

EIN UNGARISCHER PLAN DES OSTEUROPAÏSCHEN KANALSYSTEMS

VON ALEXANDER BOROTVÁS-NAGY

Spukhaft wiederholt sich die Geschichte. Vor hundertdreissig Jahren stand Napoleons Frankreich zu einem Kampf auf Leben und Tod vorbereitet England gegenüber. Auch damals wirkten neben der Kraft der Waffen die Mittel des Wirtschaftskrieges und Napoleon befahl die Kontinentalsperre. Er wusste wohl, dass der internationale Handel eine Lebensbedingung Englands sei. Die Sperre kann seine kapitalistische Volkswirtschaft tödlich verwunden, die ernährende Pulsader unterbinden, wenn man die weiteren Ausfuhrwege des zu Erzeugnissen verfertigten kolonialen Rohstoffes gegen Europa hin besetzt hält.

Der natürliche Warenverkehr stockte. Kontinentaleuropa und England boten sich die Stirne. Aber das Leben und der Verbrauch hörten nicht auf. Der Warenaustausch begann statt der verstopften Öffnungen neue Wege zu suchen, um für Europa Rohstoffe tropischer und orientalischer Herkunft zu verschaffen. Fast selbsttätig wurde der Verkehr und der Gedanke der Handelspolitik auf den alten, klassischen Weg gelenkt, der vor der Entdeckung des Umweges bei der Kap der guten Hoffnung über Ungarn, die Levante oder Südrussland gegen die Perserbucht führte. Damals lebte in Ungarn ein im Ausland kaum bekannter, lateinisch und deutsch schreibender Volkswirt, der adelige *Gregor von Berzeviczy* (1763—1822), der eine auf Binnenschifffahrt aufgebaute umfassende zwischenstaatliche Handelspolitik entwarf, um die Kontinentalsperre zu neutralisieren. Betrachten wir seinen Entwurf vom Gesichtspunkte der heutigen Kriegswirtschaftslage aus, so erkennen wir seine Bedeutung erst recht. Kommt es doch fast einer Voraussage gleich, Dinge geplant zu haben, die nach einem Jahrhundert als zeitgemässer empfunden werden, denn je.

Auf dieses Zeitgemässe zunächst soll auch der vorliegende Aufsatz hinweisen. Vergebens ist seitdem der Suezkanal gebaut worden. Sowohl *Lesseps'* als auch *Vasco de Gamas* Weg ist heute für die europäische Rohstoffzufuhr versperrt. Offen sind dagegen das Schwarze und Kaspische Meer, die Ostsee und die in sie mündenden, gewaltigen

Ströme. Deutschlands Aufmerksamkeit wendet sich diesem Wasserweg zu, um den Millionen seiner Bevölkerung die Nahrungsmiteleinfuhr auf billigem Wege zu sichern, seine mächtige Industrie mit Rohstoffen zu versorgen, die auf deutschem Boden nicht beschafft werden können und schliesslich seinen Erzeugnissen im Südosten Absatzmärkte zu suchen. Um diese billigere Versorgung zu sichern, hat es den Mittel-landkanal geschaffen. Auch der Bau des Donau—Main-Kanals ist darum im Gange. Dasselbe Ziel drängt zu einer Erweiterung des Donau-Stromsystems durch die unlängst angegliederten böhmischen und polnischen Gebiete. Sowohl der Donau—Oder-Kanal, als auch die Schiffbarmachung der Weichsel bis Krakau für 1000 Tonnen-Schiffe wird eine ausserordentliche technische Leistung sein.

Eine entsprechende Ergänzung der deutschen Pläne und Arbeiten bildet die Tätigkeit der russischen Verkehrstechnik. Sowjetrussland verleibte im vergangenen Jahr Bessarabien wieder ein, um mit dem Besitze der Donaumündung sein früheres Interesse an dieser Hauptwasserstrasse Europas zu erneuern. Man baut den Volga—Don-Kanal, der die unmittelbare Verbindung durch Binnengewässer bis zum verschlossenen Mittelasien verlängert, wo Baumwolle in Riesenmassen wächst und Öl aus dem Boden quillt. Eine zwischenstaatliche Wasserstrasse wird hier eröffnet, die früher nur im Traum existierte und Wirtschaftsgebiete verbindet, die sich geopolitisch aufs beste ergänzen.

Zwischen den beiden mächtigen Staaten, gerade an der Mitte des Donaulaufes liegt Ungarn. Auch Ungarn wünscht sich an dem neuen Weltverkehr zu beteiligen. Mit riesigem Kostenaufwand schuf der ungarische Staat den Zollfreihafen in Csepel bei Budapest. Die schönen 1100—2000 Tonnen Donau-Seeschiffe — gleichfalls eine ungarische Leistung in der Schiffbautechnik — können ohne Umladen von Budapest sowohl bis Baku oder den kaspischen Häfen Persiens fahren, als auch Moskau oder Alexandrien erreichen. Schon sind deutsche und russische Wirtschaft an diesem Zollfreihafen interessiert, um die kleineren Donaustaaten nicht zu erwähnen. Diese Handelsverbindung und diese in Bau begriffene Wassertrasse befriedigen solche Wirtschaftsbedürfnisse, dass sie auch nach dem gegenwärtigen Kriege nichts an Wichtigkeit einbüßen werden, wenn man den Suezkanal wieder eröffnet und die Sperre am Atlantischen Ozean aufhebt.

Erst wenn wir diese verkehrspolitische Wirtschaftslage ins Auge fassen, die sich auf den russischen und deutschen Lebensraum stützt, begreifen wir die Bedeutung Gregor von Berzeviczys richtig. Er ging mit patriotischer Zielsetzung ans Werk und gelangte zu einem internationalen Ergebnis, das in seiner Zeit meines Wissens weder Deut-

schen noch Russen so klar und umfassend einleuchtete. Zu seinen Lebzeiten verkörperte noch das Habsburgerreich die deutsche Macht. Die russischen Zaren drangen nach Turkestan vor. Zur Umstellung des durch die Kontinentalsperre gelähmten Handels empfiehlt Berzeviczy die Schaffung eines kombinierten Weges. Ein Zweig dieses ginge auf der Donau von Deutschland aus und setzte sich fort auf dem Schwarzen Meer, weiter mittels Karavanenwege durch Persien, Kabul und Kandahar nach Indien. Diesen Weg würde ein anderer in süd-nördlicher Richtung kreuzen. Dieser ist wegen der Alpen zwischen Deutschland und Italien nicht gangbar. Nur über Ungarn könne man ihn führen und zwar von Fiume bis Danzig. Berzeviczy führt seine Beweisgründe folgendermassen an:

„Handel und Industrie stocken auf eine fürchterliche Art in Europa. Frankreich und England kämpfen noch immer fort den grossen Kampf. Der Welthandel liegt darnieder. Die indischen Produkte, die zum unentbehrlichen Bedürfnis geworden sind, können entweder gar nicht, oder zu enormen Preisen erhalten werden. Die Schifffahrt auf dem Ozean ist ganz gehemmt, und das Vorgebürg der guten Hoffnung wird wenig mehr umsegelt. Die Finanzen der meisten Regierungen befinden sich in einer drohenden, gefährlichen Lage. Das hohe Schwindeln der Preise ist beyspiellos. Die grosse Menge von Menschen ist arm und gedrückt, und wer heute noch im Wohlstand ist, kann morgen weniger als nichts haben. Dieser Zustand ist schlimm und erheischt Gegenmittel. Dieser Vorschlag ist: den asiatisch-indischen Welthandel durch die österreichischen und russischen Staaten zu lenken.“

Berzeviczy war Volkswirt und kein Ingenieur. Während er in wirtschaftlichen Fragen seinen selbständigen Gedankengang verfolgt, entlehnt er technische Lösungen den Vorarbeiten seiner Zeitgenossen. Seine volkswirtschaftlichen Gedanken stützen sich teils auf seine Göttinger Universitätsstudien (1784—86) unter Leitung der Professoren *Meinert*, *Beckmann* und *Schlözer*, teils auf die Werke *Adam Smiths* und *Jean Baptiste Says*, teils auf die vielumstrittenen wirtschaftspolitischen Erlässe *Maria Theresias* und *Josephs II.*, und schliesslich auf die Erfahrungen seiner Studienreisen im Westen bis London, im Norden bis Danzig. Die Reise nach Norden war zunächst eine Versuchs-Geschäftsreise, indem Berzeviczy auf seinem Landgut am Fusse der Hohen Tátra, wo die Popper fliesst, Tokajer Wein auf Flösse lud und auf der Weichsel nordwärts geführt in Warschau verkaufte. Kenntnisse in der Schifffahrt erwarb er in Magdeburg, wo er in 1786 die Elbeschifffahrt studierte.

Die Idee, Nordsee und Adria durch das Wassersystem der Donau mittels Kanäle zwischen den ungarischen Flüssen zu verbinden, schwebte um die Wende des 18—19. Jahrhunderts gleichsam in der Luft. Nach 1780 planten vier berühmte Ingenieure, *Balla*, *Maire*, *Maretits* und *Tumler* Kanäle und unterbreiteten ihre Entwürfe dem ungarischen Reichstag von 1790—91. An diesen Plänen schmiedete unter anderen ungarischen Wirtschaftspolitikern auch Gregor von Berzeviczy weiter.

„Ganz ist dieser wichtige Gegenstand — schreibt er — unseren Landleuten nicht entgangen, denn es gibt vielerley Vorschläge, verschiedene Kanäle zu errichten, die Flüsse Donau, Theiss, Save, und andere kleinere, Waag, Poprad etc. zu verbinden. In dieser Ansicht ist schon ein kostbares Werk unter Kaiser Joseph II. vorgearbeitet worden. Das Resultat davon ist enthalten in der Generalkarte des Ingenieurs *Maire* in 6 Spezialkarten. Darin sind vorgestellt die geometrisch aufgenommenen und berechneten Vereinigungspunkte des Adriatischen Meeres mit der Kulpa, mit der Save und Drau, dann der Raab, der Enns, des Platten- und Neusiedler-Sees, ferner der Donau und Moldau mit der Elbe, der Waag mit der Poprad, Dunajetz und Weichsel; der Weichsel mit dem Dnjester, der Aluta mit der Marosch, der Theiss mit der Donau und Weichsel. Würden diese Kommunikationen realisiert, so wären die Vorteile ausserordentlich gross. Jetzt ist der Umweg des europäischen Handels sehr weit durch das mittelländische Meer und den Ozean herum in das baltische Meer und das südliche Europa.“

Dieses Zitat enthält in grossen Zügen den Kanalentwurf Berzeviczys. Zu seinen Zeiten gab es einerseits noch keine Eisenbahn, andererseits konnte man keine Kanäle bauen, die hoch geführt mit mächtigen Schleusen selbst die Wasserscheiden bezwingen. Daher will Berzeviczy dem Verkehr über hohe Bergrücken mit Chausseen und Wagenumladungen abhelfen. Er kanalisierte die Flüsse bis in die Täler hinein, baggerte die Untiefen in deren tragem, mittlerem Lauf ab und plante an den Ufern gute Treppelwege, um die Schleppen durch Pferde ziehen zu lassen.

„Brod ist — so erklärt er —, nur 5 Meilen vom Adriatischen-Meer entfernt, und damit durch drei Hauptstrassen in Verbindung gesetzt, die nach den ungarischen Häfen Fiume, Bukari und Porto Ré führen. Von der anderen Seite soll der Temescher Kanal hergestellt werden und auf diese Weise der Banat, die Gegenden Siebenbürgens durch die Marosch, alles, was in Ungarn mit der Theiss und Donau, und den Flüssen, die sie aufnehmen, zusammenhängt. Croatien und

Slavonien, durch die Save, Drau und Mur, *alle Theile Deutschlands* die an diesen Flüssen liegen, mit dem Adriatischen Meer in Verbindung kommen.

Wenn die Flüsse Kulpa und Save eine weniger beschwerliche Schiffahrt hätten: so würden sie die Haupt-Theile Ungarns mit dem Adriatischen-Meer verbinden. Jetzt werden hauptsächlich Früchte und Szegediner Tabak darauf ausgeführt. Die nämlichen Schiffe, welche unsere Produkte nach Karlstadt führen, könnten von ausländischen Waren Rückfracht nehmen und so die Transportkosten verringern, wenn der ausländische Handel für uns nicht so erschwert wäre. Es gibt ausser diesen viele schiffbare Flüsse in Ungarn, die Muhr, Drau, Gran, Waag, Marosch, Bodrog und andere, welche die innere Verbindung erleichtern.

Kanäle sind ein fürtreffliches Mittel, die Leichtigkeit der Transporte zu befördern: sie enthalten das Wasser in gleicher Tiefe und horizontaler Höhe, deswegen ist es einerlei auf- oder abwärts darauf zu fahren, Pferde ziehen das Schiff mit Schnelligkeit, auf deren eines ohngefähr 1000 Centner gerechnet werden“.

Von Fiume bis Brod würde also die Ware auf gepflasterter Strasse befördert. Dort lüde man sie in Schiffe um und führte sie durch die kanalisierte Dobra, Kulpa und Save bis Samac in Slawonien. Hier würde der Theresienkanal abzweigen und das Schiff erreichte bei Vukovár die Donau. Berzeviczy begeisterte sich für den Franzenskanal zwischen Donau und Theiss, den die Brüder *Kyss* 1793 mit einem Aktienkapital von 1,000.000 Gulden begonnen haben. Seine Schriften enthalten nichts positives darüber, wie er die Schiffe aus der Donau in die Theiss überführen will. Denkt er an den Franzenskanal, oder an einen anderen, weiter nordwärts? Jedenfalls reizt der Gedanke eines solchen Kanals die ungarischen Geister seit zweihundert Jahren. Man darf wohl annehmen, dass auch Berzeviczy die allgemein bekannten Pläne seiner Ingenieur-Zeitgenossen übernimmt, einen neuen Donau—Theiss-Kanal plant, ja die Theiss selbst bis Tokaj kanalisieren will. An diesen Punkt schliesst sich nun sein ganz origineller Gedanke an, indem *er als erster die Vorteile des Adria-Ostseeweges erkennt*. Heute will das Grossdeutsche Reich durch die Verbindung der Donau—March—Elbe—Oder—Weichsel denselben Gedanken verwirklichen und gerade darum ist zu betonen, dass der gleiche Plan einem Ungarn schon vor etwa 150 Jahren in klaren Umrissen vorschwebte; seine Mittel und Möglichkeiten waren freilich andere. Das Wesen seiner nördlichen Handelspläne enthalten folgende Sätze:

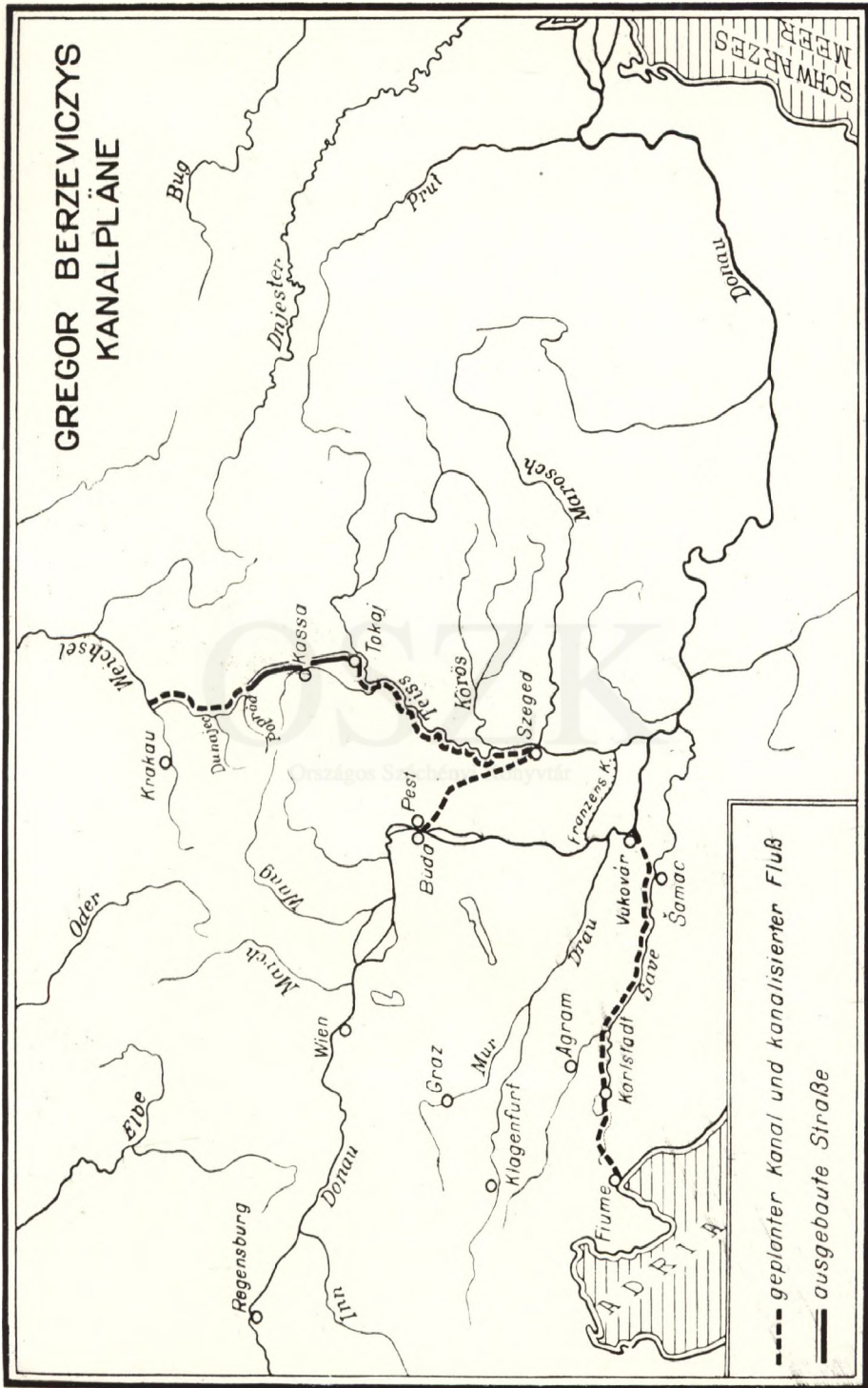


Gregor von Berzeviczy (1763—1822), Volkswirt und Verkehrspolitiker

OSZK

Országos Széchényi Könyvtár

GREGOR BERZEVICZYS KANALPLÁNE



--- geplanter Kanal und kanalisierten Fluß
 ————— ausgebaute Straße

OSZK

Országos Széchényi Könyvtár

„Ich würde noch zu diesem grossen Plan als Zusatz vorschlagen, die Theiss mit der Poprad in Verbindung zu setzen, welches zwischen Tokai und Lubotin durch eine feste Commerz-Strasse über Kaschau und Eperjes, die schon grossen Theiles fertig ist, leicht ausführbar wäre. Die Poprad wird bei Lubotin mit Flössen befahren, welche unsere Produkte, von da in die Weichsel nach Warschau und Danzig ausführen können, und auf diese Weise würde das Baltische Meer, durch Pohlen und Ungarn hindurch mit dem Adriatischen in Verbindung kommen. Weine aller Art, Tabak, Hanf, Pottasche, Knopern, Metalle, Obst, besonders gedörertes, Früchte zu gewissen Zeiten, Wolle, Felle und Häute, Eisen und Kupfer-Waaren, Honig und Meth, Zwetschken-Branntwein, Salz, Salpeter und Antimonium“ wären die Waren, die er auf diesem Wege ausführen will.

Der Gedanke des nördlichen Handels beunruhigt ihn sein Leben lang. Nach der Niederlage Napoleons verfasst er eine Denkschrift, fährt persönlich nach Wien und legt sie dem Kongress vor. Er setzt sich mit einflussreichen ungarischen und österreichischen Magnaten, mit Wiener Kaufherren in Verbindung, um eine nordische Aktiengesellschaft zu gründen. An die Wirtschaftlichkeit dieser knüpft er kühne Hoffnungen. Über den Verkehr der Strasse Popper—Weichsel—Danzig—Stockholm—Petersburg teilt er eine Zollstatistik mit. Niemals schreibt er ausdrücklich, dass er an eine direkte Wasserstrasse ohne Umladung auf Lastwagen denkt, doch lässt die letzte Fassung seiner Denkschrift auch diese Deutung zu. Gewiss entging die steigende Leistung der Wasserbautechnik seiner Aufmerksamkeit nicht.

Diese Richtung des Handels fand er so naturbegründet, dass seiner Ansicht nach selbst das verbreitete Schmuggeln durch drei Zollgrenzen für sie spreche. Die Mächte der heiligen Alliance — so meint er — mögen sich daher verständigen, Handelsverträge schliessen und statt der gegenwärtigen Isolierung diese Strecke von Zöllen befreien, damit sich der Handel frei abwickle. Tokajer Wein wird die Ostseeküste nie erzeugen, auch kann in Ungarn nie an Heringfischerei gedacht werden.

Gregor von Berzeviczy blickte in die Zukunft. Er sah in der Habsburgermonarchie die von Zöllen befreite, wirtschaftliche Einheit vieler kleiner Völker. Auch hoffte er von der Monarchie, Preussen und Russland, dass sie neben der politischen Zusammenarbeit einander auch im Zeichen des zwischenstaatlichen Freihandels die Hände reichen würden. Sein Blickfeld reichte bis Mittelasien und Indien. Ganz Europa war zu seiner Zeit voll von Kanalplänen; bald aber kam die Eisenbahn und vedrängte sie. Heute, als die Eisenbahn wieder an Bedeutung

abnimmt, ersteht das kühne Projekt Berzeviczys aus vergilbten Papieren zu neuem Leben. Er schuf ein Kanalsystem, das gegen Ende seines Lebens selbst die früher in Anschlag gebrachten technischen Hindernisse durchschneidet, nicht etwa mit Tausenden von Spaten und Schubkarren, sondern mit einem blossen Federstrich. Die Schleppen seiner Phantasie erreichen von Fiume aus über Ungarn Danzig, sie fahren ohne umzuladen von Regensburg aus bis zu den Steppen Turans, ungefähr auf dem Wege der Urungarn in der Völkerwanderungszeit.

Soll dieses Traumgebilde heute oder morgen zur Wirklichkeit werden, so ist auch des kühnen Träumers zu gedenken, der es zuerst erblickte.

SCHRIFTTUM:

Gregor von Berzeviczy: Ungarns Industrie und Commerz. — Weimar. Gedruckt und verlegt bey den Gebrüdern Gädike. 1802.

Gregor von Berzeviczy: Ansicht des asiatisch-europäischen Welthandels nach dem jetzigen Zeitbedürfniss betrachtet. Pesth, 1808. Eggenberger.

Gregor von Berzeviczy: Die Erweiterung des nordischen Handels. Wien, 1814. Joseph Geislinger.

Gaal, Jenő: Berzeviczy Gergely élete és művei (Leben und Wirken Gregor von Berzeviczys). Budapest, 1902.

Farkas, László: Vedres István mérnök élete és működése (Leben und Wirken des Ingenieurs Stephan Vedres). Szeged, 1937.

Géza von Szurovy: Budapest, der ungarische Seehafen. „Ungarn“, Augustheft 1940.