

Budapest als Knotenpunkt des internationalen Donauhandels.

Von Béla v. Gonda,
Ministerialrat a. D.

Budapest, 7. Juli.

Die Donau war schon in den ältesten Zeiten eine wichtige Wasserstraße für den Handelsverkehr der an seinen Ufern ansässigen Völker. Der Umstand, daß im Mittelalter mehreren Städten von den betreffenden Herrschern das Recht eingeräumt wurde, Waren anzuhalteln, beweist deutlich, daß einzelne Städte schon damals bestrebt waren, zu Handelsknotenpunkten zu werden und sich aus dem Donauverkehr gewisse wirtschaftliche Vorteile zu sichern. Infolge ihrer günstigen geographischen Lage war auch Ofen und später auch Pest bemüht, die sich aus dem internationalen Donauverkehr und -handel gleichsam naturgemäß ergebenden Vorteile in je größerem Maße auszunützen, und die Pester Märkte waren schon im achtzehnten Jahrhundert in ganz Europa, insbesondere aber im Orient, beziehungsweise auf dem Balkan durch den sich hier abwickelnden, sehr ausgedehnten internationalen Verkehr berühmt.

Seither haben sich die Zeiten wesentlich geändert. Mit der Erfindung der Eisenbahnen, dem rapiden Ausbau des Eisenbahnnetzes, der fortwährenden Entwicklung, der raschen, bequemen und verlässlichen Abwicklung des Eisenbahnbetriebes und insbesondere mit der neueren politischen und wirtschaftlichen Gestaltung der Donaustaaten hat die Donau allmählich ihre bisherige große internationale Bedeutung eingebüßt und nicht einmal die Entwicklung der Dampfschiffahrt vermochte einen solchen Verkehr auf der Donau zu schaffen, der der den Osten mit dem Westen verbindenden geographischen Lage dieses großen internationalen Stromes würdig wäre. Der heutige Weltkrieg mußte kommen, damit der politische und Wirtschaftsbund der an den Ufern der Donau gelegenen Staaten die eminente wirtschaftliche Bedeutung dieses mächtigen Stromes sozusagen entbede und ihn gleichsam als Hauptlebensader der künftigen Gestaltung Mitteleuropas einfüge. Damit hat die Donau ihre alte wirtschaftliche und politische Bedeutung wiedererlangt und sie bietet gleichzeitig eine auf die ferne Zukunft auswirkende Perspektive für die Ausgestaltung des sich auf der Donau mit der Zeit entwickelnden großen internationalen Handelsverkehrs. Zur Leitung dieses Weltverkehrs, zur Abwicklung des Donauhandels, zur Schaffung eines größer angelegten internationalen Knotenpunktes kann vermöge seiner natürlichen Lage, seiner entwickelten Wirtschaftsverhältnisse in erster Reihenfolge nur Budapest berufen sein.

An dem den Westen mit dem Osten verbindenden mächtigen Donaustrom liegt westlich in einer Entfernung von 745 Kilometern von hier im Herzen Mitteleuropas Regensburg, die gegenwärtig obere Endstation dieser großen internationalen Wasserstraße; in einer Entfernung von 592 Kilometern Passau, die Umschlagsstation im Verkehr mit Süddeutschland; in einer Entfernung von 291 Kilometern Wien, der Knotenpunkt des Handels mit Oesterreich und in Zukunft wohl auch der österreichischen Wasserstraßen. Gegen Süden liegt ebenfalls an der Donau in einer Entfernung von 504 Kilometern Belgrad. Gegen Südosten, 748 Kilometer entfernt, Turn-Severin, einer der bedeutendsten Verkehrspunkte Rumäniens; in einer Entfernung von 1520 Kilometern liegt Galatz, die Fluß- und Seehafenstation Rumäniens von großer internationaler Bedeutung; 1687 Kilometer entfernt aber liegt die Sulinaer Mündung der Donau, so daß Budapest zwischen Regensburg und Turn-Severin gerade in der Mitte, zwischen Regensburg und Galatz aber — in welcher letzterem Hafen die Umladung zur See erfolgt — im oberen Drittel der Donau gelegen ist.

Budapest ist vermöge seiner günstigen Lage sozusagen von Natur aus dazu berufen, als Mittelpunkt des internationalen Verkehrs und Handels von West nach Ost und von Ost nach West zu dienen. Erhöht wird diese günstige Lage noch durch den Umstand, daß die Hauptlinien der ungarländischen Eisenbahnen hier zusammenlaufen, wo die den Westen mit dem Osten, den Norden mit dem Süden verbindenden Eisenbahnlinien durchlaufen, so daß Budapest einen natürlichen Knotenpunkt nicht nur des Wasser-, sondern auch des Eisenbahnverkehrs bildet. Werfen wir nur einen flüchtigen Blick auf die Landkarte, so springt diese empirische Lage Budapests sofort in die Augen und man überzeugt sich davon, daß die ungarische Hauptstadt eigentlich der geographische Schwerpunkt nicht nur Ungarns, sondern ganz Osteuropas ist. Es bedarf daher bloß der Ausnützung der günstigen Lage, einer entsprechenden Geltendmachung der von der Natur gebotenen Vorteile, um Budapest zu einem mächtigen internationalen Knotenpunkt zu entwickeln.

Diese große kommerzielle Bedeutung Budapests wurde bereits zu Beginn des vorigen Jahrhunderts erkannt und unter anderen in einem sehr interessanten Werke Dr. August Wersaks behandelt*), der sich hierüber folgendermaßen äußerte: „Es gibt, mit Ausnahme der Küstenstädte, nur wenig Städte, die von Natur aus so sehr zum Betreiben aller Zweige des Handels geeignet wären wie Pest, dessen Lage direkt dazu geschaffen scheint, ein Sammelmarkt aller Waren zu werden, die aus dem Deutschen Reiche nach der Türkei und auch jener, die aus dem Osmanenreich nach den Erbländern und

Deutschland befördert werden, so daß es als die Warenkammer sowohl dieser als jener Länder erscheint. Pest ist schon jetzt eine der wesentlichsten Handelsstädte Europas; wird aber einmal die Schifffahrt an der Donau bis zum Schwarzen Meere, ja sogar über dieses hinaus geregelt werden, so muß aus Pest eine der blühendsten Handelsstädte werden. Wird man ihm hierzu auch noch die Begünstigung des Einlagerungsrechtes erteilen, so werden sich hier Lager von allerlei Waren bilden, die die Bevölkerung des Landes und der Monarchie, wie auch Deutsche und Musulmanen aufstapeln werden. Es werden sich hier Fremde mit bedeutendem Kapital ansiedeln, und die Stadt, die in ihrer Ausdehnung und Schönheit seit einigen Jahren auch ansonsten gewachsen ist, wird sich innerhalb kurzer Zeit zu einer der blühendsten und reichsten Städte Europas emporheben.“

Es ist zweifellos, daß sich Budapest seither in riesigen Dimensionen entwickelt hat. Zu einem Knotenpunkte des Handels von Ost und West, zu dem es vermöge der günstigen natürlichen Lage prädestiniert scheint, ist es jedoch nicht geworden, obwohl wir seitdem sehr viel geleistet und auch die übrigen Uferstaaten zur Verbesserung der Schifffahrt des Donaustromes, zur je höheren Nutzbarmachung der Donau für den internationalen Verkehr viel getan haben. Ich will diesbezüglich nur auf die Regulierungsarbeiten auf dem bairischen und österreichischen Donauabschnitt hinweisen, die mit sehr schönem Erfolge durchgeführt wurden; weiter auf die großzügige Regulierung des ungarischen Donauabschnittes, die seit Jahrzehnten im Gange und berufen ist, die Schifffahrt nach dem Westen zu erleichtern; ferner auf die im Interesse der Schiffbarmachung des Eisernen Tores an der unteren Donau und der übrigen dortigen Sperren vollführten großzügigen Regulierungsarbeiten von internationaler Wichtigkeit, sowie auf die von der europäischen Donaukommission und Rumänien auf der unteren Donau mit riesigen Kosten und zielbewußt durchgeführten Regulierungswerke, welche die ungehinderte Schifffahrt für die Verbindung mit dem Schwarzen Meere gesichert haben. Durch all diese Arbeiten wurde nicht bloß der Donaustrom für den internationalen Schifffahrtverkehr geeigneter gestaltet, sondern es hat sich dadurch auch die Verkehrsbedeutung Budapests wesentlich erhöht. Die hieraus sich ergebenden Vorteile konnten aber im Handelsverkehr unserer Hauptstadt bisher nicht zur Geltung gelangen.

Wir dürfen nämlich nicht außer acht lassen, daß die emporiale Lage Budapests allein noch nicht hinreicht, damit sich hier sozusagen von selbst ein großangelegter Handel entwickle; wir haben die Hauptstadt durch ihre natürliche Lage berufen ist. Sehen wir doch, daß die schon im Jahre 1820 als berechtigt erschienenen Hoffnungen des Autors des oben zitierten Buches hinsichtlich des Handels sich nicht erfüllt haben, und zwar aus dem Grunde nicht, weil wir hier bisher all jene Institutionen nicht geschaffen haben, die berufen wären, zu ermöglichen, daß sich in Budapest ein großzügiger internationaler Handel entwickle; wir haben die großangelegte, zielbewußte Arbeit unserer westlichen Nachbarn nach dieser Richtung nicht einmal bemerkt, oder wir haben sie, wenn sie uns auch auffiel, weder gewürdigt, noch nachgeahmt. Damit Budapest zu einem wirklich großen internationalen Handelsknotenpunkt werde, ist es unumgänglich notwendig, daß zur Abwicklung des Warenumsatzes sowohl im Eisenbahn- als auch im Wasserverkehr — außer der zwischen diesen erwünschten Verbindung — Einrichtungen zum raschen und wohlfeilen Ein-, Aus- und Umladen, zur entsprechenden Einlagerung und Manipulierung und als Ergänzung dieser Einrichtungen all jene Institutionen zur Verfügung stehen, die die Grundbedingungen der Schaffung, des Bestehens und der gesunden Entwicklung eines den Ansprüchen des heutigen Weltverkehrs genügenden internationalen Großhandels bilden.

All diese Erfordernisse können nur im Rahmen eines entsprechenden, großangelegten Handelshafens verwirklicht werden, der in das Eisenbahnnetz organisch eingegliedert wird und, mit den zur raschen, wohlfeilen und bequemen Abwicklung des Verkehrs nötigen Einrichtungen ausgerüstet, dem Zwischenhandel solche Vorteile zu bieten vermag, daß er es im eigenen Interesse liegend erachte, den heimischen und ausländischen Verkehr hier zu zentralisieren. Dies ist insbesondere in betreff der Massengüter wichtig, die der Kaufmann, falls er sie stets rasch und wohlfeil ausladen und einlagern kann, ohne Störung in Verkehr setzen und dadurch die erhaltenen Aufträge genau erfüllen könnte. Nebst der Wohlfeilheit der Einlagerung müßte auch jede Manipulation der Waren mittels Maschinen rasch und billig erfolgen können, wodurch der Budapester Handel infolge der sich ergebenden wesentlichen Verminderung der lokalen Marktpreise jährlich Millionen ersparen könnte und wodurch er so große Mengen von Massengütern aufzustapeln instande wäre, daß bei der heutigen Entwicklung des Welthandels der Budapester Platz auf die Preisgestaltung Einfluß üben könnte. Ueberdies würde der mit dem Handelshafen in organischer Verbindung zu errichtende Industriehafen eine günstige Gelegenheit zur Gründung von Rohprodukte aufarbeitenden Fabriken bieten, durch die dem Verkehr neue und massenhaftere Nahrung geboten würde. Durch die Errichtung des Handelshafens würde mithin, wie in Zentraleuropa Mannheim-Ludwigshafen, Budapest hier im Osten Europas sich zu einem internationalen Handels- und Industrie-Emporium ersten Ranges entwickeln.

Wenn wir jene mächtige Entwicklung betrachten, welche der Wasser- und Eisenbahnverkehr Budapests in den letzten fünfzig Jahren aufweist, erkennen wir darin den gewichtigsten Beweis dafür, daß hier die natürlichen Grundlagen eines großzügigen Handelsverkehrs vorhanden sind und wenn wir Mittel und Gelegenheit dazu bieten, daß die modernen technischen Behelfe einer raschen, wohlfeilen und bequemen Verkehrsabwicklung in ge-

*) Wenzel August Wersak: „Einige Bemerkungen über die Wichtigkeit des Handels auf der Donau nach dem Schwarzen Meere und über dieses hinaus für das Königreich Ungarn und die übrigen Erbländer, vorzüglich aber für die Kommerzialstadt Pest, 1820.“