

HISTORISCHES
JAHRBUCH
DER
STADT LINZ

1987

Linz 1988

Herausgegeben vom Archiv der Stadt Linz

INHALT

	Seite
Impressum	4
Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen	7
Anschriften der Autoren	8
Vorwort des Bürgermeisters	9
Othmar Pickl (Graz): Österreichisch-ungarische Handelsbeziehungen entlang der Donau vom 15. bis zum 18. Jahrhundert	11
István Kállay (Budapest): Ungarischer Donauhandel 1686–1848	41
Franz Pisecky (Linz): Die europäische Bedeutung der Donau seit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt	51
Stefan Karner (Graz): Zum Außenhandel zwischen Österreich und Ungarn in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg	71
Gerhard Pfeisinger (Wien): Die Entzauberung der Montur	83
Michael John und Gerhard A. Stadler (Linz): Zu Bevölkerungsentwicklung und Stadtwachstum in Linz 1840–1880	99
Emil Puffer (Linz): So sah ich meine Heimatstadt. Aus den Erinnerungen des Linzer Primars Dr. Fritz Reiß	145
Franz Schrittwieser (Wels): Die Liquidation der katholischen Vereine im Bistum Linz zur Zeit des Nationalsozialismus	181
Michaela Pfaffenwimmer (Linz): „Müßiggang ist aller Laster Anfang“ – Macht Arbeit sittlich? Arbeit und Alltag von Frauen und Kindern im ausgehenden 18. und beginnenden 19. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Textilindustrie	231
Buchbesprechungen	249

ISTVÁN KÁLLAY

UNGARISCHER DONAUHANDEL 1686–1848

Der internationale Handel wurde im Frieden von Karlowatz (1699) am Ende der Befreiungskriege geregelt und dadurch die Möglichkeit zur raschen Entwicklung des freien Handels geschaffen. Der Wiener Hof beabsichtigte damit, die türkischen und griechischen Handelsleute zu begünstigen. Sie festigten, ja erweiterten sogar ihre Positionen im Reich und auch in Ungarn.

Das größte politische Hindernis des Handelsverkehrs wurde mit dem Aufhören der Türkenherrschaft in Ungarn beseitigt. Die Tatsache, daß die Anfänge der königlichen Wirtschaftspolitik, die eine Vereinheitlichung der Wirtschaft zum Ziele hatte, mit der Wiederherstellung der politischen Einheit Ungarns übereinstimmte, stellte ein wichtiges Moment in der ungarischen Wirtschaftsgeschichte dar. Karl der Dritte (Karl VI.) verfolgte eine Wirtschaftspolitik europäischen Niveaus. Ich möchte betonen, daß er seine Jugendzeit weit weg vom Wiener Hof verbrachte und daß das rege Handelsleben in Spanien eine starke und nachhaltige Wirkung auf ihn ausgeübt hat¹.

Nach der Türkenherrschaft und der Rákóczi-Zeit galt das unterentwickelte Verkehrswesen als eines der größten Hindernisse des Handels in Ungarn. Die Straßen-, Brücken- und Fährenbauten erhöhten die Kosten des Transports bedeutend. Trotzdem wurden die Straßen und Brücken von den privilegierten Domänen, die die Mauteinnahmen genossen, nicht oder nicht anständig genug instand gehalten. Nur manche Strecken der Donau und der Theiß waren schiffbar, weil das Flußbett nicht gereinigt wurde. Dabei fällt auf, daß die Städte an der Donau (Preßburg, Raab, Ofen und Pest) gar keine Mauteinnahmen vom Schiffsverkehr hatten (nur die Fähren brachten Geldeinnahmen)².

Großangelegte Straßenbauarbeiten wären nur aus staatlichen Mitteln möglich gewesen, sie wurden aber in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts nicht durchgeführt. Dabei liegt hier eine Kontradiktion vor: Der Staat bedurfte zwar guter Straßen für das Heer, für den Salztransport und den Postverkehr, überließ aber das gesamte Straßenbauwesen und die Instandhaltung den mautprivilegierten Domänen beziehungsweise der Bevölkerung der Umgebung der Straßen, Brücken und Flüsse. So ist es weiter nicht verwunderlich, daß der ganze Import (jährlich im Werte von einer Million Gulden) nur auf dem Festland abgewickelt werden konnte, obwohl der Wassertransport schon zu dieser Zeit wesentlich billiger gewesen wäre³.

Von der sogenannten Systematischen Kommission, 1715 vom Landtag ausgeschiedt, wurde ein großangelegter Plan unterbreitet. Darin wurde ein Kanal nicht nur zwischen der Donau und der Theiß (Pest–Szolnok), sondern auch zwischen dem Plattensee und

¹ János Belitzky, *A magyar gabonakivitel története 1860-ig* (Geschichte des ungarischen Getreidetransportes bis 1860). – Budapest 1932.

² Mihály Horváth, *Az ipar és a kereskedelem története Magyarországon* (Geschichte der Industrie und des Handels in Ungarn). – Buda 1811, 104; *Magyarország története* (Geschichte Ungarns), Band I, red. von Erik Molnar. – Budapest 1964, 332; István Kállay, *Szabad királyi városok gazdálkodása Mária Terézia korában* (Wirtschaft der königlichen Freistädte zur Zeit Maria Theresias). – Budapest 1972.

³ Ferenc Eckhart, *A bécsi udvar gazdasági politikája Magyarországon Mária Terézia korában* (Wirtschaftspolitik des Wiener Hofes in Ungarn zur Zeit Maria Theresias). – Budapest 1922; *Magyarország története* (wie Anm. 2), Bd. 1, 332.

der Donau (durch den Fluß Sió) und zwischen dem Neufelder See und der Donau (durch die Raab) geplant. Für den großzügigen Plan fehlten aber die Geldmittel. Man hätte die Steuerfreiheit der ungarischen Stände aufheben müssen, um diese Pläne finanziell verwirklichen zu können. Das konnte aber überhaupt nicht in Frage kommen, weil gerade zu dieser Zeit die Stände alle Hebel in Bewegung setzten, um ihre Steuerprivilegien noch fester und unangefochtener zu behalten. Darin ist vielleicht der Grund zu suchen, daß der Statthaltereirat nur die Abschaffung der Mautenmißbräuche anstrebte⁴.

Die Regelung der Flußschifffahrt in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts wäre daher von großer Bedeutung gewesen, weil dadurch der Export zum Meer und in die Erbländer bedeutend hätte gefördert werden können. Von noch größerer Bedeutung wäre es gewesen, wenn der Donau-Elbe-Kanal gebaut worden wäre. Aber auch dieser Plan wurde nicht verwirklicht. Die Handelskommission urgierte auf dem Landtag des Jahres 1723 die Regulierung der Flüsse und die Errichtung von Kanälen. Es ist den Verfügungen des Staates und der Komitate zuzuschreiben, daß die Donauschifffahrt in den dreißiger Jahren des 18. Jahrhunderts einen Aufschwung erfahren hat. In Komorn und Peterwardein finden wir schon eine ganze Reihe Companien des Handels und der Schifffahrt. Die Fahrt zum Schwarzen Meer war aber in dieser Zeit noch immer mit bedeutenden Gefahren verbunden und völlig unsicher. Sie blieb deshalb relativ gering. Aber trotz der Tatsache, daß es weder zur Entwicklung des Wassertransports noch zum Bau von Kanälen kam, entwickelten sich die Verkehrsverhältnisse⁵.

Die Handelsleute, die aus dem Türkenreich kamen und unter dem Sammelnamen „Griechen“ bezeichnet wurden, hatten ihre Positionen im Innen- und Außenhandel behalten, ja sogar noch vergrößert. Der Friede von Passarowitz (1718) und ein Handels- und Schifffahrtsvertrag sicherten ihnen einen relativ geringen Zoll von drei Prozent. Nach dieser Zeit erhöhte sich die Zahl der griechischen Handelsleute in Ungarn. Im Handelsvertrag wurde auch geregelt, daß die Handelsleute für die importierten Waren – egal ob auf den Flüssen oder auf dem Festland – nur einmal, also bei dem ersten Amt, Zoll zahlen müssen. Selbstverständlich mußten sie bei der Ausfuhr wieder Zoll entrichten, falls sie die Waren im Land nicht verkaufen konnten. Die Griechen sind in ganz Ungarn herumgekommen, sie haben Waren ge- und verkauft, und sie haben ihre Einnahmen nach Hause geschickt (d. h. in das Türkenreich). Deshalb wurde ihre Handelstätigkeit vom Wiener Hof des öfteren untersagt, aber die ungarischen Komitate setzten sich immer wieder für die Griechen ein, weil „von denen außerhalb der Marktzeit zu kaufen wäre und auch Geld zu borgen“. Der ungarisch-königliche Statthaltereirat war bestrebt, die Sache dauerhaft zu regeln und diese Handelsleute anzusiedeln, um zu verhindern, daß das Geld ins Ausland komme⁶.

Im 18. Jahrhundert kam der Agrarcharakter Ungarns stärker zur Geltung (Ungarn kam eigentlich erst nach Mohács – 1526 – in die europäische Arbeitsteilung). Deshalb war es von erstrangigem politischem Interesse, daß Ungarn seine Agrarprodukte absetzen konnte. Die meisten Agrartransporte erfolgten auf der Donau. Dies hatte auch noch einen praktischen Vorteil: Die Regierungsbehörden wurden auf die Not-

⁴ Magyarország története (wie Anm. 2), Bd. 1, 332.

⁵ Mihály Horváth, Magyarország történelme (Geschichte Ungarns). – Budapest 1873. Eckhart (wie Anm. 3), 176; Belitzky (wie Anm. 1), 40.

⁶ Magyarország története (wie Anm. 2), Bd. 1, 332; Domokos Kosáry (Red.), Budapest története (Geschichte von Budapest 1686–1848). – Budapest 1975, Bd. 3.

wendigkeit der Reinigung des Flußbettes aufmerksam gemacht, da viele Schiffe auf Grund gingen oder einfach strandeten. Dazu kam noch, daß die winterlichen Verhältnisse und das Winterwetter die Transporte in bedeutendem Maße erschwert haben. Dennoch konnten große Mengen an Waren nach Wien gebracht werden⁷.

Es kam vor, daß es in den Gebieten an der Donau und an der Grenze wenig Weizen gab. In diesem Falle gingen die Kaufleute nach Raab, Waitzen und Baja hinunter bzw. wenn sie viel Weizen brauchten, zum Beispiel wenn der Ausbruch eines Krieges bevorstand, auch bis nach Neusatz (Novi Sad). Der Agrarexport hat eine große Wirkung auf den inneren Markt ausgeübt. Entlang der oberen Donau bildete sich schon im 17. Jahrhundert ein Markt der ungarischen Agrarprodukte. Sie spielten im Export eine beachtenswerte Rolle. Raab und Komorn galten schon zu dieser Zeit als die wichtigsten Stationen des Donauverkehrs. Von hier aus führte der Weg über Wieselburg nach Wien. Die Agrarprodukte wurden oft nicht weiter als bis Wieselburg gebracht, dort ausgeschifft, auf Fuhrwerke verladen und von Handelsleuten auf dem Festland nach Wien oder nach Fischamend weiterbefördert. Es kam auch vor, daß man den ungarischen Weizen in Form von Mehl nach Wien brachte. Vor dem Herrenstuhls des Wieselburger Habsburg-Grundbesitzes treffen wir oft Schiffhandelsleute, die für ihre versunkenen Schiffe einen Schadenersatz suchten⁸.

Um den Transport beim Absatz der Agrarprodukte zu erleichtern, wurden in den vierziger Jahren des 18. Jahrhunderts in den Ortschaften an der Donau Magazine errichtet (Baja, Apatin). Von hier aus wurde ein Teil der Produkte nach Peterwardein und auf der Save nach Kroatien gebracht. Ein anderer Teil wiederum wurde gewöhnlich direkt nach Wien oder in die Magazine von Ofen und Komorn transportiert. Damit sind wir in die Zeit Maria Theresias gelangt, die sehr viel für die Donauschiffahrt getan hat⁹.

Ungarn machte sich auf den Weg vom Feudalismus zum Kapitalismus. Den Schwung dazu gaben der Fernhandel, der Schiffshandel der Agrarprodukte, der Rohstoffe und der Halbprodukte. Es ist kein Zufall, daß es seit dem Ende der fünfziger Jahre des 18. Jahrhunderts auf den Wasserwegen zu systematischen Transportversuchen gekommen ist¹⁰.

Die Regelung der Frage der Wasserwege wurde im Laufe der Vorbereitung des Landtages vom Jahre 1764–1765 in die Tagesordnung aufgenommen. Franz Balassa, eine hervorragende Persönlichkeit aus der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, Statthalterreiratsangehöriger, Leiter und Initiator der Urbarmachungsregulierung in Ungarn und Banus von Kroatien zwischen 1785 und 1790, also ein überzeugter Josephinist, gab ein Gutachten (Opinio) darüber ab. Dazu ist noch zu bemerken, daß Maria Theresia und Joseph II. sehr oft die Meinung Franz Balassas gnädig anzuhören liebten. 1764 hat Baron Cornelius Neny, der Kabinettssekretär Maria Theresias, Franz Balassa ersucht, die Herrscherin darüber zu informieren, welche Fragen die Landesbewohner (regnicolae) beschäftigen. In der Antwort Franz Balassas nahmen die Schifffahrt und Wasserregulierungen einen wichtigen Platz ein. Das Gutachten wurde

⁷ Belitzky (wie Anm. 1), 84.

⁸ Ebenda 48; István Kállay, *Ürészéki bíráskodás a XVIII-XIX. században* (Patrimonialgerichtsbarkeit im XVIII.–XIX. Jahrhundert). – Budapest 1985, 370 f. und 373 f.

⁹ Belitzky (wie Anm. 1), 70.

¹⁰ Gyula Mérei (Red.), *Magyarország története 1790–1848* (Geschichte Ungarns 1790–1848). – Budapest 1980, 236; Gerda Mraz, *Maria Theresia als Königin von Ungarn*. – Eisenstadt 1984.

von der Herrscherin angenommen und seine Durchführung ständig urgirt. Daher lohnt es sich, es etwas näher anzuschauen und daraus Passagen zu zitieren¹¹:

Betreffend den 14-ten Articulus des 1751-sten Jahres so ist vor das gemeine Wesen sehr nützlich beschlossen und befohlen worden daß die Wuhren, welche entweder die Austretung deren Flüssen verursachen, oder deren Schiffahrten verhinderlich sind zu machen sollten, abgeschaffet werden; auch die Schiffahrt beschwerlich, die Überschwemmungen aber allgemein werden, cassieret würden! Es wäre dahero dem gemeinen Besten überaus zuträglich, wann bei Confirmirung dieses Articulus annoch beigefügt würde, daß alle dergleichen Mühlen, welche in der Donau, Drauw, Saw und anderen schiffbaren Flüssen vorgefunden und welche mittels fast Hauses grossen Körben, so mit Stein, Erden und andern Sachen besscheret, in das Wasser gelassen werden, abgeschaffet würden; weilen viele hundert Mühlen, folglich unzählbar dergleichen mit Stein befüllte Körbe (die aus jungen Bäumlein geflochten sind) mittelst aus kleinen Ruthen gemachten Striken hineingelassen, folgenden Winter aber, oder wenn der aus Ruthen gemachte Strik abgefaulet, nicht wieder herausgezogen werden, das Wasser also nothwendig zum Austreten gezwungen, die Schiffahrt aber wegen Vielheit und Grösse der Körbe gehindert und endlich der Fischfang, weilen alle Jahre dergleiche grosse, aus Sträuchen geflochtene Stein-Körbe eingeworfen werden, gänzlichen verdorben wird.

Aus diesem dann ist leichtlich zu erachten, das diese Mühlen nicht an Ketten oder Seilern hängen, sondern an jungen, zusammengeflochtene Bäumlein, woraus auch denen Comitatern besonders wo der Holtzmangel ohnehin ist, als wie in Ungarn viele dergleichen auch in Syrmien nicht ausgenommen, gefunden werden; durch gedachte Mühlen auch darum nicht wenig Schaden leiden.

Als wäre dem gemeinen Wesen sehr dienlich, wenn derley Mühlen in obgedachten Flüssen, als dem Land schädlich, cassiret und statt deren in kleineren Wässern, die nicht schiffbar, und wegen Überschwemmung nicht schädlich sind, oder aber in Bächen, Fössel-Mühlen aufgerichtet wurden.

Sollten aber dergleichen kleine Flüsse nicht vorhanden seyn, folglich die Mühlen in obgedachten Flüssen an Ketten, Seilern und Ankern gebunden, nicht aber an Körbe gehenket eingelassen werden.

Es überrascht nicht, daß Franz Balassa einige Jahre nach diesem Vorschlag zum Präsidenten der Wassertransport-Commission ernannt worden ist.

Aus dieser Zeit stammt auch noch ein anderer Plan zur Hebung des Handels mit Ungarn. Derselbe soll durch Kanäle und Schiffbarmachung der Flüsse gehoben und das Land reich, mächtig und volkreich gemacht werden. Die Herrscherin Maria Theresia wollte Ungarn durch den Ausbau der Drau und der Donau mehr an den Westen binden. Durch eine Freimaut sollte es ermöglicht werden, daß die Waren durch einen Kanal von der Donau zur Save und durch die ausgebaute Kulpa nach Karlstadt an die Via Carolina, die direkt nach Fiume führt, gelangen. Ungarn hätte so seine reichen landwirtschaftlichen Überschüsse übers Meer exportieren können. Der Kanal von Vukovar bis Sissek (von der Donau bis zur Save) würde den Handel nicht über das türkische Gebiet leiten und so Feind- und Pestgefahr vermeiden. Realisiert wurde keiner der beiden Pläne, weil die Kosten zu hoch waren¹².

Aus dem Jahre 1766 stammen Pläne von Schiffsmaschinen zur Stromaufwärtsfahrt. Jacob Joseph Freiherr von Maur aus Tirol hatte ein derartiges Projekt eingereicht, mit

¹¹ Haus-, Hof- und Staatsarchiv Wien. Nachlaß Neny 1764. Franz Balassa.

¹² Maria Theresia als Königin von Ungarn. Ausstellung Halbtturn 1980, 228, Nr. 415.

dem ein billiger Transport von Lasten bis zu 1.000 Zentnern stromaufwärts ermöglicht werden sollte. Alle diese Erfindungen basierten auf dem Gedanken, daß sich das Schiff an zwei (oder mehreren) im Strom wechselweise festsitzenden Ankern mittels einer von Pferden bewegten Winde gegen die Strömung schieben sollte oder daß durch Pferdekraft seitlich angebrachte Mühlenräder betrieben werden sollten. Nach diesem Prinzip befuhren später die Raddampfer die Ströme der Welt¹³.

Der Iglauer Meister Wenzel Kunschak ersann eine Maschine, die sich für die Anlage von Brücken- und Wasserbauten vorzüglich eignen sollte. Zu ihrer Bedienung bedurfte es zweier Männer. Der Fallklotz konnte aus ganzer Höhe zwölfmal pro Minute, aus halber Höhe 15- bis 20mal heruntersausen. Der fürstlich liechtensteinische Mathematicus Jacob de Bianchi hatte dem Werk das beste Zeugnis ausgestellt¹⁴.

Welch große und wichtige Bedeutung die Herrscherin der Regelung der Wasserwege Ungarns beigemessen und darüber hinaus auch unterstützt hat, beweist die Tatsache, daß sie dem Wirtschaftsrat befahl, alle zum Meer führenden Wege zu eröffnen. Dem Hofkriegsrat und der ungarisch-königlichen Hofkanzlei gab Maria Theresia die Anweisung, nicht nur über die Vorschläge zu diskutieren, sondern auch Verfügungen zu treffen, Wasserwege zu reinigen, alte Schiffsmühlen abzuschaffen (und neue aufzustellen), die Wuhren zu beseitigen und die Schiffzieherwege zu ordnen¹⁵.

Die Frage der raschen Regulierung der Donau wurde im Jahre 1770 von den Hofbehörden neuerlich aufgeworfen, als in Österreich eine große Hungersnot wütete. Wegen der wiederholten Schiffbrüche wurde eine Kommission ausgeschiedt. Es wurde die Regulierung der Donautrecke bei Preßburg und Wieselburg angeordnet. Eine kartographische Aufnahme der Donau wurde im Jahre 1772 von dieser sogenannten Raab-Commission angeregt¹⁶.

Um den Beschwerden der Schifffahrttreibenden entgegenzukommen, wurde der Plan einer Schiffbrücke in Ofen wegen zu hoher Wasserführung der Donau verweigert. Daraufhin wurde ein Plan vorgelegt, wie diese Brücke ohne große Mühe, ohne die geringste Gefahr, ohne alles Bedenken jedesmal – auch bei größter Wasserhöhe – geöffnet werden könnte und sollte. Die Hofkammer richtete am 4. Juni 1772 eine Note an die ungarisch-königliche Hofkanzlei: sie sollte den Städten Pest und Ofen auftragen, diese Brücke nach den für gut befundenen Entwürfen errichten zu lassen¹⁷.

Um die Salztransporte von Szegedin rascher und billiger abwickeln zu können, beschloß man, ein nach rheinischer Art gebautes Segelschiff einzusetzen. Dieses wurde von dem k. k. Schiffbaumeister Mathias Hepp entworfen und gebaut. Es hatte den Vorteil, die Strecke hin und zurück in 12,5 Tagen zu bewältigen. Eines der üblichen Kameralsschiffe brauchte dazu fünf Wochen. Auf die Lademenge umgerechnet bedeutet das, daß mit dem Segelschiff pro Jahr 23.000 Zentner, mit der üblichen Siebener-Zille hingegen nur 6.600 Zentner transportiert werden konnten. Außerdem kostete der Transport eines Zentners mit dem Segelschiff 4 Gulden $\frac{1}{10}$ Kreuzer, mit der Zille hingegen 7 Gulden $\frac{3}{10}$ Kreuzer¹⁸.

¹³ Ebenda 231, Nr. 435.

¹⁴ Ebenda 232, Nr. 437.

¹⁵ Eckhart (wie Anm. 3), 184.

¹⁶ Belitzky (wie Anm. 1), 43.

¹⁷ Maria Theresia (wie Anm. 12), 232, Nr. 436.

¹⁸ Ebenda 230, Nr. 429.

Es gab aber nicht nur mit den Wasserwegen Probleme, sondern auch mit den Mannschaften. Die Grundherren verrechneten nämlich die Schifffahrt als Robotleistung und verdienten daran viel. Unter diesen Verhältnissen engagierte sich nur die unterste Schicht der Bevölkerung zur Navigation. Diesen Leuten war eine teure Deckladung nicht anzuvertrauen, da sie von ihnen gestohlen wurde, der Wein mit Wasser verdünnt, das Getreide befeuchtet, damit es mehr wiegt. Im Jahre 1766 wurde dann ein Amt eingesetzt, das über die Schiffsleute ein Register führte und sie beaufsichtigte. Dieses Amt hätte die Aufgabe gehabt, über den Schiffbau zu verfügen¹⁹.

Zur Beförderung und Entwicklung der Donauschifffahrt trug bedeutend das im Jahre 1771 in Ofen aufgestellte Regierungsamt für Wasserbau bei. Die kartographische Aufnahme der Donau wurde von diesem Amt weitergeführt²⁰.

Es gab die oben erwähnte Wasser-Transport-Commission, deren Präsident zwischen 1770–1771 Graf Franz Balassa war. An den Sitzungen der Kommission nahm Kammererrat Schönholz teil. Die Kommission organisierte den Wassertransport von Nahrungsmitteln, Agrarprodukten, Kupfer usw. Sie registrierte die Handelsschiffe von Baja, Ofen, Pest und Preßburg. Im Jahre 1771 gab es z. B. in Ofen 13, in Pest zehn Handelsschiffe. Am 15. Juli 1771 wurde ein Protokoll angelegt, das die Schiffsleute danach einteilte, welche Waren sie transportierten. Die registrierten Schiffe verkehrten in erster Linie nach Wieselburg und nach Wien²¹.

Im Sommer 1771 bat ein Wiener Handelsmann Franz Balassa um Unterstützung. Er transportierte für die Hofstallungen mehrere tausend Tonnen Hafer, und zum Transport brauchte er ein Schiff. Dazu war aber die Bewilligung der Wasser-Transport-Commission notwendig²².

Im Oktober 1771 kam es zu einer Beschwerde gegen die Raaber und Ofner Schiffsleute, weil sie ihren eigenen Handel betrieben und nicht die königlichen Transporte durchführten. Am 17. Juli 1777 schrieb Kammerpräsident Graf Leopold Kollowrat an den ungarisch-königlichen Hofkanzler Graf Franz Esterházy einen Brief. Der Kammerpräsident beschwerte sich gegen Franz Balassa, der auf der angeschwollenen Donau Nahrungsmittel zu transportieren beabsichtigte (die Schiffe würden nämlich von der Wiener Nahrungskommission auch gebraucht)²³.

Die Hebung des Verkehrs wurde manchmal durch die widersprüchlichen Verfügungen der ungarischen Komitatsbehörden erschwert. 1784 wurde z. B. wegen der Gefahr des Türkenkrieges die Reinigung des Flußbettes der Donau und der Drau angeordnet. In mehreren Komitaten wurden aber diese Arbeiten so durchgeführt, daß die ausgeschnittenen Bäume ins Wasser geworfen wurden. Dadurch entstand mehr Schaden als Vorteil. Manchmal verhinderten ganz kleinliche Privatgründe die Flußregulierung: z. B. wenn jemand am Ufer ein Wirtshaus oder ein Grundstück hatte²⁴. Wir kennen aus dem Jahre 1788 in Pest eine Donau-Räumungsmaschine²⁵. In demselben Jahr wollte die Pester Rotgerber-Zunft eine Knopper-Mühle aufstellen. Die Antwort des Statthaltereirates: Die Zunft soll sich an die Navigations-Direction wenden.

¹⁹ Eckhart (wie Anm. 3), 184.

²⁰ Belitzky (wie Anm. 1), 43.

²¹ István Kállay, Balassa Ferenc iratai (Schriften Franz Balassa). – Levéltári Közlemények 1974 (XLIV–XLV).

²² Ungarisches Staatsarchiv, Budapest. P 1765. Franz Balassa. Satz 22, Nr. 9909.

²³ Ebenda, Nr. 9977.

²⁴ Belitzky (wie Anm. 1), 24.

²⁵ Archiv des Komitats Pest. IV. Germanica. Handel IX. Joseph II. 26. Juli 1788. Pest, Nr. 5272.

Von dieser Direktion wurden nämlich sämtliche Mühlen registriert, damit sie für die Schifffahrt kein Hindernis darstellen²⁶.

1789 wandte sich Graf Anton Festetics, Statthaltereiratsmitglied, mit folgender Verordnung an die ungarischen Komitate:

Da die Schifffahrt nur durch immerwährende Reinigung erzehlet werden kann, so wird die Gespannschaft die Schiffleute dahin anzuweisen, die Anstalt zu treffen haben, womit jener Orte, allwo nach eingetretenen grossen Überschwemmungen, oder sonstigen sich ergebenden Physischen Ursachen einstweilige Hindernisse sich mit der Zeit hervorthün, sogleich der Gespannschaft zu schleinigen Absichten bekannt gemacht werden.

Nach der Verordnung vom 22. August 1789 war die Reinigung der Auen, das Wegschaffen der Bäume, die Beseitigung von Mühlekörben die Aufgabe der Komitate und Städte, um den Schiffziehern Raum zu verschaffen²⁷.

Am 24. November 1789 schrieb Johann Kvassay im Namen des Statthaltereirates an die Komitate und Städte einen Brief:

Seine Majestät haben in einem Hof-Decrete zu befehlen geruhet, dass den Wintermonaten bis zum Monat April kommenden Jahres die Schiffzieherswege an der Donau der Hungarischen Grenze bis Wien gänzlich hergestellt und zugerichtet werden sollen, weil es sonst glatterdings nicht möglich ist, den Wassertransport mit der Verlässlichkeit, die im Kriege nothwendig ist, zu befördern, wenn nicht die ausgeladenen Schiffe in der bestimmten Zeit wieder zurückgeführt werden können. So hat demnach dieses Comitath diese Wege also gleich in Augenschein nehmen zu lassen, und unter eigener Dafürhaltung die unerweilte Anstalt zu treffen, daß die beschädigten Stellen bis zu dem oben einberäumten Termin ohnfehlbar hergestellt werden. Es ist zu bemerken, daß die Zugförderung ziemlich kostspielig war²⁸.

Die Verkehrslage wurde durch die Ludovica-Straße verbessert, die 1801–1812 gebaut wurde und die Agrarprodukte auf der Strecke Agram–Karlstadt–Fiume bis zum Meer brachte. Die Straße wurde von der „Privilegierten Ungarischen Kanal- und Schifffahrtsgesellschaft“ finanziert, deren Hauptaktienbesitzer österreichische und ungarische Magnaten waren²⁹.

1802 unterbreitete die Pester Handelscorporation einen Vorschlag über den Handel. Die Handelsleute machten den ungarischen Landtag auf die Regulierung der Donau und die Errichtung der Kanäle Donau–Theiß und Donau–Adriatisches Meer aufmerksam. Dem Vorschlag schlossen sich angesehene Preßburger Handelsleute an³⁰. Trotzdem blieb das Wasser der Donau für einige Ortschaften nur eine Möglichkeit der Bewässerung von Landwirtschaftsgebieten, wie z. B. im Habsburg-Dominium von Wieselburg³¹.

Im Jahre 1802 wurde der Franz-Kanal eröffnet. Seitdem wurden die Domänen von Süd-Ungarn in den Agrarproduktentransport auf der Donau eingeschaltet. Jetzt konnten nicht mehr nur die Komitate entlang der Donau (also Bács, Baranya, Tolna, Pest, Komárom, Győr, Pozsony und Nyitra), sondern auch die Gebiete zwischen der

²⁶ Ebenda, 4. April 1788, Nr. 3250.

²⁷ Ebenda, 24. März 1789, Nr. 10962; 22. August 1789, Nr. 5839.

²⁸ Ebenda, 24. November 1789.

²⁹ Mérei (wie Anm. 10), 237; Kosáry (wie Anm. 6), 309.

³⁰ Kosáry (wie Anm. 6), 309.

³¹ Gyula Mérei, *Mezőgazdaság és agrártársadalom Magyarországon 1790–1848* (Landwirtschaft und Agrargesellschaft in Ungarn 1790–1848). – Budapest 1948, 70.

Donau und der Theiß, das Südland und die Komitate Torontál und Temes an der Donauschiffahrt nach Norden oder Süden teilhaben³².

Einen großen Fortschritt brachten die Einführung der Dampfschiffahrt und etwas später der Eisenbahn. Die Donau spielte seitdem eine noch größere Rolle im Handelsleben. Der Schiffszug war nämlich nicht nur sehr umständlich, sondern auch von den Wetterverhältnissen und von den vielen Wassermühlen gehindert³³.

Das erste Dampfschiff, die „Carolina“, kam am 15. September 1817 von Wien aus in Pest an. Das Dampfschiff „Franz der Erste“ fuhr im Jahre 1823 von Wien nach Pest in fast 23 Stunden. In den nächsten Jahren haperte es mit dem Dampfschiffsverkehr, trotz des Bestrebens des Großhändlers Friedrich Kappel, der als Hauptagent der Wiener Schiffahrtgesellschaft in Ungarn fungierte. Ein Grund dafür war die Kostspieligkeit und Planlosigkeit der Schiffahrtslinien³⁴.

Die planmäßige Dampfschiffahrt auf der Donau begann erst am 17. September 1830 mit den Schiffen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die am 13. März 1829 gegründet worden war. In den ersten Jahren gab es nur einige Schiffe, deren Anzahl in den folgenden Jahren sich rasch erhöhte³⁵:

Tabelle: Entwicklung der Dampfschiffahrt auf der Donau

Jahr	Schiffe	Schlepper	Passagiere	Transport- waren/Zentner
1835	5	—	17.727	38.529
1837	10	—	47.436	97.991
1840	19	—	125.293	368.683
1842	24	5	211.401	591.408
1844	29	19	555.864	1.083.354
1846	32	58	903.996	1.909.287
1847	41	101	852.517	3.184.778

Die Dampfschiffahrt belebte den ungarischen Handel nicht nur in Richtung Wien, sondern auch nach Süden. Was von der Blockadenkonjunktur nicht erzielt werden konnte, verwirklichte die Donauschiffahrt in den ersten zehn Jahren. Übrigens blieb die traditionelle Schiffahrt bedeutend: Ende der vierziger Jahre des 19. Jahrhunderts legten in einem Jahr in Pest 9.000, in Ofen 500 verschiedene Schiffe an mit Deckladung von Baumaterial, Wein, Brot, Brennholz, Obst, Getreide, Kalk, Kohle, Tabak, Pflastersteinen, Hafer usw.³⁶.

Zentrum des Agrarproduktenhandels blieb bis zur allgemeinen Durchsetzung des Eisenbahntransportes, also bis zum Ausgleich 1867, Raab. Die Dampfschiffahrt belebte den Waren- und Personenverkehr auch donauabwärts, in der Kapazität war es aber nur ein Viertel. In Richtung Süden wurden hauptsächlich Wein und Pottasche transportiert. Mit der Dampfschiffahrt wurde der Warentransport beschleunigt und verbilligt. Dadurch wurde die größere Akkumulation des Handelskapitals ermöglicht,

³² Mérei (wie Anm. 10), 240.

³³ Kosáry (wie Anm. 6), 322 f.

³⁴ Ebenda 323.

³⁵ Ebenda.

³⁶ Ebenda 324.

die Entwicklung der Hafenstädte gefördert und die Produktion der Exportwaren und Rohstoffe angekurbelt³⁷.

Die Schiffbarmachung der Donau, die direkte Wasserverkehrsverbindung über das Schwarze Meer bis Konstantinopel, wurde von Graf Stefan Széchenyi unterstützt. Deshalb beteiligte er sich an der mit österreichischem Kapital gegründeten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, machte mehrmals Studienreisen auf der Donau, verhandelte mit dem Hofkriegsrat, mit serbischen und wallischen Fürsten bzw. mit türkischen Paschas. Die Schiffe der Wiener Gesellschaft ließ er selber bauen und brachte sie nach Ungarn. Es war eine große Freude für ihn, als sich 1835 bei Waitzen zwei Dampfschiffe zum ersten Mal trafen: Die „Pannonia“ aus Preßburg und die „Zrinyi“ aus Pest. Széchenyi ließ Vorstudien zur Regulierung der Theiß durchführen, er gründete die Werft von Altofen, warf den Gedanken des Hafens von Újpest auf, beschäftigte sich mit der Plattensee-Schiffahrt und mit einer rein ungarischen Dampfschiffahrtsgesellschaft. Er schlug die Schiffbarmachung des Eisernen Tores vor, die erst 1890 begann und das 1896 vom ersten Dampfschiff passiert wurde. Und damit wurde dieser Plan Széchenyis auch verwirklicht³⁸.

³⁷ Mérei (wie Anm. 31), 241, und Péter Balázs, Győr a feudalizmus bomlása és a polgári forradalom idején (Raab zur Zeit des Verfalls des Feudalismus und der bürgerlichen Revolution). – Budapest 1980.

³⁸ Bálint Hóman und Gyula Szekfü, Magyar történet (Ungarische Geschichte). – Budapest 1936, Bd. V.