



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző

Cím *Das Kanalprojekt Fiume-Budapest.*

Forrás: *Wasserwirtschaft*

Wien

(Hely)

1914 III/i.

(Idő)

Tárgy

385.611(049.3)

Hely

Idő

"1914"

Személy

Helyszám

Das Kanalprojekt Fiume—Budapest.

Der Bau eines Schiffahrtskanales, der die Landeshauptstadt Budapest mit dem einzigen ungarischen Seehafen Fiume verbinden soll, ist — wie der Zeitschrift für Binnenschiffahrt geschrieben wird — Gegenstand eifriger Diskussionen in den ungarischen Zeitungen und Wochenschriften aller Schattierungen, von der großen Tagespresse hinab bis zum kleinsten Fachzeitschriftchen. Ob bloß Gründe der Taktik, Oesterreich gegenüber, diese publizistischen Erörterungen hervorgerufen, ob also in Oesterreich der Eindruck erweckt werden soll, daß die wirtschaftlichen Unabhängigkeitsbestrebungen ungarischerseits noch stärker akzentuiert werden sollen als bisher oder ob wirklich der Bau dieses Riesenunternehmens beabsichtigt ist, wer kann es wissen!

Daß Ungarn bei den neuen Ausgleichsverhandlungen mit Oesterreich (das jetzt gültige Abkommen geht 1917 zu Ende) so stark gerüstet, wie nur irgendwie möglich, antreten will, ist weiter nicht wunderbarlich und daß die Existenz eines Schiffahrtskanales Budapest—Fiume für das ganze Wirtschaftsleben der Nation von ausschlaggebender Bedeutung wäre, und daß endlich die wirtschaftliche Unabhängigkeit Ungarns dadurch um ein Wesentliches gehoben würde, darüber sind selbstverständlich keine Zweifel zulässig. Während die österreichische Industrie die billigen Wasserverbindungen nach Norden hin mit Vorteil ausnützen kann, ist der mit so vielen Opfern großgezogenen ungarischen Industrie und Landwirtschaft eine Betätigung in der gleichen Richtung fast unmöglich, woraus sich der Drang erklären läßt, nach Süden hin ein Ausgangstor zu schaffen, das möglichst leicht und billig zu erreichen ist.

Die ungarische Regierung hat ankündigen lassen, daß sie sich von Autoritäten ersten Ranges auf dem Gebiete des Kanalbaues ein Projekt für die neue Wasserstraße ausarbeiten lasse, und daß dann erst im Schoße der Regierung Beschlüsse gefaßt werden sollen. Es darf angenommen werden, daß diese Ankündigung den Zweck verfolgt, zu sehen, nach welcher Richtung sich die öffentliche Aussprache vorzugsweise bewegt. Spricht sich die große Öffentlichkeit im vorwiegenden Sinne zugunsten des Kanalbaues aus, dann kann die Regierung sich auf die „Meinung des Landes“ stützen — ein Hinweis, der insbesondere in Ungarn von bedeutender Durchschlagskraft ist.

Von den Gegnern des Kanalprojektes wird insbesondere der Umstand ausgenützt, daß die Trasse über den

Karst gehen muß, einen Höhenzug 400 Meter über dem Meeresspiegel, der auf seinem Wege nach Fiume, einige Hunderte km Luftlinie, weder auf Seen noch auf fließende Gewässer aufstoßt, die irgendwie zur Alimentierung des Kanals herangezogen werden könnten. Auch die Schleusenführung bis zur Höhe von 400 Metern wird als eine schwere Aufgabe nur der Tatsache wegen gehalten, weil die disponiblen Wassermengen bis zur Karstlinie in recht ungenügender Quantität vorhanden sind. Es ist selbstverständlich heute unmöglich, diesen Gegenständen etwas entgegenzuhalten, außer das Faktum, daß unsere modernen Kanalconstructeure einen so hohen Grad von praktischen Kenntnissen durch die Erfahrungen des letzten Jahrzehntes, das bewunderungswürdige Errungenschaften im Kanalbau aufzuweisen hat, erworben haben, daß Schwierigkeiten, die im ersten Augenblick als unüberwindbar gelten, doch in viel kürzerer Zeit und mit weniger Geldaufwand, als man anfangs annehmen konnte, überwunden worden sind. An den Terrain-schwierigkeiten wird es also kaum liegen, wenn der Kanal nicht gebaut wird!

Auch der Hinweis auf die starke Güterbewegung, die sich für Ungarn aus dem weiteren Ausbau der Bahnlinie nach Fiume ermöglichen ließe, trifft den Kernpunkt der Frage nicht. Man darf niemals aus den Augen verlieren, daß die ungarische Regierung bemüht bleibt, immer mehr die Weltmärkte der einheimischen Landwirtschaft zugänglich zu machen. Eine Vorbedingung hierfür ist die Verbilligung der Transportkosten und die Leistungsfähigkeit der Transportroute in großem Maßstabe, so daß die größten Anforderungen während der geschäftsreichen Herbstmonate erfüllt werden können. Der ungarische Agrarstaat kann seine Erzeugnisse nur in großen Massen in den Erntemonaten liefern und man glaubt anscheinend in den Regierungskreisen, diesen so weitgehenden Ansprüchen nur durch einen Wasserweg zwischen Budapest und Fiume genügen zu können.

Daß der Kanalbau ein Riesenwerk darstellt, welches gewiß viele Jahre hindurch einer starken staatlichen Subvention nicht entraten wird können, darüber sind sich die leitenden Kreise in Handel, Landwirtschaft, und Regierung einig. Aber die Möglichkeit, einer wirtschaftlichen Unabhängigkeit so nahe zu kommen, wie es der Ausbau des Kanals gewährleistet, ist eine Triebfeder, die mit aller Stärke auf den ungarischen Patriotismus einwirkt, und die ungeheuren Vorteile, die dem Land durch die Gewinnung der Weltmärkte erwachsen, lassen dem

ungarischen Volke die Frage der Rentabilität des Kanales nicht als ausschlaggebendes Moment erscheinen.

Durch Deutschland geht gegenwärtig der ungarische Transitverkehr nach und von den nordischen Ländern, wie auch der Gütertausch mit dem Deutschen Reiche selbst fast vorzugsweise den Bahnrouen zufällt. Daß der Bau des Kanales in diese Verhältnisse eingreifen wird, steht außer Zweifel. Schon seit Jahrzehnten verkehren von Fiume regelmäßig Dampfer nach Hamburg und diese Schiffslinien würden durch den Kanal zweifelsohne so stark alimentiert werden, daß die Fiumaner Schiffahrt einen starken Impuls erhalten würde, — eine Eventualität, die von der ungarischen Regierung gewiß gern gesehen wird, da sie seit jeher dem maritimen Fiume die größte Aufmerksamkeit gewidmet und alles aufgeboten hat, um diese Stadt zu einem Verkehrszentrum zu machen. Soweit also auch hier ein staatliches Eingreifen wirtschaftlichen Faktoren Geltung verschaffen kann, wird die ungarische Regierung ihr bisheriges Programm gewiß zu betätigen wissen.

Faßt man alle Momente zusammen, die sich für und gegen den Kanalbau bisher Geltung zu verschaffen gewußt haben, so wird man sich der Ueberzeugung nicht verschließen können, daß die ungarische Regierung — falls es sich nicht um Manöver handelt, die derselben bei den Ausgleichsverhandlungen mit Oesterreich den Sieg erleichtern sollen — ihre Kräfte an einem Unternehmen messen will, das weit über das hinausgeht, was der ungarische Staat seit seiner wirtschaftlichen Unabhängigkeit, seit dem Jahre 1867, geleistet hat. Er kann aber andererseits auch der weitgehendsten Unterstützung des ungarischen Volkes sicher sein, welches vor großen finanziellen Opfern nicht zurückschrecken wird, falls die Regierung den parlamentarischen Vertretungskörpern eine praktisch mögliche Lösung der Aufgabe zeigt mit der Aussicht, in absehbarer Zeit für das investierte Kapital eine reasonable Verzinsung herauszuschlagen. Und der Hinweis auf die Prosperität, welche der ungarischen Volkswirtschaft aus dem Kanalbau winkt, wird gewiß das Seinige dazu beitragen, die Zahl der Kanalgegner immer mehr zu verringern.

Es stehen also die Chancen für den Kanal Budapest—Fiume nicht so ungünstig, wie man von interessierter Seite — die man in den Reihen der Bahnenthusiasten zu suchen hat — darzustellen für gut erachtet! Die nächsten Monate werden vielleicht über die wirklichen Absichten der ungarischen Regierung mehr erkennen lassen; insbesondere wird über die Namen etwas bekannt werden, die als Koryphäen im Kanalbau zur Ausarbeitung des Projektes nach Budapest berufen werden.