

nügendem Maße zur Verfügung stehen, kann in jeden Zweifel ausschließender Weise hier jener große internationale Markt geschaffen werden, für welchen Budapest infolge seiner günstigen Lage geradezu prädestiniert erscheint.

Mit der großen Steigerung des Budapest Wasserverkehrs hat jedoch die Errichtung jener Einrichtungen überhaupt nicht Schritt gehalten, die berufen gewesen wären, diesen Verkehr entsprechend abzuwickeln. Es sind wohl Kais erbaut worden, doch entsprechen diese den Anforderungen des Handels nicht. Zu Beginn der Achtzigerjahre erbaute ferner die Hauptstadt die Lagerräume und den Elevator, und zwar in Verbindung mit dem Donauuferbahnhof der königlich ungarischen Staatsbahnen. Dieselben wären berufen gewesen, das entsprechende Kommunikationsbindeglied zwischen Eisenbahn- und Schiffsverkehr zu bilden, sie vermögen jedoch dem Budapest Verkehr bisher nur in sehr geringem Maße zu dienen. Dieser Umstand hat schon im Jahre 1892 die Budapest Handels- und Gewerbekammer bewogen, der Regierung eine Repräsentation betreffend die Errichtung eines großen Handelshafens zu unterbreiten. Tatsächlich hat die Regierung auf Grund dieser Initiative im Frühjahr 1896 sich entschlossen, diese Frage eingehend studieren zu lassen. Der damalige Handelsminister Baron Ernst Daniell entsandete den Schreiber dieser Zeilen nebst zwei Kollegen nach Deutschland, um die Elbe- und Rheinhäfen vom technischen und kommerziellen Standpunkte zu studieren, worauf ich am 5. Dezember 1896 die Vertrauensstellung erhielt, die Pläne des neuen Handelshafens auszuarbeiten.

Meine im Auslande gewonnenen Erfahrungen reifen in mir die feste Ueberzeugung, daß bei dem Entwurf des Handelshafens in erster Reihe die Erfordernisse des Großhandels und der mit diesem verbundenen Großindustrie als richtunggebend anzusehen sind und die Schifffahrtinteressen nur insofern, als dies die Abwicklung des Schifffahrtverkehrs selbst erfordert, denn der Handelshafen dient zur Befriedigung der vielseitigen Ziele des Großhandels, während die Schifffahrt nur ein Mittel hierzu bildet. Nach Rücksprache mit den berufenen Faktoren des Budapest Großhandels, der Großindustrie und des Verkehrswesens wurden folgende Leitprinzipien hinsichtlich des Handelshafens und der anschließenden Bahnanlagen aufgestellt:

1. Der Hafen soll namentlich für den Verkehr in Massengütern eine zentrale kommerzielle Anlage bilden, wohin sämtliche nach Budapest aufgegebenen Massengüter instradiert, dort eingelagert, manipuliert oder von dort per Bahn, Schiff oder Wagen rasch weiterbefördert werden können. Das ist schon deshalb besonders wichtig, weil der Produkthändler bei Ankunft seiner Ware noch gar nicht weiß, wohin er sie disponieren wird und in den lokalen Speisen wesentliche Ersparnisse zu erzielen sind, wenn der Lagerort der Ware leicht zu erreichen ist. Der Hafen muß mithin mit der Bahn in organische Verbindung gebracht werden, und zwar in der Weise, daß neben der Vernehmung des Hafens mit dem entsprechenden Schienengeleise zugleich ein Zentralgüterbahnhof errichtet werde, damit auf diese Art die einheitliche Behandlung der per Bahn und zu Wasser anlangenden Massengüter ermöglicht werde.

2. Bei der Einrichtung des Hafens wurde als Prinzip ausgedrückt, daß die einzelnen zur Unterbringung der Waren dienenden Gebäude wohl der Natur der Waren entsprechend, jedoch möglichst einfach erbaut werden, um die Lagerkosten auf ein Minimum reduzieren zu können. Man müsse ferner für verschiedene Gebäude vorsorgen, in denen Warenauktionen abgehalten werden können; auch sei besonderes Gewicht auf die Errichtung von Lagerhäusern im Hafen zu legen, wo die Waren nicht nur untergebracht, sondern auch manipuliert, eventuell auch verarbeitet werden können.

3. Die kommerziellen Fachkreise haben auch übereinstimmend die Ansicht geäußert, daß ein Teil des Hafens für die Zwecke des Transitohandels reserviert bleibe und dieser Teil als zollfreier Freihafen mit den entsprechenden Magazinen ausgestattet werde. In diesem Hafenschnitt wäre das Zentral-Hauptzollamt zu errichten.

4. Um den Hafenverkehr rasch und wohlfeil abwickeln zu können, ist der Hafen mit der modernsten maschinellen Einrichtung auszustatten.

5. Damit der Hafen als Handelsknotenpunkt die Budapest Großindustrie je vorteilhafter zu bedienen geeignet sei, soll in Verbindung mit dem Handelshafen ein Industriehafen errichtet werden. Hierbei soll jede einzelne Fabrik sowohl mit dem Wasser-, als auch mit dem Eisenbahn- und Straßenverkehr organisch verbunden werden können.

Unter strenger Befolgung dieser Leitprinzipien wurde nach der Spitze der Csepelinsel ein größerer Handels- und Industriehafen nebst einem Güter- und Rangierbahnhof geplant, die als organisches Ganze berufen sind, sowohl für den auf der Donau, als auch für den per Bahn sich abwickelnden internationalen Verkehr und für die heimische Fabriksindustrie hier in Budapest einen so mächtigen Knotenpunkt zu schaffen, wie er unserer Metropole infolge ihrer günstigen natürlichen Lage und ihrer hervorragenden wirtschaftlichen Bedeutung gebührt.

Anlässlich meiner ausländischen Studienreisen habe ich mit all jenen großen Weltfirmen, die die Hauptfaktoren im Verkehr der großen Hafenplätze bilden, wiederholt alle Einzelheiten des Handelsbetriebes gründlich besprochen. Diese Studien haben mich am besten davon überzeugt, welche die Erfordernisse des Handels einem solchen Hafen gegenüber sind, denen sich die Bauart und die technischen Einrichtungen des Hafens, wie auch die Schifffahrt anschmiegen müssen. Eine Lösung, die nur mit den Schifffahrtbedürfnissen rechnet, wird den Hafen niemals zu einer Handelsinstitution machen. Wollen wir also Budapest zur Zentrale des internationalen Donauverkehrs (und nicht nur zur Zentrale eines Mittels desselben: der

Schifffahrt) machen, so darf die Lösung dieser für das Wirtschaftsleben der Hauptstadt, des Landes, ja ganz Mitteleuropas so überaus wichtigen Frage nicht kleinklichen Gesichtspunkten untergeordnet werden und man darf nicht mit so primitiven Einrichtungen an sie herantreten, die den ganzen Beruf, der Budapests in dem internationalen Verkehr harret, in Frage stellt. Ich betone daher die Notwendigkeit, daß die maßgebenden kommerziellen und industriellen Interessenten sich bemühen sollen, einen entsprechenden Einfluß auf die Leitung der Lösung dieser hochwichtigen Frage zu üben, denn meiner auf Erfahrungen beruhenden festen Ueberzeugung nach sind diese Faktoren in erster Reihe berufen, zu bestimmen, welche Anforderungen sich an die Ausgestaltung Budapests zu einem Knotenpunkt des internationalen Donauhandels knüpfen.