



153.

Politikaj  
röpirator

153  
1359

# Ungarn

und die

## Ernährung Europa's.

Von

EUGEN BONTOUX.

4.

Mit einer Karte.

---

Wien 1868.

Druck und Verlag von R. v. Waldheim.

DE BALLAGI GÉZA.

## Ungarn und die Ernährung Europa's.

### Zweite Studie.

Unter dem gleichen Titel, wie der obige, veröffentlichten wir im Jahre 1861 eine Studie, deren Inhalt zu jener Zeit von Einigen mit Interesse gewürdigt, von vielen Anderen aber als Illusion betrachtet wurde. Damals, wo kaum Jemand in Europa an die Reichthümer dachte, mit welchen die Natur ein fast unbekanntes Land bis zur Verschwendung beschenkt hat, behaupteten wir, es sei für Ungarn der Zeitpunkt gekommen, um seine productive Kraft zu beweisen und sich als eine Macht ersten Ranges beim Handel Europa's zu betheiligen.

Seitdem sind sieben Jahre, im Leben der Völker nur wenige Secunden, verflossen, und was wir voraussahen ist nicht allein eingetroffen, sondern die Wirklichkeit hat unsere Erwartungen übertroffen. Die ungarischen Getreidelager sind nun in Curs gekommen und man kann es sagen, officiell sowohl Seitens der Regierungen als Seitens der deutschen Schranken und anderer fremder Getreidemärkte anerkannt worden.

Die Vorsehung hat das alte Volk der Ungarn in ganz besonderer Weise begünstiget. Im selben Jahre, wo es nach langem Schummer, der freilich mehr Schein

denn Wirklichkeit war, vor aller Welt seine Lebenskraft auf dem politischen Gebiete bekundete, in demselben Jahre musste sich Europa vor der Lebenskraft Ungarns auf dem volkswirtschaftlichen Gebiete beugen. Im Wettstreite strömten aus Europa Millionen in das Land, als Tauschwerthe für die Producte seines Bodens. Zu jener Zeit, als Misswachs und Hunger über die fruchtbarsten Gegenden zwischen den Ufern der Weichsel bis zur Seine und Themse hinwegschritten, ragte wiederum das nationale Banner über die ungarischen Gefilde, deren reiche Garben den Völkern jenseits der Grenzen Nahrung gewährten.

Wenn wir uns nach sieben Jahren wiederum mit derselben Frage beschäftigen, so ist diesmal unsere Aufgabe eine ganz andere als vordem. Es liegt uns nicht ob, wie im Jahre 1861 die Wahrscheinlichkeit künftiger Ereignisse zu beweisen, denn was damals wahrscheinlich war, ist heute erwiesene Thatsache \*). Wir haben die Bedingungen und Verhältnisse des zu Tage getretenen Erfolges zu erforschen und insbesondere die Mittel und Wege, die Ungarn die Dauer des Erfolges zu sichern vermögen.

Der Export von Cerealien aller Gattungen über die ungarischen Grenzen betrug in dem Zeitraum vom 1. Juli 1867 bis zum 1. Juli 1868 30,801.557 Centner, und ferner wurden binnen derselben Zeit 2,807.704 Ctr. Mehl ausgeführt. Diese Mengen entsprechen einem Aequivalent von zusammen 41,172 962 Metzen Getreide, welche Ungarn dem fremden Consum binnen einem Jahre geliefert

---

\*) Vergl. die zum Schlusse angehängte Tabelle über die Getreideausfuhr Oesterreichs in den Jahren 1855 bis 1868.

hat. Somit darf Ungarn mit Recht behaupten, in diesem so schwer auf Europa lastenden Jahre 14—15 Millionen Menschen ernährt zu haben. Und als in der zwölf Monate hindurch dauernden und in ihrer Intensität nur durch die Leistungsfähigkeit der Transportmittel begrenzten Exportbewegung endlich in Folge der neuen Ernte ein Moment der Pause eintrat, da waren die Schätze der Ceres, die Ungarn mit dem Auslande theilte, noch längst nicht erschöpft.

Diess die Thatsache, die im Einzelnen und Besonderen durch die Daten der nachfolgenden Tabellen illustriert wird. Wir fügen hinzu, dass diese Daten aus den verlässlichsten Quellen geschöpft und zweifellos richtig sind.

**A.**

**Ungarns Getreide- und Mehl-Ausfuhr**

vom 1. Juli 1867 bis 1. Juli 1868. — Gesondert nach den Verkehrslinien.

Verkehrslinien	Im zweiten Semester 1867.		Im ersten Semester 1868.		Zusammen in den zwölf Monaten vom 1. Juli 1867 bis 1. Juli 1868.	
	Getreide	Mehl	Getreide	Mehl	Getreide	Mehl
	Z o l - Z e n t n e r					
Oesterr. Staats - Eisenbahn-Gesellschaft . .	7,271.627	593.225	8,383.294	608.591	15,654.921	1,201.816
Südbahn-Gesellschaft . .	5,618.414	292.667	6,291.348	424.799	11,909.762	717.466
Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft . . . .	1,020.931	375.669	1,225.196	481.953	2,846.127	857.629
Wiener Dampfschiffahrts-Unternehmung . . . .	174.152	14.520	216.595	16,280	390.747	30.800
<b>Zusammen . .</b>	<b>14,685.124</b>	<b>1,276.081</b>	<b>16,116.433</b>	<b>1,531.623</b>	<b>30,801.557</b>	<b>2,807.704</b>

B.

**Sendungen an Getreide und Mehl,**  
welche von  
ungarischen Stationen direct über die Grenzen Oesterreichs expedirt wurden,  
gesondert nach  
**Verkehrslinien & Ausgangsgrenzen.**

Verkehrs- Linien	Grenz- Ausgangsort	im 2. Seme- ster 1867		im 1. Seme- ster 1868		Zusammen in den 12 Monaten v. Juli 1867 bis 1. Juli 1868	
		Getreide	Mehl	Getreide	Mehl	Getreide	Mehl
Z o l l - C e n t n e r							
Oesterr. Staats- eisenbahn- Gesell- schaft	Reichenberg u. Bodenbach . . .	2,162.800	148.639	2,613.267	148.340	4,776.067	296.979
	Oderberg und Oswiecim . . .	1,265.976	247.266	1,553.961	267.731	2,819.937	514.997
	Salzburg und Passau . . .	1,009.760	37.939	1,571.996	13.225	2,581.756	51.164
Südbahn- Gesell- schaft	Triest . . . .	2,528.058	256.372	3,070.320	316.750	5,598.378	573.122
	Cormons und Italien . . .	52.639	12.851	146.466	14.318	199.105	27.169
	Kufstein per Brenner . . .	117.042	1.267	220.858	1.303	337.900	2.570
Donau- Dampf- schiffahrts- Gesell- schaft	Regensburg . .	47.164	1.649	172.169	13.969	219.333	15.618
	Straubing . . .	13.198		33.889	610	47.087	610
	Passau . . . .	595.769	7.617	479.384	9.001	1,075.153	10.618
	Verschiedene Haltpunkte . .	201.375	865	109.272	12.102	310.647	12.967
<b>Z u s a m m e n . . . .</b>						17,965.963	1,505.814

C.

**Exporte an Getreide und Mehl aus Ungarn**  
 mit der Bestimmung nach  
 österreichischen Eisenbahnstationen.

Verkehrswege der <b>Exporte</b>	In den zwölf Monaten vom 1. Juli 1867 bis 1. Juli 1868	
	Getreide	Mehl
	Zoll - Centner	
Oesterreich. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . .	5,477.161	338.676
Südbahn . . . . .	5,774.479	114.605
Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft	1,193.907	817.809
Wiener Dampfschiffahrts-Unternehmung . . . . .	390.747	30.800
<b>Insgesamt . .</b>	<b>12,836.294</b>	<b>1,301.890</b>

**D.**

**Getreide- und Mehlsendungen aus Ungarn,**

welche von

**österreichischen Eisenbahnstationen in das Ausland**

weiter reexportirt wurden.

Verkehrslinie	Austrittspunkte der Grenze	Im zweiten Semester 1867		Im ersten Semester 1868		Zusammen	
		Getreide	Mehl	Getreide	Mehl	Getreide	Mehl
		Zoll-Centner					
Westbahn	Salzburg . . . . .	2,344.224	199.587	1,929.269	335.324	4,273.493	534.911
	Passau . . . . .	1,421.911	144.845	1,481.325	138.930	2,903.236	283.175
	Sonstige . . . . .	380.386	22.030	335.633	14.141	716.019	36.171
Nordbahn	Oderberg . . . . .	1.768.488	10.276	1,507.759	65.962	3,276.247	76.238
	Oswiecim . . . . .	58.857	52	14.575	81	73.430	133
<b>Zusammen in den zwölf Monaten vom 1. Juli 1867 bis</b>							
1. Juli 1868 . . . . .						11,242.425	930.628

**E.**

**Die Exportbewegung  
an Getreide und Mehl aus Ungarn**

in der Zeit vom

**1. Juli 1867 bis 1. Juli 1868.**

(Zusammengestellt aus den Tabellen A bis D.)

	Getreide	Mehl
	Z o l l - C e n t n e r	
Gesammt-Export . . . . .	30,801.557	2,807.704
Directe Sendungen ungarischer Stationen in das Ausland . . . . .	17,965.363	1,505.814
Sendungen ungarischer Stationen an österreichische . . . . .	12,836.294	1,301.890
Weitersendungen österreich. Stationen in das Ausland . . . . .	11,242.425	930.628
In Oesterreich verbliebene Quantitäten . . . . .	1,593.869	371,262

**F.**

**Der Cerealien- und Mehl-Export aus Oesterreich**

in den zwölf Monaten vom 1. Juli 1867 bis 1. Juli 1868

(gesondert nach den Gattungen der Sendungen).

G a t t u n g e n	Getreide	Mehl
	Z o l l - C e n t n e r	
Weizen . . . . .	17,951.124	1,360.780
Roggen . . . . .	6,239.864	639.267
Gerste . . . . .	5,048.659	—
Mais . . . . .	1,747.783	739.060
Halbfrucht . . . . .	644.356	—
<b>Zusammen</b>	<b>31,631.786</b>	<b>2,739.107</b>

Die Differenzen zwischen den Daten dieser Tabelle und jenen der vorgängigen erklären sich:

1. Anlangend Getreide dadurch, dass die vorstehenden Ziffern den Zollregistern entnommen sind und den Export von Gesamtösterreich begreifen, während die vorgängigen Tabellen nur auf Ungarn Bezug nehmen.

2. Anlangend Mehl dadurch, dass in den Waaren-Classificationen der Eisenbahnen Perlgerste und Graupe dem Mehl zugezählt werden, in den Zollregistern aber nicht.

Die Prüfung der vorstehenden Tabellen, mit Zuhilfenahme der angebogenen Karte, gestattet es, die Hauptrichtungen der Exportbewegung festzustellen, es sind deren vier:

1. Nordwärts nach Ostpreussen und in zweiter Linie über Stettin nach England.

2. Nordwestwärts nach Hamburg und den Rheinprovinzen.

3. Westwärts nach dem nördlichen Frankreich (Paris), nach der Schweiz und nach den Gegenden des mittleren und oberen Rheins.

4. Südwestwärts nach den Küstenländern des mittelländischen Meeres und über Triest nach England.

Man sagt: „Der in Rede stehende Getreideexport Ungarns „binnen der gegebenen Zeit und in dem gegebenen Umfang „war ein anomales Ereigniss; er wurde durch ein Zusammenreffen von Umständen hervorgerufen, welches in einem „Jahrhundert vielleicht nicht viermal wiederkehrt; um die „Thatsache dieses Exports, der doch ein Fingerzeig für die „Zukunft sein soll, hervorzurufen, musste ja die Vorsehung „Ungarn mit einer überreichen Ernte beschenken und ungewöhnlichen Misswachs über drei Viertheile von Europa „verhängen“. Alle diese Behauptungen haben wir gehört und wir stimmen denselben sofort zu. Es ist uns ja nie eingefallen, den Beweis zu führen, dass Ungarn über die Grenzen von Gesamtösterreich hinaus Jahr für Jahr 40 Millionen Metzen ausführen könne und solle. Allein ein constanter und regelmässiger Export auch nur zur Hälfte oder zum Dritttheil dieser Menge würde ganz gewiss schon für Ungarn als eine Reichthumsquelle erscheinen und alle Gewähr für dessen volkswirtschaftliche Fortentwicklung darbieten. Letztere

aber allein vermag es, in unseren Tagen den Völkern rechtes Wohlergehen und rechte Kraft zu verleihen.

Den vorerwähnten Einwendungen antworten wir, indem wir unsererseits zwei Fragen stellen:

1. Besteht in der Gesamtheit jener Länder, welche im Jahre 1867 ungarisches Getreide importirten, eine constante Nachfrage nach einem jährlichen Bezug von 20 bis 25 Millionen Metzen Getreide?

2. Die zu dieser Ziffer angenommene Nachfrage als Thatsache zugegeben: welche Bedingnisse müssen erfüllt werden, um der ungarischen Produktion in normalen Jahren dieser Nachfrage gegenüber einem regelmässigen Absatz bis zur Menge von 14 bis 15 Millionen Metzen sicher zu stellen?

Es wäre uns sehr erwünscht, wenn die Handelskammern zu Pest, Wien, Triest und Prag diese beiden Fragen in reifliche Erwägung ziehen möchten, weil diese Körperschaften offenbar am ehesten zu einem Urtheil bezüglich dieser Fragen berufen sind und ihre Motivirung von ernstester Bedeutung wäre. Doch warten wir nicht auf diese Entscheidungen und erlauben wir uns, ohne vorgreifen zu wollen, sie als bekannt anzusehen — sie dürften sich unseres Dafürhaltens wesentlich in Folgendem umfassen lassen:

England ist immer auf den Bezug von fremdem Getreide angewiesen; der jährliche Consum übersteigt die eigene Produktion um mindestens 25 Millionen Metzen im Durchschnitt. Dieser Ausfall wird hauptsächlich bedeckt durch Importe aus Amerika, Russland und Nordfrankreich, doch sind bei den Getreideimporten auch Triest, die Nord-

seepplätze und die rheinischen Märkte (letztere seit einiger Zeit in verstärkter Weise) betheiliget.

Im nördlichen Preussen beginnt der Weizen langsam, nach Maassgabe des Steigens des materiellen Wohlstandes der Bevölkerung, den Roggen-Consum zu verdrängen. Ungarn ist ganz gewiss berufen, an der Bedeckung dieses durch geänderte Geschmacksrichtung hervorgerufenen Bedarfes theilzunehmen.

In den Rheinprovinzen, in Belgien und im nördlichen Frankreich nimmt die Nachfrage nach fremdem Getreide von Jahr zu Jahr zu. Diese Thatsache beruht auf zwei Ursachen: Die erstere liegt in der fortschreitenden Entwicklung der Bodencultur zu industriellen Zwecken und folglich in der Minderung der Localproduction, die zweite in der Zunahme des Getreideexportes nach dem nahen England, daher die Nöthigung sich von anderswo decken zu müssen. Die Richtung dieser Bewegung der Cerealien geht von Osten nach Westen und sie wird unverkennbar durch den Getreideexport Ungarns hervorgerufen. Ungarn hält diese Bewegung im Gange — ihm liegt es ob, sie weiter zu entwickeln.

Die Schweiz hat bekanntlich dauernd ein Deficit ihres Getreideconsums zu bedecken. Ungarn hat sich dieses Absatzgebiet bereits erworben, und diese Handelsbeziehungen gewinnen seit einigen Jahren an Regelmässigkeit.

Dasselbe gilt für den Export nach Südwesten. Der Getreidehandel Ungarns nach Triest zeigt die Tendenz nach fester Gestaltung. Der Gang dieser Bewegung ist durch die Daten der nachstehenden Tabelle bezeichnet;

dieselbe beziffert per Jahr die von 1861—1868 aus Ungarn nach Triest gesendeten Getreidemengen.

**Getreide- und Mehlsendungen aus Ungarn  
nach Triest.**

Im Jahre	Getreide	Mehl
	Zoll-Centner	
1861 . . . . .	2,446.764	203.317
1862 . . . . .	1,517.379	225.450
1863 . . . . .	334.128	172.558
1864 . . . . .	671.043	196.097
1865 . . . . .	2,584.263	270.184
1866 . . . . .	2,777.019	459.161
1867 . . . . .	3,382.391	556.440
im ersten Semester 1868 . . . . .	3,070.320	316.750

Marseille, dieser Hauptstapelplatz des mittelländischen Meeres, unterhält zwar bis jetzt fast gar keinen Verkehr in ungarischem Getreide, doch sind die Ursachen dieser Sachlage keine grundsätzlich unabänderlichen. Es wird später nachgewiesen werden, dass dieses Verhältniss nothgedrungen baldigst eine Aenderung erfahren muss.

Aus den vorangehenden Erläuterungen folgt, dass die dauernde Nachfrage nach Getreide jener Länder mit denen Ungarn seit anderthalb Jahren in Handelsbeziehungen getreten ist, im mittleren Jahresdurchschnitt das

Quantum per 25 bis 30 Millionen Metzen ansehnlich übersteigt.

Welche Bedingungen sind es, die Ungarn gestatten, auf den Märkten der in Rede stehenden Länder eine dominirende, unanfechtbare Stellung einzunehmen?

Hiefür sind zwei Factoren maassgebend.

Zuvörderst muss sich der Preis des ungarischen Getreides, welches über die österreichischen Grenzen tritt, um 35 bis 40 kr. per Metzen billiger stellen und diese Preisermässigung darf allein und ausschliesslich nur das ungarische Getreide treffen. Sie muss auf Ursachen beruhen, die nur die ungarische Produktion berühren, nicht etwa auf Ursachen, die alle europäischen Marktpreise des Getreides influenziren. Kurz, es ist erforderlich, dass die Preise der ungarischen Getreidesorten sinken, ohne dass die Ursache dieses Sinkens den fremden Getreidemärkten fühlbar wird. Eine Preisdifferenz per 35 bis 40 kr., d. h. von 8 bis 10 Procent des Werthes der Waare, hätte in den vergangenen Jahren den Abschluss sehr bedeutender Geschäfte nach dem Auslande gestattet. Sie konnten nicht zu Stande kommen, weil diese Preisdifferenz oder auch eine geringere, die in vielen Fällen genügt hätte, nicht bestand. Wäre solches der Fall gewesen, so hätte damit die Exportbewegung jene Regelmässigkeit und Festigkeit zu gewinnen vermocht, die wir ihr zu sichern anstreben.

Abgesehen von der Preisermässigung ist es ferner erforderlich, dass der Handel bei den Getreidetransporten auf einen Grad von Geschwindigkeit und Regelmässigkeit rechnen kann, dem bisher noch nicht genügend entsprochen wurde.

Hiermit erscheint das Problem klar vorgezeichnet und wir schreiten zu dessen Lösung.

Vier Factoren bestimmen den Preis des ungarischen Getreides, welches über die Grenzen Oesterreichs tritt, sei es zu Oderberg oder zu Bodenbach, Salzburg, Triest. Es sind folgende:

1. Die Produktionskosten;
2. die localen Transportkosten, d. h. jene Kosten, welche der Transport vom Erzeugungsorte bis zu jener grossen Verkehrsstrasse, sei es eine Eisenbahn oder eine Wasserstrasse, erfordert, auf welcher das Getreide in das Ausland geht;
3. die Kosten für den Transport auf dem letzterwähnten Verkehrswege;
4. die besonderen Spesen der Ablieferung auf die Märkte, wo die Handelconjuncturen oftmals den Sendungen Halt gebieten.

Am ersten Factor, an den Erzeugungskosten, kann Nichts mehr erspart werden. Im Hinblick auf die nothgedrungene Erhöhung der Steuerlast und das Steigen der Tagelöhne, wäre eher zu wünschen, dass sich die Getreidepreise auf ihrem heutigen Stande erhielten.

Bezüglich des zweiten Factors, der Kosten der Localtransporte, ist eine tiefeingreifende Aenderung zum Bessern unzweifelhaft zu erwarten und zu erhoffen, allein es wird noch lange dauern, bis ziffermässig messbare Resultate erzielt werden können. Nur weil diese Frage an und für sich eine so überaus wichtige ist, verweilen wir bei derselben, denn wir erklären sofort, dass nicht von ihr die Lösung unserer Aufgabe abhängt.

Was ist denn in Ungarn in den letzten sieben Jahren für die Verbesserung der localen Verkehrswege geschehen? Nicht blos Nichts, sondern die Wege sind im Allgemeinen noch schlechter geworden, als sie vordem waren.

Bevor man an's Werk geht, sollte ein umfassendes Project ausgearbeitet werden, und wenn dies geschehen, sollte das Project mit Consequenz und unbeirrt durch die Friction berührter Localinteressen durchgeführt werden, damit kein Jahr und kein Monat ohne Fortschreiten der Leistungen verstreicht. Allerdings wird man sich davor zu hüten haben, zuviel auf einmal zu unternehmen, denn diess ist das sicherste Mittel, um gar Nichts zu leisten. Liegt aber ein solches Project, wie wir es meinen, vor? Wir glauben Nein.

Die Comitate Ungarns sind, was die geologische Beschaffenheit des Bodens anbelangt, durchaus nicht homogen. Wollte die Regierung in allen Theilen des so ausgedehnten Reiches ein einheitliches System für die localen Strassenzüge zur Anwendung gelangen lassen, so wäre solches etwa ebenso vernünftig, als wenn ein Arzt es versuchte, alle Krankheiten mit einem und demselben Heilmittel zu heilen.

Ungarn kann in Bezug auf die vorliegende Frage scharf in zwei Regionen gesondert werden. Die Natur hat die eine Region mit allem zum Baue und zur Erhaltung von Strassen erforderlichen Materiale wo nicht verschwenderisch, so doch reichlich ausgestattet. Dort kann man in derselben Weise wie in andern Ländern vorgehen und als Vorbild sollte dienen — nicht etwa das Netz der Reichs- oder auch nur der Departemental-Strassen Frankreichs — sondern einzig und allein das bewunderungswerthe Netz von Strassen dritten Ranges, welche in Frankreich

seit einigen Jahren unter dem Namen *chemins vicinaux de grande communication* gebaut werden. Im halben Ungarn können ähnliche Strassen wie die letzterwähnten zu 30—40.000 Gulden im Durchschnitt per Meile angelegt werden. Bei entsprechender Fürsorge für die Erhaltung der Strassen werden die Frachtkosten per Centner und Meile nicht mehr als 3 Kreuzer betragen, wogegen jene Kosten sich heute auf 6—8 kr. berechnen.

Die andere Hälfte des Staatsgebietes ist von der Natur hinsichtlich des Baumaterials — freilich auch nur in dieser einen Beziehung — stiefmütterlich behandelt. Es wäre thöricht, hier Strassenzüge nach dem normalen Muster anzulegen. Hier sind Eisenbahnen nothwendig, aber freilich nur solche, die 100.000 bis 120.000 fl. per Meile kosten; hier sind Kanäle nothwendig, die aber weder 40 Fuss breit, noch mit monumentalen Schleussen versehen und für die schwersten Donauschlepper von 10.000 Ctr. Tragfähigkeit fahrbar zu sein brauchen. Man bedecke das Banat mit einem Netze von Eisenbahnen oder Kanälen nach dem Systeme, welches wir vor Augen haben, und das Banat wäre in etlichen Jahren eine Musterwirthschaft.

Wenn Ungarn während 10 Jahren jährlich 6 Millionen Gulden zum Baue von 60 Meilen Strassen und 40 Meilen Eisenbahnen oder Kanälen aufwendet, so werden nach Ablauf dieser Zeit 1000 Meilen Länge an localen Verkehrslinien vollendet sein. Dann wird bei einer Güterbewegung von 200 Millionen Centnern, welche dormalen für den Transport per Tag auf wenige Meilen 30, 40, 50 Kreuzer zu bezahlen haben, die Hälfte oder zwei Drittel dieser drückenden Frachtkosten erspart werden, und

hiermit mehrt sich das Einkommen des Landes um 40—50 Millionen per Jahr. Da lässt sich doch gewiss mit Fug und Recht behaupten, dass das Baucapital fruchtbringend angelegt ist.

Doch kehren wir zu dem eigentlichen Gegenstande unserer Betrachtungen zurück.

Es handelt sich nunmehr um die Erörterung der Frage, ob nicht beim dritten Factor der Getreidepreise, also beim Transport auf der grossen Verkehrslinie von der Aufgabstation bis zur Grenze, Ersparnisse erzielt werden können.

Nehmen wir die Karte Ungarns zu Hilfe und überblicken wir das Netz von Verkehrslinien, mit welchen Natur und menschliche Arbeit die reichen Flächen des Landes ausgestattet haben, so beschäftigt zuvörderst die Donau unsere Aufmerksamkeit.

Dieser gewaltige Strom hält von Wien an die Richtung von West nach Ost ein, bis kurz oberhalb Pest, wo er sich im rechten Winkel biegt und nach Süden strömt. So bildet die Donau für den Cerealien-Export eine scharfe Trennungslinie zwischen dem Reichsgebiete diesseits und jenseits des Stromes. Der Zug des ungarischen Getreidehandels geht ausschliesslich von Osten nach Westen und demnach ist der Strom für die Production des rechten Ufers so zu sagen fast ohne Bedeutung, während die Producte der Flächen des linken Ufers nahezu in ihrer Gesamtheit der grossen Wasserstrasse, gleich einer Hauptarterie zuströmen.

Ein Blick auf die Karte Ungarns zeigt uns noch eine überraschende Anomalie. Die Donau hat auf dem linken Ufer von Pest bis Titel, also auf einer Stromlänge

von 70 Meilen, keinen Nebenfluss, und mit Staunen folgt das Auge dem Laufe der Theiss, welche in ihrer ganzen Länge mit dem Hauptstrome parallel fließt und dessen Stromgebiet nach Osten begrenzt, vom Osten isolirt. Vermöge dieser natürlichen Configuration ist die Güterbewegung auf der Theiss sehr lebhaft. Sollen aber die auf Theisschiffen verladenen Güter zur Donau gelangen, so müssen sie entweder ausgeschifft und mit der Eisenbahn nach Szolnok oder Szegedin befördert werden, oder sie müssen den Umweg über Titel machen. Wie früher erwähnt, geht die Richtung des gesammten Verkehrs von Cerealien aus der Theissgegend nach der Donau, und vermöge der in Rede stehenden Situation erleiden die Transporte eine Vertheuerung, die mindestens 15 kr. per Metzen beträgt.

Die geographischen Richtungsverhältnisse des Getreideexportes bedingen es mit Nothwendigkeit, dass sich der Verkehr für die Getreideproduction des linken Donauufers in zwei Hauptplätzen concentrirt. Pest wird für alle Zukunft das weitaus wichtigste Verkehrscentrum bleiben. Es verschickt seine Sendungen nach vier Richtungen: nach Norden, Nordwesten, Osten und Süden. Doch wird in der Zukunft mehr im Süden ein Hauptverkehrsplatz entstehen — sei es Esseg oder Mohács — dem der Verkehr nach den letzteren drei Richtungen theilweise zufallen wird. Um die Getreideproduction des linken Stromufers wohlfeil nach diesen Hauptstapelplätzen zu verfrachten, brauchen nur einige Anlagen vollendet oder ausgeführt zu werden, die seit einem Jahrhundert begonnen, beziehungsweise projectirt sind. So muss die Theiss mit Pest durch einen, für schwere Lastschiffe geeigneten

Kanal verbunden werden und ferner der in Verfall gerathene Franzens-Kanal entsprechend reconstruirt und auf dem linken Theissufer bis zum Bega-Kanal verlängert werden, damit das Banat mit der Donau durch eine directe Wasserstrasse in Verbindung kommt.

Wir stellen es dem Handel selbst anheim, die sich aus diesen Anlagen ergebenden Vortheile ziffermässig festzustellen und hegen durchaus keine Besorgniss, dass sich das Ergebniss der bezüglichen Berechnungen niedriger als unsere Annahmen stellen werde.

Die Eröffnung dieser beiden Wasserstrassen, die im Eigenthum des Staates zu verbleiben hätten, würde sofort den Transport bis zur Donau für alle Getreidesendungen, welche auf der Theiss und weiterher der Donau zugesendet werden, um mindestens 15 kr. per Metzen ermässigen. Die in Rede stehenden Kanäle würden ferner nicht allein eine nothwendige Ergänzung der Eisenbahnlilien darstellen, sondern ihr Besitz böte auch dem Staate die kräftigste Handhabe zur Ordnung der Tarif-Fragen.

Fassen wir nunmehr die vier Haupttrouten des Exportes, welche von Donauapfelplätzen ausgehen, in's Auge und betrachten wir ihre Zukunft in den nächsten drei oder vier Jahren.

#### **Verkehrsrichtung nach Norden.**

In drei Jahren kann und soll der Anschluss der Eisenbahnlinie Pest-Tarján an die Kaschau-Oderberger Bahn hergestellt sein. Dieser Anschluss wird die Route Pest-Oderberg um 15—16 Meilen gegenüber der dormalen benützten Verbindung über Marchegg abkürzen und hieraus resultirt eine Frachtdifferenz von 15—16 kr., ge-

ring gerechnet. Dabei erlauben wir uns, bezüglich dieser Linie im Interesse Ungarns einen Wunsch zu äussern. Die Linien Pest-Tarján und Hatvan-Miskolcz gehören heute schon der Staatsverwaltung eigenthümlich an und dieselbe sollte auch die Linie nach dem Norden ausbauen und ihr Eigenthum an dem Netze zum Mindesten auf einige Jahre hinaus wahren. Dieses Netz birgt Schätze in sich, deren Werth in Bälde zu Tage treten wird und es wird die Opfer überaus reichlich vergüten, welche die Regierung zu seiner Vollendung brachte.

#### **Verkehrsrichtung nach Nordwesten.**

Zu Versendungen in dieser Richtung wurden bisher fast ohne Ausnahme die Linien Pest-Marchegg-Wien-Prag-Bodenbach benützt. Künftighin werden, wie ein Blick auf die Karte zeigt, drei Linien bezüglich dieser Sendungen in Concurrrenz treten. Die Franz-Josephsbahn kürzt die bestehende Route zwischen Wien und den Handelsplätzen des Unterrheins um 18 bis 20 Meilen im mittleren Durchschnitt ab; die österreichische Nordwestbahn die Route Wien-Hamburg um 14 Meilen. Doch ist desshalb noch nicht anzunehmen, dass die Sendungen sofort die bisher benützte Eisenbahn-Verkehrslinie verlassen werden. Die österreichische Staatseisenbahngesellschaft disponirt — zumal nach der Vollendung der jetzt im Bau begriffenen Linie Marchegg-Brünn — gegenüber den concurrirenden Linien immerhin über die ungemein bedeutenden Vortheile des Besitzes des Ausgangspunktes und der längeren Transportlinie, allein durch die Concurrrenz der anderen Linien werden doch die Transportkosten

zwischen den ungarischen Stationen und der nordwestlichen Grenze Oesterreichs nothwendig um 10—15 Percent gegenüber den bisherigen Kosten, d. h. um circa 15 kr. pr. Metzen, ermässigt werden.

### Verkehrsrichtung nach Westen.

Zur Zeit bildet nothwendiger Weise Wien den Durchgangs- und Sammelpunkt für den gesammten Verkehr nach Westen. Von Ungarn bis nach Wien stehen diesem Verkehr drei Strassen offen: die Eisenbahnen auf den beiden Donau-Ufern und die Donau selbst. Aufwärts von Wien hat die Westbahn und ihre Anschlussbahnen ein factisches Verkehrsmonopol für die in Rede stehende Richtung. Notorisch vermögen es die letztern Linien in ihrem dermaligen Stande nicht, der ihnen obliegenden Aufgabe nachzukommen, allein ungeachtet dessen hätte es doch vielleicht die Gerechtigkeit erfordert, eher den Ursachen nachzugehen, welche die Leistungsfähigkeit der Westbahn auf das heutige Niveau beschränken, statt diese Unternehmung anzuklagen wie es geschehen ist. — Man erntet eben jetzt die Früchte jener engherzigen Politik, welche vor wenigen Jahren die volkswirtschaftlichen Geschicke Oesterreichs lenkte.

Der Bau zweier neuen Eisenbahnlinien wird auf den Getreidehandel Ungarns in der Richtung nach Westen einen mächtigen Einfluss üben. Wir meinen die Linie von Villach nach Brixen, welche in drei Jahren vollendet sein wird und ferner den Bau einer Linie von Innsbruck nach der Schweizer Grenze, welche letztere im Hinblick auf ihre Wichtigkeit für die vitalsten Interessen Oesterreichs keine weitere Verzögerung mehr erleiden darf. Der richtige

wohlfeile Weg vom Banat nach der Schweiz und nach Frankreich führt von Esseg oder Mohács nach Marburg, Villach, Innsbruck, Bregenz und Basel. Bezüglich dieser grossen Linie steht nur noch die Theilstrecke Innsbruck-Feldkirch in Frage, deren absolute Nothwendigkeit vom ökonomischen und politischen Standpunkte aus von Tag zu Tag offener wird. Ab von Pest wird dann die Route über Kanizsa und Marburg gegenüber den bestehenden Transport-Distanzen und Transport-Kosten wesentliche Vortheile bieten. Die Distanz von Pest nach Romanshorn beträgt mittelst der Route über Tirol 125·5 Meilen, während die Route über Salzburg 140 Meilen zählt.

Die nachstehende Tabelle enthält eine vergleichende Darstellung der Frachtgebühren von den Hauptstationen an der Theiss nach Romanshorn, und zwar der bestehenden Gebühren auf der Route über Salzburg und der künftigen nach Vollendung der in Betracht genommenen neuen Linie, sei die Route über Mohács gewählt oder jene über Pest-Ofen.

Frachtgebühren in Francs pr. Tonne zu zwanzig Centnern.

V o n	Nach Romanshorn		
	über Salzburg	über Ofen und Kärnthen	über Mohács oder Esseg und Kärnthen
Gross-Beeskerek . . . . .	89·76	77·20	67·70
Temesvár . . . . .	86·17	79·30	70·20
Szolnok . . . . .	81·60	69·70	—
Szegedin . . . . .	82·16	70·70	70·20
Pest . . . . .	70·75	58·20	—
Mohács oder Esseg . . . . .	—	—	57·70

Die vorstehend nachgewiesenen Differenzen der Frachtgebühren betragen 10 bis 20 Francs pr. Tonne, d. h. 20 bis 40 kr. in Silber pr. Ctr. und sind somit sehr merklich.

Die Vergleichung der beiden Routen ergibt für die Bestimmungsorte über Romanshorn hinaus, je nach ihrer Lage, veränderliche Ergebnisse. Beispiels halber sei erwähnt, dass die Distanz zwischen Pest und Paris durch die Route über Tirol und die Schweiz gegenüber der jetzt befahrenen um zehn Meilen abgekürzt wird.

#### **Verkehrsrichtung nach dem Südwesten.**

Das ungarische Stromgebiet der Donau wird durch drei Verkehrslinien mit dem adriatischen Meere verbunden, nämlich durch zwei Eisenbahnlinien mit den Ausgangspunkten zu Pest und Mohács und durch die combinirte Verkehrslinie der Wasserstrasse der Save und der croatischen Eisenbahn.

Die geeigneten Maassnahmen zur Belebung des Exportes in dieser Richtung bestehen in Folgendem:

1. Erleichterung der Schifffahrt auf der Drau durch Beseitigung der bestehenden Hindernisse, was keinen Schwierigkeiten unterliegt. Die gedeihlichen Wirkungen lassen sich leicht berechnen. Falls ein Fahrzeug von Titel oder selbst vom Franzenskanal aus die Drau aufwärts bis nach Bares gelangen kann, so kommt die Fracht von Esseg bis zur letztgenannten Station höchstens auf 12 kr. pr. Metzen zu stehen, während die Frachtgebühren von Mohács bis Bares 20 kr. pr. Metzen betragen. Demnach ist der Wunsch nach der Regulirung der Drau zwischen Esseg und Bares vollkommen gerechtfertiget und die

Durchführung dieses Unternehmens wird nicht nur den Export nach Südwesten beeinflussen, sondern auch jenen in den Richtungen nach Westen und Nordwesten.

2. Bau der Eisenbahnlinie Esseg-Sissek.

3. Regulirung der Save, weil Wasserstrassen, die immer wohlfeiler als Eisenbahnen, als die natürlichen Regulatoren der Bahntarife erscheinen.

Weiter stellen Unternehmungen, die ferne von den Grenzen Oesterreichs in Ausführung begriffen sind, dem ungarischen Getreideexport in der Richtung nach Südwesten bedeutende Vortheile in Aussicht. Diese Thatsache scheint Niemand nach ihrer vollen Bedeutung zu würdigen, obgleich ihre Wirkungen ebenso gedeihlich als unbestreitbar sind. Wir meinen den Bau des Montenis-Tunnels und jenen der Eisenbahnlinie Nizza-Genua: Unternehmungen, deren Vollendung in nicht ferner Zeit jetzt gesichert ist. Sind einmal diese Bauten vollendet, dann stehen dem ungarischen Getreide die Märkte von Paris und Lyon offen. Die Distanz letzterer von den Donauhäfen beträgt diesfalls 200 bis 220 Meilen und kann ohne Schwierigkeiten in fünf Tagen mit einem Kostenaufwand von 60 Francs pr. Tonne zurückgelegt werden, da die Frachtenbewegung fast ausschliesslich den Linien einer und derselben Gesellschaft zufällt. Heute kostet der Transport auf der Route über Triest mehr und dauert einen und einen halben Monat, wobei wir noch von den Umladungskosten und von den Gefahren des Seetransportes absehen.

Man wird gewiss darüber staunen, dass wir bei der Besprechung des Exportes nach dem mittelländischen Meere die Linie Carlstadt-Fiume nicht erwähnen. Das Motiv hierfür liegt einfach in Folgendem: Wir haben diese Frage, wie

es unsere Pflicht war, reiflich und sorgfältig in Erwägung gezogen und wir vermochten vom nationalökonomischen Standpunkte aus, der für uns ausschliesslich maassgebend, keinen einzigen triftigen Grund aufzufinden, der für den Bau der erwähnten Linie spräche. Mag auch diese Ansicht paradox erscheinen, so ist sie doch unschwer zu rechtfertigen. Der Bau der Linie St. Peter-Fiume ist zur Zeit gesichert und wird binnen drei Jahren vollendet sein. Hiermit ist die Verbindung von Agram und Fiume über Steinbrück hergestellt. Dieselbe ist zwar um nahezu 11 Meilen länger als die directe Verbindung über Carlstadt, allein hinsichtlich der Zeit ist die sich ergebende Differenz der Transportdauer von 3 bis 4 Stunden für Waarensendungen offenbar ohne Belang, und hinsichtlich der Transportkosten bietet die erstgenannte Linie sogar noch Vortheile. Wahrscheinlich würde sich die Südbahn-Gesellschaft, insolange der Bau der Linie über Carlstadt nicht unternommen wird, dazu bequemen, die Länge der Linie Agram-Carlstadt-Fiume in den Tarifsrechnungen für die Linie Agram-St. Peter-Fiume zu substituiren, und ferner könnte auf der directen Linie der Südbahn-Tarif von 1 kr. pr. Centner und Meile deshalb keine Anwendung finden, weil dann nicht einmal die Betriebskosten gedeckt würden. Hiermit erscheint die soeben ausgesprochene Behauptung gerechtfertiget, dass der Transport pr. Metzen Weizen auf der directen Verbindungs-Linie theurer zu stehen kommt, als er ohne den Bestand dieser Linie kosten würde. — Die Linie Carlstadt-Fiume bedarf lediglich zur Bedeckung ihrer Betriebsauslagen, also bevor an die Verzinsung des Anlagecapitals gedacht werden kann, einer Güterbewegung von  $3\frac{1}{2}$  bis 4 Millionen Centner; ist es zu glauben, dass der

Verkehr thatsächlich die Höhe dieser Ziffer erreichen könne?

Ganz anders verhält sich freilich die Sache, wenn behauptet wird, der Bau der directen Verbindungslinie nach Fiume sei aus politischen Motiven nothwendig — die Politik hat ihre eigenen Gesetze und Anforderungen, vor welchen sich der Nationalökonom beugt, wenn er sie auch beklagt. Diese Linie wird Ungarn **vierzig Millionen** kosten und stellt kein Erträgniss in Aussicht. Der Betrag ist gering, wenn ein Erforderniss der Politik in Frage steht; er ist hoch, wenn es sich um volkswirthschaftliche Zwecke handelt. Ungarn könnte eine solche Summe zur Zeit besser verwerthen; sie würde, was durchaus nicht übersehen werden darf, ausreichen zur Anlage von **100 Meilen Eisenbahnen nach dem üblichen Systeme**, oder von **400 Meilen Eisenbahnen und Kanälen nach einem wohlfeilen (Vicinal-) Systeme**, oder von **1000 Meilen an macadamisirten Strassenzügen**.

Fassen wir die Daten der vorangehenden Darstellung zusammen, so gelangen wir auf dem Gebiete der That-sachen zu folgenden Ergebnissen:

Die Eröffnung zweier Wasserstrassen zur Verbindung der Theiss mit Pest und des Banates mit dem Franzenskanal ermässigt die Transportkosten bis zur Donau um etwa 15 kr. pr. Metzen. Durch den Bau und die Vollendung der nordungarischen Linie, der Franz-Josefs-Bahn, der österreichischen Nordwestbahn, der Linien Villach-Brixen, Innsbruck-Bregenz, Esseg-Sissek, der Montcenis-Bahn und der Linie Genua-Nizza werden ferner die Frachtkosten der Sendungen von der Donau zu den Hauptmärkten für ungarisches Getreide um 15 bis 30 kr. pr. Metzen er-

mässiget. Demnach bewirkt die Anlage und Ausführung der soeben erwähnten Communicationen ein Totalersparniss von 30—50 kr. der Frachtgebühren von den Aufgabsorten am linken Donauufer bis zu den Bestimmungsorten. Der Getreideverkehr des rechten Donau-Ufers disponirt ohnehin schon über leichtere und vortheilhaftere Exportbedingungen; zudem werden ihm die künftigen Transportersparnisse bei den Verkehrsrichtungen nach Nordwesten, Westen und Süden zu Gute kommen.

In dem Zeitraum von etlichen Jahren, welcher zur Vollendung der neuen Eisenbahnlinien erforderlich ist, wird offenbar auch den bestehenden Linien bessernde Sorgfalt zugewendet und zweite Geleise werden überall dort angelegt werden, wo die Erfahrung für ihre Nothwendigkeit spricht. Eine nach allen Richtungen hin bestehende Linien-Concurrenz, das beste, verlässlichste Mittel, um das ersehnte Ziel der Regelmässigkeit und Raschheit des Verkehrs zu erreichen, wird unfehlbar ihre natürliche Wirkung üben.

Es erübrigt noch die Prüfung des letzten für die Gestehungskosten des exportirten Getreides maassgebenden Factors: die auf den Getreidesendungen haftenden Localspesen an den durch die Handelsconjuncturen bestimmten Lagerpunkten.

Ein Theil der aus Ungarn versandten Getreidemengen geht allerdings jetzt und wohl auch in aller Zukunft direct und ohne Zwischen-Lagerpunkte in das Ausland. Dies geschieht zumal dann, wenn die Handelsbewegung sehr lebhaft ist. Doch ist andererseits die Anlage grosser Entrepôts, in welchen der Handel unter allen Verhältnissen beträchtliche Getreidestocks zu finden sicher ist, eine

absolute Vorbedingung für die ununterbrochene Dauer und die Regelmässigkeit des Exportes.

Pest stellt jetzt schon ein Entrepôt dar — aber zu welchen Kostenpreisen? Der Handel weiss davon zu erzählen, welche Kosten in Pest der Transport vom Bahnhof oder Schiff zum Magazin, die Magazinirung, die Conservirung und der Transport behufs der Weiterbeförderung erfordern.

Welche Fluth von Reclamationen und Klagen wegen der Unzulänglichkeit des Pester Bahnhofs, der doch zu den grössten Europas gehört! Derselbe wurde immer und immer vergrössert, die Area der gedeckten Flächen wurde vervielfacht — nichtsdestoweniger blieb der Uebelstand und er wird stets bestehen. Man vergisst sehr mit Unrecht, dass ein Bahnhof kein Entrepôt ist und man unterlässt die geeigneten Maassnahmen um eine Sachlage zum Bessern zu ändern, die der Entwicklung des Handels überaus abträglich ist. Will man zu einem Ergebnisse gelangen, so muss geschehen, was der Druck der Verhältnisse erheischt.

Es müssen grosse Getreidedocks mit einem Fassungsraum von mehreren Millionen Metzen errichtet werden; diese Docks müssen den Anforderungen des modernen Wissens vollkommen entsprechend erbaut werden, so dass das Einführen, die Conservirung und die Manipulation des Getreides mit möglichst geringem Kostenaufwand bewerkstelligt werden kann; diese Entrepôts müssen in örtlicher Beziehung so placirt werden, dass die Donau- und die Kanalfahrzeuge und die Waggons der einzelnen Eisenbahnlinien zu ihnen gelangen und zu den möglichst geringen Kosten ihre Frachten ausladen und neue Frachten

einladen können. Endlich muss die Donau behufs der Verbindung der Eisenbahnlinien der beiden Ufer überbrückt werden.

Wer möchte es bestreiten, dass durch die Ausführung dieses Projectes die relativ hohen Lagerkosten pr. 12, 15, selbst 20 kr. pr. Metzen Getreide zu Pest, auf ein Viertel ermässigt werden!

Auch zu Mohács oder Esseg müssten Magazine nach diesem Systeme errichtet werden, um den Verkehr vor den Störungen zu bewahren, welche die Unterbrechung der Schifffahrt mit sich bringt. —

---

Sieben Jahre sind verstrichen, seit anlässlich der Frage der Ernährung Europa's das Wort Ungarn zum ersten Male gebraucht wurde. Denken wir uns einen gleichen Zeitraum wiederum verstrichen, löschen wir sieben Jahre aus den Annalen der Zukunft und fragen wir, wie dann — bei einer dritten Behandlung unseres Thema's — ein Autor schreiben würde? Seine Leistung würde sich wahrscheinlich nur auf die wortgetreue Mittheilung von Marktberichten der Zeitungen seiner Zeit beschränken; etwa so:

Marseille, Montag .....1875.

Der Getreidemarkt ziemlich lebhaft. Geschlossen wurden 15.000 Hectoliter ungarischer Weizen mit der Verpflichtung für den Verkäufer bis nächsten Samstag abzuliefern.

Paris, Hallenbericht vom .....1875.

Getreide und Mehl. Heute wurden 10.000 Sack Mehl der Pester-.....Mühlen und 12.000 Hectoliter

ungarischer Weizen gehandelt. Bei Schluss der Börse avisierte die Direction der Pester Docks das Hallenbureau, dass der Versandt morgen beginnt. Die Waare wird in sechs Tagen geliefert werden.

Folgen ähnliche Berichte aus Romanshorn, Mannheim, Cöln. Berlin, und:

**Pest. . . . . 1875**

Bewegung der Getreidedocks von gestern.

Angekommen	pr. Schiff . . . . .	45.000	Metzen
	pr. Eisenbahn . . . . .	37.000	„
	Zusammen	82.000	Metzen.
Abfuhr . . . . .		110.000	„
Stand von heute:			
Weizen . . . . .		3,750.000	„
Roggen . . . . .		1,150.000	„
Gerste . . . . .		825.000	„
	Zusammen	5,725.000	Metzen.

Dann wird man doch behaupten dürfen, dass Pest im wahren Sinn des Wortes Europa's Kornkammer sei! Aber wir schreiben im Jahre 1868 und hören schon laut rufen, dass diese Schilderung der Zukunft ein Traum, dass diese Zukunft unmöglich ist. Zum Glück ist gerade unsere Epoche die der Unmöglichkeiten; steht ja doch unsere Generation buchstäblich inmitten von so vielen Dingen, die sie oder die vorangegangene Generation für unmöglich erklärt hat. Hört die Menge den Klang des Wortes Fortschritt so antwortet sie stets mit dem Rufe: es ist unmöglich, denn sie gehorcht dem in der Natur des Menschen wurzelnden Gefühle der Ohnmacht. Und doch ist es nicht lange her, dass man den Verzagten und Ungläubigen sagte: Schiffe werden mit eigener Kraft stromaufwärts

fahren und den Windströmungen entgegen den Ocean durchfurchen; eiserne, feuersprühende Rosse werden euch und eure Güter von einem Ende zum andern durch die weitesten Reiche der Erde führen; der Gedanke, den ihr in diesem Momente fasst, kann, wenn ihr es wünscht, so schnell wie der Blitz am anderen Ende der Welt in Schriftzügen aufgezeichnet werden! Alles dieses wurde gesagt und die Antwort darauf war Kopfschütteln und das leidige „Unmöglich“.

Nun denn — jetzt sind alle diese für unmöglich angesehenen Dinge da, und unsere Generation benützt sie wie ein Kind sein Spielzeug, benützt sie ohne die Mühen zu begreifen, die angewendet werden mussten, um dem Chaos den Lichtstrahl zu entlocken, benützt sie ohne ihre Macht und Grösse zu begreifen. Gerade so wird es unseren Voraussagungen ergehen. Was heute als Träumerei erscheint, wird in wenigen Jahren zur Thatsache geworden sein und bei jedem neuen Fortschritt wird es doch wieder heissen: Unmöglich. —

Das in diesen Blättern skizzirte Programm zerfällt in zwei Theile. Der Eine betrifft einzig und allein das Gebiet Ungarns, und Ungarn hat dessen Ausführung ausschliesslich in der Hand. Die Ausführung der anderen Hälfte des Programmes kann Ungarn durch seinen Einfluss und wenn es Noth thut, auch durch seine Mithilfe fördern. Insbesondere sollte nicht ausser Acht gelassen werden, dass die Linie Innsbruck-Feldkirch für den ungarischen Export von höchster Bedeutung ist.

Beharrt das ungarische Ministerium für Communicationen mit Festigkeit auf dem Wege, den es seit zwei

Jahren mit anerkennenswerther Energie verfolgt, so wird das Ziel erreicht und das Wort „unmöglich“ wieder einmal in den Prophezeiungsbüchern gelöscht werden. Freilich könnte sich Ungarn beim Rückblick auf die letzten drei Jahre seiner Geschichte nicht ganz mit Unrecht denken, dass das Wort „unmöglich“ für Ungarn nicht besteht.

Wien, im November 1868.

---

### Getreide-Ausfuhr Oesterreichs.

Im Jahre	Getreide aller Gattungen	Im Jahre	Getreide	Mehl
	Zoll-Centner		Z o l l - C e n t n e r	
1855	2,449.284	1861	8,737.659	797.974
1856	4,651.200	1862	8,381.761	880.069
1857	3,289.270	1863	4,452.991	735.046
1858	2,242.072	1864	4,310.218	811.864
1859	2,051.032	1865	4,741.003	1,183.753
1860	6,800.768	1866	8,571.438	1,325.307
		1867	20,659.904	2,144.671

DE BALLACI GÉZA.



**Jel-Magyarázat.**

- üzletben levő pályák
- ..... kivitelben levő pályák
- kilátásba helyezett pályák.

Mérték 1 : 3,000,000.





