Kanälen oder Eisenbahnen für die wohlfeile Verführung des Eisens nach den übrigen Landestheilen, wo sie dieses Material zu ihren übrigen Anlagen bedarf, Vorsorge treffen. Sofort wird sie durch die fruchtbaren Niederungen und Ebenen mehrere Hauptverkehrsstränge (je nach den Umständen Kanäle oder Eisenbahnen) anlegen, um dort die mittelst vorerwähnter Anlagen und der durch ihre Geldkräfte besser als jetzt organisirten Donauschiffahrt herbeigeschafften Baumaterialien zu verbreiten, und dagegen aus jenen fruchtbaren Gegenden die nöthigen Lebensmittel zu wohlfeilen Preisen für die Arbeiter in den Wal-

dungen, Eisenwerken und Steingruben zu verschaffen, folglich auch diese Werke sogleich nach ihrer Herstellung streckenweise in vollen Gang zu bringen.

Eine solche grosse Compagnie wird in hundert andern Beziehungen besser als vereinzelt kleine Compagnien im Stande sein, das grosse Werk der ungarischen Transportverbesserung zweckmässig und schleunig und zum Vortheil der Unternehmer und des Landes durchzuführen. Stösst sie irgend auf Hindernisse, wodurch die Arbeiten unterbrochen werden, so wird die grosse Compagnie die vorhandenen Arbeitskräfte und Techniker auf andern Punkten zu verwenden, und sie, nachdem die Hindernisse gehoben sind, wiederum schnell zur alten Stelle zurückzuschaffen vermögen. Bei dem grossen Umfang der anzulegenden Werke, und da der Plan erheischt, dass die Regulirung des ganzen Wassersystems damit in Verbindung gesetzt werde, wird sie die vorzüglichsten Techniker anstellen und gehörig belohnen können, namentlich Wasserbauverständige, Ingenieure und kunstgeübte Handwerker. Bei der langen Dauer der Werke wird sie junge tüchtige Techniker und ein Corps von Arbeitern nachziehen, die ihr bei gleichem Lohn ungleich mehr werden leisten können, als die jetzigen minder geschickten und minder geübten. Die Kanal- und Eisenbahnarbeit wird förmlich organisirt, die junge Mannschaft aus den übervölkerten Gebirgsgegenden in freiwillige Compagnien und Regimente eingetheilt, dafür abgerichtet, und so ein Stand von Arbeitern herangezogen werden können, der auch nach Bendigung der Werke dem Landbau ungemein zu statten kommen muss. Sie wird sich Werkzeuge und arbeitersparende Maschinen nach den neuesten und bewährtesten Mustern verschaffen, und auf die Maschinen- und Instrumentenfabrikation, so wie auf die technische Bildung aller mit ihren Unternehmungen in Verbindung stehender Produktionszweige wohlthätig wirken. In ihrem Interesse wird es liegen, dass die bewährteste Methode der Wasserverbesserung und der Bewässerung, die erprobtesten Mühleneinrichtungen, die beste Art, den Flachs und Hanf anzubauen, zuzurichten u. s.

w., nach Ungarn verpflanzt und dort allgemein verbreitet, dass alle vorhandenen Naturreichthümer zu Werth gebracht werden (Bau- und Brennholz, Knoppeln und Gerberrinde, Steinkohlen, Steine u. s. w.); durch ihr eigenes Interesse wird sie angetrieben sein, auf die Colonisation und bester Benützung des Bodens kräftigst zu wirken. Schon ihr Bedürfniss an Zugkräften wird sie anspornen, dahin zu wirken, dass von Stunde zu Stunde längs den Transportlinien wohlhabende Dörfer entstehen, auch solide Zwischenhandlungen aufkommen, um den Verkehr zwischen den links und rechts abgelegenen Dörfern und Gegenden und der Transportlinie zu vermitteln.

Für die Befahrung und schleunige Benützung der Kanäle wird sie Boote im Grossen bauen lassen, um sie an diejenigen, welche die Frachtfuhr auf denselben zu betreiben beabsichtigen, entweder zu billigen Preisen zu verkaufen, oder monatweise zu vermieten. Vermittelst ihrer grossen Capitalkräfte wird sie überall Leben und Bewegung in den innern Verkehr bringen, und den auswärtigen mächtig fördern. An sich klar ist endlich, dass nur eine grosse Compagnie eine radikale Entwässerung des ganzen Landes, deren Arbeiten, wie es scheint, schon am äussern Thor beginnen müssen, und mit welcher nicht nur die ganze Regulirung der Donau und aller ihrer tributären Ströme, sondern auch das ganze Kanalsystem in der innigsten Verbindung steht, zur Ausführung bringen könne.

§. IV. In Nr. 6 des §. 2 ist ferner behauptet worden: *Um die beabsichtigten Nationalzwecke erfüllen zu können, müsse eine Compagnie ausser den zur Anlegung der Werke erforderlichen Capitalen auch noch Geldkräfte genug besitzen, um an den aus der Transportverbesserung erwachsenden Werth erhöhungen der liegenden Gründe und vorhandenen Naturreichthümer sich selbst einen möglichst ansehnlichen Antheil zuzuwenden, und diejenigen Produktionszweige emporzubringen, auf welchen der Transport an Personen und Gütern hauptsächlich beruhe.*

Da auf dem richtigen Verständniss dieses Fundamen-

talgrundsatzes die reichliche Rentabilität der ungarischen Unternehmungen grösstentheils beruht, so darf ich keine Mühe sparen, um ihn vollkommen klar zu machen, selbst wenn ich Gefahr laufen sollte, langweilig zu werden, oder in Wiederholungen zu verfallen.

Es ist längst anerkannter Erfahrungssatz, dass alle zweckmässig angelegten und vollbeschäftigten Kanäle und Eisenbahnen den Werth aller in ihrem Bereich liegenden Ländereien und Gewerbs- und Handelsgelegenheiten, so wie aller natürlichen Reichthümer an Holz, Mineralien, Wasserkraften u. s. w. in ausserordentlicher Weise steigern. Die Ursachen und die Bedeutendheit dieser Werthsteigerung habe ich in dem Artikel „Kanäle und Eisenbahnen“ im Staatslexikon umständlich erörtert und nachgewiesen. Nach meinen Schätzungen beträgt dieselbe in den meisten Fällen schon in den ersten 20 bis 30 Jahren, nachdem die verbesserten Transportmittel in Wirksamkeit getreten sind, das Fünfzehn- bis Zwanzigfache der darauf verwendeten Capitale, und steigt fortwährend — in einzelnen Fällen sogar (nämlich da wo werthvolle und unerschöpfliche, bisher wenig oder gar nicht benützte Naturvorräthe dadurch zur Ausbeutung kommen) ins Unermessliche. Der Newyorkkanal z. B., welcher dem Handel und der Industrie der atlantischen Staaten der Union das ganze unermessliche Landgebiet der Binnenseen und ihren tributären Ströme eröffnete, hatte schon nach zehn Jahren seines Betriebs den Werth des in seinem Bereich liegenden Grundeigenthums um hundert Millionen Dollars vermehrt, während der Kanal selbst nicht mehr als acht Millionen Dollars gekostet hat. Seitdem sind durch diese einzige Wasserstrasse die Staaten von Newyork, Pennsylvanien, Ohio, Indiana und Illinois zur vollen Hälfte kultivirt, und die Staaten Michigan und Jova ganz ins Leben gerufen worden. Man wird sich also kaum überschätzen, wenn man annimmt, dass in diesem Augenblick — fünfundzwanzig Jahre nach Herstellung des Newyorkkanals — die Stumme der Werthe, welche durch ihn hervorgerufen worden sind, weit über dreihundert Millionen Dollars beträgt.

Das englische Kanalsystem hat nicht minder frappante Resultate geliefert. Bevor der Herzog von Bridgewater seine erste Kanalunternehmung begann, wurden in England nur wenige Millionen Tonnen Steinkohlen producirt und consumirt, und die Roheisenproduktion betrug lange nicht 100,000 Tonnen. Durch Herstellung von 3000 englische Meilen Kanäle aber ist England in den Stand gesetzt worden, nahezu 20 Millionen Tonnen (400 Millionen Centner) Steinkohlen und $1\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen (30 Millionen Centner) Eisen zu produciren und zu consumiren. Die durch dieses Kanalsystem verursachte Mehrproduktion in diesen beiden Artikeln allein beträgt, zu Geld gerechnet, gegenwärtig — 70 bis 80 Jahre nach seiner Herstellung — nicht weniger als 250 Millionen Gulden jährlich, während die sämmtlichen Anlagekosten des ganzen Kanalsystems sich kaum auf 200 Millionen Gulden belaufen haben.

Durch diese Beispiele ist, wie mich dünkt, zur Genüge erwiesen, dass die Gesamtheit aller Eigenthümer der in dem Bereich der Transportverbesserung gelegenen Realitäten im Lauf einer kurzen Reihe von Jahren, in Folge der Steigerung des Werthes ihrer Besitzthümer, fünfzehn- bis zwanzigmal mehr gewinnt, als die Gesamtheit derjenigen, welche die Capitale zu Anlegung dieser Werke herschiessen, selbst im Fall letztere die reichlichsten Dividenden beziehen. In Ländern, wie in Nordamerika, wo der grösste Theil der Realitäten sich im Eigenthum kleiner, aber wohlhabender und dabei fleissiger und intelligenter, die Verbesserung ihrer ökonomischen Lage kräftig anstrebender Besitzer sich befindet, versteht man sich so gut auf diese Wirkung der Transportmittel, dass dort bei weitem der grösste Theil der für die Transportverbesserungen erforderlichen Capitale von dieser Klasse beigeschossen wird, ohne Rücksicht darauf, welche Dividenden sie davon zu erwarten haben. Aktionäre dieser Art wissen wohl, dass sie jedenfalls als Besitzer von Ländereien, Häusern, Minen, Wasser- und Dampfwerken u. s. w., oder als Gewerbs- und Handelsleute durch die Kanäle und Eisenbahnen ohne Vergleichung mehr gewinnen, als sie an

den Kanal- oder Eisenbahnaktien verlieren. Befänden sich die Realitäten von Ungarn in den Händen einer gleichen Klasse von Einwohnern, so wäre darauf zu rechnen, dass sie das zur Transportverbesserung dieses Königreichs erforderliche Capital aus gleichen Gründen beischliessen könnten und würden. Hier aber befinden sich die meisten Realitäten in den Händen einer Klasse, die als *fruges consumere nati* weder die Einsicht, noch den Willen, noch die erforderlichen materiellen Mittel besitzt, ihr Eigenthum nur so auszubeuten, wie die jetzigen Verhältnisse es gestatten, geschweige denn es mit bedeutender Aufopferung zu verbessern.

In Ungarn hat man jedenfalls die zur Transportverbesserung erforderlichen Capitale bei Leuten zu suchen, die zur Zeit noch nicht das geringste Interesse in der Werthhöhung der längs der Transportlinien gelegenen Realitäten besitzen, die also zur Zeit nicht das geringste Motiv haben, ihre Capitale auf Risiko in ungarischen Eisenbahnen und Kanälen anzulegen, während der bestehende Verkehr von Ungarn für die reichliche Verzinsung solcher Capitale bei weitem noch keine so grosse Garantie bietet, wie der Verkehr industrieller und hochcivilisirter Länder.

Glücklicherweise lässt sich in Ungarn mit grossem Erfolg eine Operation einschlagen, welche der, die wir oben von Nordamerika angegeben haben, geradezu entgegengesetzt ist. Wenn in Nordamerika die Besitzer der Realitäten ohne Rücksicht auf die Grösse der künftigen Dividende Kanäle und Eisenbahnen bauen, um ihr Besitzthum zu Werth zu bringen, so können diejenigen, welche in Ungarn Kanäle und Eisenbahnen anlegen wollen, um ihr Capital zu höherm Werth zu bringen, sich gegen möglichen Verlust sicherstellen und ihren Zweck schnell, ja auf glänzende Weise erreichen, wenn sie sich vor dem Angriff der Werke durch Contrakte und Käufe einen Antheil an den aus diesen Transportverbesserungen erwachsenden Werthvermehrungen sichern. Auch versprechen die Verhältnisse Ungarns dieser Operation ungleich günstigere Resultate, als die jedes andern Landes. In der oben citirten Abhandlung (Staatslexikon, Artikel Eisenbahnen und Kanäle)

ist bereits von mir dargethan worden, wesshalb in Ländern, die in Folge von Transportverbesserungen schnell aus dem Zustand der Unkultur in den der Kultur übergehen, die dadurch bewirkten Wertherhöhungen, nach Procenten berechnet, ohne alle Vergleichung grösser sind, als in den Ländern alter Kultur. So z. B. ist durch die Anlegung des Newyorkkanals ein grosser Theil der in seinem Bereich gelegenen Ländereien von einem Werth von zwei Dollars per Acker, den sie vor dem Angriff des Werkes hatten, im Lauf weniger Jahre nach Herstellung des Kanals zu einem Werth von zwanzig bis vierzig Dollars per Acker gebracht worden, wobei die grossen Vortheile der Abholzung noch nicht einmal in Anschlag gebracht sind. Man kann also annehmen, dass dort der Bodenwerth durch den Kanal im Durchschnitt wenigstens um tausend Procent (von zwei auf zwanzig Dollars per Acker) erhöht worden ist, und dass, wäre dieses Werk von einer Privatcompagnie unternommen worden, die Anlagekosten von acht Millionen Dollars hätten vollständig herausgeschlagen werden können, wenn sie vor dem Angriff des Werkes nur ungefähr 2—400,000 Aecker der bestgelegenen Ländereien angekauft hätte, wozu höchstens ein Capital von 4—800,000 Dollars, also ein Zehntel der Anlagekosten erforderlich gewesen wäre. In Ländern wie England, Frankreich und Deutschland dagegen wäre eine solche Operation schon darum unmöglich, weil hier die Wertherhöhung, wenn sie sich auch im ganzen Lande auf eine viel höhere Summe beläuft, als in Nordamerika, gleichwohl nach Procenten gerechnet, viel zu geringe Resultate liefert und eine viel zu grosse Masse Capital erheischen würde. Gesetzt z. B., der Realitätenwerth von Frankreich betrüge 100 Milliarden Franken, ein vollständiges Kanal- und Eisenbahnsystem koste 2 Milliarden, und dieses erhöhe den Werth des gesammten Eigenthums um das Zehnfache der Anlagekosten, das heisst um 20 Milliarden Franken, so würde sicherlich diese Werthzunahme mit dem Betrag von 20 Milliarden Franken oder 4 Milliarden Dollars im Ganzen ohne Vergleich grösser sein, als diejenige, welche aus einem nordamerikanischen Transportsystem erwachsen könnte. Wie

stünde aber das Verhältniss nach Procenten berechnet? Frankreich würde den Werth seiner Realitäten von 100 auf 120 Milliarden, also im Durchschnitt um 20 Procent erhöhen. Um die Kosten des Transportsystems mit 2 Milliarden zu decken, wären demnach 10 Milliarden Capital erforderlich, eine Summe, die kein Land aufzutreiben vermöchte. Dabei wäre aber noch zu berücksichtigen, dass die Realitäten in so grosser Masse nicht einmal zu kaufen wären, und wenn sie es wären, dass die Preise ungeheuer gesteigert würden und dass die Compagnie die erkauften Realitäten, indem sie solche bis zum Wiederverkauf verpachten müsste, bei weitem nicht so gut zu nützen vermöchte als die Eigenthümer, folglich an Ertrag ungleich mehr verlieren müsste, als der Mehrerlös bei dem Wiederverkauf betrüge.

Ganz anders steht es damit in noch uncultivirten Ländern. Hier sind die Realitäten in Masse zu festgesetzten und verhältnissmässig geringen Preisen zu haben. Bis sie zu höherem Werth kommen, können sie ohne grossen Verlust unbenützt liegen gelassen oder in Pacht gegeben werden. Der Verlust an Zinsen aber wird reichlich dadurch gedeckt, dass das Holz, womit die Ländereien bestanden sind, während es vor dem Angriff des Werkes gar keinen Werth hatte, von Jahr zu Jahr werthvoller wird, ja nach Verfluss einer Reihe von Jahren den Boden an Werth weit übersteigt, und dass hier nur ein Zehntel Capital erforderlich ist, um neun Zehntel zu gewinnen. Das Verhältniss des Gewinnstes zu dem erforderlichen Ankaufscapital steht demnach in Nordamerika und Frankreich wie 1 zu 40; ja in manchen Fällen braucht man gar kein Capital, weil die Grundbesitzer, begierig, ihr Besitzthum schnell zu hohem Werth zu bringen, gerne sich auf eventuelle Contrakte einlassen, vermittelt welcher demjenigen, der das Capital zu Anlegung eines Kanals oder einer Eisenbahn herschiesst, ein grosser Antheil an der Wertherhöhung der Ländereien ohne alle Vorauslage gesichert wird. Eine von mir selbst nach diesem Princip gemachte Finanzoperation wird das Gesagte in ein klares Licht stellen.

Die Schuykill-, Kanal- und Schiffahrtscompagnie (Penn-

sylvanien) hatte mit einem Aufwand von etwas über 2 Millionen Dollars einen kleinen Kanal von Philadelphia nach den ungefähr 110 englischen Meilen entfernten Steinkohlenflötzen in den blauen Bergen (Pottsville) hergestellt. Kleine Boote von 25—40 Tonnen Ladung (500—800 Centner), mit einem oder zwei leichten Pferden bespannt, gingen in ungefähr zehn Tagen zwischen Philadelphia und Pottsville hin und her. Schiffer erhielten 1—2 Doll. Taglohn (3—4 fl. C.-M.); die Boote mussten anfänglich zu enormen Preisen bezahlt werden, die Nachfrage nach Frachtfuhren überstieg bei weitem das Angebot; gleichwohl bezahlte man an Fracht nicht mehr als 2 Doll. per Tonne (12 kr. C.-M. per Ctr.). Der Kanalzoll betrug 1 Doll. per Tonne, die Bergarbeit, da die Flötze zu Tage ausgingen, war so leicht, dass während ein Bergarbeiter sich auf 3—4 Doll. per Tag stand, die Gruben- und Förderungskosten doch nicht höher als auf 1 Doll. per Tonne zu stehen kamen. Somit kostete die Tonne (20 Centner) der besten Steinkohle, nach Philadelphia geliefert, nicht mehr als 4 Doll., während dort 1 Klafter hartes Holz, dem an Brennkraft 1 Tonne dieser Steinkohle vollkommen gleich kam, bereits mit 10 Doll. und zu Zeiten mit 12 Doll. bezahlt wurde. Die Stadt Philadelphia consumirte bereits zwischen 400,000 bis 500,000 Klafter Holz. Die jährliche Consumtionszunahme in Philadelphia betrug zwischen 20,000 und 30,000 Klafter, und die Holzpreise waren von Jahr zu Jahr gestiegen. Unter diesen Umständen war von Anfang an zu erwarten, die Steinkohlenfeuerung werde schnell in Gebrauch kommen, um so mehr, als dieses Kohlenfeuer weder Rauch noch üblen Geruch im Gefolge hatte. Gleichwohl gehörte einiger Verstand dazu, in den ersten Jahren nach Herstellung des Kanals in diesen Erwartungen nicht irre zu werden. Denn ungeachtet die Steinkohle auf dem Markt zu Philadelphia für 6 bis 7 Doll. zu haben war (wobei die Eigenthümer der Kohlengruben zusammen 2—3 Doll. per Tonne gewannen), also eine Prämie von 60—80 Procent darauf gesetzt war, die Holzfeuerung aufzugeben und die Steinkohlenfeuerung einzuführen, hatte diese Neuerung doch nur sehr langsamen Fortgang, theils weil einige Uebung dazu ge-

hörte, die Steinkohle in Flamme zu bringen, theils weil die Veränderung der Feuerungsvorrichtungen mit ansehnlichen Kosten und Unbequemlichkeiten verbunden war. Sodann war der Kanal, als grösstentheils auf zerklüftetem Boden (Kalksteingrund) angelegt, in den ersten Jahren häufigen Durchbrüchen unterworfen, die nicht selten in der besten Jahreszeit die Schifffahrt Wochen- und Monate lang störten, wodurch die Zufuhr unterbrochen, folglich die Steinkohlenconsumenten häufig der grössten Verlegenheit ausgesetzt wurden; dazu kam, dass es das einamal an Bergarbeitern, ein anderomal an Schiffern und dann wiederum an Booten fehlte, und dass der Transport von der Grube nach dem Markt just in derjenigen Jahrszeit, wo dieses Brennmaterial den meisten Absatz fand, im Winter, gänzlich aufhörte. Aus allen diesen, grösstentheils unvorhergesehenen Umständen erwuchs eine so grosse Unbeständigkeit in den Steinkohlenpreisen auf dem Markte in Philadelphia, dass die Kohle, während sie im Sommer nicht selten zu 6 Doll. per Tonne nicht einmal Absatz fand, im Winter, zumal bei grosser Kälte, auf 12—14 Dollars stieg. Diese Umstände wussten diejenigen, welche im Holzhandel betheilig waren, trefflich auszubeuten, um die Steinkohlenfeuerung in Misskredit zu bringen. Gleichwohl war die Förderung und der Absatz, die im ersten Jahr nach Herstellung des Kanals nur wenig tausend Tonnen betragen hatten, schon im zweiten auf 12,000 Tonnen gestiegen. In dieser Zeit wurde ich auf die Sache aufmerksam und veranlasst, sie einem gründlichen Studium zu unterwerfen, wobei sich ergab, dass der grösste Theil der oben angeführten Hindernisse nur temporärer Natur sei, und dass trotz derselben der Steinkohlenhandel von Jahr zu Jahr um 30 Procent zunehmen werde. Daraus schloss ich, dass die Kanalaktien, die damals 30 Procent unter pari (100) standen, im Lauf weniger Jahre auf 200 stiegen und die Rente, folglich der Preis der Steinkohlenländereien, in einem noch viel stärkeren Verhältniss in die Höhe gehen werde. Meine damals öffentlich ausgesprochenen Ansichten wurden durch das Resultat der beiden folgenden Jahre glänzend gerechtfertigt, denn der Absatz stieg auf etwa 20,000 und

36,000 Tonnen, die Kanalaktien gingen auf pari, die Steinkohlenländereien die ursprünglich nur zu 5 bis 10 Dollars bezahlt worden waren, auf 200 bis 500 Dollars per Acker, je nachdem sie von dem Anfangspunkt der Navigation mehr oder weniger entfernt lagen. Als die Sache so weit gediehen war, kam ich zur Einsicht, dass die Kanalcompagnie die Hauptmittel, sich schnell zu bereichern und temporärem Fallen ihrer Aktien vorzubeugen, nämlich den Ankauf von Steinkohlenländereien und die Förderung des Steinkohlenhandels vermittelst ihrer eigenen Capitulkräfte, gänzlich vernachlässigt hatte. Nach meiner Berechnung überstieg die Summe, um welche der Werth der Steinkohlenländereien bereits gestiegen war, die Anlagekosten des Kanals damals schon um das alterum tantum, während die Kanalaktien kaum al pari standen.

Mit Erhebung dieser Thatsache musste ich nothwendig auf das wahre Mittel kommen, wodurch für grosse Unternehmungen dieser Art noch wenig oder gar nicht kultivirten Länder die erforderlichen Capitale aufzutreiben seien. In Folge meiner Nachforschungen hatte ich gefunden, dass die Pottsviller Steinkohlenflötze von Südwest nach Nordost streichen; dieser Richtung war ich gefolgt, und in einer Entfernung von dreissig Meilen nordöstlich von Pottsville auf eine zweite Quelle der Schuylkill gestossen (die kleine Schuylkill), deren Gebiet das von Pottsville an Steinkohlenreichthum weit übertraf, und überdiess dem nächsten Steinkohlenmarkt (der Stadt Philadelphia) um etliche Meilen näher gelegen war, im Fall nämlich längs der kleinen Schuylkill eine Eisenbahn nach dem Schuylkillkanal angelegt würde (Eisenbahnen waren damals noch in Nordamerika nur von Hörensagen bekannt). Die Ländereien dieses Bassins waren noch vollkommene Wildniss und gewährten ihren Besitzern nicht den mindesten Ertrag, daher noch je nach ihrem Holzbestand im Preis von $\frac{1}{2}$ bis 2 Dollars zu kaufen. Ein glücklicher Ankauf setzte mich in den Besitz von mehreren tausend Aeckern dieser Ländereien, und auf diese Weise selbst Eigenthümer eines bedeutenden Antheils an diesem Steinkohlenbassin, stellte ich den übrigen Besitzern den Antrag, mir die Hälfte ihres Besitzthums zu

dem Kostenpreis abzutreten, wogegen ich mich verbindlich machen wolle, im Lauf von fünf Jahren eine Eisenbahn, nach dem Schuykillkanal herzustellen. Es lag auf platter Hand, dass auf andere Weise weder eine Eisenbahn noch ein Kanal hier zu Stande kommen könne, dass aber in Folge meiner Operation die Besitzer durch die Wertherhöhung der ihnen verbleibenden Hälfte ihrer Ländereien, die in dem gegenwärtigen Zustand weder irgend einen Ertrag gewährten, noch überhaupt einen reellen Werth hatten, schnell zu Wohlhabenheit gelangen müssten, und so fand ich sie ohne alle Ausnahme bereit, mit mir eventuelle Kaufcontracte abzuschliessen. Nachdem auf diese Weise von mir das Eigenthum von 10,000 Aeckern Steinkohlenländereien, von 17,000 Aeckern Holzländereien, die für den künftigen Bergbau besondern Werth hatten, nebst dem Eigenthum des zu Anlage von zwei Städten von der Natur bestimmten Grundes (nämlich eines Stadtplatzes in der Mitte der Steinkohlenländereien, und eines Stadtplatzes am Kanal, wo die Umladung der Steinkohle von den Eisenbahnwagen auf die Kanalboote statthaben sollte) gesichert war, gelang es mir unschwer, Capitalisten zu finden, welche 1 Million Dollars zu Anlegung einer Eisenbahn herschossen, indem ihnen leicht begreiflich zu machen war, dass sie wenigstens das Dreifache dieser Summe unmittelbar nach Vollendung des Werkes aus dem Verkauf dieser Ländereien allein würden realisiren können.

In Ungarn wird die allgemeine Durchführung ähnlicher Finanzoperationen im Grossen durch die Zustände des Landes ungemein begünstigt. Hier sind überall grosse Strecken Landes an Einem Stück zu erwerben, und die Kaufpreise stehen in Folge des schlechten Zustandes der gegenwärtigen Transportmittel, der Eigenthumsverhältnisse, der Landwirtschaft und Industrie und des Handels noch so niedrig, dass mit Grund anzunehmen ist, der Werth derselben werde im Lauf weniger Jahre, nachdem die Eisenbahnen und Kanäle in Operation gebracht sein werden, um das Drei- und Vierfache steigen, zumal wenn damit die Colonisation in Verbindung trete, die als natürliche und nothwendige Folge der neuen

Transportmittel vernünftigerweise von keiner Partei wird *contrecarrirt* werden können. Der Betrieb der Pferdebahnen und Kanäle erheischt viele thierische Zugkraft und viele Handarbeit, die Anlegung von guten Gasthöfen und von Zwischenhandlungen, also von wohlhabenden, mit allen diesen Requisiten reichlich versehenen Dörfern längs der Linie. Schon im Fall die Compagnie den Transport mit eigener Zugkraft betreiben wollte, müsste sie von Stunde zu Stunde eine Wirthschaft anlegen. Im Anfang wird diess wohl auch nicht zu umgehen sein. Offenbar aber würde die Verpachtung des Transports den Interessen der Compagnie weit besser zusagen, als die eigene Regie. Dazu kann sie jedoch nur gelangen, wenn sie trachtet so schnell als möglich längs der Linie einen Stand von freien, mit den erforderlichen Zugkräften versehenen Bauern und von ordentlichen und fleissigen Tagelöhnern emporzubringen. Die Anlegung solcher neuen Colonien muss sie vor dem Angriff des Werkes durch mit den Grundeigenthümern abzuschliessende eventuelle Käufe sichern, wozu sich herbeizulassen dieselben durch ihr eigenes Interesse aufgefordert sind. Einen Theil dieses Grunderwerbes wird sie freilich im ursprünglichen Ankaufspreis an die Ansiedler ablassen müssen, um denselben zur schleunigen Emporbringung ihrer Wirthschaft, zu Fleiss- und Capitalverwendung, Motiv und Gelegenheit zu geben. Einen andern Theil dagegen wird sie behalten, an die Ansiedler mit Vortheil verpachten, und daraus den Vortheil der Wertherhöhung um so schneller erzielen können, je schneller die Ansiedler durch wohlfeile Eigenthumserwerbungen zu Wohlstand gelangen werden.

Berechnen wir, welche Quantität gewöhnlic'hen Ackerbodens oder in Ackerfeld zu verwandelnder Weide von der Compagnie auf diese Weise zu erwerben, und welche Capitalsumme erforderlich wäre, um die Hälfte sämmtlicher Anlagekosten durch die Wertherhöhung zu decken. Wir nehmen an, dass dergleichen Gründe im Durchschnitt zu 30 fl. C.-M. erkaufet werden können, und dass der Werth derselben im Lauf der ersten 10 Jahre nach Herstellung der Kanäle oder

Eisenbahnen sich verdreifache. Die Anlagekosten von einer Meile Pferdeisenbahnen oder Kanäle nehme ich im Durchschnitt zu 100,000 fl. an. Demnach wären 50,000 fl. per Längemeilen zu gewinnen, und dieser Gewinn würde durch den Ankauf von 1000 Joch Ländereien links und rechts der Bahn, also von ungefähr $\frac{1}{12}$ □ Meile erzielt, zu deren Ankauf nicht mehr als 30,000 fl. Capital erforderlich wären.

Die vorstehende Berechnung gilt jedoch nur von gewöhnlichem Ackerboden, der bei dieser Operation den geringsten Gewinn abwirft. Ungleich höher würde sich der Gewinn stellen bei Gründen, die mittelst der Kanäle in Wasserwiesen zu verwandeln, oder die stark mit Brenn- oder Bauholz bestanden, oder als Steinkohlen-, Stein-, Eisenstein- und Torfgruben auszubeuten sind. — Den allergrössten Vortheil aber wird sicherlich die Entwässerung und Bewässerung gewähren. Schon bei kleinen Operationen dieser Art in Ländern und Gegenden, wo bisher allzu nasse oder allzu trockene Gründe einen leidlichen Ertrag abgeworfen haben, hat sich der Vortheil dieser Verbesserung auf 100 bis 500 Procent gestellt, um wie viel grösser müsste er ausfallen in einem Lande, wo die vom Wasser überschwemmte oder versumpfte Grundfläche auf 500 □ Meilen geschätzt wird, also ($1\frac{1}{2}$ mal so gross ist, als das Königreich Sachsen oder Württemberg) die grösstentheils aus Boden besteht, der gegenwärtig fast ohne allen Werth, durch die Kunst zu einer Ertragsfähigkeit gesteigert werden konnte, welche dem der ersten Klasse von Ländereien in der Lombardei, wovon das Joch jährlich hunderte von Gulden an Pachtgeld einbringt, vollkommen gleich käme. Wenn man die grossen Vortheile der Entwässerung und Bewässerung genau kennt, so muss man darüber staunen, dass die Capitalisten bisher den grossen Profiten noch nicht auf die Spur gekommen sind, die sich ihnen in dieser Landesverbesserung darbieten, dass die Grundeigenthümer noch nirgends auf den Gedanken gekommen sind, die Capitalisten zu Hülfe zu rufen, um mit ihnen vereint diesen grossen Schatz zu heben, und dass beide noch nicht auf einen Operationsplan verfallen sind, mittelst dessen diese an-

scheinend schwierigen Unternehmungen mit Leichtigkeit zur Ausführung zu bringen und die daraus erwachsenden Profite zwischen den Capitalisten und Grundeigenthümern zu vertheilen wären. Ich spreche hier vorläufig von hoch cultivirten Ländern, wie Frankreich und Deutschland. Wer die Werke von Bürger und Rumohr über die Bewässerung in der Lombardei gelesen, und aus den Reisebeschreibungen des Engländers Samuel Laing über Norwegen und Schweden ersehen hat, dass dadurch sogar noch im hohen Norden die Ertragsfähigkeit der Ländereien um das Fünffache zu vermehren ist, der wird nicht umhin können mir zuzugeben, dass vermittelt des überflüssigen Wassers der Flüsse und grossen Ströme in Frankreich und Deutschland die Ertragsfähigkeit von vielen Millionen Joch Landes um das Fünf- bis Zehnfache zu vermehren ist, und dass die Kosten dieser Verbesserungen, wie gross sie bei oberflächlichem Anblick erscheinen mögen, mit den dadurch zu erzielenden Profiten in keinem Verhältniss stehen. Freilich darf nicht verkannt werden, dass die bestehenden Verhältnisse in hoch cultivirten Ländern grossartigen Operationen dieser Art Massen von Hindernisse in den Weg stellen. Man denke sich, man wolle einen Theil des Rheins und seiner tributären Flüsse über das ganze rechtseitige Thalgebiet von Basel bis Mannheim leiten: wie viele Millionen Stücke Feldes wären hier zu berücksichtigen? wie viele Tausende von Landwirthen hätten dazu ihre Einwilligung zu geben? wie viele Wirthschaften wären in Folge dieser Verbesserung auf ganz andere Grundlagen zu stellen? wie viele Dörfer und Gebäude würden der Durchführung eines so grossartigen Planes im Wege stehen? wie viele Hypothekenrechte und Rechtsansprüche wären dabei zu berücksichtigen? Gleichwohl verschwinden alle diese Schwierigkeiten, wenn man in Anschlag bringt, wie sehr dadurch die Ertragsfähigkeit aller dieser Ländereien zu vermehren ist, und dass aus dieser Werthvermehrung zureichende Mittel erwachsen, nicht nur jeden Schaden voll zu vergüten, sondern auch die Zustände

der Grundbesitzer um das Doppelte und Dreifache zu verbessern.

In Ungarn stehen wir mit so grossartigen Operationen auf einem Boden, auf welchem alle angeführten Schwierigkeiten verschwinden, vorausgesetzt, dass zu diesem besondern Zweck eine auf die Grundsätze des Rechts, der Billigkeit und des wechselseitigen Vortheiles gegründeten Allianz zwischen den Capitalisten und den Grundbesitzern zu Stande zu bringen ist. Hier handelt es sich nicht wie in hochcivilisirten Ländern bloss um eine künstliche Bewässerung, sondern allererst um die Herstellung von Wasserstrassen und um die Entwässerung; die Bewässerung wird hier nur beiläufig bewerkstelligt. Dabei sind keine Ländereien in Frage, die jetzt schon einen ansehnlichen Ertrag gewähren, und Bestandtheile complicirter Wirthschaften ausmachen, keine Millionen kleine Grundstücke, keine hunderttausende kleiner Grundbesitzer, keine Menge werthvoller Gebäude. Es handelt sich hier nur von ganz unter Wasser stehendem Boden oder von Moor- und Rohrgrund, höchstens von versumpften Weiden oder sauren Wiesen, deren Benützung durch die Operation nicht gestört oder unterbrochen wird.

Die Allianz zwischen den Güterbesitzern und den Capitalisten betreffend, so scheinen die billigen Ansprüche beider durch folgende Grundzüge eines Uebereinkommnisses zu frieden zu stellen zu sein: 1) der gegenwärtige Nutzungswerth der Ländereien wird durch Taxatoren, zur einen Hälfte von den Comitaten, zur andern Hälfte von der Compagnie ernannt, die zusammengetreten einen nicht im Comitatus angesessenen Präsidenten erwählen, abgeschätzt und mit 6 Procent zu Capital geschlagen. 2) Die Compagnie schiesst die zur Herstellung des Unternehmens erforderlichen Capitale zu 6 Proc. vor. 3) Nach Herstellung des Werkes werden die gewonnenen Gründe in kleine Wirthschaften von 150 bis 350 Joch, oder in Dorfmarkungen eingetheilt, und öffentlich als Eigenthum oder als Erbpachtgüter verkauft. 4) Von dem Erlös werden allererst die Schätzungswerthe der Gründe mit den daraus aufgelaufenen Interessen, in so weit die Eigenthü-

mer in der Benützung derselben gestört worden sind, und sodann die von der Compagnie vorgeschossenen Capitale nebst den darauf aufgelaufenen Interessén vergütet. 5) Was als Profit übrig bleibt, wird zu gleichen Theilen zwischen der Compagnie und den Grundbesitzern getheilt.

Wenn es gewiss ist, dass ein grosser Theil dieser Gründe gegenwärtig gar keinen oder doch nur einen unbedeutenden Ertrag gewährt, wenn es nicht minder gewiss ist, dass ein grosser Theil dieser Gründe durch einen allgemeinen Entwässerungs- und Bewässerungsplan in diejenige Qualität von Feldern und Wiesen umzuschaffen ist, die in hochcivilisirten Ländern mit 1000 fl. bis 2000 fl. per Joch bezahlt wird, und selbst in Ungarn zu einem Preis von 100 bis 200 fl. als sehr wohlfeil zu betrachten ist, so werden die Grundeigenthümer schwerlich Ursache haben, die Capitalisten um ihre Profite zu beneiden.

Spricht man von einem allgemeinen Wasserregulierungsplan als von einem Unternehmen, das unerschwingliche Summen kosten würde, so ist diese Behauptung, weder national-ökonomisch noch finanziell genommen, eine verständige. Der Aufwand für sich allein gibt noch keinen Massstab für die Rätlichkeit oder Nichträtlichkeit einer Unternehmung, sondern das Verhältniss desselben zu den daraus zu erwartenden Vortheilen. Wenn aber durch die vorgeschlagene Operation fünf Millionen Joch Landes gewonnen würden, und dieses Land im Durchschnitt auf einen Werth von 30 fl. zu taxiren wäre, so würde ein Aufwand von 50 Millionen Gulden kaum als ein unerschwinglicher zu betrachten sein. Auch wäre es keineswegs nöthig oder rätlich, sich Hals über Kopf sogleich in eine so grossartige Unternehmung zu stürzen. Es gibt, wenn ich recht berichtet worden bin, in Ungarn Gelegenheit genug, partielle Entwässerungen und Bewässerungen mit mässigem Aufwand gelegentlich von Kanalanlagen und unbeschadet einer künftigen allgemeinen Wasserregulirung zur Ausführung zu bringen, und dadurch Erfahrungen zu gewinnen, die für den allgemeinen Plan massgebend werden würden.

Eine wichtige Rücksicht für den Staat, abgesehen davon, dass derselbe, je grösser die Profite der Compagnie sind, um so früher in den vollen Besitz des Eigenthums aller ihrer Unternehmungen tritt, ist bei dem allgemeinen Entwässerungsplan die Verbesserung der klimatischen Verhältnisse in Beziehung auf die Gesundheit und der Umstand, dass dadurch die Wiesen- und Futterkräuterkultur, folglich die Fleisch- und Wollproduktion unermesslich gehoben werden wird.

§. 5. Wir haben in dem vorstehenden Paragraphen gesehen, wie in noch wenig kultivirten Ländern, welche — reich an natürlichen Hülfquellen — die Mittel besitzen, schnell in den Zustand hoher Kultur überzugehen, den Transportverbesserungsunternehmungen Umstände zu statten kommen, von welchen in hochcivilisirten Ländern kein Nutzen zu ziehen ist. Freilich bedarf man auch in Ländern der letztern Art, wo Landwirthschaft, Industrie und Handel schon in hoher Blüthe stehen, dergleichen ausserordentliche Hülfsmittel nicht, indem hier die bestehenden Verhältnisse schon hinlängliche Bürgschaften für das Wachsthum des Verkehrs und die volle Rentabilität gewähren. In England, Frankreich und Deutschland braucht man nur dafür zu sorgen, dass verbesserte Transportmittel hergestellt werden; kaum sind sie im Gang, so bemächtigt sich der Unternehmungsgeist, von grossen materiellen Capitalen und noch grösseren geistigen Produktivkräften unterstützt, des neuen Verkehrsinstruments, um es zum Besten der Landwirthschaft, der Industrie und des Handels nach Möglichkeit auszubeuten, und diejenige Capitalmacht, von welcher die Eisenbahn oder der Kanal angelegt worden ist, hat weiter nichts zu thun, als für die schleunige und wohlfeile Beförderung von Gütern und Personen zu sorgen, um Frequenz und Rentabilität der neuen Transportanstalt so hoch zu steigern, als es die Umstände nur immer gestatten. Dass diess in Ländern, deren Landwirthschaft, Industrie und Handel noch so weit zurück, und welche an Capital, an Unternehmungsgeist und an geistigen Produktivkräften noch so arm sind, wie das Königreich Ungarn, nicht der Fall sei, dass hier diejenige Capitalmacht,

welche den Kanal oder die Eisenbahn ins Leben ruft, sich nicht darauf beschränken dürfe, bloss für die Beförderung des Verkehrs zu sorgen, und im Uebrigen Produktion und Handel sich selbst zu überlassen, dass sie hier auch um die Emporbringung derjenigen Hauptproduktionszweige, welche den Transportanstalten die meiste Nahrung bieten, sich angelegentlichst kümmern und ihnen mit ihren Capitalkräften und in anderer Weise unter die Arme greifen müsse, soll in dem gegenwärtigen Paragraphen und in dem nachfolgenden gezeigt werden.

Muss auch, wie ich schon früher zu wiederholtenmalen behauptet habe, zugegeben werden, dass schon bei den gegenwärtigen Produktions- und Verkehrsverhältnissen von Ungarn Pferdeisenbahnen und kleine Kanäle, zumal wenn sie mit der höchstmöglichen Oekonomie hergestellt werden, einen zu nothdürftiger Verzinsung der darauf zu verwendenden Capitale zureichenden Reinertrag versprechen, so genügt diese Aussicht doch keineswegs, um so grosse Massen ausländischer Capitale, wie sie zu Herstellung eines ganzen ungarischen Transportsystems erfordert werden, anzureizen, sich nach Ungarn zu werfen. Diesen Anreiz kann nur eine für die nächste Zukunft in Aussicht zu stellende Dividende bewirken. Um aber mit Grund eine solche Rentabilität in Aussicht stellen zu können, ist ein rascher Aufschwung der Landwirthschaft, der Industrie und des innern und äussern Handels erforderlich, und ein solcher Aufschwung ist nur zu bewirken, wenn fremde Capitale und fremde geistige Produktivkräfte sich herbeilassen, die durch die Transportverbesserungen eröffneten Gelegenheiten zu Ausbeutung der natürlichen Hülfsmittel des Landes so schnell und so kräftig wie möglich zu bewerkstelligen, namentlich diejenigen, von welchen die Frequenz der Eisenbahnen und Kanäle zum grössten Theil abhängt. Dahin gehört die Produktion von Tabak, Oelpflanzen, Hanf und Flachs, Wolle, Getreide aller Art, die Produktion und Veredlung der Weine, die Vervollkommnung der Mühlgewerbe, die Ausbeutung der reich mit Holz bestandenen Wälder und der Handel mit diesen rohen

und veredelten Produkten, hauptsächlich aber die Ausbeutung der vorhandenen Mineralreichthümer, namentlich der Steinkohlenflöze und Eisenerzlager. Die schwunghafte Betreibung aller dieser Produktionszweige erfordert indessen eine Masse von Capital und von technischen Kenntnissen, Geschicklichkeiten und Uebungen, die zur Zeit in Ungarn nicht zu finden sind, und die, würden sie nicht von aussen herbeigeleitet, nur im Lauf von Menschenaltern zu erwerben wären. Glücklicherweise ist jedoch auf die Herbeischaffung dieser Hülfsmittel vom Ausland durch einen hohen Zinsfuss und durch viele Gelegenheit zu leichter und wohlfeiler Erwerbung natürlicher Reichthumsquellen eine hohe Prämie gesetzt, und wenn nun noch die Vermittlung und die Garantie einer grossen Capitalmacht hinzutrate, so wäre nicht einem Schatten von Zweifel unterworfen, dass alle ebengenannten Produktionszweige nach Herstellung der Transportmittel schnell einen kräftigen Aufschwung nähmen. Wer sollte aber mehr berufen und befähigt sein, diese Vermittlung und Garantie zu übernehmen, als diejenige Capitalmacht, von welcher die Transportmittel ins Leben gerufen werden — sie, deren grössere oder geringere Einkünfte, deren grössere oder geringere Capitalgewinnste (Aktieneurs) lediglich auf dem Stand der Hauptproduktionszweige des Landes und auf ihrem schnellen und kräftigen Emporkommen beruht.

Um die Vorschläge, die in dieser Beziehung zu machen sind, in's Licht zu stellen, habe ich zwei Beweise zu führen, den, dass nur eine im Verhältniss zu den Anlagekosten eines Transportsystems ganz mässige Capitalsumme erforderlich ist, um unter Umständen, wie sie in Ungarn stattfinden, die Rentabilität und den Capitalwerth (Aktienkurs) der neuen Transportanstalten durch Unterstützung der darauf besonders grossen Einfluss habenden Produktionszweige schnell zu heben, und den, dass unter Umständen, wie sie in Ungarn stattfinden, das Geschäft dieser Produktionsunterstützung an und für sich so lohnend ist, dass seine besondern Gewinnste die Rentabilität des ganzen auf die Transportmittel

zu verwendenden Capitals im unglücklichen Fall zu garantiren und im glücklichen Fall zu verdoppeln versprechen.

Die Grösse derjenigen Summen, welche zur Emporbringung eines auf die Transportanstalten Einfluss habenden Produktionszweigs erfordert werden und derjenigen Profite, welche daraus für die Transportanstalten hervorgehen, bestimmt sich fast durchgängig nach dem Verhältniss ihres Gewichts zu ihrem Werth. Am klarsten stellt sich dieses Verhältniss bei Abnützung von mit Brenn- und Bauholz reichbestandenen Wäldern oder bei Ausbeutung reichhaltiger, bis jetzt noch wenig oder gar nicht benutzter Steinkohlenflötze oder Eisenerzlager oder da heraus, wo die beiden letzteren an einem und demselben Ort oder doch nahe bei einander gefunden werden.

Nehmen wir als erläuterndes Beispiel ein reiches Steinkohlenflötz, das durch einen zehn Meilen langen Kanal vermittelt eines Aufwandes von einer Million Gulden mit der Donau in Verbindung gesetzt worden ist. Nehmen wir an, Rente und Förderungskosten betragen 10 kr. pr. Ctr., der Kanalzoll $\frac{3}{4}$ kr. pr. Ctr. und Meile, also $7\frac{1}{2}$ pr. Ctr. auf die ganze Länge des Kanals, die Zugkosten dagegen (da ein Pferd 500 Ctr. 8 Stunden weit täglich zieht, dabei aber die Boote grossentheils leer zurückgehen) $2\frac{1}{2}$ kr. pr. Ctr., die Kohle komme also am Landungsplatz auf 20 kr. pr. Ctr. zu stehen. Nehmen wir ferner an, die Administration und Unterhaltung des Kanals und der Schleusen und Schleusenknechte kosten 25,000 fl. jährlich. Demnach wären 75,000 fl. jährlich an Frachten zu gewinnen, wenn der Kanal 5 Proc. rein einbringen soll und 600,000 Ctr. Steinkohle zu transportiren, um der Kanalkasse 75,000 fl. reines Einkommen zu verschaffen. Diese Quantität Steinkohlen zu fördern, würde mit Einrechnung der Zugkosten und des Kanalzolls circa 20 kr. pr. Ctr. eine Vorauslage von 200,000 fl. nöthig sein, da aber ein grosser Theil der Kohle am Landungsplatz gegen baares Geld verkauft würde, so wäre allergeringstens jährlich ein doppelter Umsatz dieses circulirenden Capitals anzunehmen. Demnach würde die Kanalcompagnie, nachdem sie auf die

Anlage des Kanals eine Million Gulden verwendet hat, nur noch 100,000 fl. zuzuschliessen haben, um auch die Steinkohlenproduktion und den Steinkohlenhandel zwischen der Grube und dem Hafen zu betreiben, und dadurch ihrem Capital eine Rente von 5 Proc. zu sichern. Das Doppelte oder 200,000 fl. würde sie zuzuschliessen haben, um 1,200,000 Ctr. Steinkohle zu fördern, und dem Kanal eine Rente von 10 Proc. zu sichern u. s. w. Ausserdem würde die Compagnie vermittelst der Steinkohlenrente von diesem resp. 100,000 fl. und 200,000 fl. noch eine Rente von 15 bis 20 Proc. ziehen und damit ihre Gesammtdividende auf resp. 7 und 14 Proc. erhöhen.

Wie thöricht nun würde eine solche Kanalcompagnie bei dem Zustand von Ungarn handeln, wenn sie nur mit Herstellung des Kanals und nicht auch zugleich mit schleuniger, zweckmässiger und grossartiger Ausbeutung der Steinkohlengruben sich befasste, wenn sie eine Million Gulden auf die Transportanstalt verwenden und nach Herstellung derselben nicht auch noch trachten würde, weitere 100,000 fl. aufzubringen, und die erforderlichen Bergbauverständigen, Grubenarbeiter, Kanalboote und Kanalfuhrleute herbeizuschaffen, um schon vom ersten Augenblick an die Steinkohlengruben und den Steinkohlenhandel der Art zu betreiben, dass die Compagnie schon im ersten Jahr eine Dividende von 5 bis 10 Proc. zu declariren vermöchte und der Curs ihrer Aktien auf 150 bis 200 fl. stiege. — Wenn sie in einem Lande, wo das Capital so rar ist und in so hohem Preise steht, wo tüchtige Techniker und Grubenarbeiter so schwer zu finden sind, und von aussen herbeigeschafft werden müssen, wo der Unternehmungsgeist auf einer so niedrigen Stufe der Ausbildung steht — wenn sie, sage ich, unter solchen Umständen in einem solchen Lande den Betrieb desjenigen Produktionszweigs, auf welchem die Rentabilität der ganzen Transportanstalt beruht, dem Zufall überlassen und müssig zuwarten wollte, bis einzelne Unternehmer mit geringen Capitalkräften die Ausbeutung der Steinkohlengruben und den Kanaltransport begon-

nen und dieselbe nun nach und nach im Lauf der Jahre mittelst der von ihnen aus diesem kleinen Betrieb erzielten Gewinnste so weit emporgebracht hätten, dass die Compagnie, im Anfang kaum im Stande, die Unterhaltungs- und Betriebskosten der Schleusen zu decken, erst nach langen Jahren in den Stand gesetzt würde, eine zureichende Dividende zu vertheilen. Werden doch einerseits die Verluste, welche aus einem solchen Gang der Dinge den Aktionären an Capital und Zinsen erwüchsen, schon nach Verfluss von einem Jahrzehnt sich 5—10-mal höher berechnen als die ganze additionelle Capitalverwendung, welche nach Herstellung der Werke erforderlich wäre, um die Steinkohlenproduktion und den Steinkohlenhandel auf's Schwunghafteste zu betreiben, während andererseits aus dieser additionellen Capitalverwendung der Kanalcompagnie so bedeutende additionelle Profite erwachsen würden, dass die Zinsen des Betriebscapitals nicht nur reichlich gedeckt, sondern auch noch die Dividende des ganzen Aktiencapitals bedeutend erhöht würde. Während nämlich die kleinen Unternehmer auf die Förderungs- und Transportkosten 20 bis 30 Proc. Profit rechnen müssen, wird die Compagnie sich mit 10 bis 15 Proc. begnügen, folglich die Kohlenpreise viel wohlfeiler stellen und auf die Vermehrung der Nachfrage und Consumption viel besser wirken können, und da der gewöhnliche und laufende Capitalpreis sich bei der Compagnie nur auf 5—6 Proc. berechnet, so werden 5—10 Proc. der Vermehrung der allgemeinen Dividende zu gut kommen. Die Compagnie wird also alle Ursache haben, statt mit dem Betriebscapital zu kargen, so viel zu verwenden, als sie nur immer mit einem jährlichen Nutzen von 10 bis 15 Proc. unterzubringen vermag. Sie wird die Benutzung der Steinkohle an Ort und Stelle durch Anlegung von Eisenwerken u. s. w. auszudehnen, und die weitere Verführung derselben vom Hafen aus durch eigene Organisirung der Frachtfuhr und des Kohlenhandels auf der Donau oder durch Unterstützung derjenigen, welche diese Geschäftszweige auf eigene Rechnung betreiben wollen, nach Möglichkeit zu vermehren suchen. Und nachdem die Compagnie auf diese Weise

500,000 fl. statt 100,000 fl. in Förderung der Steinkohle, in eigener Benutzung derselben und in ihrer Verführung untergebracht hat, wird sich die Rentabilität ihrer Unternehmung folgendermassen stellen:

Grubenrente von 3 Mill. Ctr. Steinkohle à 3 kr.	
pr. Ctr.	150,000 fl.
Kanalzoll, da derselbe von 7½ auf 5 kr. herabzusetzen wäre, auf 3 Mill. Ctr.	250,000 fl.
Reinertrag von 500,000 fl. umlaufenden Capitals à 10 Proc.	<u>50,000 fl.</u>
	450,000 fl.

Folglich Reinertrag auf ein Gesamtcapital von 1½ Millionen Gulden 30 Proc. jährlich.

Dass dieses Resultat weit unter denjenigen Resultate stehe, die in diesem Produktions- und Transportzweig bei schwunghaftem Betrieb zu erzielen sind, beweisen die Beispiele von England, wo mehrere Compagnien von hauptsächlich auf den Steinkohlentransport basirten Kanälen, ungeachtet sie sich weder mit unmittelbarer Benutzung der Steinkohle für industrielle Zwecke, noch mit dem Transport oder dem Handel mit Steinkohlen befassen, und sich lediglich auf die Erhaltung des Kanals und der Schleusen und auf die Erhebung des Kanalzolls beschränken, 50—100 Proc. jährlicher Dividende machen. Daraus ist jedoch, wie schon früher angedeutet worden, keineswegs die Schlussfolgerung zu ziehen, dass die Kanalkompagnien auch in Ungarn am besten fahren würden, wenn sie ihre Thätigkeit nach dem Beispiel der englischen beschränkten. In einem Lande, das von Capitalien und andern Produktivkräften so sehr strotzt wie England, könnte eine Kanalcompagnie, die ihre Thätigkeit weiter als auf die Erhaltung und Betreibung des Kanals erstrecken wollte, nur hemmend und störend auf den Kanaltransport wirken, während derselbe in einem an Capital und sonstigen Produktivkräften so armen Lande wie Ungarn, sich hauptsächlich nach den Mitteln bestimmen wird, womit die Compagnie auf die Hebung derjenigen Produktionszweige einwirkt, auf deren schwunghaften Betrieb die Frequenz des

Kanals oder der Eisenbahn hauptsächlich beruht. In einem solchen Lande bestimmt sich die Rentabilität des fixen Capitals (der Transportanlagen) zumal im Anfang ihres Betriebs grossentheils nach der Bedeutendheit des circulirenden Capitals und nach dem Grad der Klugheit und Betriebsamkeit, womit von dem letzteren zum Besten des ersteren Gebrauch gemacht wird — ganz wie bei den Fabriken.

Jemand, der eine neue Fabrik anlegen und seine Erwartungen von der neuen Anlage schon von Anfang an in Erfüllung gehen sehen will, hat nicht bloss für die zweckmässige Herstellung der Gebäude und Maschinen, sondern auch für die Herbeischaffung des erforderlichen Betriebscapitals und geschickter und fleissiger Techniker und Arbeiter Sorge zu tragen und sich in Besitz aller derjenigen Kenntnisse und Handelsverbindungen zu setzen, ohne welche eine kluge Leitung des Geschäfts und eine vortheilhafte Benutzung des Capitals eine reine Unmöglichkeit wäre. Aktien-Compagnien verfahren zwar mit ihren Fabrikanlagen nicht selten nach andern Grundsätzen, indem sie sich in der Regel in Dinge einlassen, die ihre Aktionäre nicht verstehen und überdiess ihre Capitale grösstentheils schon mit der Anlage von Gebäuden und Maschinen erschöpfen, so dass, wenn das Werk in Operation treten soll, nichts mehr vorhanden ist, als etwa ein nur gegen schwere Kosten zu eröffnender Kredit für den zehnten Theil derjenigen Summe, die zu schwunghaftem Betrieb des Geschäfts erforderlich wäre; die ganz natürliche Folge eines so unbedachtsamen Verfahrens ist dann immer die, dass das Geschäft verkümmert und die Fabrik zu einem unbedeutenden Preis und zu grossem Verlust der Aktionäre in Hände übergeht, welche die erforderlichen Capitale und Kenntnisse besitzen. Jedes Land hat dergleichen abschreckende Beispiele aufzuweisen, gleichwohl gibt es auch eines, wo Unternehmungen nach diesem Plan nicht selten prosperiren. In England nämlich werden hie und da industrielle Etablissements errichtet, um sie, nachdem die Gebäude und Maschinen hergestellt sind, zu verpachten oder zu verkaufen, wie man auf dem Continent häufig zu diesem Zwecke Mühlen baut.

Allein derjenige, welcher diese Operation auf dem Continente nachmachen wollte, würde bald zu seinem grössten Schaden einsehen lernen, dass ausserhalb England nicht so leicht Personen aufzutreiben sind, welche dergleichen Fabriketablissemments unter für den Unternehmer vortheilhaften Bedingungen pachten oder fix und fertig kaufen.

§. 6. Dem Artikel Steinkohlen am nächsten kommen in der im vorstehenden Paragraphen angedeuteten Beziehung die Artikel Bau- und Brennholz, Eisen, Eisenerz und unter gewissen Umständen auch Kalk, Gyps, Marmor u. s. w. In Gegenden, die reich mit Bau- und Brennholz bestanden, bisher gar keine Gelegenheit zum Absatz hatten, wo man also, wie ich aus einigen Ankündigungen in der Wiener Zeitung entnommen habe, das schönste Holz nicht anders zu vernutzen weiss, als indem man es zu Asche verbrennt und Pottasche daraus siedet, erscheint der Holzhandel in der Regie einer Compagnie, welche durch dergleichen Wälder Kanäle anlegt, für die ersten 10 oder 20 Jahre noch viel profitabler als der Steinkohlenhandel. Ich bin versichert worden, in Slavonien seien noch Urwälder zu finden, wo das Holz gar keinen Werth habe, und das Joch Ländereien für wenige Gulden zu haben sei. Wie thöricht nun, wenn diejenige Compagnie, welche hier mit einem Aufwand von 2 Millionen Gulden einen Kanal von 20 Meilen Länge anlegen wollte, das Geschäft des Holzmachens und Sägens und des Holzhandels kleinen Capitalisten überlassen wollte, die dasselbe im Anfang nur auf kümmerliche Weise betreiben könnten, bis sie im Lauf der Jahre durch enorme Profite in den Stand gesetzt werden würden, es nach und nach auszudehnen, während 200,000 Gulden Capital gleichzeitig mit der Herstellung des Kanals auf grossartige Sägemühlen und auf das Niederhauen und Niedersägen von Bau- und Brennholz und auf die Verfabrung desselben nach den fruchtbaren Ebenen verwendet, zureichen würden, die Hälfte von Niederungen mit diesen Bedürfnissen reichlich zu versehen und der Kompagnie eine jährliche Dividende von 20 bis 30 Proc. zu verschaffen.

Mit nicht viel minderem Erfolg dürfte eine Compagnie

unter günstigen Umständen die Ausbeutung von Eisenerzlagern und Eisenwerken, von Marmor- Gyps- und Steingruben in eigener Regie betreiben lassen. Auf alle anderen oben §. 5. angeführten Produktionszweige, z. B. auf die von Tabak, Hanf und Flachs, Wolle, Getreide, Wein, müsste sie nur vermittelst Darleihung ihrer Capitale, vermittelst guten Rathes und guten Beispiels wirken. In einem Lande, wo man schon das Geschäft des Vorscheissens auf die künftige Ernte allgemein für ein jüdisches Wuchergeschäft hält, weil diejenigen, welche es betreiben, in der Regel sich 40 bis 50 Proc. bedingen, wo bei gewöhnlichen Kreditgeschäften 20 bis 30 Proc. bedungen werden, und wo man mit voller Hypothek auf dem Lande 12 Proc. Zinsen aus den Capitalien ziehen kann, dürfte eine Compagnie, welche die vorerwähnten Produktionsweige durch Darleihen auf die künftige Ernte oder durch Unterstützung derjenigen, die mit ihren Produktionsartikeln im Grossen handeln, oder durch unmittelbare Bethheiligung an diesem Handel mit ziemlicher Sicherheit auf eine reine Dividende von 12 Proc. ihres Bankcapitals rechnen.

Vorausgesetzt nun, dass die ungarische Compagnie je von 20 Mill. Capital, die sie zur Subscription brächte, 15 Mill. zu Anlegung von Pferdeisenbahnen und Kanälen, die übrigen 5 Mill. aber zu den in dem vorstehenden und in dem gegenwärtigen Paragraphen angegebenen Zwecken verwenden würde, so dürfte man bei den Eisenbahnen und Kanälen nur auf eine Rentabilität von 4 Proc. rechnen, um auf das ganze Aktiencapital eine Dividende von 6 Proc. vertheilen zu können; denn es würden eintragen:

15 Millionen Gulden in Eisenbahnen und Kanäle verwendet à 4 Proc.	600,000 fl.
5 Millionen Bankcapital zu Emporbringung der Landwirthschaft, der Industrie und des Handels à 12 Proc	600,000 fl.
<hr/> 20 Millionen.	<hr/> 1,200,000 fl.

§. 7. Von dem Augenblick an, in welchem die ungarische Compagnie in Wirksamkeit träte, würden der ungarische Schutzverein und der ungarische Fabrikverein aufhören zu

existiren oder vielmehr beide gezwungen werden, in der ungarischen Compagnie aufzugehen und einen Bestandtheil derselben zu bilden. Denn da beide nicht umhin könnten, sich zu gestehen, dass die von ihnen beabsichtigten Zwecke von der ungarischen Compagnie auf einem viel richtigeren Weg und mit unendlich grösseren Mittel erstrebt werden, so würden sie schwerlich umhin können, sich der ungarischen Compagnie anzuschliessen oder unterzuordnen, zumal wenn die Organisation der ungarischen Compagnie darauf berechnet wäre, alle Intelligenzen des Landes, von welcher Partei sie seien, ihren grossen Zwecken dienstbar zu machen.

Zu diesem Ende müsste dem Direktorium, das die ordentlichen Geschäfte der Eisenbahnbauten und ihrer Administration und der Bank besorgen würde, eine wissenschaftliche und correspondirende Sektion zur Seite gestellt werden, welche Sektion die Obliegenheit hätte, alle auf die vorzunehmenden Arbeiten Bezug habenden wissenschaftlichen That-sachen zu erheben und zu sammeln und der Direktion darüber umständlichen Bericht zu erstatten, die Vollziehungsbeamten der Compagnie zu controliren und dem Direktorium über Missgriffe oder Missbräuche, die sie vorgefunden, oder über nützliche Veränderungen und Verbesserungen, die zu treffen wären, hauptsächlich aber im Fall sich die Compagnie in ihren Vorschritten durch constitutionelle Verhältnisse behindert fühlen sollte, darüber wie diesen Hemnissen im constitutionellen Weg abzuhelfen und wie überhaupt die nationalökonomischen Zustände des Landes, bei deren Bereinigung die ungarische Compagnie so sehr interessirt ist, im Weg der Gesetzgebung zu verbessern wären, Vorschläge zu machen. Ueberhaupt würden ausser den nationalökonomischen und statistischen und staatsrechtlichen Angelegenheiten auch alle praktischen Rechtsangelegenheiten der Compagnie zu dem Ressort dieser Sektion zu rechnen sein, wesshalb sie auch die ersten Intelligenzen des Landes aus dem Stand der Rechtsgelehrten, der Statistiker, der Nationalökonomien und Literaten, ohne Rücksicht auf ihr politisches Glaubensbe-

kenntniss und je nach der Wichtigkeit ihrer Leistungen mit mehr oder minder bedeutendem fixen Gehalt dabei anzustellen, und alle übrigen im Lande zerstreuten Männer von Bildung und patriotischem Streben, ohne Rücksicht auf ihr politisches Glaubensbekenntniss durch Ernennung zu Correspondenten der ungarischen Compagnie an sich zu ketten hätte.

HARMADIK FÜGGELÉK.

Adatok List Frigyesnek magyarországi tartózkodásáról.

List Frigyesnek Magyarországon való tartózkodására nézve, az alábbi adatokat iparkodtam felkutatni. Kutatásom eredménye egyelőre nagyon szerény.

Buzdításomra a „Pressburger Zeitung“ szerkesztője szives volt az ügy iránt érdeklődni. Érdeklődésének eredményét a „Pressburger Zeitung“ 1915 május 15-ikén következőkép foglalja össze: „Schon vor Jahren hat die genaue Durchsicht, sowie heute noch einmal, ergeben, dass nur in der „Pannonia“ vom 7. Dezember 1844 aus Anlass des Ankaufes der Mühlthal-Landmühlen, Friedrich List am 1. Dezember dieses Jahres in der betreffenden Versammlung im Städtischen Kasino unter den Subscribenten eines Betrages mit vielen Bürgern und Notabeln verlesen worden sei.

Andere hiesige Quellen kennen wir leider nicht.“

Ugyanez ügyben fordultam Balás Károly, pozsonyi egyetemi tanár urhoz, ki a következőket volt szives közölni:

„Listről a „Pressburger Zeitung“ mellék-lapjában, a „Pannoniában“ van említés. A Pannonia 1844. évi kötetének 574. oldalán a jobboldali hasáb alsó részén. Az egész Listről szóló passzus egy mondat, mely a Vödricpatak kihasználásáról szóló közleményben fordul elő. E mondat a következő: „Der bekannte Nationalökonom List und viele hiesige Bürger und Notabeln, die einem jeden grossartigen Unternehmen in Loco gewöhnlich vorangingen, waren auch hier durch be-

deutende Subscriptionen als an der Spitze stehend verlesen.“
E mondatból tehát még az sem derül ki, vajjon List személye-
sen részt vett-e azon a gyűlésen vagy nem?

Jóval többet találunk a Pesti Hirlapban.

A Pesti Hirlapban 1844 december 8-iki 836. lapján a kö-
vetkezőket olvassuk:

„Kedves tudósításul véljük közölhetni, mikép List
Fridrich Pozsony szomszédságában, az ugynevezett „vas-
fürdői“ regényes helyet szándékozik jövő lakhelyéül válasz-
tani, ugyanoda 30 különféle mesterséget űző szászországi csa-
ládót telepítendő; a' vállalat' létesítésére szükséges 300.000 p. ft.
a' pozsonyi casinóban kevés idő alatt össze iratott.“

Továbbá olvassuk a „Pesti Hirlap“ 1844 december 19-iki
862. lapján:

Pozsony, december 9. 1844. „A pozsonyi német ujság
mellék-lapja „Pannonia“ f. é. december 7-éről oly értesítést
ad a pozsony—veidriczvölgyi vállalatról, melynek kiegészíté-
sére van szüksége, minthogy abban ezen vállalat szellemi al-
kotója, List Fridrich tanár, csupán, mint egy részvényes em-
lítettik.

Igaz ugyan, hogy már ezelőtt is gyakran értekeztek arról
nehány értelmes férfiak Pozsonyban, hogy e' völgyben igen
sok javítást lehetne tenni, egy ott, már előbb is létezett, de
emlékezetet felülmuló idő előtt ismét elromlott tónak újra
helyreállítása által; azonban olly tervről, mint a' mostani, soha
szó sem volt, míg List t. köztünk meg nem jelent azon
szándékkal, hogy Magyarországon müiparos- és egyszersmind
földmivelő-gyarmatokat alapítson. —

Ötöt Schönbauer orvos az említett völgybe minap be-
vitte oly sejtelemmel, hogy List t. ott feltalálándja, a' mit keres.
És valóban, alig nézett szét List e' völgyben, már nyilvánítá,
hogy itt igen jeles alkalom van nagyobb szerü malomgépek
felállítására, s még ezenkívül elég tér és vizező nyerhető arra
is, hogy Pozsony városa a' legszükségesebb iparüzlettel is el-
láttassék. Ez oly vállalat, mely eszélyes és jómódon végre-
hajtván, nemesak a' vállalkozóknak nagy osztalékokat ígér

tőkepénzüket után, hanem még Pozsony városának is müipari tetemes emelkedést jósol s ezenfelül egész Magyarországnak is nagy példányul szolgálhatna.

E nyilatkozás' következtében több tekintélyes pozsonyi polgárok, köztük Schönbauer és Maier orvosok, Medvezky és Zechmeister urak egyesültek olly célból, hogy a' vállalatot előkészítsék. Főleg azonban List t. célszerű vezet' ének köszönhetni nemcsak a megvevések' és aláírás' sikerülés' hanem azon eszélyes működési tervet is, mely szerint a társaság tovább is eljáráni akarni látszik; ugyanis List t. értesíté a' pozsonyi urakat a' felől, miként szokás Észak-Amerikában hasonló esetekben cselekedni, hogy egyrészt a' telkek' árának felszállása, — melly egymást követő (szuccessziv) megvételeknél támadni szokott — kikerültessék, másrészt a' társaság teljesen biztosítottassék arról, hogy az egyenkénti telekbirtokosok' önfejűsége, vagy haszonlesése által, saját tervének tökéletesítésében gátoltatni, s' emiatt nagy károkat szenvedni nem fog. Ezek' következtében azt javasla List t., — hogy mindegyik malomtelek' megvevésére a' társaságnak más-más tagja bizassék meg, kik a' birtokosokkal megalkudván, mindegyikkel egy feltételes (eventuell) szerződést kössenek, mely szerint az eladó ugyan tartozik azon órától fogva a' szerződésnek szorosán állani, de a' vevőnek joga legyen azt egy bizonyos határidő alatt, vagy teljesen érvényesíteni, vagy egészen megszüntetni. Ezen eszélyes intézkedésnek köszönhetni az ép olly gyors, mint jutányos megszerzését minden a vállalathoz szükséges földeknek és malmoknak.

Miután mindezek meglettek szerevve, List a' részvényaláírás iránti tervét adá elő, s' azt javasolá, hogy a' részvényeknek egy nagy része pozsonyi tekintélyes, vagy a tárgy iránt különösen érdeklett polgárok közt osztassék föl. — Továbbá neki köszönhetni azon célszerű javaslatot is, mely szerint eleinte semmi nagy és költséges új mümalmok' 's vizi-müvek nem lennének felállítandók, hanem csak a' már létező malmok közül kellene néhányat úgy kiigazítani, hogy azokon évenkint mintegy 100.000 mázsa legfinomabb mülisztet lehes-

sen készíteni. — Ekkép' a' vállalat pénzügyileg is biztos lábra állittatik s még elég összeg marad a' 300.000 pft. részvénytőke-pénzből arra is, hogy gabona- és liszt-kereskedés nagyban üzethessék. Ha ekkép' a' társaság magának szembetünő osztalékokat eszközölt, s' a' szükséges tapasztalatokat megszerzette, akkor lesz ideje, hogy nagyobb szerű működések létesíttessenek. A' malmok' kijavításánál s' ujak' készítésénél pedig arra kell ügyelni, hogy azok a' völgy szorosba tétessenek, mert ezekhez nem kívántatnak nagyszámu munkások; azon vize-erők ellenben, mellyeknek közelében nagyobb művelhető föld-terek találtak, leendő gyárak települ hagyassanak fenn, minthogy ezekhez sok munkás kívántatik. Végre még azáltal is nevezetesen elősegíté List t. az aláírás sikerülését, hogy nemcsak 25.000 pftot irt alá maga' részére, hanem azt is nyilvánítá, hogy mindazon részvények eladását is magára vállalja, melyek' az aláírás első naján le nem foglaltatnak.

Ugy hallik, List t. késznek nyilatkozott, hogy a' vállalat, értelmileg vezetését, miként eddig is vitte, továbbra is, azaz a' vállalat működésbehozásának első évében felvállalná; — s' nem lehet kételkedni, hogy a' részvényesek ezen ajánlatot örömmel elfogadják.“

A Pesti Hirlap 1844 december 26-iki számában egy pozsonyi levél kifejti, hogy a malomvölgyi részvénytársulat létesítése másoknak, nem Listnek az érdeme. Az eszmét az a körülmény szülte, hogy L'ozsony eszár lisztben való szükségletét nem tudván fedezni, ezt a szomszéd Bruckból volt kénytelen hozni és így jelentékeny pénzösszegek folytak ki. „Miután ezen eszmét az akkor városunkban mulató List Friedrik is helyeselte volna“ a szükséges előkészületeket megtették és a város polgárait december elsejére a kasinóba összehívták a részvénytőke aláírására. Félóra alatt a szükségesnél több részvény is iratott alá. List is a december 1-én a kasinóban tartott alakuló ülésen megjelent és 25.000 pft. irt alá. A levélíró még előadja, hogy az eszme nem Listtől származik, mégis List azon furesa igénnyel lépett fel, hogy az eszme helyesléseért honoráltassék. „Erről azonban — mondja a levélíró — bővebben csak szükség esetében szólandok.“

Ezek az adatok némi világosságot derítenek Listnek pozsonyi tartózkodására. Ezzel szemben rendkívül feltűnő, hogy a Pesti Hírlapban semmi nyomát nem találjuk List pesti tartózkodásának.



Tartalomjegyzék.

	Lapszám
1. List Frigyes és hazánk. Irta: Földes Béla	5
2. List emlékirata a magyar közlekedésügy megjavításáról. Irta: Sieghart Rudolf	28
3. List: A magyarországi közlekedésügy megjavításának szükségességéről és hasznosságáról I.	28
II. Szükségessége és hasznossága annak, hogy a közlekedésügy pótlására rendszeres tervet alkossunk és ezt tervszerűen hajtsuk végre	30
III. A közlekedési rendszer tervezésénél és kivitelénél a mielőbbi és minél nagyobb jövedelmezőség legyen a főszempont	31
IV. A nemzeti közlekedési terv készítésénél még milyen szempontokat kell szemelőtt tartani?	33
V. Kivételek e szabályok alól	34
VI. Lóvasutak és gőzvasutak	35
VII. Nagy és kis csatornák	42
VIII. A bécs—pesti vasutvonal	43
Első függelék: Nothwendigkeit und Nutzen der Transportverbesserung in Ungarn	59
Második függelék: Über die nationalökonomische Reform in Ungarn	93
Harmadik függelék: Adatok List Frigyes magyarországi tartózkodásáról	169

Nagyobb sajtóhibák.

- 28 lapon 11 sor felülről olv: *elé*
28 lapon 15 sor felülről olv: *országán*
29 lapon 2 sor alulról olv: *cseh*
33 lapon 13 sor felülről olv: *volna*
33 lapon 10 sor alulról olv: *főütőerővel*
43 lapon 12 sor alulról olv: *VIII.*
43 lapon 3 sor alulról olv: *az*
44 lapon 9 sor felülről olv: *kedvezők*
44 lapon 18 sor alulról olv: *megfontolásnál*
44 lapon 2 sor alulról olv: *részrehajlatlan*
45 lapon 3 sor alulról olv: *tributarius pártérdekkel,*
[tehát_
-