

Budapest als Donau-Umschlagsplatz.

— Von Franz Karl Graf Marenzi. —

Der Krieg hat Vieles zerstört und der ganzen Welt schwere Wunden geschlagen. In manchen Dingen hat er aber unsere Energien angefaßt und nicht ein nützliches Werk wird seinen Ursprung und seine Förderung dem Kriege verdanken. Unsere Rückständigkeiten im Verkehrswesen wurden unter Anderem so augenfällig, daß man die Dringlichkeit der Abhilfe sieht. Letztere muß sich sozusagen in zwölfter Stunde auch auf die Schiffsahrts- und Transito-Einrichtungen erstrecken. Die Schaffung des Budapester Handels- und Industriehafens ist zur brennenden Frage geworden, mit deren Realisierung nach fünfzehnjährigen Projektstudien nicht mehr gewartet werden kann. Der Tages- und Fachpresse gebührt das Verdienst, redlich zur Erkenntnis der Urgenz des Gegenstandes beigetragen zu haben. Budapest als Centrum des gesamten Kommunikationsnetzes Ungarns, welches seit Langem der Ergänzung durch künstliche Wasserwege harzt, kann nicht ohne modernen Hafen verbleiben. Das Interesse, welches die Stadtverwaltung dem Gegenstande entgegengebracht, ist sehr loblich, doch ist diese Frage über den Rahmen der städtischen Interessen hinausgewachsen und gewinnt sogar durch die Wasserstraßenaktion Deutschlands und dessen innige Verkehrsbeziehungen zur Monarchie einen internationalen Charakter, daher nur der Staat selbst berufen sein kann, das Hafenproblem zu lösen. Der Stadt bereitet ihre durch die große Kraftanspannung des Krieges gesteigerte finanzielle Belastung, die Tilgung ihrer Anleihen, die Aufrechterhaltung ihrer Betriebe eine derartige Arbeitsleistung, daß wohl jede nüchterne Betrachtung zur Erkenntnis führen muß, daß die Stadt den Bau und Betrieb des projektirten Handels- und Industriehafens auf der Csepelinsel dem Staate überlassen muß. Der Tod hat uns kürzlich den hochverdienten Leiter der vor der Realisierung stehenden Projektarbeiten, den Ministerialrath Alois von Hoßpokly des Handelsministeriums, mitten im intensivsten Schaffen entrißen. Wer den Dahingeshiedenen gekannt, wird ermessen, welche tüchtige Kraft, welcher seltenen Charakter wir verloren. Anspruchs- und selbstlos, nur der Sache dienend, ein Muster an Pflichtgefühl und Hingabe an das allgemeine Wohl. Dies war Hoßpokly, der langjährige Leiter der Sektion für See- und Flußschiffahrt, der sich schon seinerzeit als technischer Leiter der Regulierungsarbeiten am Eisernen Thor einen großen Ruf erworben hatte. Seine Thätigkeit wird nunmehr von würdigen Kräften fortgesetzt, die wir mit Beruhigung diese wichtigen Funktionen übernehmen sehen. Ein begeisteter Jünger und Interpret Hoßpokly's, der Ingenieur Benő Koller, ein Mann von weitem Blicke und tiefen Kenntnissen, hat in dessen Geiste kürzlich ein Buch über den Budapester Hafen herausgegeben,*) durch dessen kurze Besprechung wir dem Publikum am besten den Fragenkomplex zugänglich machen wollen.

Die Anfangs September vorigen Jahres in Budapest abgehaltene Donaukonferenz war der Initiative Baierns, genauer gesagt, dem rührigen

Bürgermeister Bleher von Regensburg zu verdanken, welcher unter dem Eindrucke der Erfahrungen des Weltkrieges die schon 1907 einmal versuchte Annäherung an Ungarn unternahm, um dessen Interesse an der Schaffung eines Umschlagsplatzes in Budapest den bairischen Interessen an der Zukunft Regensburgs als Endstation des Donauverkehrs und Anschlußpunkt an den Donau-Rhein-Rhône-Kanal nutzbar zu machen und die Basis für eine gemeinsame ungarisch-bairische Aktion zu schaffen. Das größte Schiffahrtshinderniß in der Donau bildet die ungleiche Tiefe. Im österreichischen Kataraktenabschnitt beträgt dieselbe nur 1.25 bis 1.36 Meter, in der bairischen Donau von Passau bis Regensburg höchstens 1.4 Meter. Die Aufforderung der Donaukonferenz, daß die interessirten Staaten für eine Wassertiefe von zwei Metern sorgen sollen, richtet sich daher in erster Linie an Baiern, dann an Oesterreich. In Ungarn sind die Verhältnisse bedeutend günstiger. Koller verlangt, daß Budapest der Grenzpunkt werde, bis zu welchem von Galatz die Tausendtonnen-Schiffe verkehren können. Er bekämpft die Behauptung des Professors Freiherrn v. Dungen, daß Ungarn die Gebühren beim Eisernen Thore zu hoch bemessen hätte. Von Oesterreich ist — nach der Ansicht Koller's — eine Verweigerung der Regulierung der Kataraktenstraße zu erwarten, um hier den Weg Ungarns nach Deutschland ebenso zu versperren, wie beim Annaberger Eisenbahnanschluß. Oesterreich lenkt sein Augenmerk nur auf die Regulierung der Strecke Wien—Debény, in welcher der Donau-Oder-Elbkanal einmünden soll, welcher für den Verkehr mit Preußen und dessen Kohlenrevieren so wichtig ist. Oesterreich wünscht die Konzentration des Donauverkehrs in Wien, in dessen Nähe mehrere moderne Hafenanlagen errichtet wurden. Den preussisch-österreichischen stehen nunmehr die bairisch-ungarischen Interessen gegenüber.

Der Gedanke, die Donau zur Hauptader des Verkehrs mit dem Balkan zu machen, ist in Deutschland während des Krieges entstanden. Bisher hat Baiern für Zwecke der Donauregulierung 25 Millionen Mark, Oesterreich 82.600.000 Kronen, Ungarn aber 345.000.000 Kronen für den gleichen Zweck ausgegeben. Ungarns wirtschaftliche Interessen in der Donaufrage beanspruchen daher Beachtung. Koller will dies dadurch erreichen, daß der Handelshafen in Budapest als Umschlagsstation ehestens gebaut werde, daß aber der Donaustraße Budapest—Debény (österreichische Grenze) nur jene Tiefe gegeben werde, auf welche auch auf der österreichisch-bairischen Strecke zu rechnen ist. Auf der Strecke Budapest—Galatz ist die Dreimeter-Tiefe anzustreben.

Koller erwartet für den Budapester Hafen einen Waarenverkehr von 49.300.000 Meterzentnern, mit Einrechnung des ganzen Balkanverkehrs 64.500.000 Meterzentner. Vom deutsch-serbischen Verkehr ist keine wesentliche Steigerung zu erwarten, vom deutsch-bulgarischen Verkehr wird eine mögliche Steigerung von 180.000 Meterzentnern in Rechnung gestellt, vom deutsch-rumänischen Verkehr 1.500.000 Tonnen. Der Budapester Schiffsverkehr ist von 1903 bis 1913 um 37 Prozent, der Wiener Schiffsverkehr in derselben Zeit um 109 Prozent gestiegen. Wenn auch Wien bisher Budapest nicht überflügelt hat, so ist dies aber sicher für bald zu erwarten. Die Budapester Transitspesen sind unberhältnismäßig

*) A Budapesten létesítendő országos kereskedelmi kikötő jelentősége internacionális gazdasági forgalompolitikai és pénzügyi szempontokból. Irta Koller Benő, okl. mérnök. Budapest, 1917. Benkő Gyula, os. és kir. udvari könyvkereskedés (V., Dorottya-utca 2.). A szerző kiadása.