

Die Donaukanalpläne auf dem Balkan.

Der „Bayrischen Staatszeitung“ wird geschrieben: Die Ausgestaltung des Donauweges, die Herstellung einer unmittelbaren Verbindung zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meere wird auch die zukünftigen Handelsbeziehungen Bulgariens mit den Weststaaten beeinflussen. Neben dem Ausbau der Wasserstraßenverbindungen der Donau mit dem Main, dem Rhein, der Oder und der Elbe sind es vor allem die Donaukanalpläne auf dem Balkan, die namentlich vom bulgarischen Standpunkte hohe Bedeutung haben. In dieser Gruppierung handelt es sich um drei Kanalpläne. Der erste Plan gilt dem Donau-Adria-Kanal, der das Karpatengebiet durchschneidend, eine günstige Verbindung zwischen Österreich-Ungarn und der Adria herstellen würde. Der zweite Kanal ist der Morawa-Wardar-Kanal, dessen große Bedeutung darin liegt, daß mit seiner Hilfe die Donau anstatt in das Schwarze geschlossene Meer in das freie Ägäische Meer, das Mittelädische Meer einfließen würde. Der dritte Kanal endlich soll die letzte große Biegung der Donau kurz vor dem Einfluß in das Schwarze Meer bedeutend abkürzen und von Cernowoda nach Constanza führen. Der Plan des Donau-Adria-Kanals hat vom bulgarischen Standpunkte keine mittelbare Bedeutung, soll er ja in erster Reihe dazu dienen, zwischen dem ungarischen Binnenlande und der Donau mit dem ungarischen Seehafen Fiume auch eine Wasserstraßenverbindung herzustellen. Dieser Weg würde namentlich bei gleichzeitigem Ausbau der Verbindung der Donau mit dem deutschen Wasserstraßensystem erhöhte Bedeutung gewinnen. Dieser Kanal sollte von der Donau, bei einem geeigneten Punkte abzwelgend, die regulierte Save und die regulierte Kulpa als Wasserstraße benutzen, um dann nach entsprechenden Regulierungsarbeiten in der Nähe von Fiume ins Adriatische Meer zu münden.

Viel wichtiger für Bulgarien ist aber der Morawa-Wardar-Kanal, wichtig von dem Standpunkte, daß mit Hilfe dieses Kanals Saloniki an Bedeutung stark zunehmen und infolgedessen den einer großen Zukunft entgegenstehenden bulgarischen Häfen am Ägäischen Meere, also in erster Reihe Kavalla und Debeaattsch, aber auch Porto Laganas und Orfano starke Kon-

kurrenz machen würde. Der Plan dieses Kanals ist nach dem zweiten Balkankriege zum erstenmal von serbischer Seite aufgeworfen worden. Dieses Projekt verliert aber viel an Bedeutung, wenn man es eingehender betrachtet, trotzdem die lokalen Verhältnisse scheinbar nicht ungünstig sind. Denn die Höhe der Wasserscheide zwischen Rumanowa und Nestib beträgt nicht mehr als 320 Meter über der Adria. Die Steigerung beträgt auf der 550 bis 600 Kilometer geplanten Strecke von der Donau bis zur Wasserscheide 250 Meter und von Saloniki bis zur Wasserscheide 320 Meter, insgesamt also 570 Meter. Zur Bekämpfung dieser Höhenunterschiede wären voraussichtlich insgesamt 140 Kammer Schleusen notwendig. Die Baukosten würden sich auf wenigstens 600 Millionen Kronen belaufen. Der größte Nachteil dieses Kanals aber ist, daß die Wassermengen von Morawa und Wardar einen Verkehr mit großen Schiffen nicht ermöglichen und ferner die Fahrt mit Hilfe der bei Saloniki einmündenden kombinierten Binnen- und Seeschiffahrt nicht kürzer ist als die direkte Seereise. Hierzu kommen noch die in der Binnenschiffahrt zu erhebenden und sicherlich nicht allzu niedrig bemessenen Gebühren. Außerdem wird auch die wirtschaftspolitische Bedeutung dieser Wasserstraße bedeutend geringer, wenn man bedenkt, daß sich der auf der Donau zur Abwicklung gelangende Verkehr Deutschlands und Österreich-Ungarns nicht nur nach Kleinasien richtet, wozu man auch bei Benützung des Kanals über Saloniki gelangen kann, sondern zum großen Teile auf Bulgarien und Rumänien erstreckt, so daß die eigentliche Bedeutung der Donau erst beim Esternen Tor beginnt. Saloniki besitzt ja vom Standpunkte des österreichisch-ungarischen Levantehandels sicherlich eine große Bedeutung, doch wird dieser Hafen als Endpunkt des Donauverkehrs kaum die gebrauchten Opfer verdienen. Saloniki könnte bloß dann eine große Rolle spielen, wenn das Schwarze Meer ebenso abgeschlossen wäre, wie z. B. das Kaspische Meer. Im Frieden aber bieten die Dardanellen der freien Schifffahrt keine Hindernisse.

Die Länge des Kanals soll 600 Kilometer betragen. Der Ausgangspunkt der neuen Wasserstraße wäre die gegenüber der ungarischen Ortschaft Kevebara auf der serbischen Seite der Donau liegende Morawaemündung. Der Kanal würde der Wasserscheide und der bulgarischen Morawa bis zur Wasserscheide folgen, von hier die Richtung gegen Rumanowa nehmen, bei Ráprikl den Wardar erreichen und dann bei einem entsprechenden Punkt abweichen und bei Saloniki in das Meer münden. Der Verkehr soll mit 1000 Tonnen-Schleppern abgewickelt werden. Der Morawaabschnitt wäre 70, der Wardarabschnitt 80 Kilometer lang, der Rest würde auf den auszubauenden Kanal fallen. Die Reise von Kevebara bis Saloniki würde acht Tage in Anspruch nehmen, in entgegengesetzter Richtung ebensolange. Bezüglich der Schifffahrtsgebühren können heute naturgemäß noch keinerlei Berechnungen aufgestellt werden, denn die Baukosten sind noch ganz unsicher und außerdem hat man überhaupt keine Grundlage, auf der man den zu erwartenden Verkehr berechnen könnte.

Der letzte Kanal wäre die Verbindung von Cernowoda nach Constanza. Dieser Kanal wäre berufen, das große Aue der Donau bei Braila und Galatz abzukürzen. Er würde beiläufig bei der großen Donaubrücke bei Cernowoda abzweigen und entlang der Eisenbahnlinie nach Constanza führen. Die Länge dieses Kanals sollte 57 Kilometer sein, die Höhendifferenz beträgt aber 11 Meter, außerdem müßte der neu zu erbauende Kanal zwischen einem 40 Meter hohen Einschnitt geführt werden, so daß diese beiden Umstände allein die Verwirklichung dieses Kanalprojektes schon als fragwürdig erscheinen lassen.