

# ost.

reich-Ungarns.

**Bezugspreise:**  
bei täglich zweimaliger Zustellung  
für Wien:  
monatlich . . . . . K 8.00  
vierteljährlich . . . . . 11.50  
halbjährlich . . . . . 23.—  
für Oesterreich-Ungarn:  
monatlich . . . . . K 4.00  
vierteljährlich . . . . . 13.50  
halbjährlich . . . . . 27.—  
Bei täglich einmaliger Zustel-  
lung (das Morgenblatt zugleich  
mit der Nachmittagsausgabe des  
vorherigen Tages) für auswärts:  
monatlich . . . . . K 8.00  
vierteljährlich . . . . . 11.50  
halbjährlich . . . . . 23.—  
Für Deutschland:  
vierteljährlich Kreuzbandsendung  
K 16.—  
und durch die Postämter laut dort  
ausliegender Postzettelsliste.  
Bänder des Weltpostvereines:  
vierteljährlich Kreuzbandsendung  
K 22.—  
und durch die Postämter laut dort  
ausliegender Postzettelsliste.

1916

XXIII. Jahrgang

Reichsp

## omme im Angriff.

### 3 Tutrakan genommen. des Dnjeſter.

an der berühmten Kataraktstrecke des Eisernen Lores. Die bairische Regierung wird für den Fall, daß eine Fortführung des Schiffahrtsweges über Regensburg hinaus bis nach Ulm in Angriff genommen wird, mehr als 230 Millionen aufwenden müssen. Für das zweite Stromhindernis, die Barre am Eisernen Tor, sind bisher genauere Kostenberechnungen nicht bekannt geworden. Man ist sich auch noch nicht einig darüber, wie die bestehenden Hemmungen beseitigt werden sollen. Zumeist spricht man von Schleusenkanälen, welche parallel zu den einzelnen Kataraktstrecken erbaut werden sollen, um so eine ruhige und sichere Schiffahrt zu ermöglichen. Vollkommen neu ist die Idee des Ingenieurs J. Rosemeyer aus Köln, von dem die Pläne zu dem bekannten Rheinskanal nach Emden stammen und dessen Vortrag im Saale der ungarischen Akademie der Wissenschaften bei den Teilnehmern der Konferenz das größte Interesse auslöste. Rosemeyer will die ganze Donaukataraktstrecke von Jucz, Kasan und dem Eisernen Tore bis weiter donauabwärts nach Brza Palanka durch einen Kanaltunnel abschneiden, der durch das Gebirge getrieben werden soll. Der Tunnel würde rund 18 Kilometer lang werden und im Verein mit den notwendigen Schleusenanlagen einen Kostenaufwand von 190 Millionen Kronen erfordern. Ob sich diese gewaltigen Anlagekosten auch hinreichend verzinsen werden, erscheint vorderhand fraglich, zumal keine Gewähr dafür gegeben ist, daß sich die Anlagekosten, wie dies bei ähnlichen Bauten schon geschehen ist, nicht nachträglich noch infolge von Wassereinbrüchen, Senkungen usw. ganz erheblich vergrößern. Solange eine genaue geologische Untersuchung der Felsengegend am Eisernen Tor noch fehlt, kann derartigen Plänen, deren Durchführbarkeit an und für sich nicht geleugnet werden soll, nur ein problematischer Wert zuerkannt werden.

Der Vorschlag des Kölner Ingenieurs ist aber insofern von Bedeutung, als er einen Vorgeschmack gibt von den gewaltigen Summen, die noch aufgewendet werden müssen, um aus der Donau eine wirklich leistungsfähige Wasserstraße zu machen. Daß sie dies werden muß, darüber ist man sich heute sowohl bei uns wie auch in Deutschland vollkommen im Klaren. Gerade jetzt im Kriege, wo uns die Feinde von der Außentwelt abzuschließen versuchen, müssen wir erkennen, welcher Wert der Ausgestaltung der großen westöstlichen Wasserstraße zukommt. Mit ihrer Hilfe wird es möglich sein, den Warenverkehr des Balkans und im weiteren Sinne den des gesamten Pontus-Gebietes in neue Bahnen zu lenken und den Binnenverkehr an die Stelle des von den Engländern beherrschten Seeweges zu setzen.

Vor dem Kriege wäre es schwer gewesen, dieses Ziel zu erreichen. An der einfachen, aber ausschlaggebenden Tatsache, daß die Frachten auf der Donau trotz des kürzeren Weges rund dreimal so hoch waren wie die des Seeverkehrs, mußten alle großzügigen, mit der Förderung der Donaustraße im Zusammenhang stehenden Pläne scheitern. Heute, wo der Krieg einen noch nie dagewesenen Mangel an Frachtraum hervorgebracht hat, wo, um nur ein Beispiel anzuführen, die Transportkosten für eine Tonne Getreide von La Plata nach London von 15 Schilling vor dem Kriege auf 150 bis 160 Schilling gestiegen sind und sich demgemäß um rund 1000 Prozent erhöht haben, hat sich die Lage vollkommen geändert. Es wird mindestens zehn Jahre, wenn

## Die Donaukonferenz.

Von einem Wirtschaftspolitiker.

In einer großen ernsten Zeit hat die Donaukonferenz in Budapest stattgefunden. Als eine Kundgebung unseres Kraftbewußtseins und unerschütterten Selbstvertrauens ist dies gedeutet worden; denn diejenigen, die an ihr teilgenommen haben, waren schon längst eines Sinnes über die Grundlinien und den größten Teil der Einzelangelegenheiten, die mit dem ganzen Donauproblem zusammenhängen. Dies zeigte sich auch deutlich genug im Laufe der Verhandlungen, deren Dauer zuletzt eine wesentliche Einschränkung erfahren hatte, sowie in den Beschlüssen, die nur ganz geringfügige Abänderung erfahren haben. Die übereinstimmende Anschauung der in der Budapester Akademie der Wissenschaften versammelten Teilnehmer ging dahin, daß die namhaften Arbeiten, die bisher von Seite der beteiligten Staaten bereits geleistet wurden, so weit fortzuführen sind, bis das angestrebte Ziel: die Schaffung eines wirklich modernen, ein weitreichendes Anziehungsgebiet erfassenden Donau-Schiffahrtsweges, erreicht ist. Hierzu bedarf es in erster Linie der Herstellung einer Normal-Wasserrinne, in der sich dann der Verkehr mit Schleppschiffen von tausend Tonnen Nutzlast ohne Schwierigkeiten abwickeln läßt. Auf der österreichischen Teilstrecke, für die bisher 171 Millionen aufgewendet worden sind, ist diese Arbeit bis auf einige kürzere Strecken, wie das Aschacher Rachtel, bereits vollkommen durchgeführt. Von einer eigentlichen Barre kann hier ebensowenig die Rede sein wie in Ungarn, wo man die Kosten der noch zu bewältigenden Baggararbeiten mit 66 Millionen veranschlagt. Die Schwierigkeiten beginnen erst einerseits auf der oberen Donau, andererseits