

Volkswirtschaft.

Die volkswirtschaftliche Verwertung der Gewässer Ungarns.

Von Franz Karl Graf Marczni,
I. u. I. General der Infanterie.

1. Verkehr.

Unabhängig von dem Maße, in welchem die landwirtschaftliche und die industrielle Produktion, sowie der Handel in Zukunft, insbesondere nach dem Krieg, gefördert werden wird, steht die eminente Bedeutung der Gewässer und ihre möglichst intensive Ausnützung vor uns. Diese Frage wird nach dem Krieg sehr aktuell sein. Die Erhöhung der Produktivität und Steuerfähigkeit hängt innig mit ihr zusammen; sie wird eine Lösung finden müssen, in welcher die Interessen der Volkswirtschaft und des Fiskus harmonisch vereint werden.

Kultur, Wohlstand und Verkehr sind eins.

Im Vordergrund steht die Verkehrsfrage: Der Krieg hat die Bedeutung des Verkehrs in greller Beleuchtung gezeigt. Man kämpft um die Beherrschung, beziehungsweise um die Freiheit von Verkehrswegen. Aus dem Welthandel entstanden die Welthändler. Im Krieg erkennt man jenen schlimmsten Fall, auf welchen wir im Frieden all unsere Berechnungen basieren müssen. Im Krieg selbst ist die Versorgung der Armeen in erster Linie auch ein Verkehrsproblem.

Stets bleibt es Aufgabe der Verkehrspolitik, die Produktionsorte auf möglichst kurzem Wege mit den Absatzgebieten zu verbinden und möglichst billige Transportlinien herzustellen.

Nach dem Kriege wird die Monarchie zu einer stärkeren Beteiligung auf dem Weltmarkte bemüht sein; die Hebung des Binnen-, Transit- und Außenhandels wird mit der Steigerung der Produktivität Hand in Hand gehen. Wir werden die Frage der Verkehrswege wohl in mehr oder weniger engem Zusammenhange mit Deutschland der Lösung zuführen. Das Streben, uns aus der kontinentalen Isolierung herauszuarbeiten wird den Blick immer wieder der See zuwenden. Die Monarchie hat das in ihrem historisch-geographischen Werdepfeile wurzelnde stärkste Interesse an der Adria, dann auch die Gravitation nach der Donaumündung hin. Adria und Donau dürfen in Ungarn nicht Konkurrenten werden. Erstere ist für den Außenhandel prävalierend, die letztere ist für den Innen- und Außenverkehr wichtig. Die Donau ist sozusagen die Hauptarterie der ungarischen Volkswirtschaft, welche, durch die fließenden Wasser erstarkt und gerüstet, hoffnungsvoll das Meer betreten kann.

Lange befaßte man sich hier nur mit der inneren Zirkulation; das Interesse am Außen- und besonders am Seehandel, am Weltverkehr, ja an äußerer Politik überhaupt schlummerte in Ungarn lange. Aufrüttelnd wirkte da erst mit sich steigender Intensität die Annexionskrise, dann der Balkankrieg, endlich der Weltkrieg.

Das Wasserstraßennetz Ungarns wird unser Interesse vom Standpunkte des Anschlusses an das europäische und Weltverkehrsnetz, sowie von jenem der inneren Kräftigung des Staates in Anspruch nehmen. Der jetzige Krieg hat erneuert die Wichtigkeit der Wasserwege, besonders der Donau, als militärischer Transportlinie gezeigt.

Die Entwicklung des Verkehrswezens in Ungarn weicht von jener des westlichen und nördlichen Europa ab. Frankreich und England, sowie Belgien und Holland hatten schon zu Beginn des neunzehnten Jahrhunderts ein ausgebautes Straßennetz. Der Verkehr auf demselben wuchs derart, daß man noch vor Erfindung der Eisenbahnen Wasserwege zur Entlastung der Straßen schuf (besonders für den Transport von Erzen, Kohle und Holz). In Deutschland fiel der Ausbau des Wasserstraßennetzes bereits in die Periode des Eisenbahnverkehrs und war lange Zeit durch die Hoheitsrechte der vielen kleinen Staaten erschwert. In Ungarn wurde, ähnlich wie in Rußland und Amerika, das Eisenbahnnetz geschaffen, bevor Kunststraßen und schiffbare Wasserwege in größerem Maßstabe vorhanden waren. Nicht weil Straßen und Schifffahrtswege überflüssig waren, baute man hier Eisenbahnen, aber weil ihr Bau am raschesten der großen Rückständigkeit im Verkehr abhalf.

Für, daß auch nach dem Ausbau des Eisenbahnnetzes die Wasserstraßen einen erstklassigen Faktor bilden, gibt Frankreich den besten Beweis, welches von 1870 bis 1904 2134 Millionen für Wasserwege ausgab und diesen nützlichen Investitionen zum wesentlichen Teil seinen großen wirtschaftlichen Aufschwung nach dem Kriege von 1870/71 dankt.

Der Grundgedanke von Österreichs Wasserstraßenprogramm ist die Verbindung des deutschen Stromnetzes mit der Donau. Die Ausgaben Deutschlands für den Donau-Rhein-Kanal kommen natürlich unserer Monarchie zugute, ebenso wie die Auslagen Österreichs für den Donau-Elbe- oder Donau-Oder-Kanal dem Deutschen Reiche nützlich sind. Die Investitionen des einen müssen auf Rekompensationen des anderen rechnen. Das österreichische Wasserstraßenprogramm kontemplant naturgemäß Wien als großes Zentrum des Donauverkehrs. Neben dem Brennpunkte Wien wird aber der Brennpunkt Budapest unserer elliptischen Monarchie zu beiderseitigem Ruß und Frommen auch seine Anziehungskraft steigern müssen. Der Beginn dieses Strebens scheint mit der Schaffung eines Umschlagplatzes für die nach dem Balkan gelangende deutsche Kohle in Budapest gemacht zu sein.*

Eine vernünftige Teilung der Arbeit zwischen Wien und Budapest muß beiden nützen. Beide werden dann durch einander mächtig, nicht aber eines auf Kosten des anderen.

80 Dieser Verkehrsfreiheit für den Kriegsfall immer starke Kampfmittel bereithalten müssen. Für unsere Monarchie ist die Wichtigkeit der Ausgestaltung unserer Kriegsflotte auf der Donau neuerdings klar geworden.

Den Warenverkehr betreffend ist festzustellen, daß in erster Linie jene Industrien, welche die Produkte der Land- und Forstwirtschaft verarbeiten, Wasserstraßen brauchen: Mühlen*, Spiritus-, Stärke-, Konserven-, Zellulose-, Spodium-, Torfkohlefabriken, Bierbrauereien; dann Anlagen für die Erzeugung von Baumaterialien: Ziegeln, Keramik, Bruchstein, Kunststein, Ton, Zement. Längs Wasserwegen angelegte Betriebe der Eisen-, Maschinen- und sonstigen Metallindustrie könnten die Roh- und Hilfsstoffe billig erhalten, auch verschiedene Gemische Industrien könnten durch Wasserwege exportfähig werden. Überall, wo billige Kohle und billige Frachtfähige geboten sind, sind Wasserwege erwünscht. Für letztere geeignete Waren sind nebst Kohle und Holz noch: Schilf, Stroh, Heu, Loh, Dünger, Schlacke, Kalk, Sand, Holz, Petroleum, Magnesit, Gips, Kunstdünger. Auch für die Gasfabrikation, welche ausländische Kohle braucht, sind Wasserwege wichtig.

(Ein zweiter Artikel folgt.)

* Die Verfrachtung besorgt die österreichische ÖBB, und die ungarische MFT.