

6. Das Verkehrswesen Bulgariens.

Alt-Bulgarien hatte 1424 Kilometer Landgrenze und 815 Kilometer Wassergrenze: 471 an der Donau und 344 am Schwarzen Meer. Der kleinere Teil des Landes grenzte also an schiffbare Gewässer und hatte dadurch von Natur die Möglichkeit, leichtere Fühlung mit anderen Mächten zu gewinnen. Der größere Teil war in dem gebirgigen Lande dem Weltverkehr entrückt und mußte erst durch Eisenbahnen und Kunststraßen erschlossen werden.

Als eine englische Gesellschaft den Bau der ersten Eisenbahn auf bulgarischem Boden in die Hand nahm und technisch recht oberflächlich durchführte, geschah es nicht unter Berücksichtigung der eigenen Wirtschaftsinteressen Bulgariens, sondern lediglich, um durch die Linie Ruzschuk-Warna den Verkehr aus den Donaugebieten bzw. Nord-West-Europa nach Konstantinopel abzukürzen. Diesem Zweck diente dann weiter auch die Linie Zarigrad-Sofia-Philippopel-Adrianopel, die dauernd die Hauptverkehrsader über den Balkan blieb und die Verbindung der mittel- und südosteuropäischen Hauptstädte untereinander vermittelt. Neben dieser Hauptlinie des internationalen Verkehrs sind für das bulgarische Wirtschaftsleben vor allen Dingen jene Linien von Wichtigkeit, die das Innere des Landes in Verbindung bringen mit seinen Häfen am Schwarzen Meer sowohl wie an der Donau.

Unter diesem entscheidenden Gesichtspunkt gliedert sich das bulgarische Eisenbahnnetz in der Weise, daß zwei Grundlinien nördlich und südlich des Balkan nach Warna und Burgas führen, die ihren Ausgang beide in der Landes-