

Donaukonferenz

nennenswerte Exportüberschüsse haben werden. Eines scheint mir aber als unbedingt feststehend, daß die Wasserstraßen nicht zur Ergänzung der Agrarpolitik herangezogen werden dürfen.

Wenn ich nun in diesen Fragen einen großen Wandel der Gesinnungen mit Freude konstatiere, so finde ich geringere Befriedigung, wenn ich die Regulierungskosten als Maßstab der wirklichen Leistungen betrachte. Diese betragen bis Ende 1915 25 Millionen Mark; bis zum Schlusse des Jahres 1888 wurden beinahe ausschließlich zum Zwecke des Uferschutzes 15 Millionen verausgabt. Wenn die mir vorliegende Statistik richtig ist, verbleiben demnach für den Zeitraum 1888—1915, also für 32 Jahre, nur 10 Millionen Mark. Es bedarf also großer Kraft, um das Versämnite nachzuholen. Ich finde es jedoch selbstverständlich, daß von Seiten Bayerns zu größeren Investitionen nicht geschritten wird, bis nicht der Ausbau der österreichischen und der ungarischen Strecken durchaus gesichert ist und andere Voraussetzungen gegeben sind, welche die größtmögliche Dichtigkeit des Verkehrs ermöglichen. Als solche bezeichne ich eine wohlwollende Tarifpolitik der anschließenden Bahnen und ein Zurückdrängen jedes lokalen Ehrgeizes.

Wenn Oesterreich-Ungarn oder Bayern ihre Maßnahmen in der Weise treffen werden, daß sie den Verkehr, sei es nach Budapest, sei es nach Wien, sei es nach Regensburg anziehen und von anderen Uferplätzen abziehen, so wird die größtmögliche Dichtigkeit des Verkehrs nicht erreicht werden.

Der enge Mahnen meiner Ausführungen gestattet mir nicht, mich mit der Frage der Eigenkosten zu beschäftigen, ich will daher nur darauf hinweisen, daß die Dichtigkeit des Verkehrs, die größtmögliche Ausnutzung der Betriebsmittel die wesentlichsten Voraussetzungen der Verminderung der Eigenkosten sind. Den Seeweg werden wir nur dann konkurrenzieren können, wenn wir auch im Flußverkehr die Zeiträume des Stillstehens der Fahrzeuge möglichst reduzieren. Ich habe die Empfindung, daß die immer mehr Beachtung findenden Motorboote uns in dieser Hinsicht unserem Ziele wesentlich näher rücken und uns nebst der großen Ersparnisse an Betriebskosten auch die Erparnis der Zeit des Wartens der Boote auf die Remortore bringen werden.

Nichtdestoweniger möchte ich warnen, in unseren Berechnungen das Verkehrsgebiet der Donau als Großschiffahrtsweg allzumeist auszubehnen. Die Massengüter, welche vom Ägäischen Meere, Marmarameere oder Schwarzen Meere kommen und für die Hafentstädte der Nordsee bestimmt sind, werden niemals den Donauweg nehmen. Die östliche Demarkationslinie des Verkehrsgebietes der Donau werden wir etwas westlich von der Donaumündung und die westliche Demarkationslinie im Innern des Deutschen Reiches und der Schweiz suchen müssen. Ich halte es für möglich, daß der Frachtag für Massengüter von der untersten Donau nach dem westlichen Endpunkte der Donauschiffahrt in gleicher Höhe gehalten werde, wie die Seeraten von Braila—Galatz—Sulina nach den deutschen Hafentstädten der Nordsee, namentlich wenn es uns gelingt, dem Thalverkehr nebst Industrieartikeln die deutsche und österreichische Kohle als Massengüter zuzuführen. Als westliche Demarkationslinie würde sich demnach die Mittellinie ergeben, welche sich zwischen dem westlichen Endpunkte der Donauschiffahrt und den deutschen Seehäfen hinzieht. Sie wäre sogar bei entsprechender Tarifpolitik etwas weiter westwärts zu verlegen, nachdem die Seeroute doch mit der Anschlußfracht bis Galatz—Braila—Sulina und den Kosten zweimaliger Umladung belastet ist. Ich möchte nicht schließen, ohne eine andere Phantasie, jene der direkten Beförderung mittels Seeschiffen bis Budapest, zu zerstören. Die Herstellung einer entsprechenden Schiffstypen würde sich als unökonomisch erweisen, die Mehrkosten würden die Kosten der Umladung bei weitem überwiegen. Es ist aber auch gar nicht notwendig, daß wir zu solch gewagten Experimenten schreiten, auch das Verkehrsgebiet, dessen Demarkationslinien ich soeben bezeichnete, ist so mächtig, daß es vollkommen hinreicht, um uns zur Zusammenfassung aller Kräfte zu begeistern, damit das Ziel, die Donau als Großschiffahrtsweg, erreicht werde.

Den Beschlußantrag nehme ich an.

Die weitere Debatte.

Oberinspektor Eduard Egan erörterte bei diesem Referat verschiedene sehr bemerkenswerte Einzelheiten. Seine Ausführungen gipfelten in der Forderung, in allen Einzelfragen eine Einheitlichkeit zu erzielen, und zwar in allen staatlichen Betriebsvorschriften nicht nur betreffs der Strompolizeiordnung, sondern auch bezüglich der Vorschriften für die Sicherung der Flußschiffe, der Kesseluntersuchungen und in den zollpolitischen Fragen der Flußschiffahrt.

Direktorstellvertreter der Wiener Kreditanstalt Dr. Regentanz besprach Einzelheiten in den Vertragsleistungen der Staaten zu den Kosten, wobei Redner eine möglichst gleichberechtigte Verteilung verlangte.

Es gelangte hierauf der Antrag zur Abstimmung, der folgenden Wortlaut hat:

Beschlußantrag.

Der Grundsatz der freien Schiffahrt auf der Donau ist auch für die Zukunft aufrecht zu erhalten und möglichst auszugestalten.

Jeder Uferstaat hat dafür Sorge zu tragen, daß der auf seinem Gebiete liegende Teil des Donaustromes der Schiffahrt ohne Hindernisse und ohne Gefährdung zur Verfügung steht.

Die Kosten, welche durch die Regulierungsarbeiten entstehen, können nicht als Grundlage dienen zur Erhebung von Abgaben, die die Schiffe oder deren Warenladung belasten.

Ausnahmen bilden die Gebühren, die auf Grund des Pariser Vertrages durch die Europäische Donaukommission in dem Mündungsgebiete, und die Gebühren, die auf Grund des Berliner Vertrages in den Stromschnellen des Eisernen Tores erhoben werden.

Jeder Uferstaat hat für entsprechende Landungsplätze, Häfen und Hafeneinrichtungen zu sorgen.

Zur Bestreitung der notwendigen Kosten, die für die Unterhaltung und Beaufsichtigung derselben entstehen, können Gebühren erhoben werden, die die Selbstkosten nicht übersteigen.

Auf Grund der freien Schiffbarkeit der Donau wäre durch die Vertreter der Regierungen der Uferstaaten sobald als möglich ein Staatsvertrag über die Donauschiffahrt (Donauschiffahrt-Verordnung) auszuarbeiten. Als Vorbild hätte die Rheinschiffahrt-Akte vom 17. Oktober 1868 zu dienen.

Zur Fortlaufenden Ueberwachung und Sicherung der Freiheit der Donauschiffahrt bis zur Grenze des Wirkungsbereiches der europäischen Donaukommission und zur Sicherung der Durchführung der Donauschiffahrt-Verordnung ist aus den Vertretern der Uferstaaten eine Donaukommission einzusetzen.

Die Donaukommission hätte für den ganzen ihr unter-

stellten Strom eine einheitliche Schiffahrt-Polizeiordnung zu entwerfen und den betreffenden Regierungen zur Genehmigung vorzulegen. Im übrigen wäre ihr Wirkungsbereich, soweit dies möglich erscheint, dem Wirkungsbereich der Zentralkommission für Rheinschiffahrt in Mannheim nachzubilden.

Die Donaukommission hat über ihre Erfahrungen jährlich und in dringenden Fällen sofort den betreffenden Regierungen Bericht zu erstatten und wegen der Förderung der Schiffahrt auf der Donau Vorschläge zu machen.

Die Entwicklung der Schiffahrt auf der unteren Donau erheischt, daß die Regulierungsarbeiten des Deltas als eine einheitliche Aufgabe aufgefaßt werden. Der Grundsatz der technischen Einheit des Deltas hat aber auch in der Einheitlichkeit der Verwaltung zur Geltung zu kommen.

Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Bereinlichung des Privatrechtes der Binnenschiffahrt.

Dr. Richard Páhl, Advokat in Aussia a/G. in Böhmen und Obmann des Elbvereins daselbst, erstattete einen eingehenden Bericht über die Frage der Vereinlichung des Privatrechtes der Binnenschiffahrt. Er weist zunächst darauf hin, daß vor dem 15. Juli 1895 weder im Deutschen Reich, noch in Oesterreich-Ungarn die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt gesetzlich geregelt waren. Dieser Mangel wurde nicht nur von den Schiffahrttreibenden, sondern auch von allen jenen, die auf Verträge mit der Schiffahrt angewiesen waren, empfunden und teilweise auch durch Festsetzung von Normen behoben. Im Deutschen Reich wurde im Jahre 1895 mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1896 das Gesetz über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt erlassen und seitdem entsprechend dem neuen bürgerlichen Gesetzbuch und dem neuen Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1900 abgeändert; die Verfrachtungsbedingungen für böhmische Kohlen rezipierten sodann dieses Gesetz mit einigen den Eigentümlichkeiten des böhmischen Braunkohlenreviers entsprechenden Abänderungen, welche sich aber nur auf das Fracht- und Habereirecht bezogen. Die Aulitzer Börse, deren Verkehr sich auf Schiffsfracht- und Versicherungsgeschäfte erstreckt, hat im Jahre 1895, beziehungsweise 1899 diese Verfrachtungsbedingungen als Bestandteil der Börsennormen festgelegt. Der Elbverein hat bereits am 1. Januar 1902 und später im Juli 1905 an das k. k. Justizministerium in Wien das Verlangen nach Erlassung eines Binnenschiffahrtsgesetzes, beziehungsweise Rezipierung des deutschen Gesetzes für Oesterreich gestellt und den Erfolg zu verzeichnen, daß das angerufene Ministerium sich der Notwendigkeit eines solchen Gesetzes nicht verschloß und im Wege des Handelsministeriums die Interessenten hierüber befragt hat. Die Konferenz der mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine, bei welcher für Ungarn Herr Dr. Friedrich Freiherr v. Wimmersperg den Bericht erstattete, stimmte dem von Berichterstatter für das Deutsche Reich bei dieser Konferenz beantragten Vorschlag zu, welche wie folgt beschlossen wurden: 1. die Inifizierung der Binnenschiffahrtrechtes für die Stromgebiete der Donau, Weichsel, Oder, Elbe und Rhein ist in hohem Maße wünschenswert; 2. wenigstens für die grundsätzliche Gestaltung der Bestimmungen über den Frachtvertrag, die rechtliche Stellung des Schiffseigners, des Schiffers, sowie der Schiffsmannschaft, endlich auch über die Behandlung des Schiffspandrechtes ist eine Verständigung unter den beteiligten Staaten erforderlich; 3. insbesondere erfordert die Rücksicht auf die bisherige und künftige Entwicklung des Binnenschiffahrtverkehrs zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland die Schaffung eines einheitlichen Binnenschiffahrtrechtes für diese drei Staatsgebiete; 4. die Konferenz empfiehlt der österreichisch-ungarischen Gesetzgebung die möglichste Anlehnung an das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz umso mehr, als die Wiederbelebung der Privatschiffahrt und des Schiffbaues auf der österreichischen Elbe und der Donau im Interesse der nationalen Wirtschaft Oesterreichs und Ungarns liegt; 5. die Konferenz der drei mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine beauftragt die Präsidien derselben, diese Beschlüsse den beteiligten Regierungen mit der Bitte um baldigste Ergreifung von Maßnahmen zur gesetzgeberischen Durchführung derselben zu unterbreiten. Die Präsidien der mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine haben diesen Beschluß ihren Regierungen zur Kenntnis gebracht. Auch der X. in Konstanz abgehaltene Verbandstag des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes für Binnenschiffahrt erklärte die Schaffung eines einheitlichen Privatrechtes der Binnenschiffahrt für die Wasserstraßen der Verbandsländer mit Rücksicht auf die bisherige und künftige Entwicklung des Binnenschiffahrtverkehrs zwischen denselben als erforderlich. Er empfahl die möglichste Anlehnung an das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz und beauftragte die Verbandsleitung, diesen Beschluß den beteiligten Regierungen mit der Bitte um baldigste Ergreifung von Maßnahmen zur gesetzgeberischen Durchführung derselben zu unterbreiten. Von Seiten des österreichischen Ministeriums ist bisher eine solche Gesetzesvorlage nicht eingebracht, noch weniger ist ein Gesetz erlassen worden. Die Erkenntnis der Notwendigkeit einheitlichen Privatrechtes für die Binnenschiffahrt auf jedem Schiffahrtsweg, den ein Schiff in ununterbrochener Fahrt durch mehrere, in gesetzgeberischer Beziehung voneinander unabhängige Staatsgebiete zurücklegen kann, beruht auf ähnlichen Erwägungen wie das Berner internationale Eisenbahneinkommen; bei letzterem genügt die einheitliche Regelung des Frachtrechtes, während für die Binnenschiffahrt auch andere Rechtsverhältnisse zu berücksichtigen sind. Der Berichterstatter hofft, daß auch die bisher einer Rezipierung des deutschen Rechtes widerstrebenden Donauelemente bereits das Bedürfnis nach Erlassung eines Binnenschiffahrtsgesetzes für Oesterreich-Ungarn anerkennen. Die bereits einige Jahre vor dem Kriege eingeleiteten Bestrebungen zur Herbeiführung einer engeren wirtschaftlichen Annäherung zwischen dem Deutschen Reich und Oesterreich-Ungarn haben durch den Krieg eine gewaltige Förderung erfahren, und wenn auch das seither gestellte Verlangen, einen wirtschaftlichen Zusammenschluß in Form einer Zollunion leider zunächst nicht Erfüllung erreichen wird, so ist doch mit Bestimmtheit zu erwarten, daß eine ununterbrochene Wasserstraße zwischen diesen Staaten hergestellt und daß mindestens auf dem Gebiete des Handels-, Verkehrs-, Sched- und Wechselrechtes Rechtsgleichheit herbeigeführt wird. Der Berichterstatter vergleicht sodann in großen Zügen die derzeitigen Rechtszustände in Oesterreich-Ungarn mit jenen des deutschen Rechtes. In Oesterreich sind die wenigen gesetzlichen Bestimmungen über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt in verschiedenen Gesetzen enthalten, ohne jedoch zu deren Regelung hinzureichen. Es mangelt insbesondere: präzise Bestimmungen über die gesetzlichen Befugnisse des Schiffsführers, mit Rechtswirkung für und gegen den Schiffseigner Frachtverträge abzuschließen, die Forderungen aus solchen geltend zu machen, über die privatrechtlichen

Folgen von Binnenschiffahrtszusammenstößen, über die Haftung des Schiffseigners für diese Folgen, sowie für das Verschulden der Schiffsmannschaft überhaupt, über die Regelung der gegenseitigen Ansprüche bei Havariiefällen, über die Verpflichtung des Frachtführers zur Ausstellung eines Ladescheines, über die Verpflichtung eines Binnenschiffes und anderes mehr. Die Bestimmungen über den Frachtvertrag selbst sind mangelhaft, genügen nicht den Ansprüchen des Verkehrs.

Der Berichterstatter erörtert nun all diese Fragen eingehend und schließt wie folgt: Die Bestrebungen nach Herstellung von ununterbrochenen Wasserstraßen zwischen Donau, Elbe und Rhein, sowie den dazwischen- und dahinterliegenden Strömen haben meines Erachtens nur dann, abgesehen von militärischen und politischen Gründen, einen Zweck, wenn ein beladenes Fahrzeug ohne Umladung von einer beliebigen Uferstation des einen Staates an eine beliebige Uferstation des andern Staates fahren kann, weil nur dadurch gegenüber dem Bahntransporte ein Vorteil durch den Wassertransport erzielt wird. Das ist der zwischenstaatliche Wasserstraßenverkehr, in welchem das Lebenselement der Wasserstraßen zu erblicken ist; nur durch diesen, allerdings unter Hinzuziehung des sogenannten eigenen internen Verkehrs der Wasserstraßen, kann auch eine Rentabilität der Wasserstraßen erzielt werden, und wenn auch zunächst die Förderung nach den Wasserstraßen auf militärische und politische Gründe gestützt wird, so darf doch die Rentabilität nicht ganz außer acht gelassen werden im staatlichen und wirtschaftlichen Interesse; es muß aber auch im Frieden die zwischenstaatliche Schiffahrt möglichst belebt werden, wenn man im Kriegsfalle eine leistungsfähige Schiffahrt zur Verfügung haben soll. Ich bin weit davon entfernt, zu behaupten, daß ein Fahrzeug nur auf der Abgangstation beladen und auf der Ankunftsstation entladen werden muß, es können Teilladungen und Teilladungen in Zwischenstationen erfolgen, es kann ein Fahrzeug auf einer Station vollständig entladen werden, neue Ladung aufnehmen und die Fahrt nach einer weiter entfernten Station fortsetzen; es ist dies auf alle Fälle im Interesse der Schiffahrt geboten, damit die Schiffer möglichst das ganze Wasserstraßengebiet kennen lernen. Dies alles erfordert ein gleiches Recht für die ununterbrochene Wasserstraße, und zwar nicht nur in den bereits erörterten Belangen, sondern auch in bezug auf andere Belange, so zum Beispiel das Verhältnis der Schiffsmannschaft zum Schiffseigner. Die Frage, nach welchem Rechte, bei Verschiedenheit derselben, Streitigkeiten zwischen der reichsdeutschen Schiffsmannschaft eines reichsdeutschen Schiffseigners aus dem Dienstverhältnisse zu lösen sind, wenn dieses Schiff in einer ungarischen Donaufstation liegt, ist nicht einwandfrei zu lösen. Einen zwischenstaatlichen Verkehr der Schiffe ohne Rechtsgleichheit des Privatrechtes der Binnenschiffahrt kann ich mir nicht gut vorstellen. Der heutige Rechtszustand auf der österreichischen Elbe ist nur ein Surrogat, eine Selbsthilfe, solange die Gesetzgebung versagt. Sie zwingt den österreichischen Richter deutsches Recht anzuwenden, weil dieses von den Parteien kompromittiert wurde, sie zwingt ihn infolgedessen auf Rechtspredung deutscher Gerichte Rücksicht zu nehmen; ein gewiß bedauerlicher Zustand, der den besonderen Nachteil hat, daß der Richter theoretische Vorbildung für dieses Rechtsgebiet nicht hat, der erste Fall, der ihm vorkommt, von ihm nicht nur Erforschung des Rechtsfalles, sondern auch des Rechts selbst verlangt, ohne daß die Partei ihm dieses Recht erweisen müßte. Nur gleiches gesetzliches Recht kann für jene Fälle sorgen, in welchen Parteivereinbarungen nicht vorliegen, kann den wirtschaftlich schwachen Einzelschiffer schützen, kann ihm die Gewähr bieten, daß das Recht seines Staates ihm auch in dem anderen Staate, in welchen er auf seiner Fahrt gelangt, zur Seite steht, kann die in einem Staate erworbenen Rechte vor Verlust im anderen Staate schützen.

Die Schwierigkeiten, das zu erreichen, scheinen mir nicht groß. Nationaler Eigendünkel, politische unbegründete Angst kann und darf das nicht hindern. Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg, raffen Sie sich auf zu dem Willen nach der von mir auf das wärmste empfohlene Rechtsgleichheit. Zur Verwirklichung dieses Willens schlage ich Ihnen die Fassung nachstehender Entschliebung vor: „Die im September 1916 in Budapest abgehaltene Donaukonferenz der an der Hebung der Schiffahrt auf der Donau interessierten bairischen, österreichischen, ungarischen Städte und wirtschaftlichen Korporationen erklärt, mit Rücksicht auf die künftige Entwicklung des Binnenschiffahrtverkehrs zwischen denselben, die Schaffung eines einheitlichen Privatrechtes der Binnenschiffahrt für die Donau, die Wasserstraßen und Ströme, welche mit derselben in Verbindung gebracht werden, als notwendig. Die Konferenz empfiehlt die möglichste Anlehnung an das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz und beauftragt die Konferenzleitung, diesen Beschluß den beteiligten Regierungen mit der Bitte um baldigste Ergreifung von Maßnahmen zur gesetzgeberischen Durchführung derselben zu unterbreiten.“

Der Antrag wurde ebenfalls einstimmig angenommen. Nach Erlebigung der Tagesordnung schloß Bürgermeister Dr. Stefan Bárczy mit den folgenden Worten die Donaukonferenz:

Schlußrede des Bürgermeisters Dr. Bárczy.

Gehrte Konferenz!

Jetzt sollte ich sagen: Wir sind am Schlusse unserer Arbeit angelangt. Ich würde mich aber gegen den Geist dieser Arbeit verzeihen, wenn ich nicht sagte: Niemand beginnt unsere Arbeit. Meine Herren! Was drei Gesellschaften an Wissen, Erfahrung und Willen, gefählt in gemeinsamem Kampfe auf Leben und Tod, im Interesse großer Ziele aufzubieten vermögen, ist zu Worte gekommen in den Ausführungen und Debatten, die diese unsere Beratung denkwürdig gestalten. Und die, wie ich hinzufüge, eine Würdigung dafür sind, daß unsere Arbeit nicht von dem Ernst der Zeiten abstricht, sondern sich ihrer würdig erweist. Der Kampf, der an unseren Grenzen tobt, gilt als eine Mahnung, wie wir innerhalb unserer Grenzen zu arbeiten haben. Die Vorarbeit, die wir daheim für die Zukunft leisten, mag unseren Hebeln eine Beruhigung sein, daß ihr Kampf einen Zweck hat. Die Arbeiten, Vereinbarungen und Einrichtungen, über die wir uns betreffs der Donau einigen, sind Symbole der Kultur und Kultureinheit, die die Entwicklung und das Gedeihen des Menschengeschlechts mit der Schaffenskraft einer Arbeitsgemeinschaft vom Schwarzwalde bis an das Schwarze Meer befechten. Wir arbeiten nicht nur für uns und unsere Nachkommen, sondern auch für unsere Feinde und deren Nachkommen. Für dieses Recht, diese Gerechtigkeit und dieses Gemeinwohl stehen jetzt unsere Waffen im Kampfe. In diesem Geiste ist unsere Konferenz verlaufen, die ich nun hiemit schließe. Indem ich den Teilnehmern für ihre Mühe danke, wünsche ich Beharrlichkeit und Ebnung zu einer auf Grund unserer jetzigen Arbeit aufzunehmenden praktischen Tätigkeit.