

[Die Zukunft der Donau.] In der letzten Monatsversammlung der I. L. Geographischen Gesellschaft, der der Protektor der Gesellschaft Erzherzog Leopold Salvator, der bairische Gesandte Baron Tucher, Vertreter mehrerer Ministerien, der Stadt Wien und Verkehrsinstitute beizwohnten, sprach Professor Dr. Franz Heiderich, der schon wiederholt für den Ausbau der Wasserstraßen eingetreten ist, in anregender Weise über dieses aktuelle Thema. Gegenüber den auf dem Wiener Kongresse (1815) vertretenen Tendenzen, die völlige Freiheit der Schifffahrt auf dem ganzen Laufe von Flüssen festzusetzen, die mehrere Staaten durchströmen, muß ein geographisches Naturrecht verfochten werden. Flüsse sind ein Teil der Landschaft, welche sie mitgebildet haben, sie sind kein internationales Gut, sondern sie gehören den Uferstaaten, die sie durchströmen, und gütliche Vereinbarungen können nur zwischen den Uferstaaten abgeschlossen werden; diese werden wieder durch einen Naturzwang zu solchen gedrängt, denn ein Strom bildet über alle politischen Grenzen hinweg ein einheitliches Ganzes und jede natürliche oder künstliche Hemmung wirkt auf die ganze Laufstrecke. Wegen der von Rußland herbeigeführten Verhandlung des Sulina-Armes war die Frage der Donauschifffahrt auf dem Pariser Kongresse (1856) dringlich geworden. Oesterreich vertrat den Uferstaatenstandpunkt und

wollte die mittlere und obere Donau von den Verhandlungen ausgeschlossen wissen. Damit hat es zwar bei den Mächten, die eine völlige Internationalisierung anstrebten, nicht Anerkennung gefunden, aber doch erreicht, daß neben der europäischen Donaukommission, die ausschließlich die Mündung zu beaufsichtigen und in einem für die Schifffahrt bestmöglichen Zustande erhalten sollte, eine Uferstaatenkommission eingesetzt wurde, die alle Schifffahrtsangelegenheiten des ganzen Stromes einheitlich und dauernd behandeln und nach Auflösung der europäischen Donaukommission auch die Mündung überwachen sollte. Leider ist die Uferstaatenkommission infolge Einwirkung fremder Mächte zu keinem Einvernehmen gekommen und in den Hintergrund getreten, während die anfänglich nur kurz beruhte europäische Donaukommission (der Oesterreich, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Rußland, Türkei und seit 1878 auch Rumänien angehören) weiterbesteht. England hat mit der Wucht seiner Seeschifffahrt sich inzwischen an der Donaumündung geradezu eine Monopolstellung geschaffen, den Verkehr von dem Strome weg über das Meer nach Westeuropa abgelenkt. Bei den künftigen Friedensverhandlungen muß die europäische Donaukommission aufgelöst und ihre Aufgaben müssen der wieder zum Leben erweckten Uferstaatenkommission übergeben werden. Damit sind die Engländer, Franzosen und Italiener von der unteren Donau entfernt. Nicht geringere Wichtigkeit hat die Frage des Eisernen Tores. Die dort von Ungarn mit europäischem Mandat durchgeführte Regulierung hat leider zu keinem vollen Erfolge geführt, wohl aber eine neue Belastung der Schifffahrt durch die Höhe der von Ungarn erhobenen Abgaben gebracht. Diese Abgaben fördern die Ablenkung des Schiffsverkehrs zum Meere und vielleicht ist Ungarn in seinem eigensten Interesse zur Aufhebung dieser Abgaben (gegen eine Entschädigung für die Baukosten von 45 Millionen Kronen seitens der Uferstaaten) um so eher bereit, als es durch sie kaum eine einprozentige Verzinsung des Baukapitals erreicht. Der Verkehr auf der Donau hat sich in den letzten Jahrzehnten gewaltig gehoben und eine riesige Steigerung ist durch die neuen Ziele mitteleuropäischer Wirtschafts- und Kulturpolitik nach den Balkanländern und nach Vorderasien hinein zu gewärtigen. Mit allen Kräften muß die möglichste Verbilligung der Frachttarife auf der Donau angestrebt werden, um der Konkurrenz der Seefrachten zu begegnen. Das wird sich erzielen lassen durch Organisation und Zusammenschluß der Schifffahrtsgesellschaften, durch ein kräftiges Zusammenwirken mit den Eisenbahnverwaltungen in kombinierten Tarifen, vor allem aber durch entsprechende Kanalverbindungen mit den norddeutschen Strömen und dem Rhein, wodurch die Donau aus ihrer verkehrsgeographischen Isoliertheit befreit werden wird. Nirgends können alle auf Hebung des Donauverkehrs hinielenden Bestrebungen stärkeren Widerhall finden, als in Wien, das bei Ausbau der Kanäle durch seine verkehrsgeographische Lage berufen erscheint, einer der größten Binnenhäfen der Erde zu werden.

[Todesfälle.] Kommerzialrat Jakob Brünauer, Begründer und Seniorchef der Firma J. Brünauer & Co., I. u. L. Hofsokoladefabrikanten, ist am 17. d. im 79. Lebensjahre gestorben. Die Beisetzung fand auf ausdrücklichen Wunsch des Verstorbenen in aller Stille statt. — Gestern ist hier der Hauptmannrechnungsführer d. R. Konstantin Bukovic gestorben. Die Leiche wird morgen Donnerstag um 1 Uhr in der Kapelle des Garnisonsspitals Nr. 1 eingesegnet und auf dem Zentralfriedhofe bestattet. — Herr Viktor Löbl, Gesellschafter der Firma Löbl & Stromos, ist hier gestorben. — In Goblons ist Herr Carl Steier, Exporteur, im 74. Lebensjahre gestorben.

[Sträfliche Verwendung von Brotgetreide als Futtermittel] Aus Altona wird gemeldet: Vor etwa einer Woche erschloß sich hier der Großkaufmann Heinrich Lange, Mithhaber der Firma J. P. Lange Söhne, Dampfmühlwerke in Altona. Wie jetzt bekannt wird, schwebte gegen Lange bei der Staatsanwaltschaft ein Strafverfahren, weil er, trotzdem er vielfacher Millionär war, aus Gewinnsucht eine Unmenge Brotgetreide, das ihm zum Vermahlen anvertraut war, als Futter verkauft hat. Man spricht davon, daß es sich um ein Quantum handelte, von dem die Bevölkerung Altonas wochenlang hätte leben können.