



Eisenbahnbrücke bei Fucsine auf der Karstadt-Timmaner Eisenbahn.

Auf die heutige Entwicklungsstufe der Verkehrszustände und Verkehrsanstalten darf also Ungarn mit Beruhigung hinblicken. Die Vergangenheit aber

soll man nicht durch die Brille der Neuzeit betrachten. Ohne Eisenbahn und Telegraph bedurfte es im Jahre 1785 noch zehn Tage, bis die Staffette mit der Nachricht von Hóra's Gefangennahme aus den Wäldern des siebenbürgischen Erzgebirges zu Kaiser Josef II. nach Wien gelangte. Die Deputirten des Biharer Comitats hatten 1712 drei Wochen zu reisen, ehe sie auf dem Preßburger Reichstag ankamen. Aber noch zu Anfang dieses Jahrhunderts ging nur jeden Sonntag ein Silwagen von der Ofener Wasserstadt nach Wien ab und kehrte Mittwoch zurück; vollends nach Siebenbürgen ging nur jede vierte Woche einer und kehrte nach dem gleichen Zeitraume wieder. Und als es noch keine Dampfschiffe gab, brauchten die Frachtschiffe 14 Tage, um sich von Gönyö bis Preßburg hinaufschleppen zu lassen; gewöhnlich wurde gleichzeitig eine Gruppe von 3 bis 4 Schiffen mit einer Fracht von 5.000 bis 6.000 Metercentnern abgelassen, welche zum Schleppen 60 bis 70 Pferde, 46 bis 48 Pferdeknechte und überdies noch 40 Schiffsleute brauchten, also eine ganze Karawane bildeten; demgemäß betrug der Frachtlohn für einen Metercentner von Komorn bis Wien 8 Gulden.

Das Alles war zu jener Zeit auch anderwärts nicht besser bestellt, wenigstens nicht um Vieles besser. Und doch waren die damaligen Zustände schon weitaus geregelter, als zur Zeit der Türkenkriege, wo durch Geheze anbefohlen werden mußte, daß „die Adeligen