

die Jurisdictionen, blos wegen verfassungswidriger Form des Vorgehens, der Regierung gegenüber eine feindselige Stellung an, oft sogar, wenn die Bestrebungen derselben sonst zum Besten des Landes gedient haben würden.

So geschah es, daß bis zum Jahre 1848 der Fortschritt auf diesem Gebiete nur ein langsamer sein konnte. Bei alledem ist es interessant, daß in den Bestrebungen sowohl der Regierung als auch der Nation, hinsichtlich dessen, was für das Verkehrsweisen zu geschehen habe, zwei Ideen deutlich hervortreten: die eine will die Verbindung Ungarns mit der Adria und die andere die Verbindung mit den südlichen und östlichen Theilen des Landes, beziehentlich mit den östlichen Ländern, welche damals noch unter türkischer Herrschaft standen. Beide Grundideen haben stets die Bewegung und die Kämpfe, welche das Verkehrsweisen entzesselte, vollkommen beherrscht und sind noch jetzt maßgebend. In diesen Zeitraum fällt der Ausbau der 17 Meilen langen Lujzen- (Ludovica-) Straße von Karlsburg nach Fiume quer durch die dinarischen Alpen, der ersten Kunststraße, welche aus dem Inneren Ungarns zum ungarischen Seehafen hinabführte.

Sowohl der Reichstag von 1790/91, als auch der von 1825, beschäftigte sich eingehend mit der Frage der anzulegenden Straßen und Kanäle, aber obgleich der letztere sogar eine Regnicolar-Deputation entsendete, die einen detaillirten Entwurf über die Anlage und Erhaltung der Straßen („De viarum structura et conservacione“) ausarbeitete, führten doch diese Bestrebungen unter den damaligen Verhältnissen zu keinem Resultate. Erst die Thätigkeit des Grafen Stefan Széchényi brachte einen lebhafteren Aufschwung in die Entwicklung des ungarischen Verkehrswezens, bei dessen Skizzirung in großen Zügen wir denn auch nicht unterlassen können, mit Hochachtung und Pietät des Mannes zu gedenken, der in den Vierziger-Jahren an die Spitze der Abtheilung für Communicationen im ungarischen Statthaltereirathe gestellt und später im ersten verantwortlichen Ministerium Ungarns, als hiezu würdigste und geeignetste Persönlichkeit, mit der Leitung der öffentlichen Arbeiten und des Verkehrswezens betraut wurde. „Wenn ich nicht wüßte“, schrieb er zur Zeit, als er seine Stellung im Statthaltereirathe einnahm, „daß die Himmlischen zuweilen durch Kleine Großes zu schaffen lieben, ließe ich mich niemals an die Spitze eines so riesigen Werkes stellen, denn wie ich mir dieses vorstelle, darf es nicht nur so obenhin in Angriff genommen werden. Nun aber bin ich einmal daran und so will ich es denn durchführen, wie meine Vernunft es mir sagt und mein Herz mich drängt, so lange ich es vermag.“

Die Resultate seiner Bemühungen sind: der Beginn der Theißregulirung, die Budapester Kettenbrücke, die Förderung der Donaudampfschiffahrt, die Studien zur Regulirung der Donau und besonders des Eisernen Thores, die Initiative zum Eisenbahnbau, endlich die jetzt nach ihm benannte Széchényistraße, welche von Drenkova durch die