

Der Budapester Handelshafen im Rahmen der Verkehrspolitik Oesterreich-Ungarns und Deutschlands.

Von Franz Karl Grafen Maruzzi.

Budapest, 6. April.

Die Achse Zentraleuropas läuft nunmehr durch Budapest nach der Balkanhalbinsel, der Weltkrieg hat diese geopolitische Korrektur vollzogen. Budapest muß für seinen Binnenhandel, seinen Export und Import, aber auch für Zwecke des Transitverkehrs einen Handelshafen erhalten; die Schaffung desselben liegt also auch im Interesse Oesterreichs und des Deutschen Reiches, überhaupt der kontinentalen Stärke Mitteleuropas. Die Donau ist als kontinentaler Weg in erster Linie berufen, die naturgemäß prävalierende Landgeleitung der Monarchie zu erhöhen, aber auch deren Seegelung indirekt zu befördern. Wir können es an der Geschichte der Adria, aber auch anderer Meere und Küstengebiete lernen, daß die maritime und Küstenskultur im allgemeinen die ältere, die kontinentale Kultur aber im großen und ganzen die jüngere ist. Wir sind erst jetzt dort angelangt, daß Handel und Verkehr vom Inneren des Kontinents gegen die Küsten der Balkanhalbinsel vorzudringen beginnen. Diese Befruchtung wird dann natürlich wechselwirkend auch der wachsenden Seegelung zugute kommen. Land- und Seegelung müssen in einem richtigen Verhältnis stehen; wir haben in der Landgeleitung und insbesondere auch im Verkehrsweisen noch manches nachzuholen. Die relative Industrialisierung Ungarns ist unaußersahbar; sie darf aber nur so weit gehen, daß die agrarische Urkraft von Volk und Boden nicht geschädigt, sondern im Gegenteil durch günstige wechsellwirkende Befruchtung auf ein Maximum gehoben werde. Sowohl für den Ackerbau als auch die Industrie und den Handel ist das Verkehrsweisen die wichtigste Voraussetzung. Daher müssen nebst den Eisenbahnen und zu deren Entlastung künstliche Wasserwege geschaffen und die natürlichen verbessert werden. Eine Schifffahrt aber ohne Häfen und Umschlagplätze gleicht einem Eisenbahnwege ohne Stationsanlagen und Bahnhöfe.

Der Weltkrieg hat uns betreffs des Donaubenedens von der Quelle bis zur Eismündung folgendes gezeigt: dieses Gebiet ist vom Feinde frei geblieben, es bot volle Ruhe und Sicherheit für Handel und Wandel. Es war der Schauplatz großer Truppenbewegungen und Materialtransporte, überhaupt eines höchst intensiven Personen- und Warenverkehrs auf dem die Donau einschließenden Kommunikationsbündel. Die Donau selbst aber war der Aufgabe eines Großschiffahrtsweges nicht gewachsen.

Die militärischen Operationen zeigten die Tendenz, die untere Donau und ihr Anland als eine der wichtigsten Lebensadern Mitteleuropas für dieses zu behaupten. Deutschland erkannte besonders im zweiten Kriegsjahre, welches die Niederwerfung Serbiens brachte, die Wichtigkeit der Donau. Der Verlust der Verkehrsfreiheit auf den Meeren hat die Bedeutung aller kontinentalen Verkehrswege gehoben. Man wird sich auch in der Zukunft auf den äußersten Fall einrichten und auf Autarchie hinarbeiten müssen; da müssen aber die Herzklappen Ungarns, die Verkehrseinrichtungen von Budapest, bedeutend gekräftigt werden.

Wir haben gesehen, wie vorteilhaft es gewesen wäre, wenn schon vor dem Kriege Rhein, Elbe und Oder durch die Eisenbahnen entlastende Kanäle mit der Donau verbunden gewesen wären. Insbesondere der Donau-Main-Rhein-Kanal würde eine strategische Transportlinie erster Ordnung schaffen. Budapest ist für die Front gegen Rußland und gegen den Balkan ein strategischer Hauptbasißpunkt. Auch die zu verstärkende Donauflottille wird aus jeder Ausgestaltung dieses Basißpunktes Nutzen ziehen. In der Nähe des für den Handelshafen bestimmten Platzes liegt eine der größten Munitionsfabriken. Alle militärischen Gesichtspunkte sprechen für den zu schaffenden Hafen.

Die ganze Donaufrage ist noch immer mit den Wiener Kongreßbeschlüssen vom Jahre 1815 und jenen der Donauakte vom Jahre 1857 erblich belastet. Die Internationalisierung des Gegenstandes hat seiner nationalen Ausgestaltung geschadet. Was nützt die rechtlich freie Donau, wenn ihre technischen Schifffahrtshindernisse nicht beseitigt sind? Im Sinne der §§ 59 und 65 des ungarischen Gesetzartikels XII: 1867, sowie des § 2 des österreichischen Ausgleichsgesetzes zählen nur die Eisenbahnlagen, welche beiderseitige Interessen berühren, zu den sogenannten patentierte gemeinsamen Angelegenheiten. Der Art. 8 des G.-A. XII: 1908 streift die Donaufrage, indem er verfügt, daß die Vertretung von Donauangelegenheiten dem Auslande gegenüber dem Ministerium des Äußern zufällt. Hiemit ist der gemeinsame Charakter der Donaufrage nach außen hin präzisiert.

Ist nicht jetzt der Moment gekommen, um für den Eintritt des Friedens die Donau betreffend eine vertragsmäßige Bindung vorerst zwischen Ungarn und Oesterreich und dann zwischen der Monarchie und dem Deutschen Reich vorzubereiten? Gehören nicht die Verkehrsfragen eigentlich in die erste Linie der wirtschaftlichen Vereinbarungen? Der Mitteleuropäische Wirtschaftsverein hat sich bei der Budapester Tagung vom 11. und 12. Dezember 1916 geeinigt, daß auf der ganzen Donau von Regensburg bis zum Eisernen Tor die Tiefe von zwei Metern zu sichern und die Stromgebiete des Rheins, der Elbe und Oder mit der Donau durch leistungsfähige Kanäle zu verbinden seien. Die Staatsregierungen könnten sich jetzt bemühen fühlen, zu sprechen und zu handeln. Jeder Staat hätte seine Strecke auszuführen. Die Finanzierung müßte konkretisiert und die Gebühren nach Maß-

gabe der Ausgaben vertragsmäßig festgestellt werden. Nach Amortisierung der Investitionskosten wären die Gebühren auf das Niveau der Selbstkosten zu reduzieren. Bismarck, zu dessen Zeiten die wirtschaftliche Spannung nicht den heutigen Grad erreicht hatte, war der Ansicht, daß Handels- und Zollfragen unbeinflusst von der eigentlichen Politik zu behandeln wären. Bei Ausbruch des Weltkrieges sahen wir diese Sache meist mit anderen Augen an, wir sahen den engsten Zusammenhang der Wirtschaftsfragen mit der Politik und glaubten sogar an ihre Kongruenz. Je länger aber der Krieg dauert, desto mehr sondern sich das Wirtschaftliche und das Politische gegenseitig ab, so daß wir statt der vermeintlichen Kongruenz den Parallelismus sehen. Wir erkennen aber immer mehr, wenn wir zum Beispiel die Ententeländer betrachten, die wirtschaftlichen Interessen und Gegensätze als den konstanteren Faktor, während die rein politischen Faktoren oft als variabler bezeichnet werden können.

Politische Freundschaft ist mit einem maßvoll, ehrlich und vornehm geführten wirtschaftlichen Kampfe vereinbar — gewiß aber nur innerhalb gemessener Grenzen. Ein wirtschaftlicher Kampf kann in das Politische übergreifen und umgekehrt. Daher ist bei staatsrechtlich verbundenen Staaten wie Oesterreich und Ungarn politische und wirtschaftliche Harmonie ganz unerlässlich, bei Verbündeten wie wir und das Deutsche Reich ein wahrer Segen. Wir erkennen ferner, daß die wirtschaftlichen Fragen für den Eintritt des Friedenszustandes noch bestimmender sein werden, als für jenen des Kriegszustandes. Das Deutsche Reich, Oesterreich und Ungarn sollen rechtzeitig alle möglicherweise hemmenden Reibungsflächen entfernen, dazu gehört auch eine harmonische Lösung der Verkehrsprobleme. Preußen, das mehr Interesse am Donau-Oberkanal hat, muß sich mit dem Donaustaate Bayern, dem der Rhein-Main-Kanal besonders am Herzen liegt, ausgleichen, ebenso wie Oesterreich mit Ungarn, die beide analoge Interessen wie Preußen, beziehungsweise Bayern in den Relationen Wien-Oderberg und Budapest-Regensburg-Mainz haben.

Wir wollen den Ruf nicht hören: „Nie Ungarn mit Bayern und nie Oesterreich mit Preußen!“

Der Erhaltung der Freundschaft dienen aber am besten „klare Patte“!

Regensburg, dessen Hafenaufbauten bemerkenswert sind, hat schon 1907 Fühlung mit Budapest gesucht. Die Initiative zur vorjährigen Donau-Konferenz, welche für Ungarn besonders wegen des Budapester Handelshafens wichtig war, ging auch von Regensburg aus, dessen „rechtkundiger Bürgermeister“ Bleyer seine Stadt zur Endstation und zum deutschen Emporium des Donauverkehrs machen will. Die Fühlungnahme Bayerns mit Ungarn läuft parallel mit den preußisch-österreichischen Donau-Ober-Bestrebungen. Die Kohle spielt dabei eine sehr große Rolle. Ungarn könnte zu billigen Frachtpreisen westfälische Kohle bekommen, Oesterreich wünscht die preußische Kohle auf dem Donau-Ober-Kanal nach Wien verfrachtet zu sehen. Der starke kontinentale Zug Bayerns, seine militärische Rolle im Kriege hat unverkennbare Analogie mit Ungarn. Es wäre zu bedauern, wenn die Bayern enttäuscht von der Donau-Konferenz nach Hause gegangen sein sollten. Wir rechnen darauf, daß die auf den 18. und 19. März l. J. anberaumte Berliner Tagung der Wirtschaftsverbände Ungarns, Oesterreichs und Deutschlands ein die — nur scheinbaren — Interessengegensätze in diesen Verkehrsfragen versöhnendes Substrat für die Tätigkeit der Regierungen zutage fördern wird. Wir erkennen, daß für Ungarn die Donau sozusagen das Um und Auf ist, während für Oesterreich die Verknüpfung des Donau mit dem Elbe-Ober-System von dominierender Bedeutung ist. Bayern will der Frachter zwischen Rhein und Donau sein. Wir müssen zur Erkenntnis gelangen, daß die Interessen Preußens ebenso wie jene Bayerns zugleich jene des ganzen Deutschen Reiches, jene Ungarns, sowie jene Oesterreichs die Interessen der Monarchie sind und daß schließlich diese und das Deutsche Reich diesen Verkehrs-ausgleich zu gegenseitigem Nutzen abschließen müssen.

Die bayerische Kammer hat die Regierungsvorlage über die Großschiffahrtstraße von Schaffenburg bis Passau vom 30. Januar l. J. einstimmig angenommen. Wir heben aus diesem Gesetzentwurf nur hervor, daß man sich in Bayern mit Rücksicht auf Oesterreich und Ungarn mit einer Fahrtiefe von zwei Metern (welche dem 650-Tonnen-Schiff entspricht) begnügt und von der eigentlich angestrebten Wassertiefe von 2,5 Metern (1200-Tonnen-Schiff) Abstand nimmt. Wiedenmann, einer der ersten Fachleute Bayerns, bestreitet es übrigens, daß die bayerische Donau ohne Kanalisierung auf eine größere Tiefe als 1,8 Meter gebracht werden kann und behauptet, daß auch in Oesterreich an zahlreichen Stellen die Geschlebebewegung ähnliche Verhältnisse verurteilt. Die Baukosten sind auf 650 Millionen Mark präliminiert. In dem Umstande, daß innerhalb des Dezenniums 1903—1913 auf dem Rhein, Main, der Elbe und der Oder eine Verdoppelung des Verkehrs eintrat, werden günstige Aussichten für das Projekt erblickt. Bemerkenswert ist ferner, daß zur Aufbringung der Kosten ein gemischt-wirtschaftliches Unternehmen (Reich, Staat, Städte, Industrien usw.) als „Main-Donau-Stromverband“ in Aussicht genommen ist.

Wien. — In diesem Verkehrsbrüdenkopfe schneidet sich die Donaulinie mit der Marchsenke, welche die Fortsetzung der Ober- und der Weichseln bildet, sowie mit dem Alpenrande. Wien verknüpft so die Alpen mit den Subetenländern. Oesterreich liegt auf dem Wege von ganz Deutschland zur Adria. Den Weg nach dem Orient nehmen die Probenienzen des von Berlin westlichen industriemächtigeren Deutschland durch breite Gebiete Oesterreichs, nur das von Berlin östliche Deutschland gravitiert durch die österreichisch-schlesische Landenge nach dem Orient. Immer aber kann Oesterreich als verkehrspolitische Zwingherr auftreten, da alle für Ungarn bestimmten