



UNGARNS VERKEHRSPOLITISCHE STELLUNG IN SÜDOSTEUROPA

- 1. = Eingleisstrecke in westlich-südöstlicher Richtung.
- 2. = Doppelgleisstrecke in westlich-südöstlicher Richtung.
- 3. = Eingleisstrecke in nordöstlich-südwestlicher Richtung.
- 4. = Doppelgleisstrecke in nordöstlich-südwestlicher Richtung.

UNGARNS VERKEHRSPOLITISCHE STELLUNG IM NEUEN EUROPA

VON RUDOLF RUISZ

Mit der Beendigung des Balkanfeldzuges enthüllt sich das neue Antlitz Europas immer deutlicher und wir gewinnen ein immer vollkommeneres Bild der deutschen Bestrebungen in Südosteuropa. Das grosse Gebiet und die mächtigen Volksmassen, die territorial und volklich Südosteuropa bedeuten, stehen bei der Verwirklichung der weitgreifenden Pläne des Reiches vor einer nie geahnten Entwicklung, da die deutschen Pläne ausdrücklich darauf ausgerichtet sind, mit der Organisation dieser Gebiete nicht nur eigene Bedürfnisse zu decken, sondern auch den Lebensstand der hier lebenden und zur Mitarbeit bereiten Völker beträchtlich zu heben.

Naturgemäss fällt Ungarn in den Plänen des Grossdeutschen Reiches um Südosteuropa eine besondere Rolle zu. Es ist kein Zufall, dass der Anspruch des Ungartums auf diese Rolle immer offenkundiger wird, da doch allgemein bekannt ist, dass ungarisches Volk und Land mit ihren Erzeugnissen bei weitem nicht zu Südosteuropa zu rechnen sind; Ungarns Lage ist eigentlich die einer Brücke am mittleren Donaulauf.

Ungarn bildet somit gleichsam eine Verbindung zwischen dem Grossdeutschen Reich und Südosteuropa, deren Bedeutung die deutschen wirtschaftlichen Fachkreise bereits anerkennen. Dass die ungarische Produktion zwischen dem gewerbetreibenden Westeuropa und den Agrarstaaten Südosteuropas einen eigenartigen Übergang bildet, dass auch der Lebensstand des ungarischen Volkes eine Übergangsstufe zwischen dem Lebensstand des deutschen Bürgers und dem des noch heute fast im Frondienst lebenden Bauertums auf dem Balkan darstellt, wurde bereits wiederholt erörtert. Doch steht Ungarn auch von verkehrspolitischem Standpunkt aus gesehen zwischen West- und Südosteuropa, worauf bis jetzt noch nicht genügend hingewiesen wurde, noch weniger auf die Wichtigkeit dieser Tatsache für die wirtschaftlichen Bestrebungen des Reiches in Südosteuropa.

Im Deutschen Reich ist heute der Unterschied bereits allgemein bekannt, der einerseits zwischen dem Eisenbahnnetz des Reiches und

Ungarns, anderseits zwischen dem Ungarns und der Länder Südosteuropas besteht.

Leider können wir uns in dieser Hinsicht noch nicht besonders rühmen, doch dürfen wir darauf stolz sein, dass sich in den Angaben über die Dichte des Eisenbahnnetzes, seine Bauart usw. erhebliche Unterschiede zwischen Ungarn und den südosteuropäischen Staaten zu unseren Gunsten zeigen. Dasselbe gilt auch für die Ausrüstung der Eisenbahnen. Doch sei hier erwähnt, dass das ungarische Eisenbahnnetz durch das Gewaltdiktat von Trianon nicht nur verstümmelt wurde, sondern auch um den grössten Teil des rollenden Materials zugunsten der Nachfolgestaaten kam. Die Folge war eine fast völlige Vernichtung des ungarischen Eisenbahnverkehrs, so dass die Verkehrsbedürfnisse des seit 1938 durch die Rückgliederungen vergrösserten Landes stets nur mit den grössten Schwierigkeiten befriedigt werden können.

Doch büsste das vorübergehend verstümmelte und seines rollenden Materials beraubte ungarische Eisenbahnnetz seine Bedeutung für die südosteuropäischen Pläne des Reiches keineswegs ein; ja sie nimmt heute durch die Rückgliederung bedeutender Teile der abgetrennten nördlichen, östlichen und südlichen Gebiete und bei der im Ausbau begriffenen wirtschaftlichen Zusammenarbeit zwischen dem Reich und den südosteuropäischen Staaten beträchtlich zu.

Der Verkehr des Grossdeutschen Reiches mit dem grössten Teil der südosteuropäischen Staaten ist fast nur über Ungarn möglich. Von der Transportmöglichkeit auf der Donau nicht zu sprechen, führen auch sämtliche Eisenbahnverbindungen und der Landstrassenverkehr über Ungarn, abgesehen von einigen Strecken, deren Nachteil jedoch im folgenden eingehend erörtert wird.

In südöstlicher Richtung vermitteln drei Eisenbahnlinien die Verbindung zwischen dem Reich und dem Südosten: die über die Grenzstationen Oderberg, Wien und Steinbrück.

Die bei Oderberg die Grenze überschreitende Eisenbahnlinie verzweigt sich in drei Richtungen. Während die eine im Norden durch das Gebiet des polnischen Generalgouvernements über Lemberg führt, gehen die beiden anderen über Ungarn nach Südosten. Die eine, die bei Kaschau ungarisches Staatsgebiet erreicht, führt über Nagykaroly und Klausenburg nach Bukarest, die andere von der Grenzstation Losonc über Szolnok in südöstlicher Richtung.

Bei Wien verlassen das Reich zugleich zwei Eisenbahnlinien in südöstlicher Richtung: die eine folgt dem Wasserlauf der Donau an dem linken, die andere am rechten Ufer. Die Strecke von Strassomerein (Hegyshalom) am rechten Donauufer ist bereits elektrifiziert, aber

auch die von Pressburg am linken Ufer — einst mit sehr regem Verkehr — ist heute noch von Bedeutung. Beide sind erstklassige Strecken mit Doppelgeleisen, wodurch sie sich zur Abwicklung eines sehr grossen Verkehrs eignen. Beide Eisenbahnlinien führen zuerst nach Budapest, von wo sie dann in verschiedener, allerdings wieder in südöstlicher Richtung weiterlaufen, mit den schnellsten und besten Verbindungen und Anschlüssen in allen anderen Richtungen.

Die dritte, in südöstlicher Richtung führende Eisenbahnlinie des Reiches verliess vor dem Balkanfeldzug das deutsche Hoheitsgebiet bei Steinbrück und führte durch Jugoslawien über Zagreb nach Belgrad, mit Anschluss nach Sofia und Athen. Doch war Bukarest von hier nur mit einem Umweg zu erreichen.

Untersuchen wie die Transportmöglichkeiten dieser drei Linien näher, so bietet sich die Möglichkeit zu einem interessanten Vergleich.

Die Eisenbahnlinie, die bei Oderberg das Gebiet des Deutschen Reiches verlässt, hat zwar eine weitere Strecke, die nicht über Ungarn nach Bukarest führt. Ein grosser Nachteil dieser jedoch ist die Weitspurstrecke auf früher russischem Gebiet, die den Transport nur durch zweimalige Umladung ermöglicht. Somit können bei der Linie Oderberg von verkehrspolitischem Standpunkt aus eigentlich nur jene Verbindungen in Betracht kommen, die über Ungarn führen.

Ein Nachteil der Übergangslinie Steinbrück ist die ungünstige Verbindung nach Bukarest, sonst aber ist sie bei Transporten nach Süddeutschland wohl brauchbar. Für den Transport nach Norddeutschland dagegen sind die beiden Linien über Wien geeigneter. Die Strecke Wien—Belgrad z. B. beträgt über Budapest 635 Km, während Belgrad von Wien über den Semmering und Zagreb in einem Abstand von 875 Km liegt. Dem gegenüber beträgt die Strecke München—Salzburg—Villach—Zagreb—Belgrad nur 1009 Km, während der Weg von München über Salzburg—Wien—Budapest bis Belgrad 1102 Km lang ist.

Aus alledem ist die wichtige Stellung Ungarns bei den Südostbestrebungen des Deutschen Reiches klar ersichtlich, obwohl wir die Teilfragen des Transportes noch gar nicht berührt haben. Zweifellos ist der Verkehr zwischen dem Reich und Südosteuropa nur über Ungarn möglich, da die anderen Eisenbahnlinien nur im Notfall, als Aushilfe in Betracht kommen können.

Untersuchen wir nun Ungarns Eisenbahnkarte auch in ihren Einzelheiten näher, so ergeben sich Gesichtspunkte, die die Wichtigkeit der Transportmöglichkeiten über Ungarn noch mehr hervorheben.

Das Eisenbahnnetz Ungarns ist auf Budapest als Zentrum aufgebaut; sämtliche wichtige Eisenbahnlinien gehen von Budapest aus und umspannen strahlenförmig das ganze Land. Die beiden nach Wien führenden Linien fügen sich harmonisch diesem Strahlennetz ein. Die Strahlenförmigkeit des Eisenbahnnetzes können wir nicht nur in nördlicher und westlicher Richtung, sondern auch gegen Südosten beobachten; dadurch ergaben sich drei wichtige Eisenbahnlinien, die in südöstlicher, und zwei, die in südlicher Richtung gute Verbindungen ermöglichen.

Von der im Mittelpunkt des Landes liegenden Hauptstadt, dem wichtigsten Eisenbahnknotenpunkt des Landes, führen zwei verschiedene Linien nach Szolnok, wo sie sich nach der Theissbrücke trennen, um sich von verschiedenen Richtungen kommend, in Tövis wieder zu treffen, von wo dann nur mehr eine Strecke nach Bukarest führt. Eine andere Eisenbahnlinie geht von Budapest nach Szeged, die bei Zombolya die rumänische Grenze überschreitet und über Orsova, aus ganz anderer Richtung, mit Anschluss nach Sofia, Bukarest erreicht. Die von Oderberg in südöstlicher Richtung ausgehende Linie, die bei Losonc die ungarische Grenze überschreitet, hat auch ohne Berührung Budapests über Szolnok Anschluss nach Bukarest.

Aus alledem ist klar ersichtlich, dass das Grossdeutsche Reich vier wichtige Eisenbahnlinien in nordwestlich-südöstlicher Richtung besitzt, die alle über Ungarn führen. Zwei können Budapest umgehen, die beiden anderen aber gehen über Budapest in drei verschiedenen Richtungen gegen Südosten, dorthin, wo gegenwärtig der Schwerpunkt der deutschen wirtschaftlichen Bestrebungen liegt.

Zwei Linien führen von Budapest in südlicher Richtung nach Belgrad, von denen heute nur die eine, über Szabadka gebraucht wird, während die andere über Pécs in den Verkehr noch nicht eingeschaltet wurde.

Demnach bildet Ungarn von verkehrspolitischem Standpunkt aus den Übergang zwischen dem Reich und den Staaten Südosteuropas; sein Eisenbahnnetz ist so beschaffen, dass es im Rahmen des eben umrissenen Verkehrs in allen seinen Teilen zu ausserordentlichen Leistungen fähig ist. Dies hat Ungarn vor allem seiner glücklichen geographischen Lage zu verdanken, ausserdem der Tatsache, dass es die Bedeutung seiner Lage durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes in den entsprechenden Richtungen wesentlich erhöhte.

Ungarn kann mit seiner der Länge nach ausgedehnten Form jedem nord-südlichen Verkehr hemmend im Wege stehen, während der von Westen nach Osten gerichtete Verkehr das Land umgehen kann; dies

war der Fall nach Trianon, wo man das Land um jeden Preis aus dem Weltverkehr auszuschliessen bemüht war. Allerdings kann man sich heute — dank des vorzüglich ausgebauten ungarischen Eisenbahnnetzes — keinen Verkehr mehr zwischen West- und Südosteuropa mit Umgehung der ungarischen Linien vorstellen.

Haben wir nun die bedeutsame Stellung Ungarns von geographisch-verkehrspolitischem Standpunkt aus erörtert, und dabei auch die nord-südlichen Verkehrsmöglichkeiten erwähnt, so muss darauf hingewiesen werden, dass Ungarn auch in dieser Hinsicht eine wichtige Rolle zukommt. Es darf eben nicht ausser Acht gelassen werden, dass der kürzeste Weg, der die Adria mit Lemberg verbindet, über Ungarn führt. Dass diese Verbindung in der Vergangenheit nicht genügend beachtet wurde, lässt sich mehr auf politische, als auf natürliche Ursachen zurückführen.

Die Linie Lemberg—Volóc—Budapest—Nagykanizsa—Zagreb—Fiume, bzw. Triest ist von ausserordentlicher Bedeutung. Sie ist nicht nur kürzer, als die über Krakau—Wien, sondern hat auch den Vorteil, dass der Verkehr in Budapest auch in der Richtung Belgrad geteilt werden kann. Der Ausbau dieser Linie, insbesondere der Bau eines parallelen Geleises — was teilweise bereits geschehen ist —, wäre für Ungarn von grösster Wichtigkeit. Denn auch die Bemühungen des jungen Kroatien, das die Elektrifizierung der Strecke Fiume—Zagreb—Nagykanizsa für seine erste und wichtigste verkehrspolitische Aufgabe hält, weisen auf die Wichtigkeit dieser Linie hin.

Aus unseren Erörterungen geht nun klar hervor, dass die Stellung Ungarns in den Plänen des Grossdeutschen Reiches um Südosteuropa viel wichtiger ist, als man angenommen hat. Durch seine glückliche geographische Lage, die Dichte seines Eisenbahnnetzes und die dem Verkehr entsprechende Richtung der Eisenbahnlinien wird Ungarn dem erhöhten Gütertransport bei einer Mehrproduktion in Südosteuropa gewachsen sein. Bei der Verwirklichung der südosteuropäischen Pläne wird der Transitverkehr des Landes den heutigen mehrfach übertreffen, wodurch auch die Leistungsfähigkeit des ungarischen Eisenbahnverkehrs in erhöhtem Masse zunehmen wird.

Der wichtigste Eisenbahnknotenpunkt des gesamten südosteuropäischen Verkehrs wird zweifellos Budapest sein. Da es aus gewissen verkehrstechnischen Gründen auch im Schnittpunkt des Schiffsverkehrs liegt, wird die ungarische Hauptstadt durch den Schiffsverkehr auf der Donau, durch die aus dem ganzen Lande strahlenförmig hier zusammenlaufenden Eisenbahnstrecken im Rahmen des deutsch-südosteuropäischen Verkehrs einer der wichtigsten Umladeplätze, gleichsam

ein Rangierbahnhof sein, wodurch es verkehrspolitisch eine ähnliche Stellung erreichen kann, wie z. B. Köln oder Hamburg.

Da Ungarn in der Zukunft durch seine geographische Lage und sein Eisenbahnnetz verkehrspolitisch zu grosser Bedeutung gelangen kann, ist die Ergänzung, bzw. Erneuerung der Eisenbahnen unumgänglich nötig. Auch das Eisenbahnnetz bedarf in gewissen Teilen eines Umbaues.

In beiden Richtungen liegen nicht nur fertige Pläne vor, sondern auch die Arbeit hat bereits begonnen. Als erster und wichtigster Schritt wurde der Bau eines zweiten Gleises auf der Strecke Szolnok—Klausenburg in Angriff genommen, ferner der Umbau der Strecke Nagykaroly—Klausenburg zur erstklassigen Linie, sowie die Niederlegung eines zweiten Schienenpaares auf der Strecke Budapest—Nagykanizsa. Diese Arbeiten sind teils bereits fortgeschritten. Ebenso notwendig aber ist auch der weitere Ausbau der Linie von Szeged, insbesondere der Bau eines zweiten Geleises. Auch die Elektrifizierung der Eisenbahnen duldet keinen Aufschub; früher wäre dies im Tiefland ein schwer bewältigendes Problem gewesen, heute, nach der Rückgliederung der wasserreichen Gebiete des Karpathenlandes ist die Lösung fast mit keinen Schwierigkeiten mehr verbunden.

Ein empfindlicher Mangel zeigt sich bei dem stets zunehmenden Verkehr an rollendem Material. Ungarn besass unter den Karpathenländern beinahe das dichteste Eisenbahnnetz, sei es im Verhältnis zur Bodenfläche oder zur Einwohnerzahl. Dieses Verhältnis änderte sich auch nach der Rückgliederung gewisser abgetrennter Gebiete nicht, doch war Trianon-Ungarn am schlechtesten mit rollendem Material versorgt, und auch bei der Rückgliederung erhielt Ungarn fast nichts zurück.

Eisenbahnnetz und rollendes Material der Karpathenländer:

	Länge der Linien in Km.	Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen
Bulgarien	3.270	540	627	10.646
Jugoslawien	9.471	2.409	5.108	56.494
Rumänien	11.216	3.646	3.715	56.877
Tschechoslowakei	13.506	4.178	9.715	9.329
Ungarn	7.823	1.839	3.781	40.072

Verhältniszahlen:

	Länge der Eisenbahn auf 1 □ Km.	Auf 1 Km. Geleise entfallen:		
		Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen
Bulgarien	0·0317	0·16	0·19	3·26
Jugoslawien	0·0383	0·25	0·54	5·96
Rumänien	0·0380	0·32	0·33	5·07
Tschechoslowakei	0·0961	0·31	0·72	6·93
Ungarn	0·0839	0·23	0·48	5·12

Wie schon erwähnt, wurde ein bedeutender Teil des rollenden Materials der ungarischen Eisenbahnen den Nachfolgestaaten zuerkannt, wodurch in Ungarn, das über ein verhältnismässig dichtes Eisenbahnnetz verfügt, auf ein Km Geleise dennoch weniger Wagen und Lokomotiven entfallen, als in den anderen Ländern. Solange Ungarn und das Deutsche Reich durch die Pariser Friedensschlüsse wirtschaftlich gelähmt waren, genügte das rollende Material. Als aber das nationalsozialistische Deutschland die Verwirklichung seiner grosszüglichen Pläne in Angriff nahm, wurde die Lage der ungarischen Eisenbahnen äusserst schwierig.

Schwierigkeiten ergaben sich auch von anderer Seite. Zur Zeit des wirtschaftlichen Tiefstandes hörte jede Anlage bei der Eisenbahn auf; Lokomotiven und Wagen wurden immer mehr verbraucht, ohne wesentlich ausgebessert zu werden, von einem Ersatz aber konnte überhaupt nicht die Rede sein. Unter solchen Umständen erfolgte im Herbst 1938 die Rückgliederung eines Teiles von Oberungarn. Die Tschechen gaben nur einen geringen Teil des geforderten rollenden Materials zurück. Bei der Rückgliederung des anderen Teiles von Nordungarn und Siebenbürgen im Herbst 1940 aber gaben die Rumänen vom rollenden Material überhaupt nichts zurück, so dass sein Stand bei bedeutender Vergrösserung des Eisenbahnnetzes fast gleich blieb. Nur bei der Rückgliederung Südungarns erhielten wir eine nennenswerte Anzahl von Wagen und Lokomotiven zurück, doch bei weitem nicht so viel, als zur Deckung des Bedarfes nötig wäre.

Unter solchen Umständen liegen heute bereits weitgreifende Pläne zum weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes, sowie zur Ergänzung des Wagen- und Lokomotivenparkes vor. Sie rechnen bereits mit der vielfachen Vergrösserung des Verkehrs zwischen dem Grossdeutschen Reich und Südosteuropa. Die zuständigen Fachkreise wissen, dass bei der wirtschaftlichen Neuordnung Europas durch das Deutsche Reich dem Verkehr eine viel höhere Bedeutung zukommen wird, als heute. Allerdings wird zunächst der Verkehr in der Binnenschifffahrt zunehmen, doch auch im Eisenbahnverkehr ist ein bedeutender Aufschwung zu erwarten.

Jedermann ist bekannt, dass im Rahmen der entstehenden grossen Lebensräume ein reger Personen- und Güterverkehr herrschen wird, mit seinem fieberhaften Rhythmus ein kennzeichnendes Sinnbild für das Arbeitstempo der neuen Ordnung. Indem die wirtschaftliche Neuordnung den Lebensstand der Völker durch Mehrproduktion zu heben bemüht ist, versteht es sich von selbst, dass der Güteraustausch gewal-

tig zunehmen wird, wodurch auch die wirtschaftlichere Ausnützung der Verkehrsmöglichkeiten gesichert werden kann.

Der Ausbau des ungarischen Eisenbahnnetzes und die Ergänzung des rollenden Materials duldet somit keinen Aufschub; die Zeit drängt, ist dieser Ausbau doch ein Teil der Bauarbeit an dem neuen Europa, das in unseren Tagen im Werden begriffen ist. Freudig und mit stolzem Bewusstsein nimmt das Ungarum an dieser Arbeit teil; es wäre bereit mitzuarbeiten, auch wenn die Lage des Landes und die vorzüglichen Eisenbahnen diese Arbeit nicht unentbehrlich machen würden.

OSZK
Országos Széchényi Könyvtár