

Lokal-Anzeiger.

Die Donaukonferenz.

Wichtige Beschlüsse.

Im Prunksaale der Ungarischen Akademie der Wissenschaften fand heute unter außerordentlich starker Betheiligung die Donaukonferenz statt. Dem Ernst der Zeit entsprechend, wurde jeder äußerliche Prunk vermieden, umso gehaltvoller war der Stoff, der zur Berathung gestellt war. Sämmtliche Vorträge und Referate standen auf hohem Niveau und klangen in der Hoffnung und dem Wunsche aus, daß nach dem Krieg in friedlicher Arbeit alle jene Nationen, die jetzt den Kampf gegen eine Welt von Feinden führen müssen, unentwegt vereinigt bleiben und ein neues, intensiveres Wirthschaftsleben führen werden, als dies bisher der Fall war. Als einer der Behelfe zur Erreichung dieses Zieles wird der gewaltige Donaustrom dienen, der bisher vernachlässigt, gerade in Folge des Krieges zu voller Bedeutung gelangt ist. Eine der Hauptaufgaben der an der Donau gelegenen Staaten sei es daher, den Donaustrom so zu reguliren, damit er die höchste Aufnahmefähigkeit des Güterverkehrs erlange.

Ganz ohne Dissonanz sollte jedoch die Konferenz nicht verlaufen. Der Wiener Bürgermeister Dr. Richard Weiskirchner, der schon früher dagegen agitirt hatte, daß die Donaukonferenz in Budapest abgehalten werde, hat es für opportun gefunden, in der der öffentlichen Konferenz vorausgegangenen Vorkonferenz dagegen zu erklären, daß der Sitz der Centralkommission der Donauuferstaaten in Budapest errichtet werde und hat gegen diese mit den übrigen Donaustaaten vereinbarte Maßnahme in der terroristischsten Weise Stellung genommen. Um das Schauspiel des Zwiespaltes zu vermeiden, hat sich die Vorkonferenz auf einen negativen Standpunkt gestellt, diese Frage vorläufig unentschieden zu lassen und die Austragung der Differenz den Regierungen der beiden Staaten zu überlassen. Es steht zu erwarten, daß die ungarische Regierung, die bisher im Nachgeben allerdings eine überaus große Noblesse bekundete, diesmal den einzig richtigen, auch von den übrigen Donaustaaten vertretenen Standpunkt einnehmen werde, daß der Sitz der Centralkommission nur Budapest und keine andere Stadt sein könne. Dem Bürgermeister von Wien Herrn Geheimrath Dr. Richard Weiskirchner aber möchten wir nahelegen, seinen Blick einmal nach innen zu wenden und die Angelegenheit unbefangenen zu erwägen. Er wird zur Ueberzeugung kommen müssen, daß sich angesichts der gegenwärtigen Verhältnisse für Wien und Oesterreich etwas mehr Bescheidenheit ziemt.

Die Donaukonferenz nahm folgenden Verlauf:

Die Theilnehmer.

Von den Notabilitäten, die an der Konferenz theilnahmen, erwähnen wir folgende:

Handelsminister Baron Johann Hatkányi, Ackerbauminister Baron Emerich Ghillány, die Geheimräthe Albert v. Berzeviczy, Julius v. Wlassics, Leo Lánosz, Alexander Matlekovits, in Vertretung des österreichischen Handelsministers Sektionsrath Dr. Karl Latka und Regierungsrath Karl Ebner, der Vizepräsident des deutschen Reichstages Geheimer Regierungsrath Dr. Pasche, in Vertretung des serbischen Gouverneurs Major Sucher und Ministerialrath Baron Cubaj, der Bürgermeister von Wien Dr. Richard Weiskirchner, die Staatssekretäre Karl Kémethy, Baron Joseph Razy, Wilhelm v. Pers, der Staatssekretär i. P. Edmund v. Miklós, Oberinspektor für Schifffahrt Eduard v. Egan, der Direktionspräsident der königlich ungarischen Staatsbahnen Kornel v. Tolnan und Direktor-Stellvertreter Hofrath Sigmund v. Kótányi, der türkische Generalkonsul Achmet Hümet Bey, der bulgarische Generalkonsul Retkow, Peter v. Sényi, Generaldirektor Paul Klebinder Berlin, die Ministerialräthe Eugen v. Kvassay und Johann v. Serbán, Oberstadthauptmann Dr. Desider Boda, Hofrath Aurel Engel, der Kopräsident der Kaufmannshalle Ladislaus v. Fürst, der Vizepräsident der Börse Hofrath Jacques v. Simon, Börsenrath Friedrich Herzfeld, der Direktor der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft Neugebauer, der Generaldirektor der Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft Moriz v. Domony, der Generaldirektor der „Foncière“ Moriz v. Ribáry, der Vizepräsident der Handelskammer Hofrath Franz v. Heinrich und Sekretär Joseph Bágó, die Direktoren Julius Klein und Dr. Paul Biró, Vizebürgermeister Dr. Franz Déri, die Reichstagsabgeordneten

Roland Hegebius, Franz Springer, in Vertretung des Zentralvereins für Fluß- und Kanalschiffahrt in Oesterreich Hofrath Dr. v. Schneller, der Generaldirektor der hauptstädtischen Gaswerke Dr. Franz Ripka, der Generaldirektor der hauptstädtischen Elektrizitätswerke Leopold Starck, Weisenstuhlspräsident Dr. Béla Melly, Magistratsrath Dr. Emil Bita und Andere.

Eröffnung der Konferenz.

Bürgermeister Stephan Bárczy eröffnete die Sitzung um 10 Uhr mit einer gebiengen Rede, in welcher er ausführte, daß er in ersten Zeiten zu erster Arbeit sich rüstend, die Konferenz begrüße mit all der Feierlichkeit dieses Ernstes. Die Lage, die wir zur Besprechung der mit der Donau zusammenhängenden Interessen vor längerer Zeit bestimmten, haben dem mächtigen Strom zu einer noch blutigeren Aktualität verholfen. Ich will — erklärt Redner — es gleich sagen, daß dies nicht einen Augenblick ein Grund dafür war, unsere Arbeit zu verschieben oder gar dem Gedanken an diese Arbeit zu entsagen. Wir wären nicht, die wir sind, und unsere Unerbittlichkeit wurzelt nicht in der Ueberzeugung, daß wir eine Bestimmung haben auf dem Boden, auf dem wir leben, daß uns die Kraft dieser Bestimmung erhält und daß wir unser Leben für diese Bestimmung verteidigen, wenn eine blutige Arbeitshäufung dieser Verteidigung uns von jener Friedensarbeit abwendig machen könnte, die sie zu sichern wünscht. Diesen ganzen Krieg haben wir bisher geführt mit den Wunden der Organisation. Lassen Sie mich diese Organisation noch bewundernswürdiger nennen bei den weniger disziplinierten Völkern, die erst im Verlaufe des Krieges die Disziplin auf sich genommen und sich in ihr gefügt haben. Diesen Krieg haben wir bisher geführt, wie das Volk der Heiligen Schrift, von dem geschrieben steht, daß es mit der einen Hand das Schwert schwingt, während es mit der anderen die Mauern seines Heiligthums aufbaut. Söhne so vieler Länder ~~haben~~ beisammen sitzen, einem Jeden ist das Vaterland ein Heiligthum. Das gemeinsame Schicksal und Ziel weihen das Vaterland des einen heilig für den Anderen. Wenn je, so ist jetzt der Strom, der eine von der Natur geschaffene uralte Verkehrsader unserer Länder ist, zu einem heiligen Fluß geworden, in den, gleich wie er in seinem Laufe unsere Flüsse in sich aufnimmt, auch unsere Lebensinteressen sich ergießen.

Der Weltkrieg hat die Bedeutung von Verkehr und Verbindung für das von der Nordsee bis zum Persischen Golf sich erstreckende Kulturgebiet gezeigt, das, wie wir sehen, aus Reid und Eifersucht Jahre hindurch unter ausdauernder Belagerung behalten werden kann. Redner schildert in beredeten Worten die Geschichte der Entwicklung des Donaustromes und meint, es sei kein Zufall, daß der Gedanke einer mitteleuropäischen Donaukonferenz dem Kopfe eines Städters, meines Regensburger Kollegen Dr. Bleyer, entsprungen ist, in dem ebenso wie in der ihm anvertrauten edlen und schönen Stadt die althergebrachten deutschen städtischen Ueberlieferungen in modernem Geiste leben und weben.

Unvorbereitet — schloß Redner seine Ausführungen — kommt Niemand zu dieser ersten Berathung. Ich hege alle Hoffnungen, daß unsere Vorschläge zu einem sofort arbeitsfähigen, lebendigen Ganzen sich gestalten werden, wie Zahnräder, Cylinder und Treibriemen. Zu einer Zeit, in der die Verwüstung an so vielen Orten wüthet, dürfen wir uns hinter der Front nur zu schöpferischer Arbeit versammeln. In sicherer Erwartung dieser Arbeit begrüße ich Sie und eröffne hiemit unsere Donaukonferenz.

Die Rede des Handelsministers.

Nachdem sich der Beifallssturm, der der Rede des Bürgermeisters folgte, gelegt hatte, ergriff Handelsminister Baron Johann Sarkányi das Wort und hielt folgende Ansprache:

Meine Herren!

Gestatten Sie, daß ich vor Allem für die freundlichen Worte, mit denen das sehr geehrte Präsidium die Vertreter der ungarischen Regierung begrüßt hat, bestens danke. Die Haupt- und Residenzstadt des ungarischen Staates hegt große, jedoch schon in Anbetracht der geographischen und natürlichen Lage vollauf berechnete Erwartungen betreffend ihre Rolle in der Zukunftsentwicklung der Donauschiffahrt.

Daß wir zur Ausgestaltung des Budapesters Emporiums noch so manches Stück harte Arbeit leisten müssen, das wissen wir. Der ungarische Handelsstand, das Municipium der Hauptstadt Budapest und der ungarische Staat wird jeder das Seinige dazu beitragen müssen, um Budapest zu einem seiner Lage entsprechenden Umschlags- und Handelsplatz zu machen. Bei dieser Arbeit ist uns die Sympathie und Mithilfe der am Donauverkehr beteiligten Städte von höchstem Werth und bürgt für das Gelingen.

Der Weltkrieg, der so viel des Jammers und Elends im Gefolge, der so viel Werthe vernichtet, hat auch so manchen neuen Weg erschlossen und hat sozujagen zur Entdeckung der Donau, zur richtigen Bewerthung dieses mächtigsten internationalen Wasserweges Europas geführt.

Das breite silberne Band der Donauwellen, das von der deutschen Wiege des Flusses, durch Oesterreichs Gaue bis hinab zu den südlichen Grenzen Ungarns und weiter zu dem uns verbündeten Bulgarien führt, ist nicht nur ein Symbol inniger natürlicher Zusammengehörigkeit, sondern auch ein für diese Staaten höchst

wichtiger Handelsweg, der berufen ist, bei allen wirtschaftlichen Plänen der Zukunft eine bedeutende Rolle zu spielen.

Indem ich, meine Herren, Ihnen allen den Gruß der ungarischen Regierung entbiete, muß ich besonders noch dessen dankbar gedenken, daß es eigentlich die Herren Bürgermeister süddeutscher Städte waren, die die Initiative zu dieser Konferenz gegeben haben. Möge diese Konferenz, die fern von jeder Angriffsidee, nur den großen handels- und verkehrspolitischen Interessen der Uferstaaten dienen will, für uns Alle gedeihliche, segensreiche Beschlüsse fassen! (Anhaltende Ohen- und Hochrufe; lebhafter Applaus.)

Die Beratungen.

Nach Erledigung noch einiger Formalitäten trat die Konferenz in die Berathung der Tagesordnung. Als ersten Punkt behandelte man

die bairische Donau.

Als Referent für die bairische Donau fungirte der königlich bairische Baurath Ingenieur Arthur Wiedenmann. Redner führte aus, daß die bairische Donau in mehrere ungleich geartete Abtheilungen zerfalle. Die Strecke Ulm bis Kelheim läßt sich nicht in einen Großschiffahrtsweg umgestalten, außer man greift zu Wehranlagen oder zu einem Seitenkanal mit Schleusen. Ein Seitenkanalprojekt wurde seinerzeit aufgestellt; es bezifferte die Kosten auf 83 Millionen Mark. Bezüglich der Strecke Kelheim—Regensburg—Passau steht die Entscheidung, ob man auch hier ein künstliches Gerinne anwenden muß oder ob man den offenen Fluß zu einem Großschiffahrtsweg verwandeln kann, noch aus. Man habe es hier mit drei verschiedenen Flußcharakteren zu thun, mit einer Felsstrecke, dem bairischen Raablet zwischen Hofkirchen und Passau, und mit zwei Arten von Kiesstrecken, je nachdem das Gefälle ziemlich groß oder nur gering ist. Zu den ersteren gehört die Gegend zwischen Kelheim und Regensburg, sowie manche Stelle unterhalb der Stauwindung, zu letzteren das Mühlal zwischen Straubing und Deggendorf, das so geringes Gefälle aufweist, wie es erst in der ungarischen Tiefebene wieder auftritt. In allen drei Strecken wurde jetzt eine Tiefe von 1.40 Metern beim sogenannten kleinsten Schiffahrtswasserstand erzielt.

Redner schildert die technische Durchführung seiner Vorschläge in interessanter Weise und schließt mit der Hoffnung der baldigen Verwirklichung derselben.

Die Stromverhältnisse der Donau von Passau bis Dévény.

Der Vaudirektor der niederösterreichischen Donau-Regulirung Ministerialrath Ingenieur Rudolf Reich berichtete über die Schiffahrtverhältnisse der Donau von Passau bis Dévény. Die Gesamtlänge der österreichischen Donau beträgt rund 343.2 Kilometer, wovon 157.4 Kilometer auf die oberösterreichische und 185.8 Kilometer auf die niederösterreichische Donau entfallen. Der Berichterstatter schildert die bisher auf dieser Strecke durchgeführten Regulirungsarbeiten und ihren Effect, soweit hierbei die Ausgestaltung der Donau als Wasserstraße in Betracht kommt. Er befaßt sich mit den Erfolgen der Mittelwasserregulirung und den durchgeführten Niederwasserregulirungen.

Den wesentlichen Theil seines Referats bildete die Schilderung der Arbeiten, die bisher erledigt wurden, und der Hinweis darauf, was noch zu geschehen habe. Zur einheitlichen Regulirungsarbeit mögen Ingenieure zusammentreten, um die Einigkeit, die sich im Kampfe zeigt, auch im Frieden zu dokumentiren.

Die Schiffahrtverhältnisse der Donau von Ulm bis Sulina.

Ueber dieses Thema sprach der Magistratsrath der Hauptstadt Budapest Ingenieur Eduard Fock, der mittheilte, daß die Vorbereitungscommission der Donaukonferenz am 8. Juli beschlossen hat, daß der technisch-nautische Theil des der Konferenz zu unterbreitenden Berichtes in drei separaten Berichten behandelt werde, und zwar die bairische und die österreichische Donau in je einem Spezialbericht und der ganze Strom von Ulm bis Sulina in einem allgemeinen Bericht. Zur Abfassung des letzteren Berichtes wurde in Ungarn eine Redaktion eingesetzt, die mit Einbeziehung von anderen Fachmännern der Schiffahrt und Technik den erwähnten Bericht ausarbeitete. Die Redaktion bestand unter Leitung des Ministerialraths Eugen v. Kvaszay aus den Sektionsrathen Samuel Hajós, Joseph v. Udránky, Emerich Steingartner und Johann Tellyesniczky. Dieser bereits in Druck vorliegende Bericht, der fünf Druckbogen umfaßt, enthält in vorzüglicher fachmännischer Bearbeitung alles Wissenswerthe über die Donauschiffahrt von Ulm bis Sulina. Er behandelt in besonderen Abschnitten die Strecken von Ulm bis Passau, Passau—Dévény, Dévény—Berciorova, Berciorova—Braila und Braila—Sulina. Dann folgen die ganze Donau betreffende Angaben über Verkehr und Transportkosten, namentlich über die Schiffahrtslage, die Eislage, die Brückenhöhen, die Ausnuzbarkeit der 650-Tonnen-Typs auf der Donau, bezüglich welcher der Direktor der kön. ungarischen Fluß- und Seeschiffahrt-Gesellschaft Hofrath Karl v. Végely eine beachtenswerthe Zusammenstellung verfaßt hat, über Wasserkräfte und Schleusenabmessungen, über den Schiffpart der Donau, die Schiffswerften, den Verkehr und die Frachtsätze. Der Bericht, dem ein Anhang über die Arbeiten der europäischen Donaucommission beigegeben ist und der eine ungewöhnlich reiche Fülle überaus wertvollen zum Theil noch ganz unbekannt

statistischen Materials enthält, schließt mit folgender Zusammenfassung: Zu Bezug auf die Schiffbarkeit der Donau sollen nun die Fahrwasserverhältnisse in nachstehenden in der Richtung von unten nach aufwärts vorschreitend kurz zusammengefaßt werden. Bei dieser Gelegenheit kann festgestellt werden, daß wenigstens in den letzten Jahrzehnten an der Donau zur Verbesserung des Strombettes nahezu vierhundert Millionen Kronen tragende Arbeiten zur Ausführung gelangten: es behufs Sicherung der 2.0 Meter tauchenden Schiffahrt auf dem ganzen Strom, hauptsächlich jedoch am obersten Laufe desselben noch sehr wesentlicher Arbeiten bedarf.

Redner unterbreitet nun seinen Bericht über die Fahrwasserverhältnisse, an welchen sich eine Debatte knüpfte. Zum Gegenstand sprachen der Oberbaurath und Professor der Technischen Hochschule in Wien Ingenieur Halter, der nach eingehender Begründung einen Abänderungsvorschlag macht, der Vertreter des ungarischen Schiffahrtsvereins Ministerialrath Ladislaus Józsa, der den vorliegenden Antrag annimmt, der Kölner Ingenieur Joseph Rosenmeyer und Rechtsrath Dittborn aus Regensburg. Auf Vorschlag des Vorsitzenden Bleyer wurde beschlossen, den Abänderungsantrag des Oberbauraths Halter in das Protokoll aufzunehmen, den vorliegenden Beschlusstrat aber vollinhaltlich anzunehmen. Der Antrag hat folgende Fassung:

Beschluß.

Die Konferenz ist in der Lage, mit Genugthuung feststellen zu können, daß zur Sicherung der Schiffbarkeit des Stromes von Regensburg bis zum Eisernen Thor — besonders in den letzten Jahrzehnten — zahlreiche und bedeutsame Arbeiten vollzogen wurden, die aber immerhin in Anbetracht dessen, daß hiedurch ein schiffbarer Tiefgang von zwei Metern noch nicht überall vollends erreicht wurde, seitens der beteiligten Regierungen binnen Kurzem zu ergänzen wären. Hierbei wird dem Wunsche Ausdruck verliehen, es mögen auch auf der Strecke Regensburg—Ulm die notwendigen Maßnahmen zur genügenden Sicherung der Schiffbarkeit getroffen werden.

Wasserbauten und Wasserkraftanlagen dürfen die Schiffbarkeit des Stromes nicht gefährden. Die betreffenden Staaten haben dafür zu sorgen, daß dieser Grundsatz durch entsprechende Verfügungen Geltung erlange.

Die Konferenz stellt fest, es sei nothwendig, das Donaudelta, beziehungsweise die drei Arme desselben aus hydrotechnischen Gründen als einheitliches Ganzes zu reguliren, um auf diese Weise eine gleichmäßige Schiffbarkeit der Mündung zu erzielen.

Die Herstellungs- und Erhaltungsarbeiten, durch welche die Schiffbarkeit des Stromes bis zur Tiefe von zwei Metern gesichert wird, sind Aufgabe des betreffenden Staates, die Kosten dieser Arbeiten berechnen, schon im Sinne der bereits geltenden internationalen Grundsätze, keinen der angrenzenden Uferstaaten zur Erhebung etwaiger Abgaben, die die Schiffe oder deren Waarenladung belasten.

Die zwischenstaatlichen Fragen des öffentlichen Donau-rechtes.

Der Bürgermeister der Stadt Regensburg Joseph Bleyer erstattete ein von tiefem Studium zeugendes Referat über die zwischenstaatlichen Fragen des öffentlichen Donau-rechtes. Er behandelte zunächst die Grundlagen des geltenden Rechtes, und zwar die Lage bis zum Pariser Vertrag vom 30. März 1856 und ihre Gestaltung nach diesem Vertrage, dessen wesentliche Bestimmungen er ebenso darlegt, wie die auf die europäische Donaucommission bezüglichen Artikel des Londoner Vertrages vom 13. März 1871, des Berliner Vertrages vom 10. März 1883 und des Londoner Vertrages vom 10. März 1888. Nach Berührung der Streitfragen, die sich an die gemischte Commission knüpfen, verweist der Referent auf das „europäische Mandat“, durch das Oesterreich-Ungarn die Ausführung der Regulirungsarbeiten am Eisernen Thor und bei den Katarakten übertragen wurde und beschäftigt sich kurz auch mit dem vom Pariser Vertrag in Aussicht genommenen Uferstaatencommission, die aber ihre Thätigkeit bald eingestellt hat. Nach dieser geschichtlichen Einleitung geht der Referent auf die Darlegung des chaotischen Rechtszustandes über, in dem sich die Donauschiffahrt derzeit befindet, um damit die Nothwendigkeit einer Reform zu begründen. Er führt aus, daß der technische und polizeiliche Inhalt der Schiffahrtsordnungen überprüft, umgestaltet und vereinheitlicht werden muß. Nicht minder wichtig ist es aber, daß das wirtschaftliche Programm der Regierungen in eine rechtliche Form gebracht werde, die ein einheitliches, gleichmäßig rasches, den gemeinsamen Interessen und Verkehrsbedürfnissen angepaßtes Vorgehen auf der ganzen in Betracht kommenden Stromstrecke sichert. Der Verkehr fordert für die Donauregulirung ein bestimmtes, von den beteiligten Regierungen festgelegtes Bauprogramm und rechtliche Garantien dafür, daß es auch wirklich durchgeführt werde und daß die Arbeiten auf der ganzen Strecke gleichmäßig fortschreiten. Die Hauptsache ist der zwischenstaatlich geordnete Vollzug durch ein aus Vertretern der beteiligten Staaten bestehendes gemeinschaftliches Organ, wie es die Donauakte vom 1857 vorgesehen, aber nicht ins Leben gerufen hat. Die Lehren des Krieges führen zur Erkenntniß, daß Reformen auf dem Gebiete der öffentlich-rechtlichen Regelung der Schiffahrtverhältnisse ein dringendes Bedürfnis sind. Fortwährend verweist man

auf die Lehren, die aus dem Kriege zu ziehen sind und betont die dringenden Arbeiten, die der Zukunft harren.

Weitere Reden.

Der Direktor der Kreditbank Julius Klein führt aus, daß er anlässlich des im Jahre 1897 in Wien stattgefundenen Verbandstages des Deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt mit dem Referat über die Zukunft der bairischen Donau als Großschiffahrtsweg betraut wurde. Wenn er heute frage, ob er dazumal die Zukunft der bairischen Donau richtig vorhergesehen habe, ob seine Hoffnungen auf die Entwicklung der Donauschiffahrt in Baiern sich verwirklicht haben, so kann er nur eine theilweise befriedigende Antwort erhalten. Redner schildert seine Ansicht über diese Frage in längerer interessanter Rede.

Oberinspektor Eduard Egan wünscht 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 Aichung der Flußschiffe, der Kesseluntersuchungen und in den zollpolitischen Fragen der Flußschiffahrt.

Direktor-Stellvertreter der Regensburger Kreditanstalt Dr. Regentanz besprach Einzelheiten in den Beitragsleistungen der Staaten zu den Kosten, wobei Redner eine möglichst gleichberechtigte Vertheilung 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 aufrechtzuerhalten und möglichst auszugestalten.

Jeder Uferstaat hat dafür Sorge zu tragen, daß der auf seinem Gebiete liegende Theil des Donaufstromes 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 Waarenladung 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 Vertrags in den Stromschnellen des Eisernen Thores erhoben werden.

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

Zur Bestreitung der nothwendigen 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 Wirkungskreises 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 unterstellten Strom eine einheitliche Schiffahrt-Polizeiordnung zu entwerfen und den betreffenden Regierungen zur Genehmigung vorzulegen. Im Uebrigen wäre ihr Wirkungskreis, soweit dies möglich erscheint, dem Wirkungskreise der Centralkommission 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 Löbl, Advokat in Auzsig a/E. in Böhmen und Obmann des Elbevereins daselbst, erstattete einen eingehenden Bericht über die Frage der Vereinlichung des Privatrechtes der Binnenschiffahrt.

Schluß der Konferenz.

Nachdem nun das Verhandlungsmaterial erledigt war, ergriff Bürgermeister Stephan Bärzch das Wort zur Schlußrede. Es könne vom Schluß der Arbeit nicht gesprochen werden, indem die Konferenz ihr Arbeitspensum erledigt hat, vielmehr müsse er sagen, daß die Arbeit jetzt erst beginne. Mit begeisterten und begeisternden Worten schildert Redner den Titanenkampf unserer Söhne und Brüder mit den Waffen in der Hand, dem sich jedoch der Kampf, den die Dageimgeblichen führen, würdig anreicht. Auch die Donaukonferenz hat die Völker zur Arbeitsgemeinschaft vom

geführt zu thatkräftiger Arbeit für die Völker, die aus dem schweren Kriege neu erstehen werden. Redner dankte unter stürmischem, minutenlangem Beifall den Vertretern der Konferenz für ihr Erscheinen und schloß die Sitzung um halb 1 Uhr.

Um 2 Uhr Nachmittag versammelten sich die Konferenztheilnehmer im hauptstädtischen Pavillon im Stadtwaldchen zu einem Diner als Gäste der Hauptstadt. Beim Braten erhob sich Bürgermeister Stephan Bärzch und ließ im Rahmen einer schwungvollen Rede, die stehend angehört wurde, die Fürsten der verbündeten Staaten hochleben. Es sprachen noch der Bürgermeister von Regensburg Leher, Unterrichtsminister Bela Janlovich, der Regensburger Reichstagsabgeordnete Feld, der Bürgermeister von Wien Dr. Richard Weiskirchner und Andere.

Nach dem Diner begaben sich die Gäste in Gruppen in die Stadt, um die Sehenswürdigkeiten in Augenschein zu nehmen. Morgen Früh um 1/9 Uhr findet per Schiff ein Ausflug nach der Insel Eipel statt, wo die Gäste die Munitionsfabrik Manfred Weiß' besichtigen werden.