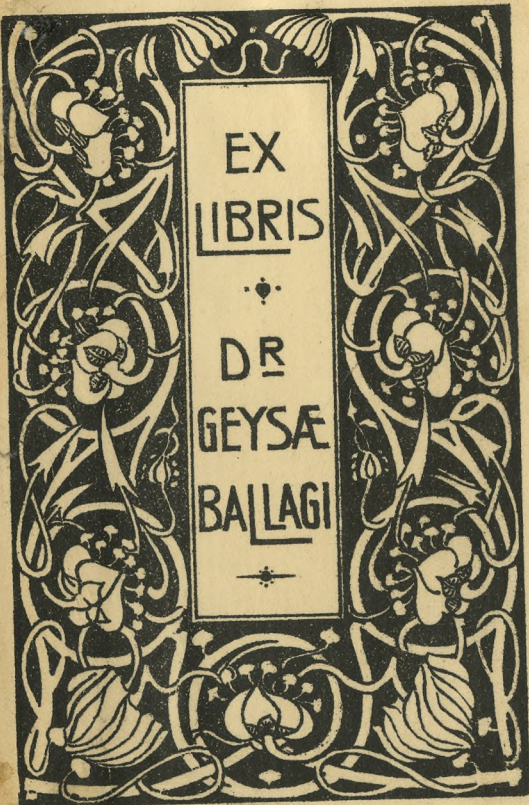
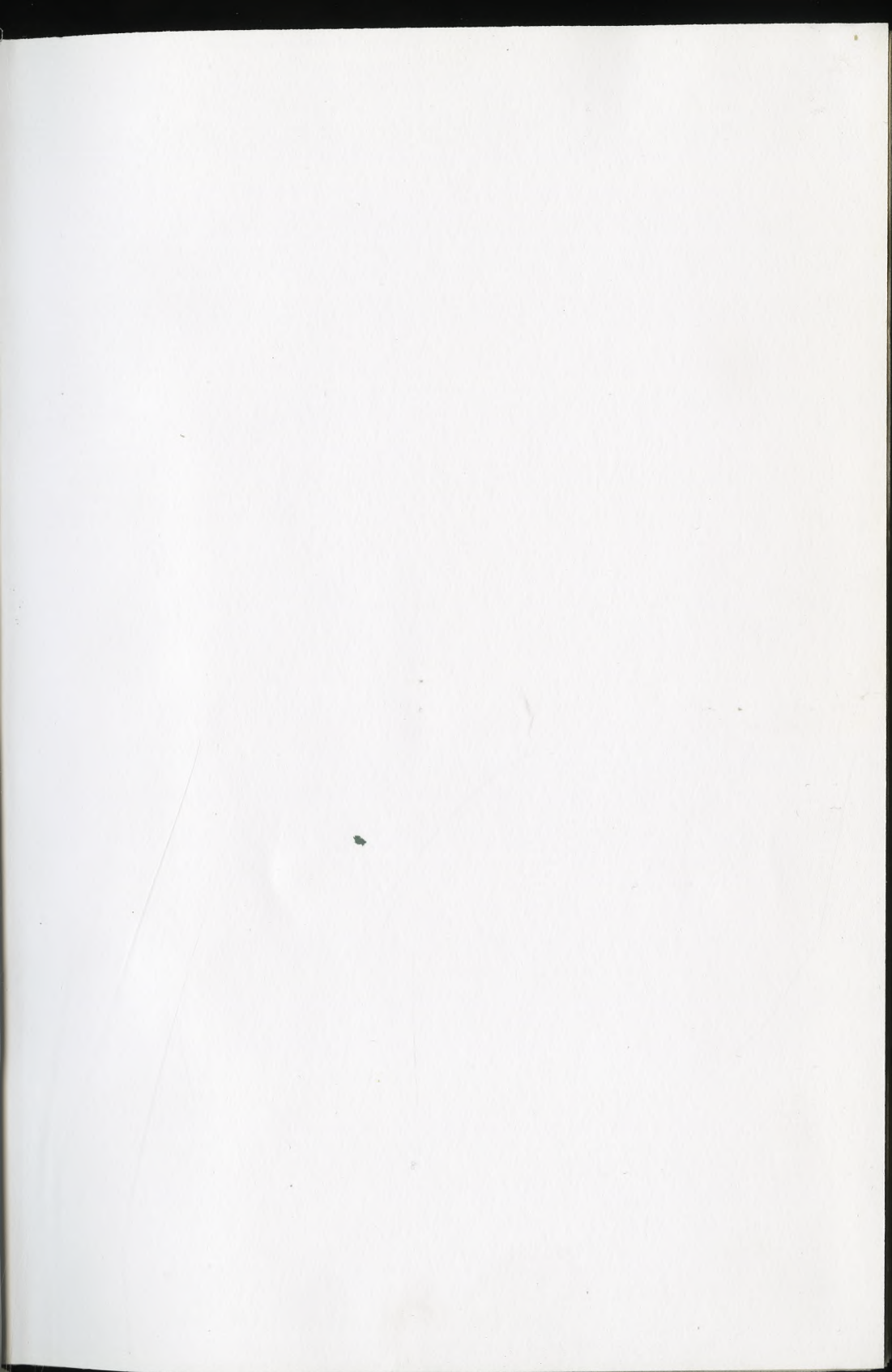


3999 191



EX
LIBRIS

• ♦ •
DR
GEYSÆ
BALLAGI
— ♦ —



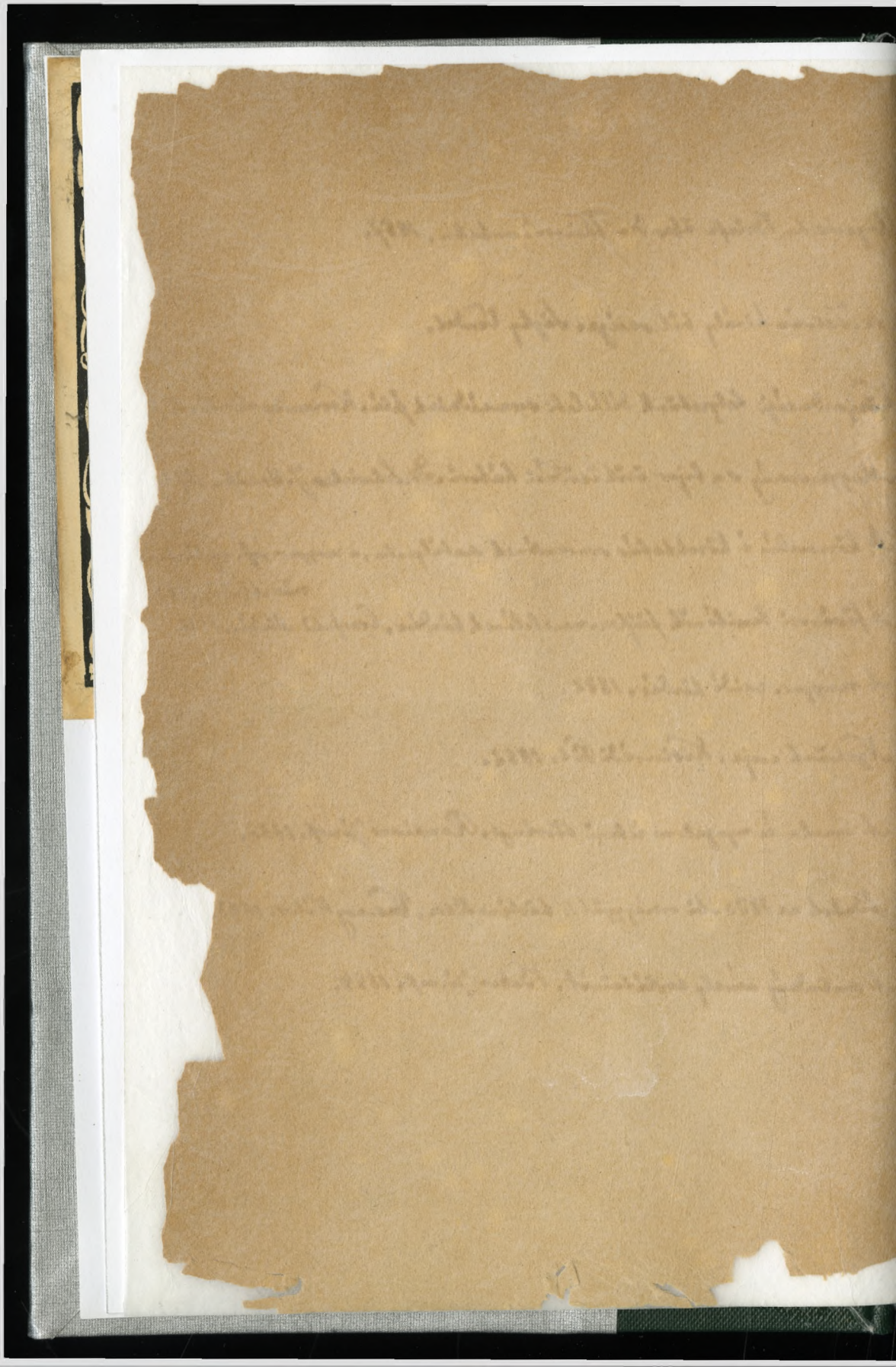
BALL 191 / 1 - 11
1756 - 1766

BRB

2011

1756 - 1766

1. Magyarische Briefe über die Theiss-Eisenbahn, 1857.
2. 12. Zsiván király bölcsesége, Nagy Vendel.
3. Körögaradai helyzetünk delkölöki szomszédaink felé. Kovács László, 1872.
4. Magyarországi a bajor örökösödési háború. Dr. Schwicker J. Henrik, 1878.
5. A körmevelés és köröklátás szerencsésnek szabályzata, a magyar ref. egyházban.
nár utadón, 1877.
6. A fővárosi tanácsnők fejtör. munkájának kéndése, Csorjosi István, 1881.
7. A magyar-ecsi kéndei, 1882.
8. Kéldünk araja. Kisimre Pál, 1882.
9. A munka és nyugalom isteni törvénye, Romszár József, 1883.
10. Utadok az 1825-ki országgyűlési köröklátéshoz. Vörösi Károly, 1883.
11. A szabadság nemely köröklátásról. Bókai József, 1884.



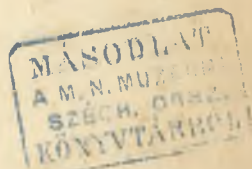
191
1756

Ungarische Briefe

über die

Heiße-Eisenbahn.

*n. Weiss
[Heiße Gaspar?]*



Nach dem „Pester Lloyd“.

1.

Pest.

Gedruckt bei Landerer und Gedekast.

1837.

L15752 00565970

DE BALLAGI GÉZA.



I n h a l t.

	Seite
I. Die Bethelligung des In- und Auslandes	5
II. Die Einten der Theißbahn	8
III. Die angeblichen Sümpfe der Theißbahn	14
IV. Der ungarische Frachtenverkehr	17
V. Der ungarische Personenverkehr	20
VI. Der Städteverkehr im Rayon der Theißbahn	25
VII. Die Produktion im Rayon der Theißbahn	27
VIII. Verkehr von thierischen und mineralischen Rohstoffen, von verschiedenen Fabrikaten, Manufaktur- und Kolonialwaaren	33
IX. Die zukünftige Produktion im Rayon der Theißbahn	36
X. Der Transitverkehr auf der Theißbahn	43
XI. Die Rentabilität der Theißbahn	46
Anhang. A. Konzessions-Urkunde	54
B. Statuten der Theißbahn-Gesellschaft	61

Index

I. Einleitung	1
II. Die Geschichte der Stadt	2
III. Die Geschichte der Kirche	3
IV. Die Geschichte der Schule	4
V. Die Geschichte der Verwaltung	5
VI. Die Geschichte der Wirtschaft	6
VII. Die Geschichte der Kultur	7
VIII. Die Geschichte der Wissenschaft	8
IX. Die Geschichte der Kunst	9
X. Die Geschichte der Literatur	10
XI. Die Geschichte der Musik	11
XII. Die Geschichte der Malerei	12
XIII. Die Geschichte der Skulptur	13
XIV. Die Geschichte der Architektur	14
XV. Die Geschichte der Gartenkunst	15
XVI. Die Geschichte der Landschaftsarchitektur	16
XVII. Die Geschichte der Stadtplanung	17
XVIII. Die Geschichte der Verkehrsplanung	18
XIX. Die Geschichte der Umgebungsplanung	19
XX. Die Geschichte der Regionalplanung	20
XXI. Die Geschichte der Landesplanung	21
XXII. Die Geschichte der Bundesplanung	22
XXIII. Die Geschichte der Europäischen Union	23
XXIV. Die Geschichte der Vereinten Nationen	24
XXV. Die Geschichte der Weltorganisationen	25

I. Die Betheiligung des In- und Auslandes.

Die Theißbahn ist konzessionirt; der Osten Ungarns, bisher kaum von fahrbaren Straßen durchzogen, wird bald das Dampfroß durch seine fruchtbaren Ebenen eilen sehen. Im Vormärz das Aschenbrödl auf dem Gebiete der österreichischen Nationalökonomie, deutet gegenwärtig so Vieles darauf hin, daß wir ihr Schoßkind zu werden beginnen. Besaß doch Ungarn noch im Jahre 1854 von den 186 $\frac{1}{2}$ österreichischen Eisenbahnmeilen nur 41 $\frac{1}{2}$, also kaum $\frac{2}{9}$ der gesamten Schienenstrecke; während das Theißbahnnetz allein gegen 140 Meilen umfassen wird! Pest, Debreczin, Arad, Kaschau, Miskolcz, Großwardein, die merkantilen Ganglien im östlichen Verkehrsleben unseres Vaterlandes, sie sollen in weniger denn einem Jahrzehent mittelst eiserner Nervenstränge unter einander in Verbindung treten; eine segensreichere Verheißung konnten die materiellen Interessen der nächsten Zukunft von der Gegenwart kaum erwarten.

Wer freilich eines Rückblickes sich nicht entschlagen kann, wer vor einem, nun schon völlig abgelaufenen Dezzennium, am 16. Juli 1846, der Eröffnungsfahrt der ersten ungarischen Schienenstrecke von hier nach Waizen beigewohnt und die Zukunft des Vaterlandes, nach der Weise jener Drang- und Sturmperiode, utopistisch antizipirte, dem dürfte die Realisirung der Theißbahn etwas verspätet erscheinen. Er zeichnete schon damals die Richtungen insgesammt, die unser Schienennetz nehmen würde; er sah in dem, um ein Jahr später dem Reichstage vorgelegten „Javaslat“ des Grafen Széchényi, wenn auch gerade nicht die vollendeten Bahnen, so doch die segenschwangern Vorarbeiten derselben; er kann daher in der jetzigen Konzessionirung der Theißbahn nur eine schwere, nach vielfach schmerzlichen Wehen vollzogene Geburt erblicken. Allein, wie die Geschichte im Allgemeinen, läßt auch die der Volkswirtschaft sich nun einmal nicht in mathematische Formeln zwingen, der Fortschritt liebt die Siebenmeilenstiefel nicht, — und am wenigsten

darf dies uns befremden, nachdem ja selbst in England, der Mutterstätte der Dampf- und Eisenbahnentdeckungen, volle anderthalb Jahrhunderte verstreichen mußten, zwischen dem Legen der ersten Schiene und ihrer Nuganwendung im Großen.

Es frommte wenig, daß Beaumont schon in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts die Kohlengruben von Newcastle mit Eisenschienen versah, auf denen ein einziges Pferd 120 bis 130 Ztr. Kohlen fortschleppte; die Entdeckung der Dampfmaschine zur Fortbewegung von Wagen geschah erst im Jahre 1769 durch Watt, und auch sie konnte sich keines merklichen Erfolges erfreuen, indem sie bloß auf gewöhnlichen Straßen versucht wurde. Volle 35 Jahre mußten vergehen, bis Wigan und Richard Trevithick im Jahre 1804 auf die Idee kamen, die genannten beiden Entdeckungen zu vermählen, die Dampfmaschine auf Schienen zu versuchen, — und wieder verstrichen 23 Jahre, bis die Idee zur Frucht reifte, der Ingenieur Stephenson den, von der Manchester-Liverpool-Eisenbahngesellschaft ausgeschriebenen Preis für das beste Lokomottiv errang, — und am 7. Oktober 1825 die ersten Waggons, von einer Dampfmaschine gezogen, auf der Schienenbahn sechs geographische Meilen in einer Stunde zurücklegten. Wo aber das Kohlen- und Eisenland par excellence, wo das industriell meist vorge-schrittene England das Vorwärtskommen nach Jahrzehnten und Jahrhunderten zählt, dort können unsere sanguinischsten Landsleute sich damit zufrieden geben, wenn die Verwirklichung ihrer Eisenbahnpläne um ein Jahrzehnt verzögert worden.

Noch mehr, die Gegenwart kann nicht nur ohne Erröthen in die Vergangenheit zurückblicken; sie findet vielmehr eben im Vergleiche mit ihr die größte Berechtigung, auf ihre Errungenschaften stolz zu sein. Um eine gleich epochemachende Erscheinung in unserer Volkswirtschaft, wie es gegenwärtig die Ausführung der Theißbahn ist, zu finden, müssen wir um mehr als zwei Dezennien zurückgehen, und das erste Stadium unserer Donau-Dampfschiffahrt studiren; denn von ihr mußte man für die zentralen Gebiete Ungarns ebenso ein neues Verkehrsleben erwarten, wie es heute die Theißbahn für den Osten unseres Landes verspricht. Welche Gegensätze sind gleichwohl wahrnehmbar, und welcher erfreulichen Fortschritt im Verständniß der eigenen und der gemeinsamen Interessen bekunden sie!

Wer kennt die beschämenden Jeremiaden nicht, die Graf Széchenyi über die Theilnahmslosigkeit unserer Aristokratie bei der Gründung der Donau-Dampfschiffahrt im „Társalkodó“ veröffentlichte! Wir mußten,

flagte er noch im Jahre 1833, die nöthigen Summen bei den Wiener Banquiers „zusammenbetteln“, „die Ausgabe der Aktien, deren Gesammtbetrag 550,000 fl. nicht übersteigt, geschieht nur höchst langsam, so zu sagen nur mit Anstrengung bei Tag und Nacht!“ Er appellirte an den anzuhoffenden Gewinn, an den Patriotismus seiner Standesgenossen, rief ihnen die verzweifelten Worte zu: „Wenn die Verbindung unserer einzigen Wasserstraße mit dem Meere kein Landesunternehmen ist, — so ist mir nicht zu helfen, denn da ist weder mein Wörterbuch, noch mein Begriff von Staatswirtschaft, noch mein Kopf in guter Ordnung“, — mit welch' geringem Erfolge, weist die Liste der bezüglichen Aktionäre zum Erröthen Aller nur zu deutlich aus.

Welche Unterstützung fand dagegen die durch den Grafen Andrássy in Anregung gebrachte *Theißbahn* bei dem Adel Ungarns! Wir haben neben den finanziellen Größen, Moriz und Samuel v. Haber, die Namen Gr. Georg Andrássy, Gr. Georg und Julius Apponyi, Gr. Johann Baroczy, Fürst Ferdinand Brezenheim, Johann v. Bóbus, Prinz August von Coburg-Gotha, Herzog zu Sachsen, Graf Emil Dessewffy, Fürst Paul Eszterházy, Graf Franz Hunyady, Graf Georg und Stephan Károlyi, Baron Paul Sennyey, Graf Stephan Szirmai, Ladislaus v. Szögyényi, Graf Joseph Trautmansdorf, Graf Christian und Johann Waldstein, Gr. Anton, Karl und Rudolph Wentheim, Ludwig v. Winkner, Gr. Franz und Heinrich Zichy, Eduard v. Zsedényi auf der Liste der Theißbahngründer gefunden, und daß sie nicht ihre Namen allein, sondern auch ihr Gut und Geld dem Unternehmen weihen, davon zeugen die zahlreichen, unentgeltlichen Anerbietungen von Bodenbesitz zu Gunsten der Bahnlinien, davon zeugen ferner die vielen Millionen, welche die Gründer theils subscribirt, theils durch ihr thätig bewiesenes Vertrauen in die Sache, und durch ihren regen Eifer aufgebracht haben. Wenn daher die ungarische Aristokratie, wie es Graf Széchenyi prophezeite, im Hinblick auf die blühende Donau-Dampfschiffahrt, von sich sagen muß: „Wir hatten keinen Theil daran, und so ist wohl die errungene Frucht auch unser, der Vorbeer aber nicht“, — so wird sie die Theißbahn mit einigem Rechte als ihr Werk bezeichnen können.

Haben wir nun alle Ursache, uns dieses gesteigerten Patriotismus des heimischen Adels zu freuen, so ist eine andere, die Gründung der Theißbahn begleitende Erscheinung nicht weniger erfreulich. Nicht nur hat Graf Széchenyi in dem Grafen Georg Andrássy einen gleich unermüdlchen, würdigen Nachfolger gefunden; auch Freiherr Johann

Baptist v. Puthon, dem im eigentlichsten Sinne das Verdienst der Gründung der Donau-Dampfschiffahrt gebührt, darf sich seines Nachfolgers bei der Theißbahn, des Freiherrn Moriz v. Haber nicht schämen. Freiherr v. Puthon hat seinem Unternehmen einige Hunderttausend Gulden von den Wiener Banquiers zuzuwenden verstanden, v. Haber gelang es, der Theißbahn viele Millionen aus dem Auslande zu verschaffen, — und wo Jener Aktionäre zusammenbetteln mußte, ist es Diesem gelungen, als ihr Gönner zu erscheinen.

Nach dem Gesagten wird wohl Jeder in unsere Behauptung einstimmen, daß die Gegenwart mit stolzem Selbstbewußtsein auf die Vergangenheit zurückblicken kann; denn was der politischen Drang- und Sturmperiode der dreißiger Jahre nicht geglückt, die nationalökonomische von heute hat es erreicht: die Gesamtintelligenz des Landes um seine wahren Interessen zu schaaren, und ihnen die Sympathien des Auslandes zu gewinnen.

In wie fern nun gerade die Theißbahn mit ihren Linien von Pest nach Miskolcz, von Miskolcz nach Kaschau, von Kaschau nach Galizien zum Anschluß an die dortige Hauptbahn, von Miskolcz über Tokaj nach Debreczin, von Nyiregyháza nach Kamény, von Eger über Szolnok nach Debreczin, von Püspök-Ladány nach Großwardein, von Arad nach Szolnok, von Eger schließlich nach Jászberény, zum Anschluß an die Pest-Miskolczer Bahn, — eine Berechtigung auf diese allseitige Würdigung und Betheiligung hat, wollen wir in unseren späteren Briefen ausführlich darzuthun versuchen. Jetzt wenden wir uns an eine nähere Schilderung der einzelnen, hier genannten Theißbahnlinien.

11. Die Linien der Theißbahn.

Die hier folgenden Angaben sind das Ergebnis der Detailvermessungen, welche im Auftrage der Theißeisenbahn-Gesellschaft während der verflossenen Sommermonate ausgeführt wurden; die Linie von Kaschau nach Galizien erwartet ihre Vermessung erst von der Zukunft, es fehlt uns daher jede Bestimmung über ihren Lauf und die Ortschaften, die sie berühren wird; dagegen wurden die Strecken Eger-Szolnok-Debreczin und Püspök-Ladány-Großwardein, wie bekannt, bereits vor Jahren im Auftrage der Staatsverwaltung vermessen, wir werden daher bezüglich ihrer nur die einzelnen Stationen angeben können, ohne alle andern Details, die freilich auch von nur geringer Wichtigkeit wären, indem es

ausgedehnte, von keinem Hügel unterbrochene Ebenen sind, welche die genannten Linien durchziehen. Und nun an die Schilderung selbst.

1. Die Linie von Pest nach Miskolcz. Vom Pester Bahnhof, in der Nähe der Kerepescher Linie, zieht die Bahn rechts von der Hatvaner Straße hin und beginnt gleich mit einer nicht unbedeutenden Steigung, welche allein die Ueberschreitung der Pest-Szolnoker Eisenbahn mittelst einer Brücke ermöglicht. Eine derartige Ueberbrückung ist durch die Bedingung der vollkommenen Sicherheit des Verkehrs geboten, und beseitigt im Vorhinein alle Gefahren, die durch eine Kreuzung im Niveau zweier Bahnen, wie solche insbesondere auf englischen Bahnen vorkommen, entstehen können. Nach dieser Uebersezung wendet sich die projektirte Bahnlinie gegen die Ziegelöfen, und gewinnt, in stetiger Steigung begriffen, die Höhen von Kerektur, dem ersten Stationsplatz hinter Pest. Von Kerektur bis Szecss, in einer Länge von ungefähr 4 Meilen, betritt die Bahn die niedere Berg- und Hügelfette, welche als der äußerste Vorposten des Mátragebirges ohne Unterbrechung bis in ihre südöstlichen Spitzen bei Alberti und Zegléd ausläuft, und in ihrer äußern Gestaltung die Eigenthümlichkeit aufweist, daß sie, von keinem großen Thale gefurcht, bloß Gruppen kleinerer Thälerinnen und unzusammenhängender Höhen-Plateaux enthält. In diesem Thalgewirre zieht die Bahn, den Krümmungen desselben folgend, an den Berglehnen fort und erreicht die kleine Wasserscheide zwischen der Donau und der Theiß, welche etwa 37 Klafter höher liegt als der projektirte Pester Bahnhof. Nun senkt sich die Bahn in das Thal von Sily und Mende herab, und tritt über Szecss und Nagy-Káta in die reiche jazygische Ebene hinaus. Diese Strecke von 4 Meilen ist die einzige, welche mit bedeutenderen Steigungen und Gefällen angelegt, größere Dämme und Einschnitte erfordert, ohne jedoch einen Viadukt oder sonst ein größeres Bauobjekt nöthig zu machen. Dazu gesellt sich noch der günstige Umstand, daß jene Arbeiten mit Leichtigkeit hergestellt werden können, indem die dortige Bergformation, ohne Spuren zu zeigen, bloß aus losen, mit Sand durchzogenen Erdschichten besteht.

Von Nagy-Káta ist die Bahntrasse nach Jászberény geführt, welcher bedeutende Ort zugleich die Theilungsstation der Zegléd-Miskolczer Linie sein wird. Es wird nämlich durch eine von der Theißbahngesellschaft zu erbauende Bahn von Zegléd nach Jászberény die direkte Verbindung von Szegedin und Arab mit Oberungarn hergestellt, und dadurch die letzte Lücke eines direkten süd-nördlichen Schienenweges geschlossen. Hinter Jászberény weicht die Bahntrasse von ihrer Richtung etwas ab, um

Arokpállás zu erreichen, und den bedeutenden Verkehr von Gyöngyös und Hatvan in ihren Bereich zu ziehen. Ueber Méra führt dann die Bahn nach Füzes-Abony, wo sie mit der Erlau-Debrecziner Straße sich kreuzt, zieht sich an der flachen Abdachung der Gyöngyöser Berge bis Mezö-Kövesd und Mezö-Kereftes, umgeht bei Emöd den Harsányer Berg, und läuft am Fuße der rebendepflanzten Berge über Nyék und Csaba nach Miskolcz, wo ein Centralbahnhof alle drei radikalen Linien von Pest, Debreczin und Kaschau aufnimmt. Auch diese letzte Bahnstrecke von M.-Káta bis Miskolcz ist in Bezug auf Bauverhältnisse sehr günstig, da das berührte Thalgebiet der Theiß durchaus eben ist und dasselbe, wie schon aus dem trägen Lauf der Theiß zu schließen war, nur eine unbedeutende allgemeine Erhebung hat; so daß die dadurch auf ein Geringes reduzierten Steigungen auch einen wohlfeilen Betrieb ermöglichen werden.

2. Die Linie von Debreczin nach Miskolcz. Bei der Entwickelung der Trace für die Eisenbahnstrecke von Debreczin nach Miskolcz hatte man die Wahl zwischen einer kürzeren und direkten Verbindungslinie, und der längeren über Nyiregyháza und Tokaj. Die Entscheidung sprach zu Gunsten der längeren Linie über Tokaj, um diesen wichtigen Verkehrsort in's Netz einzubeziehen, wo mehrere Straßen aus den Thälern der Bodrog und der Theiß zusammentreffen, wo die Dampfschiffahrt einen Hauptlandungsplatz hat, und für welchen Ort nebst dem aus strategischen Rücksichten die fast unbedingte Forderung gestellt worden war, die Ueberbrückung der Theiß in dessen Nähe anzulegen. Die Berührung des Ortes Nyiregyháza ist wichtig wegen eines sehr besuchten Getreidemarktes; in der Zukunft aber wird Nyiregyháza als Anknüpfungspunkt für eine Flügelbahn, zu dem Endpunkte der von Szigeth nach Namény zu erbauenden Salzbahn, noch mehr Wichtigkeit erlangen. Indes sprachen auch die Terrainverhältnisse für diese Linie, auf welcher viel sanftere Steigungsverhältnisse zulässig sind, als auf einer Linie in der Richtung von Bőförmény, und wo die Theiß an ihrer schmalsten Inundationsstelle überseht wird.

Diese Bahn beginnt nun in dem für die Szolnok-Debrecziner und Debreczin-Kaschauer Bahn gemeinschaftlichen Bahnhofe in Debreczin, und biegt mit zwei Krümmungen um die Ecken der Stadt, um dann vom Militärhospital aus die zu verfolgende Richtung einzuschlagen. Sie durchschneidet die gegen Percz zu gelegenen Weingärten, führt auf der breiten Richtung durch den Debrecziner Wald und weiter in einer geraden

Richtung auf Habbáz, zwischen Sandhügelgruppen und durch den Wald. Bei Habbáz und weiter bei Téglás bedingen die vorkommenden größeren Sandhügel einige sanfte Krümmungen, um denselben auszuweichen. Nach dem Walde von Téglás beginnt ein Labyrinth von kleinen Seen und Sümpfen, welche das Terrain weit über Uffejertó hinaus bedecken und diesen Ort selbst größtentheils umgeben. Mit einigen sanften Wendungen werden diese Wässer in ihrer größeren Ausdehnung umgangen und die Fläche erreicht, welche sich bis Nyiregyháza erstreckt. Von Nyiregyháza gegen Tokaj bedecken abermals zahlreiche Sandhügel die Fläche, zwischen welchen nächst Nyiregyháza eine Anzahl von Tanya's gruppenweise erbaut sind, und der Gegend ein sehr belebtes Aussehen verschaffen. Weiter bei Kírály=Telek liegt eine Reihe von Sümpfen, von denen einer geschnitten wird. Der zunächst berührte Ort Káomáz liegt hart an einem verlassenen Theißflußbett, weshalb die Linie östlich um das Dorf herumgeführt wird, und am Ende desselben auf das Inundationsgebiet der Theiß trifft, welches sich bis Tokaj erstreckt.

Unterhalb der Tokajer Straßenbrücke soll die Bahn den Fluß übersezen, um dann am Fuße des Tokajerberges außerhalb der Flußinundation die Richtung gegen Tarczal zu verfolgen.

Am Fuße des Berges in den Weingärten auf einem kleinen Plateau ist der Bahnhof für Tokaj beantragt, nahe an der Stadt und dem Landungsplatz der Theißdampfschiffe gelegen. Dieser Stationsplatz dürfte von größerer Wichtigkeit werden, indem sich mehrere Straßen in Tokaj kreuzen, die zwei Flüsse Bodrog und Theiß sich hier vereinigen, und die Dampfschiffahrt einen Hauptlandungsplatz hier unterhält.

Von Tarczal bis Tísa=Lucz zieht die Linie auf dem schmalen Streifen Landes fort, welcher nächst den Orten Zombor, Szerencs, Szada und Harkaly, zwischen den Sümpfen der inundirten Theißniederung und den Ausläufern der Hegyaljaberge, hinzieht. Bei Tísa=Lucz beginnt das breite Thal, in welchem die Hernád und Sajó sich vereinigen, die aber von der Bahn in einer geraden Richtung gegen Miskolcz noch einzeln bei Hernád=Némethy und Zsolcza übersezt werden.

3. Die Linie von Miskolcz nach Kaschau. Sie führt auf der Debreczin=Miskolczer Trace bis über den Sajófluß zurück, um mit einer einzigen Ueberbrückung die Uebersezung für beide Bahnen zu erreichen, und verfolgt dann die Richtung gegen Kaschau auf der Thalsohle der Hernád nächst den Orten Onga, Szikso, Eszabad, Forro, Enes, Méra, Novay, Garabna und Szurdok bis gegen Hidas=Né-

methy, immer rechts vom Flusse und außerhalb dessen Inundation. Zwischen Szurdok und Hidas-Némethy berührt die Hernád die rechtefertigen Thalgewände, und greift die äussersten Punkte der Orte Hidas- und Tornayos-Némethy an, weshalb die Trace das höher gelegene Terrain oberhalb dieser Orte gewinnt, und auf diesem im weiteren Verfolg nächst den Orten Migléc, Gönyü, Gerece = Falva, Zsebes und Barcza sich Kaschau nähert, wo zwischen der Stadt und Vorstadt auf der breiten Esplanade der Bahnhof beantragt ist.

Die Terrainsverhältnisse dieser Linie sind für den Bau sehr günstig, und erlauben die für den Betrieb vortheilhaftesten Verhältnisse in der Bahnanlage. Sanfte Krümmungen mit mindestens 400 Rfstr. Radius, und Steigungen, die erst bei Kaschau in Folge des allgemeinen Anstiegens vom Terrain gegen die Karpathen das Verhältniß von 1 : 300 erreichen, sonst aber 1 : 400 nicht übersteigen, werden den Betrieb möglichst begünstigen. Große Bauten werden nirgends erfordert. Keine Viadukte oder hohe Dämme, keine Einschnitte von Bedeutung kommen vor, und nur drei größere Brücken sind über die drei genannten Flüsse: Theiß, Hernád und Sajó zu erbauen. — Bauholz ist in Tokaj und Kaschau in hinreichender Menge zu bekommen. Guter Baustein findet sich von Tokaj bis Kaschau. Nur die Strecke von Debreczin bis Tokaj macht in dieser Beziehung eine Ausnahme; das Mauerwerk kann daselbst nur aus Ziegeln erbaut werden, und Holz wird aus Tokaj zugeführt werden müssen.

Miskolcz erhält eine besondere Wichtigkeit durch die hier beachtete Verknüpfung der drei Theißeisenbahnrouuten gegen Pest, Debreczin und Kaschau, und wahrscheinlich auch mit der projektirten Sajó-Eipeltthaler Eisenbahn. Größere Bahnhofsanlagen und Werkstätten dürften hier errichtet werden, wo nahe gelegene Waldungen und Eissenwerke, und ganz nahe gelagerte Braunkohlen den Betrieb von Fabriken und Werkstätten begünstigen.

4. Die Linien Ezepléd = Szolnok = Debreczin und Püspök = Ladány = Großwardein sind, wie bereits erwähnt, von der Staatsverwaltung tracirt worden. Bezüglich ihrer sind wir nur in der Lage, die einzelnen Halteplätze anzugeben. Die erstgenannte Linie zieht von Ezepléd über Szolnok nach Török-Sz. = Miklós, und von da über Fegyvernek, Kisujfáallás, Karczag, Püspök = Ladány, Kaba, Szoboszló nach Debreczin, — die zweite von Püspök = Ladány über Sáp, Berettyóujfalu, Mező-Kerepestes, Artánd, Bors, Püspöki nach Großwardein.

5. Die Linie Arad=Szolnok. Die letzte streitige Frage bezüglich dieser Trace, die Wahl des Einmündungspunktes in die Bahn von Szolnok nach Püspök-Ladány, ist vor Kurzem gelöst worden, und es liegt dieser demgemäß ungefähr in der Mitte zwischen Szolnok und Török-Sz.-Miklós, in einem der Inundation der Theiß entrückten Terrain, von wo aus die Arader Linie als zweites Geleise neben dem schon bestehenden bis Szolnok hinführt. Hiedurch wird Szolnok der eigentliche Ausgangspunkt der Arader Bahn, und es ist sowohl den Interessen des verkehrenden Publikums durch die Wahl der kürzeren Linie (über Török-Sz.-Miklós geführt, würde sie eine größere Länge erhalten) vollkommen Rechnung getragen, als auch die Postulate der Strategie erfüllt sind, indem Szolnok, durch den Theißübergang militärisch wichtig, zugleich der Knotenpunkt dreier divergirender Bahnen und deren Verbindungslinie mit dem Centrum des Landes sein wird.

Was nun die genaue Richtung der Arad-Szolnoker Linie betrifft, so wird dieselbe folgende sein: Von Arad, wo der Bahnhof dicht vor der Stadt, an der Simándor Straße projektirt ist, schlägt die Bahn die Richtung nach Kurties ein, wendet sich von da nach Kétegyháza und weiter nach Csaba, dem ehemals berühmten riesigen Dorfe, jetzt Marktflecken, welcher zugleich der Einfallspunkt des Verkehrs der nahe liegenden großen Orte Békes und Gyula werden dürfte. Von Csaba zieht die Bahn nach Mezö-Berény, verläßt hier die bisher eingehaltene nördliche Richtung, um die gegen Szolnok gekehrte nordwestliche einzuschlagen, überschreitet bei Gyoma den Rörösfluß, und weiter bei Mezö-Tur die Berettyó, welche sich unweit Mezö-Tur in die Rörös ergießt. Von Mezö-Tur geht die Trace in einer fortlaufenden geraden Linie bis zum Anschlußpunkte der Szolnok-Török-Sz.-Miklóser Strecke. — In der ganzen Länge von Arad bis zum Anschluß an die Szolnoker Bahn zeigt sich uns, mit Ausnahme zweier kurzer, der Inundation der Rörös und der Berettyó ausgesetzter Strecken, ein so günstiges Terrain, daß es sich beinahe durchgehends als fertiger Unterbau darbietet, und nur der Aufnahme der Schotterbettung und der Banquets bedürftig ist. Von Arad bis Gyoma findet man kein fließendes Gewässer, welches eine kostspielige Brücke beanspruchen würde; ferner sind es kaum nennenswerthe Steigungen und Gefälle, sowie eine Reihenfolge von geraden Linien, deren Längenausdehnung durchgehends sehr bedeutend ist (darunter 4 und über 5 Meilen lange Gerade, wie sie kaum eine andere österreichische Bahn aufweisen kann), welche die glücklichen Verhältnisse dieser Bahn kennzeichnen.

Obchon das durchschnittene Flachland den originell ungarischen Typus uns zeigt, wobei es bezeichnend genannt werden kann, daß dessen Bevölkerung eine Musterkarte vielzüngiger Nationalitäten ist, so fehlen doch diesem Bilde die dunklen Stellen der gewöhnlichen Pustenszenerie. Das Auge begegnet hier keinem Sumpfsmoor, keiner der Sandflächen, welche, mit kümmerlichem Graswuchs bedeckt, der gepriesenen Kulturfähigkeit Ungarns spotten, selbst die anderwärts ungemein ausgedehnten Hutweiden sind hier zu kleineren Flächen zusammengeschrumpft, und haben theilweise Melonen-, Kukuruz- und Getreidefeldern Platz gemacht; Gassen von Lanyen werden von der Trace durchschnitten (wir nennen beispielsweise die so zahlreichen zwischen Mezö-Verény und Gyoma, und jene hinter Mezö-Tur), welche schon jetzt, nach der größtentheils beendeten Güterkommission, zusehends zu Dorfkolonien krystallisiren. Die einzelnen Stationen in kurzen Entfernungen von 2 bis 2½ Meilen, sind eben so viele Berührungspunkte belebter Ortschaften, meist Marktflecken, deren Bevölkerung nicht mehr nach Hunderien, sondern nach vielen Tausenden gezählt wird, was nothwendig auf eine nicht unbedeutende Personenfrequenz schließen läßt.

III. Die angeblichen Sümpfe der Theißbahn.

Es wurde hie und da, vielleicht zu nicht ganz lautern Zwecken, die Befürchtung verbreitet, es würden die Theißbahnbauten durch zahlreiche und ausgedehnte Sümpfe nicht wenig erschwert und vertheuert; ist man doch bereits so weit gegangen, den für das betreffende Terrain lächerlichen Vorschlag zur Herstellung von „fliegenden Brücken“ ganz ernstlich anzuempfehlen. Dem gegenüber dürfte es von hohem Interesse sein, die wesentlichsten Ergebnisse aus dem detaillirten Berichte, des die Tracirung der fraglichen Linien leitenden Oberingenieurs, Hrn. Stockert, die am besten geeignet sind, obige Ausstreuungen zu widerlegen, kennen zu lernen. Folgen wir daher Herrn St. in seinen Detailbetrachtungen, bezüglich der einzelnen, in Rede stehenden Linien.

„Der Längendurchschnitt der Gegend von Debreczin bis Tokaj zeigt, daß die Grundfläche des Terrains aus sanften Abdachungen des niedrigen Rückens besteht, welcher sich von Téglás gegen Bőßörmeny hinzieht, von welchem Rücken die eine Abdachung gegen die Niederung von Debreczin etwas schärfer, jene gegen Tokaj dagegen etwas sanfter abfällt. Diese beiden Abdachungen bilden keine ebenen Flächen, sondern sind überall

mit Sandhügeln bedeckt, die in bald größeren, bald kleineren Gruppen das ganze Terrain einnehmen, doch nirgends in solchen Verbindungen auftreten, daß dadurch eine deutlich ausgesprochene Thalbildung geformt würde. Aus dieser Ursache kommen auch in der ganzen Gegend, welche diese Linie berührt, keine Bäche vor. Ungeachtet der großen Fläche des durchschnittenen Terrains ist die Wasseransammlung eine verhältnißmäßig nur sehr geringe, weil der überall aus leichtem Sande bestehende Boden gierig die Regenwässer aufsaugt, und nur bei sehr anhaltend nassem Wetter ergibt sich ein Ueberschuß an Wasser, welcher sich in den Kesseln zwischen den Sandhügeln sammelt, und dort, je nach der Tiefe und Fläche derselben, bald größere, bald kleinere stehende Wässer bildet, die jedoch nirgends Torfbildungen enthalten, und überall festen Untergrund zeigen.

Solche Wasserbecken finden sich in größerer Ausdehnung nur bei Ujsejértó, Nyiregyháza und Király=Telek im Bereich der Eisenbahnlinie. Jene bei Ujsejértó sind ohne wesentliche Krümmungen von der Trace umgangen worden. Bei Nyiregyháza sind die größeren Wasserbehälter meist schon abgeleitet worden, was durch unbedeutende Durchstiche der Einsattlungen erzielt wurde, welche die Kessel von einander trennen. Sämmtliche Becken sind von unbedeutender Tiefe, und wurden bei den Messungen, mit Ausnahme von vier Teichen, überall ohne die geringste Beschwerde durchwatet.

Von den vier Teichen in der Trace hat bloß jener bei Király=Telek eine größere Breite, und konnte wegen seiner Längenausdehnung nicht wohl umgangen werden, was um so weniger angestrebt wurde, als die Ueberdämmung desselben, bei der Breite von 273 Klafter, und höchstens 1 Klafter Tiefe keine solche Schwierigkeit bildet, um die bedeutende Krümmung der Linie für den Fall der Umgehung desselben zu rechtfertigen.

Zur näheren Beurtheilung lassen wir hier die Aufzählung der mit Wasser bedeckten Niederungen von Debreczin bis Tokaj folgen: Sumpf im Walde bei Debreczin, lang 100 Klafter; in den Wiesen hinter diesem Walde 80 Kl.; bei Téglás 64, 62, 98 Kl.; Sumpf gegenüber von Ujsejértó 80 Kl.; kleiner Teich ebendasselbst 82 Kl.; sumpfige Niederung zwischen Ujsejértó und Nyiregyháza 106, 96, 45, 107, 131, 113 Kl.; Sümpfe bei Nyiregyháza 239 und 36; kleiner Teich daselbst 36; zwei Teiche bei Király=Telek 100 und 273; sumpfige Niederungen bei Vaskapu 36, 104 und 129 — zusammen 1626 Klafter sumpfige Niederungen und 491 Klafter Teiche. Die sämmtlichen nassen Niederungen in der 10¼ Meilen langen Strecke von Debreczin bis Tokaj haben somit 1626 Klaf-

ter Länge, welche sich auf 18 Objekte vertheilt, und daher bei der geringen Breite jeder einzelnen Sumpfstrecke, und der geringen Tiefe von 0,1 bis 0,3 Klafter, um so weniger Schwierigkeiten dem Bau entgegenstellen werden, als überall fester Boden gefunden wurde. Von einiger Bedeutung sind bloß die vier Teiche, welche eine Gesamtdammlänge von 491 Klaftern erfordern werden. Die Ueberdämmung dieser vier Teiche bildet den einzigen Wasserbau in der $10\frac{1}{4}$ Meilen langen Bahnstrecke.

Die Bahnstrecke von Tokaj über Miskolcz nach Kaschau durchschneidet das Inundationsgebiet der Theiß, zieht dann am Fuße des Tokajerberges und der Ausläufer der Hegyaljaberge bis Hernád-Némethy, überseht dort den Hernádfuß und bei Miskolcz den Sajófluß. Die Linie gegen Kaschau führt bei Miskolcz über den Sajófluß zurück, und dann im Hernádhale aufwärts bis Kaschau. Die Inundationsgebiete der drei genannten Flüsse sind außer der Zeit der größeren Hochwässer vollkommen trocken, indem sie $1\frac{1}{2}$ Klafter über dem Mittelwasserstande liegen. Sümpfe kommen in der ganzen 19 Meilen langen Strecke nirgends vor, indem das mit vielen Sümpfen und Sumpfbächen durchsetzte Terrain zwischen Tokaj und Tisza-Lucz, Taktá-Köz genannt, in höher gelegenem Terrain vollkommen umgangen wurde. Die einzige nasse Stelle, welche von der Linie berührt wird, ist ein todter Arm des Hernádfusses bei Hidas-Némethy, welcher wegen Versandung seiner beiden Ausgänge für die Gewässer, die sich darin sammeln, keinen Abfluß hat, und daher theilweise mit stehendem Gewässer gefüllt ist.

Das Terrain, drittens, welches die 19 Meilen lange Bahn von Arad zur Szolnok-Debrecziner Linie durchschneidet, ist der ganzen Länge nach eben. Die einzige Unterbrechung dieser Ebene bilden die beiden Flußrinnen der Körös und des Berettyó, deren Inundationsgebiete indeß außer der Zeit der Hochwässer trocken sind. Zur Zeit der Detailaufnahme für diese Eisenbahnverbindung wurde nicht eine einzige nasse Stelle vorgefunden, und nur aus den vorkommenden Grasarten konnte geschlossen werden, daß in einer 500 Klafter langen Strecke zwischen Kétegyháza und Csaba zeitweise eine Ansammlung von Wasser stattfinden mag.

Die Pest-Miskolczer Bahn endlich berührt durchaus ein Terrain, welches hinreichendes Gefälle hat, um dem Gewässer Abzug zu gewähren, weshalb nur an einer einzigen Stelle zwischen Nagy-Káta und Jászberény Sümpfe in einer Länge von 600 Klaftern vorkommen, wo Sandhügel die Niederungen bedecken, und dadurch stellenweise den Ab-

fluß der Gewässer hemmen. Der Untergrund ist aber auch hier fest, und die ganze nasse Niederung mit dichtem Rohrwuchs bedeckt. Der ganze übrige Theil der 23 Meilen langen Linie wurde zur Zeit der Messungen überall trocken gefunden.

Schließlich sei hier bemerkt, daß die Sümpfe sämtlicher Bahnlinien bei der geringen Wassertiefe und wegen des dichten Rohrwuchses, der sie bedeckt, dem Bestande der Dämme durch Wellenschlag nirgends gefährlich werden können. In dem Teiche bei Ktrály-Telek ist für die Sicherung des Dammes durch Antrags einer Maschinenverkleidung der Böschungen und Bepflanzungen mit Weiden vorgesorgt.

Wohl nur wenig Eisenbahnen wird es geben, welche auf einer gleichen Bahnlänge nicht kostspielige Flußüberbrückungen von größerer Länge erfordert hätten. Die sehr einfache Ueberdämmung der höchstens 1 Klafter tiefen Teiche kann die Ansicht nicht beeinträchtigen, daß die Terrainsverhältnisse dieser Bahnstrecken ungewöhnlich günstig zu nennen sind."

IV. Der ungarische Frachtenverkehr.

Meynhart Lónyay klagte zwar vor zehn Jahren, es sei Ungarn das an statistischen Ziffern ärmste Land in Europa, und um gar Vieles ist es, wollen wir offen sein, auch heute nicht besser geworden; dennoch hoffen wir über die Bedeutung des Verkehrs in den von der Theißbahn zu berührenden Städten und Komitaten solch' verlässliche und detaillirte Ziffern liefern zu können, wie sie bezüglich dieses großartigen Unternehmens bisher noch nicht veröffentlicht worden sind. Ehe wir jedoch auf sie eingehen, halten wir es für geeignet, den Verkehr, wie er sich auf der bisherigen südöstlichen Bahnstrecke darstellt, einigermaßen zu beleuchten; er mag uns als Fingerzeig dessen dienen, was wir von dem der Theißbahn zu gewärtigen haben.

Wir wissen dabei sehr wohl, daß die Linie Szolnok-Czegléd-Pest-Wien eine mehr zentrale Linie, somit eine genaue Parallelisirung mit der Theißbahn nicht zuläßt; wenn wir sie dennoch als Ausgangspunkt nehmen, so thun wir es aus drei Gründen: erstens, weil die Art ihres Verkehrs jedenfalls den Typus des ungarischen Verkehrs im Allgemeinen dar-
bietet, — zweitens, weil jader bedeutende Verkehr der Strecke Szolnok-Pest, welcher bei den Ziffern der Südostbahn mit großen Summen vertreten ist, in Folge der Uebernahme der Strecke Szolnok-Czegléd durch die Theißbahngesellschaft von der Staatseisenbahn-Gesellschaft, auch

jener in hohem Grade zu Gute kommt, — weil endlich drittens, zu Gunsten des Verkehrs auf der Theißbahn nicht wenige Momente sprechen, die einen Vergleich mit der Südbahn vollkommen rechtfertigen.

So ist, um von den andern Komitaten zu schweigen, Békés-Gsanád, neben dem Banat, der fruchtbarste Landstrich Ungarns, das eigentliche Kornmagazin desselben; ferner gebührt der obgenannten Gegend die Prärogative, in unserem Lande, was nicht wenig sagen will, die schlechtesten Straßen zu besitzen, so daß kein Reisender und keine Waare hier dem Bahnverkehr entgehen kann; die Theißbahn verbindet weiter die Städte Pest, Debreczin, Urad, Kaschau und Miskolcz untereinander, die bedeutendsten Handelsplätze im ganzen Lande.

Aber auch ein streng zentraler Charakter kann dieser Linie kaum abgesprochen werden. Indem sie nämlich den Osten Ungarns von Norden nach Süden durchzieht, stellt sie das natürliche Bindeglied dar, mittelst dessen der Transport von Warschau bis nach den Donaufürstenthümern, sowie nach dem Schwarzen und Adriatischen Meere geschehen wird; andererseits ist der projektierte Bau einer Bahn von Siebenbürgen nach den walachischen Häfen der untern Donau jedenfalls dazu geeignet, um den Verkehr mit dem Westen auf der, mit der Siebenbürger Bahn in unmittelbarer Verbindung stehenden Linie Czegléd-Urad oder Czegléd-Großwardein um ein Bedeutendes zu erhöhen.

Dies die positiven Momente, welche in unsern Augen die Parallelisirung der beiden Verkehrslinien ermöglichen; und nun noch ein negatives. Die Linie Pest-Wien besitzt an der Donau-Dampfschiffahrt und ebenso theilweise an der Bahn am rechten Donauufer einen würdigen Konkurrenten — die Theiß-Dampfschiffahrt kann dagegen, gegenüber der Theißbahn, auf diesen Namen keinen Anspruch machen; man wird zugeben, daß diese Differenz eine für den Verkehr sehr beachtenswerthe ist.

Und nun glauben wir mit vollem Rechte uns an die Verkehrsziffern der Südbahn wenden zu können, um sie als Maßstab für die Hoffnung der Theißbahn zu benützen; unsere Leser werden aus dieser unwiderlegbaren Ziffernsprache mit Genugthuung erkennen, daß der vaterländische Verkehr der größte ist, dessen Oesterreich sich rühmen kann.

Wir beginnen mit den Frachten, weil sie dem Personenverkehr in hohem Grade den Rang ablaufen; standen doch im Jahre 1853 in Oesterreich den 557 Stück Personenzugwagen mit 2035 Achsen, 3760 Lastwagen mit 11,874 Achsen gegenüber, und dem entsprechend wurden ne-

ben den 5,000,207 Personen volle 22,423,481 Ztr. ordinäre Frachten befördert! Analog haben sämtliche österreichische Lastwagenachsen 21,136,852 Bahnmeilen zurückgelegt, die Personenwagenachsen dagegen nicht über 6,678,358 Meilen, also nur $31,6$ der Länge der ersteren. Unter den Frachten stehen wieder die Rohprodukte obenan, sie machen nicht weniger als $\frac{1}{3}$ der gesammten und $\frac{9}{10}$ der internen Frachten aus *).

Wo aber den Rohprodukten eine solch' hervorragende Rolle angewiesen, dort muß es als natürlich erscheinen, daß die ungarische Bahn, bezüglich der Verkehrsmenge in der vordersten Reihe steht; und so ist es auch in der That. Während die Länge der im Jahre 1853 in Ungarn befahrenen Schienenstrecke gegenüber jener in ganz Oesterreich wie 41 zu 186 sich verhielt, Ungarn somit nicht einmal $\frac{2}{9}$ der gesammten österreichischen Schienen besaß, entwickelte der Frachtenverkehr der Südbahn sich dennoch weit mehr als der auf den andern Bahnen.

Schon daß von den erwähnten 3760 Lastwagen 1148 auf Ungarn kommen, und eben so von den 22,423,481 Zentner Frachten 7,367,167 Zentner auf die Südbahn entfallen, beweist, daß das Verhältniß des heimischen Frachtenverkehrs jenes der Bahnlänge weit übertrifft; noch deutlicher erscheint jedoch diese Beschaffenheit des ungarischen Verkehrs, wenn wir die Ziffern jener Frachten neben einander stellen, welche auf eine Bahnmeile der verschiedenen Schienenstrecken entfallen. Der jährliche Frachtenverkehr auf einer Bahnmeile betrug nämlich: bei der lombardisch-venetianischen Bahn 43,796, bei der Nordbahn 107,105, bei der Ostbahn 130,365, bei der Südbahn 138,420, bei der Südbahn — 177,522 Zentner! Selbstverständlich müssen in demselben Verhältnisse auch die Betriebsmittel auf der Südbahn zahlreicher sein; in der That nimmt die ungarische Bahnmeile durchschnittlich $2,5$ Lokomotive in Anspruch, während die österreichische Bahnmeile im Allgemeinen mit $2,2$ Lokomotiven befriedigt wird. Nur so ist es begreiflich, daß sämtliche Lastwagen auf den 186 österreichischen Bahnmeilen 21,536,852 Achsenmeilen, die auf den 62 Bahnmeilen der Nordbahn 7,724,070, die auf

*) Die in diesem und im folgenden Briefe angeführten Ziffern sind insgesamt den, mit vielem Fleiße redigirten „Mittheilungen aus dem Gebiete der Statistik“ herausgegeben von der Direktion der administrativen Statistik im k. k. Handelsministerium, — Verwaltungsbericht über die Ergebnisse des Betriebes der k. k. österr. Staatseisenbahn im Verwaltungsjahre 1853“ entnommen; der Betrieb der Südbahn umfaßte damals bloß die Strecke Szolnok-Pest-Preßburg.

den nur 41 Meilen der Südbahn dagegen 6,595,397 Achsmeilen zurücklegten. Ja mit solch' unerbittlicher Konsequenz weisen sämtliche Verkehrsziffern der Südbahn den ersten Rang an, daß der ministerielle Verwaltungsbericht nicht umhin kann, es mit kurzen Worten auszusprechen: „Die Benützung der östlichen, der Nordbahn und der Südbahn für Transport mit Parteifrachten und Militärsendungen verhält sich wie 1 : 2 : 3!“

Bedarf es nach all diesen Daten noch der Versicherung, daß die Südbahn unter allen österreichischen Bahnen den größten Ertrag lieferte? Wer daran zweifeln könnte, den ersuchen wir, auf das hier folgende höchst interessante Ziffernbild einen Blick zu werfen. Es betrug nämlich die Bruttoeinnahme einer jeden Bahnmeile in Gulden OÖ.

	Nordbahn	Südbahn	Ostbahn	Südbahn
Personen- und Separatzüge . .	25834	25749	7976	30214
Reisegepäck	1825	2683	1399	2145
Eilgut	967	565	180	1605
Frachten	37381	54766	18628	54447
Diverse Einnahmen	3061	3199	1720	2321
Summe . .	69068	86962	29903	90732

Auf den Personenverkehr, der an dem Plus der Einnahmen sich in nicht geringem Grade theiligt, kommen wir in unserem nächsten Briefe zu sprechen; hier sei nur noch die, für die Qualität des Uebergewichtes der Südbahn bedeutsame Thatsache hervorgehoben, daß der interne Frachtverkehr auf derselben nicht weniger als 74,8 beträgt (auf der Ostbahn erreicht er nur 48,8, Nordbahn 53,9, Südbahn 65,0), und bei diesem wieder, wie bereits erwähnt, die Rohproduktion mit $\frac{9}{10}$ repräsentirt ist. Man wird kaum irren, wenn man diese Verkehrsbeschaffenheit als den Typus des ungarischen Verkehrs bezeichnet, ein Typus, der, wie aus den später mitzutheilenden Details sich zeigen wird, auch beim Verkehr der Theißbahn sich in vollem Maße geltend zu machen verspricht.

V. Der ungarische Personenverkehr.

Wenn wir zifferngemäß nachgewiesen, daß der Frachtverkehr auf der Südbahn den auf allen anderen österreichischen Schienenstrecken bedeutend überragt, so wird dies Wenige befremdet haben; der Segen Ungarns an Rohprodukten ist ja sprichwörtlich, was Wunder, daß er in

der Bewegung der österreichischen Frachten seinen Ausdruck findet. Ein ganz anderes und ungünstiges Vorurtheil herrscht dagegen allgemein über unseren Personenverkehr; die geringe Bevölkerungszahl Ungarns, ist die gang und gäbe Ansicht, gestattet mit jener der sogenannten österreichischen Erbländer keinen Vergleich, der Personenverkehr auf der Südostbahn steht daher tief unter dem Niveau desjenigen auf den übrigen Bahnen. Dank der statistischen Ziffer läßt sich jedoch nicht länger daran zweifeln, daß wir auch in diesem Anbetracht besser sind als unser Ruf, — sehen wir von der ganz erzeptionellen Personenbewegung auf der lombardisch-venetianischen Linie ab, so hält die Südostbahn den Vergleich mit allen übrigen Bahnen der Monarchie vollkommen aus.

Der gesammte Schienenverkehr Oesterreichs umfaßte im Jahre 1853: 5,000,207 Reisende; ziehen wir davon das Militär mit der Ziffer 685,731, und die Lombardo-Venetianer mit der Ziffer 2,105,999 ab, so restirt für die (nach Abzug der 32 italienischen Bahnmeilen) 154 österreichischen Meilen die Summe von 2,208,487 Reisenden; die 616,491 ungarischen Reisenden auf den $41\frac{1}{8}$ Meilen der Südostbahn genügen somit mehr als der Durchschnittshöhe des österreichischen Personenverkehrs. Noch mehr, nicht nur übertrifft die Anzahl der Reisenden auf der ungarischen Bahn jene auf den anderen Bahnen, auch die Anzahl der Meilen, welche jeder ungarische Reisende im Durchschnitt zurücklegt, ist die höchste unter allen österreichischen Eisenbahn-Passagieren. So fährt der italienische Reisende durchschnittlich 3,1 Bahnmeilen, der Passagier auf der Ostbahn 4,7, auf der Südbahn 7,0, auf der Nordbahn 9,1, — auf der Südostbahn 9,7 Meilen; die mittlere Fahrtlänge des ungarischen Reisenden übertrifft somit die durchschnittliche Fahrtlänge aller österreichischen Reisenden — 6,1 — um volle 3,6 Meilen!

Es hat diese, für die Bahnverwaltung nicht wenig erfreuliche Erscheinung ihren Grund in der topographischen Beschaffenheit des Landes. Wo die Dorfschaften einige Meilen, die Märkte und Städte ganze Tagereisen von einander entfernt liegen, dort müssen auch die Eisenbahnfahrten nothwendig längere Strecken umfassen; sind doch selbst die Eisenbahn-Stationen in Ungarn durch größere Entfernungen von einander getrennt, als sonst irgendwo in der Monarchie. Ein zweites topographisches Moment bildet die zentrale Lage von Pest und die Bedeutung, die es im gesammten ungarischen Verkehr einnimmt; denn wie keine Hauptstadt eines anderen Kronlandes, bildet es den wahrhaft

sozialen und merkantilen Mittelpunkt. Gerade die Ziffern des Eisenbahnverkehrs bieten hiefür die sprechendsten Belege; es weisen nämlich die fünf Hauptstationen der Kronländer folgende Prozentverhältnisse vom Personenverkehr auf der ganzen Länge der betreffenden Bahnen auf: Laibach 10_{,5}, Brünn 12_{,09}, Graz 20_{,97}, Prag 22_{,78}, — Pest 46_{,91}! Fast die Hälfte sämmtlicher, die Südoftbahn befahrender Reisenden entfällt daher auf Pest. Noch auffälliger resultirt dieses Prinzipat von Pest, wenn wir sehen, wie sich die genannten Hauptstädte und ihre Einnahmen (vom Personen- und Frachtenverkehr zugleich) zu den Gesamteinnahmen der betreffenden Bahnen verhalten. Brünn erhob sich nicht über 12_{,61}, Graz erreichte 19_{,62}, Laibach 23_{,56}, Prag 38_{,55}, — Pest 56_{,05}!

Wo aber die Gesamtsumme der Reisenden und die Meilenzahl, die jeder Einzelne von ihnen zurücklegt, das Maximum erreichen, dort werden auch die andern, damit im Zusammenhange stehenden Verkehrsziffern die analoge Höhe behaupten. Schließen wir den Personenverkehr der Italiener und des Militärs von unserer Berechnung aus, so wurden im Jahre 1853 auf sämmtlichen 154 Eisenbahnmeilen 19,057,002 Meilen zurückgelegt, wovon auf die 41 $\frac{1}{4}$ Meilen der Südoftbahn 6,003,720 kommen; somit ein bedeutend höheres Zahlenverhältniß als der Bahnlänge entspricht. Deutlicher noch ergibt sich die größere Frequenz der ungarischen Bahn, wenn wir die Zahlen neben einander reihen, welche den Personenverkehr auf jeder einzelnen Bahnmeile repräsentiren. Es verkehrten nämlich im Jahre 1853 auf der

östlichen Bahnmeile	45,997 Personen,
südlichen " 	108,824 "
nördlichen " 	130,833 "
südöstlichen " 	144,668 "

Der südöstliche Personenverkehr überragt demnach den der meisten österreichischen Bahnen zwar nicht in gleichem Grade, wie dies der Frachtenverkehr thut; jedenfalls zählt er aber zu den stärksten, dessen sich irgend eine Bahn rühmen kann. Und was von ihr gilt, läßt sich mit großer Zuversicht auch von der Theißbahn vorher sagen. Die Entfernungen der Dörfer und Städte von einander sind in der Theißgegend nicht geringer, Pest übt auf sie dieselbe zentrale Anziehungskraft aus, wie auf die Ortschaften im Rayon der Südoftbahn; dieser ungarische topographische Typus, dem der bedeutende Personenverkehr auf der Südoftbahn zu danken, wird daher gewiß auch in den Theißebenen sich durch eine hohe Ziffer des Personenverkehrs geltend machen.

So viel von der Quantität des ungarischen Personenverkehrs; aber auch seine Qualität, die Art, in welcher die verschiedenen Bevölkerungsschichten sich an demselben betheiligen, ist von nicht geringem Interesse, — wenn auch gerade nicht für die Schätzung der Rentabilität der Bahn, so doch für unsere sozialen Verhältnisse. Oben an steht hier die Beobachtung, daß, von den Italienern und den reisenden Militärs abgesehen, die erste und zweite Wagenklasse, trotz der Bahnlänge von nur 41 $\frac{1}{2}$ Meilen, in Ungarn die relativ und absolut besuchtesten sind. Es reisen nämlich auf der

Meilen		I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
9 $\frac{1}{4}$	Ostbahn	2494	24202	64231
41 $\frac{1}{2}$	Südbahn	12979	169372	459901
62	Nordbahn	19510	231276	607991
41 $\frac{1}{2}$	Südostbahn	21414	242206	352871

Analog entfallen auf die einzelne Bahnmeile der

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
Ostbahn	270	2616	6944
Südbahn	313	4081	11082
Nordbahn	315	3730	9807
Südostbahn	516	5836	8503

Gleichwie daher die Reisenden der ersten und zweiten Klasse in relativer und absoluter Majorität stehen, stehen die der dritten Klasse in relativer und absoluter Minorität, — was übrigens so ganz unerklärlich nicht, wenn man erwägt, daß, wie wir bereits erwähnt, der ungarische Reisende durchschnittlich längere, somit auch kostspieligere Fahrten macht, wodurch insbesondere der Reisende der dritten Klasse oft genug abgehalten wird. So beträgt die Fahrtdauer der Passagiere auf allen österreichischen Bahnen durchschnittlich für die erste Klasse 11 $\frac{1}{2}$ Meilen, für die zweite Klasse 7 $\frac{1}{2}$, für die dritte Klasse 5 $\frac{1}{2}$ Meilen, — in Ungarn dagegen für die erste Klasse 14 $\frac{1}{2}$, für die zweite Klasse 11 $\frac{1}{2}$, für die dritte Klasse 8 $\frac{1}{2}$ Meilen. Man begreift, daß der Passagier der dritten Klasse sich leichter zu einer Fahrt von 5, als zu der kostspieligen von 8 $\frac{1}{2}$ Meilen entschließt. Aus demselben Grunde ist die Anzahl der Reisenden auf der lombardo-venetianischen Bahn die größte unter allen österreichischen Bahnen, so daß von sämtlichen 5,000,207 Reisenden 2,105,999 auf die 32 italienischen Bahnmeilen kommen. Die Erklärung ist einfach die, daß der Italiener in der Regel auf der ersten Klasse nur 4 $\frac{1}{2}$, auf der zweiten Klasse nicht über 3 $\frac{1}{2}$, auf der dritten Klasse vollends gar nur 3 $\frac{1}{2}$ Meilen

zurücklegt, somit um Vieles billiger, als die Passagiere auf den andern Bahnen, fährt.

Wie sehr abweichend die Geldausgaben, mit denen das Reisen auf den österreichischen Bahnen verbunden ist, ersieht man deutlich aus der nachfolgenden Tabelle. Es zahlte nämlich jeder einzelne Reisende auf der

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
Norrbahn	fl. 7. 28 fr.	fl. 2. 29 fr.	fl. 1. 11 fr.
Südbahn	„ 6. 4 „	„ 2. 3 „	„ — 50 „
Südostbahn	„ 4. 41 „	„ 2. 12 „	„ 1. 17 „
Ostbahn	„ 1. 31 „	„ 1. 9 „	„ — 38 „
Lomb.-venetianische Bahn . .	„ 1. 23 „	„ — 52 „	„ — 29 „

Das für uns wichtigste Ergebnis dieser Tabelle ist, daß der ungarische Passagier der dritten Klasse unter allen österreichischen Passagieren die relativ theuerste Fahrt macht. *)

*) Seitdem dieser Brief im „V. M.“ erschienen, hat die k. k. privilegierte Staatseisenbahngesellschaft die Betriebsziffern aus dem Jahre 1855 veröffentlicht, welche neuerdings den ungarischen Bahnen vor denen der anderen Kronländer die Prärogative sichern. So betrugen die Einnahmen der Personenzüge auf der ganzen nördlichen Linie der Staatseisenbahn im Jahre 1855 : 1,897,285 fl. 33 fr., auf der Südostbahn dagegen 2,153,451 fl. 8 fr., — die Einnahmen der Lastzüge auf der erstgenannten Bahn 3,793,686 fl. 28 fr., auf der letzteren 4,309,986 fl. 41 fr.; sowohl Personen als Frachten lieferten demnach in Ungarn höhere Ziffern als in den anderen Kronländern, obschon die Südostbahn nur eine Länge von 58,⁶⁶ Meilen, die nördliche Bahn dagegen eine solche von 61,⁸⁷ Meilen hatte. Wir haben erwähnt, daß der Norrbahn-Passagier aller drei Klassen im Jahre 1853 durchschnittlich 9,⁴, der Südostbahn-Passagier 9,⁷ Meilen zurücklegte; im Jahre 1855 hat diese Differenz zu Gunsten der ungarischen Linie noch bedeutend zugenommen, es verhält sich nämlich die mittlere Meilenzahl der nördlichen und südöstlichen Reisenden wie 8,²⁷ : 10,⁸³ ! In Geld ausgedrückt, zahlte im Jahre 1855 jeder Passagier der nördlichen Linie nicht über 1 fl. 33 fr., jeder Passagier der südöstlichen Linie dagegen 2 fl. 2 fr. ! Und analog wie bei den Personen gestaltete sich die Prärogative auch bei den Lasten : ein Frachtzentner zahlte auf der nördlichen Linie 20,⁸³ fr., auf der südöstlichen 26,³⁸ fr., — ein Pferd dort 6 fl. 32 fr., hier 7 fl. 9 fr., — ein einzelnes Stück Vieh (Hornvieh, Schafe, Schweine) dort 59 fr., hier 1 fl. 45 fr. Wahrlich, solche Ergebnisse sind für uns zu sehr beachtenswerth, um sie nicht auch in ihren Details ein wenig untersuchen zu dürfen.

Das Erträgnis der einzelnen Bahnmeile liefert vorzugsweise eine durchschnittliche Ziffer : es erreichte dasselbe im Jahre 1855 bei den Personenzügen der nördlichen Linie 30,665 fl. 32 fr., bei jenen der südöstlichen 36,710 fl. 44 fr.,

VI. Der Städteverkehr im Rayon der Theißbahn.

Haben wir bisher im ungarischen Schienenverkehr überhaupt die Anhaltspunkte für die Bedeutung des Theißbahnverkehrs gesucht und gefunden, so wollen wir jetzt an die spezielle Betrachtung dieses Verkehrs selbst gehen. Wir beginnen dabei mit dem Verkehrsleben der im genannten Schienentrayon gelegenen Städte, weil sich dasselbe in diesen Handelscentren am auffallendsten kundgibt, und wollen erst dann zur Berechnung der Produktionsstoffe übergehen, welche die neunzehn von der Theißbahn berührten Komitate mit ihrer Flächenausdehnung von 1400 Quadratmellen (darunter 4,760,581 Joch, von 1600 Quadratklaster, Ackerfeld) und einer Bevölkerung von fast vier Millionen Seelen dem Verkehr aller Wahrscheinlichkeit nach übergeben werden.

Wie sehr nun Pest mit seinem Verkehrsleben den Mittelpunkt des ungarischen Handels bildet, ist schon aus der früher von uns mitgetheilten Thatsache ersichtlich, der gemäß im Jahre 1853 die Pester Eisenbahnstation allein 46,₉₁ Prozentantheile des gesammten Personenverkehrs, und 56,₀₅ Prozentantheile der Gesammteinnahmen der Südböbahn in

bei den Lastzügen der nördlichen Linie 61,317 fl. 21 kr., bei jenen der südöstlichen Linie 73,474 fl. 2 kr. Demnach wird es auch nicht befremden dürfen, wenn das Verhältniß der Bruttoeinnahmen zu den Totalausgaben sich folgendermaßen gestaltet: auf der nördlichen Linie wie 92,406 fl. 18 kr. : 46,463 fl. 24 kr.; auf der südöstlichen dagegen wie 110,356 fl. 18 kr. : 60,596 fl. 52 kr., so daß der Nettoertrag pr. Bahnmeile dort 45,942 fl. 54 kr., hier aber 49,750 fl. 29 kr. erreicht. Wir hätten diesen Ziffern Nichts hinzuzufügen, sie sprechen an und für sich deutlich genug für die Rentabilität unserer Bahnen; nur zur qualitativen Charakteristik des heimischen Verkehrs mögen hier jene Ziffern folgen, welche über die Art desselben Aufschluß geben.

Es wurden nämlich auf der südöstlichen Linie im Jahre 1855 befördert: 24,344 Passagiere I. Kl., 306,006 II. Kl. und 438,204 III. Kl.; ferner 109,612 Ztr. Reisegepäck, 120,001 Ztr. Eilgut, 8,451,611 Ztr. Frachten, 592 Equipagen, 2788 Pferde, 63,187 St. Hornvieh, 18,248 Schafe, 213,929 Schweine, 4774 St. verschiedenes Vieh, 144,987 Militärpassagiere mit 26,306 Ztr. Gepäc, schließlich 78 Extrazüge mit 15 Ztr. Gepäc. — Dies das Ziffernbild des südöstlichen Schienenverkehrs; es ist aller Grund vorhanden, daß die Theißbahn ein gleich erfreuliches Bild des Verkehrslebens darbieten werde.

Anspruch nahm; aber auch Debreczin, Arad, Kaschau und Miskolcz müssen genannt werden, wenn man die ersten Handelsstädte Ungarns der Reihe nach anführt. Bei der bedeutenden Rolle nun, welche die genannten Verkehrsplätze gegenüber der Theißbahn zu übernehmen berufen sind, wollen wir ihre merkantilen Ziffern hier etwas näher würdigen.

Die ausführlichsten Angaben liegen uns über den Verkehr von Pest vor. Einer der anerkanntesten Geschäftsmänner der ungarischen Hauptstadt, der vor wenigen Monaten dieses Thema in einem Memorandum behandelte, hat uns nämlich Einsicht in diese, nach möglichst verlässlichen Daten angefertigte Arbeit gestattet; wir können daher nichts Besseres thun, als die Ziffern des dem praktischen Leben angehörenden Verfassers hier wiederzugeben. Ihm zufolge summiert sich nun der Werth des gesammten jährlichen Verkehrs der ungarischen Hauptstadt auf 250 bis 300 Millionen Gulden C.M., und zwar in folgenden annähernden Detailziffern:

Rohprodukte — 8 bis 10 Millionen Megen Getreide im Werthe von circa 25,000,000 fl.; 150,000 Zentner Schafwolle im Werthe von 15,000,000 fl.; Wein für 2,000,000 fl.; Spirituosen für 1,000,000 fl.; 100,000 Zentner Rapsöl für 5,000,000 fl.; diverse Fettstoffe für 1,000,000 fl.; Hanf und Flachs im Werthe von 500,000 fl.; Sadern für 500,000 fl.; Felle aller Art für 1,500,000 fl.; Holz für 1,000,000 fl.; Pottasche, Soda, Honig, Wachs, Knoppere für 1,500,000 fl. — Der Manufakturwaarenhandel wird, abgesehen von dem Verkehr nach den großen Märkten auf dem Lande, für Pest allein auf 45 bis 50 Millionen Gulden, der Handel mit Kolonialwaaren auf 5,000,000 fl. geschätzt. — Die industrielle Produktion Pest's ist keine geringe, doch stehen bezüglich derselben leider nur wenige Ziffern zu Gebote. So erzeugt die Walzmühle jährlich Mahlgüter im Werthe von 3,000,000 fl. und neben ihr bestehen in den beiden Schwesterstädten Pest und Ofen noch sechs Dampfmühlen, die ihre Produkte in weite Ferne verschicken. Auch der Getreidestein verdient hier Erwähnung, den die Walzmühle seit Kurzem fabrizirt und dem in der Konsumtion des Orients eine große Zukunft bevorsteht. — Der Papierverkehr wird durch vier, der Verkehr mit Glaswaaren gleichfalls durch vier Fabriks-Niederlagen repräsentirt; schließlich zählen die montanistischen Erzeugnisse, Kohlen und Eisenwaaren, 25 Niederlagen, darunter sehr bedeutende.

So allgemein nun auch insbesondere die letzterwähnten Angaben

gehalten sind, dürften sie gleichwohl die obige Schätzung des Gesamtwertes des Pesther Verkehrs rechtfertigen, insbesondere wenn daran erinnert wird, daß der Handel mit Horn- und Vorstensenfel, sowie der mit Pferden unter den Detailziffern keinen Ausdruck gefunden, dennoch aber sich zu einer bedeutenden Ziffer erhebt.

Bedarf es schließlich einer Beweisführung, daß der Handel, so sehr er den bedeutendsten Faktor beim Schienenverkehr abgibt, gleichwohl ihn nicht ausschließlich ausfüllt, und daß namentlich in einer Stadt wie Pest, welche mit ihrer Bevölkerung von 120,000 Seelen nach jeder sozialen Richtung hin den Mittel- und Vereinigungspunkt aller Landesinteressen bildet, auch der anderweitige Verkehr, wie ihn die zentrale politische Behörde, die Garnison, die Universität u. m. a. veranlaßt, in Betracht kommen muß? — Pest wird daher, wie bei der Südostrbahn, auch bei der Theißbahn den größten Theil des Gesamtverkehrs absorbiren, ein Moment, das hier um so wichtiger, als die Entfernungen weit größer sind als bei der Südostrbahn, der Personen- und Frachtenverkehr somit auch höhere Ertragssummen zu Tage fördern muß.

Bildet aber Pest den günstigsten Ausgangspunkt für die ungarische Bahn, so erfreut sich die Theißbahn der speziellen Prärogative, ihre Endpunkte gleichfalls in den wichtigsten Handelsplätzen Ungarns, in Debreczin, Urad, Miskolcz und Kaschau zu besitzen. Debreczin, die magyarische Stadt par excellence, — sie hat über eine Meile im Umfange, ist der großen Majorität nach von Reformirten bewohnt, und rühmt sich des besten ungarischen Accents — wetteifert in gewisser Beziehung selbst mit Pest um den merkantilen Rang, jedenfalls aber nimmt sie nach Pest den ersten Platz unter den ungarischen Märkten ein, und bildet ganz besonders den Mittelpunkt des jenseitigen Theißverkehrs, sowohl bezüglich der reichen Rohproduktion, die sich auf dem schwarzen Boden umher entfaltet, als auch bezüglich der Konsumtion von Fabrikerzeugnissen und Kolonialwaaren. Der dortige Viehmarkt ist derart bedeutend, daß sein räumlicher Umfang eine Quadratmeile einnimmt; von der Ausdehnung der Schweinezucht liefert die Thatsache einen Beweis, daß Debreczin jährlich über 300,000 Zentner Speck verkauft, und dabei die eigenen Bewohner größtentheils mit Schweinefleisch und Speck nährt. — Es mangeln uns detaillirte Ziffern über den gesammten Verkehr Debreczins; wer indeß die Produktions- und Verkehrsziffern von Nord-Bihar, dessen Hauptort Debreczin ist, im Auge hat, wer es weiß, daß Debreczin einen Theil seiner Bodenprodukte nach den Karpathen, die

Produkte der Viehzucht nach Pest sendet, dagegen wieder die nöthigen Bergwerkserzeugnisse aus Oberungarn bezieht, dem wird die Bedeutung des zweiten ungarischen Handelsplatzes für die Theißbahn kaum entgehen.

Auch den an Bedeutung dritten ungarischen Markt berührt die Theißbahn: *Arad* bildet nämlich ihren südlichst gelegenen Endpunkt, *Arad*, dessen jährlicher Verkehr nach dem Berichte des dortigen Handelsgremiums einen Gesamtwertb von 25,638,046 fl. repräsentirt, — und zwar betrug die Ausfuhr der Stadt *Arad* und ihrer Umgebung im Jahre 1854 an Cerealien 1,273,660 Megen, an Wein 100,000 Eimer, an Mastochsen und Vorstenvieh 62,000 Stück, an Spiritus 1,940,000 Grad, an *Slivovitz*, Treberbrannwein 11,386 Eimer, an Mehl 12,500 Ztr., an Stärke, Tischlerleim und Del 3110 Zentner, an Rohprodukten, sowie Knoppfern, Pottasche, Schmalz, Federn, Habern, Speck, Unschlitt, Weinstein, Wolle, Honig und Wachs 82,000 Zentner, außerdem 5080 Stück rohe Ochsenfelle, 5620 rohe Kalbfelle, 32,680 Stück Hörner und 40,500 Klauen; die Einfuhr an Kolonialwaaren, Eisen, Galanterie, Tuch, Glas, Manufaktur- und Rauchwaaren, Hanf, Hopfen, Leder betrug den Werth von 10,368,190 fl.

Und gleichwie in Niederungarn, zieht die Theißbahn auch in Oberungarn die bedeutendsten Handelsplätze in ihren Rayon; *Miskolcz*, das den Tauschverkehr zwischen den getreidereichen Theißniederungen und dem gewerbereichen *Böhm* vermittelt, somit ein Hauptnotenpunkt der Theißbahn zu werden verspricht, — und *Kaschau*, die nordische Hauptstadt, die schon vor 300 Jahren als Stapelplatz des Handels nach Rußland und Polen gegolten, heute noch den Handel nach Galizien vermittelt, gleichzeitig aber auch den Bedarf der Zips an Nahrungsmitteln durch die Zufuhr vom Süden deckt.

Nach der Zusammenstellung des betreffenden Verkehrs durch die *Kaschauer* Handelskammer umfaßt derselbe 2,000,000 Megen Getreide, 300,000 Eimer Wein aus dem *Tokajer* Gebirge, 30,000 Eimer Spiritus und *Slivovitz*, 25,000 Zentner Tabak, 20,000 Zentner Knoppfern, 400 Zentner Wachs und Honig, 15,000 Zentner Habern, 12,500 Zentner Leinwand, 15,000 Zentner Papier, 80,000 Zentner Bretter und Pfosten, 100,000 Zentner Holzkohlen, 25,000 Zentner Mineralwässer, 200,000 Zentner Schmiede- und Roheisen, 23,000 Zentner Kupfer, 60,000 Ztr. Salz von *Sóvár*, kleinere Mengen von Antimon, Blauvitriol, Quecksilber, Kobalt, Brimsenfäsz und Draht an 13,000 Zentner. Hierzu sind schließlich mindestens noch anderthalb Millionen Zentner Salz zu rechnen,

die, nach Vollendung der durch den Staat auszuführenden Bahn von Rameny nach Marmaros-Szigeth, der Theißbahn zusfließen werden.

So weit die approximativen Ziffern, wie sie über die von der Theißbahn zu berührenden, wichtigeren Städte zu gewinnen waren. Noch sollten wir hier vielleicht andere Orte anreihen, so vor Allem Großwardein als Statthaltereisitz und wahrscheinlicher Durchgangspunkt des Verkehrs nach und von Siebenbürgen, so ferner Tokaj im Norden, Békéscsaba, Gyula u. a. D. im Süden; doch wir beabsichtigten hier nur den Verkehr der Städte ersten Ranges zu beleuchten, jener der übrigen Orte wird ohnedies aus den Produktions- und Verkehrstabellen ersichtlich, deren Mittheilung der Gegenstand der folgenden Bräse sein wird.

VII. Die Produktion im Rayon der Theißbahn.

Zur Erkenntniß dieser Produktion zu gelangen, war viel schwieriger, als man es nach den, bei Vielen so geläufigen Ziffern vermuthen sollte. Einerseits leidet der Steuerkataster, der gewöhnliche Ausgangspunkt solcher Schätzungen, an dem bekannten Uebel, daß der Steuerpflicht die Steuerlast nur selten entspricht und man daher in neun Fällen von zehn zur Annahme berechtigt ist, die wirkliche Produktion eile um einige Perzente der Angabe der steuerpflichtigen Produzenten voraus; andererseits erschrickt man, wo das Ueberschätzen einem bestimmten Zwecke besser entspricht, auch vor dem Gegentheile nicht zurück, und schlägt das Quantum der Erzeugung höher an, als es thatsächlich ist. Um nun nach beiden Seiten hin vor falschen Ziffern geschützt zu sein, haben wir bei unserer Berechnung den ausgezeichneten Statistiker, Herrn Karl Galgóczy, zu Rathe gezogen; er kennt die Produktionsfähigkeit des betreffenden Gebietes aus langjährigen Studien und Erfahrungen, er ist ferner im Besitze zahlreicher, vollkommen glaubwürdiger Wirthschaftsberichte, — seinen Angaben müssen wir daher volles Vertrauen schenken. Da gleichwohl jede derartige Schätzung, der Natur der Sache nach nur auf approximative Gültigkeit Anspruch macht; so sei hier ausdrücklich erwähnt, daß wir durchschnittlich Minimalziffern angegeben, daher, wo gesündigt werden mußte, es nicht zum Vortheile des Theißbahnverkehrs geschah.

Es erzeugen demgemäß die von der Theißbahn zu durchschneidenden Komitate an Pflanzenprodukten :

	Weizen	Korn	Gerste	Hafer	Mais	Hirse	Rübs	Tabak in Ztr.	Wein in Eimer
Pest-Solt. . .	166430	797888	332870	399444	1497220	60000	40000	14000	450740
Pest-Pilis . .	152270	730896	304540	365448	1218160	12000	15000	4000	736380
Szolnok . . .	389396	230512	506652	296600	445024	30000	44800	17600	107740
Gr.-Kumanien	252670	63616	281220	127240	200800	12000	8400	—	35245
Nord-Bihar . .	272522	931504	480000	823752	1039380	10000	36000	12338	220000
Süd-Bihar . .	173160	404250	259680	246500	577500	6000	22000	200	200000
Arab	555000	468760	398132	511894	853180	24000	63000	4741	175000
B.-Eszanád . .	1432400	358000	716200	859200	1518400	30000	70000	26000	102900
Heves	234556	446958	268064	301572	520775	8900	42500	24700	356850
Jazyggen . . .	103140	258240	152160	167180	285300	11400	5000	27800	68300
Borsod	255536	539776	164916	183240	731360	6700	20000	12000	228960
Ezabolcs . . .	229400	1539740	382340	764680	1711660	5400	32000	38700	164230
Abauj-Torna . .	250824	429984	160984	179160	716640	4000	25000	16000	302740
Zips	20868	55648	83472	111266	—	—	—	—	—
Sáros	40700	130246	122000	127400	162800	8000	—	—	—
Ungh	54450	147280	73510	61430	218200	6000	—	—	163800
Veregh-Ugocsa	195000	556300	275000	430000	590000	—	—	—	210700
Zemplin . . .	143010	429630	228816	243000	572040	9000	6000	2000	415240
Szatmár . . .	268000	920000	312000	605300	1600000	15000	25000	11000	120000

Wir haben es somit im Gebiete der Theißbahn mit einer Gesamtproduktion von 5,189,332 Megen Weizen, 9,440,228 Megen Korn, 5,502,556 Megen Gerste, 6,804,296 Megen Hafer, 14,458,439 Megen Mais, 258,400 Megen Hirse, 454,700 Megen Rübs, 211,079 Zentner Tabak und 4,058,525 Eimer Wein zu thun, denen noch gegen 170,000 Megen Knopperrn, 3,533,420 Megen Kartoffeln *) und 1,400,000 Klafter Brennholz hinzuzufügen sind. — In Zentnern ausgedrückt: 4,307,146 Ztr. Weizen, 7,174,573 Ztr. Korn, 3,576,661 Ztr. Gerste, 2,993,890 Ztr. Hafer, 11,566,751 Ztr. Mais, 206,720 Ztr. Hirse, 327,384 Ztr. Rübs, 211,079 Ztr. Tabak, 4,058,525 Ztr. Wein, 2,826,736 Ztr. Kartoffeln, 102,000 Ztr. Knopperrn, — insgesamt **37,351,465** Ztr., plus **21,000,000** Ztr. Holz **).

*) Die gegenwärtige Kartoffelproduktion der betreffenden Komitate bezieht sich nämlich mit: Pest-Solt 499,290, Pest-Pilis 456,810, Szolnok 14,000, Nord-Bihar 135,400, Süd-Bihar 40,000, Arab 25,000, Heves 165,500, Jazyggen 70,000, Borsod 150,000, Ezabolcs 286,700, Abauj-Torna, 120,000, Zips 139,120, Sáros 325,600, Ungh 130,000, Veregh-Ugocsa 120,000, Zemplin 286,000 Szatmár 570,000 Megen.

**) Wir haben bei dieser Berechnung den Megen Weizen durchschnittlich zu 83 Pfund, Korn zu 76, Gerste zu 65, Hafer zu 44, Mais und Hirse zu 80, Rübs zu 72, Knopperrn zu 60, Kartoffeln zu 80 Pfund, — den Eimer Wein sammt Gebinde zu 100, die Klafter Brennholz zu 1500 Pfund angenommen.

Wie sehr jedoch die hier bezifferten Produktionsmengen die Bezeichnung der „minimalen“ verdienen, ist schon daraus ersichtlich, daß wir die Weinerzeugung von Nord-Bihar auf 220,000 Eimer geschätzt, während der Debrecziner Kammerbericht 280,000 Eimer angibt. Analog ist die Tabakerzeugung von uns nach dem Ertragniß von 1852 angegeben; dagegen war schon im darauffolgenden Jahre die Tabakernte um viele Tausende Zentner ergiebiger.

Allein, wenngleich es von dem in Rede stehenden Gebiete mehr denn von irgend einem anderen gilt, daß selbst der beschränkte, kaum über das Komitat hinausreichende Binnenverkehr, wegen völligen Mangels an anderen Kommunikationsmitteln, die Eisenbahn benützen muß; ist dennoch eine Scheidung der Produktionsmengen der einzelnen Komitate in jene, welche von der eigenen Konsumtion in Anspruch genommen werden und jene, die dem Handel, dem Verkehr nach Außen anheimfallen, von großer Wichtigkeit; bilden die Letzteren doch die eigentliche Nahrung des ausgedehnten Frachtenverkehrs.

Scheuen wir daher die Mühe nicht und geben wir „nach gutem Wissen und Gewissen“ jene Produktions-Quantitäten annähernd an, welche die einzelnen Komitate, nachdem sie ihren eigenen Bedarf befriedigt, dem **Handelsverkehr** überantworten. Es liefern in dieser Beziehung die Komitate

	Weizen	Korn	Gerste	Hafer	Mais	Girse	Rübs	Tabak in Btr.	Wein in Eimer
Pest-Solt .	—	200000	63600	57000	640000	25000	20000	14000	200000
Pest-Pilis .	—	62000	81000	63000	321000	—	12000	4000	300000
Szolnok . .	180188	—	131708	81390	175072	16283	30000	176 0	14000
Gr.-Kuman.	32329	—	74492	—	52000	5000	7000	—	—
Nord-Bihar	—	146321	—	558900	509652	—	24000	12338	94230
Süd-Bihar	—	—	—	93265	240220	—	10000	200	69654
Arab . . .	—	—	—	173378	324540	6000	40000	4741	50400
B.-Csanád	400831	—	210900	327150	1054080	10000	60000	26000	—
Heves . . .	44000	21000	15000	10000	170000	2000	25000	24700	130000
Jazygten .	4000	59000	53000	20000	110000	5000	2000	17800	—
Borsod . .	60200	46860	18000	—	398720	3000	10000	12000	63300
Ezabolcs .	—	144885	86889	267780	1151300	—	16000	38700	16500
Ab.-Torna	20000	13400	7000	—	312000	—	10000	16000	100000
Egys . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sáros . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ungb . . .	—	—	—	—	76000	—	—	—	—
Ber.-Ugocsa	8000	94000	70000	180000	100000	—	—	—	100000
Zemplén . .	—	—	—	—	210000	—	—	—	—
Eszthmár .	25000	170000	43000	130000	800000	6000	16000	—	—

Als Frachtobjekte für längere Strecken können wir demzufolge betrachten : 774,548 M. Weizen, 957,466 M. Korn, 854,589 M.

Gerste, 1,961,863 M. Hafer, 6,644,584 M. Mais, 78,283 M. Hirse, 282,000 M. Rübs, 188,079 Ztr. Tabak, 1,138,084 Eimer Wein. Neben diesen an sich bedeutenden Summen dürfen aber auch die in den Handel gelangenden 54,000 Ztr. Linsen aus der Zips und Sáros, einige hunderttausend Mezen Kartoffeln, die 79,000 Mezen Knoppeln und 1,168,000 Klafter Brennholz nicht vergessen werden. — In Zentnern ausgetrückt, gewinnen wir als Frachtoobjekte: 642,875 Ztr. Weizen, 727,674 Ztr. Korn, 555,483 Ztr. Gerste, 863,220 Ztr. Hafer, 5,315,667 Ztr. Mais, 62,626 Ztr. Hirse, 203,040 Ztr. Rübs, 188,079 Ztr. Tabak, 1,138,084 Ztr. Wein, 54,000 Ztr. Linsen, 400,000 Ztr. Kartoffeln, 47,400 Ztr. Knoppeln, — insgesammt **10,198,148** Ztr., — plus **17,520,000** Ztr. Holz.

So weit die annäherungsweise Werthung der vegetabilischen Produktion und ihrer, dem Eisenbahnverkehr zu Statten kommenden Mengen. Wer den östlichen Theil Ungarns kennt, wird von der bedeutenden quantitativen Differenz in den Erzeugnissen der verschiedenen Komitate nicht überrascht sein; den weniger mit unsern Agrikulturverhältnissen Vertrauten wollen wir ausdrücklich bemerken, daß der Boden des hier zur Berechnung kommenden Theißgebietes ein sehr verschiedener ist. Der Békésyer Boden darf z. B. dem Banater als ebenbürtig an die Seite gestellt werden; die beiden Bihar und das Arader Komitat dagegen können sich zwar eines guten schwarzen, doch nicht mehr eines gleich produktiven Bodens rühmen, u. s. w. Gleich verschieden ist die Betheiligung der Bevölkerung an der Agrikultur; der Debrecziner Kammerdistrikt zählt z. B. unter 38 arbeitsfähigen männlichen Individuen 37 Ackerbaureisende — selbstverständlich ist im mehr industriellen Norden die Betheiligung eine viel geringere. Für den Theißbahnverkehr erwächst eben aus dieser abweichenden Bodenkonstitution und verschiedenen Richtung der volkswirthschaftlichen Thätigkeit der nicht gering anzuschlagende Vortheil, daß innerhalb des Gebietes der Theißbahn selbst ein gegenseitiger Austausch der nothwendigsten Lebensmittel stattfindet — und was sonst gewöhnlich nur zwischen Land und Land geschieht, hier schon zwischen Komitat und Komitat eintritt. In der That müssen z. B. den Komitaten des Kaschauer Kammerdistriktes zur Deckung ihres Nährbedarfs jährlich gegen 451,918 Mezen Weizen, 1,054,476 M. Korn, 235,000 M. Mais, 57,550 Ztr. Speck und Fett, 8—9000 Stück Schlachtwieh aus den südlichen Komitaten zugeführt werden.

VIII. Verkehr von thierischen und mineralischen Rohstoffen, von verschiedenen Fabrikaten, Manufaktur- und Kolonialwaaren.

Wo der Bodenkultur eine solch hervorragende Rolle zugewiesen ist, wie in Ungarn, dort kann selbstverständlich auch die Viehzucht nicht zurückbleiben, und in der That, obschon wir gerade in diesem Anbetracht uns keines besonderen Fortschrittes rühmen können, nimmt gleichwohl der ungarische Viehstand eine beachtenswerthe Höhe ein. Wir legen hier kein besonderes Gewicht auf die mehr als 545,890 Pferde, die im Gebiete der Theißbahn der Volkswirtschaft dienen; sie bilden nur in äußerst seltenen Fällen ein Objekt des Schienenverkehrs, haben somit bei unserer dermaligen Betrachtung keinen Anspruch auf nähere Würdigung. Dagegen wollen wir es allerdings nicht unterlassen, hier die andern Thiergattungen und ihre, dem Verkehre anheimfallenden Produkte en detail zu beziffern. Es bieten nämlich die Komitate :

	Ochsen u. Kühe	Schafe	Vorstenvieh	Wolle Zentner	Käse Zentner	Rindshäute	Schafshäute
Pest-Solt . . .	36899	154700	79162	2210	—	—	—
Pest-Pilis . . .	64861	160753	74586	2411	—	—	—
Szolnok . . .	19431	103701	56240	1550	700	1650	18740
Gr.-Kumanten . . .	10454	106906	31000	1600	500	780	15400
Nord-Bihar . .	125250	122235	96380	1900	250	7600	25200
Süd-Bihar . .	93291	123232	105400	1950	550	5000	22000
Arab	103060	141014	102700	2200	650	5200	25600
B.-Csanád . .	45008	213854	75900	3200	850	3000	32000
Heves	13181	159796	72000	2442	—	4000	30000
Jazygien . . .	23979	95880	33597	1438	—	2000	20000
Vorsob	32555	83324	65900	1255	—	4000	22000
Szabolcs . . .	66617	256648	93380	3900	750	4700	48000
Abauj-Torna .	54066	118313	69000	1825	—	6000	29000
Hisp	63457	77002	32000	1200	600	—	—
Sáros	59316	96487	43500	1600	750	3000	15000
Ungb	53536	29120	35600	500	—	—	—
Bereg-Ilgoesa .	95665	31722	73000	500	—	—	—
Zemplin . . .	91491	192812	71900	2900	1500	9000	80000
Szatmár . . .	85932	122167	95200	1800	600	6000	24000

Es gibt dies eine Gesamtsumme von 1,138,049 Ochsen und Kühen, 2,389,666 Schafen, 1,306,445 Stück Vorstenvieh, 36,381 Ztr. Wolle, 7700 Zentner Käse, 61,930 Rinds- und 406,940 Schafshäuten. Nach Galgóczy's, für jedes einzelne Komitat genau detaillirten Bestimmungen desjenigen, das zur Landwirtschaft nothwendig, wie desjenigen, das für den Verkehr rehtirt, müßten diesem 50,380 Stück Rindsvieh, 136,233 Schafe und 36,084 Schweine zufallen, was, in Gewichtszahlen ausgesprochen, — der Tarif der Südoßbahn berechnet

das Stück Rind zu 6 Ztr., das Schaf mit $66\frac{2}{3}$ Pfd., das ungemästete Schwein mit 1 Ztr., das gemästete mit 3 Ztr., — 465,270 Ztr. liefert. Hierzu kommt, daß die Arader Viehhändler allein alljährlich gegen 15,000 Stück Rindvieh aus den Donaufürstenthümern ankaufen, sie dann mästen und nach Wien führen, wodurch die obbenannte Ziffer auf 545,270 Ztr. erhoben wird. Von den in der Tabelle angeführten thierischen Produkten gelangt die Wolle in ihrer ganzen Menge, d. i. mit 36,381 Ztr., Käse und Häute wohl mindestens mit je einem Drittel *), oder, in Zentnern ausgedrückt: Käse mit 2600 Ztr., Rinds- und Schafshäute, — jene auf 22 Pfd., diese auf 4 Pfd. geschätzt, — mit 4540 plus 5426 Zentner in den Verkehr. Das Gesamtgewicht des Verkehrs mit thierischen Rohstoffen erreicht demnach die Ziffer von **594,217** Ztr.

Nachdem wir so die verschiedenen Verkehrsmengen der vegetabilischen und thierischen Rohprodukte auf der Theißbahn annähernd angegeben, hätten wir uns an die mineralischen Schätze zu wenden, an denen namentlich der Kaschauer Kammer-Distrikt so reich, und hinsichtlich deren er wohl im ganzen österreichischen Staate den ersten Rang einnimmt. Leider scheinen aber die Gewerke und Fabriken daselbst noch sehr dem mysteriösen Geheimthum anzukleben, so daß selbst die an die einzelnen Etablissements ergangenen Aufforderungen der betreffenden Handels- und Gewerbekammer zur quantitativen Angabe ihrer Produktion meist fruchtlos geblieben; wir müssen uns daher in diesem Anbetracht mit sehr allgemein gehaltenen Ziffern begnügen.

So ist vor Allem die Kohlenausbeute ganz unberechenbar. Was wir wissen, ist, daß die Eisenindustrie der Zips im verflossenen Jahre für die aus den südlichen Komitaten zugeführten Kohlen gegen 100,000 fl. an Fuhrlohn bezahlt hat; was wir ferner wissen, ist, daß die Kohlenlager von Zaggya bei Erlau unerschöpflich, daß jene bei Diosgyör und Edelény nur des Abbaues harren, und daß die Theißbahn leicht auch die Baron Sina'schen Braunkohlenlager westlich von Hatvan mit in ihren Bereich ziehen kann. Wir sagen daher kaum zu viel, wenn wir jährlich 1,000,000 Zentner Kohlen dem Eisenbahnverkehr zu Gute schreiben. Ein

*) Pest-Pilis und Pest-Solt, Zips, Ungb und Bereg-Ugocsa sind in den, die Rinds- und Schafshäute beziffernden Rubriken unserer Tabelle deshalb unbeachtet geblieben, weil sie theils sehr arm an diesen Produkten, theils aber, wie Pest-Pilis und Pest-Solt, die Rohprodukte meist selbst verarbeiten, sie somit dem Verkehre entziehen.

zweites mineralisches Produkt ist das Salz aus der Marmaros; wir geben gewiß eine Minimalziffer an, wenn wir, wie bereits erwähnt, seinen Transport für die südliche Theißgegend auf 1,500,000 Zentner jährlich schätzen. Die Auanversendung mag jährlich 20,000 Ztr. betragen. Wie hoch sollen wir aber die Quantitäten von Gips und Marmor, wenn dieselben einmal nach Verdienst gewürdigt und benützt werden, — wie hoch vollends die Menge von Schotter und Steinen anschlagen, die, nach vollendeter Schienenbahn, der Theißebeue zugeführt werden dürften, um den so mangelhaften Bau der Land- und Kommunalstraßen, wie es die Nothwendigkeit dringend heischt, zu fördern! Wir bleiben gewiß hinter der Wirklichkeit zurück, wenn wir die Gesamtziffer bloß auf 1,000,000 Ztr. angeben.

Leider geht es uns mit den Fabrikaten nicht besser, als mit den letztgenannten Rohprodukten, auch bezüglich ihrer fehlen uns approximative Ziffern ganz und gar. Wie viel die zahlreichen Spiritus- und Olivenölfabriken, die Ziegel-, Thon-, Steingut- und Glasfabriken, die Porzellan- und Papierfabriken produziren; wir können es auch annähernd nicht bestimmen. Ueber die Eisenfabrikation erfahren wir allerdings, daß die Zips jährlich gegen 180,000 Ztr. dem Verkehr übergeben soll; allein gerade sie dürfte, nach der Aussage der Kaschauer Kammer, nach Beendigung der Theißbahn eine vielfache Steigerung erfahren. Ueberdies wird die Eipel-Sajo-Bahn aus den eisenreichen Gömörer Thälern der Theißeisenbahn gewiß gegen 500,000 Ztr. Roh-, Guß- und Stangeneisen zuführen. Bleiben wir indeß unserem Prinzip der Minimalziffern treu, so wird man uns nicht anklagen dürfen, wenn wir den Gesamtverkehr aller dieser Fabrikate (inklusive der Debrecziner Seifenfabrikation im Betrage von 7—8000 Ztr.) auf 2,000,000 Ztr. annehmen.

Schließlich haben wir noch diejenigen Ziffern hier anzugeben, welche voraussichtlich für den Verkehr mit Manufaktur- und Kolonialwaaren zur Geltung kommen werden. Wir haben zu diesem Behufe uns an die geachteten Firmen gewendet, welche, selbst mit sehr bedeutenden Summen an dem bezüglichen Handel theilhaftig, seine Größe am genauesten zu schätzen im Stande sein dürften, und haben als Gesamtergebnis erfahren, daß der Verkehr mit Manufakturwaaren sich auf dem Gebiete der Theißbahn mit wenigstens 400,000 Ztr., der mit Kolonialwaaren mit mindestens 20,000 Ztr. bezieht.

Und nun wären wir mit den Verkehrsgegenständen, die aus dem Gebiete der Theißbahn selbst dem Schienenverkehr anheimfallen, zu Ende — ohne freilich auf Vollständigkeit den geringsten Anspruch ma-

chen zu können. Gar mancher Verkehrsstoff wurde in unserer Berechnung mit keiner Sylbe bedacht. Kalk, Hader, Rohrdecken, Kupfer, Obst und viele andere Gegenstände haben sich unserer Berechnung entzogen. Aber all' die genannten Rechnungsfehler verschwinden, wenn wir sie dem größten gegenüberhalten, dem nämlich, daß unseren sämtlichen Zifferangaben der bisherige Verkehr zu Grunde liegt; während es doch über jeden Zweifel erhaben, daß die erleichterte und beschleunigte Kommunikation allenthalben Ackerbau, Industrie und Handel zu früher ungeahnter Höhe gebracht, — daß, wie wir es bei der Südbahn nur zu fühlbar wahrgenommen, die angeschafften Verkehrsmittel weit hinter dem Andrang der Verkehrsstoffe zurückblieben und trotz zahlreicher Nachanschaffungen annoch bleiben. Wir wollen es daher in unserem nächsten Briefe versuchen, auch diesem mächtigen Faktor mit seiner, so zu sagen, schöpferischen Potenz, die er auf sämtliche volkswirtschaftliche Erzeugnisse ausübt, so weit es thunlich, Rechnung zu tragen.

IX. Die zukünftige Produktion im Rayon der Theißbahn.

Es gereicht Ungarn und seiner Bodenproduktion zu nicht geringem Ruhme, daß die Erwartungen, welche bisher von Seite der Eisenbahnbudgets bezüglich ihrer genährt wurden, stets übertroffen worden sind; die Verkehrssummen steigen beharrlich mit jedem Jahre und überragen weitaus die sanguinischsten Berechnungen. Woher dies überraschende Verhältniß? Unseres Erachtens geht es dabei ganz natürlich zu. Die geregelte und beschleunigte Kommunikation macht eine große Masse von Produkten, die sonst der sprichwörtlich gewordenen unwegsamen Straßen wegen sich dem ausgedehnten Transport entzogen, erst so zu sagen „marktfähig“; weiß aber der Produzent einmal, daß er sein Erzeugniß um guten Preis an Mann bringen kann, so scheut er kein Opfer, um die Produktionsfähigkeit seines Bodens möglichst zu steigern. Wir wissen, daß wir hiemit nichts Neues sagen; es kann aber nicht oft genug wiederholt werden, und hier ist die Behauptung doppelt an ihrem Plage, — daß die eisernen Schienen, anstatt die Bodenkraft in Ketten zu schlagen, ihre Fruchtbarkeit neu beleben, in ungeahnter Weise potenziren.

Spricht aber das Zustandekommen der Theißbahn an und für sich für einen bedeutenden Zuwachs der Bodenerzeugnisse in den betreffenden Komitaten, so fehlt es auch nicht an anderen Momenten, die dem Acker-

bau in den Theißebenen einen neuen Aufschwung versprechen. Allmählig vernarben die Wunden, die die Befreiung des Bodens von den Urbartallasten dem großen Grundbesitz geschlagen, — die Bewirthschaftung wird eine rationellere als früher, die frei gewordenen, und nunmehr auf dem eigenen Grunde zum eigenen Besten thätigen Hände, der große Grundbesitz lernt sie nach und nach durch Maschinen ersetzen; es wird wohl nicht lange dauern, und der anfängliche Verlust hat sich für ihn in Gewinn umgewandelt. Wer noch hinzurechnet, daß die Errichtung von Hypothekenbanken so wie die bevorstehende freie Bewegung des Geldes, wir meinen die Abolition des Wucherpatentes, dem Landwirth mehr und wohlfeileres Geld verschaffen, daß ferner die Theißregulirung, wie es den Anschein hat, Dank der nun eingeleiteten definitiven Organisation, bald über anderthalb Millionen Joch Sumpfbodens der Pflege des Landwirthes überantworten wird, der kann wohl nicht umhin, die Berechtigung vollkommen anzuerkennen, die Berechtigung zur Annahme, daß die Bodenproduktion im Rayon der Theißbahn, während des Jahrzehents bis zur Vollendung der Linie, nicht stille stehen, sondern mit den sie so sehr begünstigenden Verhältnissen von Außen gleichen Schritt halten werde.

Welche Richtung die rationellere, mit größeren Geld- und beschleunigten Kommunikationsmitteln versehene Bodenkultur einschlagen wird, wer vermöchte es jetzt mit Sicherheit vorherzusagen? Um einigermaßen Anhaltspunkte für eine Probabilitätschätzung zu gewinnen, haben wir abermals den Rath unseres ausgezeichneten Statistikers, des Herrn Galgóczy eingeholt, und theilen nun nach seiner Angabe die zukünftige wahrscheinliche Produktionsmenge der im Theißbahngebiete gelegenen Komitate mit. Genaue, die feinsten Details umfassende Kenntniß des betreffenden Bodens und vollkommene Vertrautheit mit den gegenwärtigen Leistungen der heimischen Landwirthschaft, gleichwie mit den rationellen Anforderungen, welche die Zukunft an sie stellt, haben Herrn Galgóczy bei seinen Voraussetzungen geleitet, die sich insbesondere mit der zweckmäßigeren Vertheilung des Anbaues der einzelnen Fruchtgattungen in den verschiedenen Komitaten beschäftigen. Nach ihm würden nämlich bei rationeller Vertheilung und Kultur die einzelnen, in Rede stehenden Komitate folgendes Produktionsbild liefern:

	Gesamti- nduktion	Weizen		Korn		Mais		Rübs		Gerste		Hafer		Tabak		Erdäpfel	
		Felder	Pro- duktion	Felder	Pro- duktion	Felder	Pro- duktion	Felder	Pro- duktion	Felder	Pro- duktion	Felder	Pro- duktion	Felder	Pro- duktion	Felder	Pro- duktion
Pest-Est . . .	399453	49931	998620	99862	2995860	99862	3994480	12000	240000	24965	624125	24965	748950	5000	30000	12000	280000
Pest-Pilis . . .	324859	30000	600000	60000	1800000	60000	2400000	10000	200000	20000	480000	30000	900000	3000	18000	10000	400000
Szolnok . . .	166886	27814	834420	13907	417210	20860	834400	20860	417200	16888	506652	16888	506652	6000	36000	10888	—
Groß-Rumanien .	63621	15905	477150	—	—	7952	318080	7952	159050	9374	281220	9374	281220	3000	18000	6374	—
Nord-Bihar . . .	311819	19488	584540	58466	1753980	38977	1559080	38977	779954	16000	480000	32000	960000	16000	96000	32000	640000
Süd-Bihar . . .	173249	21656	433120	21656	433120	21656	649680	10828	216560	10828	324840	10828	324840	10828	74968	10828	—
Urad . . .	286353	47726	1193150	23726	596555	35794	1252790	17897	357940	17897	536910	17897	536910	17897	107382	35794	715880
Beloe-Geanab . .	429614	107403	3222090	—	—	53701	2148040	53701	1074020	26256	787700	26256	787700	10000	60000	42513	—
Berec . . .	176594	14716	441480	29432	882960	22074	772590	5523	110460	11037	275925	11037	331000	7000	42000	22074	441480
Sasregen . . .	101712	8476	254280	12714	381420	12714	444990	4238	84760	6557	158925	6387	190710	4000	24000	12714	254280
Berec . . .	218996	20538	616140	34436	860900	27487	824610	13743	274380	13743	308070	13743	308070	13743	61614	27486	410760
Szolnok . . .	573497	23895	716850	119479	3584370	71687	2867480	35843	716850	35843	1075290	35843	1075290	10000	60000	71686	1433720
Urbán-Torna . .	214994	23400	468000	30348	758700	26874	806220	7000	140000	13337	268740	13457	335925	6000	36000	25000	400000
Ungb . . .	116386	14000	280000	28000	700000	20000	800000	4000	80000	7000	140000	7000	175000	—	—	4000	160000
Berec-Horvát . .	220391	20000	400000	40000	1000000	30000	900000	5000	100000	15000	300000	20000	500000	—	—	50000	200000
Szatmár *) . . .	335559	30000	750000	70000	2100000	60000	2400000	15000	300000	20000	500000	30000	900000	10000	60000	15000	600000

*) Die aus diesem und den nächstfolgenden Produktionsbildern ausgeschlossenen Komitate Zips, Sáros und Zemplin erwarten von der Zukunft weniger einen landwirtschaftlichen als industriellen Fortschritt; für diesen aber fehlt uns jeder Maßstab zur Berechnung. — Außerdem muß noch zweiter Momente an dieser Stelle Erwähnung geschehen. Der Wein wurde von uns nicht mit in die Berechnung einbezogen, weil es in der nächsten Zukunft mehr darauf ankommt, daß der ungarische Weinbau qualitativ bessere, als quantitativ reichere Weine produziere; — der Verkehr mit Kartoffeln ist gewiß nicht zu hoch angeschlagen, wenn man bedenkt, daß der Theißbahnrayon selbst Komitate umschließt, die keine Kartoffeln erzeugen, sie also nur auf dem Wege des Verkehrs sich verschaffen können.

Die vollendete Theißbahn würde demnach in ihrem Verkehrs-
 rayon folgende Früchtemengen berühren: 12,269,840 Megen Weizen,
 18,265,075 Megen Korn, 22,972,440 Megen Mais, 5,251,884 Megen
 Rübs, 7,048,397 Megen Gerste, 7,998,267 Megen Hafer, 723,964
 Zentner Tabak, 5,936,120 Megen Erdäpfel, — in Zentnern ausge-
 drückt: 10,183,967 Ztr. Weizen, 13,881,457 Ztr. Korn, 18,377,952
 Ztr. Mais, 3,781,356 Ztr. Rübs, 4,581,458 Ztr. Gerste, 3,519,237
 Ztr. Hafer, 723,964 Ztr. Tabak, 4,748,896 Ztr. Erdäpfel; insgesamt
59,798,287 Ztr.

Daß dies lachende Produktionsbild kein utopisches, daß es, im
 Gegentheil, genau den verschiedenen Naturanlagen der genannten Komit-
 ate entspricht und nichts weiter voraussetzt als eine zweckgemäße Ausbil-
 dung derselben, wie solche bei der fortschreitenden Intelligenz unserer
 Landwirth, bei der anzuhoffenden größeren Billigkeit und Menge der
 für den Ackerbau verwendbaren Kapitalien, bei der Verbesserung endlich
 unserer Kommunikationsmittel mit Recht zu erwarten, — belegt schon die
 Thatsache, daß obige Ziffern durchaus nichts oltroyiren, das nicht schon
 vorhanden, daß sie — wenn der Ausdruck gestattet — bloß die Ernte-
 verfassung der Bodenverfassung, die Exekutive dem Naturrecht und
 seinen Gesetzen mehr anpassen. Jedem Bodenstrich bleibt seine Indivi-
 dualität unangetastet; nur daß er seinen spezifischen Charakter vollkommen
 ausbilde, daß seine Kultur nicht in Richtungen sich zersplittere, die ihm
 ein für allemal nicht zusagen, fordern wir von ihm.

Kommentiren wir die Ziffern ein wenig, so finden wir, daß Art
 und Weise der Produktion bei den einzelnen Komitaten sehr abwei-
 chend angeschlagen sind. Während z. B. in den Komitaten Szolnok,
 Groß-Kumanien, Nord-Bihar, Békés-Eszanád, Szabolcs, Borsod, Heves,
 Jazygien u. m. a. jedes Joch Weizenboden mit 30 Megen beziffert ist,
 wurden für dieselbe Bodensfläche im Arader Komitate u. m. a. nur 25,
 in Pest-Pilis, Pest-Solt, Süd-Bihar und Abauj-Torna gar nur 20 Megen
 berechnet. Nicht geringere Verschiedenheit bezeichnen die Ziffern der
 Kornerzeugung: oben an stehen Pest-Pilis, Pest-Solt, Szolnok, Groß-
 Kumanien, Nord-Bihar, Szabolcs, Heves, Jazygien und Szatmár mit
 30 Megen per Joch; hierauf folgen Arad, Borsod, Abauj-Torna,
 Ung und Beregh-Ugoecsa mit 25 Megen, Süd-Bihar mit 20 Megen,
 Békés-Eszanád endlich — ohne alle Kornproduktion; sein Boden sollte
 nämlich thunlichst der Kultur von Weizen gewidmet werden. Gehen wir
 zu den Abstufungen der Maiserzeugung, wie sie in den obigen Zif-

fern angegeben, über, so sehen wir in den Komitaten Pest-Solt, Pest-Pilis, Szolnok, Groß-Kumanien, Nord-Bihar, Békés-Eszénád, Szabolcs, Ungn und Szathmár das Joch mit 40 Megen vertreten, in Arad, Heves und Jazygien mit 35 Megen, in Süd-Bihar, Borsod, Abauj-Torna, Ungn und Beregh-Ugoeşa mit 30 Megen. Bezüglich der Gerstenproduktion fungiren wieder Borsod, Abauj-Torna, Ungn und Beregh-Ugoeşa mit nur 20 Megen per Joch, Pest-Pilis mit 24 Megen, Pest-Solt, Szathmár, Heves und Jazygien mit 25 Megen, alle anderen Komitate mit 30 Megen. Beim Hafer ist Borsod mit 20 Megen, Abauj-Torna, Ungn und Beregh-Ugoeşa mit 25 Megen die übrigen Komitate mit 30 Megen per Joch repräsentirt. Schließlich weist auch die Kartoffelkultur bedeutende Differenzen nach: in Pest-Solt, Pest-Pilis, Nord-Bihar, Arad, Szabolcs, Jazygien, Abauj-Torna, Ungn, Szathmár und Beregh-Ugoeşa kommen 40 Megen, in Borsod 30 Megen auf das Joch; während in sämmtlichen übrigen Komitaten diese Frucht gar nicht gedeiht.

Bis auf den Rübz und Tabak, die allenihalb gleichmäßig berechnet sind, und zwar ersterer zu 20 Megen, letzterer zu 6 Zentner per Joch, begegnen wir daher in dem obigen Zahlenbilde einer Produktionsstafe, die unser Vertrauen schon deshalb in Anspruch nimmt, weil bei ihr auf die mannigfachen Nuancirungen des Bodens Rücksicht genommen wurde. Eine zweite, nicht zu unterschätzende Stütze findet aber unser Vertrauen in die obigen Ziffern auch darin, daß Herr Galgóczy, indem er das mehrerwähnte Produktionsbild aufstellte, durchaus nicht die Rentabilität der Theißbahn im Auge hatte, sondern einzig und allein der heimathlichen Landwirthschaft das Ziel stecken wollte, welches sie anstreben muß, um die Früchte der beschleunigten Kommunikation in vollem Maße pflücken zu können. Wollen wir diese Ziffern der Theißbahn zu Gute kommen lassen, so haben wir von der Mehrerzeugung dasjenige auszuscheiden, das auf Rechnung der gleichzeitig zunehmenden Bevölkerung, so wie des gesteigerten Konsumtionsvermögens überhaupt entfällt; wir werden dann für den Handelsverkehr, abgesehen vom Tabak, der fast ganz dem Verkehr zufällt, etwa die Hälfte des vorhandenen Plus gewinnen, — somit für

	Weizen	Korn	Mais	Rübs	Gerste	Hafer	Tabak	Erbs- äpfel
Pest-Zelt. .	416095	1098486	1248630	100000	145628	174753	8000	—
Pest-Villa .	223865	534552	590920	92500	87730	267226	7000	—
Szolnok . .	223512	93349	194688	186200	—	105076	18400	—
Gr.-Ruman. .	113240	—	58640	75325	—	76990	18000	—
Nord-Bihar. .	156009	411238	259850	371977	—	—	83000	252300
Süd-Bihar. .	129980	14435	31090	97280	32580	39170	64768	—
Arad	319075	63897	199805	147470	69389	12513	102641	345440
B.-Csanád . .	894845	—	314820	502010	—	—	30000	—
Heves	103462	218000	125900	33980	—	—	17000	137990
Jazyglen . .	75570	61519	79845	39880	—	—	—	92140
Borsob	180302	160562	46625	127190	71577	62415	49000	130380
Szabolcs . .	243725	1022415	577910	342430	346475	155305	21000	573510
Abauj-Torna .	108588	164358	44790	57500	53878	78382	20000	140000
Ungb	112775	276360	290900	—	33245	56785	—	—
Ver.-Ugocsa .	102500	221850	205000	—	12500	35000	—	—
Szatmár . . .	241000	590000	400000	137500	94000	147350	24500	—

Es bietet dies im Ganzen einen Mehrverkehr an Bodenfrüchten von 3,643,603 Megen Weizen, 4,930,992 Megen Korn, 4,669,413 Megen Mais, 2,401,242 Megen Rübs, 947,002 Megen Gerste, 1,210,965 Megen Hafer, 463,309 Zentner Tabak, 1,671,760 Megen Kartoffeln, — in Zentnern ausgedrückt: 3,024,190 Ztr. Weizen, 3,747,554 Ztr. Korn, 3,735,530 Ztr. Mais, 1,728,894 Ztr. Rübs, 615,551 Ztr. Gerste, 532,825 Ztr. Hafer, 1,337,480 Ztr. Kartoffeln, 463,309 Ztr. Tabak, — insgesamt 15,185,261 Ztr. Summiren wir hiezu die der gegenwärtigen Produktion zu entnehmenden vegetabilischen Frachtoobjekte zur Höhe von 10,198,148 Ztr., so gewinnen wir die bedeutende Ziffer von **25,383,409** Ztr., — plus Brennholz mit mindestens **20,000,000** Ztrn., eine Perspektive, welche das Vertrauen in die Verkehrsgröße der Theißbahn um Vieles steigert.

Für den Landwirth bedarf es keiner langen Auseinandersetzung, um darzuthun, daß einer derart gesteigerten Bodenkultur eine entsprechende Pflege der Viehzucht nothwendig zur Seite stehen muß; ohne diese ist auch die erstere nicht möglich. Wir lassen nun hier, nach Galgóczy's Schätzung, jene Ziffern folgen, welche die Größe des Viehstandes, wie er den in Rede stehenden Grad der Bodenproduktion begleiten muß, bezeichnen :

	Ochsen und Kühe	Schafe	Wolle	Rinds- häute	Schaf- häute
Pest-Solt	139720	279400	4191	—	—
Pest-Pilts	134320	268000	4020	—	—
Ezsolnok	93235	186470	2797	5827	31078
Gr.-Rumanten	52165	104330	1565	3260	17388
Nord-Bihar	159100	318200	4773	9944	53033
Süd-Bihar	129813	259670	3895	8115	43278
Arab	147520	295040	4420	9220	49173
Bükes-Csánád	212665	425330	6380	13292	70888
Heves	96515	193030	2895	6032	32172
Jazyglen	67935	135870	2038	4246	22645
Borsod	112570	225140	3377	7036	37523
Ezabolcs	288060	576120	8642	18004	96120
Abauß-Torna	106070	212140	3182	6629	35357
Ungh	58020	116000	1740	—	—
Beregh-Ugocsa	91344	228000	3420	—	—
Ezathmár	181916	454790	6821	1137	75798

Man wird vor Allem das Vorstenvieh in dieser Tabelle vermissen, allein es mußte, weil seine Zucht in keinem nothwendigen Zusammenhange mit der fortschreitenden Bodenproduktion steht, hier ohne Berücksichtigung bleiben; auch die Pferdemenge mußte in der Tabelle ganz übergangen werden, weil sie ihrer Natur nach den Schienenverkehr fast gar nicht beeinflusst; bei den Ochsen, Kühen und Schafen dagegen wird zwar gleichfalls der bei weitem größte Theil der zukünftigen Zunahme für den ökonomischen Bedarf in Anspruch genommen, — der vierte Theil derselben aber kann dennoch mit Sicherheit, als für den Verkehr bestimmt, berechnet werden, was, nach den in der Tabelle mitgetheilten Ziffern, einen Mehrverkehr von 233,237 Ochsen und Kühen, und 471,966 Schafen, i. e. von 1,399,422 und 314,644 Ztr. bedingt. Gleichzeitig fallen von dem in Rede stehenden Thierzunachs dem Verkehr mindestens 30,812 Rinds- und 157,513 Schafshäute zu, was wieder eine Gewichtszunahme von circa 13,000 Ztr. veranlaßt. Im Ganzen betrüge demnach die wahrscheinliche Gewichtszunahme an thierischen Produkten, die dem Verkehr zu Gute kommen, 1,727,066 Zentner, plus 64,156 Ztr. Wolle, was mit dem bereits angegebenen, gegenwärtigen Verkehrsquantum die Ziffer von **2,385,439** Ztr. liefert.

Und so wären wir denn mit unserer Probabilitätsrechnung bezüglich jener Verkehrsmengen, die der vollendeten Theißbahn aus dem Bereiche der Produktion anheimfallen dürften, zu Ende. Bekanntlich ist aber der Fabrikant viel rascher dabei, jeden sich darbietenden Vortheil auszubeu-
ten als der Landwirth; noch schneller ist dabei der Kaufmann, — es läßt sich daher mit voller Gewißheit vorhersagen, daß Industrie und Handel

einer derart fortgeschrittenen Landwirthschaft gegenüber nicht stille stehen werden, wenn gleich dieser Zuwachs eine zifferngemäße Berechnung auch annäherungsweise nicht gestattet.

Aus Allem leuchtet hervor, daß das Gebiet der Theißbahn, wie es eines der fruchtbarsten ist, auch dem Schienenverkehr Lasten überliefern wird, wie dies kaum bei irgend einer anderen Bahn in gleichem Grade der Fall sein dürfte.

X. Der Transitverkehr auf der Theißbahn.

Wir haben bisher die Eigenproduktion des Theißbahngebietes näher gewürdigt, und gewiß gibt es kein Gebiet, das diesem bezüglich der Menge von Bodenkstoffen gleichkömmt; dennoch dürfen bei der Schätzung der dem Verkehr anheim fallenden Produkte die heimischen Erzeugnisse und Konsumtionsbedürfnisse nicht ausschließlich in Rechnung gebracht werden, — auch der Transitverkehr hat seine Ansprüche auf Beachtung, hat sie namentlich bei der Theißbahn für Jeden, der ihre Linien genau betrachtet, und die Länder kennen lernt, die durch sie in beschleunigten wechselseitigen Verkehr gebracht werden.

Da ist vor Allem die Strecke Eze gléd = Szolnok = Arad, welche durch die in sicherer Aussicht stehende Linie Arad = Herrmannstadt = Kronstadt, zur Durchgangslinie des gesammten, aktiven und passiven, zwischen Siebenbürgen und dem Westen stattfindenden Verkehrs wird. Nun, wenn wir gleich die überschwenglichen Befrachtungsziffern, wie sie ein Wiener Blatt für diesen Verkehr in Aussicht stellte, und zwar:

„1. Salz 2,800,000; 2. Schwefel, Eisenoxyd, Maunerde 20,000; 3. Eisenerz 250,000; 4. Mineralwasser 6000; 5. Wein 180,000; 6. Holz 240,000; 7. Steinkohlen 1,300,000; 8. Hanf und Flach 3000; 9. Wolle 150,000; 10. Käse 85,000; 11. Schafwollwaaren 25,000; 12. Baumwoll- und Leinwebereien 15,000; 13. Lederwaaren 16,000; 14. Pottasche 12,000; 15. Tischlerwaaren 40,000; 16. Kürschnerwaaren 3000; 17. Glaswaaren 200,000; 18. Steingut und Porzellan 150,000; 19. Papier 120,000; 20. unbenannte Produkte 200,000; — zusammen **6,040,000 Zentner,**“

nicht unterschreiben können, so lange der Export mehrerer der angeführten Artikel, insbesondere der von Steinkohlen, Holz und Schwefel zu den „frommen Wünschen“ gehört; so muß anderseits zugestanden werden, daß das goldreichste Land Europa's so arm nicht ist an anderen Landes-

produkten, um einen bedeutenden Austausch seiner Erzeugnisse nicht als wahrscheinlich erscheinen zu lassen. Zwei Millionen Zentner sind wohl die Minimalsumme für den in Rechnung kommenden Export. Es bedarf ferner keiner Erörterung, daß auch der Import nicht allzu gering; es unterliegen ihr nämlich für Siebenbürgen nicht nur Manufaktur- und Kolonialwaaren, sondern für manche Kreise (wie Klausenburg, Fogarasch und Udvarhely) auch Körnerfrüchte, welche, in Folge der ungenügenden heimischen Produktion, von Außen her, und zwar aus dem Banate so gut wie aus den Donaufürstenthümern zugeführt werden.

Siebenbürgen bildet jedoch nicht den letzten Ring in der Schienenkette des europäischen Ostens; ist erst die Eisenbahn nach Kronstadt fertig, so wird auch die Schienenverbindung mit Bukarest, Jbraila und Galacz nicht lange auf sich warten lassen, — und der Verkehr des Westens mit der Moldau und Walachei, wie mit dem Schwarzen Meere findet in der Czegléd-Ezoldok-Grader Linie ein nothwendiges Mittelglied, die Theißbahn erhebt sich zur Bedeutung einer „Weltbahn“. Wir sprechen dies große Wort mit Bedacht aus, sprechen es aus im guten Glauben, gegen die „Kaiser-Franz-Joseph-Orientbahn“ nicht ungerecht zu werden. Ein Blick auf die Karte mag uns unterstützen. Wer die kürzeste Linie von Wien an das Schwarze Meer sucht, wird sie gewiß über Kronstadt, und nicht über Belgrad ziehen; der Ungar wird dies um so eher, weil er durch die Wahl von Kronstadt den Schienenweg auf fremdem, türkischen Gebiete bedeutend abkürzt.

Einmal aber zur Weltbahn erhoben, zum Bindegliede zwischen dem Westen einer, den Donaufürstenthümern und Konstantinopel andererseits, nähmen die Verkehrsziffern eine ungeahnte und schwer zu bestimmende Höhe an. Die vom Handelsministerium herausgegebenen statistischen Mittheilungen schlagen den im J. 1851 stattgefundenen, hieher gehörigen Verkehr mit folgenden Ziffern an: importirt wurden von den Donaufürstenthümern nach Oesterreich 30,770 Ztr. rohe und bearbeitete Felle und Häute, 39,036 Ztr. Schafwolle, 12610 Ztr. Leder; ferner 43,821 Ochsen und Stiere, 30,971 Kühe und Kälber, 82,261 Schafe und 367,885 Schweine, — nach den Donaufürstenthümern exportirt wurden dagegen 2267 Ztr. Baumwollwaaren, 15,446 Ztr. Lein- und Hanfwaaren, 15,441 Ztr. Schafwollwaaren, 1778 Ztr. Leder, 3035 Ztr. Schuhmacher-, Riemen-, Sattler- und Taschnerarbeiten, 7339 Ztr. Papier, 3280 Ztr. feines, und mehrere Tausend Ztr. gemeines Glas, 4331 Ztr. Kupfergeschirr, 15,686 Ztr. Zeug- und Hammerschmiede-, 2390 Ztr. gemeine

Schlosserwaaren, 12,010 Ztr. gemeine Tischlerarbeiten, Galanteriewaaren, Wagen und Schlitten, Messingarbeiten, Blatt- und Zwischgold, Goldbraht, Krämereiwaaren, schließlich viele Zentner Seidenwaaren, Kleider und Bettgeräthe.

Im Jahre 1853 betrug nach offiziellem Ausweise die Einfuhr nach Oesterreich aus den Donaufürstenthümern, auf der Donaulinie nach Orsova und Kronstadt, über 15 Millionen Gulden, die Ausfuhr nach der Türkei und den Donaufürstenthümern auf demselben Wege mindestens 16 Millionen Gulden Waarenwerth; der Export und Import des Zollvereins auf diesem erreichte den Werth von 6 Millionen Gulden, — zusammen 37 Millionen Gulden, was ein Minimalgewicht von vier Millionen Zentner liefert. Man denke sich hinzu, daß mit der bevorstehenden Reorganisation der Donaufürstenthümer, mit der Bildung von Banken u. s. w. für den dortigen Verkehr eine neue Aera ersteht; man erwäge ferner, daß auch England und Frankreich für einen großen Theil ihres Verkehrs mit dem Osten wohl bald diesen Weg wählen dürften, und man wird die Bedeutung der Czegléd-Szolnok-Brader Linie für den Transit nicht leicht überschätzen können.

Gehen wir nun von der östlichen Linie der Theißbahn zur nördlichen, zur Miskolcz-Kaschauer über, so begegnen wir gleichfalls einem, von vielen Jahrhunderten datirenden, Transitverkehr mit Galizien und Rußland, welcher ohne Zweifel einen großen Aufschwung nehmen wird, sobald die Schienenverbindung von Kaschau mit der galizischen Ostbahn ins Leben tritt. Nach offiziellen Angaben wurden im Jahre 1851: 23,443 Ztr. ungarische Weine (im Werthe von 234,000 fl.) nach Rußland ausgeführt, dagegen 10,309 Ochsen und Stiere aus Bessarabien mit der Bestimmung nach Wien importirt; wie sehr aber müßte sich der Verkehr beleben, wenn anstatt der gegenwärtigen drei Pässe an der ungarisch-galizischen Grenze, die insgesammt nahezu unzugänglich sind, eine Eisenbahn demselben dienen würde. Tritt bei diesen Nachbarländern doch die dem Handel sehr günstige Erscheinung zu Tage, daß die Ernteverhältnisse sich gewöhnlich in entgegengesetzter Weise gestalten, neben einer günstigen Ernte in Galizien eine ungünstige in Oberungarn und vice versa, einhergeht.

Wer vermag schließlich, bei einem Blicke auf die Karte, zu übersehen, daß der gesammte Güter- und Personenzug zwischen dem Nordosten Europa's und dem adriatischen Meere durch die Schienen- diagonale vermittelt wird, welche von Kaschau über Miskolcz nach Pest,

und von da über Kanischa nach Fiume oder Triest zieht! Es bezeichnet diese Linie den kürzesten Weg, sie hat daher auch die gegründetsten Ansprüche auf eine bedeutende Verkehrsgröße.

Wenn es übrigens schon vom Binnenvverkehr der Eisenbahn gilt, daß er in der Regel alle Vorhersagen verspottet, so gilt dies in noch weit höherem Grade vom Transitverkehr, der so wesentlich von den wechselnden internationalen Verhältnissen influirt wird. Seine Größe läßt sich daher stets nur andeuten, errathen, nie aber im Vorhinein berechnen.

XI. Die Rentabilität der Theißbahn.

Bei der Berechnung der Rentabilität einer Bahn kommt natürlich vor Allem die Größe des anzuheffenden Schienenverkehrs in Betracht. Wir haben, um denselben für die Theißbahn annähernd bestimmen zu können, keine Mühe gescheut, und die langwierigsten Berechnungen mit Gewissenhaftigkeit ausgeführt. Das Ergebnis derselben war, wie der Leser weiß, in runden Ziffern, daß die 19 von der Theißbahn durchzogenen Komitate an Weizen, Korn, Gerste, Hafer, Mais, Hirse, Rübs, Tabak, Wein und Kartoffeln 37,350,000 Ztr. produziren, wozu für längere Frachten anheimfallen

	10,209,200 Ztr.
Rindvieh, Schafe und Schweine geben	545,000 „
Wolle, Häute und Käse	49,000 „
Kohlen	1,000,000 „
Salz	1,500,000 „
Malaun, Gips, Marmor, Schotter und Steine	1,000,000 „
Eisen- und andere Fabrikate	2,000,000 „
Manufaktur- und Kolonialwaaren	420,000 „
Transit nach und von Siebenbürgen	2,400,000 „
Transit nach und von den Donaufürstenthümern	4,000,000 „
Nach u. von Galizien, nach u. vom adriat. Meere	1,000,000 „
	24,114,000 „

Dies ist, wir glauben es mit gutem Gewissen sagen zu können, die minimale Frachtmenge, welche die gegenwärtige Produktion und Consumtion, so wie der gegenwärtige Transithandel der Theißbahn auf ihren nahezu 140 Meilen übergeben würden. Nun bringt es der Typus des ungarischen Schienenverkehrs mit sich, daß die Frachten desselben eine weit größere Meilenzahl zurücklegen, als die auf den deutschen Bah-

nen. So zahlte jeder Zentner in Deutschland durchschnittlich 4 Sgr. oder 12 fr. für seinen Transport, während der Zentner auf der Südostbahn im Jahre 1855 nicht weniger als 26,₂₆ fr. bezahlt hat. Wer die Theißniederung mit ihren weit auseinander liegenden Ortschaften, wer die Entfernung der wichtigsten Städte Debreczin, Arad, Miskolcz, Kaschau von Pest, als dem Centralpunkte Ungarns kennt, wer ferner den nicht unbedeutenden Transithandel im Auge hat, der sich seiner Natur nach fast immer auf längeren Strecken bewegt, der wird mit uns der Ansicht sein, daß der Theißbahn-Zentner in der Regel mindestens eine gleich lange Strecke zurücklegen wird, wie der Südostbahn-Zentner. Berechnen wir aber die obbenannte Frachtmenge von 22 Millionen Ztr. zu 26,₂₆ fr. pr. Ztr., so gewinnen wir eine Gesamteinnahme der Güterfrachten bis zur Höhe von 10,504,000 fl., was für die einzelne Meile 75,028 fl. 24 kr. liefert, eine Summe, die von keiner österreichischen Bahn übertroffen wird.

Allein hiemit ist das Frachtenenerträgniß durchaus noch nicht erschöpft, — die Theißbahnkonzession gewährt nämlich die wichtige Begünstigung, daß, während bei der Südostbahn der Waarenzentner I. Klasse 1 fr., II. Kl. 1½ fr., III. Kl. 2 fr. zahlt, die Theißbahngesellschaft zur Erhebung von 1¼ fr. für den Ztr. I. Kl., von 1¾ für den Ztr. II. Kl., und von 2½ fr. für den Ztr. III. Kl. berechtigt ist; indem nun die Waaren I. Kl. $\frac{9}{10}$ der gesamten Frachtmenge ausmachen, so läßt sich im Durchschnitt die Erhöhung des Waarentarifes auf der Theißbahn, gegenüber dem auf der Südostbahn zu einem vollen Viertel der Frachgebühr berechnen. Demgemäß steht für jede Meile eine Gesamteinnahme von mehr als 90,000 fl. vom Frachtenverkehr in Aussicht, und zwar um so mehr, als wir bei den Körnerfrüchten unserer 19 Komitate nur die der längeren Befrachtung zufallenden Mengen in Rechnung gebracht haben, während ja auch die Lokalkonsumtion oft genug den Schienenverkehr in Anspruch nimmt; als wir ferner die bedeutende Holzproduktion gänzlich außer Acht gelassen haben, obschon von den 17,520,000 Ztr. Holz gewiß nicht geringe Mengen durch die Theißbahn befördert werden dürften, als schließlich auch die Frachten von Kalk, Gaden, Rohrdecken, Kupfer, Obst, nebst vielem Andern gar nicht erwähnt worden sind.

Mehr als 90,000 fl. wären demnach das Frachtenenergebniß jeder einzelnen Bahnmeile. Fast würden wir Anstand nehmen, diese Ziffer niederzuschreiben, erreichte doch der unter allen österreichischen Linien höchste Frachtenertrag, jener der südöstlichen nämlich, im J. 1855 kaum

über 80,000 fl. für die einzelne Meile; was unseren Glauben in dieselbe gleichwohl aufrecht hält, sind, außer der Gewissenhaftigkeit unserer Berechnung, die äußerst günstigen Umstände, welche das Erträgniß der Theißbahn steigern helfen. Da ist vor Allem der durchschnittlich um ein volles Viertel erhöhte Transportpreis, da sind ferner die großen Entfernungen, welche die wichtigsten Stationen der Theißbahnlinien von Pest trennen, da ist der Mangel einer jeden Konkurrenzfahrt — während mit der Linie Pest-Marchegg die Donaudampfschiffahrt sowohl, als auch die Raab-Wiener Schienenlinie konkurriren — da sind endlich die enormen Holzquantitäten, welche die oberungarischen Komitate produziren, um dem Mangel der benachbarten zu steuern, — Umstände, die insgesamt den Frachtenverkehr der Theißbahn voraussichtlich größer gestalten müssen, als er auf der Südoßbahn stattfindet.

Sind es diese Prärogativen, welche die Ziffer des Theißbahnverkehrs, wie er sich unseres Frachtens, gleich bei seinem Anbeginne gestalten wird, rechtfertigen, so sprechen nicht wenige Argumente dafür, daß der zukünftige Theißbahnverkehr noch weit größere Dimensionen annehmen wird. Es ist eine allgemein bekannte Thatsache, daß die Eisenbahnen an und für sich die Bodenkultur und den Verkehr überhaupt wesentlich heben; selbst bei der Ferdinands-Nordbahn, in deren Rayon, mit seinen herrlichen Landstraßen und dichtbesiedelten industriellen Bezirken, doch die Bodenkultur auch früher nicht vernachlässigt worden war, hat die Einnahme per Meile in den fünf Jahren von 1846 bis 1850 um mehr als die Hälfte zugenommen; auf den preussischen Bahnen ist die Frachtmenge einer jeden Meile in dem Dezennium von 1844 bis 1853 um das Fünfzigfache gestiegen. Ist nach diesen Vorgängen nun die Annahme gewagt, daß insbesondere hierlandes eine rationellere Pflege des Bodens, gefördert durch die fortschreitende landwirthschaftliche Intelligenz, sowie durch die erwartete größere Wohlfeilheit und Menge der für den Ackerbau nothwendigen Kapitalien, einen bedeutenden Verkehrszuwachs in sichere Aussicht stellt? Nach den Angaben unseres ausgezeichneten Statistikers, Herrn Karl Galgóczy, würde nun die zukünftige Mehrerzeugung, wenn nur die Hälfte derselben als Mehrverkehr angenommen wird, an 15,185,261 Ztr. Körnerfrüchte, 1,399,422 Ztr. Rindvieh, 314,644 Ztr. Schafe und 13,000 Ztr. Rinds- und Schafhäute, 64,156 Ztr. Wolle, insgesamt 16,912,327 Ztr. der Bahn überliefern, was nach obenerwähntem Tarife, wenn wir die runde Summe von 17,000,000 Ztr. gelten lassen, als Gesamtertrag 9,300,416 fl. 40 fr., als Ertrag

für die einzelne Meile eine Mehreinnahme von 66,131 fl. 32 kr. ergibt, den ganzen Frachtertrag einer jeden Meile somit auf die runde Ziffer von mehr als 156,000 fl. erhebt.

Gehen wir vom Frachten- zum Personenverkehr über, so können wir uns bei demselben kurz fassen. Wenn wir die Anzahl der Reisenden nicht über jene auf der Südbahn stellen, obschon letzterer die Raab-Wiener Bahn und die Donaudampfschiffahrt Konkurrenz machen, während die Theißbahn fast ohne Konkurrenten dastehen wird; wenn wir ferner die durchschnittliche Fahrtlänge der Reisenden gleichfalls analog jener auf der Staatsbahn annehmen, trotzdem die Entfernungen der wichtigen Stationen von einander auf der Theißbahn weit größer sind; so wird man gewiß nichts dagegen einwenden können, daß wir den durchschnittlichen Ertrag des Personenverkehrs, wie er gegenwärtig auf der Südbahn stattfindet, auch für die Theißbahn gelten lassen, — wenn gleich der zentrale Verkehr von Pest-Wien ihr fehlt. Man wird es um so weniger, eingedenk des für die Theißbahn günstigen Umstandes, daß in ihrem Gebiete die schlechtesten Straßen Ungarns sind, so daß niemand, der auch nur wenige Meilen zurückzulegen hat, sich ihrer Benutzung entziehen wird. Nach diesen Prämissen haben wir für jede einzelne Meile der Theißbahn durchschnittlich 15,000 Personen im Jahre zu rechnen, was nach genauer Berücksichtigung aller einschlägigen Verhältnisse einen Ertrag von 3078 fl. liefert.

Um diese Ziffer etwas durchsichtiger zu machen, wollen wir dieselbe durch den Vergleich des ungarischen Personenverkehrs mit jenem in Deutschland beleuchten. In Deutschland legte jeder Reisende im J. 1834: 3,₈ M.; im J. 1841: 4,₉; im J. 1847: 4,₂₈ im J. 1851: 4,₇₇, und erst im J. 1853: 5,₂₃ Meilen zurück, — dagegen in demselben Jahre in Ungarn 9,₇ Meilen! Und wie rasch hierlandes die durchschnittliche Fahrtlänge der Reisenden mit der Verlängerung der Schienenstrecken zunimmt, beweist die Thatsache, daß schon im Jahre 1855 dieselbe auf unserer Südbahn auf 10,₆₃ Meilen stieg! Selbstverständlich nimmt in Folge dessen auch die Zahlung eines jeden Reisenden eine höhere Ziffer an. Kaum glaublich, aber statistisch vollkommen wahr: während der Reisende in Deutschland durchschnittlich 15½ Sgr., d. i. 16½ kr. zahlte, entrichtete der Reisende auf der Südbahn durchschnittlich 2 fl. 2 kr. an die Eisenbahnkasse! Es wird dies theilweise durch die längeren Strecken bedingt, welche die einzelnen Reisenden in der Regel befahren, theils aber auch dadurch, daß die

Zahl der Reisenden der I. und II. Klasse auf der ungarischen Bahn relativ und absolut größer ist, als auf den anderen Bahnen in Oesterreich und selbst in Deutschland. So war im Jahre 1853 das Prozen-
tual-Verhältniß der Passagiere der drei Klassen in Deutschland : I. Kl. 1,₆; II. Kl. 20,₅; III. Kl. 77,₉; auf der Südostbahn dagegen I. Kl. 3₅; II. Kl. 39,₃; III. Kl. 57,₂!

Summiren wir nun das Frachtenergebniß, wie es die gegenwärtige Bodenkultur der Theißbahn verspricht, mit der Ertragsziffer des Personenverkehrs, so erhalten wir 93,078 fl. als den gesammten Rohertrag jeder einzelnen Bahnmeile.

Hiermit wären wir denn mit der Berechnung der Einnahmen, wie sie die Theißbahn darzubieten verspricht, zu Ende; um aber ihre Bedeutung klar zu machen, thut es Noth, daß wir den betreffenden Ausgaben eine gleich detaillirte Besprechung widmen. Erst das Gegenüberhalten beider Faktoren ist im Stande, über die Rentabilität der Bahn eine einigermaßen verlässliche Prognose zu ermöglichen.

Beginnen wir nun mit den Bau- und Einrichtungskosten, so wurden sie von einem Fachmanne, der die in Rede stehenden Linien an Ort und Stelle untersucht hat, für jede einzelne Meile in folgender Weise festgestellt:

Erdbarbeiten	60,000 fl.
Ueberbrückungen	26,000 „
Overbau	169,000 „
Stationsgebäude, Hochbauten, Ausweichplätze .	60,000 „
Grundablösung, Vorarbeiten und Bauverwaltung	16,000 „
Betriebseinrichtungen	91,000 „
Interkalarzinsen während der Bauzeit und Diversa	40,000 „

Die Gesammtsumme von **462,000 fl.** für jede Meile dürfte um so mehr genügen, als das im Allgemeinen ebene Terrain mit seinen kaum nennenswerthen Steigungen den Bau sehr begünstigt, als ferner zwar die Grundfläche für zwei Geleise angekauft werden muß, der wirkliche Bau aber Anfangs nur die Herstellung eines Geleises beabsichtigt, als weiter die Wohlfeilheit des Bodens und der patriotische Gemeinssinn die Grundeinlösung gewiß wenig kostspielig machen werden. Noch kommt vorzugsweise zu berücksichtigen, daß die Konzeptionsurkunde die Zollgebühr von 800,000 Ztr. Schienen, die von den Werksstätten, Einrichtungsstücken, Lokomotiven, Eisenbahnwagen u. m. a., während der Baujahre auf die Hälfte herabsetzt, was eine nicht geringe Ersparniß bedingt.

Sie und da wurde freilich die Besorgniß ausgestreut, als würden zahlreiche Sümpfe der Theißniederungen bedeutende Entsumpfungen nothwendig machen, und so den Bau vertheuern; glücklicherweise aber wird diese Befürchtung durch den in Folge sorgfältiger und sachverständiger Erhebung erstatteten Bericht des die Tracirung leitenden Ingenieurs auf das Vollkommenste widerlegt. Es wurde nämlich durch diese Erhebungen, wie bereits angeführt, constatirt, daß die Strecke von Kaschau bis Tokaj völlig frei von Sümpfen; daß von Tokaj nach Debreczin sich nur in Niederungen von ganz unbedeutender Länge, und zwar bloß bei anhaltend nassem Wetter, Wasser ansammelt, und im Ganzen nur vier Teiche von höchstens 1^o Tiefe eine Gesamtdammlänge von 491^o erfordern werden; daß ebenso von Urad bis Szolnok nur auf einer 500^o langen Strecke eine Wasseransammlung stattfinden mag; daß endlich von Pest nach Miskolcz nur in einer Länge von 600^o Sümpfe vorkommen, wo aber, wie bei den oberwähnten Teichen, der Untergrund fest, und die Niederung mit dichtem Rohrwuchs bedeckt ist, der die Gefahr des Wellenschlages für die Dämme beseitigt; — so daß das Terrain im Ganzen ein ungewöhnlich günstiges genannt werden kann.

Dennoch möchten wir, um einer unangenehmen Enttäuschung vorzubeugen, bei den 462,000 fl. nicht stehen bleiben, sondern die gesammten Bau- und Einrichtungskosten per Meile auf die runde Summe von 500,000 fl. veranschlagen, — eingedenk der Theißbrücke bei Szolnok, deren Kosten nicht unterschätzt werden dürfen; eingedenk der Strecke von Kaschau nach Galizien, die längs einiger Meilen, wie wir vernehmen, wenn gleich nicht sehr kostspielige, doch auch nicht allzu billige Bauten erfordern wird; eingedenk endlich der theuern Arbeitslöhne, die selbstverständlich auf die Baukosten von großem Einflusse. Sind in solcher Weise die Baukosten auf 500,000 fl. veranschlagt, so beträgt das Fünftel-Procent des Anlagekapitals, welches zufolge der Konzeptionsurkunde von der jährlichen Einnahme als Amortisationsquote abzuziehen ist, 1000 fl. per Meile.

Von den Bau- und Einrichtungskosten haben wir, um die Ausgaben ganz zu würdigen, zu den Betriebskosten überzugehen. In diesem Anbetracht ist nun vor Allem bemerkenswerth, daß die Lokomotive auf ebenem Terrain bekanntlich mehr leistet, als dort, wo zahlreiche Steigungen zu überwinden sind, die Theißbahn aber auf ihrer ganzen Länge kaum einer nennenswerthen Steigung begegnet. Ein anderes wichtiges Moment ist das Brennmaterial, auch hierin wird die Theißbahn sehr

begünstigt. Oberungarn wird von den üppigsten Waldungen geschmückt; die Nähe von Arad bietet reiche Kohlenlager, überdies steht die Theißbahngesellschaft mit der Regierung in Unterhandlung über die Benützung des Brenn- und Nugholzes, sowie der großartigen Braunkohlenlager und des Eisenwerkes auf der Staatsdomäne Diósgyőr bei Miskolcz. Nach diesen Prämissen halten wir uns zur Annahme berechtigt, daß die durchschnittlichen Betriebskosten (b. i. Zentraladministration, Bahnbetrieb, Zugförderung und Reparatur der Betriebsmittel, Oberbau- und Gebäudeerhaltung) nicht über 50,000 fl. per Meile jährlich erreichen dürften.

Hiermit hätten wir aber die Liste der jährlichen Ausgaben erschöpft, sie betragen demnach 50,000 fl. per Meile für den Betrieb, und 1000 fl. als Amortisationsquote: Dank dem Patriotismus der Gründer der Theißbahn ist von einer Gründertantieme hier nicht die Rede. Halten wir diese Ausgaben den voraussichtlichen Einnahmen zur Höhe von 90,000 fl. für den Frachten-, und 3078 fl. für den Personenverkehr gegenüber, so resultirt als Reingewinn für die einzelne Meile jährlich die Summe von 42,078 fl., was 8,1 Procenten des Anlagekapitals von 500,000 fl. gleichkommt. Bedenkt man nun, daß wir zum Ausgangspunkte dieser unserer Berechnung den Frachtenverkehr genommen, wie er sich gleich beim Anbeginn des betreffenden Betriebes beziffern wird, während der zukünftige Frachtenverkehr eine Mehreinnahme von 66,431 fl. verspricht, die Gesamteinnahme für jede Meile somit auf nahe 160,000 fl. sich erheben wird; berücksichtigt man weiter, daß in keinem der beiden Fälle auch nur eine einzige Klafter Holz als Fracht angerechnet wurde, während es doch mehr als wahrscheinlich, daß davon viele hundert Tausende und selbst Millionen Zentner dem Verkehr zufallen werden, so erräth man, welche hohe Dividenden dem Theißbahnaktionär in Aussicht stehen.

Auch liegt der Termin für diese Dividenden gar nicht so ferne; indem einige Linien von nicht unbedeutender Länge binnen ziemlich kurzer Zeit, andere mindestens nach wenigen Jahren schon Betriebs-Einnahmen abwerfen werden. So dürfte die Strecke Ezeled-Szolnok schon im Laufe des nächsten Sommers in die Regie der Theißbahngesellschaft übergehen; auf den Strecken Szolnok-Debreczin und Püspök-Ladány-Großwardein sind die Bauten bereits bedeutend fortgeschritten, und werden eben jetzt unserer Gesellschaft übergeben, die sie spätestens bis Ende 1858 vollenden muß, welche sie aber wahrscheinlich viel früher vollenden

wird, nachdem, wie wir wissen, die Schienen und alles übrige Oberbaumaterialie für diese 25 Meilen kontraktlich längstens im Mai an Ort und Stelle sein müssen. Für den Ausbau der Theißbrücke bei Szolnok ist freilich Ende 1862 von der Konzessionsurkunde als Termin festgesetzt, dagegen muß Arad von Szolnok aus schon Ende 1859 erreicht, und müssen alle anderen Linien Pest=Miskolcz, Miskolcz=Naschau und Miskolcz=Tosaj=Debreczin gleichfalls Ende 1862 fertig sein. Mit dem Juni dieses Jahres wird daher die Theißbahngesellschaft voraussichtlich den Betrieb auf der Czegled=Szolnofer Strecke beginnen, gegen Ende desselben Jahres den auf den Linien Szolnok=Debreczin und Püspök=Ladány=Großwardein, nach zwei, spätestens drei Jahren fällt auch Arad in den Schienenbetrieb, und nach sechs Jahren sind alle von der Konzessionsurkunde bezeichneten Linien fertig, — so daß dann nur noch zur Vollendung des Theißbahnnetzes der Bau der Linien Czegled=Jásberény, Naschau=Námeny, und jener von Naschau zum Anschluß an die galizische Hauptbahn erübrigt.

Eine hohe und eine bald nach den geleisteten Einzahlungen in die Hände der Aktionäre gelangende Dividende ist daher, was die Theißbahnaktien versprechen. Der Begünstigung: daß der Staat dem Unternehmen $5\frac{2}{10}$ pCt. des Anlagekapitals garantirt, wollen wir kein großes Gewicht beilegen, in unseren Augen bietet das Unternehmen — falls nicht unvorhergesehene Hindernisse eintreten, — in sich selbst Garantie genug; dagegen wollen wir allerdings den großen Gewinn nicht verschweigen, der dadurch den Aktionären geboten wird, daß die Gesellschaft, sobald die Hälfte des Aktienkapitals einbezahlt ist, zur Aufbringung weiterer Geldmittel Prioritätsobligationen emittiren darf, wodurch der jährliche Reinertrag über ein kleineres Kapital vertheilt wird, die ursprünglichen Aktionäre somit einen größeren Gewinn erhalten, als auf welchen sie bei der Subskription rechnen durften. —

Als einer der größten und segensreichsten Institutionen Ungarns glaubten wir der Theißeisenbahn eine unparteiische und dennoch warme Besprechung zu schulden. Nachdem wir unserer Pflicht nachgekommen, haben wir nur den einen Wunsch: möge die Raschheit ihrer Vollendung den Hoffnungen entsprechen, die wir an sie knüpfen.

Anhang.

A. Concessions-Urkunde.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich, König von Ungarn und Böhmen, der Lombardie und Venedigs, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnthen, Krain, Ober- und Nieder-Schlesien und der Bukowina; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol; Grosswojwode der Wojwodschafft Serbien etc. etc. etc.

Nachdem von Unserem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten im Einverständnisse mit Unserem Ministerium des Innern und Unserem Armee-Obercommando dem Grafen Georg Andrassy über sein Ansuchen vom 4. Febr. 1855 die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Locomotiv-Eisenbahn von *Debreczin* über *Nyiregyháza*, *Tokaj* und *Serencs* und von da nach *Miskolcz* und *Kaschau* ertheilt worden ist, und nachdem dieser genannte Concessionswerber in Gemeinschaft mit mehreren Theilnehmern die Bitte um die definitive Bau- und Betriebs-Concession nicht nur für die erwähnten Bahnstrecken, sondern auch für die Herstellung einer Bahn von *Török-Szent-Miklós* nach *Arad*, so wie um die Ueberlassung der im Baue befindlichen Staats-Eisenbahnstrecken von *Szolnok* nach *Debreczin* und von *Püspök-Ladány* nach *Grosswardein* gestellt hat, so haben Wir Uns über diese Bitte in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens und über den Antrag Unseres Handelsministers bewogen gefunden, dem Bittsteller Georg Grafen Andrassy und den nachbenannten ihm beigetretenen Theilnehmern ein Privilegium mit Folgendem zu ertheilen :

§. 1. Wir überlassen demnach dem Georg Grafen Andrassy als erstem Concessionswerber und den sich ihm anschliessenden : August Prinzen Coburg-Gotha, Herzog zu Sachsen, Paul Fürsten Eszterházy, Georg Grafen Apponyi, Julius Grafen Apponyi, Johann Grafen

Barkóczy, Johann v. Bohus, Ferdinand Fürsten Breczenheim, Emil Grafen Dessewffy, Moriz v. Haber, Samuel v. Haber, Franz Grafen Hunyadi, Georg Grafen Károlyi, Stephan Grafen Károlyi, Paul Freiherrn v. Sennyei, Stephan Grafen Szirmay, Ladislaus v. Szögyényi, Joseph Grafen Trauttmansdorf, Johann Grafen Waldstein, Christian Grafen Waldstein, Anton Grafen Wenkheim, Karl Grafen Wenkheim, Rudolph Grafen Wenkheim, Ludwig v. Wirkner, Franz Grafen Zichy, Heinrich Grafen Zichy und Eduárd v. Zsedényi die im Baue befindlichen Staats-Eisenbahnstrecken *a)* von *Szolnok* nach *Debreczin* und *b)* von *Püspök-Ladány* nach *Grosswardein*, mit der Verbindlichkeit zum Ausbaue derselben für den Locomotiv-Betrieb. Wir verleihen ferner den genannten Concessionären das ausschliessende Recht zum Baue einer Locomotivbahn, *c)* von *Pesth* nach *Miskolcz*, *d)* von *Miskolcz* nach *Kaschau*, *e)* von *Miskolcz* über *Tokaj* nach *Debreczin*, *f)* von *Arad* zum Anschluss an die Eisenbahnlinie *Szolnok-Debreczin* auf der Strecke zwischen *Püspök-Ladány* und dem *linken Theiszufer*, und ertheilen den Concessionären das Recht zum Betriebe der genannten Bahnstrecken für den Personen- und Sachentransport der Art, dass Niemanden während der ganzen Concessionsdauer gestattet werden wird, zum öffentlichen Gebrauche eine Eisenbahn zu errichten, welche dieselben Endpunkte verbinden würde, ohne neue Zwischenpunkte zu berühren, welche von der Staatsverwaltung in strategischer, politischer oder commercieller Hinsicht für wichtig erkannt werden.

§. 2. Im Falle der Zulässigkeit einer die Endpunkte der im §. 1 concessionirten Bahnen verbindenden Eisenbahn wird den hiervon zu verständigenden Concessionären gestattet, selbst um die Concession derselben anzusuchen, die ihnen unter gleichen Bedingungen mit Vorzug vor dritten Bewerbern ertheilt werden wird. Dasselbe Vorrecht wird den Concessionären auch für die Fortsetzung der Bahn von *Kaschau* nach *Galizien* zum Anschluss an die dortige Hauptbahn mit einer Flügelbahn bis *Wallendorf* in der Zips, jedoch nur für den Zeitraum von fünf Jahren nach Vollendung der im §. 1 concedirten Bahnen eingeräumt.

§. 3. Das ausgearbeitete Project und die Detail-Pläne der concessionirten Eisenbahnstrecken §. 1 *c)* bis *f)*, dann etwaige Veränderungen an den bereits genehmigten Projecten der Strecken §. 1 *a)* und *b)* sind Unseren Behörden zur Genehmigung vorzulegen und ist sich bei der Ausführung nach diesen von Unseren Behörden genehmigten Plänen zu richten, wobei auch die noch genauer zu treffenden Bestimmungen über die einzuhaltenden Linien von den Concessionären befolgt werden müssen.

§. 4. Die Concessionäre sind verpflichtet, dem Aerar die Baukosten der bisherigen Arbeiten auf den Strecken *Szolnok-Debreczin* und *Püspök-Ladány-Grosswardein* dem vollen Betrage nach zurück zu ersetzen. Diese Baukosten umfassen : *a)* alle Auslagen, welche für Einlösungen von Gründen, Gebäuden und sonstigen Objecten, dann für die eigentlichen Bauarbeiten, sowie für die Vorarbeiten, als : Tracirungen, Nivellirungen u. dgl. und für die Bauaufsicht bis zum Tage der wirklichen Uebergabe der gedachten Bahnstrecken an die Concessionäre bereits aus der Staatskasse bestritten worden sind oder noch zu bestreiten sind, abzüglich jedoch derjenigen, von den Concessionären gehörig nachzuweisenden Kosten, welche zur Wiederherstellung der etwaigen grösseren, bis zum Tage der Uebergabe erfolgten Beschädigungen an den fraglichen Bauwerken nothwendig erscheinen; *b)* die auf Anschaffung von beigestellten und effectiv übergebenen Materialien für die genannten Strecken bis zum Tage der Uebergabe an die Concessionäre verausgabten Beträge; endlich *c)* die Anschaffungskosten für Wagen, Werkzeuge und Requisiten, die vom Staate beigestellt und effectiv übergeben wurden. Die Ziffer des sonach zu leistenden Ersatzes wird auf Grundlage der betreffenden Verträge, Verdienst-Nachweisun-

gen und sonstigen Rechnungs-Ausweise und auf Grundlage des Uebergabsactes ermittelt, von Unserem Handelsministerium richtig gestellt und den Concessionären zur Zahlungsveranlassung bekannt gegeben werden (§. 7).

§. 5. Längstens bis 1. Jänner 1857 müssen die im Baue begriffenen Strecken von den Concessionären übernommen sein, bis wohin die Staatsverwaltung den Bau auf Kosten und Gefahr der Concessionäre in der bisherigen Ausdehnung fortsetzen wird.

§. 6. Das Aerar ist bloß verpflichtet, die im Baue begriffenen Bahnstrecken (§. 1 *a* und *b*) sammt den dazu gehörigen Plänen, Ueberschlägen, Rechnungsausweisen etc. in dem Zustande zu übergeben, in welchem sie sich eben zur Zeit der Uebergabe befinden. In so fern die Bauführung an bestimmte Bau-Unternehmer vertragsmässig überlassen worden ist, treten die Concessionäre in alle der Staatsverwaltung gegen diese Unternehmer zustehenden Rechte und Verbindlichkeiten, und es sind den Concessionären beglaubigte Abschriften der bezüglichen Contracte und für den eintretenden Fall der Nothwendigkeit auch die Originalien gegen Empfangsschein und seinerzeitige Rückstellung auszufolgen. Die vom Staate für die fraglichen Bahnstrecken abgeschlossenen Lieferungsverträge, als: Material-, Schotter-, Schwellen-Lieferungen u. dgl. müssen von den Concessionären nach Massgabe der stipulirten Contractbedingen aufrecht erhalten werden.

§. 7. Die Bezahlung des von den Concessionären zu leistenden Ersatzes der Baukosten für die Strecken Szolnok-Debreczin und Püspök-Ladány-Grosswardein hat nach Inbetriebsetzung dieser Strecken in Prioritäts-Obligationen *al pari* zu geschehen. Die Modalitäten der Ausfertigung und Uebergabe dieser von dem Tage der Betriebseröffnung der gedachten Strecken jedenfalls mit 5pCt. jährlich zu verzinsenden und nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane nach und nach zurückzuzahlenden Prioritäts-Obligationen wird von Unseren Ministern der Finanzen und des Handels festzusetzen sein.

§. 8. Der Ausbau der Bahnstrecken vom linken Theisz-Ufer bei Szolnok bis Debreczin, und von Püspök-Ladány nach Grosswardein muss bis Ende 1858, der Ausbau vom linken Theisz-Ufer gegenüber von Szolnok bis Szolnok bis Ende 1862 vollendet werden. Die Strecke (§. 1 *ad f*) von Arad zum Anschlusse an die Eisenbahnlinie Szolnok-Debreczin muss bis Ende 1859, die anderen im §. 1 (*c*, *d* und *e*) erwähnten Linien müssen bis Ende 1862 beendet sein. Im Falle, als die Concessionäre wider Verhoffen diese Fristen überschreiten sollten, ist die Staatsverwaltung ohne Weiteres berechtigt, auf Gefahr und Kosten der Concessionäre den Ausbau zu vollenden oder sonst das Fehlende nachzutragen.

§. 9. Die Grundflächen für die sämmtlichen concessionirten Bahnstrecken müssen für zwei Geleise eingelöst und Brücken über Flüsse aus Mauerwerk von vorneher für zwei Geleise construirt werden; die Concessionäre sind aber erst dann verpflichtet, die Bahn für ein zweites Geleise herzurichten und dasselbe anzulegen, wenn der einjährige Rothertrag die Ziffer von 150,000 fl. pr. Meile erreicht.

§. 10. Bei der Ausführung der im §. 1 erwähnten Eisenbahnstrecken ist auch den in militärischer Beziehung nothwendigen Anforderungen zu entsprechen.

§. 11. Die Concessionäre haben die Pflicht, die concessionirten Bahnen während der Dauer der Concession in vollkommen gutem und betriebsfähigem Zustande auf ihre alleinigen Kosten, ohne irgend einen Anspruch auf einen Beitrag von Seite der Staatsverwaltung, zu erhalten und die Betriebsmittel jederzeit mit dem Bedarfe des öffentlichen Verkehrs in Verhältniss zu bringen.

§. 12. Wir ertheilen zum Zwecke der Ausführung der §. 1 gedachten Bahnen den Concessionären auch das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der diesfälligen gesetzlichen Vorschriften.

§. 13. Bei dem bewilligten Baue und Betriebe haben sich die Concessionäre genau nach dem Inhalte dieses Privilegiums, so wie nach Unseren diesfalls bestehenden Gesetzen (namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854 und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851) und den etwa künftig noch zu erlassenden Verordnungen zu benehmen, daher auch insbesondere die Post nach §. 68 der gedachten Betriebsordnung zu befördern, wobei die Postverwaltung im Wege des Handelsministeriums für einen in jeder Richtung täglich abzusendenden Zug die Abfahrtsstunden und dessen Geschwindigkeit zu bestimmen befugt ist. — Bezüglich der Telegraphenleitung haben die Concessionäre die Verpflichtung, nicht blos die Herstellung und Benützung derselben nach Vorschrift des §. 10 ad h) des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854 zu gestatten, sondern auch die Bewachung der hergestellten Leitungen durch das Bahnpersonal ohne besonderes Entgelt zu übernehmen. Dagegen hat auch die Eisenbahn-Unternehmung das Recht, für ihren eigenen Dienst Telegraphen zu errichten und ihre Drähte an die Pfähle der Staatstelegraphen zu befestigen. Bei Benützung ihrer eigenen Telegraphen ist sie aber nur auf die den Bahndienst ausschliesslich betreffenden Mittheilungen beschränkt und wird daher von der Staatsverwaltung beaufsichtigt.

§. 14. Der Staatsverwaltung bleibt es ferner vorbehalten, die Einmündung anderer Bahnen in die §. 1 gedachten Linien zu gestatten und die Modalitäten dieses Einmündens und des diesfälligen Anschlussdienstes festzusetzen und zu regeln.

§. 15. Die Staatsverwaltung gewährleistet den Concessionären, vom Beginne der Inbetriebsetzung sämtlicher concessionirten Bahnen angefangen, ein jährliches $5\frac{1}{2}$ percentiges Erträgniss von dem auf die concessionirten Bahnen §. 1 a—b wirklich verwendeten und gehörig nachgewiesenen, die Maximalsumme von fünf und fünfzig Millionen Gulden nicht überschreitenden Anlage-Capitale. Die garantirten fünf Percente sind als die Zinsen dieses Anlagecapitals zu betrachten; das Eine Fünftel-Percent ist als Amortisationsquote bestimmt.

- a) Unter Anlage-Capital sind sowohl die Kosten des Baues, als der ersten Betriebs-Einrichtung (d. i. bis zum Ende des ersten Betriebsjahres nach eröffnetem Betriebe auf der ganzen concessionirten Strecke) zu verstehen; dagegen wird bei dieser Garantie von Seiten der Staatsfinanzen auf den die obige Maximalsumme von fünf und fünfzig Millionen Gulden etwa überschreitenden Betrag des Anlage-Capitals, auf allfällige nicht zum ursprünglichen Anlage-Capitale gehörige Prioritätsschulden der Unternehmung und auf die von den Gründern bei Abtretung des Privilegiums an eine Actien-Gesellschaft sich etwa vorbehaltenen Begünstigungen keine Rücksicht genommen.
- b) Zu den Baukosten, deren Zinsen die Staatsverwaltung gewährleistet, werden auch die fünfpercentigen Interessen der nach Massgabe des wirklichen Bauaufwandes hinausgegebenen Actien während der Bauzeit bis zur Betriebseröffnung auf der gesammten concessionirten Strecke gerechnet, wogegen der Ertrag der einzelnen Strecken, die früher in Betrieb gesetzt werden sollten, bevor die Eröffnung auf der gesammten concessionirten Linie erfolgt, davon in Abzug zu bringen ist.
- c) Das zur Amortisirung des Anlage-Capitals bestimmte Ein Fünftel-Percent darf von der Unternehmung auf keinen Fall anders, als zur wirklichen Amortisirung verwendet werden.
- d) Insoferne nun die im §. 1 erwähnten Eisenbahnstrecken nach der Betriebseröffnung nicht einmal jährlich $5\frac{1}{2}$ pCt. des die obige Maximalsumme nicht überschreitenden Anlage-Capitals, nach Abzug der Betriebs-spesen, eintragen sollten, sind die Concessionäre bis zu der oben erwähnten Maximalsumme berechtigt, die diesfällige Ergänzung von dem Aerar zu fordern.

- e) Wenn das Anlage-Capital die oben erwähnte Maximalsumme von fünf- und fünfzig Millionen übersteigen sollte, so wird von dem Mehraufwande, wie erwähnt, eine Zinsengarantie nicht geleistet; erreicht dagegen der wirkliche, gehörig nachzuweisende Bauaufwand den angeführten Maximalbetrag nicht, so hat sich die Zinsengarantie bloß auf diese mindere Bausumme zu erstrecken.
- f) Der Betrag der Summe, welche die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Zinsengarantie bezahlt, ist lediglich als eine geleistete, mit vier Percent verzinsliche Vorschusszahlung an die Concessionäre zu behandeln, dermassen, daß sobald die Jahresrente der concessionirten Bahnen zusammengekommen die gewährleistete Annuität überschreitet, der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Rückzahlung des Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung bestimmt ist.
- g) Wenn zur Zeit des Erlöschens oder der Einlösung der Concession die Concessionäre in Folge obiger Gewährleistung dem Staate noch irgend einen Betrag schulden sollten, so ist dieser Betrag aus dem noch erübrigen Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

§. 16. Die Staatsverwaltung ist berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in alle Gebahrungen zu nehmen, um die Ueberzeugung zu erhalten, daß die Verwaltung und Rechnung nicht in einer Weise geführt werde, welche die im Obigen übernommene Haftung ohne rechtfertigenden Grund zur Geltung bringen könnte.

§. 17. Die Maximalhöhe der Fahr- und Frachtpreise für die im §. 1 erwähnten Bahnstrecken wird folgenden Begrenzungen unterworfen: Maximaltarif per österr. Meile in Gold- oder Silbermünze, jedoch stets nach dem jedesmaligen Werthe derselben in der Landeswährung zu erheben, und zwar bei Reisenden die Person für die I. Classe 20 kr. CM., für die II. Classe 15 kr. CM. und für die dritte Classe 10 kr. CM. Bei Schnellzügen, welche bloß Wagen der I. und II. Classe zu führen haben, dürfen diese Tarife um 20 Percent erhöht werden, unter der Bedingung, daß die bei diesen Schnellzügen zu beobachtende Fahrgeschwindigkeit nicht geringer sei, als bei den Schnellzügen der südöstlichen Staatseisenbahn. Bezüglich der Waaren bei der gewöhnlichen Geschwindigkeit der Wiener Zentner I. Classe 1 $\frac{1}{4}$ kr. CM., II. Classe 1 $\frac{3}{4}$ kr. CM. und III. Classe 2 $\frac{1}{2}$ kr. CM. — Rücksichtlich der Classificirung der Waaren, der Frachtpreise der übrigen Gegenstände, der Festsetzung der Nebengebühren und der Frachtbestimmungen ist sich dermassen zu benehmen, daß die diesfälligen Preise und Bestimmungen auf keinen Fall höher und lästiger sein dürfen, als auf der südöstlichen Staatseisenbahn. Dieser Waaren-Tarif hat jedoch nur bis Ende 1874 zu gelten. Nach Ablauf dieser Zeitfrist hat eine Revision des Tarifes im Sinne des §. 10 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854 einzutreten. Der jeweilig festgesetzte Tarif darf ohne Genehmigung der Staatsverwaltung von den Concessionären weder im Ganzen noch für einzelne Strecken oder Gegenstände erhöht werden. Wenn die Concessionäre einem Versender und Frachtunternehmer unter gewissen Bedingungen eine Herabsetzung der Gebühren gewähren, so sollen sie gehalten sein, dieselbe allen Versendern und Frachtunternehmern zuzugestehen, welche die nämlichen Bedingungen eingehen, der Art, daß in keinem Falle eine persönliche Bevorzugung stattfinden darf.

§. 18. Von Parteien, welche die Eisenbahn ohne vorausgegangene Entrichtung der schuldigen Fahr- oder Frachtgebühr benützen, oder durch unrichtige Angaben der Gattung oder des Gewichtes einer Sendung oder sonst auf eine Art die Unternehmung zu verkürzen suchen, kann der dreifache Betrag der tarifmässigen Gebühr erhoben werden, wobei jedoch die von Unserem Handelsminister näher festzusetzenden Modalitäten zu beobachten sind.

§. 19. Die Militär-Transporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden, welche für Militärs einzeln oder in Körpern ein Drittheil, für Pferde, Gepäck, Militärgegenstände und Kriegsmateriale die Hälfte der gewöhnlichen Gebühr betragen. Von einzelnen reisenden Militär-Parteien, vom Feldwebel abwärts, kann in der letzten Wagenclasse nur die Hälfte des tarifmässigen Preises gefordert werden. Für Frachstücke, welche in keiner Tarifclasse aufgeführt sind, wird die Fracht nach der für Waaren zweiter Classe bestehenden Gebühr bezahlt.

§. 20. Die Staatsverwaltung ist berechtigt, in Fällen ausserordentlicher Theuerung der Lebensmittel die Frachtpreise für dieselben auf die Hälfte des Maximalpreises, jedoch bloss auf die Dauer der Theuerung, herabzumindern.

§. 21. Staatsbeamte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörde oder zur Wahrung der aus dieser Concession entspringenden Interessen des Aerars die Eisenbahnen benützen und sich mit dem Auftrage ihrer Behörde ausweisen, müssen sammt ihrem Gepäck unentgeltlich befördert werden.

§. 22. Die Dauer des Privilegiums wird auf Neunzig Jahre, vom 1. Jänner 1858 gerechnet, festgesetzt.

§. 23. Nach Verlauf von dreissig Jahren hat der Staat jederzeit das Recht, die gegenwärtige Concession und bezüglich die concessionirten Bahnstrecken einzulösen. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträge der Unternehmung während der der wirklichen Einlösung vorausgehenden sieben Jahre beziffert, hiervon die Reinerträge der zwei ungünstigsten Jahre abgeschlagen und der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre in Gold- oder Silbermünze berechnet. Dieser Durchschnittsbeitrag, welcher jedoch nicht weniger als $5\frac{1}{2}$ Percent des Anlage-Capitals betragen darf, ist den Concessionären als Jahresrente in halbjährigen Raten in Gold- oder Silbermünze bis zum Ablaufe der ursprünglichen Concessionsperiode zu bezahlen.

§. 24. Mit dem Erlöschen der gegenwärtigen Concession tritt der Staat sogleich in das lastenfreie Eigenthum, in den Genuss des Grund und Bodens, der Kunst- und Erdarbeiten, des ganzen Unter- und Oberbaues der Eisenbahnen und sämtlichen unbeweglichen Zugehørs, als: Bahnhöfe, Auf- und Abladeplätze, Gebäude an den Abfahrts- und Ankunftsplätzen, Wach- und Aufsichtshäuser sammt allen Einrichtungsstücken, stehenden Maschinen und überhaupt allen anderen unbeweglichen Sachen. Was die beweglichen Sachen, als: Locomotive, Eisenbahn- und Strassenwagen, bewegliche Maschinen, Werkzeuge, Vorräthe an Brennstoffen oder sonstigen Materialien betrifft, so hat von diesen Gegenständen eine solche Quantität und bezüglich Werthsumme unentgeltlich an den Staat überzugehen, welche der in dem Anlage-Capitale enthaltenen ersten Betriebseinrichtung §. 15 ad a) entspricht. Die übrigen beweglichen Gegenstände haben dagegen an den Staat bloss um den übereingekommenen oder auf Verlangen eines Theiles durch beeidigte Sachverständige im gerichtsmässigen Wege zu ermittelnden Schätzwert zu übergehen.

§. 25. Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholte Verletzungen oder Nichtbefolgung der in der Privilegiums-Urkunde oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollten, die den Gesetzen (namentlich dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854) entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Beendigung der Concessionsdauer das gegenwärtige Privilegium für erloschen zu erklären.

§. 26. Wir ermächtigen die genannten Concessionswerber, noch andere Genossen (unter Vorbehalt der Genehmigung Unserer Minister des Innern, der Finanzen und des Handels) als Mitgründer des Unternehmens aufzunehmen, welche sodann bezüglich der ihnen obliegenden Verbindlichkeiten dem Aerar gegenüber mit den Concessionären zur ungetheilten Hand haften.

§. 27. Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, eine Actien-Gesellschaft zu bilden und zu diesem Zwecke auf Ueberbringer oder auf Namen lautende Actien hinauszugeben, deren Nominalbetrag nach einzuholender Bestimmung Unserer Behörden festzusetzen ist. Vor der Eröffnung der Actien-Emission muss jedoch Unsere Genehmigung der Gesellschaftsstatuten erwirkt werden und wenigstens dreissig Percent des Nominalbetrages der zu emittirenden Actien einbezahlt sein. Die sonach gebildete Gesellschaft tritt in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre.

§. 28. Ausser den durch die Emission von Actien zu beschaffenden Geldern wird auch die Aufbringung weiterer Geldmittel durch die Emission von Prioritäts-Obligationen bis zu jenem Betrage und zu jenem Zinsfusse gestattet, welcher von der Staatsverwaltung über besonderes Ansuchen der Unternehmung genehmigt werden wird. Zu dieser Herausgabe von Prioritäts-Obligationen darf jedoch nicht früher geschritten werden, bis nicht wenigstens die Hälfte des Capitals der gesammten Actien einbezahlt ist.

§. 29. Den Concessionären wird die Befreiung von der Entrichtung der Vermögens-Uebertragungsgebühren für die Uebertragung des Privilegiums an eine Actien-Gesellschaft zugestanden.

§. 30. Sollte sich die Actien-Gesellschaft noch vor Ablauf der Concessionsdauer auflösen, so hat die Staatsverwaltung das Recht, in allen Beziehungen so vorzugehen, wie sie nach §. 24 beim Erlöschen der Concession vorzugehen befugt ist. Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, diesem Privilegium entgegenzuhandeln, und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über dieses Privilegium und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen. Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem kaiserlichen grösseren Insigel, in Unserer Reichs-Haupt- und Residenzstadt Wien am 10. Monattage November im Jahre des Heils Eintausend acht-hundert fünfzig sechs, Unserer Reiche im achten Jahre.

Franz Joseph m. p.

(L. S.)

Ritter v. Toggenburg m. p.

Auf ausdrücklichen Befehl Sr. k. k. Apostolischen Majestät :

Dr. Vinzenz Maly m. p.

B. Statuten der Theisz-Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Abschnitt. Die Gesellschaft.

§. 1. Zur Erreichung des mit den gegenwärtigen Statuten bezeichneten Zweckes wird eine Gesellschaft errichtet, welche aus den Besitzern der statutenmässig ausgegebenen Actien besteht.

§. 2. Den Zweck der Gesellschaft macht die Erwerbung, der Bau und Betrieb der Eisenbahnen aus, zu deren Erwerbung, Bau und Betrieb den Concessions-Inhabern mit dem §. 1 der den gegenwärtigen Statuten in authentischer Abschrift angeschlossenen Concessions-Urkunde vom 10. November 1856 die Berechtigung allergnädigst verliehen worden ist, oder für welche der Gesellschaft künftig die allerhöchste Bewilligung verliehen werden wird.

§. 3. Die Gesellschaft führt die gesetzmässig bei dem k. k. niederösterreichischen Handelsgerichte zu protocollirende Firma: „Theisz-Eisenbahn-Gesellschaft“ (Tiszavideki vasut-társaság), und steht in allen Rechtsangelegenheiten, worin sie als Geklagte erscheint, mit Ausnahme der im §. 61 erwähnten Fälle, unter dem nach den Jurisdictions-Gesetzen zuständigen Gerichte.

§. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Wien, mit Agenturen nach dem Bedürfnisse im In- und Auslande.

§. 5. Nach erlangter definitiver Genehmigung erklärt sich die Gesellschaft dann als constituirt, wenn dreissig Percent ihres Actien-Capitales eingezahlt sind. Die Gesellschaft beginnt mit dem Tage der Constituirung und endigt mit dem Ablaufe der ertheilten allerhöchsten Eisenbahn-Concession.

II. Abschnitt. Uebertragung der Concessionen.

§. 6. Die Concessions-Inhaber : Andrassy Georg, Graf von, als erster Concessionsbewerber und die sich ihm anschliessenden : August, Prinz von Coburg-Gotha, Herzog zu Sachsen Eszterházy Paul, Fürst, Apponyi Georg, Graf, Apponyi Julius, Graf, Barkóczy Johann, Graf, Bohus Johann, von, Breckenheim Ferdinand, Fürst, Dessewffy Emil, Graf, Haber Moriz, von, Haber Samuel, von, Hunyady Franz, Graf, Károlyi Georg, Graf, Károlyi Stephan, Graf, Sennyei Paul, Baron, Szirmay Stephan, Graf, Szögyényi Ladislaus, von, Trauttmansdorf Joseph, Graf, Waldstein Johann, Graf, Waldstein Christian, Graf, Wenkheim Anton, Graf, Wenkheim Karl, Graf, Wenkheim Rudolph, Graf, Wirkner Ludwig, von, Zichy Franz, Graf, Zichy Heinrich, Graf, Zsedény Eduard, von, treten ab, und übertragen der Gesellschaft ohne Ausnahme und Vorbehalt alle Rechte und Verbindlichkeiten, welche sie durch die erwähnte Concessions-Urkunde vom 10. November 1856 erworben haben.

§. 7. Die für die Vorarbeiten bestrittenen Vorauslagen werden der Gesellschaft in Rechnung gebracht, und von dieser nach Richtigstellung derselben vergütet,

III. Abschnitt. Gesellschafts-Capital.

§. 8. Der Gesellschafts-Fond wird auf 40 Millionen Gulden Conv.-Münze festgestellt. Dieser Fond wird durch 200,000 Actien, jede zu 200 fl. C.-M., gebildet. Der Fond der Gesellschaft kann mit Vorbehalt der allerhöchsten Genehmigung durch Actien oder Prioritäts-Obligationen um die Summe erhöht werden, welche bei Verlängerung der Eisenbahnen nach §. 2 das Bedürfniss der gesellschaftlichen Unternehmung erheischt. Die Actien oder Obligationen, welche für diesen Zweck geschaffen worden, sind zu der Zeit und unter den Bedingungen hinauszugeben, welche die General-Versammlung bestimmen und das Ministerium des Innern im Einvernehmen mit den Ministerien der Finanzen und des Handels genehmigt haben wird.

§. 9. Jede Actie gibt das Recht auf den verhältnissmässigen Antheil an dem Vermögen der Gesellschaft und an den Ertragnissen der Unternehmung.

§. 10. Die Einzahlungen der Actienbeträge sind an die Gesellschaftscassa, oder an deren Agenturen unter den von dem Verwaltungsrathe bestimmten Bedingungen zu leisten.

§. 11. Die erste Einzahlung ist auf 30 Procent des Actienbetrages festgestellt. Nachdem dieselbe geleistet ist, werden den Berechtigten entweder auf den Ueberbringer, oder auf Verlangen auf den Namen des Eigenthümers lautende Actien erfolgt. Die Uebertragung der Actien geschieht bei solchen, die auf den Ueberbringer lauten, durch einfache Uebergabe, bei solchen, die auf einen bestimmten Namen lauten, durch eine eigene Urkunde, oder durch eine auf der Actie beigefügte Cession. Für die Echtheit der Cession oder Uebertragungs-Urkunde haftet die Gesellschaft nicht.

§. 12. Die ferneren Einzahlungen auf die Actien werden von dem jeweiligen Verwaltungsrathe durch öffentliche Ankündigung in der Pester und ämtlichen Wiener Zeitung, in der Augsburger allgemeinen Zeitung, dann nach Gutbefund der Direction auch in anderen ausländischen Zeitungen eingefordert. Die Veröfentlichung dieser Aufforderung muss jedoch mindestens vier Wochen vor dem jedesmal zu bestimmenden spätesten Zahlungs-Termine stattfinden, und die jedesmalige Einzahlung darf nicht mehr als 10 Procent des Nominal-Capitals der Actie betragen. Sobald 30 Procent eingezahlt sind, haben die ursprünglichen Actionäre für die weiteren Einzahlungen nicht mehr zu haften.

§. 13. Die Gesellschaft ist berechtigt, von jenen Actien, auf welche die Einzahlungen nicht rechtzeitig geleistet wurden, 5percentige Verzugszinsen vom Verfallstage an durch den Eigenthümer vergüten zu lassen. Die Nummern dieser Actien, auf welche die Einzahlung am Verfallstage nicht erfolgt ist, werden in der „Wiener Zeitung“ und in anderen vom Verwaltungsrathe zu bestimmenden Blättern veröffentlicht. Vier Wochen nach dieser Veröffentlichung, wenn selbe fruchtlos geblieben ist, ist die Gesellschaft berechtigt, diese Actien als verfallen zu erklären und andere an deren Stelle zu emittiren.

§. 14. Actien, auf denen die ordnungsmässige Bestätigung aller verfallenen Einzahlungen nicht ausgefertigt worden ist, sind kein Gegenstand eines gültigen Verkehrs.

§. 15. Die Besitzer voll eingezahlter Actien sind über den Belauf des Actien-Capitals nicht verpflichtet.

§. 16. Die Actien werden aus einem Juxta-Buche herausgeschnitten und mit dem trockenen Stempel der Gesellschaft, sowie mit der Unterschrift von zwei Verwaltungsräthen oder von einem Verwaltungsrathe und einem dazu vom Verwaltungsrathe delegirten Beamten versehen. Die entsprechenden Interessen- und Dividenden-Coupons sammt Talon werden nur nach geschehener voller Einzahlung ausgefolgt. Einstweilen wird jede Einzahlung auf eine Actie, sowie die Bezahlung der Interessen auf den Actien durch den Stempel bestätigt.

§. 17. Der Verwaltungsrath ertheilt die Bewilligung zur Hinterlegung und Aufbewahrung der Actien in der Gesellschaftscassa.

§. 18. Die Actien sind untheilbar. Die Gesellschafterkennt für jede Actie nur einen Eigenthümer.

§. 19. Der Besitz einer Actie bedingt die Unterwerfung unter die Statuten der Gesellschaft.

§. 20. Die Erben der Actionäre können unter keinem Vorwande auf die Güter, Gelder oder Werthpapiere der Gesellschaft Beschlag legen, oder sich auf irgend eine Art in die Verwaltung einmengen. — Um ihre Rechte zu wahren, haben sie sich auf die Inventare der Gesellschaft und auf die Protocolle der Generalversammlung zu berufen.

IV. Abschnitt. Verfassung der Gesellschaft und Verwaltung ihrer Angelegenheiten.

§. 21. Die Angelegenheiten der Gesellschaft werden besorgt : *a)* von der Generalversammlung, *b)* durch den Verwaltungsrath, *c)* durch die Direction und besoldete Beamte.

§. 22. Die ordnungsmässig gebildete Generalversammlung vertritt die Gesamtheit der Actionäre.

§. 23. Die Generalversammlung besteht aus allen jenen Actionären, deren jeder wenigstens fünf und zwanzig Actien besitzt. — Sie fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden. Die Actionäre können hiebei nur durch solche Personen vertreten werden, welche selbst stimmbfähige Mitglieder der Generalversammlung sind. Die Form der Vollmacht wird vom Verwaltungsrathe bestimmt.

§. 24. Die Einberufung der Generalversammlung, durch den Verwaltungsrath beschlossen, geschieht von der Direction jedesmal durch eine Kundmachung, welche wenigstens einen Monat vor dem Zusammentritte in der amtlichen Wiener und Pester und der Augsburger allgemeinen Zeitung veröffentlicht wird. — In dieser Einberufung ist der Gegenstand der Berathung nur dann zu bezeichnen, wenn über die Vermehrung des Actien-Capitals oder über die Aenderung der Statuten oder über die Auflösung der Gesellschaft berathen werden soll.

§. 25. Je fünf und zwanzig Actien geben das Recht auf eine Stimme. Kein Actionär kann jedoch mehr als zwanzig eigen berechnete Stimmen in sich vereinigen, als Bevollmächtigter kann er überdies höchstens zehn Stimmen übernehmen.

§. 26. Die Actionäre müssen, um der Generalversammlung beiwohnen zu dürfen, wenigstens vierzehn Tage vor dem Zusammentritte derselben ihre Actien, auf deren Grund sie ihr Stimmrecht ausüben wollen, am Sitze der Gesellschaft oder deren Agenturen niederlegen. Sie erhalten sodann eine Legitimationskarte, die auf den Namen lautet, und nur für die bezeichnete Person gilt. Die Scheine über die nach §. 17 deponirten Actien geben, wenn sie auf fünf und zwanzig oder mehr Actien lauten, und wenn sie mindestens vierzehn Tage vor dem Zusammentritte der Generalversammlung deponirt worden sind, das Recht auf eine Legitimationskarte. Jede ausgefertigte Legitimationskarte muss die Zahl der hinterlegten Actien ausweisen.

§. 27. Die ordentliche Generalversammlung tritt einmal im Jahre und zwar jedesmal im dritten oder vierten Monate des Jahres in Wien zusammen. Ausserordentliche Generalversammlungen können so oft stattfinden, als es der Verwaltungsrath für förderlich erachtet, und werden auch in dem Falle einberufen, wenn 40 Actionäre, deren Actien zusammen vier Millionen des Auslage-Capitals betragen, darauf beim Verwaltungsrathe antragen.

§. 28. Die Generalversammlung ist beschlussfähig, wenn über deren erste Ausschreibung wenigstens die doppelte Zahl der Anzahl der Verwaltungsraths-Mitglieder, sonach bei einer Zahl von 15 Verwaltungsraths-Mitgliedern 30, — bei 18 Verwaltungsraths-Mitgliedern 36, — und bei 21 Verwaltungsraths-Mitgliedern 42 Actionäre zugegen sind, welche zusammen mindestens den 20. Theil des Gesellschafts-Capitales vertreten.

§. 29. Ist nach ordnungsmässiger Einberufung die Generalversammlung zusammengetreten, ohne nach §. 28 beschlussfähig zu sein, so wird die Versammlung vertagt und zwar auf mindestens 30 Tage. Die Einberufung der zweiten Versammlung geschieht auf die in §. 24 vorgeschriebene Weise. Die Kundmachung ist jedoch nur 14 Tage vor dem Zusammentritt vom Tage der Veröffentlichung an gerechnet erforderlich. — Diese Generalversammlung ist bei ihrer zweiten Zusammenkunft beschlussfähig, wie klein immer die Zahl der Actionäre und der vertretenen Actien sein mag, sie darf jedoch in diesem Fall nur über solche Gegenstände beschliessen, welche bereits zur Tagesordnung der ersten Versammlung gehörten.

§. 30. Den Vorsitz der Generalversammlung führt der Präsident des Verwaltungsrathes oder dessen Stellvertreter. — Er bestimmt die Reihenfolge der zu verhandelnden Gegenstände, veranlasst die Abstimmung und ernennt den Protocollführer.

§. 31. Alle Wahlen geschehen durch Stimmzettel mit absoluter Mehrheit, bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden. Sollte bei der ersten Wahl keine absolute Mehrheit erzielt werden, so geschieht die engere Wahl immer mit Weglassung desjenigen, welcher die wenigsten Stimmen hat.

§. 32. Der Generalversammlung werden der Geschäftsbericht und der Abschluss der Jahresrechnung vorgetragen. Der Beschluss der Generalversammlung ist erforderlich :

1. Zur Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes.
2. Zur Ausdehnung der Geschäfte der Gesellschaft über die durch die bisherigen Concessionsurkunden bestimmten Grenzen.
3. Zum Bau von Zweig- und Flügelbahnen.
4. Zu Aenderungen und Zusätzen dieser Statuten.
5. Zur Vermehrung des Gesellschafts-Capitals und zur Aufnahme von Anleihen.
6. Zur Aufhebung der Beschlüsse früherer Generalversammlungen.
7. Zur Auflösung der Gesellschaft vor Ablauf der Privilegiumsdauer.

Zur Ausführung der Beschlüsse über die in Punkten 2, 3, 4, 5 und 7 bezeichneten Gegenstände ist die a. h. Genehmigung Seiner k. k. Apostolischen Majestät erforderlich.

§. 33. Die statutenmässigen Beschlüsse der Generalversammlung sind für alle Actionäre rechtsverbindlich.

§. 34. Ueber die Verhandlungen der Generalversammlung wird ein Protocoll aufgenommen, welches der Präsident, zwei Mitglieder der Generalversammlung und der Schriftführer unterzeichnen. Abschriften und Auszüge der Protocolle sind von dem Vorsitzenden, einem Mitgliede des Verwaltungsrathes und dem Schriftführer zu beglaubigen. Dem Original-Protocoll muss das Verzeichniss der anwesenden Mitglieder mit Angabe der von jedem vertretenen Actien und die Vollmachten beigeheftet werden. Jenes Verzeichniss wird von jedem Actionär beim Eintritte in die Versammlung gefertigt. Die in dem Protocolle der Generalversammlung verzeichneten Beschlüsse, mit welchen Handlungen oder Unterlassungen der Verwaltungsorgane gutgeheissen oder für gerechtfertigt erklärt werden, haben den Letzteren als Absolutorium zu dienen.

§. 35. Die oberste Leitung der Geschäfte führt der Verwaltungsrath, welcher aus 15 Mitgliedern besteht, die von der Generalversammlung auf sieben Jahre gewählt werden, und für den Fall der Erweiterung des Unternehmens

nach Galizien, vorerst auf 18, sodann auf 21 zu vermehren sein werden. Jedes Mitglied des Verwaltungsrathes muss Eigenthümer von 50 Actien sein, welche während seiner Amtsführung unveräusserlich bleiben und in der Gesellschaftscasse aufbewahrt werden. Dem Verwaltungsrathe wird zur Honorirung seiner Mitglieder für deren Bemühungen in den ersten sieben Jahren eine jährliche Summe von 40,000 fl. C.-M. angewiesen, deren angemessene Vertheilung dem Verwaltungsrathe überlassen wird. Auch erhalten die Mitglieder für ihre auf Beschluss des Verwaltungsrathes zu unternehmenden Reisen die angemessenen Diäten. Nach Ablauf der ersten sieben Jahre bestimmt die weitere Honorirung die Generalversammlung.

§. 36. Die Namen der mit der Constituirung der Gesellschaft für die ersten sieben Jahre in den Verwaltungsrath tretenden Personen werden auf Veranlassung des Ministeriums des Innern allgemein bekannt gemacht werden. Dieser Verwaltungsrath hat das Recht, sich selbst im Nothfall, jedoch immer nur bis zur statutenmässigen Zahl zu ergänzen. Ebenso steht dem Verwaltungsrathe im Laufe der ersten sieben Jahre das Recht zu, auch vor Erweiterung des Unternehmens, wenn die Anhäufung der Geschäfte es erforderlich macht, die Zahl der Verwaltungsrathe auf achtzehn zu erhöhen, und diese neuen Mitglieder zu wählen.

§. 37. Nach Ablauf der ersten sieben Jahre des Bestandes der Gesellschaft treten jedes Jahr drei Mitglieder des Verwaltungsrathes aus, und es finden neue Wahlen in der Generalversammlung statt. Bis zur gänzlichen Erneuerung des ursprünglichen Verwaltungsrathes wird die Ordnung des Austrittes seiner Glieder durch das Los bestimmt. In der Folge findet die Erneuerung nach dem Amtsalter statt. Jeder Austretende kann wieder gewählt werden.

§. 38. Beamte der Gesellschaft und Alle, die zu ihr in Contracts-Verhältnissen stehen; Alle, die in Concurs verfallen sind, oder ihre Zahlungen eingestellt haben, ohne ihre Gläubiger vollständig befriedigt zu haben; Alle, welche wegen eines Verbrechens oder wegen eines aus Gewinnsucht hervorgegangenen oder die öffentliche Sittlichkeit verletzenden Vergehens, oder einer solchen Uebertretung rechtskräftig verurtheilt worden sind, können nicht Mitglieder des Verwaltungsrathes sein. Tritt ein solches Verhältniss während der Amtsführung ein, so hat es unmittelbar die Niederlegung der Stelle zur Folge.

§. 39. Der Verwaltungsrath wählt aus seiner Mitte nach einem Jahre seines Bestandes jährlich einen Präsidenten und unmittelbar nach Constituirung der Gesellschaft, sowie dann jedes Jahr zwei Vice-Präsidenten. Jeder derselben ist immer wieder wählbar. Bei gleichzeitiger Abwesenheit oder Verhinderung der Präsidenten betraut der Verwaltungsrath eines seiner Mitglieder mit dem Amte des Vorstandes.

§. 40. Der Verwaltungsrath versammelt sich am Sitze der Gesellschaft auf Einladung des Präsidenten, so oft das Interesse der Gesellschaft es erfordert, zum wenigsten aber Einmal in jedem Monate.

§. 41. Die Beschlüsse des Verwaltungsrathes werden durch absolute Stimmenmehrheit der persönlich Anwesenden oder nach Zulässigkeit des §. 42 durch Bevollmächtigte vertretenen Mitglieder gefasst. Bei Gleichheit der Stimmen gibt jene des Präsidenten den Ausschlag. Die Versammlung des Verwaltungsrathes ist beschlussfähig, wenn wenigstens vier Mitglieder zugegen oder durch Bevollmächtigte vertreten sind. Bei dieser geringsten Anzahl ist zur Beschlussnahme Stimmeneinhelligkeit erforderlich.

§. 42. Die ausländischen Mitglieder des Verwaltungsrathes sind berechtigt, sich durch Bevollmächtigte vertreten zu lassen. Jeder Bevollmächtigte muss Eigenthümer von 50 Actien sein, welche in der Gesellschaftscassa während der Dauer der Vollmacht hinterlegt werden. Kein Mitglied des Verwaltungsrathes und kein Bevollmächtigter darf im Verwaltungsrathe mehr als Eine Stimme führen.

§. 43. Ueber die Verhandlungen des Verwaltungsrathes wird ein Protocol aufgenommen, welches der Präsident und zwei Mitglieder unterzeichnen. Abschriften und Auszüge aus dem Protocolle müssen, um Beweiskraft zu haben, von dem Präsidenten oder dessen Stellvertreter und von wenigstens Einem Mitgliede des Verwaltungsrathes unterfertigt sein.

§. 44. Wenn ein Mitglied stirbt oder austritt, so schreitet der Verwaltungsrath mit Rücksicht auf die §§. 35 und 37 zur provisorischen Besetzung seiner Stelle. Die so gewählten Mitglieder haben gleiche Rechte mit den übrigen, ihre Amtsdauer erlischt mit dem Zeitpunkte, mit welchem die ihres Vorgängers geendigt hätte. Die nach Ablauf der ersten sieben Jahre (§. 37) erfolgten Ersatzwahlen sind der definitiven Bestätigung der nächsten Generalversammlung zu unterziehen.

§. 45. Der Verwaltungsrath ist der Vertreter der Rechte der Gesellschaft, er repräsentirt sie nach Aussen, und fasst Namens derselben verbindende Beschlüsse in allen Angelegenheiten, welche nicht nach §. 32 der Generalversammlung ausdrücklich vorbehalten sind. Insbesondere hat der Verwaltungsrath :

1. den Tag der Generalversammlung zu bestimmen, alle Anträge an dieselbe zu stellen, über Gegenstände, welche statutenmässig dem Beschlusse der Generalversammlung vorbehalten sind und deren Beschlüsse auszuführen oder ausführen zu lassen.
2. Die Direction zu wählen und die Gehalte der besoldeten Mitglieder derselben zu bestimmen, so wie auch die Befugnisse, sie zu entlassen.
3. Die Direction in ihrer Geschäftsführung zu controlliren, die Rechnungen abzunehmen, und mit seinen Anträgen der Generalversammlung zur Veranlassung ihrer Prüfung durch einen Revisionsausschuss und zur Schlussfassung über die geprüften Rechnungen vorzulegen, den Verwaltungs-Etat innerhalb der beiden ersten Monate jedes Jahres von der Direction einzufordern, zu prüfen und zu genehmigen, zeitweilige Cassarevisionen vorzunehmen.
4. Die Vorschläge der Direction zur Errichtung und Besetzung von Beamtenstellen, die abzuschliessenden Dienstverträge, so wie alle vorgeschlagenen Remunerationen und Gratificationen zu genehmigen oder zu beanstanden.
5. In Absicht auf die Bestimmung der Höhe des Reservefondes und der jährlichen Dividende, so wie in Bezug auf die Festsetzung der jährlichen Quote für den Tilgungsfond, seine Vorschläge der Generalversammlung vorzulegen, und die Beschlüsse derselben in den ersteren beiden Beziehungen zur Kenntniss der Actionäre bringen zu lassen.
6. Den Reservefond und alle verfügbaren Gelder der Gesellschaft zu verwalten.
7. Den Ankauf, Verkauf und alle Verträge, betreffend die Erwerbung, Benützung oder Veräusserung der zum Zwecke der Unternehmung erforderlichen beweglichen oder unbeweglichen Objecte, überhaupt alle Verträge und Vergleiche, die das Unternehmen oder das Vermögen der Gesellschaft betreffen, abzuschliessen oder zu genehmigen; den Verkauf, die Einziehung, Umschreibung, Uebertragung der Werthpapiere, Renten und Effecten der Gesellschaft zu bewilligen.
8. In Ansehung der Bestimmung und Veränderung der Tarifsgebühren, in so weit dieselbe zu Folge des §. 17 der Concessions-Urkunde die Genehmigung der Staatsbehörde erfordert, seine Vorschläge der Generalversammlung vorzulegen, so wie den Fahrplan und jede Veränderung desselben zu genehmigen.
9. Die Geschäftsordnung der Direction und das allgemeine Dienstreglement zu prüfen, zu genehmigen und abzuändern.

Der Verwaltungsrath ist berechtigt, die ihm durch diesen Paragraph zu-

gewiesenen Geschäfte innerhalb bestimmter Grenzen durch besondere Vollmacht an die Direction zu übertragen.

§. 46. Den Mitgliedern des Verwaltungsrathes erwächst aus ihrer Amtsführung weder eine persönliche noch eine solidarische Haftung hinsichtlich der Verbindlichkeiten der Gesellschaft; sie haften nur für die Ausübung ihres Amtes.

§. 47. Die Ausführung der Beschlüsse des Verwaltungsrathes und die specielle Führung der Geschäfte nach Massgabe dieser Beschlüsse und innerhalb der in den Statuten gegebenen Grenzen wird einem oder mehreren Directoren anvertraut. Der Verwaltungsrath ernennt die Directoren, bestimmt ihre Dienstzeit und den Gehalt, welcher letzterer auch zum Theile in einem Antheile vom Reingewinne festgesetzt werden kann; er bezeichnet ihren Wirkungskreis mittelst zu erlassender Instructionen und bestimmt ihre Rangordnung, so wie die allfällig zu leistende Caution nach seinem Ermessen. Die Direction ist in allen Verrichtungen dem Verwaltungsrathe untergeordnet, und kann den Sitzungen des Verwaltungsrathes mit beratender Stimme beizugezogen werden.

§. 48. Die im §. 38 angeführten Hindernisse stehen auch bei einem Directionsmitgliede der Annahme und der Fortsetzung der Geschäftsführung entgegen.

§. 49. Alle die Gesellschaft betreffenden Zustellungen haben an die Direction rücksichtlich an das Einreichungs-Protocoll derselben zu geschehen.

§. 50. Die Urkunden, welche die Umschreibung von der Gesellschaft gehörigen Renten und Werthpapieren, ferner, welche die Erwerbung, Veräusserung oder den Tausch unbeweglichen Eigenthums der Gesellschaft betreffen, die Vergleiche, Verträge und sonstigen für die Gesellschaft verbindlichen Acte; die Quittungen und Anweisungen müssen von einem Mitgliede des Verwaltungsrathes und einem Mitgliede der Direction unterzeichnet sein.

V. Abschnitt. Erträgniss.

§. 51. Die Ratenzahlungen auf die Actien werden vom letzten Tage der nach §. 12. bekannt gemachten Zahlungsfrist — halbjährig verfallen — aus dem Unternehmungsfonde mit 5 0/0 so lange verzinset, bis entweder der Bau der Theisz-Eisenbahn ganz vollendet ist, oder das reine Erträgniss der früher vollendeten Bahnstrecken die 5 Percent Zinsen sämmtlicher bis dahin eingezahlten Actien-Raten übersteigt.

§. 52. Die Rechnungen werden am 31. December jedes Jahres abgeschlossen, und die Bilanz wird der ordentlichen Generalversammlung vorgelegt.

§. 53. Aus dem Reinertrage werden bestritten :

1. Die Erfordernisse für die allfällig von der Gesellschaft aufgenommene Anleihe.
2. Die 5 Percent Zinsen der Actiencinlage nach §. 51.
3. Die Tilgungsquote für den Amortisationsfond.
4. Die Rückvergütung der vom Staate in Folge der gewährten Garantie der Zinsen und der Amortisationsquote etwa geleisteten Ergänzung.

§. 54. Die hiernach noch verfügbare Summe bildet den Ueberschuss des Reinertrages. Von diesem Ueberschusse wird zunächst ein Betrag von 4 Percent (der fünf und zwanzigste Theil des Ueberschusses) zurückgelegt, um als Reservefond für unvorhergesehene Auslagen zu dienen.

§. 55. Nach Abschlag der dem Reservefond zugewiesenen Summe wird der übrige Theil des Ueberschusses zu Gunsten der getilgten und nicht getilgten Actien verwendet.

§. 56. Wenn der Reservefond den Betrag von einer Million Gulden erreicht hat, kann die Zurücklegung der 4 Percent vermindert oder auch ganz

unterlassen werden. Dieselbe wird aber alsobald wieder aufgenommen, wenn der Reservefond unter den Betrag von einer Million Gulden herabsinkt. Wird der Unternehmungsfond vergrößert, so wird die Zurücklegung der 4 Percent so lange fortgesetzt, bis der Reservefond den vierzigsten Theil des Gesellschaftscapitals erreicht und immer wieder aufgenommen, wenn er unter diesen Betrag herabsinkt.

§. 57. Die Tilgung der Actien hat innerhalb der Dauer der ertheilten allerhöchsten Eisenbahn-Concession (§. 5) zu erfolgen. Hiezu wird eine im richtigen Verhältnisse zu dem Nominalcapital und dem Zinsenbetrage der nach und nach zurückbezahlten Actien stehende Tilgungs-Quote festgesetzt und ein Tilgungsfond gebildet, dem die Zinsen von den eingelösten Actien zuzufallen haben. Die zu tilgenden Actien werden durch Verlosung bestimmt, welche jährlich zu der Zeit und auf die Art, welche der Verwaltungsrath festsetzt, öffentlich in Wien stattfindet. Die Besitzer der verlostten Actien erhalten in Barem das wirklich einbezahlte Actien-Capital nebst Zinsen und Dividenden bis zu dem zur Einlösung bestimmten Tage, und ihre ursprünglichen Actien werden gegen besondere, auf den Ueberbringer lautende Genussscheine, deren Form von dem Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Ministerium der Finanzen und des Handels festzusetzen ist, umgewechselt, welche das Recht auf einen verhältnissmässigen Antheil an dem Ueberschusse des jährlichen Reinertrages nach §. 55 geben. Den Besitzern dieser Genussscheine steht kein Anspruch auf die 5percentigen Zinsen des Actien-Capitals zu, gleichwie die Genussscheine auch nicht zur Theilnahme an der Generalversammlung mit Stimmrecht oder am Verwaltungsrathe berechtigen; sonst aber haben die Besitzer der Genussscheine gleiche Rechte mit den Besitzern der nicht getilgten Actien. Die Nummern der zur Tilgung verlostten Actien werden auf die im §. 24 erwähnte Art kundgemacht. In dem Masse als Actien getilgt werden, hört auch die Garantie des Staates für die Zinsen von diesen Actien auf. Die Rückzahlung der Actien geschieht vom 1. Jänner des auf die Verlosung folgenden Jahres angefangen.

§. 58. Die Zinsen der Actien werden halbjährig, die Dividenden ganzjährig am Sitze der Gesellschaft und von deren Agenturen bezahlt.

§. 59. Alle Zinsen und Dividenden, so wie die Capitalbeträge der verlostten und amortisirten Actien, die nicht innerhalb fünf Jahren nach dem Zahlungstermine erhoben werden, sind der Gesellschaft verfallen. — In Verlust gerathene Actien- oder Dividenden-Coupons müssen bei dem nach den Jurisdictionsgesetzen zuständigen Gerichte auf gesetzliche Art amortisirt werden, um andere Actien oder Coupons dagegen erhalten zu können.

VI. Abschnitt. Schlussbestimmungen.

§. 60. Wenn die Erfahrung die Zweckmässigkeit einiger Abänderungen der Statuten oder Zusätze zu denselben erkennen lässt, so ist die Generalversammlung berechtigt, solche mit einer Mehrheit von zwei Drittheil der anwesenden Stimmen zu beschliessen. Ihre Beschlüsse hierüber sind nur gültig, nachdem sie, in so weit nicht die allerhöchste Genehmigung Seiner k. k. Apostolischen Majestät erforderlich ist, vom Ministerium der Finanzen und des Handels genehmigt worden sind; jedoch dürfen die Bestimmungen der §§. 15 und 55 unter keinen Umständen aufgehoben oder abgeändert werden.

§. 61. Alle Streitigkeiten, welche zwischen den Actionären als solchen und der Gesellschaft über die Auslegung dieser Statuten oder über die Verwaltung der Interessen der Gesellschaft entstehen, werden mit Ausschluss des ordentlichen Rechtsweges durch schiedsrichterliche Entscheidung erledigt. Jede der Parteien bestellt zwei Schiedsrichter; diese vier ernennen einen fünften

Schiedsrichter als Vorsitzenden. Können sie sich über den Vorsitzenden nicht einigen, so entscheidet das Los für einen von den beiden Vorgeschlagenen. Erfolgt der Vorschlag eines Vorsitzenden von einer der beiden streitenden Parteien nicht innerhalb 14 Tagen, vom Tage des ersten Zusammentrittes der Schiedsrichter an gerechnet, so übernimmt der von der ersten Partei bestellte Obmann den Vorsitz und die später erfolgende Ernennung des andern ist ungiltig. Eine Appellation gegen die Entscheidung des Schiedsrichters findet nicht statt.

§. 62. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die sich um eine Anstellung meldenden und dazu geeigneten Militärpersonen nach Massgabe der kais. Verordnung vom 19. December 1853 vor anderen Bewerbern zu berücksichtigen.

§. 63. Im Falle der Auflösung der Gesellschaft wird die Generalversammlung von dem Verwaltungsrathe unverzüglich einberufen, um über Antrag des Letzteren über Art und Weise der Liquidirung zu beschliessen.

§. 64. Die Staatsverwaltung wird das ihr zustehende Aufsichtsrecht durch einen vom Ministerium des Innern im Einvernehmen mit den Ministerien der Finanzen und des Handels zu bestellenden landesfürstlichen Commissär ausüben lassen. Demselben bleibt es vorbehalten, in die Geschäftsgebarung der Gesellschaft Einsicht zu nehmen. Er hat darauf zu sehen, dass die Gesellschaft die Grenzen ihrer Concession nicht überschreite und die Bestimmungen der Statuten so wie die allgemeinen Vorschriften beachte. Diese Bestimmung hat unabhängig von den im §. 16 der Concessions-Urkunde enthaltenen Anordnungen stattzufinden.

Nr. 10836

M. J.

Vorstehende Statuten werden in Folge Allerhöchster Entschliessung vom 11. d. M. genehmigt.

Wien am 14. November 1856.

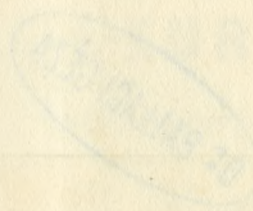
Seiner k. k. Apostol. Majestät wirkl. geheimer Rath, Minister des Innern,
Grosskreuz des kais. österr. Leopold- und des Franz Joseph-Ordens.

Alexander Freiherr v. Bach m. p.

D. Franz Matzinger m. p.

k. k. Ministerialsecretär.

41-



DE BALLAGI GEZA.



EISENBAHN-KARTE VON MITTEL-EUROPA.

Zeichen-Erklärung.

Bahnen:

- eröffnete
- - - im Bau begriffene
- ... projectirte

Anmerk. Die rothen Linien bezeichnen das Netz der kaiserl. österreich. Eisenbahnen.

