

## Die Donaukonferenz.

keiten des zu schaffenden Wertes gewahrt werden müssen. Wir haben uns davon überzeugt, daß die Hindernisse gar nicht mehr so groß sind, wie man insbesondere bei uns im Reiche noch vor kurzer Zeit angenommen hat. Besonders die ungarische Strecke ist weit besser als ihr Ruf, und es ist bereits sehr viel Tüchtiges und Zweckentsprechendes auf ihr geleistet worden, insbesondere auf dem verrufensten Teile, zwischen Dévény und Gönyö. Für das 600-Tonnen-Schiff ist die Donau schon jetzt fast durchaus und fast das ganze Jahr hindurch fahrbar. Wir brauchen freilich das Tausend-Tonnen-Schiff. Aber hier muß die Schiffbaukunst mit eingreifen und so der Regulierung des Wasserweges einen Teil der schwierigsten und kostspieligsten Arbeit abnehmen. Das tut sie auch. Es dürfte Sie interessieren, daß in Regensburg allein während des Krieges drei neue Schiffswerften entstanden sind, die schon sehr bemerkenswerte Ergebnisse in dieser Anpassung des Schiffbaues an ungünstigere Stromverhältnisse erzielt haben. Die von ihnen gebauten Schiffe wurden alle von der B.-E.-G. (Zentral-Einlaufs-Gesellschaft) für Transporte nach und von Rumänien, die von dieser Centrale besorgt wurden, in Dienst gestellt.

Eine sehr wichtige und gewiß auch nicht leicht zu lösende Frage ist die der Kosten. Ich persönlich bin für eine gleichmäßige Tragung der notwendigen Kosten von bedeutenden Anlagen, die allen beteiligten Staaten zugute kommen, durch alle drei Reiche, wo immer, beziehungsweise in welchem immer sie geleistet wurden. Man hat sich auch schon sehr den Kopf über die Frage zerbrochen, ob Schiffahrtsabgaben zur Deckung des Zinsendienstes eingeführt werden sollen. Es gibt Fachleute, die der Ansicht sind, daß selbst mäßige Abgaben solcher Art die Schifffahrt hemmen. Ich selbst war niemals dieser Ueberzeugung und halte es jedenfalls für klüger und besser, lieber — wie gesagt — mäßige Schifffahrtsabgaben zu wagen, als, aus Angst vor den Kosten, gar nichts zu machen.

Damit sind wir eigentlich auch schon bei der Frage der Tarife angelangt, die künftig erstellt werden müssen, damit einerseits die gemachten Auslagen sich lohnen, andererseits der Verfrächter, der ja seine Route mit dem Rechenstift in der Hand wählt, zur Benützung unseres Großschiffahrtweges betwogen wird. Die Donautarife sind in der letzten Zeit, vor dem Krieg, bereits erheblich niedriger geworden. Der große Unterschied zwischen der Seefracht und der Binnenschiffahrtfracht, mit dem man uns bisher geschreckt hat, ist schon etwas zusammengeschrumpft. Vor allem aber darf man nicht vergessen, daß die Seefracht, wie immer sich die Verhältnisse beim Abschluß dieses Krieges auch gestalten mögen, durch den Mangel an Schiffsraum sicherlich auf etwa ein Jahrzehnt gewaltig ansteigen wird. Wenn die Binnenschiffahrt diesen Zeitraum gehörig ausnützt, kann sie gewiß ausgezeichnete Ergebnisse erzielen.

Dr. Böbl (Reichenberg),

Vorsitzender des Elbvereins in Ruffig.

Die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft hat bisher der Erlassung eines österreichischen Binnenschiffahrtsgesetzes und der Einführung eines Binnenschiffregisters Widerstand entgegengesetzt. Aus diesem Grunde hat auch die Wiener Handels- und Gewerbekammer bisher ihr Gutachten an das Handelsministerium in dieser Frage noch nicht erstattet, obgleich die Aufforderung hiezu bereits im Jahre 1906 an sie ergangen ist. Sämtliche vom österreichischen Ministerium hiezu aufgeforderten Kammern, außer der Wiener, haben ihre Gutachten bereits abgegeben, darunter Reichenberg ein mustergültiges, die gesamte Materie erschöpfendes, das bedingungslos auf dem Standpunkt der vollständigen Rezipierung des deutschen Rechtes auf diesem Gebiete steht. Auch Prag, Feldkirch und Linz haben ihre Gutachten abgegeben. Sie sind für die Annahme des deutschen Rechtes eingetreten, Prag mit Einschränkung verschiedener Bestimmungen des Saviarerechtes. Ich hoffe nun, daß diesmal die Konferenz den Widerstand, der bisher der Schaffung dieses Gesetzes und der Einführung der Schiffsregister unter möglicher Anlehnung an das deutsche Recht entgegengesetzt wurde, nicht aufrechterhält, sondern die österreichische Regierung auffordert, die Wiener Kammer dazu zu bestimmen, daß sie das Gutachten endlich vorlege. Ich hoffe auf dieses Ergebnis umso eher, als von ungarischer Seite Bedenken gegen die Einführung des Binnenschiffsregisters und die übrigen Forderungen derzeit nicht erhoben werden dürften, weil schon im Jahre 1906 bei der ersten Konferenz der mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine, also der Oesterreichs, Ungarns und Deutschlands, der mir beigeordnete Korreferent, der damalige Sektionsrat Freiherr v. Wimmersperg, mir in allen Punkten von Bedeutung zugestimmt hat.

Stadthaudirektor Ingenieur Heinrich Goldemund.

Ich habe sehr viel und sehr oft, wenn von der Donaukonferenz, ihren Zielen und ihren Wegen die Rede war, auch von einem Gegensatz zwischen Wien und Budapest gehört, der irgendwie hemmend und drohend vorhanden wäre. Ich habe diese Ansicht niemals begriffen. Es mag ja hüben und drüben Leute geben, die sich einbilden, Wien oder Budapest müßten ihre Arbeiten und ihre Anlagen so einrichten, daß dadurch der künftige Handel entweder für Wien oder für Budapest gleichsam monopolisiert würde. Beides ist nach meiner Ansicht nicht möglich, und man würde zu dem entgegengesetzten Ergebnis kommen, selbst wenn man alles versuchen wollte, um diese Monopolisierung zu erreichen. Ich glaube, daß Wien Budapest nützt, je besser, je bequemer seine Hafen- und Lichteranlagen sind, und daß Budapest es in gleicher Weise nicht vermeiden könnte, auch den oberen Donauverkehr, für den ja Wien in erster Reihe in Betracht kommt, zu fördern, wenn es durch ausgezeichnete Budapester Hafenanlagen für sich selbst am

besten vorzorgt. Das Gute, das oben geleistet wird, kann unten nicht schaden, und ebenso umgekehrt. Die Hafenfragen sind weder für Wien noch für Budapest leicht zu lösen. Aber die beste Lösung für jede der beiden Städte wird, wie gesagt, auch für die andere das Beste sein. In dieser Ueberzeugung und mit diesem aufmunternden Bewußtsein beginnen wir die Arbeiten der Budapester Donaukonferenz.