

wurde von der Londoner Konferenz am 10. März 1883 (Strupp II 213) angenommen. Nach ihm steht die Schifffahrt auf dieser Strecke unter dem Inspektor und unter dem Hafenskapitän von Sulina. Zuwiderhandlungen werden in erster Instanz von diesen, in letzter Instanz von der europäischen Donaukommission abgeurteilt (Geldstrafen). Dagegen fand das Schifffahrtsreglement für den mittleren Donaulauf (zwischen Braila und dem Eisernen Tor) vom 2. Juni 1882⁷⁾ zwar die Zustimmung der Großmächte und der Türkei, erregte aber den lebhaften Widerspruch Rumäniens, das sich durch den ständigen Vorsitz Österreich-Ungarns in der Kommission verletzt fühlte, und ist daher bisher nicht in Kraft getreten⁸⁾. Die Schifffahrt auf dem mittleren Stromlauf steht mithin auch heute noch nicht unter völkerrechtlicher Verwaltung, sondern unter dem Territorialrecht der Uferstaaten. Auf der Londoner Konferenz wurden zugleich die Befugnisse der Europäischen Kommission auf 21 Jahre verlängert (von da mit stillschweigender Verlängerung auf je drei Jahre). Rußland aber gelang es, den Kiliaarm der Kontrolle der Europäischen Kommission zu entziehen.

5. Einen neuen Streitfall hat das Verhalten Ungarns heraufbeschworen. Am 27. September 1896 hatte nach (angeblicher) Beendigung der Regulierungsarbeiten die feierliche Eröffnung des Eisernen Tores stattgefunden. Aber bald erhob die Schifffahrt Klagen über die Unzulänglichkeit der vorgenommenen Arbeiten. Die Klagen verstärkten sich, als die ungarische Regierung unter dem 14. Juli 1899 einseitig die Schifffahrtsreglements erließ und durch diese, besonders durch die Bemessung der Schifffahrtsabgaben, die ungarische Schifffahrt günstiger stellte als die der übrigen Mächte. Der von Frankreich und Rußland, von Bulgarien und Rumänien gegen die Reglements erhobene Widerspruch ist bisher ohne Erfolg geblieben⁹⁾.

III. Die Rechtsverhältnisse des Kongo und des Niger.

Die Freiheit der Schifffahrt auf dem Kongo und dem Niger ist durch die Generalakte der Berliner Konferenz vom 26. Februar 1885

7) Abgedruckt N. R. G. 2. a. IX 392.

8) Vgl., außer den in Note 5 angegebenen Schriften: v. Holtzendorff, Rumäniens Uferrechte an der Donau. 1833. Dahn, Eine Lanze für Rumänien. 1883. Geffcken, La question du Danube. 1883. Jellinek, Österreich-Ungarn und Rumänien. 1884. Ferner R. G. IV 120; Bunsen, R. J. XVI 551. — Die Verhandlungen der Konferenz sind abgedruckt N. R. G. 2. a. IX 436.

9) Vg. Blociszewski, R. G. IV 104. — Sturdza, La question des portes de fer et des cataractes du Danube. 1899. Ghica, Les droits de péage aux Portes de fer. 1900. Cantilli, La question des taxes de péage aux Portes de fer. 1900. Vgl. auch Blociszewski, R. G. VII 502.