

die im Schwarzen Meer auf die Küstenschiffahrt beschränkt waren. Eine bulgarische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft soll nach dem Kriege ins Leben treten. Die erwartete Steigerung des bulgarischen Verkehrs dürfte auch eine Steigerung der bulgarischen Verkehrsmittel auf den Wasserstraßen wünschenswert erscheinen lassen. Die bei all ihrer geringen Größe nach fachmännischem Urteil außerordentlich tüchtige und technisch glänzend bediente bulgarische Kriegsflotte erlaubt den Schluß, daß nach Vermehrung der Küsten durch die letzten Kriege auch die bulgarische Handelsflotte durchaus entwicklungsfähig ist.

7. Die Wasserstraßen und -kräfte Bulgariens.

So flufreich Bulgarien und Mazedonien auch sind, gibt es doch innerhalb des Landes keine schiffbaren Wasserstraßen. Von um so größerer Bedeutung ist für Bulgarien die Donau als Grenzfluß und die Ausdehnung des bulgarischen Donau-Anteils. Verkehrten in den bulgarischen Donauhäfen im Jahre 1911 eingehend gegen 3000 Dampfer und gegen 4000 Segler, die 320 000 Tonnen Güter löschten und 67 000 Passagiere landeten, ausgehend aber sogar über 650 000 Tonnen Ladung mitführten, so wird man nach dem Kriege sicher noch mit wesentlich höheren Ziffern rechnen können, besonders auch im Verkehr stromaufwärts. Seine Entwicklungsfähigkeit hängt nur zum Teil von dem oben bereits erwähnten Ausbau der bulgarischen Donauhäfen ab, zum größten Teil von Stromkorrekturen weiter oberhalb und vom Bau solcher Kanäle, die eine Verbindung zwischen der Donau und den großen Stromsystemen nörd-