

Die Aufgabe der Donau.

Von

Professor Eduard Suess.

Vortrag, gehalten im

„Reform-Verein der Wiener Kaufleute“

am 30. März 1880.

Meine Herren!

Folge leistend der freundlichen Einladung des „Reform-Vereines der Wiener Kaufleute“ will ich hier sprechen über die Aufgabe der Donau in unserem wirthschaftlichen Leben, über einen Gegenstand, welcher nach meiner Ansicht von großer Bedeutung ist, und das Erscheinen einer so zahlreichen und so ausgezeichneten Zuhörerschaft zeigt mir, daß diese Ansicht keine vereinzelte ist.

Wer immer die heutigen Zustände mit aufmerksamen Augen verfolgt, kommt ohne Mühe zu der Einsicht, daß der geistige Aufschwung und der materielle Wohlstand allenthalben Hand in Hand gehen, und beide, das geistige wie das materielle Wohl, verdanken die außerordentliche Steigerung, welche sie in unserer Zeit erfahren haben, dem gesteigerten Verkehre.

Der Austausch von Gedanken und der Austausch von Waaren, sie sind das belebende Moment in den bewegten Zeiten, welche wir durchleben.

Waaren dringen ein in unerschlossene Länder und die Gedanken folgen ihnen. Die physische Verbindung geht voran,

die Cultur folgt, und so glaube ich nicht irre zu gehen, wenn ich sage, daß, wer sich heutzutage mit dem Verkehre und der Verbesserung der Verkehrsmittel beschäftigt, geradezu eine Lebensfrage unserer Zeit berührt.

Wenn Jemand die naturgemäße weitere Ausbildung eines Netzes von Communicationswegen, wie es in unserem Reiche vorhanden ist, beurtheilen will, so sieht er sich vor zwei Momente gestellt, das eine fest, unwandelbar und leicht erkennbar, das zweite unsicher, mannigfachem Widerstreite der Meinungen unterworfen und manchmal sehr schwer aufzufinden und zu verfolgen.

Das erste — feste — Moment, das ist die oberflächliche Gestaltung des betreffenden Reiches, die Vertheilung der Berge, Niederungen und Flüsse.

Das zweite, schwerer zu ermittelnde Moment ist die künftige Ausbildung des Weltverkehres in seinen Beziehungen zu diesem Reiche.

Betrachten wir nun zuerst das Relief unserer Monarchie, so zeigt sich — wenn man ein Merkmal hervorhebt, welches zwar auf jeder Schulkarte leicht zu erkennen ist, selten aber mit hinreichendem Nachdruck hervorgehoben wird, — so zeigt sich in Oesterreich-Ungarn die merkwürdige Thatsache, daß, sowie verschiedene Nationalitäten zusammenströmen, um die Bevölkerung dieses in seiner Mannigfaltigkeit so wunderbaren Reiches zu bilden, so die Quellgebiete verschiedener Flüsse hier zusammentreffen, und daher unsere Grenzen die Wasserscheiden der größten europäischen Meere umfassen.

Böhmen und Vorarlberg geben ihre Wässer zur Nordsee ab; Schlesien und das westliche Galizien neigen sich zur Ostsee; Tyrol südlich vom Brenner, Görz, Istrien und Dalmatien gehören dem Gebiete der Adria an; die ganze Mitte der Monarchie aber, und weitaus der größere Theil derselben, nämlich Nordtyrol, Salzburg, Kärnthen, Krain, Ober- und Nieder-Oesterreich und die ganze ungarische Hälfte der Monarchie, mit Ausnahme eines ganz kleinen Stückchens südlich von den Karpathen, fällt in das Stromgebiet der Donau und

damit also zum Schwarzen Meere ab ; demselben Meere gehört auch der Abfluß des östlichen Galiziens an.

In diesen allgemeinen Zügen drückt sich das Relief unserer Monarchie aus.

Wir kommen nun zu dem zweiten Momente, zu dem veränderlichen, weitaus schwieriger zu beurtheilenden, nämlich zu der künftigen Gestaltung des Verkehrs.

Die Zukunft ist heutzutage dem Nachdenkenden nicht so ganz verschlossen, als man häufig anzunehmen geneigt ist.

Es gibt Fälle, in welchen man mit Bestimmtheit gewisse Ereignisse voraussagen kann, in anderen kann man mehr oder weniger begründete Vermuthungen aussprechen.

Man ist z. B. im Stande, auf Grund wohlbekannter Bewegungsgesetze der Himmelskörper Finsternisse vorauszusagen. Man ist im Stande, mehr oder weniger wohlbegründete Vermuthungen auszusprechen über die künftige Production, sagen wir von Edelmetallen, und man ist im Stande, gewisse Vermuthungen auszusprechen in Bezug auf die Linien, auf welchen sich künftig der große Verkehr bewegen wird.

Freilich kommt es vor, daß durch unvorhergesehene Ereignisse großartige Ablenkungen des Verkehrs veranlaßt werden. Ich erinnere z. B. an die Ablenkung, welche eingetreten ist für den ganzen Baumwollverkehr durch den amerikanischen Krieg; ich erinnere an die Ablenkung von den nördlichen zu den südlichen Häfen Europa's, welche durch die deutsche Tarifpolitik verursacht wird.

Das sind aber mehr oder weniger vorübergehende Phasen.

Es gibt allgemeine Gesetze, welche zur Folge haben, daß der Verkehr immer wieder zu gewissen in der Natur vorzeichneten Linien zurückkommt.

Es wäre leicht zu zeigen, wie schon zur Zeit der Römer sowie der Völkerwanderung und der Kreuzzüge immer wieder die Donau eine große Verkehrsader gewesen ist, und daß die Stromenge zwischen Hainburg und Theben, bei der römischen Donaustadt Carnuntum, von jeher eine wahre Völkerpforte

gewesen ist, wie keine andere Gebirgssenge in Europa. Ich glaube aber, wir sollten nicht gar so weit ins Alterthum zurückgreifen, um zu einer richtigen Beurtheilung dessen zu gelangen, was wir im Augenblicke vor Augen haben.

Ich will nur um ein Jahrhundert zurückgreifen in unserer Geschichte.

Was ist ein Jahrhundert ?

In dem Leben eines Individuums sehr viel, in dem Leben eines Staates nicht sehr viel, auf dem Gebiete des Communicationswesens etwas mehr als die Concessionsdauer einer unserer größeren Eisenbahnen, also ein Zeitraum, mit welchem in diesen Dingen zu rechnen man wenigstens gewöhnt sein sollte.

Ich will versuchen, von dem Zustande des Communicationswesens in den Jahren 1780—1785 zu sprechen, und dann wollen wir um ein halbes Jahrhundert vorwärts schreiten und den Zustand in der Zeit von 1830—1835 betrachten, um wieder nach einem halben Jahrhunderte auf die heutige Zeit zu kommen.

Wir stehen im Jahre 1780. Die große Kaiserin Maria Theresia ist gestorben, Kaiser Josef besteigt den Thron. Die Niederlande sind noch österreichisch. Flandrische Schiffe fahren unter der kaiserlichen Adlerflagge nach Nordamerika und betreiben einen lebhaften Handel mit Boston. Die neue Republik beginnt eben aufzukeimen, und nicht nur flandrische, sondern auch englische Schiffe bedienen sich der Adlerflagge, weil sie sonst — des Krieges halber — nach Amerika nicht zugelassen würden. Und nicht nur in Flandern, auch in den Erblanden beginnt der Commerz sich immer mächtiger zu regen.

Kaiser Josef vertritt das Prohibitiv-System in seinen äußersten Consequenzen. Im Jahre 1784 erläßt er seine strenge Zollordnung und läßt confiscirte fremde Waaren im Laurenzergebäude licitiren; einmal soll er sogar dieselben auf einem Scheiterhaufen haben verbrennen lassen; dabei beförderte er auf jede Weise die Ausfuhr.

Zwei grosse Hauptstraßenlinien durchkreuzten zu jener Zeit Oesterreich.

Die eine geht von Triest über Wien nach Böhmen. Die Zahl der Lastwagen, welche sich auf dieser Straße bewegen, wird auf 12,000 vcranschlagt.

Die andere Hauptstraße geht durch Tirol und verbindet Livorno und Genua mit dem Norden. Die Zahl der schweren Fuhrwerke auf dieser Straße wird mit 3400 angenommen.

Die musterhafte Darstellung jener Zeit, welche wir Arneht verdanken, lehrt, daß im Jahre 1747 zum ersten Male eine regelmäßige Stellfuhr nach Triest eingeführt wurde. Diese verließ Wien jeden Donnerstag um 2 Uhr Nachmittag, kam Montag Mittag nach Graz und am zweiten Mittwoch — nach 13 Tagen — erreichte sie Triest.

In Betreff des Frachtenverkehrs müssen wir uns freilich nicht Ziffern vorstellen, wie die heutigen.

Die Ausfuhr von Triest belief sich damals auf 40.000 Tonnen, die Einfuhr auf 50.000, von denen jedoch 10,000 durch die ganze Monarchie nach der Republik, Polen, Deutschland, zum Theile nach Rußland, transitirten.

Schiffe aus Triest befuhren das ganze östliche Mittelmeer, die Südküsten von Frankreich und Spanien und die Küsten von Marocco. Aus jener Zeit datirt die Verbreitung des Theresien-Thalers in Afrika, welche, als eine ruhmvolle Erinnerung, bis in unsere Zeit reicht.

Aber man beschränkte sich nicht auf das Mittelmeer. Schon im Jahre 1777 hatte ein Engländer, Namens Bolts, von Kaunitz unterstützt, ein großes Schiff in England bauen lassen, welches „Josef und Theresia“ benannt und mit österreichischen Waaren im Werthe von 700.000 fl. beladen wurde, und mit welchem der unternehmende Mann eine erste Fahrt aus der Adria nach Ostasien machte. Man umsegelte Afrika, und ließ den Hauptmann Pollett mit Mannschaft in der Delagoa-Bay zurück. An der Küste von Malabar wurden unter Zustimmung Hyder Ali's zwei Factoreien angelegt; man nahm die Nicobarischen Inseln in Besitz, — und von solchem Erfolge war

diese Expedition begleitet, daß Oesterreich im Jahre 1783 schon 12 hochbordige Schiffe besaß, welche aus dem adriatischen Meere nach Asien und zwar zum Theile bis China fuhren.

Als im Jahre 1783 in einem Sturme drei dieser Schiffe scheiterten, zeigte es sich, daß sie mit dem für die damalige Zeit außerordentlichen Werthe von 4 Millionen Gulden assekurirt waren.

Die Communicationen im Innern des Landes entsprachen einem so großen Aufschwunge des Seehandels in keiner Weise.

Es war deshalb begreiflich, daß sich die Aufmerksamkeit immer mehr der Herstellung von Schiffahrts-Kanälen im Innern zuwendete.

Man berief sich auf die großen Arbeiten, welche in der Picardie und im Languedoc ausgeführt worden waren, auf die Kanäle in England und Holland, man berief sich darauf, daß zu jener Zeit Oginsky in Polen einen großen Kanal ausgeführt hatte, und es wurden große Pläne in Vorschlag gebracht.

Freilich kann man nicht leugnen, daß schon in viel früherer Zeit in Oesterreich oft und oft von dem Baue von Wasserstraßen die Rede war.

In der Regel waren es Italiener, die diese in Anregung brachten.

Schon unter Ferdinand II. schlug ein Italiener, Philiberto Lucchese, vor, einen Kanal von der Donau durch die March und Beczwa zur Oder auszuführen.

Später, unter Leopold, schlug ein gewisser Laix v. Luxemburg vor, einen Kanal zu bauen aus der Moldau durch die Beraun in den Regenfluß und die Donau.

Das Bedeutendste wurde 1709 von Vogemonte geleistet. Es ist dies ein Tractat über die Verbindung der österreichischen Flüsse:

- 1) durch die Waag und Poprad nach Norden;
- 2) durch March und Beczwa zur Oder;
- 3) durch den Kamp-Fluß in den Lanschitz-Bach zur Moldau.

Viele weitere Projecte folgten, welche sich bezogen auf die Verbindung der Donau mit der Elbe, auf die Regulirung der Drau etc. Ich will von diesen schweigen, um der Schrift eines Mannes zu gedenken, welcher bisher noch nicht genug gewürdigt wurde, wenn auch seine Arbeiten durch die Kühnheit seiner Auffassung geradezu überraschen. Ich will auch nicht sagen, daß Alles, was er vorschlug, zweckmäßig und auch ausführbar sei; aber ich wiederhole, bei der Lecture seines Buches kann man sich der Bewunderung für die Auffassung dieses Mannes nicht verschließen.

Dieser Mann war der Franzose F. Maire.

Maire hat durch 15 Jahre die verschiedenen Flußgebiete und Wasserscheiden Oesterreichs untersucht und dann im Jahre 1786 in drei kleinen Bänden, die von einem Atlas begleitet sind, einen Plan veröffentlicht, welcher zum Ziele hatte die Verbindung Wien's durch Schiffahrtskanäle mit sämmtlichen europäischen Meeren.

Zum Verständniß der Arbeit Maire's muß ich nun Folgendes vorausschicken.

Alle Ingenieurs der damaligen Zeit hielten sowohl wegen der physischen Schwierigkeiten, als der politischen Lage die untere Donau für geradezu unzugänglich.

Man darf nicht vergessen, daß wir uns noch so ziemlich innerhalb der Zeit der Türkenkriege befinden.

Einige Ingenieurs sprechen gar nicht von der unteren Donau, andere lassen sich nur auf eine kurze Widerlegung ein, mit dem Hinweise darauf, daß eine Regulirung gar nicht denkbar sei wegen des Eisernen Thores u. s. w.

Man mußte also nach einem anderen Auswege zum Meere suchen. Ueber den Karst nach Triest konnte man keine Wasserstraße führen und so sieht man wieder und wieder ein Project auftauchen, welches dahin geht, durch die Save und Kulpa herab zu gelangen nach Portoré in der Bucht von Buccari, und dieser Punkt, Portoré, ist es, welcher immer wieder als Ausgangspunkt der Wasserstraßen in der damaligen Zeit angesehen wird.

So beginnt Maire mit einem Detailprojecte über die Kanalisierung der Kulpa, herabsteigend nach Portoré.

Durch Absperrung des Wassers erhält er in der Nähe der Wasserscheide ein großes Bassin, durch welches es möglich ist, aus den oberen Zufüssen der Kulpa durch 7 Schleußen, aufwärts zu steigen zu dieser Wasserscheide, und dann steigt er jenseits durch 45 über einander gestellte Schleußen hinab zum Meere.

Von der Kulpa führt ein Hauptkanal quer über den Lauf der Save und Drau zum Neusiedlersee, und südlich von Laxenburg gegen Wien. Er erreicht Wien oberhalb Hietzing, zieht dann zur Mariahilfer Linie, dann durch die Vorstädte herab, erreicht links von den kaiserlichen Stallungen das Glacis und theilt sich dann, die innere Stadt umfassend, auf solche Art, daß in der Nähe der Mündung des Wienflusses ein allgemeiner öffentlicher Hafen, und in der Nähe der heutigen Roßauer-Lände in Freihafen errichtet werden kann.

Dazu kommt eine Reihe anderer Kanäle — 8 bis 10 Hauptlinien, — durch welche Maire die Verbindung dieses Freihafens mit allen europäischen Meeren herstellen wollte.

Sie sehen hieraus, daß man vor einem Jahrhundert wenigstens in der Allgemeinheit der Auffassung vor dem heutigen Tage nicht zurück gewesen ist. —

Wenn auch die Ingenieure fast ausnahmslos ein Wasserstraßen-System im Innern anstrebten, welches den Ausgangspunkt in Portoré hatte, fehlte es doch nicht an unternehmenden Männern, welche trotz aller Schwierigkeit die Donaustraße bis zum Meere forciren wollten.

Der erste Versuch scheint im Jahre 1778 geschehen zu sein durch ein Handelsschiff, welches von dem Banquier Fries in Wien ausgerüstet wurde, von Preßburg auslief und glücklich die Mündungen erreichte; in demselben Jahre kam das erste Schiff von unten nach Wien herauf, welches der Familie Batthyany gehörte, von der Save kam und türkische Waaren mitbrachte.

Als ein bahnbrechender Pionnier erscheint der k. k. Pon-

tonnier-Hauptmann Lauterer, welcher im Jahre 1780 die Verantwortung übernahm, daß er den neu ernannten kaiserlichen Internuntius Herbert zu Wasser nach Rustschuk bringen werde.

Es wurde eine große Zille erbaut, schwarzgelb angestrichen, mit einer blauen Hütte darauf, und Lauterer brachte wirklich den kaiserlichen Internuntius wohlbehalten nach Rustschuk.

Dieser Schritt ermunterte Viele.

Zwei Jahre darauf, im Jahre 1782, wurde Lauterer vom Kaiser beauftragt, ein Kauffahrteischiff zu führen, zu welchem der Kaiser selbst für 25.000 fl. Waaren aus den kaiserlichen Fabriken, nämlich Porzellan, Wollwaaren etc. beistellen ließ.

Die ganze Unternehmung leitete das Handlungshaus Willeshofen & Comp.

Auch dieser Versuch gelang und schon 1783 erschien zum Staunen der Wiener eine Anzahl türkischer Schiffe vor dem Rothenthurmthore, welche Reis, Rosinen, macedonische Wolle, Limonien u. A. mitbrachten und sehr gute Geschäfte machten.

Nun wollte man versuchen, von Wien aus das Schwarze Meer selbst zu befahren.

Zu diesem Zwecke wurde von einer Gesellschaft von Wiener Kaufleuten an der oberen Save, aus slavonischem Eichenholz ein gar großes Schiff, das größte, welches bis dahin die Donau befahren hatte, gebaut; dasselbe trug Maste und Segel, soll auf 24 Kanonen eingerichtet gewesen sein, und hieß die „Wahre Eintracht“.

Nachdem das Schiff vollendet war, wurde es dem Baron Taufferer übergeben, welcher mit Waaren hinausfahren sollte ins Schwarze Meer.

Er nahm Fabrikate aus Wien und Holz aus den unteren Donauländern mit. Als er vor Belgrad kam, ließ ihn der Pascha wegen der schweren Bewaffnung des Schiffes anhalten und erst nach längerem Aufenthalte und nachdem der directe Auftrag aus Constantinopel eingetroffen war, konnte er die Reise fortsetzen.

Er passirte die Katarakte und die Donau-Mündungen und erreichte auch glücklich Constantinopel.

Das war das erste Schiff, welches die kaiserliche Flagge, und zwar im Jahre 1784, von der Donau in's Schwarze Meer getragen hat.

Der Enthusiasmus in Wien war groß.

Ein volkswirtschaftlicher Schriftsteller der damaligen Zeit, Schweighofer, schreibt: „Das ist der kleine Anfang einer großen Sache, durch welche die vom Himmel ohnehin gesegneten Erblände Oesterreich's zu immer höherem Wohlstande kommen werden.“

Freilich sollte diese Prophezeiung sich so bald nicht erfüllen.

Es dauerte gar nicht lange, so kamen neue Türkenkriege und alle Unternehmungen an der unteren Donau waren zu Ende. —

Wenn man zurückblickt auf die Bestrebungen der Jahre 1780—1785, wenn man sieht, was damals in Triest gethan, was in Bezug auf Wasserstraßen im Innern versucht wurde, was auf der unteren Donau geschah, so kann man sich des Dankes und der Bewunderung für die Männer der damaligen Zeit nicht erwehren.

(Bravo! Bravo!)

Es war eine wunderbare Zeit! Schon seit Maria Theresia drang vom Throne herab bis in die letzte Hütte ein Gefühl von Selbstbewußtsein und von freudiger Zusammengehörigkeit (*Bravo!*) und wir sehen in den Bestrebungen, welche auf dem Gebiete des Communicationswesens unternommen wurden, den Ausdruck des Geistes, der damals das ganze Reich beseelte.

(Bravo!)

Nun kamen die großen Vertheidigungskriege gegen Frankreich, dann die wirtschaftlichen Unglücksfälle als Folge derselben, endlich eine Regierung, welche die Gefahr nicht begriff, welche in der dauernden Ueberflügelung des Landes durch die Nachbarn liegt. —

Wir langen nach einem halben Jahrhunderte an beim Jahre 1830. Auch da sehen wir eine Anzahl von Männern,

selbstständig, muthvoll, durch ein Meer von Vorurtheilen und Gedankenrährigkeit sich emporarbeiten, durchdrungen von der Unausweichlichkeit des Gesetzes der Concurrrenz, welches den Einzelnen, wie den ganzen Staat regiert. Auch diese müssen wir mit Dank nennen.

An der Spitze standen beide Gerstner, Vater und Sohn, welche schon im Jahre 1827 die Mittel und die Concession zusammenbrachten zur Errichtung einer Pferde-Eisenbahn von Linz nach Budweis.

Ein Entscheidungsjahr, nicht nur für diese Zeit, nicht nur für dieses Jahrhundert, sondern Epoche machend für die ganze Menschheit, ist das Jahr 1829, wo im Spätherbste zum ersten Male Stephenson die Wunder der Locomotive, zum ersten Male die Anwendung des Dampfes auf die Eisenbahn der staunenden Welt demonstrirte.

Damals befand sich der Sohn eines Grazer Bau-Inspectors, der Professor der Technologie am Polytechnicum in Wien, Riepl, an dem Eisenwerke zu Witkowitz in Mähren, wo er durch die Einrichtung der ersten auf Steinkohle basirten Puddelöfen den Anstoß zur gänzlichen Reform unseres Eisenhüttenwesens gab.

Riepl hörte von Stephenson's Erfolgen. Er begriff ihre Tragweite und war so durchdrungen von der Großartigkeit der neuen Entdeckung, daß er noch in demselben Winter daran ging, nicht etwa eine einzelne Eisenbahn vorzuschlagen, sondern ein Netz von Schienenwegen für die ganze Monarchie zu entwerfen.

Mit dieser Idee kam er im Jahre 1830 nach Wien zurück, und fand hier glücklicher Weise einen Mann, welcher das richtige Verständniß für die Wichtigkeit der Sache hatte; dies war der damalige Chef des Hauses Rothschild.

Die Regierung wollte aber von der ganzen Sache nichts wissen.

Man kann sich heute des Lächelns nicht erwehren über die Einwürfe, welche Riepl zu hören bekam. Man begreift aber die ganze Schwierigkeit seiner Stellung gegenüber einer

Regierung, welche seinen Bestrebungen im höchsten Grade sich feindselig zeigte.

Das war ihm wohl nicht gefährlich, daß der Eine sagte, Eisenbahnen könnten niemals für die Armee von Nutzen sein, weil die Spurweite nicht jene der Laffette sei und folglich den Transport von Kanonen unmöglich mache, oder wenn Andere sagten, man müsse zu Grunde gehen, wenn man mit so großer Geschwindigkeit durch die Luft fahren wollte.

Was aber bedenklich war, das war der Zwiespalt der Meinungen unter den Sachverständigen selbst.

Am 2. März 1835 starb Kaiser Franz und noch im Juli desselben Jahres wurde in der „Wiener Zeitung“ aus dem preußischen „Staatsanzeiger“ eine umfangreiche Denkschrift des berühmten Baurathes Hagen gegen Locomotivbahnen abgedruckt. Der Tenor dieser Denkschrift ist beiläufig der folgende ;

„Die Locomotivbahnen haben vor anderen Bahnen den Vorzug der Geschwindigkeit, aber einen anderen Vorzug haben sie nicht. Es ist nicht Ernst zu nehmen, wenn man behauptet, eine Waare, die 6 oder 7 Stunden früher in Manchester anlange, biete größeren Nutzen. Die Interessen des Werthes der Waare während dieser 6—7 Stunden kommen nicht in Rechnung. (*Heiterkeit.*) Die Geschwindigkeit helfe also der Waare gar nichts, für Passagiere und Briefe sei sie zweckmässig, dies verlohne aber nicht den Bau der Locomotivbahnen (*lebhaft Heiterkeit*), folglich könne man dieselben nicht empfehlen, wohl aber den Bau von Pferdebahnen.“

Trotz dieser Einwürfe einer hochberühmten Autorität wich Rothschild nicht von der Seite Riepl's und im März 1836 wurde die Concession der ersten Linie, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nnterzeichnet; ein gewaltiger Fortschritt war es den Oesterreich vor allen anderen Nachbarstaaten errungen hatte durch die erste Concession für eine große Locomotivbahn auf dem Continente.

Sehen wir nun, was zu gleicher Zeit auf der Donau geschah.

Im Jahre 1819 hatte man bereits 2 Concessionen zum Befahren der Donau mit Dampfschiffen ertheilt. Sie kamen jedoch nicht zur Ausführung und erst im Jahre 1828 oder 29 wurde einem Engländer, Namens Andrews, ein neues Privilegium gegeben. Derselbe brachte ein Dampfschiff nach Wien und fuhr mit demselben nach Preßburg.

Die Seele dieses Unternehmens war der Bankier Puthon, und sowie Riepl seinen Rothschild gefunden, fand Andrews in Puthon seinen unermüdlichen Förderer.

Während dies in Wien geschah, wo es trotz der Unterstützung der Bankiers der damaligen Zeit, wie Puthon, Geymüller etc. nicht möglich war, das erforderliche kleine Capital ganz zusammenzubringen, tauchte in Ungarn eine jener mächtigen, seltenen Persönlichkeiten auf, welche mit klarem Blicke unter dem Widerstreite der Meinungen die wahre und dauernde Grundlage des Wohlstandes eines Volkes erkennen und mit Hingebung ihres ganzen Daseins verfolgen. Das war Graf Stefan Széchenyi.

Er schaffte sich ein kleines Holzschiff an, das er „Desdemona“ taufte und welches 500 fl. C.-M. kostete. Daneben hatte er ein englisches Ruderboot „Juliet“.

Mit 10 Personen trat er im Juli 1830 auf der „Desdemona“ seine Fahrt nach dem Schwarzen Meere an, damals eine sagenhafte Fahrt; denn was vor 50 Jahren an der Donau geschehen war, war vergessen.

Er passirte das Eiserne Thor und von diesem Augenblicke blieb er mit seinem ganzen Wesen bei dieser großen und, wie er wohl erkannte, für sein Vaterland hochwichtigen Sache.

Er war, wie er in seinem Tagebuche selbst angibt, damals nicht für Eröffnung der Dampfschiffahrt. Er hielt das Unternehmen für verfrüht. Er hatte gesehen, wie Dutzende von Menschen längs der Donau Schiffe um wenig Geld aufwärts zogen, und meinte, es wäre noch lange Zeit zur Verwirklichung der Idee der Dampfschiffahrt, wo Menschenkraft so geringen Werth besitze.

Er erzählt mit jenem Freimuth, der nur wirklich genialen Männern eigen ist, daß ihn erst Puthon in einem langen Gespräche bekehrt habe und von da ab wurde er der mächtigste Förderer der Dampfschiffahrt.

Er hatte das Glück, einen Mann zu finden, der seiner großen Ideen würdig war, den Ingenieur Paul Vásárhely.

Dieser wurde an dem Eisernen Thore stationirt, führte längs des Stromes durch die Felsenengen die Széchényi-Straße, und die erste auch den Ansprüchen der heutigen Zeit entsprechende Aufnahme der Katarakte aus.

Er war so begeistert von seiner Aufgabe und im Anblicke der Trajanstafel, welche vor so vielen Jahrhunderten die römischen Legionen zu Ehren des großen Imperators aufgerichtet hatten, nachdem es ihnen gelungen war, den schmalen Pfad dem Verkehre zu eröffnen, daß er nicht unterlassen konnte, mitten in dem Kanzleistyle seines Hauptberichtes vom December 1834 Horaz'sche Oden zu citiren und hinzuzufügen, daß er seine Pläne der Katarakte für werthvoller halte, als das schönste Bild Correggio's.

So war es 1830 - 35. —

Gehen wir wieder um ein halbes Jahrhundert vorwärts und wir stehen vor dem Jahre 1880.

Man hat oft und mit Recht das vorige Jahrhundert als das Jahrhundert der politischen Befreiung der Völker bezeichnet. In diesem Jahrhunderte wurden die Ideen der Gleichheit vor dem Gesetze, der bürgerlichen Freiheit, in die Massen getragen, aus welchen sich die Regierungsform der Mehrzahl der heutigen Staaten entwickelte.

Die heutige Zeit, meine Herren, ist die Zeit der großen Arbeiten. Niemals, seitdem das menschliche Geschlecht besteht, hat es so gewaltige Mittel angewendet, um die Kräfte der Natur zu bezwingen, und die von der Natur entgegengestellten Hindernisse zu beseitigen, als heutzutage.

Diese großen Arbeiten sind der sichtliche Ausdruck des Fortschrittes, welcher sich heute allenthalben vollzieht.

Schon Kaiser Hadrian pflegte zu sagen: „Meine glänzendsten Siege werden vergessen sein. Wenn es mir aber gelingen würde, die Landenge von Suez zu durchgraben, würde an dieses Werk mein Namen geheftet sein auf Jahrtausende.“

Dieses Werk ist heute vollbracht.

Auch unsere Monarchie hat große Arbeiten ausgeführt; sie ist heute bedeckt mit einem Netze von Verkehrswegen. Der Semmering, der Brenner sind bezwungen und unser Herz erhebt sich bei dem Anblicke dieser gewaltigen, nützlichen Werke.

Aber die Entwicklung ist eine einseitige geblieben.

Das alte Project des Beczwa-Oder-Kanales, oder das Project des Laix v. Luxemburg — sie tauchen jahrein, jahraus immer wieder auf, sind aber bisher nicht zur Ausführung gelangt.

Kehren wir doch ein Wenig zurück zu jener Schrift, welche vorhin Ihre Heiterkeit erregte, zu der Ausführung des Baurathes Hagen vom Jahre 1835.

Hagen sagte damals: „Die Locomotivbahnen bieten keinen anderen Vortheil als den der Geschwindigkeit, die Beförderung auf denselben ist aber zu theuer“; mit anderen Worten: die Geschwindigkeit der Beförderung gibt keinen Ersatz für die Höhe der Kosten.

Das war damals gewiß ein Irrthum!

Sie wissen, wie durch die Entwicklung des Eisenbahnwesens sich Alles verändert hat.

Es hat sich die politische Lage der Staaten verändert, es hat sich das bürgerliche Leben verändert, alle wirthschaftlichen Verhältnisse sind andere geworden, die Kriegführung hat sich geändert, mit einem Worte, alle Verhältnisse sind im Laufe von 50 Jahren durch die Anlage von Schienenwegen andere geworden.

Betrachten Sie nur die Administration der Staaten selbst, die Verwaltung! Ich habe kürzlich eine Flugschrift durch-

blättert aus der Theresianischen Zeit, in welcher ein Anonymus von damals eine Wassercommission auf der Kulpa beschreibt. Der Anonymus sagt dabei:

„Die kaiserlichen Verordnungen, welche in Wien erlassen werden, gleichen einem wohlthuenden und starken Geiste. Aber von Station zu Station, so oft das Felleisen geöffnet wird, verliert der Geist Etwas von seiner Stärke“. (*Heiterkeit.*)

Man muß sich dieser Zustände erinnern, wenn man verstehen will, bis zu welchem Grade durch den Bau von Locomotivbahnen und Telegraphen die Regierungen erst die Herren im eigenen Lande geworden sind, bis zu welchem Grade jeder gesunde Staat durch diese Einrichtungen an Kraft gewonnen hat, und welche Anforderungen an Kraft heute an jede Staatsverwaltung gestellt werden.

Man muß dieß begreifen, um den Anachronismus zu verstehen, welcher in jedem entgegengesetzten Bestreben liegt.

In der Entwicklung der Verkehrsmittel liegt das Geheimniß für den centralisirenden Zug, welcher in jedem gesunden und normal sich entwickelnden Staatsleben vorhanden sein muß.

(*Beifall.*)

Betrachten wir nun die Veränderungen, welche der Handel seit einigen Jahren erfahren hat, und die Anforderungen, welche an unsere Communicationsmittel gestellt werden. Hier erlaube ich mir, einige Ziffern anzuführen, welche sich auf die Summen der bewegten Lasten beziehen und welche die Ausfuhr, Einfuhr und den Transit in sich begreifen. Es ist freilich sehr schwer, für die entfernteren Jahre einigermaßen richtige Ziffern zu bekommen; für einzelne Jahre liegen sie aber vor und ich erhielt dieselben von der competentesten Autorität, Herrn Regierungsrath Pizzala des statistischen Bureaus.

Als Hagen im Jahre 1835 seine Denkschrift schrieb, betrug der Außenhandel Oesterreichs an Mineralkohle 118.000 Ctr., im vorigen Jahre 54 Millionen Ctr.

Die erste ausführliche Zusammenstellung über die bewegten Lasten des Außenhandels datirt aus dem Jahre 1864,

d. i. 16 Jahre her. Bei den Ziffern, die ich Ihnen nennen werde, ist die ganze Steigerung des inneren Verkehrs gar nicht inbegriffen. Wir bekommen also nur einen approximativen Maßstab.

Im Jahre 1864 betrug im ganzen Außenhandel die Summe der bewegten Lasten 38 Millionen. — Im Jahre 1878, nach 14 Jahren, bereits 111 Millionen und es mag die Werthbilanz activ oder passiv sein, es mag bald die Einfuhr bald die Ausfuhr größer gewesen sein, die Summe der bewegten Lasten ist von Jahr zu Jahr unabänderlich gestiegen, bis sie von 38 Millionen Centner im Jahre 1864 auf 111 Millionen im Jahre 1878 kam.

Im Jahre 1864 betrug der ganze Außenhandel 38 Millionen, heute beträgt der Außenhandel in Steinkohle allein 54 Millionen Centner. So außerordentlich ist das Anwachsen der Inanspruchnahme der Communicationsmittel und zwar hängt dies sichtlich nicht nur mit der Ausdehnung und Vervollständigung des Eisenbahnnetzes, sondern hauptsächlich damit zusammen, daß eine immer größere Menge von Massengütern an unsere Communicationsmittel herantritt, und das sind hauptsächlich Mineralkohle und Feldfrüchte. Beide sind im Verhältnisse zum Volumen und Gewicht nicht so werthvoll, als daß nicht der Frachtsatz bei ihnen wesentlich ins Gewicht fallen würde.

Und nun kommen wir nochmals zurück auf die Hagen'sche Schrift aus dem Jahre 1835 und ich frage: Gibt es nicht wirklich Fälle, in welchen die Geschwindigkeit der Beförderung nicht im Stande ist, die Höhe des Tarifsatzes zu ersetzen? Da müssen wir gestehen, daß in Bezug auf Massengüter, bei welchen der Werth gering ist im Verhältnisse zu Volum und Gewicht, und bei welchen eine besondere Geschwindigkeit der Beförderung nicht geboten ist, allerdings in anderer Gestalt, Hagen's Ansichten von damals nicht zur Geltung gelangen.

Ich erinnere nur an einen Fall aus den letzten Tagen, wo durch die Herstellung des Elbeumschlages bei Laube in Folge der Erhöhung der Tarifsätze auf den deutschen Bahnen,

die Fracht des Metercentners Getreide von Wien nach Hamburg von 4·4 Mark auf 3·15 Mark herabgedrückt und die Concurrrenz unserer Producte im Norden gesichert wurde.

Dieser Fall würde für die damals irrige Ansicht Hagen's sprechen.

Nun sehen wir, daß andere Staaten zur Besiegung dieser Schwierigkeit auch künstliche Wasserstraßen in Verbindung mit den Strömen zur Verfügung haben. Wir besitzen keine. Wir bewegen zwar einen Theil des Exportes der Braunkohle auf der Elbe, einen Theil der Feldfrüchte auf der Donau, das ist richtig, aber der Wassertransport hat bei uns noch lange nicht jene Entwicklung erhalten, welche er haben sollte.

Man würde aber sehr irre gehen und man würde die Sache einseitig und unvollständig begreifen, wenn man von diesem Standpunkte allein den Werth betrachten würde, den die Donau für Oesterreich hat.

Der Umschwung, welcher durch die Verbesserung der Communicationsmittel herbeigeführt wurde, ist ein immenser. Er ist sehr groß auf dem Meere, aber noch viel größer auf dem Lande. Weithin ist durch die Communicationsmittel erst die Production des Landes geweckt und gehoben worden, es hat sich die Landwirthschaft total verändert und mit der Steigerung des Binnenverkehrs steigt auch die Wichtigkeit der Binnenmärkte. Und wenn wir die Lage Oesterreichs betrachten, zwischen den Industriestaaten des Westens und dem erst unvollkommen aufgeschlossenen ackerbaureibenden Osten, dann möchte man wohl sagen, daß, wenn irgend ein Land, gewiß Oesterreich bestimmt ist, der natürliche Vermittler zwischen diesen beiden so verschiedenen Hälften des Welttheiles zu werden und daß bei günstiger Benützung der Umstände in unserer Monarchie der Binnenmarkt geschaffen werden kann, welcher den Westen mit dem Osten verbindet. (*Bravo!*)

Unser heutiger Handel concentrirt sich zum großen Theile an zwei Polen: Bodenbach und Triest! Bodenbach hat eine Wasserstraße und benützt sie in großartiger Weise. Triest hat landwärts keine Wasserstrasse. Man kann nicht sagen,

daß Triest im Laufe der letzten Zeit jenen Aufschwung genommen habe, welchen wir erwarten konnten und man kann nicht behaupten, daß es sich in gleicher Weise entwickelte, wie der andere Pol, den ich eben nannte.

Ich will nicht eingehen in die Untersuchung der Ursachen, welche dazu beigetragen haben. Die Regierung hat kürzlich sich dahin geäußert, daß sie Mittel zur Verfügung stellen wolle, den Verkehr nach Triest zu erleichtern. Wir wollen hoffen, daß dies möglich sein wird. Wenn aber dies geschehen sein wird, werden wir daran erinnern dürfen, daß Oesterreich eine gewerbefleißige, tüchtige Bevölkerung hat, welche in Bezug auf viele industrielle Leistungen jedem anderen Staate sich gleichstellen kann (*Bravo!*); man kann sagen, daß Oesterreich die besten Matrosen der Welt besitzt und wir werden erinnern dürfen, daß die Aufgabe einer großen Seestadt sich nicht im Mittelmeer erfüllen darf.

Zur Zeit als die Landenge von Suez noch nicht durchstochen war, als die Dampfkraft noch nicht zu Gebote stand, segelte man bis nach China.

Heutzutage, durch den Canal von Suez, mit Benützung der Dampfkraft geht der Lloyd erst bis Singapore und da mußte man ihm Schritt für Schritt mit staatlichen Subventionen nachhelfen.

In dem conservativen China hat sich und zwar in Hongkong, bis zum heutigen Tage die Tradition an die österreichische Verbindung erhalten. Damals führten österreichische Schiffe von Hongkong Massen von Thee nach Europa. Heute hat es der Lloyd noch nicht unternommen, diese Tradition aufzunehmen.

Von 5500 Centner Thee, welche im verflossenen Jahre nach Oesterreich-Ungarn eingeführt wurden, sind 40 Centner über Triest gekommen, alles Andere kam von Norden her, meist von Hamburg, und ich weiß nicht, ob man nicht in Triest Thee trinkt, der über Hamburg kommt. (*Bravo!*) Das war vor 100 Jahren nicht der Fall.

Wir haben einen Transithandel, welcher in den letzten Jahren ziemlich bedeutende Dimensionen angenommen hat,

welcher sich aber ganz an der Peripherie des Reiches bewegt und keinen anderen Vortheil bringt als die Befrachtung einer Anzahl von Bahnen, so der Transit des russischen Getreides auf den galizischen Bahnen nach Deutschland, der Transit von Getreide aus Deutschland über Bregenz nach der Schweiz und der Transit über den Brenner, Anders, Bodenbach und Triest.

Bodenbach und Triest haben das mit einander gemein, daß sie, wenn nicht ausschließlich, doch fast ausschließlich nur den einheimischen Bedarf importiren und nur einheimische Producte exportiren.

Große Märkte für fremde Producte können wir nur an der Donau errichten. Wenn Oesterreich ein Handelsstaat im großen Sinne werden, wenn es die Aufgabe erfüllen soll, die ich angedeutet habe, Vermittler zu werden zwischen Westen und Osten, kann dies nur durch die große natürliche Straße geschehen, welche quer durch unsere Monarchie fließt und diese beiden Gebiete mit einander vereinigt. (*Beifall.*)

Wenn es gelingen würde, die Hindernisse der Donauschiffahrt zu beseitigen, nämlich die Wasserstürze bei dem Eisernen Thore und die Versandung bei Gönyö, dann würde es möglich sein, den Verkehr so lebhaft zu gestalten, daß er selbst den Verkehr am Rhein übertreffen könnte und alle Städte längs des Flusses würden gewinnen.

Aber dazu gehört, daß der ganze Fluß offen sei. Nichts kann in dieser Beziehung schädlicher sein, als locale Eifersucht. Denn die Unterbrechung auch nur an einer einzigen Stelle benimmt dem Strome vollständig den Charakter einer Weltstraße. (*Bravo, Bravo!*)

Ich glaube, daß wenn Oesterreich diese Aufgabe vollführen würde, es nicht nur für sich selbst das wohlthätigste Werk, sondern daß es durch die Verknüpfung der materiellen Interessen aller Völker, welche an der Donau wohnen, zugleich die sicherste Grundlage schaffen würde für die einzige gesunde Politik eines österreichischen Staatsmannes, für eine friedliche Donaupolitik, welche ihren Erfolg sucht in der Ausbreitung der Cultur und in der Vermehrung des eigenen und des fremden Wohlseins. (*Bravo, Bravo!*)

Betrachten wir die Bestrebungen anderer Staaten!

In dem Augenblicke, da wir hier diese Frage besprechen, bereist eine Commission des amerikanischen Congresses den Mississippi zwischen St. Louis und den Mündungen um Bericht zu erstatten über ein Gesetz, welches neuerdings eine Summe von 60 Millionen Dollars der Regulirung dieser Flußstrecke widmen soll. Zugleich haben die Anwohner desselben Flusses ein Comité eingesetzt, welches in Quincy, Illinois, beauftragt ist, alle ähnlichen Arbeiten möglichst zu unterstützen und zu fördern.

Zu Chicago werden Klagen laut darüber, daß durch den zunehmenden Tiefgang der Getreideschiffe dieselben an den Tunnel streifen, der unter dem Flußbette für den Straßenverkehr erbaut ist.

In Liverpool hat man ein Project ausgearbeitet, welches nicht etwa dahingeht, Liverpool mit Manchester durch einen Canal zu verbinden — der besteht schon längst — sondern einen förmlichen Strom zwischen beiden Städten herzustellen, welchen Seeschiffe ohne Umladung passiren können. —

Nun komme ich zum Schlusse.

Wenn man die Bestrebungen anderer Staaten betrachtet, wenn man zurückblickt auf die Bemühungen früherer Jahre, wenn man die geographische Lage und den Lebensprozeß unseres Staates überblickt, so muß man zu der Ueberzeugung gelangen, daß dieses unser, zwischen dem industriellen Westen und dem agricolen Osten an der großen Weltstraße der Donau liegende Reich die Hoffnung hegen darf, der Binnenmarkt Europa's zu werden und deshalb glaube ich, daß es keine nützlichere und keine dringendere Arbeit gibt, als den Donaustrom dieser Aufgabe dienstbar zu machen. (*Lebhafter Beifall und Händeklatschen — Redner wird von vielen Seiten beglückwünscht.*)

