

Bis zum Schluß des Jahres 1911 waren für den Bahnbau im ganzen 403 752 724,31 Piaster (74 452 000 Mark) verausgabt worden. Auf der Strecke Deraa—Bosri-Eski-Cham und Haifa—St. Jeann d'Acre

(Akka) wird die Verkehrseröffnung voraussichtlich im Laufe des Jahres 1913, auf der Strecke Afoulé—Jerusalem Ende des Jahres 1914 stattfinden. —s.

Der Budapester Ringkanal.

Die im ungarischen Ackerbauministerium erscheinenden „Mitteilungen über Wasserbauangelegenheiten“ veröffentlichen einen Aufsatz des Ministerialrats v. Kvassay über den Entwurf eines Budapester Ringkanals, welcher auch den weiter von der Donau entfernt liegenden Teilen und Vororten der ungarischen Hauptstadt die Vorteile eines billigen Wassergüterverkehrs sichern soll. Dem Aufsatz sind nachstehende Angaben entnommen.

Der Kanal soll unmittelbar oberhalb der Stadt von der Donau abzweigen (Abb. 1) und zunächst in südöstlicher Richtung auf etwa 10 km dem Rakosbachtal folgen, wobei die Vororte Rakosfalva und Köbanya berührt. Nach weiteren 8 km wendet er sich westwärts, führt an den Ortschaften Szt. Lőrincz und Kispest vorbei und vereinigt sich nach einer neuen Richtungsänderung nach Südwesten bei der Ortschaft Erzsebetfalva mit dem Soroksarer Donauarm, dessen Kanalisierung sich im Bau befindet.

Der Querschnitt des Kanals ist in Abb. 2 dargestellt. Die Wassertiefe beträgt 2 m, in der Mitte 2,5 m, die Sohlenbreite 18 m. Die Abmessungen sind ebenso wie diejenigen der Schleusen für den Verkehr von Kähnen mit 650 t Tragfähigkeit und 1,8 m größter Tauchtiefe zugeschnitten.

Die gesamte Länge des Kanals beträgt etwa 32 km. Wie der Längenschnitt (Abb. 2) zeigt, steigt das Gelände von der Donau aus nach Osten allmählich an, so daß der Wasserstand in der 9 km langen Scheitelhaltung etwa 34 m über dem niedrigsten Donauwasserstand zu liegen kommt. Zur Überwindung dieses Höhenunterschiedes sind neun Schleusen erforderlich, von denen vier auf den 11 km langen Aufstieg durch das Rakosbachtal, fünf auf den 17,5 km langen Abstieg nach dem Soroksarer Donauarm entfallen. Da die Scheitelhaltung nicht so viel natürlichen Zufluß aufnimmt, als zur Speisung des Kanals erforderlich ist, so bedarf es der Zuhilfenahme eines Pumpwerks, das an einer der beiden Mündungsstellen des Kanals an der Donau errichtet werden soll. Der erforderliche elektrische Strom kann dem Soroksarer Wasserkraftwerk entnommen werden.

Der Kanal wird an seinen Ufern mit den erforderlichen Umschlagvorrichtungen versehen werden. An der Abzweigungsstelle des Kanals von der Donau ist außerdem ein Handelshafen bereits in der Ausführung begriffen.

Die reinen Baukosten des Kanals und des Pumpwerks sind auf 30 Millionen Kronen ermittelt worden. Die Grunderwerbskosten sind nicht veranschlagt. Es wird angenommen, daß ihre Höhe die Verwirklichung des Kanals nicht in Frage stellen wird, da das beanspruchte Gelände noch fast unbebaut ist. In seiner Linienführung paßt sich der Kanal dem Gesamtstadtplan von Budapest in glücklicher Weise an. Er wird ein neues Bindemittel zwischen der Hauptstadt und ihren Vororten bilden, welche mit ihr schon jetzt nahezu verwachsen sind, und ist vor allem so gewählt, daß er sowohl der Stadt als auch der unmittelbaren Umgebung den Vorteil des billigen Wasserverkehrs und der darauf sich stützenden Industrie sichert. Da außerdem der Grund und Boden in der Umgebung des Kanals eine große Wertsteigerung erfahren wird, so erscheint die beabsichtigte Kanalanlage für die Stadt und ihre Entwicklung von unschätzbarem Wert. Ihre Bedeutung würde jedoch noch gewinnen, wenn der vom Staate geplante Tiscakanal, welcher die Donau mit der Theiß verbinden soll, zur Ausführung gelangen und Budapest zum Ausgangspunkt erhalten würde. Hierbei würde außerdem die Stadt Budapest als wahrscheinliche Erbauerin des Ringkanals die Kosten für die 14 km lange südliche Strecke zwischen der Donau und dem Wendepunkt nach Norden ersparen, die

dann auf den Tiscakanal entfallen würde, ebenso die Kosten für das in diesem Falle sich erübrigende Pumpwerk, insgesamt gegen 17 1/2 Millionen Kronen, und ferner die auf diese Strecke entfallenden Grunderwerbskosten.

In der Kostendeckungsfrage sind zwei Vorschläge gemacht worden. Nach dem einen soll der Stadt als der Kanalbauunternehmerin durch besonderes Gesetz das Recht verliehen werden, das Gelände am Kanal bis zur Höchstbreite von 1000 m zur Aufteilung

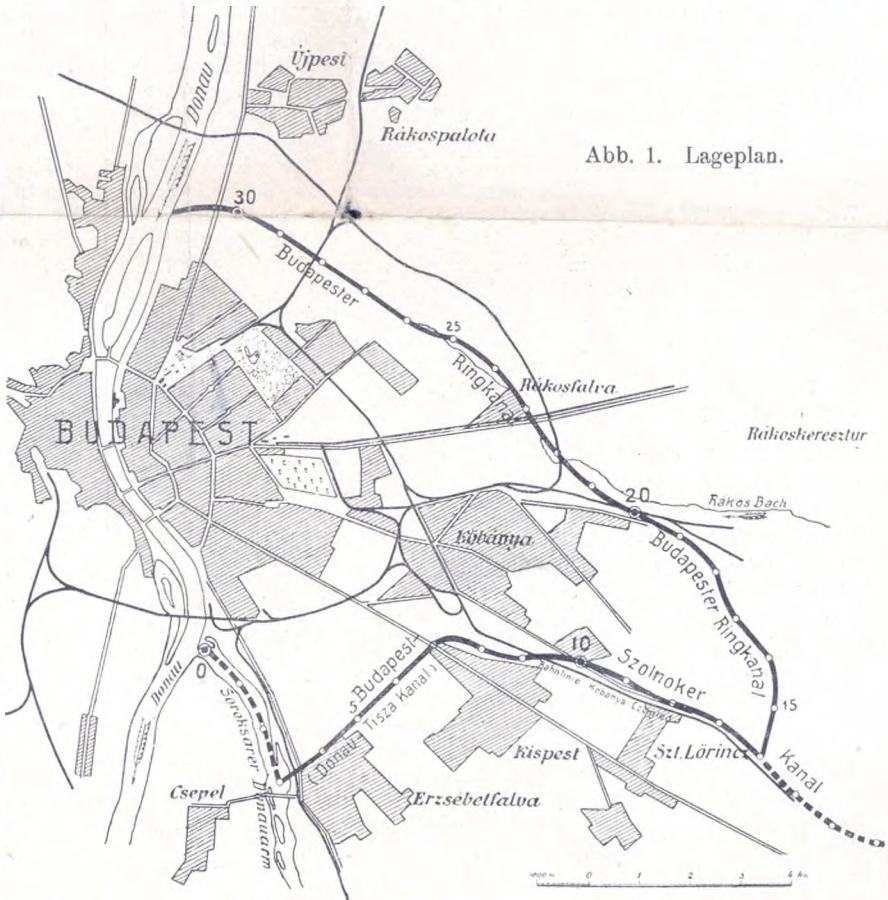


Abb. 1. Lageplan.

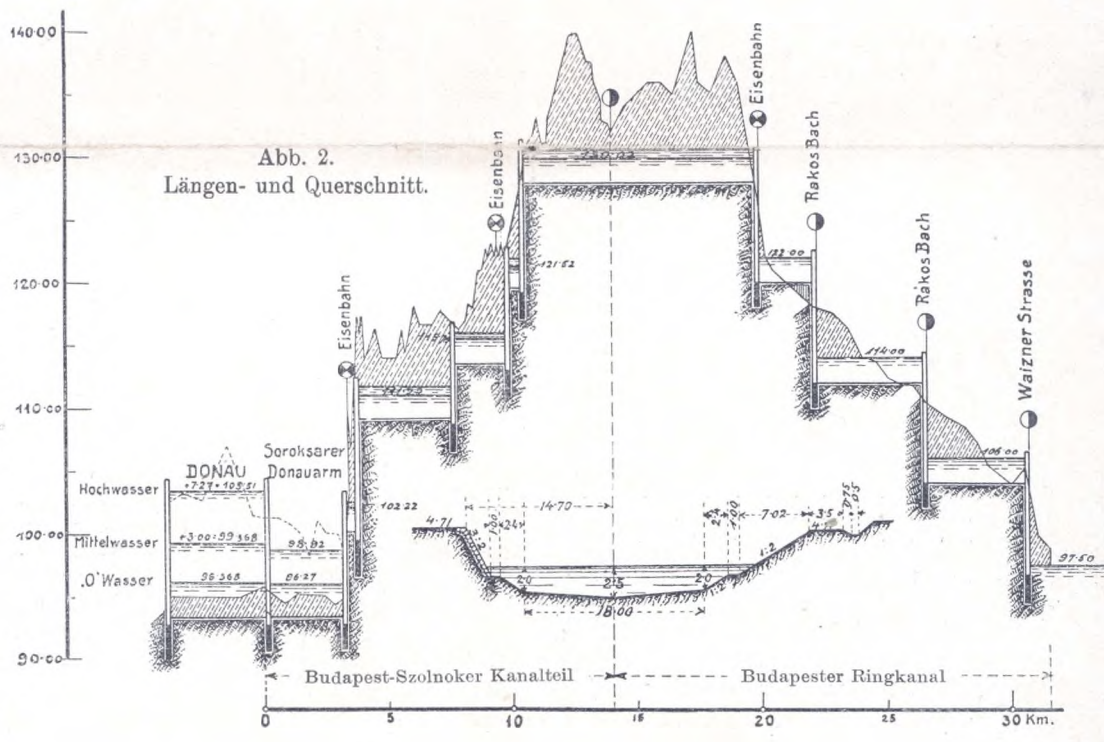


Abb. 2. Längen- und Querschnitt.

für industrielle und bauliche Zwecke zu enteignen. Der zweite Vorschlag rät zur Einführung einer staatlichen Wertzuwachssteuer, welche nicht nur für den Budapester Ringkanal, sondern überhaupt für alle öffentlichen Anlagen gelten soll, durch welche die benachbarten Grundstücke eine Werterhöhung erfahren und welche die Übernahme der Bauausführung durch den Staat bedingt. Im ersteren Falle

würde der bei der Wiederveräußerung oder Verpachtung der erworbenen Grundstücke erzielte Gewinn, im anderen Falle die Einnahmen aus der Wertzuwachssteuer zur Verzinsung und Tilgung der Anlagekosten dienen. Nach angestellten Ermittlungen würden bei Anwendung jedes der beiden Wege die Kosten des Budapester Ringkanals reichlich erstattet werden.