



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Popper Stefan*

Cím: *Die Budapestester Hafenanlagen*

Forrás: *Pester Lloyd*

Fr
(Hely)

1927. 5. 8.
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Tárgy

385.63

Hely

Idő

"1927"

Személy

Hely:

385.64, 1927

Volkswirtschaft.

Die Budapestester Hafenanlagen.

Von Dipl.-Ingenieur Stefan Popper.

Unter den in Ausführung begriffenen staatlichen Investitionsarbeiten nehmen die Budapestester Hafenbauten einen hervorragenden Platz ein. Die Budapestester Handels- und Gewerbesteuern richtete am 10. November 1892 und später nochmals im Jahre 1894 an den feinerzeitigen Handelsminister eine Entsch. und ersuchte um eine je baldigere Errichtung eines nimmehr unentbehrlich gewordenen Handelshafens, mit der Betonung, wie schwer der ungarische Handel die Einrichtungen vermisse, die zur Abwicklung des Schiffsverkehrs erforderlich sind, sowie den Mangel solcher Hilfsmittel, die den Anschluß des Schiffsverkehrs an die Eisenbahn vermitteln. In Erkenntnis der Unzulänglichkeit von Hafenplätzen und Verladeufern gegenüber den Bedürfnissen der Schifffahrt und des Handels, berief die ungarische Regierung im Jahre 1896 mit Heranziehung sämtlicher beteiligten Kreise eine Enquete ein. Als deren Ergebnis wurde unter der Leitung des tüchtigen Wasserbauingenieurs Béla Gonda eine Studienkommission nach den damals bereits bestehenden Rhein-, Main- und Oberhäfen entsendet. Auf Grund dieser Expertise wurden alsbald die Ausarbeitung der Pläne, sowie die erforderlichen Vorarbeiten angeordnet. Die Kosten des Handels- und Industriehafens, inklusive Einbeziehung des Soroksärer Donauarmes wurden auf zirka 94 Millionen Goldkronen veranschlagt. Die Expropriationen, sowie die Vertiefung des Soroksärer Donauarmes wurden kurz danach in Angriff genommen und auch während des Krieges, wenn auch in unzulänglicher Weise, fortgesetzt.

Nach dem traurigen Kriegsende mußte der ursprüngliche Plan wesentlich reduziert werden, jedoch so, daß der Hafen immerhin noch dreierlei Zwecke zu erfüllen imstande sei. Erstlich soll dem südlichen, von der Donau abgeschnittenen Stadtteile, im Soroksärer Donauarm die Möglichkeit eines Donauverkehrs gegeben werden; zweitens soll durch Erbauung zweckentsprechender Uferbauten, Lagerräume, Kräne und anderer Vorrichtungen im Interesse des Handels, ein

Umladungsverkehr ermöglicht werden; schließlich sollen für die Fabrikindustrien geeignete Terrains gewonnen werden, die, am Wasser gelegen, mit Fahrstraßen und Geleisen zu versehen sein werden, damit die zu verarbeitenden Rohmaterialien auf billigerem Wasserwege zugeführt und die fertigen Produkte per Bahn oder Straße abgeführt werden können.

Diese Hafenanlagen sollen programmgemäß Ende 1928 fertiggestellt sein und werden seit dem Jahre 1924 durch den Ministerialrat Julius Maurer in der Eigenschaft eines Regierungskommissärs durchgeführt, was gleichzeitig die Garantie bietet, daß sie technisch vollkommen richtig ausgeführt werden.

Es muß als Verdienst der gegenwärtigen Regierung anerkannt werden, daß nach der Kommune trotz der traurigen Finanzlage des Landes die Möglichkeit gefunden wurde, durch gesicherte jährliche Dotation dieses Werk bis Ende 1928 seiner Vollenendung zuzuführen.

Die in Ausführung begriffenen Hafenanlagen enthalten folgende Einrichtungen: Den zollfreien Handelshafen mit zirka 150.000 Quadratmeter, den zollfreien Petroleumhafen mit zirka 42.000 Quadratmeter, Kaimauern von nahezu 4900 Meter; Eisenbahngleise von zirka 20.000 Meter; Fahrstraßen von zirka 8500 Meter Länge. Ferner Schuppen und Speicher mit Silos für 35.000 Tonnen Waren, diverse Kräne und Verladebühnen, Saugelatoren, sowie alle erforderlichen elektrischen Motoren und Einrichtungen, endlich die große moderne Schiffschleuse behufs Verbindung des Binnenhafens mit der freien Donau. Sämtliche hier angeführten Herstellungen, einschließlich der Expropriationen, erfordern den Betrag von zirka 34 Millionen Pengö. Nach Fertigstellung der zum Hafen gehörigen Arbeiten wird im Soroksärer Donauarme das Gefälle zwischen der freien und der abgesperrten Donau 4,25 Meter betragen, so daß je nach der Höhe des Wasserstandes eine elektrische Energie von 1800 bis 5200 Pferdekraften gewonnen wird, die in den Ortschaften längs des Soroksärer Donauarmes zur Ausnützung gelangen wird.

Der Hafen bildet Eigentum des Staates, jedoch veranlassen die feinerzeitigen ungünstigen Geldverhältnisse die Gründung der „Zollfreien Hafen-A.-G.“ mit Heranziehung französischen Kapitals, die die beiden zollfreien Häfen für die Dauer von fünfzig Jahren in Pacht genommen hat. Der Staat besitzt 60 Prozent der Aktien, jedoch werden 84

Prozent des Reingewinns der ungarischen Staatskasse zuzufließen.

Der Frachtenverkehr auf der Donau ist seit Kriegsende sehr schwach. Der Umsatz beträgt etwa 25 Prozent des Vorkriegsverkehrs. Die Ursachen dieses Rückfalles sind zumeist politischer Natur und haben die Aufmerksamkeit des Völkerbundes auf sich gelenkt. Dieser entsandte behufs Untersuchung den Experten Hines, der trotz möglicher Schonung der Siegerstaaten zugeben mußte, daß die einzelnen Uferstaaten sich gegenseitig bei jeder einzelnen Landesgrenze in den verschiedensten Formen Schwierigkeiten bereiten und Jugoslawien, sowie Rumänien die Instandhaltung des Flußbettes vernachlässigen.

Eine Folge hiervon ist die Hemmung des Schiffsverkehrs, der sich insofern nicht heben kann, als diese Verhältnisse fortbestehen; überdies machen noch die hieraus entstehenden Kosten, sowie der Zeitverlust eine Konkurrenz mit der Eisenbahn unmöglich. Der Schiffsverkehr auf der Donau wurde durch die im Jahre 1856 in Paris vereinbarte Donauakte für alle Nationen als „frei“ erklärt und zur Kontrolle die „Europäische Donaukommission“ gebildet. Obgleich es auch in der Vorkriegszeit hie und da Unstimmigkeiten gegeben hat, so gingen die Dinge immerhin einigermaßen in Ordnung. Während des Weltkrieges wurde natürlicherweise die Sachlage gänzlich umgestürzt. Nach den Friedensschlüssen haben die Siegermächte im Monat Juni des Jahres 1921 eine neue Donauakte statuiert und als Kontrollorgan die „Internationale Donaukommission“ bestellt, die in keiner Richtung der Gerechtigkeit Rechnung trägt. Der „Europäischen Donaukommission“ wurde der frühere Wirkungskreis auf der Strecke Sulina bis Braila belassen, während der neuen Kommission die Strecke Braila bis Ulm vorbehalten wurde. Insofern diese neue Donauakte ohne Abänderungen fortbesteht, kann von einem freien Verkehr auf dem zweitgrößten Strom unseres Kontinents keine Rede sein. Nur der Völkerbund vermag diese für ganz Europa wichtige Angelegenheit in Ordnung zu bringen. Dr. Elemér Gantos, ein genauer Kenner der Donauakte, hat die Aufmerksamkeit auch in diesem Blatte auf den Umstand gelenkt,

daß gegen die angeführten schädlichen Verkehrsverhältnisse glücklicherweise eine Remedur möglich ist. In den Statuten der „Internationalen Donaukommission“ ist nämlich eine Bestimmung enthalten, wonach zwei

Artikel der Konventionenüber vom 1. September 1. V. angefangen berechnigt sind, die Einmünderung der schädlichen Parasiten zu verhindern. Nachdem alle Werkstätten in Folge der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse schließlich doch einen Donauverehr ohne jegliche Reaktionen münden müssen, so wollen wir hoffen, daß die Mühsale durch den Bölscheidungsmittel bei ermöglicht sein wird.

Abwechslung von dem Verhältnissen an der Donau setzen wir, nach großen Einfluß in Deutschland die Konventionen auf die Städte ausüben, in deren Nähe sie gelegen sind.

Man streift allein befinden sich sehr kleinere und größere Säulen, darunter der Sechsbundlich an Dültern bestrahlt bei den kleineren zwei Millionen Sonnen, bei dem größten im Dramstein 13,5 Millionen Sonnen. Die Arbeiterzahl schwankt zwischen 1500 und 6000. Die Einwohnerzahl hat in den letzten 22-35 Jahren um 50 Prozent zugenommen. Im Maximum immer noch 40 Jahre vor 40.000 auf 250.000. Sin- und ausländische Exportländer haben in diesen Säulen ihre Arbeiterleistungen und versehen weite Absatzgebiete mit allen Konsumartikeln.

Genau wird und muß es auch in Budapest nach Erstimmung des Hofes kommen. Auch hier werden zahlreiche in- und ausländische Firmen von Berlin angezogen dem Osten und dem Westen beizutreten.

Für Budapest dürfte jedenfalls eine neue Epoche der Entwicklung beginnen, in der die Einwohnerzahl stark zunehmen wird, wo alle Arbeitswilligen ihr Brot verdienen und aus dem berechneten Glanz herauskommen werden.

Die europäische Binnenwirtschaft ist im Begriffe, benachlässigt eine neue Wendung zu nehmen durch die Verbindung des Abwechslung mit dem Wein und des in Erneuerung begriffenen Weinwirtschafts mit der Donau, arbeiten die mit Unterstützung beider Staaten voranschreitend im Laufe des Jahres 1931 beendigt sein dürften. Dieses neuerliche große Werk der Technik wird auf den kontinentalen Binnenhandel von großem Einflusse sein. Mittels dieser neuen Massentransporte wird es möglich sein, daß ein beladener Schlepper von einem einzigen Motor über mehrere hundert bis zum Rhein-Donaukanal—Donau ohne Umladung bis Ostasien (oder in entgegengekehrter Richtung) transportiert wird. Schon da ausgehend, können die Waren zu den industriellen, landwirtschaftlichen, forstlichen, chemischen, Kautschuk- und anderen Zweigen der Wirtschaft, die in Budapest betragt wohl um 3100 Millionen, auf dem Seewege über Gibraltar das Mittelmeer bereits auf dem in Budapest abgefallenen Schiffahrtstrasse im Jahre 1911 haben alle Fachmänner diesem Programm jetzt eine große Zukunft prophezeit, denn es kann keinem

Zweifel unterliegen, daß dieser internationale Wirtschaftszweig alle an diesen Stellen befindlichen Säulen beleben wird. Unter allen Umständen kann angenommen werden, daß im Budapest, Sofia mit der Zeit eine große Einwirkung des Verkehrs eintreten wird, wobei die Hauptstadt Budapest viel zu erdoffen hat, wenn sie die günstige geographische Lage ausnützt und sich prompt den jeweiligen Bedürfnissen des Handels anpaßt.

Es sei hier noch erwähnt, daß sie an den bewußten Stellen befindlichen Konventionen Eigentum der betreffenden Staaten oder der Städte bilden, in deren Verwaltungsbereich sie liegen. Nur teilweise Besitz von Privatunternehmungen sind nur wenige von ihnen.

Es hat sich jedoch die Erkenntnis durchgesetzt, daß die Städte das größte Interesse daran haben, die Industriezentren in ihr Eigentum zu bekommen, weil sie eine gute Erwerbsquelle bilden. Die Kosten werden reichlich eingebracht aus dem Verkauf der Gebäude für Industrieunternehmungen, die dahin übergeben, oder sich dort neu erbauen, denn diese bezahlen willig gute Preise für ein Territor, wo sie die Arbeiter, Betriebe, Expedier, Schuppen, Straßen, elektrische Einrichtungen, sowie den Massentransport vorfinden.

Diese in Deutschland gemachte Entscheidung sollte auch die Hauptstadt Budapest veranlassen, dies zum Gegenstande ihrer Erwägung zu machen, bevor sie aus eigenem Erhasen mit großen Kosten Flug wird.

Abgesehen aus der Sanctionierung der Budapestiner Staatenanlagen nach nahezu einheitlich. Jahre trennen, so bedarf es nicht so vieler Vorarbeiten, daß es wirtschaftswert wäre, wenn die Budapestiner Handels- und Gewerbestämme sich der Sache je eher mit dem Reichsamt annäherten, wie sie es in den Jahren 1892 und 1894 getan hat, damit die Entscheidung unangenehm Handel nicht unvorhersehbar treffen. Zwischenbere umgehen die tariflichen und Transaktionsbestimmungen, rechtzeitig festgelegt der Säulen, wie es in Deutschland üblich ist, als Einleitungszeit für Sicherungen bestimmt und die betreffenden Speidler dem ungarischen Handel gestiftet werden. Ferner sollte die Handels- und Gewerbestämme je eher an die Regierung mit dem Erlaß herantreten, beim Kaiserliche Bunde schon jetzt gegen die im Jahre 1921 geführte neue Donauische Eintrags zu erheben, damit die Donau ebenfalls dem freien Verkehr aller europäischen Staaten übergeben werde. Ideologisch wird nach Lösung obiger Verkehrsprobleme uns nach Sanctionierung des Abwechslung-Donauweges ein Schiffahrtstrasse eintreten, der dem Budapestiner Säulen, dem ungarischen Handel und der Hauptstadt Budapest zum Wohl gereicht wird.