

## Der Friedensvertrag mit Rumänien.

Nach vielwöchentlichen Verhandlungen ist gestern der Friedensvertrag mit Rumänien abgeschlossen worden. Die endgültige Feststellung der zahlreichen wirtschaftspolitischen Annex-Abmachungen hat erst zu erfolgen. Es handelt sich dabei nicht bloß um die Wiederanknüpfung und Sicherung normaler Handelsbeziehungen durch Neuregelung der Handels- und Zollbeziehungen im Rahmen eines neu abzuschließenden Handelsvertrages — der am 23. April 1909 abgeschlossene Zusatzvertrag ist durch den Kriegsausbruch aufgehoben worden — sondern auch um eine ganze Reihe von Abmachungen über die Sicherung der über der Inlandsbedarf Rumäniens verfügbaren Erzeugnisse Rumäniens an Getreide, Hülsenfrüchten und Futtermitteln, Holz, Wolle, Vieh und Fleisch, sowie von Erdöl und Erdöl-Erzeugnissen. Ferner um den Abschluß einer Eisenbahnverkehrs-Konvention betreffend die Sicherung der nötigen Anschlüsse, Umschlagplätze und sonstigen Verkehrsvokehrungen, sowie tarifariische Vereinbarungen. Im Rahmen der rechtspolitischen Abmachungen ist die Regelung des Konsularwesens schon gesichert, ein Erfolg, der früher nie erreicht worden war; Rumänien hatte sich gegen Vereinbarungen auf diesem Gebiete früher immer gestraut.

Hart also der größte Teil der eigentlich wirtschaftspolitischen Abmachungen des Vertrages noch der endgültigen Feststellung, so ist aber doch eine der wichtigsten Fragen, ja wohl die allerwichtigste: die künftige Gestaltung des Donauverkehrs doch schon jetzt, im eigentlichen Friedensvertrage geregelt. Die neuen Vereinbarungen sind berufen, Deutschland und Oesterreich-Ungarn den Donauweg bis zum Schwarzen Meere dauernd frei von jenen Bezationen und Störungen zu halten, die unserem Handel früher so oft schweren Schaden bereitet hatten. Endlich ist jetzt der Grundsatz: die Donau den Uferstaaten! zum Durchbruch gekommen. Der Pariser Vertrag vom Jahre 1856 hatte die internationalen Verhältnisse auf der Donau neu geregelt und seine Bestimmungen waren in der Hauptsache, durch spätere Abmachungen nur wenig verändert, aufrecht geblieben. Im § 16 dieses Vertrages war die europäische Donaukommission ins Leben gerufen worden, der bekanntlich nicht bloß die Uferstaaten, sondern auch England, Frankreich und Italien angehörten. Eine Kommission, die gewisse ihr unterstellte Donauangelegenheiten zu beraten hatte, wobei sie ursprünglich nur zur Befreiung der Donaumündungen von allen Schifffahrtshindernissen berufen war. Der 53. Artikel des Berliner Vertrages des Jahres 1878 brachte noch eine Erweiterung der Kommissionsbefugnisse und die Londoner Deklaration des Jahres 1883 dehnte die Befugnisse der Kommission, der dann Vertreter auch der mittleren und kleineren Donau-Uferstaaten mit beratender Stimme zugezogen wurden, noch bis Braila aus.

Schon der Pariser Vertrag hatte aber auch eine Kommission der Donau-Uferstaaten, wie sie jetzt wirklich geschaffen wird, vorgesehen. Ihr sollte die Regelung der Schifffahrt und der Flusspolizei auf der Donau, die Durchführung der nötigen Arbeiten auf der ganzen Donau und nach Auflösung der Donaukommission — vom Jahre 1904 ab war diese ein Jahr lünderbar — auch die Ueberwachung der Schifffahrt in den Donaumündungen und den angrenzenden Staaten zufallen.

Diese Kommission der Donau-Uferstaaten vermochte aber nicht in Tätigkeit zu treten. Jene Großmächte, die nicht Uferstaaten waren, hatten den im Jahre 1857 von den Uferstaaten Oesterreich, der Türkei, Bayern und Württemberg abgeschlossenen Donauschiffahrtsvertrag nicht anerkannt. Im Jahre 1883 kam ein Reglement für die sogenannte mittlere Donau (Galatz bis zum Eisernen Tor) zustande, während die Strecke von den Donaumündungen bis Galatz als international behandelt wurde. Der Verkehr auf der mittleren Donau wurde aber trotz jenes Reglements von Rumänien immer wieder durch Bezationen aller Art erschwert und geschädigt. Wir erinnern nur an die mit  $\frac{1}{2}$  Prozent ad valorem der in die rumänischen Häfen oder von diesen ausgeführten Waren und in gleicher Höhe vom Transit eingehobenen Abgabe.

Durch den Friedensvertrag, durch seine Bestimmungen über die Regelung der Donauschifffahrt wird damit ausgeräumt. Der Verkehr an der unteren Donau, von Braila abwärts, wird der Aufsicht der europäischen, künftig aus Vertretern nur der Uferstaaten zusammengesetzten „Donaumündungskommission“ vorbehalten, wobei Vertreter auch der Staaten der Kommission angehören werden, die an der europäischen Küste des Schwarzen Meeres liegen.

Im übrigen wird eine neue Donauschiffahrtsakte die Rechtsverhältnisse auf der Donau von dem Punkte ab, wo sie schiffbar wird, regeln und diese Donauschiffahrtsakte, zu der auch die oben erwähnte Abmachung über die neue Donaumündungskommission zählt, wird von Rumänien, Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Bulgarien und der Türkei abgeschlossen werden. Rumänien verbürgt den Schiffen der anderen vier Vertragsstaaten den freien Verkehr auf dem rumänischen Teile der Donau und in den zugehörigen Häfen. Die Verhandlungen über diese neue Donauakte sollen möglichst bald nach der Ratifikation des Friedensvertrages in München beginnen.