

## E. Die Dienstleistungsgesellschaft in Ungarn

von

János Szulovszky\*

Für die sich entfaltende moderne kapitalistische Wirtschaftsordnung war der umfassende Ausbau der wirtschaftlichen Infrastruktur, also die Entwicklung der Mittel der Nachrichtenübertragung, die einen schnelleren Informationsfluss gewährleisteten, die Schaffung von Transportsystemen, die die massenweise Bewegung von Waren ermöglichten, sowie die Ausbildung verschiedener Formen des Warenaustauschs und der Kredit- und Geldverhältnisse von grundlegender Bedeutung. In der Zeitspanne von 1848 bis 1918 erfolgte auf all diesen Gebieten ein qualitativer Sprung. Leider enthalten die Ergebnisse der Volkszählung von 1850 keine detaillierten Beschäftigungsstatistiken. Daher verfügen wir über keine Datenreihen, die den gesamten Zeitraum kontinuierlich erfassen. Der Versuch, solche zu konstruieren, stößt auf zahlreiche Hindernisse und bezüglich der ersten Volkszählung sind wir gar auf Schätzungen angewiesen. Im Jahre 1857 wurde beispielsweise die Zahl der Personen, die im Bereich von Handel und Kreditwesen tätig waren, gemeinsam erfasst und es gab auch keine eigene Rubrik für den Bereich Transport und Verkehr<sup>1</sup>. Eigenen Schätzungen zufolge waren 1857 mindestens 65.000 Personen in den Sparten Handel, Kreditwesen und Transport beschäftigt<sup>2</sup>. 53 Jahre

---

\* Übersetzung aus dem Ungarischen: Dr. Andreas Schmidt-Schweizer, Budapest.

<sup>1</sup> Gemäß der Einleitung des Volkszählungsbandes von 1857 umfasst der Ausdruck „Handelsleute“ nicht nur Händler, sondern auch Personen, die im Kreditwesen beschäftigt waren. Hinsichtlich des Hilfspersonals wird dies nicht mehr explizit erwähnt, vermutlich wurden aber auch hier die Daten vermischt. Eine eigene Kategorie bilden die Schiffer und Fischer; vgl. STATISTISCHE ÜBERSICHTEN ÜBER DIE BEVÖLKERUNG UND DEN VIEHSTAND VON OESTERREICH NACH DER ZÄHLUNG VOM 31. OCTOBER 1857 (Wien 1859) XIX f.

<sup>2</sup> Nach der Volkszählung von 1857 arbeiteten 39.570 Handelsleute und 22.808 Hilfsarbeiter im Handel, insgesamt also 62.378 Personen auf dem Gebiet von Handel und Kreditwesen. Schiffer und Fischer gab es 4.424, wovon wohl mindestens die Hälfte Schiffer waren. Die Zahl der Personen, die in Handel, Kreditwesen und Transport tätig waren, überstieg mit aller Sicherheit 65.000, was Péter Pozsgai am Beispiel des Marktflecken Torna (Torna; *Turňa nad Bodvou*) – unter Hinzuziehung anderer Quellen – überzeugend nachweist. Bei der Volkszählung des Jahres 1857 kann die Vermischung der Kategorien, die auf dem Eigentümerstatus (Grundbesitzer, Haus- und Rentenbesitzer) bzw. auf dem Beschäftigungszweig (Gewerbetreibender, Händler) basieren, nachgewiesen werden, was zu Verzerrungen führt. Wenn beispielsweise jemand innerhalb der Eigentümerkategorie über Grund und Boden und/oder Häuser verfügte und daneben noch einer anderen Beschäftigung nachging, dann füllten die Zählorgane das Register in der vorgegebenen Reihenfolge aus, d.h. sie registrierten zuerst den Grund- und Hausbesitz. Und lediglich bei denjenigen Personen, die weder über das eine noch das andere verfügten, ist anzunehmen, dass sie an der korrekten Stelle, z.B. bei den Handwerkern oder Händlern, registriert wurden; vgl. PÉTER POZSGAI, Torna mezőváros iparosai a 19. század közepén [Die Gewerbetreibenden des Marktflecken Torna Mitte des 19. Jahrhunderts]; in: CSABA SASFI (Hg.), A társadalomtörténet-írás helyzete hazánkban – Ipar és társadalom a 18–20. században

später waren es bereits 467.000 Personen, d.h. bis zum Jahre 1910 zeigte die Gesamtzahl der in dieser Gruppe Beschäftigten einen Zuwachs von 618 %. Diese bedeutet einen jährlichen Anstieg um nahezu 11,7 % (!). Wenn wir die Angaben der späteren, zuverlässigeren Volkszählung des Jahres 1869 betrachten, dann fällt auch zu diesem Zeitpunkt die dynamische Zunahme der Beschäftigten auf dem Gebiet von Handel, Kreditwesen und Transport gegenüber den übrigen Berufsgruppen auf. Bis zum Jahre 1910 stieg ihre Zahl von 126.000 auf 467.000 Personen, d.h. um 270 %, was eine jährliche Zunahme von 2,8 % bedeutet.

Tabelle 66: HAUPTGRUPPEN DER ERWEBSTÄTIGEN BEVÖLKERUNG  
IN UNGARN 1869–1910  
(in Tausend)

	1869	1880	1890	1900	1910
1. Urproduktion	5.002	4.385	4.499	4.960	4.656
2. Bergbau, Industrie	657	749	862	1.095	1.418
3. Handel, Kreditwesen, Transport	126	165	242	336	467
2.+3. <i>zusammen</i>	783	914	1.104	1.430	1.885
4. Sonstige Beschäftigungen	810	903	1.069	1.140	1.210
Insgesamt	6.595	6.202	6.672	7.532	7.751

(in % der Gesamtbevölkerung)

	1869	1880	1890	1900	1910
1. Urproduktion	75,9	70,7	67,4	65,9	60,1
2. Bergbau, Industrie	10	12,1	12,9	14,5	18,3
3. Handel, Kreditwesen, Transport	1,9	2,7	3,6	4,5	6
2.+3. <i>zusammen</i>	11,9	14,7	16,5	19	24,3
4. Sonstige Beschäftigungen	12,2	14,5	16,1	15,1	15,6
Insgesamt	100	100	100	100	100

Quellen: LÁSZLÓ KATUS, A tőkés gazdaság fejlődése a kiegyezés után [Die kapitalistische Wirtschaftsentwicklung nach dem Ausgleich]; in: ENDRE KOVÁCS, LÁSZLÓ KATUS (Hgg.), Magyarország története 1848–1890 [Die Geschichte Ungarns 1848–1890] (= Magyarország története tíz kötetben [Geschichte Ungarns in zehn Bänden] VI/2, Budapest 1979) 926; A MAGYAR SZENT KORONA ORSZÁGAINAK 1910. ÉVI NÉPSZÁMLÁLÁSA VI. RÉSZ. Végeredmények összefoglalása [Die Volkszählung in den Ländern der ungarischen heiligen Krone im Jahre 1910. Sechster Teil. Zusammenfassung der Endergebnisse] (= MAGYAR STATISZTIKAI KÖZLEMÉNYEK, Új sorozat [Ungarische Statistische Mitteilungen, Neue Serie] 64, Budapest 1920) 188.

[Zum Stand der Sozialgeschichtsschreibung in unserem Land – Gewerbe und Gesellschaft im 18.–20. Jahrhundert] (Salgótarján – Budapest 2003) 160–168. Die korrigierten Volkszählungsangaben des Jahres 1857 verdanke ich László Katus, dem ich hiermit danken möchte.

TABELLE 67: WACHSTUM DER HAUPTGRUPPEN DER ERWERBSTÄTIGEN BEVÖLKERUNG 1869–1910  
(in Prozent)

	1869–1880	1880–1890	1890–1900	1900–1910	1869–1910	jährliches Wachstum (1869–1910)
1. Urproduktion	-12,3	2,6	10,2	-6,1	-6,9	-0,17
2. Bergbau, Industrie	14	15,1	27	29,5	115,8	1,8
3. Handel, Kreditwesen, Transport	30,9	46,7	38,8	38,98	270,6	2,8
2.+3. <i>zusammen</i>	16,7	20,8	29,5	31,8	140,7	2,0
4. Sonstige Beschäftigungen	11,5	18,4	6,6	6,1	49,4	1,0
Insgesamt	-5,9	7,6	12,9	2,9	17,5	0,4

Quellen: Eigene Berechnungen auf Basis von KATUS, *Gazdaság fejlődése* [Wirtschaftsentwicklung] 926; MAGYAR STATISZTIKAI KÖZLEMÉNYEK [Ungarische Statistische Mitteilungen], Ú. S. 64, 188.

Bei dieser rasanten Entwicklung des Dienstleistungssektors spielten die Juden in Ungarn eine bedeutende Rolle. Nach mehreren Jahrhunderten der Entrechtung gewährte ihnen nämlich GA XXIX/1840 das Recht, sich im ganzen Land – abgesehen von den Bergstädten – frei niederzulassen. Das Gesetz legte zudem fest, dass „auch Juden unter den gegebenen Bedingungen Fabriken errichten können, sie dürfen entweder mit ihren eigenen Händen oder aber mit Hilfe von Gesellen der gleichen Religion Handel und Handwerk betreiben.“<sup>3</sup> Diese gesetzgeberische Maßnahme diente letztlich der Belebung von Handel und gewerblicher Industrie.

### 1. Verkehrs- und Nachrichtenwesen

In der Geschichte des Verkehrswesens Ungarns kann das Jahr 1836 als ein symbolischer Meilenstein betrachtet werden. In diesem Jahr wurde der GA XXV/1836 verabschiedet, der Unternehmen mittels der Gewährung von Vergünstigungen dazu anregte, in den Bau von Wasserwegen, Eisenbahnlinien und Brücken zu investieren, und damit das Zeitalter der Verkehrsunternehmen eröffnete<sup>4</sup>. Zwar waren die Gewässer

<sup>3</sup> Mit diesem Gesetz waren weder die Juden noch die ungarischen Liberalen zufrieden, da es keine völlige Rechtsgleichheit beinhaltete. Dennoch wanderten massenweise Juden aus Galizien nach Ungarn ein. Baron József Eötvös schrieb es dem Brotneid der städtischen deutschen Gewerbetreibenden und Händler sowie ihrer Furcht vor Konkurrenz zu, dass es zu keiner vollständigen Gleichberechtigung kam. Die angesiedelten Juden zählten sich anfänglich zum Deutschtum und ihre Magyarisierung setzte in den vierziger Jahren zusammen mit derjenigen der größtenteils deutschstämmigen Stadtbevölkerung ein; vgl. FERENC GLATZ, *Bürgerliche Entwicklung, Assimilation und Nationalismus in Ungarn im XIX. Jahrhundert*; in: *Acta Historica Academiae Scientiarum Hungaricae* 21/1–2 (1975) 158–162; LÁSZLÓ KATUS, *Die Magyaren*; in: ADAM WANDRUSZKA, PETER URBANITSCH (Hgg.), *Die Habsburgermonarchie 1848–1918 III/1: Die Völker des Reiches* (Wien 1980) 431–436; FRIEDRICH GOTTAS, *Die Deutschen in Ungarn*; in: EBD. 353–356.

<sup>4</sup> ZSUZSA FRISNYÁK, *A magyar közlekedés kronológiája 1750–2000* [Chronologie des ungarischen Verkehrs 1750–2000] (Budapest 2001) VI.

zu dieser Zeit noch nicht reguliert, bis zum Ausbau des Eisenbahnnetzes wurde der Getreidehandel – der im Laufe des 18. Jahrhunderts immer stärker zum Rinderhandel (als dem bisherigen Hauptexportartikel) aufschloss – in erster Linie mittels Transport auf dem Wasserwege abgewickelt<sup>5</sup>. Im Jahre 1845 übertrug die Statthalterei István Graf Széchenyi die Leitung ihrer neu eingerichteten Verkehrsabteilung. Dieser veröffentlichte 1848 eine verkehrspolitische Studie, wonach die Hauptstadt Ungarns, Pest–Ofen (Buda; *Budapest*), im Zentrum des Verkehrsnetzes stehen und sich die Eisenbahnlinien von hier aus strahlenförmig ausbreiten sollten. Széchenyi erkannte, dass dieses Ziel wegen des hohen Investitionsbedarfs und des einheimischen Kapitalmangels nur mit Hilfe von Staatsanleihen und unter Einbeziehung ausländischen Kapitals zu erreichen war<sup>6</sup>. Seinen Vorstellungen wurde schließlich durch den GA XXX/1848 Gesetzeskraft verliehen und es wurden ihm 8 Millionen Forint zu ihrer Verwirklichung bewilligt. Der ausbrechende Freiheitskampf nahm die geplanten Großbauprojekte allerdings von der Tagesordnung und nach der Niederschlagung der Erhebung wurden dann andere Konzeptionen umgesetzt.

In der Zeit des Neoabsolutismus beabsichtigte man, die Verkehrsangelegenheiten in den Dienst der Interessen des Gesamtreiches zu stellen. Es war vorgesehen, sowohl durch die Entwicklung der Donauschifffahrt als auch durch den Ausbau der Eisenbahn ein Verkehrsnetz mit Wien als Zentrum zu schaffen. Im Zeichen dieser Politik durfte zwischen 1850 und 1855 nur der Staat Eisenbahnlinien errichten und es wurden diplomatische Anstrengungen unternommen, um den Wasserweg Donau unter österreichische Hegemonie zu bringen<sup>7</sup>. Der staatliche Eisenbahnbau bedeutete für die österreichische Regierung eine finanzielle Belastung, der sie auf Dauer nicht standhalten konnte. Bereits die erste Finanzkrise veranlasste die Entscheidungsträger, ihre Pläne zu überdenken. Mitte der fünfziger Jahre wurden die Staatseisenbahnen verkauft und ab 1855 erhielten Privatgesellschaften erneut die Möglichkeit, neue Linien zu bauen. Die Regierung bemühte sich dabei, mittels Vergünstigungen einen Anreiz zu schaffen. Sie führte ein so genanntes staatliches Zinnsicherungssystem ein, was bedeutete, dass sie einen bestimmten Prozent-

<sup>5</sup> IMRE GRÁFIK, *Hajózás és gabonakereskedelem* [Schifffahrt und Getreidehandel] (Debrecen 1992) 5, 20–28. Die Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft [Dunagőzhajózási Társaság] schickte im Jahre 1831 in Ungarn ihre ersten Dampfschiffe auf den Weg. Bereits 1834 waren Handelsschiffe der Gesellschaft auf dem Schwarzen Meer unterwegs. Die Gründung der Werft in Altofen (Óbuda; *Budapest*) im Jahre 1836 stellte einen wichtigen Schritt auf dem Gebiet des Baus von modernen Wasserfahrzeugen dar. 1846 setzte die Dampfschiffahrt auf dem Plattensee ein.

<sup>6</sup> LÁSZLÓ KATUS, *Transport Revolution and Economic Growth in Hungary*; in: JOHN KOMLOS (Hg.), *Economic Development in the Habsburg Monarchy in the nineteenth century: Essays* (= East European Monographs 128, New York 1983) 187.

<sup>7</sup> FRISNYÁK, *Kronológia* [Chronologie] VII. Hierzu waren nicht unbedingt staatliche Unternehmen notwendig, es genügte auch jene wirtschaftlichen Gruppen, die enge Beziehungen zu den höchsten Kreisen der politischen Macht hatten. Auf dem Gebiet der Dampfschiffahrt in Ungarn behielt die bahnbrechende „Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft“, an der das Bankhaus Rothschild beteiligt war, auch nach der Entscheidung des Pariser Kongresses von 1856, die Donau zu einer international freien Wasserstraße zu erklären, ihre Hegemonie auf dem Fluss. Die Durchsetzungsfähigkeit der Gesellschaft zeigte sich auch darin, dass sie die Bestrebungen von einigen ungarischen Kapitalisten und Großgrundbesitzern verhindern konnte, dass eine englische Gesellschaft, die im serbischen Fürstentum zu einer Konzession gelangt war, ihre Tätigkeit auf den ungarischen Teil der Donau ausweitete.

satz des investierten Kapitals als Zins bzw. als Jahreseinkommen garantierte. Wenn eine Eisenbahnbaugesellschaft also einen bestimmten jährlichen Profit nicht erreichte, dann bezahlte der Staat die Differenz. Die vergebenen Konzessionen wurden dann in die Konzeption für die Entwicklung eines Reichseisenbahnnetzes eingepasst. Bis Anfang der sechziger Jahre ließ man jene Hauptlinien errichten, die die Große Ungarische Tiefebene mit Wien – und dadurch mit Westeuropa – bzw. mit Triest (Trieste, Trst, Terst; *Trieste*) verbanden<sup>8</sup>. In Übereinstimmung mit der zentralistischen Regierungspolitik begann in den fünfziger Jahren auch der planmäßige Ausbau des öffentlichen Straßennetzes. In Ungarn umfasste dieses im Jahre 1850 kaum mehr als 4.000 km. Bis zum Ausgleich von 1867 verdreifachte sich dann aber seine Länge. Die wichtigsten Staatsstraßen erstreckten sich auf einer Länge von 3.900 km, die Landstraßen umfassten insgesamt 8.800 km. Obwohl sich die Verkehrspolitik des Gesamtreiches darum bemühte, Wien zum Mittelpunkt zu machen, wurde auch der Zentrumscharakter von Pest–Ofen in der Zeit des Absolutismus beträchtlich gestärkt, und zwar aufgrund der günstigen geographischen Lage der Stadt.

Infolge der auch weiterhin bestehenden Widersprüche zwischen der auf Wien konzentrierten österreichischen Bahnnetzkonzeption und den auf Pest–Ofen fixierten ungarischen Vorstellungen, die an die Konzeption von Széchenyi anknüpften, wurde im Zuge des Ausgleichs von 1867 das Verkehrswesen letztlich aus den gemeinsamen Angelegenheiten der Monarchie ausgegliedert<sup>9</sup>. Der erste ungarische Minister für öffentliche Arbeit und Verkehr während des Dualismus, Imre Graf Mikó, legte mit der Broschüre *Ungarns Eisenbahnnetz* sein Programm für den Ausbau der Eisenbahnlinien vor, in welchem er die 25 wichtigsten Linien anführte, die realisiert werden sollten<sup>10</sup>. Da das Eisenbahnnetz in Ungarn während der Jahre des Absolutismus – als Teil des österreichischen Eisenbahnnetzes – in erster Linie im Zeichen des Transports von Agrarprodukten in Richtung Wien und Triest errichtet worden war, bestimmte die neue ungarische Regierung – entsprechend ihren wirtschaftspolitischen Bestrebungen – neben den Verbindungen zum Westen auch die Errichtung von Strecken, die in Richtung Fiume (Rijeka, Rieka, Reka; *Rijeka*), nach Galizien und auf die Balkanhalbinsel führten<sup>11</sup>. Das staatliche Zinssicherungssystem bestand fort und erhöhte dabei kontinuierlich das Defizit im Staatshaushalt.

Auf dem Gebiet der Verkehrsentwicklung bildete GA XIII/1867 über einen Kredit zur Förderung des Eisenbahn- und Kanalbaus die erste gesetzgeberische Maßnahme. Zwar unterblieb der Kanalbau, der Eisenbahnbau nahm aber umso größeren Aufschwung. Zwischen 1867 und 1873 wurde Ungarn von einem regelrechten „Eisenbahnfieber“ ergriffen: Bis zum Ausbruch der Krise von 1873 wurden jährlich Eisenbahnstrecken mit einer durchschnittlichen Länge von 585 km gebaut. Ein derart intensiver Eisenbahnbau band, betrachtet man die Wirtschaftskraft des Landes, übermäßig viel Kapital und entzog

<sup>8</sup> KATUS, *Transport Revolution* 190 f.

<sup>9</sup> FRISNYÁK, *Kronológia* [Chronologie] VIII f.

<sup>10</sup> Die geplante Eisenbahnlänge betrug beinahe 5.000 km; vgl. A MAGYAR KORONA ORSZÁGAINAK VASUTJAI 1894., 1895. és 1896. ÉVBEN [Die Eisenbahnen der Länder der Ungarischen Krone in den Jahren 1894, 1895 und 1896] (= MAGYAR STATISZTIKAI KÖZLEMÉNYEK, Új folyam [Ungarische Statistische Mitteilungen, Neue Folge] 21, Budapest 1899) 14\*.

<sup>11</sup> BÉLA CZÉRE, *Közlekedés és hírközlés* [Verkehr und Nachrichtenverkehr]; in: *Magyar Tudomány* 10/11 (1989) 867.

dieses anderen wichtigen Zweigen, wo sich die Investitionen schneller amortisiert hätten. Dieser Sachverhalt trug – als Konsequenz der Spekulationen von „Eisenbahn-Konjunkturritten“ – schließlich auch zum Ausbruch der Krise von 1873 bei<sup>12</sup>. Die Tatsache, dass die Eisenbahn immer mehr Regionen in den Kreislauf der Volkswirtschaft einbinden konnte, war aber zweifellos von positiver Wirkung, auch wenn es – wie die jüngsten Forschungen von Zsuzsa Frisnyák zeigen – keineswegs einen mechanischen Zusammenhang von Eisenbahnbau und Wirtschaftsentwicklung gab. Die potentiellen Möglichkeiten wurden nämlich nicht überall gleichermaßen genutzt<sup>13</sup>. Zwischen 1874 und 1881 wurden im jährlichen Durchschnitt lediglich 119 km Linien errichtet, zwischen 1882 und 1886 waren es bereits 429 km und zwischen 1887 und 1898, zur Zeit der dritten großen Welle des Eisenbahnbaus, erreichte die Länge der übergebenen Eisenbahnstrecken mit durchschnittlich 583 km beinahe den Rekordstand aus der Zeit nach dem Ausgleich. In den sechziger Jahren wurde noch mehr als die Hälfte des Warenverkehrs auf dem Wasserweg abgewickelt, erst nach 1867 begann sich die Bedeutung der Beförderung per Schiff kontinuierlich zu verringern. Obwohl der Ende unseres Zeitraumes die Länge der Wasserwege, die mit Dampfschiffen befahren werden konnten, infolge der Flussregulierungen bereits 3.000 km überstieg, sank der Anteil der Schifffahrt am Transport bis 1913 auf 14 %<sup>14</sup>. Die Eisenbahn war also zum entscheidenden Transportmittel geworden. Mit einem durchschnittlichen Jahreswachstum der Eisenbahntransportleistung um 7 % konnte der Transport auf dem Wasserweg – mit einem durchschnittlichen Wachstum von 2,5 % – nicht mehr mithalten<sup>15</sup>.

Bis zu den achtziger Jahren waren in Ungarn mehrere große Eisenbahngesellschaften parallel tätig<sup>16</sup>. Die Gesellschaften missbrauchten allerdings ihre Positionsvorteile und konnten ihren Willen auch gegenüber dem Staat durchsetzen, da die Vorstandsmitglieder dieser Gesellschaften über eine bedeutende politische Machtposition verfügten<sup>17</sup>. Die

<sup>12</sup> Vgl. MAGYAR STATISZTIKAI KÖZLEMÉNYEK [= Ungarische Statistische Mitteilungen], Ú. F. 21, 14\*; GYÖRGY KÖVÉR, Iparosodás agrárországban. Magyarország gazdaságtörténete 1848–1914 [Industrialisierung in einem Agrarland. Ungarns Wirtschaftsgeschichte 1848–1914] (Budapest 1982) 75, 78.

<sup>13</sup> ZSUZSA FRISNYÁK, Szekerezés a vasutakhoz. A magyarországi vasútállomások vonzáskörzetei, 1895 [Kutschenfahrt zur Eisenbahn. Der Einzugsbereich der Eisenbahnstationen in Ungarn, 1895]; in: Herman Ottó Múzeum Évkönyve 41 (2002) 147–170.

<sup>14</sup> KATUS, Transport Revolution 188.

<sup>15</sup> Im Jahre 1913 machte der Mehrwert, der im Transportsektor erwirtschaftet wurde, 7 % des Bruttoinlandsprodukts aus; vgl. EBD. 198.

<sup>16</sup> Die größte Gesellschaft war die „k. k. priv. Österreichische Staatseisenbahngesellschaft“. Ab 1882 war sie unter dem Namen „Österreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft“ mit – im Zeichen des Dualismus – veränderten Strukturen weiter tätig. Die Weizen produzierenden Gebiete der Großen Ungarischen Tiefebene wurden durch die Eisenbahn der Theißegend in den Warenverkehr eingebunden und die Südliche Eisenbahn sicherte die Verbindung zum Hafen von Triest. Sátoraljaújhely (Nové Mesto pod Siatrom; *Sátoraljaújhely*), Marmarosch-Siget (Máramarossziget, Sighetu Marmatei, Sygota; *Sighetu Marmatei*) und Munkács (Mukačiv; *Mukačevo*) wurden durch die Nordöstliche Eisenbahn vernetzt, die bedeutendste Eisenbahngesellschaft Oberungarns war die Eisenbahn Kaschau (Kassa, Kosiče; *Kosiče*)–Oderberg (Bohumín, Bogumin; *Starý Bohumín*).

<sup>17</sup> ZSUZSA FRISNYÁK, A vasutak [Die Eisenbahnen]; in: DIES. (Hg.), Baross Gábor (Budapest 1997) 62.

achtziger Jahre standen ganz im Zeichen der Verstaatlichung der ungarischen Eisenbahn<sup>18</sup>. Hierbei spielte Gábor Baross – seit 1882 als Staatssekretär, dann von 1886 bis 1892 als Minister – eine entscheidende Rolle. Während der Staat bis 1885 die Ablösung der privaten Gesellschaften im Wesentlichen zwangsweise, zur Rettung der krisengeschüttelten Eisenbahnlinien, übernahm, war es seit dem Amtsantritt von Baross als Minister bereits ein bewusstes Bestreben der Regierung, ein staatliches Eisenbahnsystem zu verwirklichen. Ein staatliches Bahnnetz eröffnete nämlich wirtschaftspolitische Gestaltungsmöglichkeiten. Hierzu war es zuerst einmal notwendig, aus den isolierten, zwischen den Strecken der privaten Eisenbahnen liegenden Linien der „Ungarischen Staatlichen Eisenbahnen“ (MÁV) ein einheitliches Netz zu bilden. Anschließend sollte dieses reorganisiert bzw. effizienter gestaltet werden. Mit dem System des so genannten Zonentarifs, der am 1. August 1889 eingeführt wurde, gelang es auch, die ungarische Gesellschaft in Bewegung zu bringen. Bis dahin war die Eisenbahn vor allem für den Warentransport genutzt worden, die Personenbeförderung hatte keine maßgebliche Rolle gespielt. Nach Einführung des Zonentarifs stieg die Zahl der Reisenden innerhalb von 11 Monaten um 7 Millionen Personen. Und im Jahre 1892 wurden im Vergleich zu 1888 216 % mehr Bahnreisende befördert. Unter gesellschaftsgeschichtlichen Aspekten ist es wichtig, dass nun auch der Arbeitskräftemarkt in Bewegung kam. Für die Aufnahme einer vorteilhaften Anstellung war die Entfernung nunmehr ein geringeres Hindernis und die vermehrten Reisen der Menschen belebten auch das Geschäft<sup>19</sup>. Nach diesem Erfolg, der sämtliche Erwartungen übertraf, wurde auch in mehreren anderen Ländern diese neue Methode der Tarifgestaltung eingeführt. Die neue Gebührenstaffelung, die 1890 im Bereich des Gütertransports eingeführt wurde, nämlich das System der so genannten Leittarife, brachte dann auch den ungarischen (Außen-)Handel in eine günstige Position, denn damit konnten gewisse Güter beispielsweise von Budapest günstiger nach Wien transportiert werden als umgekehrt. Bis zum Jahre 1891 gelangte die Staatseisenbahn in Ungarn in eine dominierende Position. Die Tatsache, dass die Fachliteratur die Epoche zwischen 1891 und 1914 als Glanzzeit der Eisenbahn in Ungarn betrachtet, ist hierin begründet.

Parallel zu den Eisenbahnverstaatlichungen wuchs auch der Einfluss der Regierung auf die Liefertarife. Die Politik der Preisstaffelung, die auf dem System der Zonentarife beruhte, führte innerhalb kurzer Zeit zu spektakulären Erfolgen und gab der Wirtschaftsentwicklung einen kräftigen An Schub. Zutreffend stellt László Katus daher fest, dass die Transportrevolution in Ungarn eine im Vergleich zu Westeuropa noch herausragendere und unverzichtbarere strategische Rolle gespielt habe<sup>20</sup>. Gábor Baross brach währenddessen mit der Auffassung, dass die Zukunft in der einseitigen Entwicklung der Eisenbahn liege. Er erkannte, dass die verschiedenen Zweige des Verkehrs in einer engen Beziehung

<sup>18</sup> Vgl. MAGYAR STATISZTIKAI KÖZLEMÉNYEK [= Ungarische Statistische Mitteilungen] Ú.F. 21, 16\* f.; vgl. zur Entwicklung auch HELMUT RUMPLER, PETER URBANITSCH (Hgg.), Die Habsburgermonarchie 1848–1918 IX/2: HELMUT RUMPLER, MARTIN SEGER, Soziale Strukturen. Die Gesellschaft der Habsburgermonarchie im Kartenbild. Verwaltungs-, Sozial- und Infrastrukturen. Nach dem Zensus von 1910 (Wien 2010) Karte 13.1: Bauperioden und Streckenklassifizierung des Eisenbahnnetzes 1824–1914 und EBD. Karte 13.2: Eisenbahnverwaltung und Eigentümer 1907/1914.

<sup>19</sup> FRISNYÁK, A vasutak [Die Eisenbahnen] 68 f.

<sup>20</sup> KATUS, Transport Revolution 98.

zueinander standen und somit gleichermaßen zu entwickeln waren. Der – unbestreitbar – entscheidenden Rolle der Eisenbahnen in diesem System sollte dies keinen Abbruch tun. Sándor Hollán, einer der Verkehrspolitikern der Epoche formulierte die damalige Situation besonders prägnant: „Das Eisenbahnnetz zentralisiert, das Straßennetz dezentralisiert, die Eisenbahnlinie richtet sich auf die großen Verkehrsknotenpunkte, die Straßen auf die Produktions- und Konsumstätten.“ Aufgabe der öffentlichen Straßen sei es also, zu gewährleisten, dass die Mittel der Eisenbahn – und der Schifffahrt – für jedermann und für jede Fracht leicht zu erreichen und vorteilhaft zu nutzen seien<sup>21</sup>.

GA I/1890 über die öffentlichen Straßen und über die Zölle war das erste ungarische Gesetz – und zu seiner Zeit eines der Besten – über den Straßenverkehr. Die bedeutendste Neuerung stellte das System zur Finanzierung der Munizipalstraßen dar. Die Einführung des Straßenzolls – als dessen Grundlage die staatliche Direktsteuer diente – bedeutete auch eine radikale Reform des bisherigen Systems der landesweiten öffentlichen Arbeitspflicht<sup>22</sup>. In den anderthalb Jahrzehnten nach der Verabschiedung des Gesetzes verbesserte sich die Qualität der öffentlichen Straßen wesentlich und es wurden etwa 15.000 km neue Kopfsteinpflasterwege errichtet, die den Erfordernissen des Fuhrwerkverkehrs gerecht wurden. Im Jahre 1894 wurde damit begonnen, transversale Staatsstraßen zu bauen. Im Jahre 1914 hatte das ungarische Straßennetz eine Gesamtlänge von 74.500 km. Von diesen waren beinahe 52.000 km ausgebaut und es befanden sich 12.000 km Staatsstraßen darunter. Mit dem vollständigen Ausbau des Eisenbahnnetzes bzw. mit der Vervielfachung des Eisenbahnverkehrs schrumpfte der Fernverkehr von Postkutschen, Privat- und Gemeinschaftskutschen bzw. Transportkutschen kontinuierlich. Obwohl die ersten Automobile bereits 1895 auftauchten, begann die Motorisierung des öffentlichen Straßenverkehrs erst in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg. 1914 waren in Ungarn insgesamt 2.877 Personenkraftwagen, 316 Lastwagen und 126 Motorräder registriert. Dies bedeutete, dass Kraftfahrzeuge damals im ungarischen Verkehrswesen keine wesentliche Rolle spielten<sup>23</sup>.

## 2. Neue Berufsgruppen: Eisenbahner und Postbeamte

Auch wenn in Ungarn der 15. Juli 1846, also der Zeitpunkt der Übergabe der Strecke Pest–Waitzen (*Vác; Vác*), als Geburtstag der ungarischen Eisenbahn betrachtet wird, so wurde doch bereits zuvor, im Zuge der Bauarbeiten, eine neue Berufssparte rekrutiert, nämlich die ersten Repräsentanten der Eisenbahner. Die Planung der Strecke und die Ausführung der Arbeiten, die spezielle Fachkenntnisse erforderten, übernahmen

<sup>21</sup> LÁSZLÓ EPERJESI, *Egy ország érendszere* [Das Gefäßsystem eines Landes]; in: FRISNYÁK (Hg.), *Baross Gábor* 46 f.

<sup>22</sup> Aufgrund ihrer Wichtigkeit für den öffentlichen Verkehr und ihrer Instandhaltung wurden die öffentlichen Straßen in sechs Klassen eingeteilt: Staatsstraßen, Munizipalstraßen, Straßen zu Bahnhöfen, Gemeindeverkehrswege (Vicinalstraßen), Gemeinewege (Flurwege) und Straßen für den öffentlichen Verkehr, die von Privatpersonen angelegt wurden, *EBD.* 56–59.

<sup>23</sup> CZÉRE, *Közlekedés* [Verkehr] 870 f.

damals noch österreichische und preußische Experten. Die ungarischen Arbeitskräfte waren in erster Linie Erdarbeiter. Nach der Eröffnung der Linie wurden Betrieb und Abwicklung des Verkehrs dann von einheimischem Personal übernommen. Die erste Gruppe ungarischer Eisenbahner bestand aus insgesamt 39 Personen, die ihrer Arbeit unter Berücksichtigung ausländischer Erfahrungen nachgingen<sup>24</sup>. In den ersten Jahren des Neoabsolutismus, in der Zeit der Staatsbahnen, versah Personal aus Österreich den Dienst bei der Eisenbahn. Obwohl die Verordnung, die der Kaiser am 16. November 1851 unterschrieb und die die Funktion der Eisenbahn auf dem gesamten Reichsgebiet regelte, keine Bestimmung enthielt, dass an den Strecken nur österreichische Bürger arbeiten durften, wurden Personen, die aus Cisleithanien stammten, in der Praxis bevorzugt. Der Anteil ausländischer Eisenbahner erhöhte sich auch nach 1855, in der Ära der Privatgesellschaften. Die Unterrepräsentierung von Personen ungarischer Herkunft kann nicht nur auf eine diskriminative Anstellungspraxis zurückgeführt werden, sondern auch auf die mangelnde Fachausbildung der hiesigen Arbeitnehmer.

Nach dem Ausgleich von 1867 zeigte sich plötzlich eine starke und dauerhafte Begeisterung für eine Anstellung bei der neu organisierten „Ungarischen Staatsbahn“<sup>25</sup>. Damals, zu Beginn der rasanten Phase des Eisenbahnbaus, war die wichtigste Voraussetzung für eine Aufnahme in den Kreis der Eisenbahningenieure die Ausbildung und Berufserfahrung – und nicht etwa Protektion. Persönliche Beziehungen gewannen erst in späteren Jahren an Bedeutung. In der Zeit, als die Staatsbahnen die entscheidende Rolle übernahmen, war die Leitung der MÁV darum bemüht, eine geschlossene, auf Eisenbahner-Dynastien aufbauende Gesellschaft zu errichten, wobei der Zuverlässigkeit und Loyalität ein besonders großes Gewicht beigemessen wurden. In den Personalunterlagen der Eisenbahner gab es lange Zeit eine Rubrik, in der danach gefragt wurde, wer den Betreffenden empfohlen habe<sup>26</sup>. Die Eisenbahner-Gesellschaft wurde zwar durch ein starkes Netz von persönlichen Beziehungen geprägt, sie war aber keineswegs homogen, sondern vielmehr stark gegliedert. Der sichere Betrieb des weiten Eisenbahnnetzes erforderte eine Struktur der Aufgabenbereiche, die – ähnlich wie beim Militär – hierarchisch gegliedert war und über klar geregelte Kompetenzbereiche verfügte. Dies zeigte sich auch im Tragen von Uniformen und Rangabzeichen<sup>27</sup>. Die dünne Führungsschicht (Eigentümer und Leiter

---

<sup>24</sup> Die erste ungarische Eisenbahnbau-Gesellschaft übernahm die für ihre Tätigkeit notwendigen Vorschriften ganz einfach bzw. übersetzte die Bestimmungen für die „Kaiser Ferdinand-Nordbahn“, JÁNOS MAJDÁN, *Vasutasok Magyarországon 1846 és 1918 között* [Eisenbahnen in Ungarn zwischen 1846 und 1918]; in: LÁSZLÓ Á. VARGA (Hg.), *Társadalomtörténeti módszerek és forrástípusok* [Sozialgeschichtliche Methoden und Quellentypen] (= *Rendi társadalom – polgári társadalom* 1, Salgótarján 1987) 473 f.

<sup>25</sup> EBD. 474; vgl. auch MÁRIA POGÁNY, *Vállalkozók, mérnökök, munkások a magyar vasútépítés hőskorában (1845–1873)* [Unternehmer, Ingenieure und Arbeiter in der Heldenzeit des ungarischen Eisenbahnbaus (1845–1873)] (Budapest 1980).

<sup>26</sup> GÁBOR PAPP, *Hogyan (ne) legyünk vasutasok? A vasútnál állásért folyamodók önéletrajzai 1867-ből* [Wie werden wir (keine) Eisenbahner? Biographien aus dem Jahre 1867 von Personen, die sich bei der Bahn um eine Anstellung bewarben]; in: KÁROLY HALMOS, JUDIT KLEMENT, ÁGNES POGÁNY, BÉLA TOMKA (Hgg.), *A felhalmozás míve. Történeti tanulmányok Kövér György tiszteletére* [Der Bogen der Akkumulation. Studien zu Ehren von György Kövér] (Budapest 2009) 174–180.

<sup>27</sup> IMRE MIKLÓS, *A magyar vasutasság oknyomozó története* [Pragmatische Geschichte des ungarischen Eisenbahnwesens] (Budapest 1938) 705–711.

von Privatbahnen bzw. ernannte oberste Leiter der Staatsbahnen) gehörten zum Kreise der herrschenden Elite. Die – als Beamte betrachteten – Ingenieure, Buchhalter, Büroangestellten, Verkehrsleiter, Stationsleiter und sonstigen Stationsvorsteher können der Mittelklasse zugeordnet werden. Die untere Mittelschicht und die Gruppen, die sich am oberen Rande zur Arbeiterklasse befanden, setzten sich zum einen aus – als Amtsdienere angesehenen – Lokomotivführern, Schaffnern, Vorstehern kleiner Stationen und Bürogehilfen zusammen, zum anderen aus in die Kategorie „Bedienstete“ eingereihten sonstigen Eisenbahngestellten (Rangierer, Weichenwächter, Heizer, Bremser, Streckenwächter usw.)<sup>28</sup>. Diejenigen Eisenbahner, die sich aus den Reihen der Bauernschaft rekrutierten, bewahrten viele traditionelle Verhaltensweisen. Sie nutzten beispielsweise die kostenlosen Reisemöglichkeiten, die sich auch auf ihre Familienmitglieder erstreckten, dafür, um ihre Erzeugnisse auf die städtischen Märkte zu schaffen. So wie man vor 1867 die Verwendung der deutschen Sprache bei der Bahn betrieb, tat man dies nach 1867 mit dem Ungarischen. Im Juli 1870 verfügte das Ministerium für öffentliche Arbeit und Verkehr, dass alle dem Ministerium bzw. der Oberdirektion für Eisenbahn und Schifffahrt vorgelegten Berichte ausschließlich in ungarischer Sprache verfasst werden durften. Daraufhin machte auch die staatliche Eisenbahngesellschaft MÁV das Ungarische zur offiziellen Sprache. Die Umstellung erfolgte allerdings nicht von einem auf den anderen Tag. Noch ein Jahrzehnt später kam es vor, dass die Unkenntnis des Ungarischen bei Angestellten der ungarischen Staatsbahnen bzw. die „Sabotierung“ der Verordnung beklagt wurde<sup>29</sup>. Dieser Sprachkonflikt legte sich in den letzten Jahrzehnten des 19. bzw. zu Beginn des 20. Jahrhunderts, und zwar im Zuge der starken Assimilierung der deutschsprachigen Bevölkerung in Ungarn.

Mit der Zunahme der Streckenlänge wuchs auch die Zahl der Personen, die im Dienst der Eisenbahngesellschaften standen. Die erste differenzierte und zuverlässige statistische Erhebung über die Gesamtzahl und Zusammensetzung der Eisenbahner stammt aus dem Jahre 1894<sup>30</sup>. Damals standen mehr als 60.000 Personen im Dienste der Staatsbahnen, etwa 10.000 waren für Privatbahnen tätig. 1902 arbeiteten fast 77.000 Personen bei den Staatsbahnen und etwas mehr als 14.000 waren bei den Privatgesellschaften angestellt. Berücksichtigt man, dass bei der Volkszählung des Jahres 1890 etwa 81.000 Personen und bei derjenigen im Jahre 1900 fast 126.000 Erwerbstätige in den Rubriken Verkehr und Transport registriert wurden, dann kann festgestellt werden, dass in diesem Bereich die überwiegende Mehrheit Eisenbahner waren, noch dazu zumeist MÁV-Angestellte. Von diesen arbeitete aber nur ein Teil unmittelbar in der Verkehrsabwicklung. Einen beträchtlichen Anteil hatten nämlich Angestellte, die in der Bahn zugehörigen Betrieben beschäftigt waren, so z.B. in den Wartungswerkstätten, die an wichtigen Verkehrsknotenpunkten errichtet worden waren. Die Tätigkeit als Eisenbahner eröffnete aus mehreren Gründen eine verlockende, existenzsichernde Perspektive, insbesondere für die ärmeren

<sup>28</sup> CSABA P. SZABÓ, *Nemzeti őrhelyen: A magyar vasutasság helye a század fordulójú társadalomban* [Nationaler Wachposten: Der Ort des ungarischen Eisenbahnwesens in der Gesellschaft der Jahrhundertwende]; in: *Aetas* 1 (1985) 37 f.

<sup>29</sup> MIKLÓS, *Vasutasság* [Eisenbahnwesen] 154, 181 f., 313, 705.

<sup>30</sup> Vgl. *MAGYAR STATISZTIKAI KÖZLEMÉNYEK* [= Ungarische Statistische Mitteilungen], Ú. F. 21.

Gesellschaftsschichten: Es gab eine große Zahl von Dienstwohnungen sowie Schulen und Internate, die den Unterricht der Eisenbahnerkinder sicherstellten, Weiterbildungsmöglichkeiten für die Bediensteten, eine regelmäßige – eine Zeit lang sogar automatische – Beförderung sowie einen Status als Staatsangestellter mit Rentenansprüchen. Zwar boten die privaten Gesellschaften in bestimmten Positionen eine höhere Bezahlung, die vielseitigen Sozialleistungen und die innere Struktur der MÁV, die sich in den achtziger Jahren entwickelt hatte, boten den Beschäftigten aber lange Zeit hindurch Vorteile<sup>31</sup>. Es gab Dörfer, so z.B. die Ortschaft Tura im Komitat Pest, in denen fast alle Männer in den Dienst bei der Eisenbahn traten. An anderen Orten, so z.B. in Bánréve (Komitat Gömör és Kishont), erhielt die Ortschaft aufgrund der zahlreichen MÁV-Angestellten, die sich an diesem Eisenbahnknotenpunkt niederließen, den Charakter einer Eisenbahnersiedlung. Der Gruppenzusammenhalt wurde – neben der sich entwickelnden umfangreichen Eisenbahner-Dynastie, den MÁV-Kolonien bzw. der Endogamie der Gruppe – durch Sportklubs und sonstige Eisenbahnvereine, die vom Unternehmen unterstützt wurden, weiter gestärkt. Da sich die Eisenbahn zu einer Institution entwickelte, die für die Funktion der Volkswirtschaft von strategischer Bedeutung war, konnten die Eisenbahner auch ihre Fähigkeit, ihre Interessen durchzusetzen, deutlich stärken. Mit dem ersten – und bis 1918 einzigen – Eisenbahnerstreik in Ungarn im Jahre 1904 stritten sie so auch erfolgreich für eine Verbesserung ihrer – mittlerweile schlechter gewordenen – Lebensbedingungen<sup>32</sup>.

Das Verlangen nach intensiveren Kontakten, das sich in allen Sphären des privaten und gemeinschaftlichen Lebens offenbarte, machte es notwendig, das Post- bzw. Nachrichtennetz zügig auszubauen. Während im Jahre 1848 in Ungarn 4 Millionen Briefe über 472 Postämter zugestellt worden waren, übermittelten im Jahre 1868 bereits zweimal so viele Ämter (941) 24 Millionen Briefe. Und im Jahre 1914 wickelten schließlich 4.751 Postämter einen Postverkehr von 828 Millionen Briefen ab<sup>33</sup>. Wenn wir auch die Masse der aufgegebenen Pakete und Zeitungen berücksichtigen, dann können wir ein noch sprunghafteres Wachstum registrieren. Die Revolution der Nachrichtenübermittlung zeigt sich auch in der Zunahme der Zahl der Telegrafämter. Die Telegrafleitungen wurden zeitgleich mit den Eisenbahnlinien verlegt, befanden sich aber von Anfang an in der Hand des Staates. Mitte des 19. Jahrhunderts war in ganz Ungarn nur ein einziges Telegrafamt, und zwar in Preßburg (Pozsony, Prešporok; *Bratislava*), tätig. Zur Zeit des Ausgleichs betrug die Länge der Telegrafleitungen bereits 8.100 km, d.h. sie waren zweieinhalb Mal länger als die Eisenbahnlinien. 181 staatliche Telegrafämter und 145 Telegrafbüros der Eisenbahn beteiligten sich an der Übermittlung von Telegrammen. 1914 gab es dann bereits 2.955 Telegrafämter und 2.402 Telegrafbüros der

<sup>31</sup> MAJDÁN, Vasutasok [Eisenbahnen] 477; CSABA P. SZABÓ, A vasutas presztízs születése [Die Geburt des Eisenbahnerprestiges]; in: Acta Historica 87 (1989) 37–51.

<sup>32</sup> Wegen ausstehender Lohnzahlungen und Maßnahmen, die die soziale Situation verschärften, kam es im Jahre 1904 zum Eisenbahnerstreik. Der Erfolg dieser Arbeitseinstellung, die nicht den klassischen Charakter der Arbeiterbewegung hatte, führte dazu, dass zahlreiche zivile Organisationen, Vereine und Verbände der Eisenbahner entstanden.

<sup>33</sup> Die Grundlagen des Postrechts bildeten die Bestimmungen zur Wagenpost vom 12. Juni 1838 und die Regelungen zur Briefpost vom 3. Dezember 1838.

Eisenbahn, die auf einer Leitungslänge von 22.869 km den schnellen Informationsfluss sicherten.

Das so genannte Postpatent vom 26. Dezember 1850 weitete die Gültigkeit des österreichischen Postgesetzes von 1837 auch auf das Gebiet Ungarns aus, allerdings mit dem Unterschied, dass der Transport von Reisenden hier nicht zum ausschließlichen Recht der Post wurde. Die gesonderte Verwaltung der Postkutschen wurde beendet und es wurde zur Aufgabe sämtlicher Postämter, Postsendungen und Pakete zu überbringen. (Gemäß der Verordnung über personenbefördernde Privatunternehmen war es auf Landstraßen, an denen sich Postämter befanden, verboten, Privatunternehmen zur Personenbeförderung zu betreiben.) Seit dem Jahre 1850 wurden auch Dampfschiffe dazu benutzt, den Postverkehr abzuwickeln, und 1855 wurde ein „fliegender“ Postdienst der Eisenbahn eingerichtet. Der Posttransport verlagerte sich so schrittweise von der öffentlichen Straße auf die Eisenbahn. Mit der Ausbreitung der Eisenbahn wählten auch immer mehr Reisende die viel bequemeren Eisenbahnwaggons anstelle der engen Postkutschen. Dies geschah in einem Ausmaß, dass die Post im Jahre 1893 die Beförderung von Reisenden vollkommen einstellte<sup>34</sup>. Nach dem Ausgleich bestimmte ein Gesetz, dass die Post in Österreich und Ungarn getrennt sein, aber nach einheitlichen Regeln gelenkt werden sollte. Die offizielle Sprache der Post wurde das Ungarische und man führte erneut den Gebrauch nationaler Symbole ein. 1887 wurden Post- und Fernmeldewesen vereinigt, man trennte sich von den sich in Privateigentum befindenden Betriebsmitteln und schuf eine einheitliche staatliche Dienstleistungsorganisation. 1888 leitete das Gesetz über die Telegrafämter, die Fernsprecher und die elektronischen Signalgeräte eine umfassende Entwicklung des Leitungsnetzes ein. Zuerst wurden Arbeitsplätze für Postingenieure geschaffen, dann richtete man Angestelltenlehrgänge für Post und Fernmeldebüros ein, um den Beschäftigten angemessene Fachkenntnisse zu vermitteln. An weltweit zweiter Stelle – nach England – gründete man in Ungarn ein wissenschaftliches Institut zur Entwicklung des Fernmeldewesens, die so genannte Versuchsstation der Post. Im Jahre 1881 setzte der städtische Telefonverkehr ein und 1890 wurde die Verbindung zwischen Wien und Budapest fertiggestellt. Drei Jahre später waren auch die größeren Städte des Landes durch Telefonleitungen verbunden<sup>35</sup>.

Die Entwicklung der technischen Mittel und des institutionellen Systems von Post und Nachrichtenwesen ging mit einer radikalen Umgestaltung des einstigen Postwesens bzw. mit der Entwicklung einer hierarchisch gegliederten Postlergesellschaft – nach dem Muster von Militär und Eisenbahn – einher. Aufgrund des vertraulichen Charakters des Arbeitsbereiches wurde eine tadellose Moral gefordert, d.h. die Personen, die als Postmeister angestellt werden sollten, wurden nach strengen Kriterien ausgewählt. Die Angestellten der Postämter, die gegen Ende der Epoche bereits in einem Drittel aller Siedlungen ihrer Arbeit nachgingen, waren bahnbrechend bei der Anwendung technischer Neuerungen. Bei der Zustellung von Telegrammen und Expressbriefen wurden seit dem

<sup>34</sup> Vgl. dazu BARNA BALÁZS, *A távíró és távbeszélő története* [Die Geschichte von Telegrafie und Telefon] (Budapest 1952); LAJOS HENCZ, *A posta, távíró és telefon története* [Die Geschichte von Post, Telegrafie und Telefon] (Budapest 1931).

<sup>35</sup> Vgl. KOVÁCS GERGELYNÉ, *Hírközlés* [Nachrichtenwesen]; in: FRISNYÁK (Hg.), *Baross Gábor* 32–45.

Jahre 1896 Fahrräder eingesetzt. Ab 1909 setzte man in Ungarn – als eines der weltweit ersten Länder – im Postdienst Kraftfahrzeuge ein. Die staatliche Post stand aber auch bei den gesellschaftlichen Neuerungen an der Spitze. Obwohl die Erwerbstätigkeiten, die Frauen verrichten konnten, auch in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch relativ beschränkt waren, wurde es ihnen ab 1870 möglich gemacht, nach Vollendung des 18. Lebensjahres und im Anschluss an die Ablegung einer entsprechenden Prüfung in staatlichen Ämtern oder in Postämtern zu arbeiten. Auf diese Weise entwickelte sich die besondere gesellschaftliche Schicht der „Post- und Telefonfräulein“. Ursprünglich entstammte die Masse dieser Frauen dem Kreise der Angehörigen von Postbeamten. Die Post war somit jene staatliche Institution, die zweifellos die größte Nähe zu den Menschen herstellen konnte. Den ersten Schritt in diese Richtung setzte man im Jahre 1855 mit der Zustellung der Briefe an den Wohnort. 1859 wurde dann die Expresszustellung eingeführt. Und die Einrichtung der „Postatakarékpénztár“ [Postsparkasse] im Jahre 1886 begründete schließlich die Ausbreitung und Popularität der Post.

### 3. Die Entwicklung des Handels und der Warenaustausch

Das Wachstum der Binnenwirtschaft, der Wandel der Gesellschaftsstruktur, die Innenpolitik und die internationalen Beziehungen sowie die Entwicklung der weltwirtschaftlichen Lage beeinflussten die Handelsaktivitäten in Ungarn in besonderem Maße<sup>36</sup>. Glücklicherweise fiel die Entfaltung der kapitalistischen Verhältnisse in Ungarn überdies mit einer Phase der dynamischen Entwicklung der Weltwirtschaft zusammen. Der Zeitraum zwischen 1850 und 1873 gilt – auch in internationaler Perspektive – als eine wirkliche Blütezeit der kapitalistischen Unternehmungen. Damals kam es auch in anderen Ländern zu einem raschen Wachstum von Produktion und Umsatz<sup>37</sup>. Dementsprechend fand auch die ungarische Ware längere Zeit gute Absatzmärkte und die ungarische Wirtschaft konnte sich erfolgreich in den Kreislauf der Weltwirtschaft einschalten. Zwischen 1848 und 1918 fand eine beachtenswerte proportionale Verschiebung der Struktur des ungarischen Außenhandels statt: Während in den vierziger Jahren landwirtschaftliche Erzeugnisse noch 90 % des Exports ausgemacht hatten, betrug ihr Anteil vor dem Ersten Weltkrieg kaum mehr als die Hälfte. Gleichzeitig erhöhte sich auch der Anteil der gewerblichen Wirtschaft wesentlich. Während des gesamten Zeitraums bildeten die cisleithanischen Gebiete der Monarchie mit 75 bis 80 % die Hauptrichtung des ungarischen Außenhandels. Der gefragteste Artikel war Getreide bzw. Mehl, es wurden aber auch bedeutende Mengen an Schweinen, Wolle, Wein und Holz exportiert, seit den neunziger Jahren auch immer mehr Rinder und Zucker. Um 1900 fand – neben den

---

<sup>36</sup> TAMÁS CSATÓ, Belkereskedelem [Binnenhandel]; in: ISTVÁN KOLLEGA-TARSOLY (Hg.), Magyarország a XX. században [Ungarn im XX. Jahrhundert] II (Szekszárd 2001) 623.

<sup>37</sup> LÁSZLÓ KATUS, A tőkés gazdaság fejlődése a kiegyezés után [Die kapitalistische Wirtschaftsentwicklung nach dem Ausgleich]; in: ENDRE KOVÁCS, LÁSZLÓ KATUS (Hgg.), Magyarország története 1848–1890 [Die Geschichte Ungarns 1848–1890] (= Magyarország története tíz kötetben [Geschichte Ungarns in zehn Bänden] VI/2, Budapest 1979) 927.

berühmten Produkten der ungarischen Lebensmittelindustrie (Mehl und Zucker) – auch ein beträchtlicher Teil der Erzeugnisse des Maschinenbaus Abnehmer im Ausland (16 %). Die Produkte jener Industriezweige, die zu den Spitzenreitern zählten (der Eisenbahnfahrzeugbau und insbesondere die Herstellung von elektrischen Geräten und Einrichtungen), wurden in zahlreiche europäische Länder exportiert. Nicht nur jenen Firmen, die landwirtschaftliche Geräte herstellten, gelang es, auch in den Balkanstaaten und selbst in Russland Abnehmer zu finden, sondern – in größerer Zahl – auch jenen Unternehmen, die sich mit dem Schiffsbau befassten. Aber auch im Bereich des Binnenhandels erfolgten weitreichende Veränderungen, deren Bedeutung den obigen in nichts nachstand.

Grundvoraussetzung jeden Handels ist die gesellschaftliche Arbeitsteilung. Dementsprechend tritt das Bestreben nach Selbstversorgung, das die traditionellen Gesellschaften kennzeichnete, umso stärker zurück, als der die einzelnen Güter vermittelnde Handel an Raum gewinnt. Die dörfliche Bauernschaft war auch in Ungarn im Wesentlichen durch ein Autarkiestreben gekennzeichnet, die Städte waren traditionell die Zentren des Warenaustausches. Deshalb signalisieren Veränderungen der Zahl und Proportion von Land- und Stadtbevölkerung sowie die Verringerung der im Agrarbereich beschäftigten Personen unter allen Erwerbstätigen bzw. der Anstieg der in der gewerblichen Wirtschaft Arbeitenden sehr deutlich, in welchem Maße sich die Möglichkeit eröffnet, mit einer Beschäftigung im Handel das Auskommen zu finden. Die hier behandelte Zeitspanne wird von der Verstädterung bzw. von einem dynamischen Anstieg der Bevölkerung, die in Siedlungen mit städtischem Charakter lebte, gekennzeichnet. Da ab einer bestimmten Bevölkerungskonzentration das Verlangen nach bestimmten, eigentlich für Städte charakteristischen Beschäftigungsformen (darunter befinden sich auch die Händler) entsteht, ist es zulässig, nicht nur die Bewohner von Siedlungen mit Stadtrecht, sondern auch die Bewohner von Großgemeinden mit mehr als 5.000 Einwohnern der Stadtbevölkerung zuzurechnen. Zwischen 1850 und 1910 machte der Zuwachs der dörflichen Bevölkerung in Ungarn nicht einmal 20 % aus, während die Zahl der „Stadtbewohner“ demgegenüber um 188 % anstieg.

Tabelle 68: STADT- UND LANDBEVÖLKERUNG IN UNGARN 1850–1910  
(in Tausend)

	Jahr							Wachstum (%)	
	1850	1857	1869	1880	1890	1900	1910	(1850–1910)	Jährlich
Stadtbevölkerung <sup>a)</sup>	2.160	2.540	3.011	3.391	4.139	5.075	6.224	188,1	1,6
Landbevölkerung	9.394	9.572	10.550	10.338	10.994	11.609	11.869	26,4	0,4

<sup>a)</sup> Einschließlich der Großgemeinden mit Stadtrecht und mit mehr als 5.000 Einwohnern.

Quellen: LÁSZLÓ KATUS, A népesedés és a társadalomszerkezet változásai [Der Wandel der Bevölkerung und der sozialen Struktur]; in: KOVÁCS, KATUS (Hgg.), Magyarország története VI/2, 1139 f.; A MAGYAR SZENT KORONA ORSZÁGAINAK 1900. ÉVI NÉPSZÁMLÁLÁSA. X. RÉSZ. Végeredmények összefoglalása [Die Volkszählung in den Ländern der ungarischen heiligen Krone im Jahre 1900. Zehnter Teil. Zusammenfassung der Endergebnisse] (= MAGYAR STATISZTIKAI KÖZLEMÉNYEK, Ú. S. [Ungarische Statistische Mitteilungen, N.F.] 27, Budapest 1909) 227 f.; MAGYAR STATISZTIKAI KÖZLEMÉNYEK [Ungarische Statistische Mitteilungen], Ú. S. 64, 216–219.

Vergleicht man den Anteil der Stadt- und der Landbevölkerung im Alter unter 60 Jahren, lässt sich ein bedeutender Wandel feststellen. Während 1850 der Anteil dieser „Stadtbewohner“ nicht einmal 18 % erreichte, überstieg er 1910 bereits ein Drittel der Landesbevölkerung.

Tabelle 69: VERTEILUNG VON STADT- UND LANDBEVÖLKERUNG IN UNGARN 1850–1910  
(in % der Gesamtbevölkerung)

	1850	1857	1869	1880	1890	1900	1910
Stadtbevölkerung <sup>a)</sup>	18,7	21,0	22,2	24,7	27,3	30,4	34,4
Landbevölkerung	81,3	79,0	77,8	75,3	72,7	69,6	65,6

<sup>a)</sup> Einschließlich der Großgemeinden mit Stadtrecht und mit mehr als 5.000 Einwohnern.

Quellen: KATUS, Változás [Wandel] 1139 f.; MAGYAR STATISZTIKAI KÖZLEMÉNYEK [Ungarische Statistische Mitteilungen], Ú. S. 27, 227 f.; MAGYAR STATISZTIKAI KÖZLEMÉNYEK [Ungarische Statistische Mitteilungen], Ú. S. 64, 216–219.

Es gab also das Verlangen nach bzw. die Möglichkeit zur Entfaltung des Dienstleistungssektors und darin des Handels<sup>38</sup>. Während es in Ungarn im Jahre 1846 – laut Elek Fényes – nur 21.000 Händler gab<sup>39</sup>, betrug ihre Zahl 1857 bereits 64.000 und 1910 schließlich mehr als 253.000. Der Anteil der erwerbstätigen Agrarbevölkerung verringerte sich zwischen 1869 und 1910 von 76 auf 60 %, der Anteil der Personen, die in der gewerblichen Wirtschaft tätig waren, stieg währenddessen von 12 % um mehr als das Zweifache. Wenn wir nur die Sphäre der Wirtschaftsdienstleistungen betrachten, dann stoßen wir auf Daten, die eine besonders dynamische Expansion offenbaren: Der Anteil der in diesem Bereich beschäftigten Personen an allen Erwerbstätigen stieg von 1,9 % auf 6 %, d.h. um mehr als das Dreifache (siehe Tabelle 66).

Eine der Hauptforderungen der liberalen Opposition im Landtag von 1839/1840 war die Verabschiedung eines Handels- und Wechselgesetzes. Anstelle eines einheitlichen Rechtskodex entstanden jedoch eigene Gesetze über die Händler (GA XVI/1840), über die Rechtsverhältnisse bei den Fabriken (GA XVII/1840), über die offenen Handelsgesellschaften (GA XVIII/1840), über die Händlerkörperschaft und die Makler (GA XIX/1840), über den Wechsel (GA XV/1840) sowie über das Konkursverfahren (GA XXII/1840). Abgesehen von den beiden letzten Rechtsnormen blieben die Gesetze

<sup>38</sup> Vgl. exemplarisch TAMÁS CSATÓ, A belkereskedelem fejlődésének néhány főbb vonása a tőkés korszakban [Einige Grundzüge der Entwicklung des Binnenhandels im kapitalistischen Zeitalter]; in: Történelmi Szemle 4 (1975) 630–633.

<sup>39</sup> ELEK FÉNYES, Magyarország leírása [Die Beschreibung Ungarns] (Pest 1847), zit. VERA BÁCSKAI, Struktur und Kanäle des Binnenhandels in Ungarn in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts; in: SÁNDOR GYIMESI (Hg.), Der Binnenhandel und die wirtschaftliche Entwicklung (= Studia Historiae Europae Medio-Orientalis 2, Budapest 1989) 15.

bis zum Jahre 1875 in Kraft<sup>40</sup>, und zwar alleine schon deshalb, weil sie sich nicht sehr von den geltenden Rechtsnormen in einem guten Teil der österreichischen Provinzen unterschieden<sup>41</sup>. Vom Standpunkt des Handels war die Aufhebung der Binnenzollschranken und des feudalen Zollerhebungsrechts einer der wichtigsten Schritte bei der Überwindung der wirtschaftlichen Hemmnisse, weil es dadurch zur Vereinigung des nationalen Marktes kommen konnte. (In diese Richtung wirkte sich übrigens auch die Schaffung eines einheitlichen Systems von Geld- und Maßeinheiten aus)<sup>42</sup>. Obwohl die inneren Zollgrenzen zwischen Österreich und Ungarn im Jahre 1850 infolge der wirtschaftlichen Zentralisierungsbestrebungen per Dekret aufgehoben wurden, förderte dieser Schritt dennoch die Intensivierung der Arbeitsteilung innerhalb der Monarchie und war so letztlich – auch wenn dies von einigen Historikern bestritten wird – auch für die ungarische Wirtschaft von Nutzen<sup>43</sup>. Österreich nahm am 25. Januar 1850 das einheitliche deutsche Wechselrecht an. Dieses wurde noch am selben Tag auch auf Ungarn ausgeweitet, und zwar so, dass jene Bestimmungen des Wechselgesetzes von 1840, die nicht im Widerspruch zur deutschen Regelung standen, in Kraft bleiben konnten. Im September 1853 trat, nachdem das Konkursgesetz von 1840 aufgehoben worden war, eine provisorische Konkursordnung in Kraft. Unter den Maßnahmen, die einzelne Bereiche des Handels regelten, sind die Verordnungen über das Tabakmonopol (1850) und über das Hausieren (1854) zu erwähnen. Nach dem Ausgleich wurde erst Mitte der siebziger Jahre ein neues Handels- bzw. Wechselgesetz ausgearbeitet (GA XXXVII/1875 bzw. XXVI/1876). Diese Gesetze wurden auf Vorschlag des Universitätsprofessors István Apáthy so abgefasst, dass sie sich dort, wo dies möglich war, am deutschen bzw. österreichischen Handels- und Wechselrecht orientierten. Die erfolgreiche Modernisierung des Handelsrechtes trug wesentlich zur Effektivität der ungarischen Wirtschaft bei. Für den Fall, dass das Handelsgesetz oder diejenigen Rechtsnormen, die sich auf einzelne Teilbereiche bezogen, z.B. das Konkursgesetz (GA XVII/1881) oder das Gesetz über die Urheberrechte (GA XVI/1884), keine angemessenen Bestimmungen enthielten, sollte das herkömmliche Gewohnheitsrecht angewandt werden.

Die traditionellen Formen des Warenaustausches, die Märkte, die Wochenmärkte und die landesweiten Jahrmärkte, verloren im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts nicht viel von ihrer früheren Bedeutung. Der Markthandel spielte während des Fortschreitens

<sup>40</sup> Anstelle von GA XXII/1840 trat im September 1853 eine provisorische Konkursbestimmung in Kraft, GA XV/1840 wurde nicht vollständig außer Kraft gesetzt, jedoch das deutsche einheitliche Wechselrecht auch auf Ungarn ausgeweitet.

<sup>41</sup> Bei der Formulierung des Gesetzes wurden die Entwürfe des Wiener Rechtsanwalts Ignac Wildner verwendet, bei der Ausarbeitung des endgültigen Gesetzestextes spielte allerdings Ferenc Deák die entscheidende Rolle.

<sup>42</sup> CSATÓ, Belkereskedelem fejlődése [Entwicklung des Binnenhandels] 629.

<sup>43</sup> Zur neueren ungarischen Literatur siehe ZOLTÁN KAPOSÍ, Magyarország gazdaságtörténete 1700–2000 [Wirtschaftsgeschichte Ungarns 1700–2000] (Budapest – Pécs 2002) 169 f., 259 ff.; DERS., Die Entwicklung der Wirtschaft und Gesellschaft in Ungarn 1700–2000 (Passau 2007) 60 ff.; LÁSZLÓ KATUS, Az Osztrák-Magyar Monarchia közös piaca [Der gemeinsame Markt der Österreichisch-Ungarischen Monarchie]; in: ANDRÁS GERŐ (Hg.), A Monarchia kora – ma [Das Zeitalter der Monarchie – heute] (Budapest 2007) 22–43; GYÖRGY KÖVÉR, Az Osztrák-Magyar Monarchia gazdasági teljesítménye [Die Wirtschaftsleistung der Österreichisch-Ungarischen Monarchie]; in: EBD. 44–72.

der Industrialisierung und Urbanisierung anfänglich eine wachsende, aber auch später noch immer eine sehr wichtige Rolle bei der Befriedigung der alltäglichen Bedürfnisse der Bevölkerung. Eine weitere, früher sehr verbreitete Form des vorkapitalistischen Handels war der Verkauf von Tür zu Tür. Seine Bedeutung sank bis zum Ersten Weltkrieg sehr stark und sein Anteil fiel im Jahre 1910 weit hinter den Markthandel zurück. Unter den Selbstständigen machten die „Haustürverkäufer“ landesweit durchschnittlich 10,4 % aus, in der Hauptstadt 7,4 %. Diese Form des Handels entsprach nicht den modernen Großstadtverhältnissen, so dass sie insbesondere in Budapest besonders zurückging<sup>44</sup>. Nach den Berechnungen von Iván T. Berend und György Ránki wurden in Ungarn in den fünfziger Jahren an 600 bis 700 Orten etwa 2.500 bis 3.000 Mal Jahrmärkte abgehalten und in etwa 300 Siedlungen gab es regelmäßige Wochenmärkte. Auf diesen wurde der überwiegende Teil des Binnenhandels abgewickelt. An den meisten dieser Plätze befanden sich bereits im Mittelalter bekannte Märkte<sup>45</sup>.

In den fünfziger Jahren bewahrten die Märkte noch ihre frühere wichtige Rolle, vielerorts erwiesen sich die alten Marktplätze sogar als zu klein, so dass sie regelmäßig erweitert werden mussten. Unter dem Aspekt des Warenaustausches unterscheidet sich der Markt dadurch vom Jahrmarkt, dass der Markt sich ursprünglich spontan organisierte und oft sogar eine Gelegenheit zum täglichen Warenaustausch bot. Er diente ausschließlich dem Verkauf von Lebensmitteln und beschränkte sich auf die jeweilige Siedlung und ihre unmittelbare Umgebung. Für die Märkte waren keinerlei Privilegien notwendig, während die Jahrmärkte – insbesondere seit dem 13. Jahrhundert – auf alle Fälle Marktpatente erforderten. Einige der alltäglichen Märkte wuchsen aufgrund der günstigen Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse in der entsprechenden Siedlung bzw. infolge einer Aufwertung ihrer geographischen Lage und entwickelten sich – gemäß unserer heutigen Begrifflichkeit – zu Wochenmärkten. Bis zur zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelten sich in den größeren Dörfern, Marktflücken und Städten folglich drei Arten des regelmäßigen Warenaustauschs. Märkte wurden in den Großstädten jeden Tag, an den meisten anderen Orten aber nur an zwei oder drei Tagen pro Woche abgehalten. Diese Märkte dienten in erster Linie dem Verkauf von Lebensmitteln. In den meisten größeren Siedlungen wurde wöchentlich – ein oder zwei Tage lang – ein Wochenmarkt abgehalten. Auf diesen wurden neben größeren Mengen an Lebensmitteln auch gewerbliche Waren verkauft. Auf den Wochenmärkten konnten die lokalen Handwerker ihre Waren anbieten, ortsfremden Gewerbetreibenden war der Verkauf im Allgemeinen verboten. Die wirklich großen Wochenmärkte waren diejenigen, auf denen neben Lebensmitteln und Industriartikeln auch Tiere verkauft wurden. Diese großen, eigentlich alles anbietenden Wochenmärkte sind durch die Tatsache charakterisiert, dass sich der Kreis der Verkäufer auf die jeweilige Siedlung und ihre Umgebung beschränkte, der Käuferkreis hingegen wesentlich weiter war. Die Wochenmärkte erhielten ihren Charakter als Stätten des Aufkaufs gerade dadurch, dass die Klein- und Großhändler sowie die kleinen

<sup>44</sup> CSATÓ, Belkereskedelem fejlődése [Entwicklung des Binnenhandels] 624.

<sup>45</sup> IVÁN T. BEREND, GYÖRGY RÁNKI, Ungarns wirtschaftliche Entwicklung 1849–1918; in: ADAM WANDRUSZKA, PETER URBANITSCH (Hgg.), Die Habsburgermonarchie 1848–1918 I: Die wirtschaftliche Entwicklung (Wien 1973) 483.

und großen Gewerbetreibenden aus entfernteren Gegenden auf diesen Märkten erschienen und die dort aufgekauften Waren auf den Märkten anderer größerer Orte weiterverkauften. Die Großmärkte oder landesweiten Messen gingen in der Regel nicht aus den Wochenmärkten hervor, sondern verdankten ihre Existenz einer königlichen Stiftung, dem Marktrecht. Beim komplexen Warenaustausch der landesweiten Märkte konnten allerlei Erzeugnisse, Industrieartikel, Tiere, Rohstoffe sowie Halbfertig- und Fertigwaren von überall her, also die verschiedensten Produkte, ihre Besitzer wechseln. Abhängig vom Einzugsbereich des Marktes unterschied man zwischen lokalen, regionalen, landesweiten oder internationalen Märkten.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts kam es zu großen Veränderungen im äußeren Bild der Märkte und Jahrmärkte. Fast an allen Marktplätzen bildeten sich Initiativen, die sich für eine „Befreiung“ der Haupt- und Marktplätze sowie für die Entfernung der dort stehenden und das Stadtbild verunstaltenden – provisorischen oder ständigen – Marktburden einsetzten. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden die Märkte teils aus stadtplanerischen Erwägungen, teils aus hygienischen Gründen und nicht zuletzt auch aufgrund der Veränderungen, die hinsichtlich des Warenaustausches eingetreten waren, an den meisten Orten aus den Zentren verbannt. Auf den Hauptplätzen der Städte verblieben bestenfalls die tagtäglichen Lebensmittelmärkte, diese durften in der Regel aber nur bis Mittag geöffnet bleiben und nach dem Markt wurde der Platz sofort gereinigt. Die Tiermärkte wurden gewöhnlich in die Nähe von Eisenbahnstationen verlagert. Auch die Märkte für Agrarprodukte gelangten aus dem Zentrum der Siedlungen heraus. Ein bedeutender Teil von ihnen wurde von kleineren oder größeren Produkthandlungen und von Aufkaufniederlassungen abgelöst<sup>46</sup>. Im Laufe des 19. Jahrhunderts begann man zudem europaweit, in den größeren Industriestädten Markthallen für den Verkauf von Lebensmitteln zu errichten. In Budapest ließ man in den Jahren zwischen 1895 und 1897 sechs große Markthallen bauen. Der überwiegende Teil der Markthändler (70 bis 80 %) befasste sich mit dem Verkauf von Lebensmitteln. Im Jahre 1910 betrug der Anteil der selbstständigen Marktverkäufer an allen Personen, die sich als Selbstständige mit dem Handel beschäftigten, landesweit 16 %, in Budapest waren es 23,3 %. Die Gesamtzahl aller Markthändler bildete einen noch kleineren Anteil aller im Handel tätigen Personen (landesweit 8,5 %, in der Hauptstadt 8,7 %). Der Grund dafür war, dass die Marktverkäufer selten über dauerhaft angestelltes Personal verfügten. Mit der Zunahme des Umsatzes differenzierte sich die Tätigkeit der Marktverkäufer sowie der in diese Kategorie eingereihten Straßenverkäufer als immer wichtigere selbstständige Handelstätigkeit. Währenddessen verkauften auch Kleinproduzenten ihre Produkte auf den Märkten. (Letztere sind in den obigen Angaben nicht enthalten.)<sup>47</sup>

Während sich der Umsatz der Märkte im Allgemeinen verringerte, ist es beachtenswert, dass die Tiermärkte bis zum Ersten Weltkrieg beinahe in ihrer ursprünglichen Größe erhalten blieben. Die dort verkauften Tiere wurden mittlerweile allerdings nur mehr in den seltensten Fällen dorthin getrieben, sondern zumeist mittels der Eisenbahn an den Verkaufsort transportiert. Die Angaben über den Umsatz der landesweiten Tiermärkte

<sup>46</sup> Vgl. IMRE DANKÓ, Régi vásáraink világa [Die Welt unserer alten Märkte] (Debrecen 1992).

<sup>47</sup> CSATÓ, Belkereskedelem [Binnenhandel] 624.

aus dem Jahre 1895 zeigen, dass obiges nur eine geringe Wirkung auf den Umsatz der Tiermärkte hatte. Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts versuchte man dem Rückgang des Umsatzes dadurch entgegenzuwirken, dass die Händler bestrebt waren, sich an möglichst vielen Orten ein Marktrecht zu verschaffen. Damals wurde allerdings offensichtlich, dass die Erhöhung der Zahl der Märkte den Verfall nicht aufhalten konnte. An immer mehr Orten wurde nun der Versuch unternommen, neuartige Märkte zu organisieren bzw. neue Marktformen zu entwickeln. Die am häufigsten auftretende Form wurde der Markt für Gebrauchsgüter. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts verringerte sich die Bedeutung der traditionellen Märkte und Wochenmärkte aufgrund von drei Faktoren, die sich gegenseitig verstärkten. Auch in Ungarn konnten die sich entfaltende gewerbliche Wirtschaft und der Handel, der den einheimischen Markt immer stärker in den Welthandel integrierte, infolge der Revolution des Transports die Waren bzw. Produkte immer schneller, in großer Menge und relativ billig auch an weit entfernte Orte transportieren. Abgesehen von den Wochenmärkten, die dem Aufkauf dienten, fiel der Umsatz der Märkte deshalb an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert beträchtlich zurück. An ihre Stelle traten in den Siedlungen gegründete Handelsgesellschaften, also Firmen, die Agrarprodukte und Tiere aufkauften, oder verschiedene Geschäfte, die die Bevölkerung mit Waren versorgten.

In der Folge kam es auch zu einer schrittweisen Ausweitung des Kleinhandels in Geschäftslokalen und der Tätigkeit von Handelsagenten. Während der Handel in Geschäftslokalen immer stärker dominierte, existierten die übrigen Formen nur mehr als Ergänzung mit schrumpfendem Wirkungskreis. Eine Ausnahme bildeten die erwähnten Handelsagenten, die als Mitglieder einer Gruppe, die eine eigenständige Handelsform darstellte, betrachtet wurden. Für ihre Aktivitäten öffnete sich ein immer weiteres Feld, was mit ihrer zunehmenden Spezialisierung und der ständigen Zunahme ihrer Zahl einherging<sup>48</sup>. Da der Markthandel trotz seines Wachstums nicht in der Lage gewesen war, die Bedürfnisse der wachsenden Bevölkerung in den Städten und größeren Siedlungen zu decken, war die Frühzeit der kapitalistischen Verhältnisse eine Phase der Vermehrung der Krämerläden und Gemischtwarengeschäfte. Diese Geschäfte verfügten über ein relativ breites Sortiment an Waren des Alltagsbedarfes. Sie verkauften nicht nur Lebens- und Genussmittel, sondern führten auch Gewerbeartikel, die in den Haushalten häufig verwendet wurden, und passten sich den lokalen Bedürfnissen der Käufer flexibel an. Die Bandbreite ihrer Waren hing vom Siedlungstypus ab: In einem kleinen Dorf musste der Krämer über ein breiteres Warensortiment verfügen als ein Händler in der Stadt, wo es auch Fachgeschäfte gab. In einem Dorf hingegen war der Krämer zumeist der einzige Händler. Die Veränderung bestand anfänglich also darin, dass zum einen nun auch in Gemeinden, in denen früher kein einziges Geschäft vorhanden war, die Gemischtwarenhandlung in Erscheinung trat. Zum anderen stieg in den Städten die Zahl der Krämer- und Gemischtwarenläden. Der folgende Zeitabschnitt war dadurch geprägt, dass zuerst Fachgeschäfte auftraten bzw. sich ausbreiteten, die landwirtschaftliche Produkte veräußerten, und dann solche, die mit verschiedenen Industrieartikeln handelten (z.B. Eisenwaren-, Bekleidungs- oder Möbelgeschäfte). In der Phase zwischen 1890 und 1910

<sup>48</sup> EBD. 624 f.

verringerte sich einerseits – unter den im eigentlichen Handel Beschäftigten – der Anteil derjenigen Personen, die landwirtschaftliche Produkte vertrieben, sowie der Anteil derjenigen, die in Gemischtwarenhandlungen arbeiteten. Andererseits wuchs der Anteil der Personen, die in allen anderen Branchen des Handels beschäftigt waren. In diesen 20 Jahren schrumpfte der Anteil der im Gemischtwarenhandel tätigen Personen von 38,1 % auf 27 %, ihre Gesamtzahl stieg allerdings um 3.300 Personen. Bei der Entwicklung des modernen Handels spielten die Juden eine entscheidende Rolle; ein Großteil der damals von Galizien nach Ungarn einwandernden Juden fand nämlich im Handel ein Auskommen. Diese Entwicklung ist der Grund dafür, dass in der ungarischen Sprache des 19. Jahrhunderts das Wort „Jude“ zum Synonym für „Händler“ wurde<sup>49</sup>.

Der qualitative Sprung, der auf dem Gebiet der Versorgung der Bevölkerung mit Händlern bzw. ihren Produkten erfolgte, wird durch folgenden Sachverhalt deutlich: Während 1857 in Ungarn auf 10.000 Einwohner 33 selbstständige Händler entfielen, stieg diese Zahl bis 1910 auf 67,8. In der österreichischen Reichshälfte lag dieser Anteil 1857 durchschnittlich bei 35,8. Als die Gegend mit der höchsten Kennzahl galt zu diesem Zeitpunkt das Küstenland (66,3), über dem Durchschnitt lagen Mähren (44,7), Böhmen (41,2), Tirol und Vorarlberg (40,6) sowie die Bukowina (36,2). Die Unterschiedlichkeit des Wachstums in diesem Bereich wird durch die Tatsache deutlich, dass einerseits die Ausstattung der österreichischen Reichshälfte mit Geschäften bis zum Jahre 1902 durchschnittlich auf 122,9 anstieg und auch in der Steiermark, die viereinhalb Jahrzehnte zuvor noch den Nachzügler gebildet hatte, die Zahl der Handelsgeschäfte pro 10.000 Einwohner auf 87,1 anstieg. Andererseits erreichte Dalmatien mit 56,4 damals aber nicht einmal den (acht Jahre später errechneten) ungarischen Durchschnitt von 1910 (67,8). Hinsichtlich der territorialen Verteilung der Handelsgeschäfte bestanden auch in Ungarn bedeutende Unterschiede: 1857 trat Transdanubien mit einem Versorgungsindikator von 45,4 besonders hervor, etwas über dem ungarischen Durchschnitt lagen Oberungarn (36,8) und die Große Ungarische Tiefebene (35,1; ohne Budapest); allein Siebenbürgen lag mit 12,7 unter dem Durchschnitt. Bis zum Jahre 1910 erfolgten dann allerdings beachtliche Schwerpunktverlagerungen: Den Landesdurchschnitt übertraf nur die Tiefebene (70,4; ohne Budapest). Unter den Durchschnitt fielen Oberungarn (62,5) und Transdanubien (56,8). Siebenbürgen erreichte mit 42,1 zwar nur den vierten Platz, in dieser Region war der relative Anstieg aber am dynamischsten. Die zwei Hauptstädte verzeichneten zu beiden Zeitpunkten eine Versorgung mit Geschäften, die weit über dem Durchschnitt lag: Wien 128,7 bzw. 259,3 und Budapest 238,6 bzw. 215,8. Erstaunlicherweise verfügte Pest-Ofen im Jahre 1857 über einen wesentlich höheren Indikator als die österreichische Hauptstadt, die ungarische Hauptstadt verzeichnete allerdings zu Beginn des 20. Jahrhunderts einen Rückgang gegenüber dem früheren Wert<sup>50</sup>.

<sup>49</sup> GYÖRGY KOMORÓCZY, A magyar kereskedelem története [Geschichte des ungarischen Handels] (Budapest 1942) 67 ff.; ZSUZSA SZARVAS, Kiskereskedők [Kleinhändler]; in: ATTILA PALÁDI-KOVÁCS (Hg.), Társadalom [Gesellschaft] (= Magyar Néprajz 7, Budapest 2001) 366. Dieses Phänomen ist keine Neuheit, aus ähnlichen Gründen verwendete man früher auch das Wort „griechisch“ in diesem Sinne.

<sup>50</sup> Vgl. TAMÁS CSATÓ, Die räumliche und innere Struktur des Binnenhandels in Österreich-Ungarn (1857–1910); in: GYIMESI (Hg.), Der Binnenhandel und die wirtschaftliche Entwicklung 44.

Bereits im September 1860 war in Budapest die Einrichtung einer Börse beantragt worden, die Statthalterei erteilte allerdings erst im Mai 1863, nach langen Verhandlungen, die Genehmigung zu ihrer Gründung. Die Börse selbst begann ihre Tätigkeit am 18. Jänner 1864. Die Institution wurde als Wertpapierbörse ins Leben gerufen, vier Jahre nach ihrer Gründung inkorporierte sie allerdings die Zentrale des Getreidehandels und entwickelte sich so zu einer Waren- und Effektenbörse. Dieser Schritt führte zu einer großen Neuerung, er etablierte nämlich den Großhandel zwischen den Produzenten und den Kleinhändlern. Es scheint so, dass sich der Börsengroßhandel in der ersten Periode des Ausgleichs vor allem auf den Außenhandel spezialisierte. Später konnte er aber sowohl die Erfordernisse des Außen- als auch des Binnenhandels befriedigen. Die Zahl der Börsenmitglieder hing von der konjunkturellen Entwicklung ab, die Zahl der Börsenmakler hingegen zeigte in der Zeit von 1872 bis zum Ersten Weltkrieg nur minimale Schwankungen. Die Börsenpreise wurden schrittweise zum dominierenden Faktor auf dem ungarischen Markt und auch die Produktpreise außerhalb Budapests richteten sich nach ihnen, wodurch die Preisunterschiede innerhalb des Landes immer kleiner wurden. Unter den Geschäftsleuten in den Provinzen Ungarns bildete sich der Brauch heraus, das Studium der am Morgen aus der Hauptstadt gelieferten Zeitungen mit den Großhandelspreisen der Börse zu beginnen. Im Wirtschaftsleben spielte die Information eine immer größere Rolle und der „Rhythmus“ des Großhandels beschleunigte sich: Mittels schneller und guter Entscheidungen konnten sich Spekulanten große Vermögen verschaffen. Dies eröffnete ihnen auch die Möglichkeit zu einem schnellen gesellschaftlichen Aufstieg<sup>51</sup>.

In Ungarn wurde die Kapitalakkumulation in erster Linie durch die zwei großen Getreidekonjunkturen – zur Zeit der Napoleonischen Kriege und im dritten Viertel des 19. Jahrhunderts – sowie durch die großen Infrastrukturinvestitionen seit den fünfziger Jahren (insbesondere im Eisenbahn- und Städtebau) gefördert. Dementsprechend bildeten sich in Ungarn zwei Haupttypen von kapitalistischen Unternehmern heraus. Die erste Gruppe, die Großhändler und investierenden Geschäftsleute, hatten ihre Karriere oftmals in kleinem Maßstab als Naturprodukt-, Tier-, Häute-, Holz- oder Tabakhändler begonnen, während die andere Gruppe zumeist aus dem Kreise von Architekten und Baustoffhändlern hervorging. Ihre Mitglieder stiegen zu Bauunternehmern und Hauseigentümern mit riesigen Vermögen auf. Bei den Geschäftsabschlüssen, die in den beiden Phasen der großen Nachfrage nach Agrarprodukten gemacht wurden, spielten jüdische Händler aus Ungarn eine Vorreiterrolle. Wie Péter Hanák gezeigt hat, war das Geschäftsgebaren der vermögendsten Teile des alten städtischen Bürgertums – zumeist deutsche, siebenbürgisch-sächsische, armenische und ungarische Händler sowie (in Südungarn) griechisch-makedonische Händler – durch das Festhalten an Traditionen und durch Risikominimierung gekennzeichnet. Deshalb zeigte sich die Anhäufung von Vermögen bei ihnen vor allem durch den sichereren und zugleich prestigereicheren Erwerb von Haus- und Grundeigentum. Daher stellten sie auch im Grunde keine Konkurrenz zum Handel mit Agrarprodukten, der große Flexibilität und Marktkenntnisse erforderte und

---

<sup>51</sup> EMIL ENGEL, LÁSZLÓ BARTHA, *A Budapesti Tőzsde története 1864–1914* [Geschichte der Budapester Börse 1864–1914] (Budapest 1914); KAPOSÍ, *Magyarország gazdaságtörténete* [Wirtschaftsgeschichte Ungarns] 249 f.

mit ziemlich großen Risiken einherging, dar. Das prestigeorientierte Bürgertum hielt den Aufkauf von Agrarprodukten zumeist für eine nicht standesgemäße Tätigkeit, die sich eigentlich nur quantitativ vom Hausiererertum unterscheidet<sup>52</sup>.

In den fünfziger Jahren versuchte ein Teil der Rohstofflieferanten und Händler, die gewerbliche Produkte veräußerten, Einfluss auf die Handwerker zu gewinnen, eine Kooperation des Handwerks zu organisieren und so mit dem eigenen Kapital auf das Gebiet von Industrie und Gewerbe vorzudringen. Obwohl dieses Bestreben in den meisten Branchen zu einem Aufschwung führte, stellte sich in der Folge heraus, dass es gewinnbringender war, entweder Waren in großer Menge aus dem Ausland zu importieren und diese billig zu vertreiben oder gar selbst Unternehmen zur Herstellung von Massenartikeln zu gründen. Zum Geschäftsprofil der frühkapitalistischen Unternehmer gehörte in der Regel – neben der Produktvermittlung – auch der Geldverleih. Beim Aufbau des modernen Bankenwesens in Ungarn spielten daher auch Großhändler eine bedeutsame Rolle.

#### 4. Die Entwicklung des Kredit- und Finanzwesens

Die bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts bestehenden Hindernisse für die Entwicklung des Kreditwesens – also das Recht des königlichen Fiskus auf das Adelserbe, die Besitzunfähigkeit der Nichtadeligen sowie die fehlende Rechtsgleichheit – fielen infolge der bürgerlichen Revolution weg. Während sich die Situation im Jahre 1850 mit der Aufhebung der Binnenzölle, mit der Integration der „ungarischen Provinzen“ in den Markt des Reiches und mit der Vereinheitlichung des ökonomischen Umfeldes vom Gesichtspunkt des Kapitalflusses her unbestreitbar günstiger gestaltete, wirkten sich unter anderem die Verzögerung der Besitzregelung und der Entschädigung, die teilweise Verschleppung des bürgerlichen Erbrechts, der Fortbestand des Systems der Fideikommission und die Beschränkung der Zinsumwandlung negativ auf die Entwicklung aus. In der Phase des Neoabsolutismus verschleppte die Staatsverwaltung zudem absichtlich die Entwicklung der neuen ungarischen Kreditinstitutionen. Gerade deshalb kam jenen Geschäftsleuten, die sich neben dem Handel auch mit Wechselgeschäften sowie mit Bank- und Effektengeschäften befassten, für eine gewisse Zeit eine wichtige Rolle zu. Im Jahre 1847 waren in Pest-Ofen 39 Unternehmer tätig, die mit einem englischen Terminus als „merchant-banker“ bezeichnet werden können. 1859 gab es 37 derartige Großhändler. Von deren Firmen hatten sich allerdings lediglich 13 bereits 12 Jahre früher mit dem Bank- und Wechselgeschäft befasst. Bis 1871 ging die Zahl der Großhändler, die am Kreditgeschäft beteiligt waren, noch weiter zurück. Von den 23

---

<sup>52</sup> In den kapitalistischen Großhandel mit Naturerzeugnissen schalteten sich lediglich einige griechische Familien (Sacelláry, Muráti) und einige deutsche Familien des ländlichen Ungarns (Gebrüder Fuchs, Bernát Weisz) ein; vgl. PÉTER HANÁK, Magyarország társadalma a századforduló idején [Ungarns Gesellschaft zur Zeit der Jahrhundertwende]; in: DERS., FERENC MUCSI (Hgg.), Magyarország története 1890–1918 [Die Geschichte Ungarns 1890–1918] (= Magyarország története tíz kötetben [Geschichte Ungarns in zehn Bänden] VII/1, Budapest 1978) 442.

auf diesem Gebiet tätigen Unternehmen waren lediglich fünf auf der Liste des Jahres 1847 verzeichnet. In der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre war aber nicht mehr nur ein Teil der Großhändler im Kreditgeschäft aktiv, vielmehr schalteten sich nun auch Wechselstuben, die sich auf Geldgeschäfte spezialisierten, in das Kreditwesen ein. Für diese Fachhändler wurde im Jahre 1862 eine eigene Abteilung innerhalb der „Polgári Kereskedő Testület“ [Bürgerliche Händlerkörperschaft] eingerichtet. Diese Wechselstuben verliehen bereits in den sechziger Jahren dem Kreditwesen neuen Schwung.

György Kövér hat die Entwicklung der Zusammensetzung der Großhändlerschicht, die sich mit Finanzgeschäften beschäftigte, anhand der Geburtsorte sowie der ursprünglichen Religionszugehörigkeit der Firmenleiter untersucht. Die in der Fachliteratur gewöhnlich vertretenen Thesen werden durch seine Forschungsergebnisse teils widerlegt, teils differenziert. Bislang wurde behauptet, dass das Kapital in Ungarn im Wesentlichen aus dem Ausland stammte und die Finanzkapitalisten ursprünglich jüdischer Herkunft gewesen seien. Laut Kövér lag aber bereits 1847 der Anteil der in Ungarn geborenen Großhändler, die sich mit Wechselgeschäften befassten, bei 69,2 % und dieser Prozentsatz erhöhte sich in späterer Zeit weiter. Hinsichtlich der Religionszugehörigkeit stellte Kövér fest, dass 1847 von den 39 Geschäftsleuten 59 % Israeliten waren, etwa 10 % dem evangelischen Glauben angehörten, 20 % waren Katholiken, 5 % Orthodoxe und 2,5 % Reformierte. In den fünfziger Jahren kam es auch hier zu einer Art „Wachablöse“. 1859 waren von den 37 Großhändler-Bankiers fast drei Viertel (73 %) Israeliten. Der Anteil der Katholiken verringerte sich auf die Hälfte, derjenige der Personen evangelischen Glaubens überstieg kaum 10 % und der Anteil der Reformierten stagnierte im Wesentlichen (2,7 %). Die Gruppe der Orthodoxen verschwand währenddessen. Weitere 12 Jahre später wurden die 23 Privatunternehmen, die sich mit der Kreditvergabe beschäftigten, von 19 israelitischen, zwei katholischen und einem reformierten Unternehmer sowie von einem Unternehmer mit unbekannter Konfession geleitet. Der Anteil der Israeliten stieg – mit 82,6 % – also weiter an, derjenige der Katholiken sank – mit 8,7 % – weiter<sup>53</sup>. Die Abenddämmerung der Privatbankhäuser, die unter der Ägide von Großhandelsunternehmen tätig waren, erfolgte in den achtziger Jahren. Einige wandelten sich in Aktiengesellschaften um, andere schrumpften allmählich zu einer Art Vermögensverwaltung zusammen. Auf alle Fälle hatten sie aber in den ersten Jahrzehnten unserer Epoche, als es noch ziemlich wenige Kreditinstitute auf der Basis von Aktiengesellschaften gab, eine wichtige Rolle gespielt<sup>54</sup>.

<sup>53</sup> GYÖRGY KÖVÉR, Nagykereskedőtől a bankárig [Vom Großhändler zum Bankier]; in: LÁSZLÓ Á. VARGA (Hg.), Vera (nem csak) a városban. Tanulmányok a 65 éves Bácskai Vera tiszteletére [Vera (nicht nur) in der Stadt. Studien zu Ehren des 65. Geburtstags von Vera Bácskai] (= Rendi társadalom – polgári társadalom. Supplementum, Debrecen 1995) 23–29.

<sup>54</sup> Im Jahre 1848 waren 36 Kreditinstitute in Ungarn tätig, darunter allerdings nur eine einzige Bank, nämlich die 1841 gegründete, nur über ein relativ bescheidenes Kapital verfügende „Pesti Magyar Kereskedelmi Bank“ [Pester Ungarische Commercial-Bank]. Bei den anderen Instituten handelte es sich um Sparkassen, die lokale Bedürfnisse befriedigten. Zwölf Jahre später erhöhte sich ihre Zahl – nach einer vorübergehenden Verringerung – lediglich um zwei. 1866 entfalteten 85 und ein Jahr später bereits 107 Kreditinstitute ihre Aktivitäten. Auf dem Gebiet des Pfandbriefgeschäftes hatte die „Magyar Földhitel-

Der Ausgleich 1867 eröffnete dem Kreditwesen Raum für eine außerordentlich dynamische Entwicklung<sup>55</sup>. Das Kreditwesen wurde zu jenem Sektor, der das schnellste Wachstum verzeichnen konnte. Verglichen mit den – im Grunde sehr ähnlichen – cisleithanischen Geldinstituten zeigten die ungarischen – aufgrund äußerer Zwänge – eine stärkere Marktorientierung<sup>56</sup>. Charakter und Funktion der ungarischen und der österreichischen Sparkassen unterschieden sich demgegenüber ganz wesentlich. Während die Sparkassen außerhalb Ungarns weniger als geschäftliche Unternehmungen, sondern vielmehr als humanitäre Institutionen – mit der Aufgabe, das Sparverhalten der niederen Volksschichten anzuregen, ihre Ersparnisse zu akkumulieren und zu verzinsen sowie verschiedene allgemein nützliche und wohltätige Ziele zu verwirklichen – unter der Kontrolle des Staates oder der Gemeinden standen, verwandelten sie sich in Ungarn nach 1867, als sie sich von den früheren Beschränkungen und der behördlichen Kontrolle befreien konnten, in offene Handelsgesellschaften oder Aktiengesellschaften, die nach Gewinn strebten, und beschäftigten sich als Unternehmen, die sich um die Auszahlung einer größtmöglichen Dividende bemühten, mit allen Zweigen des Bankgeschäfts<sup>57</sup>. Ein zeitgenössischer Statistiker stellte diesbezüglich fest: „Bei uns sind die Sparkassen eigentlich Depositenbanken, bei welchen die kleinen Ersparnisse der unteren Volksklassen eine viel geringere Rolle spielen als das große Kapital, also als das kurzfristig frei gewordene geschäftliche Umlaufkapital.“<sup>58</sup> Ein vom Gesichtspunkt der Sozialgeschichte besonders wichtiges Ereignis war die Gründung der „Postsparkasse“ im Jahre 1886. Diese war – nach dem Vorbild des Auslandes – dazu berufen, die „Geldkrümel“ zu sammeln. Aufgrund der Vielzahl ihrer Filialen – 1913 gab es bereits fast 4.700 – ermöglichte sie es breiten Kreisen der Gesellschaft, zu sparen. Von dieser Möglichkeit machten vor allem Handwerker, Hausangestellte und – in kleinerem Maße – Tagelöhner Gebrauch. Betracht-

---

intézet“ [Ungarische Bodencredit-Anstalt], die im Jahre 1863 von Großgrundbesitzern und wohlhabenden Mittelbauern gegründet worden war und zum „Országos Magyar Gazdasági Egyesület“ [Ungarischer Landwirtschaftsverband] gehörte, die größte Bedeutung, GYÖRGY SZABAD, *Az önkényuralom kora* [Das Zeitalter des Absolutismus]; in: KOVÁCS, KATUS (Hgg.), *Magyarország története* [Geschichte Ungarns] VI/1, 550–553; KAPOSÍ, *Magyarország gazdaságtörténete* [Wirtschaftsgeschichte Ungarns] 194–197; DERS., *Entwicklung* 66; vgl. auch GYÖRGY KÖVÉR, *A felhalmozás míve* [Der Bogen der Akkumulation] (Budapest 2002) und DERS., *Die Entwicklung des Bankensystems in der österreichisch-ungarischen Monarchie*; in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 3 (1988) 47–69.

<sup>55</sup> Vgl. BEREND, RÁNKI, *Ungarns wirtschaftliche Entwicklung* 476.

<sup>56</sup> Dies kann in erster Linie darauf zurückgeführt werden, dass allein die Wiener Börse eine internationale Rolle spielte. Deshalb hielten die Banken in Ungarn – aufgrund des Fehlens einer wirklich marktwirtschaftlich funktionierenden ungarischen Börse – lieber Staatsanleihen und Bank- und Eisenbahn-papiere, die international als liquideren Forderungen galten, als die Aktien von einheimischen Industrieunternehmen, KÖVÉR, *Felhalmozás* [Akkumulation] 253.

<sup>57</sup> KATUS, *Gazdaság fejlődése* [Wirtschaftsentwicklung] 970 f. Das ist der Grund dafür, dass das Ungarische Statistische Jahrbuch die Banken und Sparkassen zusammen aufführt, weil sie im Wesentlichen identisch waren. In den österreichischen Publikationen werden hingegen Sparkassen und Banken klar unterschieden.

<sup>58</sup> LAJOS LÁNG, *Magyarország gazdasági statisztikája* [Wirtschaftsstatistik Ungarns] (Budapest 1887) 639.

tet man die erhalten gebliebenen Datenreihen, so zeigt sich, dass die Ersparnisse ein deutliches Wachstum aufzeigten<sup>59</sup>.

Ein Charakteristikum der dualistischen Epoche war das Interessenbündnis der alten grundbesitzenden Aristokratie und des Geldadels. Letzteren repräsentierten Personen jüdischer Herkunft, die mit Vorliebe Vertreter der historischen Aristokratie in die Direktoren- und Präsidentensessel der von ihnen gegründeten Banken und anderen Wirtschaftsgesellschaften setzten<sup>60</sup>. Die Träger wohlklingender Namen machten ihrerseits für Profit und Beteiligung ihren Einfluss in Gesetzgebung und Verwaltung zugunsten der jeweiligen Unternehmen geltend<sup>61</sup>. Zur Zeit der Jahrhundertwende wuchsen zahlreiche, das architektonische Stadtbild bestimmende repräsentative Sparkassengebäude und Bankenpaläste aus dem Boden, die die Bedeutung des Finanzsektors auch symbolisch hervorhoben. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts entstand in Ungarn nicht nur ein umfassendes System von Kreditinstituten, sondern Budapest kann zu dieser Zeit zweifelsfrei als eines der Bankzentren Osteuropas betrachtet werden.

---

<sup>59</sup> GYULA VARGHA, *A magyar hitelügy és hitelintézetek története* [Geschichte des ungarischen Kreditwesens und der ungarischen Kreditinstitute] (Budapest 1896) 521 ff.; KÖVÉR, *Felhalmozás* [Akkumulation] 251.

<sup>60</sup> EZRA MENDELSON, *The Jews of East Central Europe between the World Wars* (Bloomington 1983) 92; SZARVAS, *Kiskereskedők* [Kleinhändler] 366; vgl. auch WILLIAM O. McCAGG, JR., *Jewish Nobles and Geniuses in Modern Hungary* (= *East European Monographs* III, New York 1972) 25–47.

<sup>61</sup> PAUL SZENDE, *Christian Hungary and Jewish Capitalism*; in: *The New Europe* 28/10 (1920) 67–72.