

Die Donaikonferenz.

Sonntag früh traten die österreichischen und deutschen Teilnehmer an der Donaikonferenz, wie wir im gestrigen Blatte berichtet haben, die Fahrt nach Budapest auf dem festlich geschmückten Dampfer „Franz Josef I.“ vom Praterlaim aus an. Die Donareise, die von schönem Wetter begünstigt war, nahm, die bereits hervorgehoben wurde, einen überaus glänzenden Verlauf. Das großartig ausgestattete Schiff bot den Gästen jede Annehmlichkeit, und die Delegierten Oesterreichs und Deutschlands äußerten sich über die Donaufahrt mit dem prächtigen Dampfer in Worten höchsten Lobes. Ganz allgemein wird die Siebenswürdigkeit und das Entgegenkommen des Generaldirektors der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft Hofrat v. Csatory und des Generalsekretärs Dr. Neumann gerühmt; beide Herren waren während der ganzen Fahrt um das Wohl der Gäste der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft persönlich bemüht, und insbesondere Hofrat Csatory erteilte auf verschiedene fachliche Fragen der Fahrteilnehmer in bereitwilligster Weise wertvolle Auskünfte.

Nachstehend die Berichte über die Eröffnung der Donautagung und die gefassten Beschlüsse.

Die Eröffnung der Konferenz.

Budapest, 4. September. Die Donaikonferenz wurde vormittags um 10 Uhr im Prunksaal der Ungarischen Akademie der Wissenschaften eröffnet. Seitens der ungarischen Regierung waren anwesend: Handelsminister Baron Sarkanyi, Ackerbauminister Baron Emerich Sillany, die Staatssekretäre Karl v. Nemeth, Baron Razy und Bersch, ferner waren anwesend seitens des Präsidiums der Donaikonferenz Bürgermeister Doktor Barcz, der Bürgermeister von Wien Dr. Weisskirchner, der Bürgermeister von Regensburg Dr. Bieher, weiter Geheimer Regierungsrat Dr. Passche aus Berlin, die Magnatenhausmitglieder Leo Rancz, Wolf von Ullmann, der bulgarische Generalkonsul Medlow, der türkische Generalkonsul Achmed Hilmi-Bei, der Direktionspräsident der ungarischen Staatsbahnen v. Tolnay, der Präsidentstellvertreter v. Kotanyi, der Vizepräsident der Budapester Börse v. Simon, Oberstadthauptmann v. Bodo, Geheimer Rat Albert v. Bercevicz, weiter in Vertretung des Belgrader Militär-gouvernements Major Sucher u. a. Der österreichische Minister des Innern Prinz Sollenlohe, Arbeitsminister Freiherr v. Trnka, Handelsminister Dr. v. Spitzmüller, Justizminister Dr. Ritter v. Hohenburger und Eisenbahnminister Freiherr v. Forster hatten ihr Fernbleiben entschuldigt.

Die Begrüßung durch Bürgermeister Dr. Barcz.

Der Bürgermeister der Stadt Budapest Doktor Barcz hielt die Begrüßungsrede, in der er die Wichtigkeit der Donaikonferenz hervorhob. Er schloß seine Rede mit folgenden Worten: „In all diese Arbeiten, in die Kosten und später eintretenden rechtlichen und wirtschaftlichen Konsequenzen müssen sich die interessierten Länder waffenbrüderlich teilen und verständigen, und wenn der Friede wieder einziehen wird, werden für die weitere Internationalität der Donau Einrichtungen gebraucht werden, deren Material vorbereitet werden muß. Zu einer Zeit, wo die Vertreibung an so vielen Orten wütet, dürfen wir hinter der Front uns nur zu schöpferischer Arbeit versammeln. In der sicheren Erwartung dieser Arbeit begrüße ich Sie und eröffne die Konferenz.“

Handelsminister Baron Sarkanyi über den Donauweg.

Handelsminister Baron Sarkanyi dankte für die Begrüßung namens der ungarischen Regierung und betonte, daß die Haupt- und Residenzstadt des ungarischen Staates große, jedoch in Anbetracht der geographischen und natürlichen Lage vollaus berechtigigte Aspirationen betreffs ihrer Rolle in der zukünftigen Entwicklung der Donauschiffahrt habe. Der

ungarische Handelsstand, das Munizipium der Hauptstadt Budapest und der ungarische Staat werden jeder das Seine beitragen müssen, um Budapest zu einem seiner Lage entsprechenden Umschlags- und Handelsplatz zu machen. Bei dieser Arbeit sind die Sympathie und die Mithilfe der am Donauverkehr beteiligten Städte von höchstem Wert und sie bürgen für das Gelingen. Der Weltkrieg, der so viel Jammer und Elend im Gefolge hat und so viel Werte vernichtete, hat auch manchen neuen Weg erschlossen und sozusagen zur Entdeckung der Donau und zur richtigen Bewertung des mächtigsten internationalen Wasserweges Europas geführt. Das silberne Band der Donauwellen, das von der deutschen Wiege durch Oesterreich bis hinab zu den südöstlichen Grenzen Ungarns und zu dem uns verbündeten Bulgarien führt, ist nicht nur das Symbol inniger natürlicher Zusammengehörigkeit, sondern auch für diese Staaten ein höchst wichtiger Handelsweg, der berufen ist, bei allen wirtschaftlichen Plänen der Zukunft eine bedeutende Rolle zu spielen. Ich begrüße die Herren im Namen der ungarischen Regierung und muß besonders dessen dankbar gedenken, daß es eigentlich die Herren Bürgermeister der süddeutschen Städte waren, die die Initiative zu dieser Konferenz gegeben haben. Möge die Konferenz gedeihliche und segensreiche Beschlüsse fassen.

Sodann begannen die Beratungen der Konferenz. Delegierter Ministerialrat Rudolf Reich hielt vom Schiffsbau- und verkehrstechnischen Gesichtspunkt einen Vortrag über das österreichische Donaugebiet von Passau bis Theben, in dem er auseinandersetzte, daß die Regulierung des Stromes mit Außerachtlassung der geographischen Grenzen einheitlich durchgeführt werden müsse, wobei die Schiffbarkeit in erster Reihe in Betracht zu ziehen sei.

Sodann folgte ein Vortrag des hauptstädtischen Magistratsrates Eduard Fod über das Donaugebiet von Theben bis zum Eisernen Tor. Redner beantragte, daß die von Regensburg bis zum Schwarzen Meer an der Donau liegenden Staaten und Städte einzeln für eine Tiefe von zwei Meter Sorge tragen sollen.

In der Debatte über den technisch-nautischen Teil der Donaufragen stellte Professor Rudolf Galter von der Wiener Technischen Hochschule den Zusatzantrag: „Unter voller Anerkennung aller wasserwirtschaftlichen Fragen muß das überragende Interesse der Donauschiffahrt hervorgehoben werden.“ Oberbaurat Engelmann begrüßte diesen Antrag vom Standpunkt der Industrie.

Ingenieur Rosemeyer (Köln) regte an, die Donau bei Palanka durch einen Schiffahrtstunnel abzulenken, wodurch die Wasserstraße um eine Wegstrecke von 94 Kilometer verkürzt würde. Hierdurch ergeben sich 140 Millionen Kronen an Baukosten und 11 Millionen Kronen an Fahrkosten im Jahr. Rechtsrat Dittborn (Regensburg) gab dem Wunsche Ausdruck, daß auch die Donau von Passau bis Regensburg als Großschiffahrtsweg angesehen werde.

Zu dem zweiten Referat „Die Donaurechtsfragen zwischenstaatlichen Charakters“ sprachen Direktor Julius Klein und Oberinspektor Egan (Budapest).

Beim letzten Referat „Die privatrechtlichen Fragen der Binnenschiffahrt“ bespricht Hofrat v. Csatory insbesondere Detailfragen über die Beförderung von Massengütern.

Der von der Donaikonferenz angenommene

Beschlußantrag

hat in seinem technisch-nautischen Teil folgenden Wortlaut:

1. Die Konferenz ist in der Lage, mit Genugtuung feststellen zu können, daß zur Sicherung der Schiffahrt des Stromes von Regensburg bis zum Eisernen Tor besonders in den letzten Jahrzehnten zahlreiche und bedeutende Arbeiten vollzogen wurden, die aber immerhin in Anbetracht dessen, daß hiedurch der notwendige schiffbare Tiefgang von mindestens zwei Meter noch nicht überall vollends erreicht wurde, seitens der beteiligten Regierungen binnen kurzem zu ergänzen wären. Hierbei wird dem Wunsch Ausdruck verliehen, es mögen auch auf der Strecke Regensburg-Ulm die notwendigen Maßnahmen zur genügenden Sicherung der Schiffbarkeit getroffen werden.

2. Die Konferenz hält es für notwendig, daß bei der zukünftigen Ausgestaltung der Donauwasserstraße im Einvernehmen der Uferstaaten einheitliche Wassertiefen für möglichst lange Stromstrecken unter Bedachtnahme auf die gegenwärtig vorhandenen Strom- und Verkehrsverhältnisse festgesetzt werden.

3. Wasserbauten und Wasserkraftanlagen dürfen die Schiffbarkeit des Stromes nicht gefährden.

4. Die Konferenz stellt fest, es sei notwendig, das Donaudelta, beziehungsweise die drei

Arme desselben, aus hydrotechnischen Gründen als einheitliches Ganze zu regulieren, um auf diese Weise eine gleichmäßige Schiffbarkeit der Mündung zu erzielen.

5. Die Herstellungs- und Erhaltungsarbeiten, durch die die Schiffbarkeit des Stromes bis zu der im Punkt 1, beziehungsweise Punkt 2 vorgesehenen Tiefe von zwei Metern gesichert wird, sind Aufgabe des betreffenden Staates. Die Kosten dieser Arbeiten berechnen sich schon im Sinne der bereits geltenden internationalen Grundsätze — keinen der angrenzenden Uferstaaten zur Erhebung etwaiger Abgaben, die die Schiffe oder deren Ladung belasten.

Der internationale Teil des Beschlusses lautet:

1. Der Grundsatz der freien Schiffahrt auf der Donau ist auch für die Zukunft aufrechtzuerhalten und möglichst auszugestalten.

2. Jeder Uferstaat hat für entsprechende Sandungsplätze, Häfen und Hafeneinrichtungen zu sorgen. Zur Bestreitung der notwendigen Kosten, die aus der Unterhaltung und der Beaufsichtigung derselben entstehen, können Gebühren erhoben werden, die die Selbstkosten nicht übersteigen.

3. Auf Grund der freien Schiffbarkeit der Donau wäre durch die Vertreter der Regierungen der Uferstaaten sobald als möglich ein Staatsvertrag über die Donauschiffahrt auszuarbeiten.

4. Zur fortlaufenden Ueberwachung und Sicherung der Donauschiffahrt und zur Sicherung der Durchführung des Donauschiffahrtsvertrages ist aus den Vertretern der Uferstaaten eine Donaukommission einzusetzen. Die Donaukommission hätte für den ganzen ihr unterstellten Strom eine einheitliche Schiffahrtspolizeiordnung zu entwerfen und den betreffenden Regierungen zur Genehmigung vorzulegen. Im übrigen wäre ihr Wirkungskreis, soweit dies möglich erscheint, dem Wirkungskreis der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Mannheim nachzubilden.

5. 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.

Der auf den privatrechtlichen (Binnenschiffahrt) Teil bezughabende Passus des Beschlusses lautet:

Die im September 1916 in Budapest abgehaltene Donaikonferenz der an der Sebung der Schiffahrt auf der Donau interessierten bayerischen, österreichischen und ungarischen Städte und wirtschaftlichen Körperschaften erklärt mit Rücksicht auf die Entwicklung des Binnenschiffahrtsverkehrs zwischen den verbündeten Reichen die Schaffung eines einheitlichen Privatrechtes der Binnenschiffahrt für die Donau und die mit derselben verbundenen Wasserstraßen als notwendig, wobei sie die möglichste Anlehnung an das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz empfiehlt. Die Konferenz beauftragt die Konferenzleitung, diesen Beschluß den beteiligten Regierungen mit der Bitte zu unterbreiten, im Einvernehmen mit den andern Regierungen die gesetzgeberische Durchführung zu veranlassen.

Der Ministerialrat des ungarischen Ackerbauministeriums Ladislaus Jozsa berichtete sodann über die ungarischen Donauregulierungsarbeiten.

Damit ist die Tagesordnung erschöpft. Bürgermeister Dr. Barcz schloß die Konferenz mit den Worten, daß die Arbeit damit nicht beendet sei, sondern erst recht beginne. Er wünscht ein praktisches Gelingen des eingeleiteten Werkes.

Budapest, 4. September. (Privattelegramm.) Der Beschlussesantrag zum Referat über den internationalen Teil bei der heutigen Donaikonferenz hat eine Aenderung erfahren, und zwar im Punkte 4, der ursprünglich folgendermaßen lautete: „Zur fortlaufenden Ueberwachung und Sicherung der Freiheit der Donaudampfschiffahrt bis zur Grenze des Wirkungskreises der europäischen Donaukommission und zur Sicherung der Durchführung der Donauschiffahrtsordnung ist aus den Vertretern der Uferstaaten eine Donaukommission mit dem Sitz in Budapest einzusetzen.“ Die Worte: „Mit dem Sitz in Budapest“ wurden aus dem Beschlussesantrag gestrichen. Diese Aenderung wurde in der Vorbesprechung von den österreichischen Vertretern angeregt. Die Erfüllung dieses Wunsches bedeutet aber nicht, daß Budapest seinen Anspruch, das Zentrum der Donauschiffahrt zu werden, fallen gelassen hat. Die Vertreter der Hauptstadt Budapest glaubten, daß die Erörterung dieser Frage jetzt nicht am Platze sei, und befielen sich selbstverständlich das Recht vor, für die Rechte und Ansprüche der ungarischen