

7

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband  
für Binnenschifffahrt.

Verbands-Schriften. \* Neue Folge. \* No. XXII.

**Die Bedeutung**

des

**Donau-Theiss- und des Donau-Save-Kanals**

für den

**mitteleuropäischen Wasserverkehr.**

Von

**Eduard von Krisztinkovich**

Sektions-Rat im königl. ung. Ackerbau-Ministerium, Ehren- und Direkt.-Mitglied  
des Ungarischen Schifffahrts-Vereins.



**Berlin-Grünwald.**

Verlag von A. Troschel.

1903.

III A 19767

# Verbands-Schriften

des

**Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt.**

**Neue Folge.**

- No. I. Die Einsenkung der Schiffe und ihr Einfluss auf die Bewegungen und den Widerstand der Schiffe. Ingenieur und Baurath Haack-Charlottenburg. Preis Mark 2,50, für Mitgl. Mark 1,50, bei 25 Stück Mark 1,25.
- No. II. Zur Frage der Schifffahrts-Abgaben auf bisher abgabefreien offenen Strömen in Deutschland. Dr. Jos. Landgraf-Wiesbaden. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 50 Pf., bei 25 Stück 40 Pf.
- No. III. Uferbefestigungen an Flüssen und Kanälen. Baumeister und Ingenieur Rabitz-Berlin. Preis Mark 1,50, für Mitgl. 75 Pf., bei 25 Stück 55 Pf.
- No. IV. Rentabilität der Binnenschiffsgefäße. Büsser-Coepenick. Preis 75 Pf., für Mitgl. 40 Pf., bei 25 Stück 30 Pf.
- No. V. Die wirthschaftlichen Beziehungen Ostdeutschlands zu dem Verkehrsgebiet des Donau-Oderkanals und seiner Verbindung mit Weichsel und Dniester. Reichstagsabgeordneter Gothein. Preis Mark 1,75, für Mitgl. Mark 1,—, bei 25 Stück 75 Pf.
- No. VI. Die Beziehungen der Seeschifffahrt zur Binnenschifffahrt. Ingenieur Renner-Köln. Preis Mark 1,50, für Mitgl. 75 Pf., bei 25 Stück 55 Pf.
- No. VII. Fortschritte auf hydrographischem Gebiete in Oesterreich. Oberbaurath und Dipl. Ingenieur Lauda-Wien. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 50 Pf., bei 25 Stück 40 Pf.
- No. VIII. Fortschritte in der Ausbildung der Fahrinne in der österreichischen Donau. Baurath Herbst-Wien. Preis Mark 2,75, für Mitgl., Mark 1,50, bei 25 Stück Mark 1,25.
- No. IX. Beiträge zur Frage über die Umlaufswerte Woltmann'scher Flügel. Baurath Hajós-Budapest. Preis 60 Pf.
- No. X. Der Oder-Weichsel-Dniester-Kanal. Oberingenieur v. Chrzaszczewski-Krakau. Preis Mark 1,—, für Mitglieder 60 Pf., bei 25 Stück 45 Pf.
- No. XI. Rück- und Ausblicke auf den Ausbau der Oder. Regierungs- und Baurath Hamel-Breslau. Entwicklung der Breslauer Hafenverhältnisse. Stadtbaurath von Scholtz-Breslau. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 60 Pf., bei 25 Stück 45 Pf.
- No. XII. Verlauf des fünften Verbandstages in Breslau am 2., 3. und 4. September 1901. Preis Mark 2,50, für Mitgl. Mark 1,50, bei 25 Stück Mark 1,20.
- No. XIII. Ueber den Stand der Arbeiten für die Herstellung eines generellen Entwurfs zu einem Grossschiffahrtswege zwischen Donau und Main. Faber-Nürnberg. Preis 50 Pf., für Mitglieder 30 Pf., bei 25 Stück 25 Pf.
- No. XV. Die unterirdischen Gewässer, deren Beziehungen und Bedeutung für die Binnenschifffahrt. Vogt-Nürnberg. Preis Mark 1,25, für Mitgl. Mark 1,25, bei 25 Stück Mark 1.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000316776

**Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband  
für Binnenschifffahrt.**

---

Verbands-Schriften. Neue Folge.

Nr. XXII.

---

**Die Bedeutung**  
des  
**Donau-Theiss- und des Donau-Save-Kanals**  
für den  
**mitteleuropäischen Wasserverkehr.**

Von

**Eduard von Krisztinkovich**

Sektions-Rat im königl. ung. Ackerbau-Ministerium, Ehren-  
u. Direkt.-Mitglied des Ungarischen Schifffahrts-Vereins.

---

**Berlin-Grünwald.**  
Verlag von A. Troschel.  
1903.



11-354 188

Brz-3-11/2019

# Die Bedeutung des Donau-Theiss- und des Donau-Save-Kanals für den mitteleuropäischen Wasserverkehr.

## I.

Bei allen grossen Anstrengungen, welche in Ungarn im Interesse der wirtschaftlichen Entwicklung geschehen, hat doch unsere Landwirtschaft, unser Handel und unsere Industrie mit solchen Schwierigkeiten zu kämpfen, dass wir für die entsprechenden Mittel sorgen müssen, welche ein regeres wirtschaftliches Leben, und damit die Sicherung des allgemeinen Wohlstandes ermöglichen. Eine Hauptquelle aller national-ökonomischen Fortschritte aber ist der Verkehr, welcher die Abgänge und Ueberflüsse ausgleicht, und die Verwertung der Arbeitsprodukte erleichtert.

Im Interesse der Erhöhung des Verkehrs haben wir Bahnen und Strassen gebaut, vom gleichen Interesse geleitet wurden bei uns Millionen auf die Schiffbarmachung der Flüsse verwendet. Doch wir müssen jetzt einsehen, dass die bisher gebrachten Opfer noch immer ungenügend sind, und dass diejenigen Tatsachen, dass wir unsere Massenartikel nicht in entsprechender Weise verwerten und in genügend billiger Weise verfrachten können, uns vor eine Reihe von neuen Aufgaben stellen. Infolge dessen wendet sich auch bei uns das öffentliche Interesse den Wasserstrassen, als den billigsten Verkehrsmitteln zu, und dadurch werden aufs neue jene Pläne und Entwürfe aktuell, welche den Ausbau des ungarischen Wasserstrassennetzes und die Förderung seiner Leistungsfähigkeit bezwecken.

Die überall sich geltend machende Erscheinung, dass die Eisenbahnen die Binnenschifffahrt für eine Zeit in den Hintergrund gedrängt haben, ist auch bei uns bemerkbar und hatte zur Folge, dass selbst längst geplante künstliche Wasserstrassen nicht zur Ausführung gelangten.

Die öffentliche Meinung übte bei uns geradezu einen Druck im Interesse des Baues der Bahnen aus, und dabei erheischte doch die nicht mehr zu umgehende Regulierung der natürlichen Wasserstrassen solche Opfer, dass selbst unser Mittelland-Kanal, nämlich der Donau-Theiss-Kanal, bisher nicht zur Ausführung gelangte, obzwar der Bau dieser künstlichen Wasserstrasse schon vom ungarischen Reichstage gesetzlich befürwortet wurde.

Bei der jetzt fühlbaren schwierigen wirtschaftlichen Lage macht sich nun in der öffentlichen Meinung schon ein Umschwung und die Ueberzeugung geltend, dass die Hoffnungen, welche wir an die Leistungsfähigkeit der Bahnen geknüpft haben, zu sanguinisch waren, und dass demzufolge zur Schaffung eines intensiven Verkehrs und zur Verwertung der Massengüter auch die Möglichkeit eines billigeren Transportes geschaffen werden muss.

Dieser billigere Verkehr ist aber nur durch Ausbreitung des Wasserstrassennetzes möglich.

Vergebens haben wir unsere Eisenbahntarife bis zum Selbstkostenpreise, ja in gewissen Relationen und bezüglich einzelner Waren auch unter diese ermässigt; — derjenige intensive Verkehr, welchen wir benötigen, wurde darum noch nicht erreicht.

Die Ermässigung der Eisenbahntarife hat zweifellos nicht nur die Umsätze, sondern auch unsere Konkurrenzfähigkeit im Weltwettbewerb erhöht. Doch wie überall, war auch bei uns dieses Resultat mit grossen finanziellen Lasten verbunden, welche den weiteren Reduktionen eine Grenze setzen. Die Erhöhung dieser Belastung würde fernerhin mit dem vielleicht zu erreichenden wirtschaftlichen Nutzen nunmehr in keinem Verhältnisse stehen.

Der kommerzielle Direktor der königl. ungarischen Staatsbahnen, Ministerialrat Albert Schober hat vor einiger Zeit nachgewiesen, dass bei uns die weitere Hebung des Eisenbahnverkehrs nur die Brutto-Einnahmen erhöht, weil namentlich der Transport derjenigen Waren sich vermehrt, deren Tarifsätze nicht mehr gewinnbringend sind.

Der Ertrag eines ziemlich günstigen Geschäftsjahres betrug für die Staatseisenbahnen kaum so viel, als für die Zinsen der Schulden-Titres der in den Staatsbahnen investierten Beträge zu bezahlen sind.

Wenn wir also zu den Mindereinnahmen die für Investitionen jährlich nötigen Summen hinzurechnen, so ist es klar, dass der

Staat bei den Staatseisenbahnen eine Aufzahlung zu leisten genötigt ist, und dass das Defizit sich durch Erhöhung des Verkehrs von Jahr zu Jahr vergrössert, denn wir haben schon, namentlich für Massenprodukte, solche niedrigen Tarifsätze, dass der ganze Export- und Transitverkehr, ja selbst ein grösserer Teil des Lokalverkehres mit Hilfe von Kartierungs- oder Restitutionssätzen abgewickelt wird, und die Differenz zwischen den reglements-mässigen gewöhnlichen und den de facto gezahlten Eisenbahntarifen, nach der Berechnung Schobers, jährlich mindestens 30 Millionen Kronen beträgt.

Es ist also zweifellos, dass wir bei den Eisenbahntarifsätzen nicht nur die äusserste Mindestgrenze erreicht haben, sondern dahin gelangt sind, dass wir nun trachten müssen, unsere Eisenbahnen von der Verfrachtung derjenigen Güter zu entlasten, welche sich für dieselbe nicht mehr als nutzbringend erweisen. Man kann die Selbstkosten berechnen wie man will, das eine aber ist sicher, dass die Verfrachtung der Massengüter den Eisenbahnen kein Nutzerträgnis bietet, und dass demzufolge der Staat auf die Konkurrenz der Bahnen, gegenüber dem Schiffahrtsverkehr (wenigstens bei uns) einfach aufzahlt.

An natürlichen Wasserstrassen stehen in Ungarn 5000 km zur Verfügung, von denen bis jetzt beiläufig die Hälfte schiffbar ist. Eine bedeutende internationale Wasserstrasse, die Donau, wird in einer Länge von beinahe 1000 km durch Ungarn gepflegt, und diejenigen Arbeiten, welche zu Ende des vorigen Jahrhunderts wegen Behebung der Verkehrshindernisse auf der Donau ausgeführt wurden, zählen gewiss zu den bedeutendsten hydrotechnischen Arbeiten.

Im übrigen hat bei uns die auf die fortwährende Verbesserung der Wasserstrassen hinzielende Tätigkeit auch nie eine Unterbrechung erfahren.

Die Regulierung des Theissflusses in seinem ganzen Laufe allein war schon eine gigantische Aufgabe. Was aber die künstlichen Wasserstrassen betrifft, so blickt der Bega-Kanal auf eine 200jährige, der Franzens-Kanal aber auf eine 100jährige Vergangenheit zurück.

Die von der Natur gegebenen Verhältnisse der ungarischen Flüsse sind jedoch leider nicht günstig, und die stetige Beseitigung der Schiffahrtshindernisse bedingt ungeheure Opfer. Der grösste Nachteil ist jedoch, dass unsere Flüsse eine andere Richtung

nehmen als unser Verkehr, und dass auch dort, wo diese übereinstimmen, wir wasseraufwärts verfrachten und demgegenüber unsere Schiffe für die Talfahrten keine genügende Fracht bekommen.

Wenn wir einen Blick auf die Karte Ungarns werfen, so muss uns gleich die eigentümliche Form unseres Wasserstrassennetzes ins Auge fallen. Dasselbe teilt sich in zwei Hälften und nur an der südlichen Grenze des Landes, wo aber der Verkehr nur mehr keine grössere Bedeutung hat, gelangt es zu einem Zusammenschluss.

Unsere grössten Flüsse, die Donau und Theiss, stehen eben dort nicht in einer Verbindung mit einander, wo dies am wünschenswertesten wäre, nämlich im Herzen des Landes, im Zentrum des Verkehrs, bei der Hauptstadt Budapest. Unsere Wasserstrassen verbinden eine Hälfte des Landes mit der anderen auf einem sehr grossen Umwege, und infolgedessen kann sich ein entsprechender Verkehr auf denselben auch nicht entwickeln.

Es ist also zweifellos, dass, wenn wir unsere Verkehrsverhältnisse verbessern und die billigsten Verbindungen, die Wasserwege, denselben dienstbar machen wollen, wir keine dringendere Aufgabe haben, als die Schaffung einer Transversal-Wasserstrasse von der Hauptstadt Budapest nach der Theiss, mittels welcher unser Flussnetz eigentlich benutzbar werden wird. Die Transversal-Wasserstrasse wird die kürzeste Verbindung zwischen dem Osten und Westen des Landes ermöglichen, und damit auch die Einheitlichkeit des Wasserstrassennetzes herstellen.

Die geographische Lage beweist, dass der erste Teil des Weges, welcher von den östlichen Teilen des Landes zu dem Verkehrszentrum und von da nach dem Westen führt, so unverhältnismässig lang ist, dass auf diesem Teile die Billigkeit des Wassertransportes nicht genügend zur Geltung kommen kann. Dieser Umstand beeinflusst nicht nur den inneren, sondern auch den Auslandverkehr, denn es ist ja klar, dass dort, wo der Transport im Innern des Landes schwerfällig und kostspielig ist, dies auch auf die Ausfuhr und den Durchgangsverkehr zurückwirkt, weil die Grundlagen aller Transportverhältnisse eigentlich die gleichen sind. Der Nutzen, welcher durch die Ersparnis bei den effektiven Transportkosten entsteht, entgeht beim Entfalle derselben nicht nur dem Lande selbst, sondern auch allen denen, die als Produzenten,

Verfrachter oder Konsumenten an demselben überhaupt beteiligt sein würden.

Die ungünstige hydrographische Gestaltung wirkt demzufolge auch auf alle jene Relationen zurück, welche bei der Donau, als der internationalen Wasserstrasse, beteiligt sind, und die Behebung dieser Nachteile würde also nicht nur dem inneren Verkehre Ungarns zum Wohle gereichen, sondern auch die an Brotfrüchten so produktiven Ebenen des ungarischen Tieflandes den westlichen Märkten näher bringen.

Eine beinahe gleich ungünstige hydrographische Gestaltung ist bezüglich der Donau- und Save-Verbindung konstatierbar. Die von der Save kommenden oder dorthin gehenden Produkte müssen einen weiten Umweg bis zur serbischen Grenze machen, sodass auch zwischen Bosnien und Kroatien einerseits, den westlichen Märkten andererseits ein reger Verkehr insolange nicht zustande kommen kann, bis der schon seit langer Zeit projektierte Donau-Save-Kanal, welcher den Schiffahrtsweg um 418,5 km verkürzen wird, nicht zum Ausbau gelangt.

Die Bedeutung dieses Schiffahrtskanales wird noch dadurch erhöht, dass der mit nicht zu bedeutenden Kosten schiffbar zu machende Wasserweg aufwärts der Save und der Kulpa bis Karlstadt reicht, und damit in die Nähe des Adriatischen Meeres gelangt. Dabei ist es nicht ausgeschlossen, dass die Studien bezüglich Ausführung der durch das Gebirge führenden künstlichen Wasserstrassen — mit welchen Problemen sich auch Oesterreich befasst — solche Resultate ergeben, dass es möglich sein wird die schiffbare Wasserstrassen-Verbindung von der Kulpa bis zum Adriatischen Meere herzustellen, wodurch unsere Wasserstrassen in direkte Verbindung mit Fiume gelangen würden.

Wenn wir jedoch durch den Ausbau des Donau-Save-Kanals, und mit Benutzung der Save und Kulpa unseren schiffbaren Weg auch nur bis Karlstadt ausdehnen, so könnten wir schon unseren Fiumaner Verkehr in solcher Weise erhöhen, wie dies jetzt mittels der Bahnverbindung allein nicht zu erreichen ist.

Nun ist diese direkte und billige Wasserverbindung mit dem Adriatischen Meere nicht nur für den Donauverkehr und Ungarn, sondern auch für Oesterreich und Bayern von Bedeutung, ja, dieselbe würde gewiss durch den Anschluss an die deutschen Wasserstrassen für den Binnenschiffahrtsverkehr von ganz Mitteleuropa von bedeutendem Vorteile sein.

Bei Beurteilung der wirtschaftlichen Wichtigkeit des Donau-Save-Kanals ist es übrigens nicht einmal notwendig, die Perspektive der weiteren Zukunft zu benutzen, sondern es genügt, wenn wir zu diesem Zwecke die gegenwärtigen Verhältnisse in Betracht ziehen.

Die Schiffbarmachung der Bosna wird gewiss eine enge Verbindung Bosniens mit dem Donaunetze zur Folge haben, und damit wird ein bedeutendes Produktions- und Absatzgebiet dem mitteleuropäischen Wasserverkehr eröffnet.

Es wird mit Hilfe des billigen Wassertransportes sich naturgemäss ein reger Verkehr zwischen Sarajevo, Budapest, Wien und darüber hinaus entwickeln, dessen Vorbedingungen ja vorhanden sind, dem jetzt aber noch eben die direkte Wasserverbindung fehlt.

Die Save — auf welcher schon zu Zeiten der Römer ein lebhafter Schiffsverkehr herrschte — und deren Nebenflüsse, eröffnen ein so weites Gebiet für die mitteleuropäische Binnenschifffahrt, dass die Frage des Donau-Save-Kanals, ebenso wie die des Donau-Theiss-Kanals, alle Freunde des Wasserstrassenverkehrs beschäftigen muss.

Mit Rücksicht auf alle diese Momente ist es angezeigt, die Bedeutung dieser zwei Kanäle näher zu beleuchten, nachdem von den in Ungarn geplanten künstlichen Wasserstrassen — zu welchen auch der Donau-Oder-, der von der oberen Theiss zur Körös führende, und der Maros-Temes-Kanal gehören — eben der Donau-Theiss- und der Donau-Save-Kanal im Vordergrund stehen, von deren dringender Wichtigkeit die öffentliche Meinung überzeugt ist, sodass diese mit nicht zu grossen Kosten verbundenen künstlichen Wasserstrassen notwendigerweise in einigen Jahren zur Ausführung gelangen werden.

Dies muss auch in unserem eigenen wohlverstandenen Interesse schon darum geschehen, um in der Hauptstadt Budapest den Wasserverkehr zu konzentrieren. Der Hauptmarkt des Donauhandels war ja auch bisher da, und der jetzt geplante grosse Handelshafen will mit Hilfe des Donau-Theiss- und Donau-Save-Kanals unsere Hauptstadt zu einem solchen Schifffahrts-Emporium gestalten, wie dies jetzt für den Getreideverkehr Mannheim, für den Verkehr Frankreichs Paris ist.

Wir wollen alle diese Bestrebungen nicht verheimlichen, denn dieselben richten sich nicht gegen Andere, indem die zu

schaffenden neuen künstlichen Wasserwege auch dem internationalen Verkehr dienen, und den Produkten der westlichen Nachbarn einen kürzeren und billigeren Weg zu den Verbrauchsländern sichern, den Schiffsinteressenten aber zu besseren Einnahmen verhelfen werden.

Der Aufschwung des Donauverkehrs wird gewiss für alle am mitteleuropäischen Binnenschiffsverkehr beteiligten Länder von segensreichen Folgen sein, und dessen Vorteile werden die alle geniessen, welche bei der Verwertung der Produkte mitwirken wollen.

Von der festen Ueberzeugung geleitet, dass die oben erwähnten und die Ergänzung des mitteleuropäischen Wasserstrassennetzes bildenden projektierten Kanäle auch für weitere Kreise von Interesse sind, wollen wir uns gleichzeitig — wenn auch nur in engem Rahmen — mit jenen wirtschaftlichen Momenten befassen, welche den Bau derselben, einerseits vom heimischen Standpunkte als notwendig, andererseits in Anbetracht des mitteleuropäischen Wasserverkehrs als sehr vorteilhaft erweisen.

---

## II.

### **Donau-Theiss-Kanal.**

(Budapest—Csongrad.)

Die Idee, eine Wasserstrassen-Verbindung zwischen der Donau und der Theiss herzustellen, ist nicht neu. Schon König Mathias Corvinus beschäftigte sich mit derselben im 15. Jahrhundert, und seitdem ist die Frage von Jahrhundert zu Jahrhundert aufs neue aufgetaucht. Doch das die Segnungen eines ständigen Friedens entbehrende Ungarn konnte zur Durchführung dieses Kulturwerkes nicht gelangen.

Die alte, schon zu Zeiten der Römer herrschende Richtung des Donauverkehrs, welche mehr nach der Save gravitierte, und die bis Sziszek verschifften Güter dort dem Landtransporte übermittelte, hat diese Verbindung weit im Süden des Landes angestrebt. Dieser Auffassung verdanken wir den im Jahre 1718 begonnenen Bega-Kanal und den zu Ende des 18. Jahrhunderts erbauten Franzens-Kanal. Die kleine Streckenkürzung des letzteren konnte aber keine beachtenswerten Folgen für die Verbindung der zwei Hauptflüsse Ungarns haben.

Dass diese Verbindung bei Budapest beginnen muss, darüber ist alles einig, nur über den Punkt, wo die Einmündung in die Theiss geschehen soll, gehen die Auffassungen auseinander. Die Einen wollen die Gegend der oberen Theiss dem Zentrum des Landes näherbringen und sind für Szolnok als Kopfstation an der Theiss, die Anderen wünschen dagegen die Zentrale Südungarns Szeged mit der Hauptstadt auf diese Weise zu verbinden, damit die nach den siebenbürgischen Landesteilen führende Maros demselben als Fortsetzung diene.

Nach den neueren Projekten würde der Donau-Theiss-Kanal mit Benutzung des Soroksarer Donauarmes in der Richtung von Csongrad geführt werden, nachdem die Szolnoker Linie durch Höhenzüge erschwert ist, die Trace nach Szeged aber unverhältnismässig länger wäre. Dieser neue künstliche Wasserweg würde die Länge der gegenwärtigen Donau-Theiss-Verbindung auf ein Drittel derselben verringern, demzufolge auch die Frachtkosten sich in gleichem Masse vermindern würden.

#### Der Schiffahrtsweg von Szolnok nach Budapest:

beträgt jetzt über die Theiss und Donau via Titel . . . . .	797 km
„ „ durch den Franzens-Kanal . . . . .	625 „
wird mit Benutzung des neuen Transversal-Kanals betragen	235 „

#### Der Schiffahrtsweg von Csongrad nach Budapest:

beträgt jetzt via Titel . . . . .	710 km
„ „ durch den Franzens-Kanal . . . . .	536 „
infolge des neuen Kanals . . . . .	147 „

#### Von Szeged nach Budapest:

beträgt jetzt der Schiffahrtsweg via Titel . . . . .	637 km
„ „ „ durch den Franzens-Kanal	435 „
und würde auf dem neuen Kanal betragen . . . . .	178 „

Die Warentonnen also, welche man bei den heutigen Schiffsfrachtsätzen von Szolnok nach Budapest für 6—7 Kronen transportiert, werden dann für 2,35 Kronen, von Csongrad nach Budapest aber anstatt 5—6 Kronen für 1,50 Kronen; von Szeged nach Budapest anstatt 4—5 Kronen für 1,78 Kronen verschifft werden. Wenn wir ausserdem in Betracht ziehen, dass bei einem regelmässigen Verkehr und im ruhigen Wasser des Kanals die Selbstkosten der Schiffer jedenfalls geringer sein werden, als wenn die Schiffe Donauaufwärts remorquiert werden, dann

ist mit Bestimmtheit anzunehmen, dass die Schiffseigentümer auch bei den kleineren Frachtsätzen ihre Rechnung finden werden.

Der Durchschnittssatz der ungarischen Binnenschifffahrt beträgt derzeit für den Tonnenkilometer einen Heller, in welchem die Transportsteuer, die Assekuranzgebühr, der bürgerliche Nutzen des Schiffers, ja selbst bei Bergfahrten nicht nur die Remorquierungskosten, sondern auch die Selbstkosten des leer zu Tal fahrenden Schiffes enthalten sind.

Das Direktionsmitglied unseres Vereins, Julius Klein, hat in sehr instruktiver Weise ziffernmässig ausgewiesen, dass, wenn man das im Schiffahrtsbetriebe investierte Kapital als mit 5% zu verzinsen annimmt, die Selbstkosten der Donauschifffahrt per Tonnenkilometer 0,5164 Heller betragen, in welcher Summe die Selbstkosten des leer zu Tal fahrenden Schiffes enthalten sind.

Es ist also zweifellos, dass bei guten Wasserstrassen und regelmässigem dichten Verkehr, wenn das Schiff nicht auch noch leer zurückkehren muss, die Selbstkosten des Schiffstransportes per Tonnenkilometer weniger als einen halben Heller betragen werden.

Wenn wir nun diese Selbstkosten zu einem halben Heller mit den Eigenkosten der ungarischen Staatsbahnen vergleichen, welche nach jeder Berechnung noch immer per Tonnenkilometer 2,5 Heller betragen, dann können wir mit vollem Recht behaupten, dass die Eisenbahnfracht das fünffache der Wasserfracht beträgt.

Die Ersparnis bei den Frachtkosten wird also sehr bedeutend sein, und es ist darüber kein Zweifel zulässig, dass ein grosser Teil derjenigen Produkte, welche heute infolge der teureren Frachtsätze überhaupt nicht zum weiteren Transport gelangen, mit Hilfe der viel billigeren Frachtsätze verkehrsfähig werden, und der Güteraustausch zwischen den verschiedenen Gegenden sich sehr lebhaft gestalten wird.

Nach den neuesten Plänen, welche im Auftrage des königl. ungarischen Handelsministeriums das Direktionsmitglied unseres Vereins, Sekt.-Rat Alois Hoszpótzky, ausgearbeitet hat, würden die Baukosten der Budapest-Csongrader Hauptlinie des Donau-Theiss-Kanals bei Voraussetzung, dass auch Schiffe von 600 Tonnen Tragfähigkeit verkehren, 44 Millionen Kronen betragen. Ausserdem sind in Verbindung mit dieser Hauptlinie zwei Seitenlinien, und zwar von Monostor nach Szeged mit 26 Millionen Kronen, und nach Kecskemét mit 5 Millionen Kronen Baukosten projektiert.

Welcher Verkehr ist nun auf der Hauptlinie zu erwarten?

Es wäre unrichtig, wenn wir als Grundlage nur denjenigen Verkehr annehmen würden, welcher derzeit auf dem von dem neuen Kanal zu beherrschenden Gebiete mittels der Bahnen, Land- und Wasserstrassen abgewickelt wird. Dieser gegenwärtige Verkehr beträgt zur Zeit 4,01 Millionen Tonnen, von welchen nur ein Teil, und zwar wie *Hoszpótzky* berechnet, kaum mehr als 1,5 Millionen Tonnen auf den neuen Donau-Theiss-Kanal entfallen würden.

Auch wäre es unrichtig, den heutigen Verkehr als Grundlage einer zukünftigen Verkehrsbewegung anzunehmen, nachdem derselbe bei den neugeschaffenen Verhältnissen eine ganz andere Gestalt haben wird.

Die Erfahrung lehrt, dass bei neuen Wasserstrassen eine grosse Menge solcher Produkte transportiert wird, welche früher überhaupt kaum in den Verkehr gelangten, und der Donau-Theiss-Kanal ist auch nicht zur Abwicklung des gegenwärtigen, sondern des zu entwickelnden zukünftigen Verkehrs berufen.

Wir müssen also diejenigen Güter ins Auge fassen, welche jetzt zwar vorhanden sind, aber in grösserem Umfange erst in der Zukunft transportfähig sein werden; ferner müssen wir einen gewissen Wertmesser suchen, welcher unseren Berechnungen als Grundlage dienen kann.

Getreide gehört zwar nicht zu den billigen Massenartikeln, aber wir können trotzdem annehmen, dass auch diese Ware bei dem Verkehr des Kanals eine Bedeutung haben wird.

Auf welche Getreidemengen kann nun im Kanalverkehr gerechnet werden?

Wir wissen, dass dasjenige Gebiet, welches der neue Kanal als Wasserverkehrsstrasse beherrschen wird, z. B. im Jahre 1900:

an Weizen . . .	24,5	Mill. Meterzentner
„ Korn . . . .	5,0	„ „
„ Gerste . . . .	4,6	„ „
„ Hafer . . . .	4,8	„ „
„ Mais . . . .	21,8	„ „
	<hr/>	
zusammen .	60,7	Mill. Meterzentner

produziert hat.

Wenn wir nun rechnen, dass nach Versorgung des Lokal-konsums weit mehr als die Hälfte einer solchen Produktion zum

Versand gelangt, so können wir mit Bestimmtheit annehmen, dass schon bei gleichen Produktionsverhältnissen von diesen drei Millionen Tonnen ein Drittel, also eine Million Tonnen auf dem neuen Wasserwege transportiert werden wird.

Zu dem gleichen Resultate, wenn auch mittels anderer Daten, sind diejenigen Privatunternehmer gelangt, welche sich mit den Projekten dieses Kanalbaues schon befasst haben.

Wenn wir nun noch in Betracht ziehen, dass der neue Kanal mit seinen billigen Frachtsätzen die Beschaffung der für die Landwirtschaft notwendigen Hilfsmittel erleichtern und daher auch die Selbstkosten der Produzenten vermindern und eine intensive, also erträgnisreichere Wirtschaft ermöglichen wird, kann man den Getreideverkehr des projektierten neuen Kanals gewiss und in berechtigter Weise mit einer Million Tonnen annehmen.

Es werden aber ausserdem eine Menge von solchen Produkten auf dem Kanal zum Transport gelangen, welche von noch grösserer Bedeutung für diese Wasserstrassen sein werden als Getreide, u. z.:

1. Steine, an welchen das ungarische Tiefland grossen Mangel leidet, deren Verfrachtung auf der Bahn jetzt mit zu grossen Kosten verbunden ist, sodass ein bedeutender Teil des Strassennetzes in diesen Gegenden bisher nicht ausgebaut werden konnte;

2. Holz, welches auch im ungarischen Tiefland mangelt, und das nun mit Hilfe des neuen Kanals von den östlichen Teilen des Landes, wo sich grosse Waldungen befinden, nach diesen Gegenden wie auch nach den westlichen Märkten leicht verfrachtet werden kann;

3. Kohle, welcher ein neues Absatzgebiet eröffnet wird, nachdem die teure Bahnfracht die Benutzung dieses Heizmaterials bisher hier erschwerte;

4. Düngemittel, welche in entsprechender Menge infolge der teuren Bahnfracht für unsere Landwirtschaft nicht beschafft werden konnten;

5. Futterprodukte, welche trotz grosser Bedeutung derselben für die Viehzucht die teure Fracht nicht ertragen, bezüglich welcher aber auch zwischen den verschiedenen Teilen des Landes ein Ausgleich der Mehr- und Minderproduktion notwendig ist;

6. Torf, welcher bisher in sehr geringem Masse zum Transport gelangte;

7. verschiedene Baumaterialien, deren Frachtkosten die Bautätigkeit sehr erschwerte;

8. Sand und Kies, deren Transport auf weitere Strecken überhaupt nur auf dem Wasserwege lohnend ist;

9. Industrie-Rohmaterialien, deren billiger Transport sowohl im Interesse der grossen Betriebe als der kleineren Gewerbe gelegen ist;

10. Steinsalz, von welchem grosse Mengen aus dem an diesen Produkten reichen östlichen Teil des Landes billig verfrachtet werden können; endlich

11. Bergwerksprodukte, deren Ausbeute sich bisher als wenig lohnend erwiesen, und

12. Gartenprodukte, welche von den ergiebigen Gegenden des Tieflandes und der Theiss zur Verbilligung der Lebensmittel sowohl nach der Hauptstadt Budapest, als auch nach anderen grossen Städten leicht verfrachtet werden können.

Wie viel von diesen Waren in den neuen Kanal gelangen werden, darüber haben wir noch keine verlässlichen Daten, aber wir haben einen Wertmesser, welcher uns als Basis dienen kann. Dieser Wertmesser ist der Budapester Wasserverkehr.

In Getreide und sonstigen wertvollen Artikeln — jedoch **ohne** Steine, Ziegel, Brennholz, Sand u. s. w. — betrug dieser in der Hauptstadt durch Schiffe abgewinkelte Verkehr in den Jahren:

1876 . . .	6,5	Mill. Meterzentner
1886 . . .	8,2	„ „
1896 . . .	13,8	„ „
1900 . . .	16,1	„ „

In vierzehn Jahren (1886—1900) hat sich derselbe also verdoppelt, und seit 1876 beträgt die Zunahme 147,32<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, trotz der ziemlich ungünstigen Schifffahrtsverhältnisse. Der Gesamtverkehr Budapests aber betrug in den obigen Waren in den Jahren 1896 bis 1900 durchschnittlich sechs Millionen Tonnen, von welchen 4,5 Millionen auf die Bahnen, 1,5 Millionen auf die Schiffe entfallen.

Nach den Aufstellungen unseres Direktionsmitgliedes Sekt.-Rat Béla Gonda, der die Vorarbeiten für den Budapester Handels-hafen leitet, betragen die in den obigen Ziffern des Budapester Wasserverkehrs nicht enthaltenen Artikel jährlich wenigstens 6 Millionen Meterzentner, sodass man den jährlichen Wasserverkehr der Hauptstadt zumindest auf 2,1 Millionen Tonnen schätzen kann, trotzdem eigentlich dieser Umsatz sich

bisher in einer Richtung aufwärts bewegt, denn zu Tal werden sehr wenig Waren, fast durchschnittlich nur Stückgüter geführt.

Auf Grund dieser Ziffern können wir — in Anbetracht der seit zwei Jahrzehnten auch unter ungünstigen Verhältnissen stattgefundenen Zunahme der Umsätze — annehmen, dass, wenn in zehn Jahren der neue Kanal fertiggestellt wird, dieser Umsatz schon vier Millionen Tonnen, in weiteren zehn Jahren aber sechs Millionen Tonnen betragen wird. Von diesen Umsätzen wird gewiss ein grosser Teil auf dem neuen Kanal abgewickelt werden.

Denn nicht nur die Ware von und für das Hinterland der Theiss, der Maros werden auf dieser Wasserstrasse ihren Weg nehmen, sondern auch ein Teil der Schiffe von der unteren Donau werden eher die ruhigere Theiss aufwärts bis Csongrad als die Donauroute benutzen.

Mit Rücksicht auf diese Momente und Daten kann also der Verkehr des neuen Kanals berechtigt mit drei Millionen Tonnen beziffert werden, namentlich in Anbetracht dessen, dass man auch auf die Gründung von neuen Industriebetrieben an den Ufern der Kanäle rechnen kann, und dass, wie dies der leitende Direktor unseres Vereins, Herr Sekt.-Rat Kovács, ausgewiesen hat, der jährliche Verkehr auch nur einer grösseren Zuckerfabrik in Rüben, Rübenschnitten, Kohlen u. s. w. vier Millionen Meterzentner erreicht, dass also solche neuen Unternehmungen, wenn selbst die bisherigen Produktionsmengen variieren, den Verkehr des Kanals gewiss von Jahr zu Jahr steigern werden.

Bei einem Umsatze aber von drei Millionen Tonnen wird der Bau des neuen Kanals nicht nur wirtschaftlich notwendig, sondern auch ein lukratives Unternehmen sein.

Abgesehen davon, dass der Staat die für diesen Kanalbau verwendeten 44 Millionen Kronen samt Zinsen dadurch zurück erhalten wird, dass sich die reinen Einkünfte der Eisenbahnen erhöhen, weil ja die unter dem Selbstkostenpreis erfolgten Transporte aufhören werden, wird auch der Staat bei einer Erhebung von einem halben Heller Gebühren für die Benutzung der Kanäle, die zur Amortisation des Kapitals und der Zinsen, ferner die für die Erhaltung notwendigen Summen auch besonders decken können.

Die Kanalgebühr von einem halben Heller per Tonnenkilometer würde den Verkehr nicht unterbinden, denn wenn wir den obigen

Ausführungen gemäss die Fracht des Tonnenkilometers ebenfalls mit einem halben Heller berechnen, so würde der Transport einer Tonne Ware z. B. von Csongrad nach Budapest doch nur  $1\frac{1}{2}$  Kronen kosten, während auf den heutigen Wasserstrassen diese Fracht 5—6 Kronen, die Eisenbahnfracht aber 9,4 Kronen beträgt.

Demzufolge wäre der Bau des Donau-Theiss-Kanals selbst vom Standpunkte des unmittelbaren Einkommens immer noch ein vorteilhaftes Unternehmen, und würde ausserdem die Verzinsung des investierten Kapitals bieten.

Ebenso aber als der Bau dieses Kanales nicht durch einen Privatunternehmer, sondern nur durch den Staat erfolgen kann, ist auch das für wünschenswert zu erachten, dass auf diesem Kanal von der Schifffahrt keine Gebühren erhoben werden; denn nachdem der Kanal die Möglichkeit bietet, das Mindereinkommen der Staatseisenbahnen wenigstens mit 5% jährlich günstiger zu gestalten, so werden die sämtlichen Ausgaben, welche für Amortisation, Erhaltung und Verwaltung des Kanals notwendig sind, schon dadurch und auch ohne Kanalgebühren ihre reichliche Deckung finden. Gleichzeitig soll aber auch auf die Hebung der Steuerfähigkeit hingewiesen werden, welche in natürlicher Verbindung mit den besseren wirtschaftlichen Verhältnissen steht und eines jener finanziell schwerwiegenden Ergebnisse ist, welche in Berechnung gezogen werden müssen.

Die Erstarkung des inneren Verkehrs, die Erhöhung des Exports, der Aufschwung der Donauschifffahrt, deren Vorteile sich auf ganz Mitteleuropa erstrecken, werden also die segensreichen Folgen dieses Kanalbaues sein; und alle diejenigen, die mit dem Donauhandel in Verbindung stehen und an der Entwicklung der europäischen Binnenschifffahrt ein Interesse haben, werden gewiss den Bau dieses Kanals nicht nur für wünschenswert, sondern auch für notwendig erachten.

Und wir sind dann berechtigt, auch auf dem grossen internationalen Verkehrsweg der Donau einen solchen intensiven Schiffsverkehr zu erhoffen, wie wir ihn mit Staunen auf den grossen Flüssen Deutschlands bewundert und beneidet haben.

### III. Donau-Save-Kanal.

(Vukovar—Samac.)

In noch erhöhterem Masse als der Donau-Theiss-Kanal wird der Bau des projektierten Donau-Save-Kanals zu einer Neugestaltung des Donauverkehrs führen; denn das Verkehrsnetz desselben würde dadurch bis an das Adriatische Meer reichen und ausserdem auch die einer bedeutenden kulturellen Entwicklung entgegensehenden Länder Bosnien und Kroatien diesem Verkehr erschliessen.

Dieser 62,5 km lange neue Kanal zwischen Vukovar und Samac wird den Schifffahrtsweg um 418,5 km kürzen, den Schiffsverkehr mit Benutzung der Bosna bis in das Herz Bosniens ermöglichen, und durch denselben wird auch die schwieriger zu befahrende untere Save zu umgehen sein, deren rechtes Ufer ausserdem noch zu dem ausserhalb unseres Verbandes stehenden Serbien gehört.

Gleichzeitig wird aber das Gebiet der Unna, Drina, Bossuth, Spatzva, Studva in den Wasserstrassenverkehr einbezogen werden, und wenn es nun noch gelingen sollte die direkte Verbindung bis an das Meer herzustellen, dann wäre dadurch ein von der Nord- und Ostsee bis zum Adriatischen Meere durch ganz Mitteleuropa führender direkter Wasserweg geschaffen. Die Durchquerung des Karstgebirges ist aber noch der weiteren Zukunft vorbehalten, wenngleich auch hier die Terrainschwierigkeiten kaum grössere sind als die, mit welchen die österreichischen Ingenieure bei dem Donau-Elbe-Kanal zu kämpfen haben werden.

Vorläufig kann man sich begnügen, wenn durch den Bau des Donau-Save-Kanals und die Regulierung der Save und Kulpa der Wasserweg sich bis Karlstadt erstrecken wird, von wo ein (zwar gebrochener) Transport mit Bahnumschlag nach Fiume stattfinden kann.

Was nun das Projekt dieses Kanals betrifft, ist auch dasselbe nicht neu. Es war schon oft von demselben die Rede, und der neueste Kostenvoranschlag weist bei Annahme eines Verkehrs von 600-Tonnenschiffen folgende Daten auf:

Die Kosten des Donau-Save-Kanals sind mit 21 Millionen Kronen präliminiert, ausserdem sind für die Regulierung der Save vier Millionen Kronen, für die Schiffbarmachung der Kulpa sieben Millionen Kronen gerechnet.

Wenn wir den sich nach Fiume bewegenden heutigen Verkehr und die gegenwärtigen Umsätze desjenigen Territoriums, welches der Kanal durchschneiden soll, als Basis annehmen, so kann man jene Warenmenge, welche schon infolge des billigeren Wassertransportes anstatt der Bahn den Schiffahrtsweg benutzen wird, ruhig mit einer Million Tonnen annehmen.

Die Differenz zwischen den beiden Verkehrsarten aber beträgt bei Getreide allein per Tonne 6,20 Kronen, obzwar die Bahn das Getreide bis Fiume zu sehr niedrigen Tarifsätzen, Mehl und Holz aber geradezu unter den Selbstkosten verfrachtet.

Die Ersparnis bei der Frachtdifferenz ist so gross, dass bei einem Verkehr von einer Million Tonnen dieselbe 6,2 Millionen Kronen beträgt, von denen ein Drittel für Kanalgebühren berechnet schon weitaus genügt, das Baukapital zu amortisieren und die Spesen der Erhaltung und Verwaltung zu decken.

Ein weiterer Vorteil dieses Kanals wäre es, dass derselbe für einen grossen Teil der mitteleuropäischen Relationen nach den Gegenden des Adriatischen Meeres den Wasserweg, welcher heute durch das Schwarze Meer führt, bedeutend verringern wird.

Durch den Ausbau des Donau-Save-Kanals wird nämlich der Wasserweg bis Karlstadt, von Budapest 817 km, von Wien 1108 km, von Regensburg 1564 km betragen, demzufolge wird die bis zum Adriatischen Meer reichende Route um 1000 km kürzer sein, als der Weg bis zum Schwarzen Meere.

Ausser diesem Export- und Durchgangsverkehr würden sich auch die Lokalumsätze in ungeahnter Weise steigern, und auch hier würden, wie bei jeder neuen Wasserstrasse, eine Menge von Gütern transportfähig werden, welche die heutige teure Bahnfracht nicht ertragen oder deren Verwertung wenigstens derzeit sehr erschwert ist.

Es sollen hier nur zwei Produkte, nämlich Holz und Kohle erwähnt werden. An Holzprodukten haben wir, wenn auch nicht in genügender Weise, einen Export. Dagegen konnten wir die Kohlenausfuhr zu den Häfen des Adriatischen Meeres noch nicht erreichen.

Die Kohlenverfrachtung wird in nicht zu ferner Zeit gewiss eine grosse Rolle spielen. Die schlesische Kohle wird durch den Donau-Oder-Kanal leicht die Donau erreichen, und damit zur grösseren Lebhaftigkeit der Schiffahrt hier beitragen, aber auch die

ungarischen Kohlenbergwerke trachten schon jetzt, und gewiss berechtigt, ihr Absatzgebiet zu erweitern, und es ist natürlich, dass wir auch den Kohlenverbrauch der in der Entwicklung begriffenen Marine aus heimischem Material zu decken bestrebt sind. Bei den teureren Eisenbahntarifsätzen ist dies derzeit kaum möglich, während der Bau der neuen Wasserstrassen diese Bestrebungen gewiss zu einem günstigen Resultate führen wird.

Dass auch der Donau-Save-Kanal in hervorragender Weise zu der Entlastung der ungarischen Staatsbahnen beitragen wird, braucht nach den schon früher erwähnten Momenten nicht abermals ausgewiesen zu werden. Der auch den neuen Kanal erbauende Staat könnte also ganz gut bei diesem von jeder Gebührenerhebung absehen.

Nicht davon ist die Rede, ob auf künstlichen Wasserstrassen die Gebührenerhebung berechtigt ist oder nicht, sondern davon, ob dieses opportun ist? Die Schwierigkeiten des Anfanges machen sich ja bei jeder neuen Institution geltend. Es wäre also schon in Anbetracht der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung unrichtig, wenn man bei einer neuen Wasserstrasse diese Schwierigkeiten durch die Gebührenerhebung noch vermehren würde. Man muss die Erhöhung der Umsätze, die Ausbreitung des Verkehrs abwarten, und ist einmal dieser Zeitpunkt erreicht, dann würden Gebühren einen weniger schädigenden Einfluss ausüben.

Es ist gewiss bedauernswert, dass diese Auffassung nur schwer durchdringt.

Die strategische Bedeutung unserer projektierten Kanäle soll hier nicht besonders ausgeführt werden, weil bei den Verhandlungen des Verbandes eigentlich die allgemeinen Verkehrs-Interessen massgebend sind, wie ja überhaupt die Fragen der kulturellen Entwicklung nur nach diesen beurteilt werden sollten.

Was aber die weitere Bedeutung des Donau-Save-Kanals namentlich in Hinsicht auf Bosnien betrifft, ist es erwähnenswert, dass die Bosna, welche die natürliche Fortsetzung dieses Kanals bildet, bis Doboj schon heute schiffbar ist. Von Doboj bis nach Samac wird eine Bahn gebaut, die nach Fertigstellung auch für den Wasserverkehr eine Bedeutung haben wird. Sowohl hier als auch namentlich bei der Eisenbahnstation Brod ist Aussicht auf einen grösseren neuen Umschlagsverkehr vorhanden, und auch die Stadt Sziszek, welche schon heute ein bedeutender Brennpunkt unseres Handels ist, würde durch den Ausbau dieses Kanals zu

einer weiteren Blüte gelangen. Die Rolle der Eisenbahn darf darum aber nicht nur als die des Zubringers des Wasserverkehrs aufgefasst werden, welche Benennung ein hervorragender deutscher Eisenbahnfachmann „landläufig“ gemacht, sondern man muss sich vor Augen halten, dass Eisenbahnen und Wasserstrassen als zwar verschiedene, jedoch im Dienste der Gemeinwirtschaft stehende Verkehrsarten gleichmässig berufen sind, den Handelsinteressen zu dienen.

Eisenbahnen, Landstrassen sind eben so wichtig als die Wasserstrassen, und dazu berufen, miteinander in inniger Verbindung zu stehen, und welches von diesen Verkehrsmitteln mehr zur Geltung gelangt, das darf nicht einseitig, sondern immer nur vom Standpunkte des öffentlichen allgemeinen Wohles beurteilt werden.

---

#### IV.

Bevor noch die Ausführung der grossen österreichischen Kanalpläne begonnen wurde, hat die ungarische Regierung auf Grund des Beschlusses und der Eingabe des ungarischen Techniker-tages vom Jahre 1896 die Verfügung getroffen, dass die Pläne des Budapester Handelshafens, des Donau-Theiss-, des Donau-Save- und des Donau-Vág-Oder-Kanals durch staatliche Funktionäre vorbereitet werden.

Die Pläne des Budapester Handels-Hafens, des Donau-Theiss- und des Donau-Save-Kanals sind schon ausgearbeitet und man könnte nun auch mit dem Bau beginnen, wenn nicht inzwischen andere sehr dringende Aufgaben in den Vordergrund getreten wären.

Der rasche Entschluss unserer österreichischen Nachbarn, ihre Kanalprojekte zu verwirklichen, hat nun auch bei uns aufs neue das öffentliche Interesse den Wasserstrassen zugewendet, aber die dadurch entstandene Bewegung blieb bis jetzt in einem noch engen Rahmen. Mit der Frage selbst haben sich bisher in eingehender Weise der dem Verbande angehörende ungarische Schifffahrts-Verein und auf dessen Initiative der ungarische Landwirtschaftliche Verein, ferner der Verein der ungarischen Techniker und Architekten befasst. Vorlesungen, Debatten, Flugschriften,

Bücher und auch Artikel der Tagespresse haben dieselbe behandelt, und in allen diesen Veröffentlichungen gelangte die entschiedene Ueberzeugung einer grossen Mehrheit im Interesse der Verwirklichung zum Ausdruck. Doch es hat auch an Gegenströmungen nicht gefehlt, welche einerseits vom Standpunkte der Eisenbahner, andererseits mit Rücksicht auf falschverstandene agrarische Interessen den Ausbau des ungarischen Wasserstrassen-Netzes als vorzeitig und nicht ganz reif erklärten. Die Freunde des Wasserverkehrs haben zwar die Einwendungen unserer Gegner Punkt für Punkt für unhaltbar erwiesen, diejenige starke öffentliche Meinung aber, welche mit voller Kraft für den Bau der projektierten Kanäle und des Budapester Handelshafens eintreten würde, hat sich — zu unserm Bedauern — noch nicht geltend gemacht, und diesem Umstande ist es zuzuschreiben, dass die Kosten für diese Arbeiten in dem dem ungarischen Reichstage vorgelegten Investitions-Programm nicht aufgenommen wurden.

Doch „aufgeschoben ist nicht aufgehoben“, worüber wir von kompetenter Seite beruhigende Aufklärungen erhielten.

Schon die Gesetzvorlage bezüglich der Investitionen bietet den Beweis, dass die hierzu berufenen Faktoren den nahen Ausbau der Wasserstrassen ins Auge gefasst haben, denn nicht nur die im Programm aufgenommenen Strassenbauten sind Vorbedingungen des Wasserverkehrs, sondern auch die Schiffbarmachung des Soroksärer Donau-Armes und der Körös, welche eine Fortsetzung des Donau-Theiss-Kanals bilden werden, und die Korrektur der Save, welche ebenfalls mit dem Donau-Save-Kanal in Verbindung steht, sind in dem Programm aufgenommen. Man kann demnach ruhig behaupten, dass die Ausführung der Kanalbauten sofort bei uns auf die Tagesordnung gelangt, sobald die öffentliche Meinung Ungarns auf den Bau der künstlichen Wasserstrassen unablässig dringen wird.

Die Bewegung muss also nach dieser Richtung hin organisiert werden, wenn wir uns auch nicht verhehlen, dass wir da mit bedeutenden Schwierigkeiten zu kämpfen haben werden. Auch bei uns ist es den Gegnern der Wasserstrassen gelungen, ein gewisses Misstrauen zu erwecken. Die langsame Entwicklung des Donauverkehrs, die geringen Ertragnisse des Franzens-Kanals, die Furcht der Eisenbahner gegenüber der Konkurrenz der Wasserstrassen und die Besorgnisse eines Teils der Agrarier, dass der freie Verkehr einen ungünstigen Einfluss auf die Preisbildung der

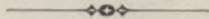
landwirtschaftlichen Produkte ausüben wird, hat das Vertrauen auf den wohlthätigen Einfluss des Wasserstrassen-Verkehres erschüttert. Wir müssen nun unsere öffentliche Meinung darüber aufklären und dieselbe überzeugen, dass sich der Donauverkehr darum in ungenügender Weise entwickelte, weil unserem Wasserstrassen-Netz die Einheitlichkeit und die organische Verbindung fehlt, ferner, dass der Franzens-Kanal trotz seiner ungünstigen Ergebnisse in hervorragender Weise zu dem derzeitigen Reichtum jenes Landstriches beigetragen hat, welchen er durchquert, dass die Furcht der Eisenbahner vor der Konkurrenz der Wasserstrassen grundlos ist, und dass endlich, was die agrarischen Besorgnisse anbetrifft, die Wasserstrassen nicht nur den billigen Transport, sondern auch eine billigere Produktion ermöglichen, was gewiss von grösserer Bedeutung für die Landwirtschaft ist, als wenn eine künstliche Verteuerung der Brotfrüchte erreicht wird.

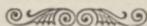
Es müssen dabei — zum Teil schon eingewurzelte — Vorurteile bekämpft werden, aber wir wollen das Anhören unserer Motive und Ausführungen erzwingen, und wenn sich unsere Gegner auf die Gegenströmungen in Deutschland und Oesterreich berufen, so können wir auf jene grossen Erfolge hinweisen, welche Deutschland dem Schiffsverkehre auf der Elbe und auf dem Rhein zu verdanken hat, und dass heute eine Phalanx von aufgeklärten Männern in geschlossener Reihe für die Entwicklung des Wasserverkehrs auch in diesen Staaten kämpft.

In allen diesen Kämpfen und allen Bestrebungen fällt auch unserem Verbande eine grosse Rolle zu. Die intensivere Ausnutzung der Donau für den internationalen Wasserverkehr, die Ausbreitung des schiffbaren Netzes derselben ist ein hochbedeutendes Ziel und der Deutsch-Oesterreichisch-Ungarische Binnen-Schiffahrts-Verband kann sich den Bestrebungen, welche zu diesem Ziele führen, gewiss nicht verschliessen. Diese Bestrebungen werden aber nur dann den von uns allen gewünschten Erfolg haben, wenn es gelingt, das schiffbare Netz dieser grossen Verkehrsstrasse derart zu erweitern, dass ein sich immer vergrösserndes Gebiet in dasselbe einbezogen wird.

Die freie, jedermann gleichmässig zugängliche Wasserstrasse bietet allen, die am Donauverkehr beteiligt sind, eine weit über die einzelnen Landesgrenzen hinausreichende Gelegenheit bezw. die Vorteile derselben zu benutzen, und darum haben die neuen Wasserstrassen, welche zwischen der Donau und der Theiss resp. der

Save geplant sind, nicht nur für die an der Trace gelegenen Landstriche und für Ungarn, sondern für alle am mitteleuropäischen Binnenschiffahrts-Verkehr interessierten Staaten eine sehr hohe Bedeutung. Und darum glaube ich hoffen zu dürfen, dass der Verband auch seinerseits den raschen Bau des Donau-Theiss- und des Donau-Save-Kanals als sehr wünschenswert erklären und mit seinem ganzen moralischen Einfluss die hierauf hinzielende Bewegung unterstützen wird.





C. Regenhardt, Berlin W., Kurfürstenstrasse 37.

