

Diesen großen Eisenbahngesellschaften gegenüber, bei denen das entscheidende Wort oft durch ausländische Capitalsgruppen gesprochen wurde, war die Einsprache des Staates in das Tarifwesen und die Verkehrspolitik nicht hinreichend gewährleistet; und doch wurde es immer mehr offenbar, daß dies unumgänglich nöthig sei, wenn das Land den Fortschritt und die Entwicklung seines wirthschaftlichen Lebens gesichert wissen wolle. So gelangte man denn im Laufe der Jahre immer unabweislicher zur Überzeugung, daß dies am sichersten mit Hilfe eines Netzes von Staatseisenbahnen zu erreichen sei, welches unabhängig von den Linien der fremden Gesellschaften ausschließlich im Dienste der volkswirthschaftlichen und finanziellen Landesinteressen zu stehen hätte.

Die Anfänge waren gering, von denen die ungarischen Staatseisenbahnen ausgingen, um ihre jetzige imposante Stellung zu erreichen. In die Pester Josefstadt lief eine gar bescheidene Eisenbahn ein, von Losonc und Salgó-Tarján her, in erster Linie für den Kohlentransport eingerichtet. Der Staat kaufte diese Bahn und verfügte, daß dieselbe aus dem im Jahre 1868 für Eisenbahnzwecke aufgenommenen Sechzig-Millionen-Anlehen durch die Hatvan-Miskolczer und Rutteker Linien vervollständigt werde. Gleichzeitig wurde der Bau der Karlstadt-Finmaner und später auch der Zákány-Agramer Linie verfügt. So nahm der ungarische Staat seine Stellung ein im Verkehr nach Norden mit Deutschland, nach Süden mit der Adria, beziehentlich Finne. Die Übernahme der Donau-Drau-Bahn und der Ostbahn in staatliche Verwaltung war mehr eine administrative Maßregel. Nun hatte der Staat bereits drei getrennte Gruppen von Eisenbahnen in seiner Verwaltung; administrative, ökonomische und verkehrspolitische Gründe rechtfertigten also gleichmäßig die Vervollständigung dieses Netzes. Die Erwerbung der Theiß-Eisenbahn (1880) war in dieser Hinsicht ein entscheidender Schritt; weitere Maßnahmen folgten, um dieses große und zielbewußte Werk weiterzuführen. Durch den Ausbau der Tömöser Theilstrecke stellte das Netz der Staatsbahnen seine Verbindung mit den rumänischen Eisenbahnen her, durch die Kákos-Ujzázzer Linie die Verbindung mit der Hauptstadt und den von da auslaufenden staatlichen und nicht-staatlichen Linien, durch den Ankauf der Agram-Karlstadter Linie aber wurde die südliche Staatsbahnlinie von Zákány, beziehentlich Batazsek, bis Finne ergänzt. Im Jahre 1881 verfügte man den Bau der Budapest-Semliner Linie auf Staatskosten, wodurch der Anschluß an die serbischen Bahnen in Belgrad erzielt wurde. Die Regelung des Verhältnisses zur ehemaligen Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft im Jahre 1882 und im Zusammenhange damit die Erwerbung der Linie Neu-Szöny-Bruck, sowie der Ausbau der Linie Neu-Szöny-Melenföld sicherte dem ungarischen Staate auch gegen Westen eine selbständige Linie, welche weit kürzer ist als die ältere. So ist jenes Staatseisenbahnnetz entstanden, welches zusammen mit den staatlich verwalteten Localbahnen nahe