

Die Donaufonferenz.

Gestern abend langten die reichsdeutschen und österreichischen Teilnehmer mit dem Schiff der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien an. Auf dem Landungsplatz am Praterlaim hatten sich zur Begrüßung eingefunden: Vizebürgermeister Sierhammer, Generaldirektor Hofrat v. Eszary der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft sowie der Oberinspektor Hallasch, Hafeninspektor Ritter v. Reithner sowie die Inspektoren Scheibler und Beer der genannten Gesellschaft. Generalinspektor Weinbrenner war den Gästen bis Linz entgegengefahren, wo er sie namens der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft begrüßte und nach Wien geleitete. Vizebürgermeister Sierhammer hieß die Gäste, mit dem Bürgermeister Pleher von Regensburg an der Spitze, herzlich willkommen. Heute früh erfolgt bekanntlich die gemeinsame Weiterfahrt mit den Wiener Teilnehmern auf dem Separatdampfer „Franz Josef I.“ der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Budapest.

Stimmen zur Donaufonferenz.

Arbeitsgemeinschaft auf der Donau.

Von Hofrat Friedrich v. Eszary.

Generaldirektor der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien.

In der „Wirtschaftszeitung der Centralmächte“ schreibt Hofrat v. Eszary:

Der größte Krieg aller Zeiten hat den Gedanken eines engeren wirtschaftlichen Zusammenschlusses der politisch und militärisch seit langem verbündeten Mittelmächte in den Vordergrund der zu lösenden Aufgaben gestellt. Von einer die mannigfachen Gebiete in sich schließenden „gemeinsamen Wirtschaft“ — die „Zollgemeinschaft“ allein wurde vielfach als ungenügend bezeichnet — bis zu den engeren Begriffen der „wirtschaftlichen Annäherung“ und der „Arbeitsgemeinschaft“ sind die verschiedensten Arten der Lösung auf der Tagesordnung.

Viele staatsmännische Äußerungen haben dieses Neugestaltungsbedürfnis in der Wirtschaftspolitik der Centralmächte in erster Reihe als Abwehrmaßnahme gegen den von England her angebrohten Handelskrieg, gegen die Abdrosselung unsres Weltverkehrs bezeichnet.

Unsre Wirtschaftsverbände haben schon im tiefsten Frieden die innere Notwendigkeit eines Zusammenschlusses erkannt. Nicht der Not gehorchend, sondern dem eigenen Triebe, durchdringen von einer vernünftig abgetönten freihändlerisch-verkehrsfreudigen Ueberzeugung, sind sie schon seit vielen Jahren an der Arbeit, so manchen Weg zu ebnen, welcher zur Wohlfahrt unsrer Völker führen soll.

Ich glaube nicht, daß es eine irdische Macht gibt, welche uns vom Weltmarkte abzuschließen, altbewährte Seehäfen des Weltverkehrs stillzulegen imstande wäre, ich zweifle selbst daran, daß es den Engländern, diesem hervorragend konservativen, selbstsüchtig kühl berechnenden Volke, um ihre Drohungen ernst sei, ich bin vielmehr überzeugt, daß die Freiheit der Meere einen erhöhten völkerrechtlichen Schutz erhalten und unser Ueberseeverkehr seine normale Entwicklung allmählich wieder fortsetzen wird.

Wie dem aber auch sei, die Binnenschiffahrtswege und obenan der altbewährteste aller Völkerwege, unsre Donau, als wirksamstes Mittel zur wirtschaftlichen Annäherung der Centralmächte, ihrer Verbündeten und Freunde, bedürfen dringend der Verkehrsförderung und Ausgestaltung.

Ob als Waffe und zur Abwehr gegen feindliche Mächte, ob zur Förderung der friedlichen Wechselbeziehungen befreundeter Völker, die Aufgabe muß gelöst werden.

Das große Interesse, welches dem Donauproblem in allen Uferstaaten zugewendet wird, die vortrefflichen Referate und Publikationen hervorragender Politiker und Techniker berechtigen zur Hoffnung, daß es nach hundertjährigen Peripetien unsrer Zeit beschieden sein wird, zumindest den im Jahre 1815 durch den Wiener Kongreß aufgestellten Prinzipien die unsern wohlverstandenen politischen und wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechende Geltung zu verschaffen.

Um dieses große Ziel zu erreichen, scheint es mir von ausschlaggebender Bedeutung zu sein, daß die Vorarbeiten so rechtzeitig in Angriff genommen und abgeschlossen werden, daß die zunächst beteiligten befreundeten Staaten womöglich noch vor Beginn der Friedensverhandlungen nicht nur über die Grundprinzipien, sondern auch über wichtige Durchführungsbestimmungen einig werden.

Was das oberste grundlegende Prinzip betrifft, werden sich die Uferstaaten ohne Zweifel die Freiheit ihrer Schifffahrt gegenseitig auch ferner gewährleisten.

Schon dieses Prinzip allein bietet eine verheißungsvolle Grundlage für die im gemeinsamen Interesse liegende Vereinheitlichung einer Reihe von Fragen auf dem Gebiete der Binnenschiffahrtslegislation, der Stromregulierung und der Wechselbeziehungen zwischen der Schifffahrt und den Eisenbahnen.

Auf diesem von der Natur und von der Geschichte seit alters her vorgezeichneten Gebiete fruchtbringender „Arbeitsgemeinschaft“ sei die Städtekonferenz herzlich begrüßt!

Die Donau als mitteleuropäische Verkehrsstraße.

Von Wirkl. Geh. Rat Dr. Viktor Ruzs, Wien, Präsidenten des Zentralvereines für Fluß- und Kanalschifffahrt in Oesterreich, Mitglied des Herrenhauses.

Da die Leitung der „Wirtschaftszeitung der Centralmächte“ mich ehrend auffordert, ein Wort anlässlich der Budapestener Konferenz zu sagen, so darf ich mich deshalb auf wenig beschränken, weil in den letzten Monaten die Bedeutung der Donau als mitteleuropäische Wasserstraße auch jenen zum Bewußtsein gekommen sein könnte, welche Wasserstraßen überhaupt gering geachtet hatten, weil sie in den Eisenbahnen das allseitsmachende Verkehrsmittel zu schätzen gewohnt waren, oder welche, fern von dem mächtigen Strom sesshaft, seinen hohen Wert zu erkennen nicht Gelegenheit hatten oder nahmen. Nicht bloß jedes Donauland, selbst das nördliche Deutschland strebt nun zu diesem Wasserwege, das der verstorbene Finanzminister des Großherzogtums Baden, vormals der Vorstand seines heimischen Wasserbauwesens, das „Nüßgrat“ der österreichisch-ungarischen Monarchie“ genannt hat. Dermalen ist ja die Großschifffahrt der Donau schon dadurch als höchwichtiges Moment unsrer österreichischen Verkehrspolitik erkennbar, daß wir der ältesten Schifffahrtsunternehmung eine staatliche Unterstützung gewähren und eine jüngere ganz in unsrer Hand haben.