



# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: Szana, Alexander

Cím: Wirtschaft und Finanzen

Forrás: Morgenblatt

1928. 9. 19.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Olda.)

Osztályozás

Tárgy

385.614

Hely

Idő

"1928"

Személy

## Wirtschaft und Finanzen

### Donauhafen und Freilager Budapest

VON DR. ALEXANDER SZANA.

Wieder nähert sich eines der großen Projekte im Interesse der Förderung des Donauverkehrs der Vollendung: der große Handelshafen bei der Insel Csepel unterhalb Budapest. Nach Informationen ungarischer Kreise rechnet man damit, daß die Budapester Zollfreilager Hafen A. G., hinter der sich eigentlich das gewaltige Unternehmen verbirgt, den fertiggestellten Hafen am ersten November dem Verkehr wird übergeben können. Da dieser Termin der Eröffnung des Handelshafens fast mit der anfangs November antlich eingestellten Schifffahrt zusammenhängt, so wird der neue Hafen eigentlich erst bei Wiedereröffnung der Schifffahrt im Frühjahr 1929 den regelrechten Betrieb aufnehmen können und wenn schon jetzt die Eröffnungsfeierlichkeiten stattfinden, so soll eben damit dokumentiert werden, daß der große Wurf gelungen ist, daß nunmehr Budapest seinen großen Handels- und Umschlaghafen besitzt, daß in Zukunft mit erhöhter Kraft gegen die erhöhte Konkurrenz angekämpft werden kann und daß nur mehr Detailfragen zu lösen übrig bleiben, für de-

ren Durchführung eben die Wintermonate berechnet sind.

Und wenn die Ungarn auf ihren neuen großen Donauhafen stolz sein werden, so liegt in diesem Stolz auch Selbstzufriedenheit, daß hier im neuen, dem kleinen, dem wirtschaftlich geschwächten Ungarn ein Werk gelungen ist, das dem großen, dem reichen, dem wirtschaftlich bedeutend stärkeren Ungarn nicht gelungen ist. Denn nun werden es bald zwanzig Jahre her sein, daß das ungarische Handelsministerium unter der Aera Kossuth-Szechenyi neben der Verwirklichung der Kanäle Donau-Theiß und Donau-Save auch den Budapester Handelshafen ausbauen lassen wollte. In drei mächtigen Bänden wurden die Pläne eingehend dargelegt, ein Band enthielt eine genaue Beschreibung der bedeutendsten europäischen Binnenhäfen, um einen Maßstab für den Vergleich zwischen Donauhafen Budapest und den anderen europäischen Flußhäfen zu gewinnen. Aber der Donau-Theiß-Kanal wurde nicht ausgebaut, der Donau-Save Kanal blieb auf dem Papier und aus dem großen Budapester Handelshafen wurde nichts. Bis zum Ausbruch des

Krieges wurden wohl im Interesse des zukünftigen Ausbaues des Hafens verschiedene Flußregulierungsarbeiten durchgeführt, es handelte sich aber um unbedeutende Arbeiten, die mehr dazu dienten, die Flußrinne schiffbar zu erhalten, um spätere kostspielige Bauten überflüssig zu machen. Während des Krieges wurden einerseits noch weniger Arbeiten ausgeführt als früher, andererseits zeigte sich größere Notwendigkeit eines geeigneten Umschlaghafens, besonders für die Getreide- und Rohöltransporte aus den Ländern an der unteren Donau.

Nun mußte ernstlich an den Ausbau geschritten werden. Der Gesetzentwurf XIV aus dem Jahre 1904 über die Regulierung des Soroksarer Donauarmes unterhalb Budapest konnte wohl noch als Grundlage für die weiteren Pläne dienen, aber eben nur als Grundlage. Die finanziellen Schwierigkeiten der Nachkriegszeit warfen aber schon ihre Schatten voraus. Die großen Pläne schrumpften immer mehr und mehr zusammen, so daß dann endlich die ursprünglichen Pläne fallen gelassen und neue Pläne ausgearbeitet wurden, nach denen die Bauarbeiten in zwei Etappen durchgeführt werden und zwar zuerst ein kleinerer Hafen als Zentrum, an den sich dann nach und nach die weiteren Hafeneinrichtungen anschließen

könnten. Es wurden auch genaue Berechnungen über die Verkehrssteigerung aufgestellt und der früh verstorbene talentierte Ingenieur Benő Roller wies statistisch einen Verkehr von 50 Millionen nach, der seiner Ansicht nach leicht auf 65 Millionen Tonnen jährlich gehoben werden könnte. Phantastische

Ziffern, wenn man bedenkt, daß der größte Umschlag als Binnenhafen Duisburg-Ruhrort etwa zwölf Millionen jährlich besitzt, aber hauptsächlich weil es sich um große Kohlenverladungen handelt.

Der Umsturz vereitelte dann auch diese Pläne. Aber der momentanen politischen Konjunktur entsprechend kam mit Schneider-Creuzot ein Abkommen über den Ausbau des Budapester Hafens zustande. Die Hälfte des Aktienkapitals gab die ungarische Regierung, die andere Hälfte die französische Gruppe, hinter der eigentlich die französische Regierung stand. Über den französischen Budapester Handelshafen hinaus sollte die Handelspolitik Ungarns und der Balkanstaaten beeinflußt werden, sollte dem wachsenden englischen Einfluß in der Donauschifffahrt begegnet werden. Aber bei diesen Donauaspirationen zahlten die Franzosen drauf und die Engländer darauf. Die Engländer haben an Aktien Pfundvermögen verloren, erhielten aber ihre Beteiligung; die Franzosen waren froh, mit heiler Haut davongekommen zu sein, das französische Aktienpaket wurde der ungarischen Re-

# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

Hely

Idő

Személy

Helyszám

Szerző: .....

Cím: .....

Forrás: .....

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)



Közp. n.

gierung abgetreten, die nun Alleinbesitzerin des Hafens ist. Aber trotz des Mißerfolges war die französische Hilfe wertvoll, denn fremdes Kapital strömte für diesen Zweck zu einer Zeit in das Land, wo die wirtschaftlichen Verhältnisse im allgemeinen großen ausländischen Bauproblemen nicht sehr günstig waren. Ohne die französische Mithilfe wäre der Bau heute noch lange nicht fertiggestellt, denn die Aktien der Franzosen wurden aus dem Erlös der ungarischen Anleihe erworben, die erst viel später gewährt wurde, als die französischen Gelder.

Nunmehr ist alles zur Eröffnung bereit. Das ungarische Handelsministerium hat den wirtschaftlichen Interessenvertretungen vor Kurzem die Statuten und die Tarifsätze des Zollfreilagers zwecks Stellungnahme übersendet. Nun wird es sich bald zeigen müssen, ob sich die kühnen Hoffnungen erfüllen werden, die an die Fertigstellung des neuen Hafens geknüpft wurden. In den letzten zehn Jahren konnte Pressburg seinen Donauumschlag mehr als verzehnfachen und Wien blieb infolge seiner großen Lagerhäuser, seiner Konsignationslager, seiner Bahnverbindungen, seiner kaufmännischen Verbindungen noch immer wichtigster Transithafen. Zehn Jahre sind im kaufmännischen Verkehr eine sehr lange Spanne Zeit und nun, da die ungarischen Fachkreise zu dem neuen Hafen Stellung nehmen, hört man aus den verschiedenen Erklärungen auch bange Zweifel. So schreibt Magyar

Hirlap: Die interessierten Kreise erwarten die Eröffnung des Hafens für den 1. November, aber die mit dem Hafen zusammenhängenden wirtschaftlichen und Organisationsfragen sind noch völlig ungeklärt. Nicht einmal die Frage der tarifarischen Lage des Hafens ist bisher geregelt, trotzdem die interessierten Körperschaften gefordert haben, daß der Hafen mit den Budapester Bahnhöfen tarifarisch gleichgestellt werde. Aber was wichtiger ist: nicht einmal das Wirtschaftsleben ist für die Eröffnung des Hafens vorbereitet, denn nur der Tankverkehr, der schon seit Jahren im sogenannten Petroleumhafen des Csepeler Hafens abgewickelt wird, ist organisiert. Heute ist die Lage die, daß die Verlegung sowohl des Schiffsverkehrs wie des Transitverkehrs vom Budapester Donauufer nach dem Csepeler Hafen grossen Schwierigkeiten begegnen dürfte... Die einzelnen Schiffahrtsgesellschaften haben heute ihre Einrichtungen in ziemlicher Entfernung vom neuen Hafen und es ist fraglich, ob sie zu derart großen Opfern bereit sein werden, um ihren Betrieb in den Csepeler Hafen zu verlegen... Hierzu kommt, daß Csepel heute noch abseits vom Budapester Verkehr liegt und die

Umladung der Güter von der Donau im Csepeler Hafen auf Lastautomobile und die mehrere Kilometer lange Fracht nach Budapest nicht nur viel Zeit in Anspruch nehmen, sondern auch sehr kostspielig sein wird, denn heute können die Güter mitten in der Stadt

ausgeladen werden... Wird die billigere Wasserfracht mit den neuen Lasten des Lastautomobiles verteuert, so hat die Bahn ihre Konkurrenzfähigkeit wieder gewonnen... Auch die Statuten werden als im Interesse des Getreidehandels liegend geschildert...

Es ist schon die Tragik der Donau, daß selbst große Werke, die endlich nach vielen Jahrzehnten zur Vollendung gelangen, infolge natürlicher und technischer Schwächen doch nicht vollendet sein können.