

Die wasserwirtschaftliche Umgestaltung der Grenzen Ungarns

A. Flußregulierungen, Flutenschutz

Nach dem G.-M. XLIX: 1908 wurde der Ackerbau-minister ermächtigt, auf der Donau, Theiß, Drau und Save, ferner auf den Nebenflüssen, insbesondere der March, Bág, Sió, Temeß, Szamos, Bodrog und deren Zuflüssen, Sajó, Ródos (drei Flüsse), Maros, Bega, Mur, Kulpa, dann auf dem Balaton die nötigen Regulierungsarbeiten durchzuführen. Für staatliche Investitionen wurden zu diesem Zwecke 192 Millionen bewilligt*). Hieron sind jährlich 7½ Millionen in das Budget einzustellen. Aus dem Motivenberichte sei folgendes hervorgehoben: „Vom Jahre 1867 bis 1906 wurden 235 Millionen für analoge Zwecke ausgegeben. Die Wasserstraßen sollen bis zu jenen Punkten vordringen, wo die Ware gebraucht, beziehungsweise verladen werden soll (Sajó bis Bánréve, Maros bis Biski usw.). Außer Preußen gibt es in Europa keinen Staat, in welchem die natürlichen geographischen Verhältnisse so günstig für Wasserstraßen sind wie in Ungarn. Von der Donau entfallen auf Ungarn 930 Kilometer, mit ihren bereits jetzt schiffbaren Nebenflüssen bildet sie eine 2430 Kilometer lange Wasserstraße. Mit Einrechnung aller Wasserwege, deren Schiffbarmachung gesetzlich gesichert ist, wird Ungarn ein Wasserstraßennetz von 4260 Kilometer erhalten. Am dringendsten erscheinen die Arbeiten auf der Donau, Theiß, Drau, Save und Kulpa. 7½ Millionen jährlich ist aber für all dies viel zu wenig.“ 1912 wurde letzterer Betrag um zwei Millionen erhöht, Fachmänner erkannten aber die Erhöhung der Jahresquote auf 15 Millionen für nötig, um bis 1923 das Programm vom Jahre 1908 ausführen zu können. Dazwischen kam nun der Krieg.

Das bisher Geleistete ist besonders auf dem Gebiete von Umladestationen, Kai- und Hafenanlagen ungenügend.**). Von den projektierten Handels- und Industriehäfen in Temesvár, Szeged, Pancsova, Ujvidel, Pozsonj, Győr wurde bisher nur letzterer der Realisierung zugeführt (Kanonenfabrik). Mit Einrechnung der Regulierungsarbeiten am Eisernen Tore hat der Staat 1867—1910 für die Binnenschifffahrt 135 Millionen ausgegeben.

Im ungarischen Wasserstraßenprogramm ist auf Grund des Nürnberger Schifffahrtkongresses vom Jahre 1898 der Typ des 650-Tonnen-Eisenschleppers mit zwei Metern Tauchung als Basis genommen. Diese Wassertiefe ist bei den kanalisiertten Flüssen immer vorhanden, bei den frei zu befahrenden Flüssen (Donau, Theiß, Drau, Save) meistens auch. Bei mittlerem Wasserstand können selbst auch tiefergehende Schiffe auf diesen Flüssen verkehren.

Da die Baggerarbeiten auf der Donau sehr schwierig sind, wäre aber zum Beispiel die ideale Wassertiefe für Schiffe von drei Metern Tiefgang (3000-Tonnen-Schlepper und kleine Seedampfer) auf der Donau von Galatz bis Budapest nur sehr schwer zu erreichen und ist vorläufig auch nicht in Rechnung gestellt.

In das staatliche Programm fällt auch die Schiffbarmachung und Regulierung des Pozsonj und Győr verbindenden südlichsten Donauarmes.

Der früher bei Flußregulierungen eingehaltene Vorgang der Verkürzung des Flußlaufes mittels Durchstiche und gleichzeitiger Verschmälerung, beziehungsweise

Vertiefung des Flußbettes wurde schon auf dem Haager Schifffahrtkongreß vom Jahre 1894 verworfen; man erkannte, daß man besser tue, mehr den natürlichen Lauf der fließenden Gewässer beizubehalten. Diesem neuen Prinzip wurde aber in Ungarn bis heute noch nicht vollkommen Rechnung getragen.

Der Kanal am Eisernen Tor (1890—1896 reguliert) entspricht dem Schifffahrtsbedürfnis vollkommen. Er hat beim Null-(kleinsten) Wasserstande drei Meter Tiefe. In der Kataraktenstrecke ist noch eine Reihe von Felsenspitzen zu entfernen, was einen Aufwand von zirka 10 Millionen erfordern dürfte.

Das Dringendste ist die Verbesserung des Donauweges, dann kommen die Theiß und schließlich die anderen Flüsse an die Reihe.

Während die Regulierungen im Flußbett ausschließlich der Staat besorgt, sind die Dammbauten und Wasserableitungen Sache von Privatgesellschaften, welche der Staat beaufsichtigt. Bis zum Jahre 1915 hatten die Flutenschutz-Gesellschaften mehr als 400 Millionen für Dammbauten, Regulierungen der Binnenwässer und Pumpanlagen ausgegeben und dadurch zirka vier Millionen Hektar der rationellen Landwirtschaft zugeführt.

Das Gros dieser Flutenschutzarbeiten ist in rationeller Weise beendet, es bleiben aber noch 91 Millionen für das Donau- und Theißtal zu solchen Zwecken auszugeben. Diese Arbeiten sind dringend und wären möglichst in fünf Jahren auszuführen.

Nirgend in Europa ist eine so große technische Institution zum Hochwasserschutz geschaffen als in Ungarn. Rußland und Amerika haben größere Inundationsgebiete, diese sind aber nicht in gleichem Maße geschützt und entwässert wie in Ungarn. Der ungarische Staat hat dabei keine großen Lasten getragen.

(Ein Schlußartikel folgt.)

*) Die Ausgaben für das Eisernen Tor, den Donau, Theiß- und Donau-Sandkanal, sowie den Budapest-Hafen belasten das Budget des Handelsministeriums.

**) Die besten Häfen hat der Plattensee.