

Pester Journal.

Sechshundvierzigster Jahrgang.

Erscheint (mit Ausnahme des Montags) täglich.

Redaktion und Administration:

Vilmos császár-út (Kaiser Wilhelmstraße) Nr. 84.

Telephon: Redaktion 26—09. Administration 26—10, 23—31.

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 seiner Ursprung und seine Förderung dem Kriege verdanken. Unsere Rückständigkeit im Verkehrsweisen wurden unter Anderem so augenfällig, daß man die Dringlichkeit der Abhilfe sieht. Bessere muß sich sozusagen in zwölfter Stunde auch auf die Schifffahrts- und Transito-Einrichtungen erstrecken. Die Schaffung des Budapester Handels- und Industriefhafens 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 Erfornis der Urganz des Gegenstandes beigetragen zu haben. Budapest als Centrum des gesammten Kommunikationsnetzes Ungarns, welches seit Langem der Ergänzung durch künstliche Wasserwege harret, 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 Industriefhafens 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 Szepesky des Handelsministeriums, mitten im intensivsten Schaffen entrisen. Wer den Dahingeshiedenen gekannt, wird ermessen, welche tüchtige Kraft, welche seltenen Charakter wir verloren. Anspruchs- und selbstlos, nur der Sache dienend, ein Muster an Pflichtgefühl und Hingabe an das allgemeine Wohl. Dies war Szepesky, der langjährige Leiter der Sektion für See- und Flußschifffahrt, 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 Szepesky'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 Fragentomplex zugänglich machen wollen.

Die Anfangs September vorigen Jahres in Budapest abgehaltene Donaokonferenz 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 Donaubverkehrs und Anschlußpunkt an den Donau-Main-Rhein-Kanal nutzbar zu machen und die Basis für eine gemeinsame ungarisch-bairische Aktion zu schaffen. Das größte Schifffahrtshindernis 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 Donaokonferenz, 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 vor Galaz 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 Kataraktenstrecke 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—Débény, in welcher der Donau-Ober-Elbkanal einmündet soll, welcher für den Verkehr mit Preußen und dessen Kohlenrevieren so wichtig ist. Oesterreich wünscht die Konzentration des Donaubverkehrs 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 Donauftrage beanspruchen daher Beachtung. Koller will dies dadurch erreichen, daß der Handelshafen in Budapest als Umschlagsstation ehestens gebaut werde, daß aber der Donauftrasse Budapest—Débény (österreichische Grenze) nur jene Tiefe gegeben werde, auf welche auch auf der österreichisch-bairischen Strecke zu rechnen ist. Auf der Strecke Budapest—Galaz 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 Transitoesfen sind unverbhältnismäßig

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

hoch, da die Magazine zu theuer gebaut wurden, dabei aber sehr primitiv eingerichtet sind.

Der Handelshafen ist als ein absolut rentables Unternehmen zu betrachten. Nicht nur Verzinsung und Amortisirung des Investitionskapitals ist gesichert, sondern auch ein bedeutendes Einkommen. Als beste Lösung ist mit Rücksicht auf die Staatsfinanzen jene zu empfehlen, daß vorerst die Hafenanlage nur den allerdringendsten Bedürfnissen entsprechen und erst successive für alle modernen technischen Bedürfnisse ausgestaltet werden soll. Diese Gesichtspunkte liegen auch dem Plane Hoßpöthy's zu Grunde. Vorkäufig würden nur 12.190,000 Kronen benötigt. Der Sorofärer Donauarm ist wegen seiner Niveauverhältnisse und da er, durch Schleusen gespeist, eisfrei ist, für die Hafenanlage vorzüglich geeignet.

Koller stellt bei der Rentabilitätsberechnung mäßige Einstellgebühren in Rechnung. Er tadelt scharf die heutigen hohen Nebenspeisen (Führen von der Bahn zu den Magazinen, Ein- und Ausladen durch Menschenkräfte usw.). Das Getreide wird dadurch vertheuert und durch die oft benützten feuchten und dumpfigen Rothmagazine verschlechtert. Deshalb sei das ungarische nicht mit dem rumänischen Getreide konkurrenzfähig, das aus den hochmodernen Silos von Galatz in Verkehr kommt. Der neue Hafen muß einfache, geräumige, wohlfeile, aber zweckmäßig hergestellte Magazine erhalten, bei deren Anlage die Fehler vermieden werden sollen, die bei den jetzt vorhandenen theuren und schlechten Magazinen begangen wurden. Bisher haben diese ungenügend geräumigen Magazine nur fünf Prozent der in Budapest manipulirten Waaren aufnehmen können.

Die Kosten des vollkommen ausgestalteten Handels- und Industriehafens sind nach älteren Berechnungen des Handelsministeriums auf 94.174,000 Kronen veranschlagt. Diese Summe genügt auch bei Einfügung technischer Modernisirungen des Planes. Das Nettoeinkommen ist mit 4.000,000 Kronen jährlich veranschlagt. Ohne Einrechnung der Einkünfte des Industriehafens kann mit dieser Summe in 90 Jahren bei 4 Prozent Verzinsung ein investirtes Kapital von 97.168,809 Kronen 40 Heller amortisirt werden.

Seit dem Erscheinen des Buches Koller's hat der deutsche Reichstag schon die Projekte des Donau-Main-Rhein-Kanals und des dazu getretenen Donau-Medlar-Rhein-Kanals, dann die Frage der Schiffbarmachung der Donau von Regensburg bis Ulm, sowie jener des Oberrheins und dessen Verbindung über den Bodensee mit der Donau in die besten Wege geleitet. Die Wasserwege werden immer mehr zur Angelegenheit des Reiches, welches ersteren auch seine materielle Beihilfe nicht versagt.

Nicht genug kann darauf hingewiesen werden, daß in Deutschland das Zustandekommen all dieser großzügigen Wasserwege der Initiative von rein gesellschaftlichen Vereinigungen, den Kanalvereinen, zuzuschreiben ist. Die Ausführung des Baues und Betriebes des Donau-Main-Rhein-Kanals übernimmt ein „gemischt-wirtschaftlicher“ Verband. Es ist zu wünschen, daß der mitteleuropäische Wirtschaftsverein nächstens in Baiern eine Konferenz abhalte, nachdem er in ähnlicher Weise sein berechtigtes Interesse am Donau-Ober-Kanal bereits manifestirt hat.

Ungarn gehört ganz dem Donaustrom an, es hat die längste Strecke der Donau zu reguliren, es erwartet Kompensationen. Diese können ihm in der leichten Zugänglichmachung der rheinisch-westphälischen Kohlenreviere auf dem Wasserwege geboten werden. Kohle und Koks der dortigen Gruben haben für Ungarn ihres hohen kalorischen Werthes und ihrer chemischen Reinheit wegen besondere Bedeutung. Ebenso benötigt Ungarn für seine Industrie billige Frachten für Kohleisen. Deutschland und die Monarchie sollten jetzt an die vertragmäßige Bindung in der Frage der Wasserwege und der Beseitigung der Schiffahrtshindernisse auf der Donau schreiten.

Die Monarchie benötigt unserer Ueberzeugung nach für ihre Flußschiffahrt zwei Brennpunkte: Wien und Budapest. Letzteres kann aber

nur durch den neuen Handelshafen zu einem solchen Brennpunkte werden. Ohne diesen Hafen hat auch der Donau-Main-Rhein-Kanal für Ungarn keinen Werth. Der Bürgermeister Bárczy hat sehr richtig diese Zusammenhänge erkannt und für die Intentionen Baierns bei der Donaukonferenz des Jahres 1916 volles Verständniß gezeigt. Wenn dieselbe nicht ganz nach Wunsch gelang, so ist dies keinesfalls die Schuld Bárczy's. Am meisten war diese Konferenz durch den gerade damals erfolgten rumänischen Einbruch in Siebenbürgen geschädigt, welcher das allgemeine Interesse absorbirte.

Der Budapester Handelshafen wird von den Schiffahrtsgesellschaften mit Ungeduld ersehnt. Der Hafenbau wird Arbeitsgelegenheit geben, was von großer Wichtigkeit ist, und die ungarische Industrie wird durch Lieferungen für die verschiedenen Installationen Verdienst finden. Wenn dereinst auch noch die Fabriken aus der Gegend von Ujpest auf die Csepelinsel in die Nähe des Industriehafens verlegt sein werden, wird Budapest von der Rauchplage befreit, eine reinere Luft athmen und eine gesündere Generation heranwachsen sehen.

Die Kabinettskrise.

Andauern der Stagnation der Krise. — Aeußerungen Nábay's. — Tiska's Standpunkt der Wahlrechtsvorlage gegenüber.

Es fiel auch heute keine Entscheidung in der Krise. Heute trat auch in den Audienzen beim Monarchen eine Pause ein. Die Nachricht von dem Empfange Albert Berzeviczy's erwies sich als falsch. Bis spät Abends waren auch keinerlei Dispositionen für eventuell morgen stattfindende Audienzen getroffen. Der Monarch ist durch wichtige anderweitige Angelegenheiten stark in Anspruch genommen und dürfte erst in der nächsten Woche die Entscheidung in der ungarischen Krise treffen. Hier haben heute Dr. Wekerle, Graf Andrássy und Nábay mit mehreren Politikern über die Entwicklungsmöglichkeiten konferrirt. Ueber die heute wahrnehmbaren Momente liegen uns folgende Berichte vor:

Eine Unterredung mit Ludwig Nábay.

Geheimrath Ludwig Nábay, der bekanntlich gestern in Laxenburg vor Sr. Majestät in Audienz erschienen war, hat heute Abends vor einem Berichterstatter der „8 órai Ujság“ sich über die Krise und ihre Entwicklung wie folgt geäußert:

„Ich habe den Eindruck gewonnen, daß man kompetenten Ortes nach einer solchen Lösung der Krise sucht, welche die Arbeitsfähigkeit des jetzigen Parlaments unbedingt sichern würde. Alle maßgebenden Faktoren stimmen in der Ueberzeugung überein, daß alle ungarischen patriotischen Parteien dieses Bestreben unterstützen werden, so daß — mag wer immer mit der Kabinettsbildung betraut werden — unter den heute obwaltenden Umständen die Auflösung des Hauses und die Ausschreibung von Neuwahlen nicht notwendig werden dürften. Mit Rücksicht darauf, daß der König gerade jetzt auch durch andere überaus wichtige Angelegenheiten stark in Anspruch genommen ist, dürfte die endgiltige Lösung aber kaum vor Ende der nächsten Woche zu erwarten sein, und inzwischen werden wohl auch noch andere Politiker Berufung zu Sr. Majestät erhalten.“

Aus den Parteien.

Die zur Dienstleistung bei der Armee einberufenen Mitglieder des Parlaments sind bereits beurlaubt und trafen in großer Anzahl in Budapest ein. Die zur Nationalen Arbeitspartei gehörenden Abgeordneten, welche bei Ausbruch der Krise an der Front weilten, haben nunmehr Gelegenheit gehabt, ihre Zustimmungserklärung zu den letztgefaßten Beschlüssen der Partei auch persönlich abzugeben. Die Nationale Arbeitspartei rallirte sich bisher in imposanter Weise um ihren Führer. Aus dieser Haltung konstatirt man im Klub mit Befriedigung, daß alle Versuche, eine Spaltung innerhalb der Regierungspartei herbeizuführen, bisher vollständig erfolglos waren. Man sieht den kommenden Ereignissen mit voller Zuversicht entgegen und ist vollständig davon überzeugt, daß die Nationale Arbeitspartei auch in ihrer nunmehrigen oppositionellen Haltung die Majorität des gegenwärtigen Abgeordnetenhauses behalten werde. Die Stagnation der Krise beweist, wie