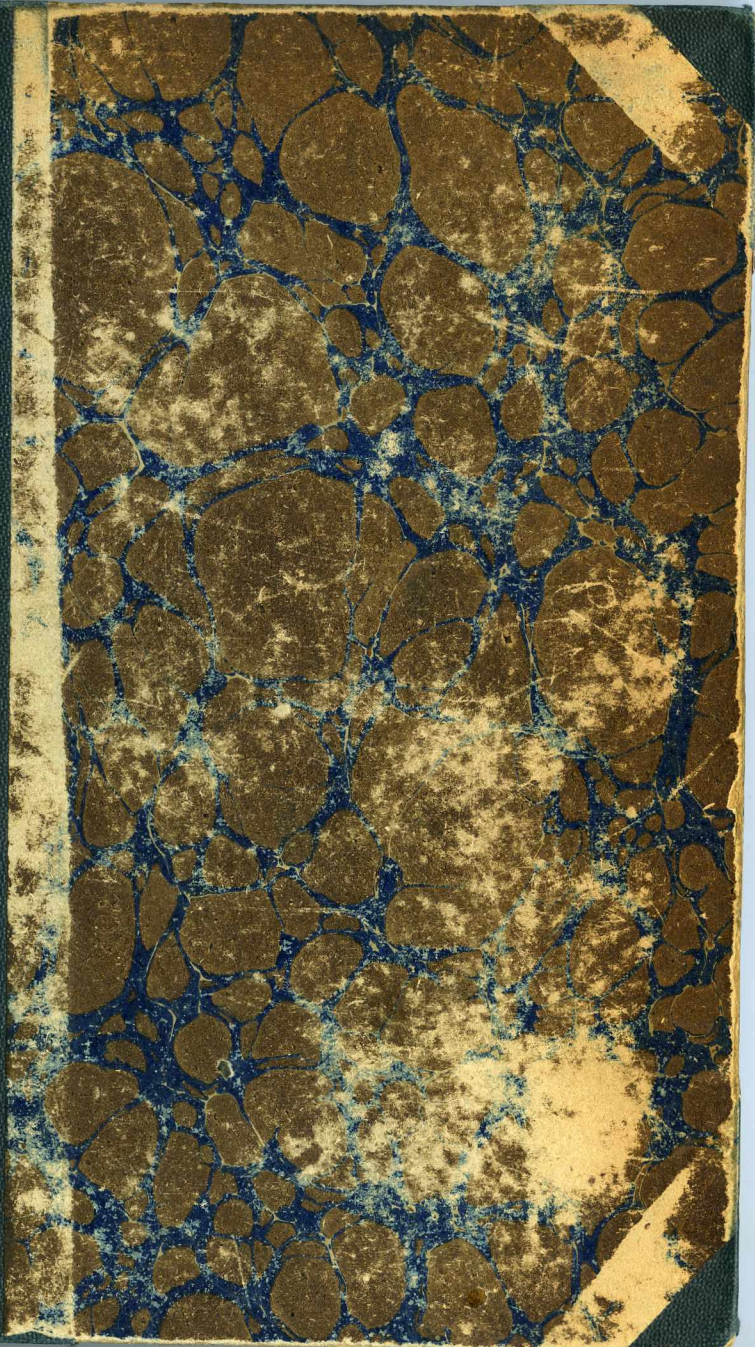


Politikai  
röpiratok.

165.



165  
1495

An die

# **GEEHRTEN WÄHLER**

der **Theresienstadt!**

---

**EMERICH IVÁNKA**

20. November 1875.

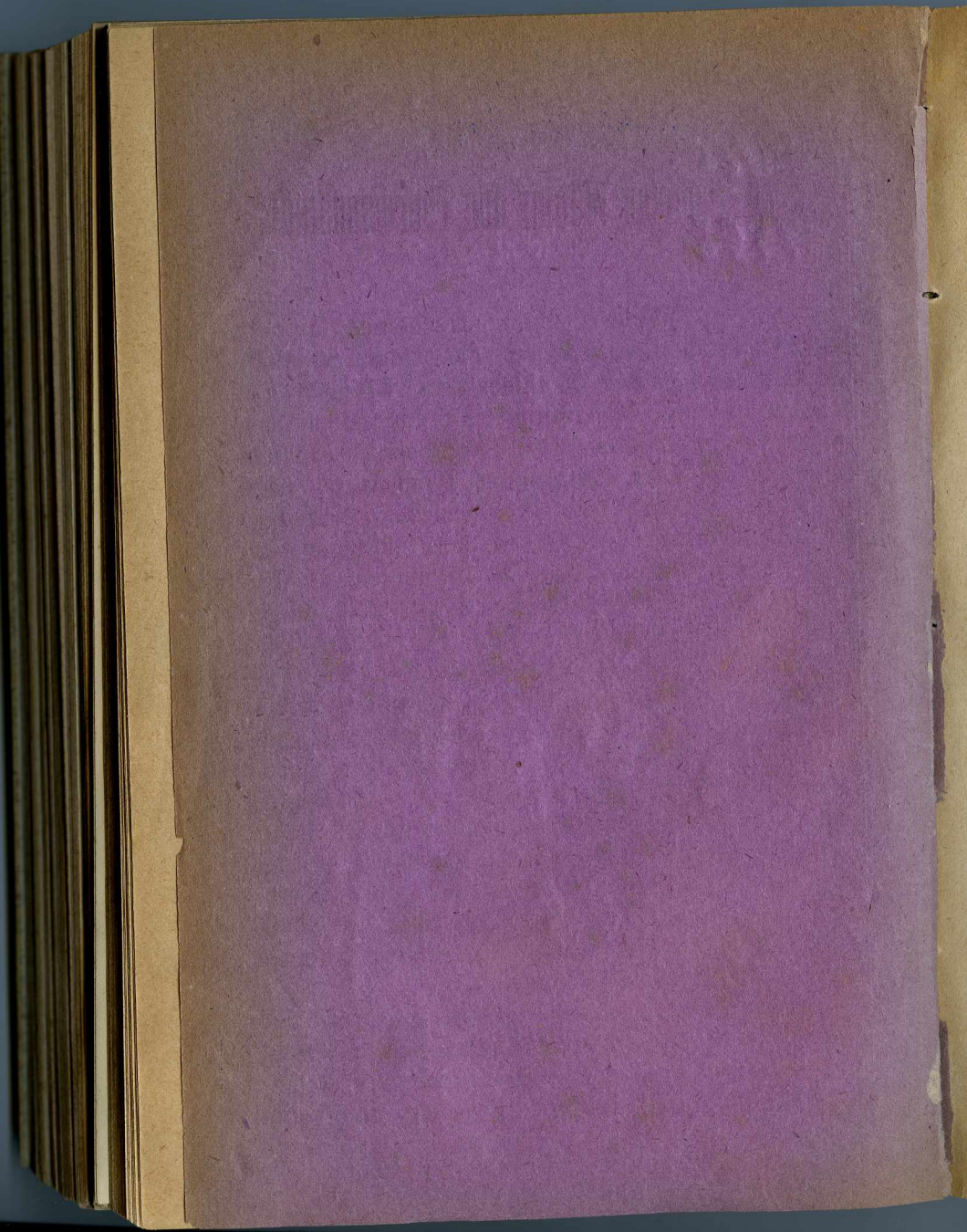
---

8.

**BUDAPEST.**

**GEBRÜDER LÉGRÁDY.**

1875.



Dr. BALLAGI GÉZA

## An die geehrten Wähler der Theresienstadt!

---

Geehrte Wähler! Mein Erscheinen hier in Ihrer Mitte als Candidat für die Deputirtenstelle des Theresienstädter Wahlbezirkes bringt mich einigermassen in Widerspruch mit mir selbst, den ich vor allem anderen aufzuklären mich verpflichtet fühle. Zu Ende des letzten Reichstages habe ich an die Wähler des Wahlbezirkes Nádudvar ein Schreiben gerichtet, in welchem ich aus dem Grunde, da das Ziel meiner Bestrebungen, die Fusion der beiden Parteien erreicht ist, und ich gegenwärtig kein besonderes Feld für meine Thätigkeit vor mir sehe, erklärte, nicht mehr Mitglied des Unterhauses werden zu wollen. Wenn ich jetzt dennoch bereit bin Ihrem geehrten Rufe zu folgen, so hat das seinen Grund darin, dass altbewährte Freunde, mit denen ich seit Beginn meiner politischen Thätigkeit zusammengewirkt habe, und deren Ansichten ich auch gegenwärtig theile, den Wunsch geäußert haben mich in der Legislative zu sehen, somit hatte ich mich verpflichtet gefühlt, den Rest meiner Kräfte dem Dienste des Gemeinwohles zu widmen.

Meine Lage ist umso schwieriger, als Sie einen Mann von besonderem Fachwissen zu wählen wünschen; umso schwieriger, als mein dahingeschiedener Freund Eduard Horn ein so gedie-

genes und von ganz Europa anerkanntes Fach-Wissen in sich vereint hat, dass Muth dazu gehört sein Nachfolger werden zu wollen.

Nichtsdestoweniger, mit Hinblick auf die Gleichartigkeit unserer politischen Überzeugung und Bestrebungen: indem wir beide den Fortschritt unseres Vaterlandes mehr in der Entwicklung der realistischen Bestrebungen, als in idealistischen Anschauungen gesucht haben; nachdem wir im linken Centrum vereint gewirkt und uns vereint an Koloman Ghyczy ausschliessend zur Bildung der sogenannten Mittelpartei gewirkt haben: bin ich der Ansicht, dass es mir, von Ihnen, meine Herren, berathen, Ihre Wünsche und Forderungen erwägend, gelingen wird, wenn auch nicht Horn zu ersetzen, so doch den Interessen des Handels und der Industrie dienlich zu sein. Und dies mit dem Aufgebot aller meiner Kräfte zu thun, gebe ich hiemit meine Zusage.

Wie gesagt, bin ich mehr ein Mann der That als der Worte, und werde auch, wenn ich die Ehre haben werde, Sie in dem Reichstage zu vertreten, dort nicht nur durch häufige, langathmige Reden die Zeit in Anspruch nehmen, sondern wie bis nun, mich strenge an dem betreffenden Gegenstande haltend, möglichst objectiv nur das vorbringen, was zur Erläuterung des auf der Tagesordnung befindlichen Gegenstandes mir nothwendig erscheint.

Es ist meine innige Ueberzeugung, dass wir unser Vaterland an der gegenwärtigen schwierigen Lage nur durch die Beseitigung verschiedener Par-

tei-Bestrebungen und durch ein festes Zusammenhalten retten werden. Unser Hauptbestreben: die Ordnung unseres Staatshaushaltes, können wir nur dann erreichen, wenn wir uns um die Regierung scharen, um dieselbe in ihrem Vorgehen zu stützen und zu fördern. Divergirende Ansichten und Bestrebungen, sowie Angriffe, die aus den Reichen der eigenen Partei gegen die Regierung gerichtet sind, schaden sowohl der Regierung, als auch der Partei, und müssen deshalb, insbesondere mit Rücksicht auf unsere Verhältnisse, meiner Ansicht nach gemieden werden.

An der Spitze des Ministeriums, als auch des Unterhauses stehen Männer, in deren Charakter, geistige Befähigung und Energie ich vollkommenes Vertrauen, und in ihr segensreiches Wirken volle Hoffnung setze.

Die Lage ist sehr schwierig. Unser Land und Volk wird täglich von neuen Heimsuchungen betroffen. Wir haben jedoch keine Ursache zu verzagen, und wenn die Getreuen Alle fest zusammenhalten, so werden die, die mit hämischer Schadenfreude auf unsere Zustände blicken, aus ihrem Irrthume zu ihrem eigenen Schaden erwachen.

Die Zeiten sind schlecht, nicht nur für das Land, sondern für jede einzelne Familie. Muth, Ausdauer und Sparsamkeit sind nothwendig, damit wir unsere alte Kraft wieder erlangen.

Ich kann es nicht glauben, dass der Ungar, der so opferwillig ist, so oft es sich um das Beste seines Vaterlandes handelt, diese Eigenschaften sich anzueignen nicht im Stande wäre, und behauptete

dass Beispiele in hinlänglicher Anzahl vorhanden sind, dass auch bei den gegenwärtigen schwierigen Zeiten es manchen Bürger gelungen ist die Zukunft seiner Familie auf fester Basis aufzubauen.

Wenn wir uns inmitten der Ruinen umsehen, so werden wir die erfreuliche Wahrnehmung machen, dass sich allorts Symptome zeigen, welche auf die Entwicklung unserer Nation hindeuten.

Wenn man den Fortschritt einer Nation beurtheilen will, so muss man nicht auf 5—6 Jahre, in welchen wir eben die besten Zeiten gehabt haben, zurückdenken, sondern man muss mit Jahrzehnten zurückgreifen, um einen sicheren Masstab für die Entwicklung und Vergleichung der Verhältnisse finden zu können.

Ich berufe mich nur auf jene Zeit, die uns, die wir hier versammelt sind, fast Allen genau erinnerlich sein wird; 15, 20, 25—30 Jahre zuvor. Es wird Niemand den riesigen Fortschritt läugnen, den unser Vaterland seit dieser Zeit gemacht hat. Dass wir jedoch unsere Entwicklung auch für die Zukunft sicheren, bin ich der Ansicht, dass wir im Interesse der Nation Egoisten sein müssen, und unsere sprichwörtlich gewordene Generosität zum ausschliesslichen Besten unseres Vaterlandes vorzubehalten haben.

Wir stehen am Vorabende der Lösung von sehr wichtigen Fragen. Hier ist die Bankfrage, die neue Feststellung des zu den gemeinsamen Auslagen von uns zu leistenden Beitrages; die Re-

vision des Zoll- und Handels-Vertrages, die Frage der indirecten Steuern, die Bestimmung des Armeestandes u. s. w. u. s. w.

Sollte es uns glücklich gelingen, diese Fragen im Einverständnisse mit Oesterreich zu lösen, so wird sich Niemand mehr aus der Tiefe seiner Seele freuen, als ich; doch darf uns das Bangen vor dem Kampfe nicht dazu bestimmen, für unsere Rechte nicht mit aller Kraft einzutreten. Hier ist z. B. die Bankfrage. Wir benöthigen nach meiner Ansicht unbedingt eine ungarische Nationalbank mit allen ihren Erfordernissen. Diese Frage ist ohne Schädigung vitaler Interessen lösbar, wenn sie allerorts mit Wohlwollen aufgenommen wird, denn das Geld ist kosmopolitisch. Wir können jedoch unmöglich zugeben, dass jenes Institut, welches als Regulator unserer inneren Creditverhältnisse zu dienen hat, nicht in erster Reihe die Interessen unseres Handels und unserer Industrie in's Auge fasse. Wir können nicht zugeben, dass dieses Institut nicht unter unseren Gesetzen, sondern unter dem Einflusse einer fremden Regierung stehe. Wir müssen fordern, dass das Vermögen der Bank sich hier im Lande befinde; dass ihr Interesse mit unseren Interessen eng verschmolzen werde. Wir müssen dahin wirken, dass die staatliche Existenz Ungarns eben so im Interesse der Bank wie in unserem eigenen stehe.

Bezüglich des Zoll- und Handelsvertrages erscheint es für den ersten Augenblick, als ob die Interessen unserer Landwirthe mit denen unserer Industrie im Gegensatze stehen würden; denn

während sich unsere Landwirthschaft dem Freihandel zuneigt, sucht unsere Industrie den Zoll-Schutz. Diese beiden Interessen müssen wir mit einander versöhnen, und glaube ich, dass dies im Wege des gemässigten Schutz-Zolles möglich ist. Diese Versöhnung beider Interessen ist umso nothwendiger, als bei uns zu Lande, bei einer schlechten Einnahme der Producenten die Industrie ebenfalls lahmgelegt wird. Ob hiezu wohl eine Aussicht vorhanden ist, hierüber lässt jene Bewegung, die sich in Oesterreich insbesondere auch in den Kreisen der dortigen Legislative bemerkbar macht, Zweifel wach werden, wen nicht jene Bewegung, die ebenfalls im Schosse des Reichsrathes in jüngster Zeit entstanden ist, eine diese Bestrebungen mässige Gegenwirkung äussern sollte.

Sollte es uns nicht gelingen, die Gegensätze zu vereinen, so würden wir gezwungen sein, die Zwischen Zoll-Linie wieder aufzustellen. Hiebei wäre meiner Ansicht nach zu erwägen, ob es dem allgemeinen Interesse nicht entsprechen würde, dass der ungarische Staat mit den in gleichen Agrikultur- und Industrie-Verhältnissen befindlichen östlichen Ländern Oesterreichs das eine Zollgebiet, und die in der Industrie weiter vorgeschrittenen westliche Länder Oesterreichs das andere Zollgebiet bilden sollen.

Es ist zweifellos mit Ausnahme des Eisenbahnbaues, dass im Interesse unseres Handels und unserer Industrie, noch sehr wenig gesehehen ist, und dass in dieser Beziehung staatliche Verfügungen dringend nothwendig sind. Doch ist es nöthig dass

sich auch unsere Industriellen und Landwirthe regen. Es kann nicht sein dass wir z. B. das beste Besemer-Eisen ausführen, um dasselbe in Schienen umgearbeitet wieder in das Land hereinzubringen; dass wir unsere Wolle billig verkaufen, und selbst die gewöhnlichsten Stoffe uns aus dem Auslande zugeführt werden müssen; dass wir den überwiegenden Theil unserer Producte in rohem Zustande exportiren. Wenn das so fortgeht, müssen wir uns erschöpfen, und müssen alle verarmen. Diese Verarmung wird in umso riesigeren Dimensionen vorwärts gehen, je mehr die verfeinerten Anforderungen den Civilisation, theurere Bedürfnisse allgemein verbreiten, zu deren Anschaffung wir ein umso grösseres quantum von Rohproducten verwerthen müssen. Wir müssen also daher bestrebt sein, wenigstens Halbfabrikate zu exportiren; hiedurch werden wir hier im Lande Arbeit geben, und an den Transportkosten und an der Verwendung der Abfälle bedeutende Ersparungen machen.

Unseren Landwirthen steht eine schwere Aufgabe bevor. Die immer mehr überhandnehmende Concurrenz der russischen und rumänischen Rohproducte macht es nothwendig, dass unsere Landwirthe auf den westlichen europäischen Märkten jährlich am frühesten mit ihrer Waare erscheinen. Hiezu besitzen wir alle erforderlichen Mittel. Dass die Producte auch in ihrer Qualität vorzüglich seien, dies ist zu erreichen, wenn das zur Production von Feldfrüchten bestimmte Land auf jene Grundstücke beschränkt wird, das zur Production

der Cerealien vorzüglich geeignet erscheint, und wenn die Felder minderer Qualität, oder zu deren Bearbeitung wir nicht die hinlänglichen Kräfte besitzen, zur Production von Futter, oder als Hutweide verwendet werden und wir somit zur Fleisch- Erzeugung und Hebung unserer Wollproduction und zwar mit einem Viehstande vorzüglicher Wahl zurückkehren.

Wenn wir nicht auf diesem Wege vorschreiten, so werden wir von den europäischen Plätzen eher verdrängt sein, als es uns gelingen wird den Uebergang aus einem Agricultur-Lande in ein Land, das die entsprechende Industrie besitzt, bewerkstelligt zu haben.

Jener Nachtheil, dass der erste westliche Verkehr Rumäniens sich über die in der Ebene Galiziens hinziehenden Bahnen etablirt hat, ist kaum mehr zu paralysiren. Ebenso ist es mit jenem Uebergewicht, welches der österreichischen Staatseisenbahn durch die Linie Orsova bezüglich der Vermittlung des Handels der unteren Donauländer gesichert wurde. Es ist jedoch unsere Pflicht, dafür zu sorgen, dass der ungarische Staat einen Moderator besitze, was nur dadurch möglich erscheint, wenn ein wesentlicher Theil der Concurrenz-Linien in Besitz des Staates bleibt oder erworben wird.

Es leitet mich durchaus keine feindlich-Stimmung gegen die österr. Staatsbahn. Im Gegentheile zolle ich volle Anerkennung ihrer vorzüglichen Administration und für die grossen Dienste, die dieses Institut dem Handel bereits gebracht

hat. Ich erwähne diesen Umstand nur deshalb, weil ich der unmaassgeblichen Ansicht bin, dass die österr. Staatsbahn mit ihrer von Bázias bis Bodenbach hinziehenden Linie bereits an jene Grenze der Macht gelangt sei, welche ein Staat in seiner Verkehrspolitik einer Privatgesellschaft überhaupt einräumen kann.

Beidieser Gelegenheit muss ich einen Gegenstand erwähnen, der eben gegenwärtig die Kreise des Handels und der Producenten lebhaft beschäftigt, d. i. die Tarifrage.

Ich glaube nicht, dass sich in dieser Versammlung irgend Jemand befindet, der da behaupten wollte, dass das ungarische Eisenbahnnetz bereits complet sei und keiner weiteren Ergänzung mehr bedarf. Es ist sattsam<sup>1</sup> bekannt, dass die Richtung unserer Eisenbahnen ohne alle Berücksichtigung der Bedürfnisse der Handelspolitik concessionirt und ausgebaut wurde und dass daher eine, den Verkehrsbedürfnissen entsprechende Ergänzung derselben unbedingt nothwendig erscheint. Ich glaube nicht, dass es hier in unserem Kreise irgend Jemand geben sollte, dem es nicht bekannt wäre, dass bei den climatischen Verhältnissen unseres Vaterlandes und bei dem geringen Entwicklungsgrade unserer Industrie darauf kaum bei einer unserer neuen Eisenbahnen zu rechnen war, dass sich dieselbe innerhalb von 10—20 Jahren rentiren werde. Es war daher nicht möglich die Bahnen in einer anderen Weise zu bauen, als mit Beziehung der Staatshilfe. Zwei Wege sind vor uns gestanden. Entweder die Aufnahme eines grossen

Anlehens, und der Ausbau sämmtlicher Bahnen in staatlicher Regie, oder die Bewilligung der Zinsengarantie für Privatgesellschaften und der Ausbau der Bahnen durch dieselben unter Controlle des Staates. Es wäre gänzlich fruchtlos jetzt darüber zu streiten, wo es schon zu spät ist, eine andere Verfügung zu treffen, welche der beiden Wege der Beste gewesen wäre. So viel ist gewiss und allgemein bekannt, dass die vom Staate gebauten Bahnen weder billiger, noch besser gebaut wurden, als die, welche die Privatgesellschaften errichtet haben, und dass bezüglich einer geregelten Administration beide mit demselben Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Bei den Geburtswehen, in denen das Tarifwesen liegt, und bei dem Umstande, das in den letzten schlechten Jahren die Bahnen sich schlecht rentirten und deshalb die Staats-hülfe in hohem Maasse in Anspruch genommen haben und viele im Vorhinein nicht bedacht haben, dass es so kommen müsse, ist es Mode geworden, die Einlösung sämmtlicher vom Staate garantirten Bahnen zu befürworten. Die Idee ist schön, und die Ausführung gewiss wünschenswerth; nur scheint es mir, dass die Durchführung dieser Idee mit einer sehr wesentlichen neuen Belastung des Staates in Verbindung steht, und bin ich der Ansicht, dass wir mit jenem Gelde, das wir zur Verfügung haben, andere klaffende Wunden zu heilen müssen. Ich hoffe, dass auch hiezu die geeignete Zeit kommen wird, doch wollen wir mal sehen ob diese Acquisition unbedingt nothwendig erscheint, damit die Bahnen jener Aufgabe entsprechen kön-

nen, zu deren Erfüllung sie gebaut wurden; ob es denn nicht möglich wäre, die grosse Last der Zinsengarantie auch auf eine weniger drastische Art herabzumindern.

Ich bin der Ansicht, dass hiezu Mittel und Wege vorhanden sind.

Die Aufgabe einer jeden Bahn ist: Waren möglichst billig, mit Sicherheit und so rasch als thunlich zu befördern. Jeder Eisenbahntarif hat ab und aufwärts seine natürliche Begränzung. Es ist namentlich keine Bahn im Stande durch lange Zeit die Waren billiger zu verfrachten, als ihr hiedurch Selbstkosten verursacht werden. Auch kann keine Bahn höhere Frachtsätze einheben, als bei welchen die Verfrachter sich noch eines Vortheiles erfreuen; da widrigenfalls dieselben, andere Verkehrsmittel benutzen werden, oder sich der Handel einem andern Markte zuwendet. Bahnen, die durch Privatgesellschaften ohne Zinsengarantie gebaut werden, sind wegen Verzinsung ihres Anlage-Capitals gehalten, ohne Rücksicht auf die in der fernen Zukunft liegende Entwicklung des durchzogenen Landstriches, ihre momentanen Einnahmen möglichst hoch zu bringen, eben um der Gegenwart Genüge zu leisten. Nicht so jene Bahnen, die der Staat gebaut, oder die eine staatliche Subvention geniessen. Hier ists — bei der Aufstellung von Tarifen — die Aufgabe, alle jene Factoren und Umstände in Erwägung zu ziehen, die zu einer wenn auch ferner liegenden, aber mit Gewissheit eintretenden Entwicklung der Productions-Kräfte und der Industrie des durch die Bahn durchzogenen Landstri-

ches vorhanden sind. Hier ist die Aufgabe gestellt, diesen Landstrich einer allmäligen Entwicklung mit aller Sicherheit entgegen zu führen, und hiedurch für die Bahn anfangs eine geringe für die Zukunft eine stets zunehmende, jedenfalls gesicherte Reineinnahme zu schaffen.

Dieses Doppelziel, nämlich die Sicherstellung der progressiven, mässig sich hebenden Reineinnahmen der vom Staate gebauten oder garantirten Bahnen einerseits, und der gegenwärtigen Berücksichtigung der Entwicklungsbedürfnisse des umliegenden Landestheiles andererseits, ist auf den im Besitze des Staates befindlichen oder die Zinsengarantie geniessenden Bahnen auf zwei Art erreichbar: entweder sind Zonen zu schaffen, innerhalb welcher eine Bahnverwaltung den ganzen Verkehr vermittelt und hat der Staat die Maximal-Sätze zu controlliren; oder ist der zwischen Aufgabe- und Abgabe-Station in Wirksamkeit befindliche billigste Frachtsatz als der Wirkliche zu betrachten und auf alle die beiden genannten Endpunkte verbindenden Bahnen gleichmässig einzuführen, und so der Verkehr unter diesen Anstalten entsprechend zu theilen. Die Ueberwachung der gemeinsamen Frachtsätze und der Verkehrstheilung hat ebenfalls unter der Controlle des Staates zu geschehen.

Die Vertheilung des Landes in Zonen dient zur Begünstigung der betreffenden Eisenbahn. Im Wege der Verkehrstheilung kann der Producent nach der jeweiligen Conjunctur, entsprechend der Situation seines Besitzes, bessere Verkaufspreise erzielen. Für den Handel sind beide Wege so

ziemlich gleich, vorausgesetzt, dass nicht einzelne Firmen auf Kosten der Anderen protegirt werden.

In unserem Vaterlande sind Versuche zur Durchführung des ersten, nennen wir es des französischen Systems am rechten Donauufer bis nun ohne Erfolg gemacht worden. Mit dem zweiten, nennen wir es preussischem System, soll jetzt ein Versuch gemacht werden durch jenen Vertrag, welchen die österr. Staatsbahn, die ungarische Staatsbahn, die Theiss-, Nord-Ost- und Kaschau-Oderberger-Bahn bezüglich der Getreidetransporte in gewissen Richtungen unter Controlle der Regierung zu schliessen beabsichtigen. Die hieraus resultirenden Ergebnisse wären meiner Ansicht nach abzuwarten. Gewiss ist es, das die gegenwärtige Concurrenz zur Erschöpfung führt, nicht so sehr zum Wohle des grossen Publicums, als vielmehr zu dem einzelner Verfrachters dient, und dies alles auf Kosten des die Garantie bietenden Staates. Wo und in welchem Maasse das eine, oder das andere System in unserem Vaterlande anzuwenden wäre, kann nur nach sorgfältiger Erwägung der Verhältnisse, und taktvoller Benützung der eben obwaltenden Umstände bestimmt werden. Ich würde es für sehr schädlich halten, wenn das eine, oder das andere System als ausschliesslich massgebend beliebt würde. In einer Beziehung spreche ich meine Meinung unverhohlen aus: die Strahlen des Handels sind in der Hauptstadt zu contzentriren. Wir müssen uns beeilen, das

Versäumte nachzuholen, besonders beeilen in der Aufstellung der Entrepots, sonst werden wir überflügelt werden; und hat der Staat mit seinem ganzen Gewicht auf das Aufhöremachen oder doch wenigstens auf die Beschränkung jener Differential-Tariffe hinzuwirken, durch welche der Handel Budapest's, trotz allen Bestrebungen, wann immer lahm gelegt werden kann. Wie bezüglich der Eisenbahnen in dieser Richtung vorzugehen wäre, habe ich vorher erwähnt, und fühle ich mich gedrungen, auch bezüglich der Dampfschiffahrt hier diese meine Meinung auszusprechen.

Die schädliche Wirkung des Monopols hat einige meiner Freunde und mich in den Sechzigerjahren dazu vermocht, die Erste Ungarische Donau Dampfschiffarts-Gesellschaft ins Leben zu rufen. Die ersten Geschäftsjahre waren gut. Es haben sich mehrere kleinere Gesellschaften gebildet, und die gegenseitige Concurrenz derselben, hiezu jene der grossen mächtigen Donau-Dampfschiffahrts Gesellschaft, die nacheinander folgenden schlechten Export-Jahre, haben diese mit einem kleinem Kapitale ausgestatteten Gesellschaften in Bedrängniss gebracht. Als es uns bereits Allen schlecht ging, haben wir in einer Fusionirung den Rettungs-Anker gesucht. In der Überzeugung der Schädlichkeit des Monopoliums habe ich mich an die Regierung und an die Deputirten-Kreise gewendet, mit der Bitte, man möge uns bei der durchführung der Fusion Hilfe leisten und bei Ergänzung unseres Fahrparques in entsprechender Weise beistehen.

Ich wurde von allen Seiten ermuntert; der da-

malige Finanzminister hat die Forderung gestellt, dass nicht allein jene vier Gesellschaften, welche die Fusionsbewegung angeregt haben, sondern dass sämtliche ungarische kleinen Dampfschiffahrts-Gesellschaften zu einer grossen zusammenschmelzen mögen. Es wurden in dieser Richtung die nöthigen Schritte eingeleitet. In dem damaligen Communicationsministerium wurde der Wunsch ausgesprochen, dass wir den Personenverkehr auf die ganze ungarische Donau von Pressburg respective von Wien bis Belgrad ausdehnen sollen. In dieser Beziehung sind die nöthigen Studien gemacht worden, Organe des Communications-, Handels- und Finanz-Ministeriums haben mit den Leitern der Gesellschaft Berathungen gepflogen und haben das Bedürfniss mit 3,600.000 Gulden festgestellt, welche Summe nöthig sei, um die Fusionirten Ungarischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften in gehörigen Stand zu setzen, welchen Betrag die ungarische Regierung als Aktien A. zugeben gehabt hätte, um sich hiedurch den gehörigen Einfluss zu sichern. So waren die Präliminarien. Der Finanzminister hat uns wirklich einen Vorschuss von 500.000 bewilligt. Später wurde die Frage der Ungarischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit einer Hypotekar und Handelsbank in Verbindung gebracht. Die Grundbedingungen wurden vereinbart, durch den Minister angenommen und waren auch die englischen Firmen gefunden, welche zur Errichtung dieser Hypotekar und Handels-Gesellschaft das nothwendige Kapital beizustellen bereit gewesen waren. In diesem Momente trat die Geldkrise ein, die in ihren

Verherungen so viel Unternehmungen zu Grunde gerichtet und auch meine Hoffnungen zu Nichte gemacht hat.

Ich behaupte, dass es dem damaligen Herrn Finanzminister Kerkapoly ernst damit war, die Ungarische Dampschifffahrts-Gesellschaft aufrecht zu halten, dass aber zu der Zeit, als dies möglich gewesen, der gehörige Moment versäumt wurde und dieses Versäumniss nicht mehr einzuholen gewesen.

Die finanzielle Lage des Landes und damit auch der Donaudampschifffahrts-Gesellschaft wurde Tag für Tag schlechter. Um eben die Concurrenz aufrecht zu erhalten, habe ich Käufer in England und Paris gesucht, oder doch Finanzkräfte, die jene Position innerhalb der Gesellschaft einnehmen sollten, die ursprünglich der Regierung zugeordnet war. Ich habe Anknüpfungspunkte zur Veräusserung der Personenschiffe und der überzähligen Dampschiffe gesucht. Vergeblich. Die Schuldenlast der Gesellschaft ward immer grösser; der Werth verringerte sich allmähig, und ich musste besorgen, dass die Actionäre ihres Vermögens verlustig werden. In dieser Bedrängniss wurden von meiner Seite die ersten Schritte zur Einleitung von Verhandlungen mit der grossen Donaudampschifffahrts-Gesellschaft gemacht. Zu dieser Zeit wäre nach Abzahlung sämtlicher Schulden auf jede Actie noch ein Betrag von 60 bis 70 fl. entfallen. Die Generalversammlung hat sich für die Fortsetzung des Geschäftes ausgesprochen und ein Comité zur Beschaffung der dringend nöthigen 1 Million Gulden ausgesendet. Die Bemühungen dieses Comité's waren frucht-

los. Die zweite Generalversammlung wurde abgehalten, bei jener Gelegenheit war die Schuldenlast bereits so angewachsen dass auf eine Actie nur 27 — 30 Gulden Werth geblieben ist. Die Generalversammlung hat anderweitige Verkaufsversuche angeordnet. Mein dahingeschiedener Freund Eduard Horn hat in dieser Sache ebenfalls seine Stimme erhoben und die Hoffnung ausgesprochen, dass das nothwendige Capital beschafft werden könne. Die Zeit ist verstrichen; das Geld wurde nicht beschafft, der Werth der Actien sank nahezu auf Null herab. Zu dieser Zeit rief ich — nun nicht weiter! Wir müssen liquidiren so lange — wir im Stande sind unsere Schulden zu bezahlen. Dies ist geschehen. Es ist wahr, die Actionäre haben ihr Vermögen verloren; die ungarische Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat aber alle ihre Schulden ehrlich gezahlt.

Doch ich bin von dem Gegenstande meines Vortrages abgegangen. Das die Beschränkung des Monopols auf der Donau, die Begränzung der Differential-Tarife eingeführt werde, ist meiner Ueberzeugung nach nur dadurch möglich, wenn die Kettenschiffahrt zu allererst durch und für den Staat ein geführt, wird, in dessen Besitze die zuerst gelegten Kette zu verbleiben hat. Die hiezu erforderlichen Capitalien sind verhältnissmässig zu den riesigen Summen, die für Eisenbahnen verausgabt wurden, sehr gering, und wird diess zur Hebung Budapests viel mehr beitragen, als die Anlage von einer noch so grossen Anzahl prachtvoller Strassen.

Für die Hebung Budapests ist viel geschehen, besonders für die Verschönerung der Hauptstadt, und geschieht auch gegenwärtig viel, so zwar, dass wir füglich Budapest in die Reihe der schönsten Städte der Welt stellen können.

Das Herz jedes Ungarn pocht höher, wenn er von den Zinnen der königlichen Burg auf die Hauptstadt herabblickt, wie herrlich stehet Sie da die als Symbol der Entwicklung unseres Vaterlandes betrachtet werden kann; besonders wenn wir zurückdenken, was vor 170 Jahren hier nur 20.000 Einwohner gewesen sind; der jedoch in Budapest wohnt und darin herumwandelt, wird ungeheure Gegensätze wahrnehmen. Für mich wird die Hauptstadt erst dann schön sein, wenn sie von einem Walde rauchender Schlotte umringt sein wird.

Hochgeehrte Herren! Ich habe bis jetzt über Gegenstände gesprochen, die das ganze Land betreffen, mit besonderer Rücksicht auf das, was die Einwohner der Hauptstadt interessirt, wo sich Handel und Industrie concentrisch vereinen. Als ich über die Donau-Dampfschiffarts-Gesellschaft gesprochen, habe ich mein eigenes Vorgehen betont, und nicht ohne Absicht.

Jeder Mann hat verschiedene Freunde; Ich habe auch einen wohlmeinenden Freund, der es für gut findet, mich mit einer eben nicht nach Lavendel riechenden Lauge von Zeit zu Zeit abzubrühen. Ich habe hiegegen bis nun nichts weiter gethan. Jetzt ist von meiner Wahl die Rede, und Ihnen kann es nicht gleichgültig sein, wenn Sie

Kaufmann, oder Fabrikant sei, dass er damit beginne, den Pfeffer in Mörser zu stossen oder die Kohle unter die Dampfmaschine zu [tragen? Ich glaube nein, und bin der Ueberzeugung, dass wenn jemand seine fünf Sinne beisamen hat, und 7 Jahre lang in einer un derselben Richtung fleissig arbeitet, er doch ein Fachmann werden muss.

Der Pensionsfond der Ungarischen Nordost-Bahn beträgt. fl. 264,650 Hievonsind 146,476 in Prioritäts-Obligationen der Gesellschaft placirt, von denen 252 Stück im September l. Jahres gekauft wurden. Mein Lieblingsgedanke ist, dass das noch übrige Geld und was noch eingehen wird, zur Errichtung von Arbeitshäusern in der Nähe der Sátor-alja-Ujhelyer-Werkstätte verwendet werde.

---

Aus dem Gesagten wollen die geehrten Herren Wähler ersehen, dass ich mich seit dreizehn Jahren mit Geschäftssachen befasse und mich für einen Geschäftsmann halte.

Ich habe Viel gearbeitet und arbeite auch gegenwärtig Viel und somit kann ich nicht aller Welt Genüge leisten. Ich will es aber auch nicht dass ich jedem Manne nach seinem Willen thue. Es ist natürlich, dass ich Interessen verletze und der Kritik ausgesetzt bin.

---

Meine Herren! Es war nicht meine Absicht eine sogenannte Programmrede zu halten; in derlei

Programmreden ist es üblich, eine lange Reihe bevorstehender Handlungen anzuführen. Dies halte ich deshalb für unrichtig, weil es ja nicht von einem einzelnen Deputirten abhängt, was eigentlich in dem Reichstage geschehen wird. Was ich über das Eine oder das Andere gesprochen, habe ich deshalb orgebracht, damit Sie hieraus ein Urtheil über meinen Ideengang fällen können. Aus diesem und aus meiner politischen Vergangenheit können Sie sich die Cousequenz ziehen, ob ich jene Befähigung besitze, die Handels- und Industrie-Interessen meines Vaterlandes zu verstehen und in dieser Richtung Dienste zu leisten. Wenn Sie zu einem bejahenden Resultate gelangt sind, bitte ich um Ihre Stimmen; sollten Sie hingegen zu der Ueberzeugung gelangt sein, dass ich nicht der bin, den Sie in mir gesucht haben, dann wird es jedenfalls besser sein, die Interessen dieses Wahlbezirkes einem solchen Manne anzuvertrauen, der für dieselben ein besseres Verständniss hat.

Jedenfalls bin ich Ihnen zu tiefem Danke verpflichtet, dass Sie mich zur Berufung würdig gehalten haben und dass Sie meinen Vortrag mit Geduld anhörten und schliesse denselben, indem ich ausrufe:

**Hoch das Vaterland! Hoch der König!**

DE BALLAGI GÉZA.

