

Kommunal-Angelegenheiten.

Kommunale Rundschau.

Von Dr. Franz Déri,
Vizebürgermeister i. R.

Der Budapester Handels- und Industriehafen.

Die Angelegenheit des Budapester Handels- und Industriehafens ist zu umfangreich, um sich im Rahmen eines einzigen Artikels erschöpfend erörtern zu lassen. Die Frage ist so vielseitig, daß wir noch oft auf sie zurückgreifen werden, namentlich um einige der Einzelheiten entsprechend zu beleuchten. Bis dahin soll einleitend vom ganzen Problem ein einheitliches Bild umrissen und zunächst die Geschichte sowie die volkswirtschaftliche Bedeutung der Hafenfrage und die Möglichkeit ihrer Lösung behandelt werden.

1. Die Geschichte der Hafenfrage.

Kennzeichnend für die Geschichte dieser Frage ist die Tatsache, daß unseren Behörden im allgemeinen das erforderliche Verständnis für die volkswirtschaftliche Bedeutung des Handels- und Industriehafens abging. Hätten sich nicht begeisterte Ingenieure gefunden, um das Interesse an der Sache, wenn auch nicht um ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung willen, sondern weil sie ein interessantes technisches Problem darstellt, wachzuhalten, man würde in Angelegenheit des Hafens noch nicht einmal da halten, bis wohin ihre Entwicklung bisher tatsächlich gedeihen konnte.

Vor etwa dreißig Jahren hat die Budapester Handels- und Gewerbekammer in einer Denkschrift die Aufmerksamkeit

des Handelsministers auf die Angelegenheit des Budapester Handels- und Industriefhafens gelenkt. Etwa zwanzig Jahre später veröffentlichte dann das Handelsministerium das Ergebnis der einschlägigen Studien in einem Bande, betitelt: „Daten zum Bau des Budapester Handels- und Industriefhafens.“

Bis dahin hatte man sich bei der Hauptstadt mit dieser Sache wenig befaßt. Seither fand dies um so häufiger statt. Als ich 1915 die Leitung der volkswirtschaftlichen Magistratssektion der Hauptstadt übernahm, fand ich in diesem Belange zwei Dinge vor: eine wertvolle Unterbreitung der Sektion und einen hierüber erbrachten, einigermaßen behut samen Generalversammlungsbeschuß, der den Bau des Hafens auf Grund „stufenweiser Entwicklung“ in Angriff zu nehmen wünschte und an die Regierung das Ansuchen richtete, ihre Vertreter in eine Kommission zu entsenden, die zur Vorbereitung der Frage eingesetzt werden sollte. Die Regierung weigerte sich jedoch, diesem Ansuchen Folge zu leisten.

Es waren somit zwei Aufgaben zu lösen. Zunächst mußten wir den Municipalausschuß von der Notwendigkeit eines rascheren Tempos in der Verwirklichung überzeugen, dann aber die Regierung zur Entsendung ihrer Vertreter bewegen. Ich bildete daher außerhalb des Rahmens der üblichen amtlichen Kommissionen aus Vertretern der wirtschaftlichen Interessenten und aus Faktoren, die sich mit der Frage befaßt hatten, einen Propagandaausschuß, die sogenannte Donaukommission, mit der Bestimmung, so oft als nur möglich auf die Wichtigkeit des Hafens und die Dringlichkeit seines Ausbaues hinzuweisen. Die Kommission hat diesen Beruf gewissenhaft erfüllt und ihr Ziel auch erreicht: die Regierung entsandte innerhalb kurzer Zeit ihre Vertreter in den amtlichen Hafenausschuß, der Municipalausschuß aber votierte die Dringlichkeit des Hafenausbaues und beschloß zunächst den Ausbau des Lokalhafens, um später auch bezüglich des Ausbaues des großen Hafens ein an gewisse Bedingungen geknüpftes Anbot zu stellen.

Der amtliche Hafenausschuß, beziehungsweise dessen unter meinem Vorsitz wirkender Arbeitsausschuß arbeitete unterdes die Pläne des Lokalhafens aus und bereinigte auch die Frage der späteren Eingliederung des Lokalhafens in die große Hafenanlage. Nach erzielter Zustimmung der Generalversammlung wurde der Bau des Lokalhafens in Angriff genommen, der auch gegenwärtig im Zuge ist.

Das Anerbieten der Hauptstadt bezüglich des Ausbaues des großen Hafens wurde von der Regierung mit der Anregung beantwortet, daß Staat und Stadt den großen Hafen zusammen ausbauen sollen. Die Hauptstadt war selbstverständlich bereit, auch hierauf einzugehen. Es kam eine Vereinbarung bezüglich der Bedingungen zustande, die für die Hauptstadt sehr vorteilhaft waren, wie auch bezüglich der Organisation eines Vollzugsausschusses, der binnen kurzer Zeit an die Arbeit ging und sie mit gutem Erfolg weiterführte. Das Ackerbauministerium jedoch, in dessen Ressort die Hafenfrage später aus dem Handelsministerium übergang, war der Ansicht, daß dem Vollzugsausschuß ein zu weitgezogener Wirkungskreis eingeräumt worden sei, und wünschte, jegliches Verfügungsrecht sich selbst vorzubehalten. Sowohl das Präsidium wie der Vollzugsausschuß und die Hauptstadt boten zur Abwehr der drohenden Gefahr alles auf, allein vergeblich. Die Regierung setzte die Vereinbarungen außer Kraft und löste den Vollzugsausschuß auf. Dem Präsidium wurde für seine „mit unermüdlichem Arbeitseifer geleisteten selbstlosen Dienste um die Vorbereitung und Inangriffnahme der Arbeiten“ der Dank und die Anerkennung des Ministerrates ausgedrückt und dem Präsidium auch noch ein besonderer Dank dafür votiert, daß es den ihm gebührenden Ehrensold niemals in Anspruch genommen hat. Dann aber ernannte die Regierung einen anderen Ausschuß, der jedoch nur mehr einen begutachtenden Wirkungskreis hatte. Die Hauptstadt legte Verwahrung ein, war aber mit Rücksicht auf das Gemeinwohl genötigt, mit Vorbehalt ihrer Rechte in den neuen Ausschuß einzutreten.

Als die später auch verwirklichte Absicht offenkundig wurde und die Besorgnis entstehen mußte, daß infolge der geplanten Verfügungen die Angelegenheit des Hafens auf einen toten Punkt gelangen werde, und da namentlich sich auch die Nachricht verbreitete, daß die Regierung den Hafenbau in irgendeiner Form an ein ausländisches Konsortium zu vergeben gedenkt, habe ich eine umfangreiche Denkschrift über die Hafenfrage und die Verteidigung der Interessen des Landes und der Hauptstadt verfaßt und sie persönlich dem Ackerbauminister überreicht, bei dem ich in dieser Sache wiederholt vorsprach. Leider konnte nichts die weitere ungünstige Entwicklung der Angelegenheit hemmen, und der Bau des Industriefhafens verfiel einer Stagnation, die bis auf den heutigen Tag andauert.

2. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Hafens.

Ein Hauptfaktor des Wirtschaftslebens ist die Verkehrspolitik. Eine zielstrebige Verkehrspolitik hat sich nicht bloß um Schienenwege zu kümmern, sondern auch um Wasserstraßen, wofern die Natur die Möglichkeit dazu bietet; auch hat die Verkehrspolitik Wasserstraßen und Eisenbahnen in organische Verbindung miteinander zu bringen. Diese Verbindung aber wird durch den Hafen ermöglicht.

Das Eisenbahn- und das Wasserstraßennetz Ungarns sind miteinander nicht organisch verbunden. Das ist der Grund dafür, daß es einen Umschlagverkehr kaum gibt und der vorhandene gering und unvollkommen ist. Laut der jüngsten Statistik war der Umschlagverkehr bloß ein Prozent des Gesamtverkehrs. Der Mangel an entsprechend ausgebauten Wasserstraßen und einer großen Hafenanlage war zum Teil durch die verfehlte Verkehrspolitik der Eisenbahnen verursacht. Einerseits auf Grund der Erfahrungen der Kriegsjahre, andererseits angesichts des zerrütteten Zustandes des Eisenbahnnetzes

und seiner Leistungsfähigkeit sieht heute sicherlich auch schon die Staatsbahnbewirtschaftung die Notwendigkeit ein, das Wasserstraßennetz auszubauen und die Eisenbahnen mit dem Wasserstraßen in organische Verbindung zu bringen. Schon vom Standpunkte der Entlastung der Eisenbahnen ist es von großer Wichtigkeit, daß für die nach Budapest gravitierenden wie auch für die Durchfuhrwaren ein entsprechender Hafen zur Verfügung steht.

Aus der mangelnden Verbindung zwischen Bahnen und Wasserstraßen erwächst selbstverständlich für die Hauptstadt der größte Nachteil, denn es ist einleuchtend und natürlich, daß nicht allein auf der ungarischen Donau, sondern im ganzen Donauverkehr überhaupt Budapest der wichtigste Umschlagplatz sein muß. Budapest ist in der Tat durch die geographischen und Handelsverhältnisse des Kontinents gewissenmaßen vorbestimmt dazu, ein Mittelpunkt des ganzen Donauverkehrs zu sein. Ihre lokalen Verhältnisse aber schaffen für die Hauptstadt die geeignetste Lage zur Verwirklichung eines großzügigen Handels- und Industriehafens. An der oberen Spitze der Insel Csepel steht ein Gelände von etwa 2000 Katastraljoch zur Verfügung, ein Gebiet, auf dessen einer Seite sich ein Wasserbecken von gleichbleibender Wasserhöhe errichten läßt, während auf der anderen Seite des Geländes die unmittelbar mit der großen Donau verbundenen Hafenhäfen angelegt werden können. Dazu ist dieses Gelände nicht zu weit gelegen vom Weichbilde der Stadt, auch läßt sich die Eisenbahn leicht dahin führen, ferner bietet es reichlichen Raum für die Bahnhöfe und eignet sich vorzüglich dazu, die Zentralisierung der verschiedenen Spezialhäfen zu einem einheitlichen Komplex durchzuführen.

Der Wasserverkehr Budapests betrug vor dem Kriege jährlich 3 Millionen Meterzentner. Bei normalen Handelsverhältnissen wäre diese Ziffer heute bereits jedenfalls eine viel höhere. Ueberdies schaffen erfahrungsgemäß der gute Verbindungsweg und der gut ausgerüstete Hafen sich selber ihren Verkehr. Budapest ist schon vermöge seiner geographischen Lage berufen, der Mittelpunkt des Güterausstausches zwischen Ost- und Westeuropa zu sein und sich zu dem größten Binnenhafen des Kontinents zu entwickeln.

Die Zunahme des Verkehrs trägt nicht bloß den unterschiedlichen Wirtschaftszweigen Nutzen, sondern erschließt im allgemeinen neue Erwerbsquellen für die ganze Bevölkerung und hebt somit den allgemeinen Wohlstand. Bei unseren speziellen Verhältnissen würde sich ferner der Ausbau des Hafens mit der Erzeugung von 40 Millionen Kilowatt elektrischer Energie verbinden lassen, was jährlich etwa 10.000 Waggons Kohle ersparen würde, ein Umstand, dessen Bedeutung bei der heutigen Kohlennot nicht erst hervorgehoben werden muß.

Wichtig ist der Hafenausbau auch vom Standpunkte der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit. Er würde vielen ungarischen Arbeitern und namentlich auch einer großen Anzahl ungarischer Ingenieure eine auch für das Land vorteilhafte Arbeitsgelegenheit bieten und dadurch die Auswanderung wertvoller technischer Kräfte und zahlreicher Arbeiterhände verhindern.

Aus alledem ist ersichtlich, daß der Ausbau des Hafens ein wesentlicher Faktor des wirtschaftlichen Aufschwunges der Hauptstadt und des ganzen Landes wäre, was heute, an der Schwelle der Wiederaufrichtung Ungarns, von besonderer Bedeutung ist. Die Sache ist aber auch dringlich, denn sie würde die rasche Wiedereinschaltung des Landes in den internationalen Handel bewirken und die Möglichkeit schaffen, den Wettbewerb der Nachbarstaaten um die Vormachtstellung im Donauverkehr zu unseren Gunsten zu entscheiden.

3. Die Möglichkeit der Lösung.

Hier wirft sich die Frage auf, ob heute die Möglichkeit für den Ausbau des Hafens gegeben ist. Drei Momente sind es, die die Frage entscheiden: Ob die erforderlichen Arbeitskräfte zur Verfügung stehen, ob die Baumaterialien und technischen Ausrüstungen sich beschaffen lassen, und ob die nötigen Geldbeträge beschafft werden können?

Für die Herstellung der Pläne wie auch für die Durchführung der Bauarbeiten war die entsprechende Organisation bereits vorhanden einerseits in dem mit entsprechendem Wirkungsbereich ausgestatteten Vollzugsausschuß, andererseits in der Baudirektion, die über hervorragende Ingenieurpezialisten und ein gut eingetübtes Personal verfügte. Diese Organisation hatte sich erfahrungsgemäß gut bewährt und konnte unter außerordentlich schwierigen Verhältnissen nennenswerte Leistungen aufweisen. Allerdings ist der Vollzugsausschuß aufgelöst, und zweifellos ist mittlerweile auch ein Teil der Ingenieure infolge des Stagnierens der Arbeiten abgezogen. Allein, was einmal bereits geleistet werden konnte, wird sich wohl auch ein zweites Mal erzielen lassen.

Auch die notwendigen Materialien und Requiriten werden sich beschaffen lassen, wie sie sich ja auch am Beginn der Arbeiten beschaffen ließen, obwohl die Hindernisse damals erheblich größer waren. Zur Durchführung der Bauarbeiten steht schon aus den verflochtenen Anschaffungen eine reiche und wertvolle technische Ausrüstung zur Verfügung.

Die größte Schwierigkeit bietet wohl die Beschaffung des Baukapitals. Offenbar mit Rücksicht auf dieses Moment dachte man seinerzeit daran, den Ausbau des Hafens an ein ausländisches Konsortium zu vergeben. Allein volkswirtschaftlich und auch von mancherlei anderer Standpunkten erscheint dieser Plan nicht erwünscht. Er würde möglicherweise die Wirtschaftsinteressen des Landes und der Hauptstadt an das Ausland ausliefern. Um jeden Preis wäre eine Lösung anzustreben, die die Benützung heimischer Arbeitskräfte und Materialien unbedingt gewährleistet. Der heimischen Industrie gilt es, Arbeit zu geben; unsere Ingenieure gilt es, zu beschäftigen; der Auswanderung ungarischer Arbeiter gilt es den Riegel vorzuschieben. Es ist eine Frage der wirt-

schäftlichen Notwendigkeit und des nationalen Prestige, daß eine ungarische Organisation, ungarische Ingenieure und ungarische Arbeiter den Hafen verwirklichen.

Den Hafenausbau an ein ausländisches Konsortium zu vergeben, ist aber nicht bloß nicht erwünscht, sondern auch gar nicht notwendig. Die Lösung ist auch mit heimischen Kräften möglich. Die Baukosten lassen sich heute noch nicht genau bestimmen, wohl aber ist ihre annähernde Abschätzung möglich. Als Orientierung mag dienen, daß, Vorkriegspreise als Grundlage genommen, die Baukosten des Hafens selbst mit etwa 24 Millionen Kronen, die der den Hafen ergänzenden Anlagen mit ungefähr 18 Millionen, die Gesamtkosten also mit 112 Millionen veranschlagt waren. Es gibt auch eine neue Berechnung, nach der sich die Ausgaben in französischer Francwährung wie folgt gestalten würden: die große Hafenanlage 117 Millionen Francs, der Doka-Hafen 18 Millionen Francs, die Regelung des Sorosjärer Donauarmes 11 Millionen Francs, die Wasserkraftanlage 16 Millionen Francs, mithin die Gesamtkosten 162 Millionen Francs. Nun sehen freilich beide Kostaberechnungen einen Betrag vor, der unter den heutigen Verhältnissen als außerordentlich hoch gelten muß. Allein nicht auf einmal wird ja das Geld ausgegeben, und selbst wenn wir den ganzen Betrag ins Auge fassen, so würde er nur einen ganz geringen Teil des Defizits eines einzigen Budgetjahres ausmachen. Dieses Geld, für den Bau des Hafens herausgibt, würde weder dem Kredit des Staates, noch dem Geldwert fühlbaren Abbruch tun. Es handelt sich ja um eine Investition, die nicht bloß die Zinsen des investierten Kapitals eintragen würde, sondern auch berufen wäre, dem Wirtschaftsleben des Landes und der Hauptstadt einen Aufschwung zu verleihen. Erwägenswert wäre auch die Modalität, daß die Hauptstadt und der Staat zusammen eine ausdrücklich diesem Zwecke dienende und bloß für diesen Zweck verwendbare Anleihe aufnehmen.

Man darf wohl aber auch an eine dritte Lösungsmöglichkeit denken. Die heimischen Wirtschaftsfaktoren verfügen sicherlich über das erforderliche Verständnis für die Anforderungen des Wirtschaftslebens, aber auch über die nötige Kapitalkraft, um sich für den Ausbau des Hafens mit dem Staate und der Hauptstadt assoziieren zu können. Der Staat besitzt bereits hohe Werte in den schon angekauften Grundstücken, den bisher durchgeführten Arbeiten und den beschafften technischen Ausrüstungen; das gleiche gilt von der Hauptstadt. So mögen denn Staat und Hauptstadt diese Werte als Apport in das gemeinsame Unternehmen mitbringen, die ungarischen Wirtschaftsfaktoren aber mögen mit Geldkapital daran teilnehmen und dafür einen entsprechenden Anteil an dem Ertragnis erhalten. Der Hafen muß ja auch als geschäftliches Unternehmen rentabel sein, ganz zu schweigen von dem mittelbaren Nutzen, der sowohl für das Land und die Hauptstadt, wie auch für die betreffenden Wirtschaftsfaktoren schier unermesslich ist.

Man hat die Auswahl unter diesen Modalitäten. Wer getan muß endlich etwas werden, und zwar dringlich, denn unabsehbar ist der Nachteil, der dem Staate und der Hauptstadt aus der Verzögerung erwächst.

Als im vorigen Jahre die Vorbereitungen zu einer Novelle zum hauptstädtischen Gesetz im Zuge waren, sagte ich denen, die einen Einfluß auf diese Vorbereitungsarbeiten hatten, daß man, wenn schon eine Novelle zum Zwecke der Neugestaltung des hauptstädtischen Municipalausschusses erbracht werden muß, wenigstens nicht darüber hinausgehen möge. Das Mandat des Magistrats erlischt ja ohnehin in anderthalb Jahren, und dann mag die Generalversammlung wählen, wen sie will. Bis dahin aber sollten wir die Zeit ausnützen, um mit vereinter Kraft die großen und brennenden Fragen zu lösen, die das Wohl und Wehe der hauptstädtischen Bevölkerung berühren. Solcher Fragen gibt es eine ganze Reihe. Aber auch wenn wir aus ihnen einzig die Hafenanfrage herausgreifen, drängt sich unwillkürlich die Frage auf: würde der Vorteil, den die Lösung dieser einen Frage der Hauptstadt und dem Lande gebracht hätte, nicht vielfach den Nachteil aufgewogen haben, der aus einer erst nach ein- oder anderthalb Jahren durchgeführten Neugestaltung des Magistrats entstehen könnte?

Sport.

Rennen in Káposztásmegher.

Der Rennverein für den Pester Landbezirk veranstaltet morgen in Káposztásmegher einen Renntag. Beginn um 3 Uhr 30 Min. (15.30), letzter Sonderzug um 2 Uhr 55 Min. (14.55).

Theater, Kunst und Literatur.

+ Die morgige (Sonntag) Abschiedsvorstellung im Lustspieltheater „A kis grizett“ beginnt um 7 Uhr. Das Stück wird auch diesmal in der glänzenden Besetzung der Premiere mit Emmi Kósfary, Csik Róza, Tanay, Manczi Bigh, Ujváry, Hajdu und Dénes in den Hauptrollen aufgeführt werden. „A kis grizett“ muß trotz des glänzenden Erfolges vom Spielplan abgesetzt werden, weil die darstellenden Künstler durch anderweitige Verpflichtungen an der Fortsetzung des Gastspiels verhindert sind. Der morgigen Vorstellung, der letzten in dieser Saison, folgt eine Bühnenregenprobe.

+ Nach den bisherigen Dispositionen hätten das Ungarische Theater, das Innerstädter Theater und das Theater auf der Andrássy-ut am 6. August wieder eröffnet werden sollen. Infolge Abänderung dieser Dispositionen werden diese drei Theater um eine Woche später, d. i. Freitag, am 13. August, wieder ihre Pforten für das Publikum öffnen. Im Ungarischen Theater wird die Saison mit „A buzavirág“, im Innerstädter Theater mit „A nagy komédiás“, im Theater auf der Andrássy-ut mit dem erfolgreichen Schlußprogramm der früheren Saison eröffnet werden. Das Künstlerpersonal hat sich in diesen drei Theatern am 11. August, vormittag 11 Uhr zu melden.