

Konferenz der Mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine.

Budapest, 11. Dezember.

Der erste Tag der Mitteleuropäischen Wirtschaftskonferenz brachte einmütige Beschlüsse über die hochwichtigen Fragen der internationalen Annäherung, die Vereinheitlichung des Güterverkehrs und der Güertarife, sowie über das Problem der Binnenschifffahrt und der Kanäle. Die Diskussion stand durchweg auf der Höhe fachgemäßer Durchdringung der Materien, und es ist ein besonderes Verdienst der Referenten, daß sie es verstanden haben, ihre Operate unter Rückstellung aller Sonderinteressen aus dem hohen Gesichtswinkel der gemeinsamen politischen und wirtschaftlichen Notwendigkeiten in voller Einmütigkeit zu verfassen. Aus den Erörterungen aller Redner klang das Bewußtsein heraus, daß die Waffenbrüderlichkeit, welcher die Verbündeten so große Erfolge zu verdanken haben, auch auf die Wirtschaftspolitik der Mittelmächte in Friedenszeiten übertragen werden wird. Der Ernst, der sich in den streng sachlichen Beratungen der Mitteleuropäischen Wirtschaftskonferenz manifestiert, steht mit den hochfahrenden Redensarten und drohenden Einschüchterungsversuchen, die aus der Pariser Wirtschaftskonferenz der Ententestaaten in die Welt hinausposaunt zu werden pflegen, in grollem Kontrast. Und durchaus würdig wie der erste Tag der Konferenz verlaufen ist, wird sicherlich auch der morgige zweite Verhandlungstag verlaufen, auf dessen Tagesordnung die Diskussion über die Fragen der Handels- und Zollpolitik, des wichtigsten Problems der wirtschaftlichen Annäherung, steht. Auch in diesem Belange wird eine einmütige Beschlusfassung mit Bestimmtheit erwartet.

Ueber den Verlauf der Nachmittagsitzung berichten wir im nachstehenden:

Binnenschifffahrt und Kanäle.

Cheimer Rat Dr. Viktor Ruz erörtert die Kanalbaupläne Oesterreichs. Insbesondere befaßt er sich mit der Wirkung der Rentabilität der Eisenbahntarife auf die Entwicklung der Wasserstraßen. In Preußen wird der Verkehr der Kanäle durch strenge Verfügungen der Eisenbahnverwaltung geregelt. Redner widerlegt der Reihe nach die Einwände, die gegen den Bau von Kanälen erhoben zu werden pflegen. Der Charakter der Kanäle ist jener von internationalen Durchzugswegen. Die Baureise der Kanalprojekte ist eine verschiedene. Vollständig baureif kann nur der Donau-Oberkanal genannt werden. Redner führt einige Ziffern der präliminierten Baukosten der österreichischen Kanäle an. Für 775 Kilometer sind 695 Millionen Kronen Baukosten veranschlagt worden. Seit dem Kriege sind aber diese Baubereitstellungskosten um 30 Prozent gestiegen, so daß die österreichischen Kanalbauprojekte insgesamt rund 900 Millionen Kronen erheischen. Die Kostenbeschaffung denkt sich Redner so, daß eine österreichische Gesellschaft gegründet werden würde, der die Regierung Kapitalstiltung und Zinsen zu garantieren hätte. Diese finanzielle Konstruktion müßte in der Form von Staatsverträgen festgelegt werden. In diesen Staatsverträgen müßten auch die technischen Grundzüge, ferner die Gebühren und die Verfügungen betreffend die Kanalpolizei enthalten sein. Redner wünscht eine weitgehende Erwägung dieser finanziellen Konstruktion. Uebrigens ist er überzeugt, daß Oesterreich allein dieses Kanalnetz angesichts der riesigen Kosten des Krieges nicht wird durchführen können.

Referent für Ungarn Hofrat Friedrich v. Csátáry beauftragt die nachfolgenden Leitsätze und beleuchtet jeden einzelnen derselben mit einem umfangreichen und instruktiven Kommentar. Die Leitsätze lauten folgendermaßen:

„Den Regierungen Deutschlands, Oesterreichs, Ungarns und Bulgariens ist die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer dringenden gemeinsamen Beratung aller auf die Ausgestaltung des Donauweges bezüglichen Angelegenheiten vorzutragen und die Entsendung eines zwischenstaatlichen Zentralausschusses und der zweckdienlichen Sachverständigen für die wichtigsten Einzelfragen anzupfehlen. Die Notwendigkeit der Ausgestaltung der Donau zum Großschiffahrtsweg wird allgemein anerkannt. Als die wichtigsten nautischen und technischen Erfordernisse der Donaugroßschiffahrt sind zu bezeichnen: 1. Eine Stromgeschwindigkeit, welche die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit der Schifffahrt gewährleistet. Genügende Fahrbreiten und -tiefen, auch bei niedrigstem Wasserstand, um eine wirtschaftliche ununterbrochene Verkehrsabwicklung gleichzeitig zu Tal und zu Berg sicherzustellen. Eine lichte Höhe der Brücken, Fährenseile und dergleichen, welche die Durchfahrt mit modernen Dampfern auch bei Hochwasser gestattet. 2. Einwandfreie Erhaltung der Fahrstraße und Bezeichnung (Vermalung) derselben für den Tag- und Nachtbetrieb. 3. Winterhafeneinrichtungen zum Zwecke der möglichen Abkürzung jener Perioden, während welcher infolge des Eisganges die Schifffahrt ruhen muß. 4. Gemeinsame strompolizeiliche Vorschriften und entsprechende Ueberwachung derselben. Vereinfachung der Hafen- und Sanitätspolizei und der Zollformalitäten zum Zwecke der Beschleunigung der Abfertigung. Die Donau ist mit dem Rhein, der Oder und der Elbe durch Kanäle zu verbinden. Die Schaffung eines einheitlichen Binnenschiffahrtsgesetzes für die Donau, die Wasserstraßen und Ströme, welche mit derselben in Verbindung gebracht werden, ist in Ansehung der zukünftigen erweiterten Verkehrsbeziehungen notwendig. Zwischenzeitlich soll mit einer Reihe gemeinsamer, nach Tauslichkeit vereinheitlichter Einzelvereinbarungen verwaltungs- und privatrechtlicher Natur das Auslangen gefunden werden. Die Wechselbeziehungen zwischen den Eisenbahnen und der Flussschifffahrt sind im Geiste einer gedeihlichen Förderung der allgemeinen wirtschaftspolitischen und der gegenseitigen Verkehrsinteressen neu zu gestalten. Erschwernisse in den Umschlagverkehr, disparitätische Bevorzugung der Seehäfen, insbesondere bezüglich der Frachtenberechnung sind zu vermeiden. Alle Uferstaaten sollen sich gegenseitig die paritätische Behandlung der einen regelmäßigen zwischenstaatlichen Güterverkehr unterhaltenen Schifffahrtunternehmungen gewährleisten in bezug auf die Frachtberechnung und Abfertigung auf ihren Eisenbahnen sowie auf Zollbehandlung, ferner Hafen-, Docks- und sonstige Gebühren. Der Binnenschiffahrtsweg soll in bezug auf Zölle dem Eisenbahnwege gleichgehalten werden.“

Die Frage der Ausgestaltung der Donau zum Großschiffahrtsweg beleuchtete Hofrat Friedrich v. Csátáry hauptsächlich aus dem Gesichtspunkte der praktischen Schifffahrt. Er geht hierbei davon aus, daß vorläufig auf diesem Gebiete nur solche Forderungen gestellt werden, deren Erfüllung in der nächsten Zeit überhaupt und noch mit erschwinglichen Kosten möglich ist. Die Schaffung eines einheitlichen Binnenschiffahrtsgesetzes für das Stromgebiet der Donau, der Elbe, der Oder und des Rheins hält der Referent in absehbarer Zeit für schwer durchführbar. Er meint, daß es zweckdienlicher wäre, die fühlbarsten Lücken und Divergenzen des Binnenschiffahrtrechtes durch Einzelvereinbarungen der beteiligten Staaten, zunächst Deutschlands, Oesterreichs, Ungarns und Bulgariens, zu beseitigen. Was schließlich die Wechselbeziehungen zwischen den Eisenbahnen und der Schifffahrt betrifft, schildert der Referent die Entwicklung der gegenwärtigen noch vielfach bestehenden scharfen Konkurrenz der beiden Verkehrsmittel und kommt zu dem Schlusse, daß Eisenbahn und Schifffahrt, sich gegenseitig ergänzend, gemeinsam an der nationalen Befriedigung der allgemeinen Verkehrsbedürfnisse mitzuwirken haben.

Referent für Deutschland Generalsekretär Steller erörtert und beauftragt die folgenden Leitsätze: Die nach den Erfahrungen des Krieges als notwendig zu erachtende Verstärkung der realen Bürgschaften für eine gemeinsame Pflege und Hebung der Volksträfte sowie die Erhöhung der gemeinsamen militärischen Schlagfertigkeit der miteinander verbündeten mitteleuropäischen Reiche legt die möglichst rasche Lösung der Aufgabe voraus, die norddeutschen Stromgebiete des Rheins, der Elbe und der Oder durch leistungsfähige Kanäle mit der Donau zu verbinden. Als technisch hinreichend geklärt und als finanziell mit den vereinten Mitteln Deutschlands, Oesterreichs und Ungarns durchführbar sind heute der Rhein-Donau- und der Ober-Donau-Kanal, sowie eine Kanalverbindung des letzteren mit der Elbe (Breslau-Parabubitz-Kanal) zu erachten. Der Ausbau dieser drei Wasserstraßen ist durch Staatsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Oesterreich-Ungarn unter Berücksichtigung der Hoheitsrechte der beteiligten Stromanliegerstaaten bezüglich der Bauausführung, der Unterhaltung und der Verwallung zu sichern. In den Vertrag sind die Bestimmungen des 13. und 14. Artikels des geltenden Handelsvertrages zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn aufzunehmen, sowie diejenigen Bestimmungen, welche neuen, nach dem Kriege sich ergebenden Beziehungen des Wirtschafts- und Verkehrsweises eine feste rechtliche Unterlage zu verleihen geeignet sind. Auch sind grundsätzliche Bestimmungen über die Erstellung von Eisenbahnumschlagstärken vorzusehen, derart, daß auf diesem Gebiete der den Wasserstraßenverkehr beeinflussenden Verkehrspolitik die beteiligten Reiche und Staaten jederzeit ein gütliches Einvernehmen und einen den gemeinsamen Wirtschafts- und Verkehrsinteressen entsprechenden Interessenausgleich herzustellen suchen sollen.

Referent Geheimrat Professor Flamm erörtert die Probleme des Schiffbaues. Die von ihm beantragten Thesen besagen folgendes:

Es erscheint erforderlich, bei der Beratung, dem Entwurf und der Beschlusfassung über neu zu schaffende oder auszugestaltende Binnengewässerstraßen den Schiffbau und die Schifffahrt vollwertig mit heranzuziehen, so daß bei diesen Arbeiten Wasserbau, Schiffbau und Schifffahrt gleichberechtigt Hand in Hand gehen. Im Hinblick auf die aus technisch-wirtschaftlichen Gründen dauernd zunehmende Größenvermehrung der Schiffe scheint geboten, die Wasserstraßen erster Ordnung schon jetzt für mindestens 1000-Tonnen-Schiffe einzurichten, gleichzeitig aber darauf Rücksicht zu nehmen, daß einer Vergrößerung der Schiffbauten ohne allzu große Kosten für die Staaten in späteren Jahren Rechnung getragen werden kann; insbesondere ist die Breite der Schleusen, Heberwerke und dergleichen schon heute so zu bemessen, daß sie auf lange Zeit genügt und einer Größenzunahme der Schiffe durch Verlängerung Genüge geleistet werden kann; bei Elbe und Oder ist zu untersuchen, inwieweit die erreichbare Wasserversorgung eine Vergrößerung der Schiffe zuläßt. Eine Klassifikation der Binnenschiffe hinsichtlich Qualität des verwendeten Materials und der Bauausführung erscheint zweckmäßig; nicht zweckmäßig erscheint dagegen die Bindung der Klassifikation an die Befolgung von schematischen Bauvorschriften und Materialstärkeangaben, weil hiedurch dem konstruktiven Fortschritt und der Steigerung der Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge Hindernisse in den Weg gelegt werden und weil im Binnenschiffbau die vorhandenen statistischen Verhältnisse eine genaue Berechnung der Verbände und ihrer Nietung zulassen. Aus technisch-wirtschaftlichen Gründen erscheint es naheliegend, für die Schleppflöße auf den Wasserstraßen erster Ordnung möglichst Normaltypen aufzustellen, die nur nach Zweckmäßigkeitsrücksichten zu bauen und so zu gestalten sind, daß sie unlich als Durchgangsschiffe von einem Stromgebiet auf das andere übergehen können.

Hofrat Koloman v. Szajbely befaßt sich mit dem Vorwurf der unzureichenden Leistungsfähigkeit der Bahnen, die mit dem Kriegsverkehr zusammenhänge. Die Bahnen können keinesfalls als inferiore Verkehrsmittel bezeichnet werden. Der Ausbau der Wasserstraßen dürfe nicht mit der minderwertigen Leistung der Bahnen begründet werden. Die Schifffahrtinteressen finden ihre Befriedigung ohne Schädigung der Interessen der Bahnen.

Cheimer Rat Dr. Alexander v. Matkovič ist mit manchen Behauptungen der Referenten nicht im Einklang. Redner wendet sich gegen die Auffassung, als ob zur Schaffung von Kanälen Staatsverträge notwendig wären. Er beantragt eine entsprechende Modifizierung der Referentenleitsätze. Betreffend die Freiheit der Schifffahrt wünscht er erstens die freie Schifffahrt und zweitens die Pflicht des Uferstaates, den Strom so zu regulieren, daß er schiffbar werde, und zwar ohne jede Abgabe. Hinsichtlich der Donau insbesondere müssen wir uns auf das Prinzip der absoluten Abgabefreiheit stellen. Schon die seinerzeit errichteten zwei Donaukommissionen hätten über diese Prinzipien zu wachen gehabt, was aber leider nicht geschah. Es müßte deswegen eine Donaukommission aufgestellt werden, deren Sitz in Budapest sein müßte. Redner stellt einen diesbezüglichen Ergänzungsantrag. Ferner sollen die Wirtschaftsvereine die Ausarbeitung einer Donauakte und einer Donaupolizeiordnung besorgen.

Professor Dr. Kobatsch erinnert daran, daß an der Donaukonferenz einige Reservationen gegen die Abgabefreiheit erhoben wurden. Sodann bittet er, über die Frage des Sitzes der Donaukommission heute nicht abzustimmen, damit sich nicht eine Dissonanz in dieser Frage ergebe. Er bittet dies umso mehr, als zahlreiche österreichische Delegierte abwesend sind.

Hofrat Friedrich v. Csátáry bezweifelt das Gerücht einer Donauakte, die nicht von offiziellen Vertretern der

interessierten Staaten verfaßt werden würde. Gegenüber dem Antrag Matkovičs hält Redner es für zweckmäßiger, die Schaffung einer solchen Akte den interessierten Regierungen anzupfehlen.

Präsident Dr. Alexander Welerle ist der Meinung, daß von den verschiedenen Leitsätzen die gemeinsamen Prinzipien zum Beschlusse zu erheben wären. Betreffend die Frage des Sitzes der Donaukommission nehmen wir Ungarn alle den ganz berechtigten Standpunkt ein, daß wir seinerzeit, wenn es sich um die Konstituierung einer Donaukommission handelte, uns an dieser bloß dann beteiligen werden, falls ihr Sitz in Budapest sein wird. Schließlich emunziert der Präsident im Rahmen eines Resumes die gemeinsamen Prinzipien der Leitsätze als Beschlüsse der Wirtschaftskonferenz und gibt seiner Genugtuung darüber Ausdruck, daß eine Uebereinstimmung der Meinungen in dieser wichtigen Frage zustande kam. Damit waren die Beratungen für heute zu Ende.

Morgen kommen die Fragen der Zoll- und Handelspolitik an die Reihe, deren Referenten heute den ganzen Tag hindurch über die zu fassenden Beschlüsse gemeinsame Beratungen gepflogen haben.

Abends gab der Präsident des Mitteleuropäischen Wirtschaftsvereins in Ungarn Cheimer Rat Dr. Alexander Welerle den Gästen zu Ehren im Landeskasino eine Soirée, die in animierter Stimmung verlief.

In den Bericht, den wir in unserem Abendblatte über die Vormittagsitzung der Konferenz der Mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine mitgeteilt haben, hat sich infolge einer Verhehlung in der Druckerei ein sinnstörender Fehler eingeschlichen. Die Ausführungen des Geheimen Rates Dr. Franz Ragh, sowie Dr. Eduard v. Eichborns (Berlin) gehören, wie dies auch aus dem Inhalt der Rede hervorgeht, nicht zur Verhandlung der Eisenbahn-Güterverkehr- und Güertarifsfragen, sondern zu den Fragen der Rechtsannäherung im Verkehrsrecht der mitteleuropäischen Staaten. Selbstredend bezieht sich auch die Präsidialemunziation der Annahme der Referentenentwürfe mit dem Amendement Franz v. Ragh und dem Zusatzantrag des Hofrates Dr. Aurel v. Egrh auf die Frage der Rechtsannäherung.