

Die künftige Außenwirtschaft

Die rumänische Außenwirtschaft wird durch die Grenzrevisionen vielfältig betroffen. Bei den einzelnen Abschnitten ist bereits erwähnt worden, inwiefern sich die *Außenhandelsstruktur* verschiebt. Die Ausfuhrüberschüsse einzelner wichtiger Landesprodukte werden geringer (Weizen, Mais, Industriepflanzen usw.) oder fallen voraussichtlich ganz weg (Holz). Demgegenüber kann die Einfuhr gewisser Industriewaren gedrosselt werden, weil die rumänische Volkswirtschaft im Industriesektor einen höheren Selbstversorgungsgrad erreicht. Damit und mit Hilfe einer Steigerung der Erdölausfuhr wird Rumänien devisenwirtschaftlich verhältnismäßig leicht den Ausfall bei den Ausfuhrüberschüssen an land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen wettmachen können. Es ist daran um so mehr interessiert, als sich die *Auslandsschuldenlast* relativ erhöht hat, denn die UdSSR, Ungarn und Bulgarien haben es abgelehnt, mit den von ihnen übernommenen Gebieten auch einen entsprechenden Anteil an den rumänischen Staatsschulden zu übernehmen. Sicherlich werden sich auch noch andere, kleine Posten der Zahlungsbilanz (Transitverkehr u. a.) nach der Passivseite hin verschieben.

Die *künftige Gestaltung der rumänischen Zahlungsbilanz* unterliegt indessen viel stärker den gegenwärtigen weltpolitischen Einflüssen als den Auswirkungen der Gebietsabtretungen. Nach dem Ende des Krieges dürfte die Regelung der rumänischen Schulden an die Westmächte dem neuen rumänischen Staat eine Entlastung bringen, die die relative Erhöhung der nominellen Schuldenlast durch die Grenzrevisionen vermutlich mehr als ausgleichen wird. Es läßt sich heute auch noch nicht absehen, ob und mit welchen Mitteln Rumänien in der künftigen Friedenswirtschaft einen Aktivsaldo seiner Handelsbilanz, aus dem es im wesentlichen seine übrigen auswärtigen Verpflichtungen decken muß, erzielen kann. Entscheidend dafür wird die Gestaltung des handelspolitischen Verhältnisses zum Großdeutschen Reich sein. Deutschland betreibt gegenüber dem Südostraum eine Politik der erschließungswirtschaftlichen Zusammenarbeit. Ihre Vorteile kann auch Rumänien nach wie vor voll wahrnehmen. Es bleibt eine Volkswirtschaft mittlerer Größe mit vielen unerschlossenen Reserven und die Einbußen durch die Grenzrevisionen sind nicht so groß, als daß sie die weitere wirtschaftliche Entfaltung des Landes lähmen könnten.

Die Eisenbahnen Bulgariens

Bulgarien ist wie alle Länder Südosteuropas noch in der Verkehrserschließung begriffen. Das drückt sich auch im Entwicklungsstand seiner Eisenbahnen aus. Der Ausbau des bulgarischen Eisenbahnnetzes, das zur Zeit eine Gesamtstreckenlänge von rund 3600 Kilometer aufweist, hat noch keineswegs den Grad erreicht, der etwa für die mittel- und westeuropäischen Länder, charakteristisch ist. Entscheidend für den gegenwärtig Zustand des bulgarischen Eisenbahnnetzes ist die wechselvolle politische Geschichte des Landes.

Die Bauten vor der Gründung des bulgarischen Staates

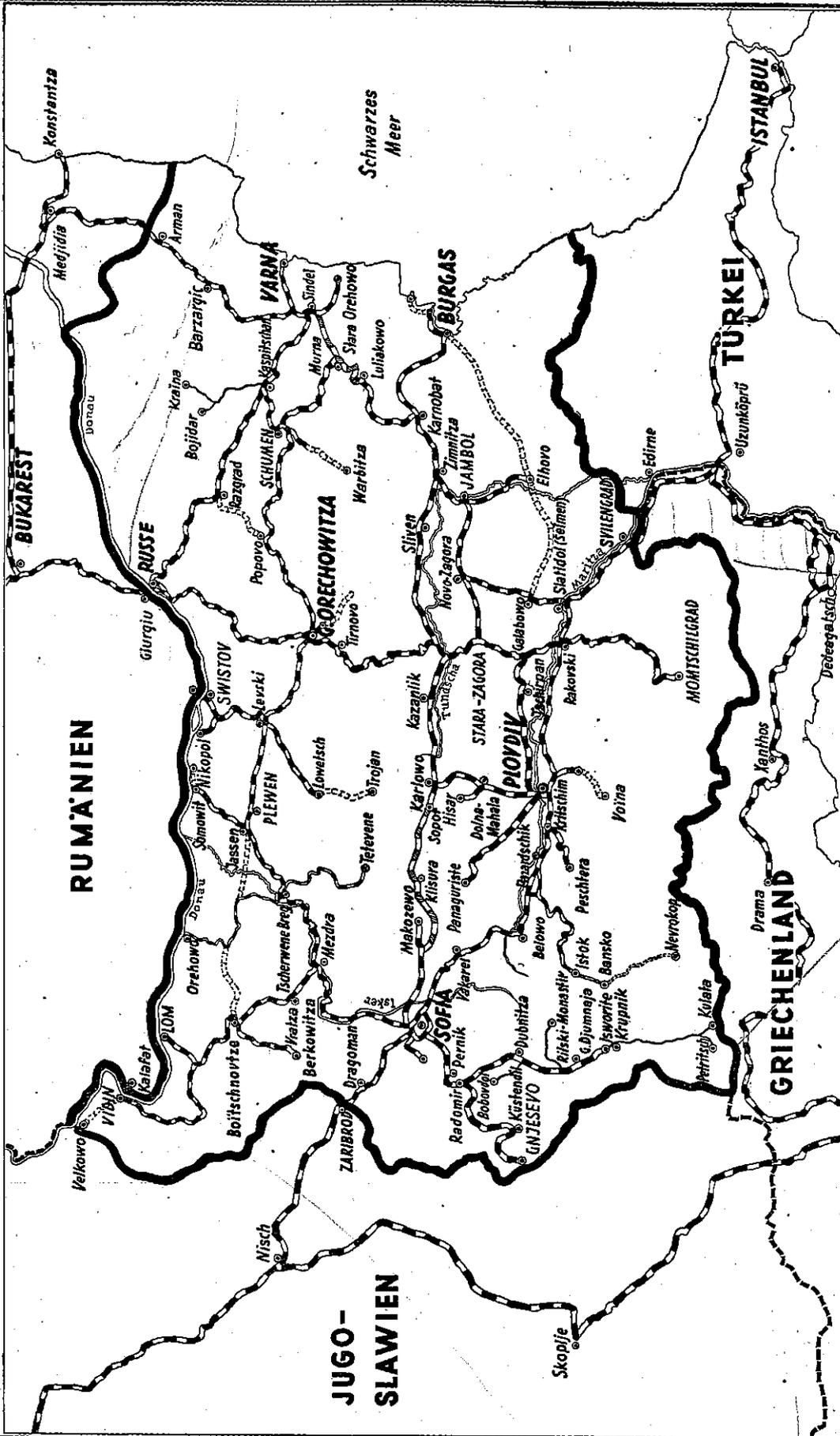
Die erste auf dem heutigen bulgarischen Staatsgebiet gebaute Eisenbahn wurde am 7. November 1866, also schon drei Jahre früher als die erste rumänische Eisenbahn¹⁾, dem Verkehr übergeben. Sie führte von dem Donauumschlaghafen Russe nach dem Schwarzen-Meer-Hafen Varna (223 Kilometer). Daß gerade diese abseitige Strecke des heutigen bulgarischen Raumes die Entwicklung der Eisenbahn einleitete, gehört zur Geschichte des britischen Einflusses auf dem Balkan. Die Türkei, zu der das heutige

Bulgarien damals noch gehörte, plante um diese Zeit aus strategischen Gründen eine rasche Landverbindung zwischen Istanbul (Konstantinopel) und der Donau (Russe) über Edirne (Adrianopel) und Jambol mit Zweiglinien nach den Schwarzen-Meer-Häfen Burgas und Varna. Die Engländer dagegen, die das nordbulgarische Getreide unabhängig vom Weg über die Donaumündung, auf der ein regelmäßiger Verkehr durch die Eisbedeckung im Winter und häufiges Niederwasser im Sulina-Arm im Sommer sehr erschwert wurde, nach dem Schwarzen Meer transportieren wollten, drängten auf die Herstellung einer Bahnverbindung zwischen der Donau und dem Schwarzen Meer bei Varna. Sie setzten schließlich bei der Pforte ihren Standpunkt durch, und eine englische Gesellschaft die *Danube and Black Sea Railway and Küstendje Harbour Ltd.* erhielt 1864 die Konzession für den Bau. 1873 ging die Bahn an eine französische Betriebsgesellschaft, die *Compagnie Générale pour l'Exploitation des Chemins de Fer de la Turquie d'Europe*, kurz *Orientbahn* genannt, über.

Nach der Fertigstellung dieser ersten Eisenbahnstrecke dauerte es sieben Jahre, bis die nächste Bahnstrecke auf dem heutigen bulgarischen Gebiet — noch unter dem türkischen Regime — dem Verkehr übergeben wurde. Schon zur Zeit der Planung der obgenannten Bahn hatte sich die Türkei mit dem Projekt einer Eisenbahnverbindung Istanbul mit der österreichisch-ungarischen Grenze und mit Sarajevo beschäftigt. Diese Bahn sollte von Istanbul über Edirne—Siatidol (Sefmen)—Plovdiv—Belovo—Sofia—Nisch—Prischtina—Sarajevo (mit einem Anschluß nach

¹⁾ Vgl. dazu: Die Eisenbahnen Rumäniens, in: Monatsbericht des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung, 14. Jahrg. 1940, Nr. 7/8, S. 121 ff.

DIE EISENBAHNEN BULGARIENS



- Schmalspur 600 mm im Betrieb
 - Schmalspur 760 mm im Betrieb
 - Schmalspur 760 mm im Bau
 - Landesgrenze
 - Normalspur im Betrieb
 - Normalspur im Bau
 - Normalspur geplant
- Maßstab: 1:100.000 10 20 30 40 50 km

Belgrad) gebaut werden. Von Edirne sollte eine Zweiglinie dieser Hauptstrecke nach Dedeagatsch (Alexandropolis) an das Ägäische Meer führen. Ferner war eine Verbindung von Seimen über Jambol nach Burgas an das Schwarze Meer vorgesehen. Die Konzession zu diesem Bahnbau wurde 1869 der *Baron Hirsch-Gesellschaft* erteilt; im April 1873 wurde die Strecke Istanbul—Belovo (560·8 Kilometer), ein Jahr später die Zweiglinie von Seimen nach Jambol (106 Kilometer), dem Verkehr übergeben. Die Strecke führt durch das bulgarische Tiefland, das — im Norden vom Balkangebirge (*Hemus* oder *Stara Planina*) und im Süden vom Rhodopengebirge eingeschlossen — gradlinig von Westen nach Osten verläuft. Sie folgt somit der von Natur aus gegebenen und von altersher meistbegangenen Verkehrsstraße von Istanbul nach Ungarn. Noch heute ist sie die Stammstrecke des bulgarischen Eisenbahnnetzes.

Im Berliner Vertrag von 1878 verpflichtete sich die Türkei zur Fertigstellung der Strecke Belowo—Vakarel, die allerdings durch den serbisch-bulgarischen Krieg (1885) verzögert wurde, so daß dieser Abschnitt erst im August 1888 dem Verkehr übergeben werden konnte. Kurz vorher, am 5. Juli 1888, war der von Bulgarien übernommene Bau der Fortsetzung nach Westen bis zur serbischen Grenze über Sofia nach Zaribrod (114 Kilometer) fertiggestellt worden. Die Teilstrecke Sofia—Vakarel (39·2 Kilometer) wurde zur ersten Eisenbahnstrecke, die der bulgarische Staat selbst errichtete. Mit der Linie Russe—Varna, die, um Meinungsverschiedenheiten bei der Auslegung des Berliner Vertrages hinsichtlich früherer Verpflichtungen zwischen der *Orientbahn* und der Türkei zu vermeiden, im selben Jahre von Bulgarien erworben worden war, wurde sie zum ältesten Bestandteil der Organisation der heutigen *Bulgarischen Staatseisenbahnen*. Nach Südosten verläuft diese Stammstrecke bis zur Grenzstation Svilengrad auf bulgarischem, darnach auf türkischem Gebiet. Die spätere Grenzziehung zwischen Griechenland und der Türkei nach dem Balkankrieg 1912/13 schuf in der Richtung nach Istanbul das noch heute bestehende griechische Teilstück der internationalen Strecke Belgrad—Sofia—Istanbul, das von Svilengrad über Dikea—Edirne—Phition bis zur heutigen türkischen Grenzstation Uzunköprü führt.

Die Bauten nach der Türkenherrschaft bis zum Weltkrieg

Das Erbe an Eisenbahnen, das der bulgarische Staat bei seiner Gründung im Jahre 1878 aus der Zeit der Türkenherrschaft übernahm, bestand aus drei Strecken. Zwei davon, nämlich die Strecken Svilengrad—Zaribrod und die Abzweigung nach Jambol, stellten bereits den Anschluß an das mitteleuropäische Eisenbahnnetz her. Die dritte, Varna—Russe, blieb zunächst ohne Verbindung, obgleich gegenüber Russe auf der rumänischen Seite der Donau in Giurgiu ein Bahnanschluß, d. h. noch kein Gleisanschluß nach Bukarest bestand. Der systematische Ausbau des Netzes nach Beendigung des serbisch-bulgarischen Krieges, den die Bulgarischen Staatseisenbahnen nun selbst besorgten, war vor allem darauf gerichtet, die vorhandene Stammstrecke Svilengrad—Zaribrod einerseits mit dem Schwarzen Meer, andererseits mit der Donau zu verbinden. 1890 wurde die Fortführung der Jambol-Zweiglinie bis Burgas, und damit eine Verbindung zwischen Sofia und dem größten Schwarzen-Meer-Hafen Bulgariens, fertiggestellt. 1893 wurde die Hauptstadt mit dem Kohlenrevier von Pernik durch einen Schienenweg

verbunden. Diese wichtige Kohlenbahn ist heute noch von allen bulgarischen Eisenbahnstrecken am stärksten belastet; sie wurde 1897 bei Radomir und 1909 weiter bis zur serbischen Grenze bei Küstendil ausgebaut. Ebenso wurde mit dem Bau einer Verbindung der Stammstrecke mit der freiliegenden Staatsbahnstrecke Russe—Varna alsbald von Kaspitschan aus begonnen und bis Ende 1895 bis Schumen vorgetrieben. Der weitere Ausbau des Netzes wurde dann darauf gerichtet, die Ebene zwischen der Donau und dem Balkangebirge durch eine Verbindung mit der südlichen Hauptstrecke aufzuschließen. Der Ausgangspunkt dieser neuen Strecke ist Sofia. Von Sofia führt sie über Roman—Pleven—Gora-Orechowitza bis Schumen. Mit der Fertigstellung dieser Strecke wurde Ende 1899 schließlich auch die Strecke Varna—Russe an das südliche Hauptnetz angeschlossen und eine Verbindung zwischen Sofia und Varna geschaffen. Mit dieser sogenannten bulgarischen Zentralbahn wurden dann die wichtigsten bulgarischen Donauhäfen verbunden. So schuf man gleichzeitig eine Verbindung von Jassen (bei Pleven) nach Somowit an der Donau. Weitere Verbindungen wurden später nach und nach ausgebaut: von Mezdra über Vratza nach Lom mit einer Abzweigung nach Vidin, von Levski nach Swistov und von Tschervene-Breg nach Orehowo. Letztere ist mit einer Spurweite von 760 Millimeter die einzige schmalspurige Strecke dieser Verbindungsbahnen zur Donau.

Die Verbindung Sofias mit Burgas hatte bis dahin noch den Nachteil, daß die Stücke Sofia—Seimen und Jambol—Burgas den bulgarischen Staatsbahnen, das Stück Seimen—Jambol aber der *Orientbahn* gehörte. Um eine eigene durchgehende Linie der Staatsbahnen zu schaffen, wurde von Plovdiv über Tschirpan—Stara-Zagora—Nova-Zagora nach Jambol von den Bulgarischen Staatseisenbahnen eine Parallelbahn gebaut und 1910 dem Verkehr übergeben, die auch den Vorteil hatte, daß sie kürzer war. Technisch am schwierigsten gestaltete sich der Bau der wichtigsten Nordsüdverbindung von Russe über Gora-Orechowitza—Tirnovo nach Stara-Zagora über das Balkangebirge im Zuge des Drnjava-Passes. Der Bau begann im Jahre 1900 und konnte erst nach Beendigung des Weltkrieges fertiggestellt werden. Bei seiner Erhebung im Jahre 1908 übernahm Bulgarien das gesamte der *Orientbahn* gehörige Bahnnetz. Damit kam nunmehr, abgesehen von privaten Gleisanschlüssen, das gesamte Bahnnetz Bulgariens in Besitz und Betrieb der Bulgarischen Staatseisenbahnen.

Der Ausbau des Netzes seit dem Weltkrieg

Mit dem Ausbau einiger kleiner Nebenbahnen erreichte das bulgarische Eisenbahnnetz im Jahre 1914 eine Gesamtlänge von 2109 Kilometer. Damit war seit der Jahrhundertwende fast eine Verdoppelung der Streckenlänge eingetreten, die damals 1176 Kilometer betragen hatte.

Eine Besonderheit des bulgarischen Eisenbahnnetzes bis zum Beginn des Weltkrieges war die einheitliche normale Spurweite. Erst als während des Weltkrieges einige militärische Feldbahnen mit schmaler Spur errichtet und diese dann auch im Frieden weiter für den öffentlichen Verkehr verwendet wurden, erhielt Bulgarien auch ein Schmalspurnetz von rund 490 Kilometer. In den letzten

Jahren hat man damit begonnen, die Strecken mit einer Spurweite von 600 Millimeter auf Normalspur umzubauen. Die Linien mit einer Spurweite von 760 Millimeter werden dagegen beibehalten und sogar noch weiter ausgebaut. Heute beträgt die Länge der Schmalspurbahnen rund 500 Kilometer und der Anteil der Schmalspurbahnen am gesamten bulgarischen Eisenbahnverkehr 3 v. H.

In den Jahren nach dem Weltkrieg vergrößerte sich das normalspurige Netz bis 1937 um weitere 862 Kilometer; eine ansehnliche Leistung, besonders wenn man die schwierigen Bauverhältnisse des Landes und die während der letzten zwei Jahrzehnte durch die Motorisierung der Straße beeinflusste Eisenbahnbaupolitik berücksichtigt. 1937 entfielen

Die Entwicklung des bulgarischen Eisenbahnnetzes

Jahr	Eröffnung neuer Linien	Länge der in Betrieb befindlichen Linien in km		
		normalspurig		schmalspurig insgesamt
		insgesamt	davon staatlich	
1900	—	1176	—	—
1914	—	2109	—	—
1926/27	—	2339	2299	475
1927/28	71	2417	2370	478
1928/29	55	2471	2425	477
1929/30	13	2487	2438	493
1930/31	94	2583	2532	458
1931/32	123	2705	2656	423
1932/33	14	2719	2664	421
1933/34	132	2851	2796	419
1934	—	2852	2794	419
1935	—	2850	2794	420
1936	49	2899	2843	420
1937	34	2971	2910	435

auf je 100 Quadratkilometer Bodenfläche 3,3 Kilometer Normal- und Schmalspurstrecke und 5,5 Kilometer Strecke auf je 10.000 Einwohner, womit die bulgarische Eisenbahndichte unter den Südostländern nach der ungarischen, jugoslawischen und rumänischen an vierter Stelle steht.

Während der letzten zwei Jahrzehnte baute man das schon bestehende Netz weiter aus und schuf neue Anschlüsse an das Bahnnetz der Nachbarstaaten. So wurden die bestehenden zwei Auslandsanschlüsse an der bulgarisch-griechischen Grenze bei Svilengrad und an der bulgarisch-serbischen Grenze bei Dragoman—Zaribrod um einen Anschluß an das rumänische Netz vermehrt, als Rumänien in der Dobrudscha die Verbindung von Bazargic (Dobric) nach Medjidia fertigstellte und damit die Linie Varna—Russe bzw. Sofia—Varna mit der Linie Konstantza—Bukarest verband. Nach der Wiederangliederung der Süddobrudscha an Bulgarien im Vertrag von Craiova (7. September 1940) dürfte die Betriebsgrenze der bulgarischen Staatsbahnen in Richtung Rumänien etwa bei Arman festgelegt werden. Eine weitere Verbindung mit dem rumänischen Bahnnetz soll noch 1940 zwischen Russe und Giurgiu durch ein Eisenbahnfährrboot ge-

schaffen werden²⁾. Die Verbindung mit Jugoslawien wurde durch den Ausbau der Strecke Sofia—Pernik—Radomir—Küstendil bis Gnjesewo gefördert, von wo aus Jugoslawien der Bau eines Anschlusses nach Skoplje obliegt. Durch den Bau einer Abzweigung von der eben genannten Linie von Radomir nach dem Süden bis Dubnitsa, von wo eine Verbindungslinie nach der Kohlengrube Bobovdol abzweigt, dann entlang dem Strumatal über Krupnik—bis Kulata wird gegenwärtig ein Anschluß an die griechische Westoststrecke Saloniki—Siderokastron—Drama—Xanthos—Edirne hergestellt. Von Radomir bis Isworite ist diese Strecke normalspurig, von dort bis zur heutigen Endstation Kulata schmalspurig (600 Millimeter). Sie wird bereits weiter auf Normalspur umgebaut. Nach fertiggestelltem Umbau dürfte sie sich nicht unbeträchtlich an der Bewältigung der bulgarischen Ein- und Ausfuhr beteiligen.

Das größte in letzter Zeit von den Bulgarischen Staatseisenbahnen in Angriff genommene Projekt ist die Herstellung einer direkten Verbindung zwischen Sofia und Burgas, womit eine dritte Westostlinie geschaffen werden soll, die vor allem als Entlastung der südlichen Stammstrecke gedacht ist und durch die die Strecke Sofia—Burgas um 43 Kilometer verkürzt wird. Die beiden Endstrecken dieser neuen Bahn Sofia—Makozewo und Zimnitsa (an der Strecke Jambol—Burgas)—Sliven—Kazanlik—Sopot sind bereits fertiggestellt, während das Mittelstück Sopot—Makozewo über Klisura am südlichen Fuße des Balkans noch im Bau ist. Bei diesem Neubau handelt es sich um eine schwierige Gebirgsstrecke, die insbesondere im letzten Stück zahlreiche Kunstbauten erfordert. Da die Bahn einige der landschaftlich schönsten Teile Bulgariens, u. a. auch das „Rosental“, durchquert, erhofft man sich von ihrer Fertigstellung auch eine Förderung des Fremdenverkehrs. Von Karlowo führt bereits eine Stichbahn südwärts nach Plovdiv mit einer Abzweigung von Dolna-Mahala nach dem Badeort Hisar. Von Plovdiv führt eine Nebenbahn nach Nordwesten bis Panaguriste, die die nordwestlichen Teile des fruchtbaren bulgarischen Tieflandes an die Strecke Sofia—Burgas über Plovdiv und Jambol anschließt. Da die südliche Stammstrecke der Verbindung Sofia—Burgas über Plovdiv

²⁾ Die bulgarische und rumänische Eisenbahnverwaltung werden je ein Eisenbahnfährrboot stellen. Jedes Fährrboot wird auf drei Gleisen 15 Waggons fassen.

Der im Jahr zwischen 5 und 8 m schwankende Wasserstand der Donau erschwert den Fährverkehr am meisten.

auch weiterhin den Hauptteil des Verkehrs tragen soll, ist zur wesentlichen Verkürzung dieser Strecke eine in west-östlicher Richtung beinahe geradlinig verlaufende Verbindung von Galobowo an der Stammstrecke nördlich Seimen über Elhovo, dem Endpunkt der von Jambol nach Süden führenden Stichbahn, mit Burgas geplant. Noch in diesem Jahr soll die sogenannte Ostbalkanbahn fertiggestellt werden, die von Karnobat über das Balkangebirge nach Schumen führt und bis auf das Stück Lulia-kowo—Murna bereits ausgebaut ist. Damit wird im Osten eine Nordsüdverbindung der künftigen Sofia-Burgas-Strecke mit der nördlichen Sofia-Varna-Strecke geschaffen und diese Linie wird als dritte nach den Linien Sofia—Pleven und Stara-Zagora—Tirnovo das Balkangebirge überqueren. Nach Fertigstellung der von Sindel nach Murna geplanten Verbindungsbahn, von der bis jetzt ungefähr zwei Drittel ausgebaut sind, wird die Entfernung zwischen Sofia—Varna um rund 50 Kilometer und die zwischen Varna und Burgas um rund 80 Kilometer verkürzt. Von Popovo an der Strecke Sofia—Varna ist nach Razgrad eine Verbindungsbahn geplant. Von Kaspitschan führt eine Schmalspurbahn (600 Millimeter) mit einer Abzweigung nach Bojidar nach Krajna (an der früheren Dobrudscha-grenze). Nach der Rückgliederung der Süddobrudscha ist anzunehmen, daß diese beiden Strecken im Interesse des Anschlusses der Süddobrudscha an das Eisenbahnnetz Innerbulgariens nach Nordosten verlängert werden; gegenwärtig bestehen allerdings keine konkreten Pläne dieser Art. Ansätze zu weiteren Nordsüdverbindungen sind in Fortsetzung der Strecke Swistov—Levski—Lowetsch die geplante Weiterführung dieser Strecke nach Trojan, wodurch landwirtschaftlich gut genützte Gebiete dem Verkehr erschlossen werden, und der bereits in Angriff genommene Bau der Schmalspurbahn Tschervene-Breg (an der Strecke Pleven—Sofia) nach dem Badeort Tetevene.

Im bulgarischen Raum ist der Norden mit einem dichteren, nach der Donau ausgerichteten Eisenbahnnetz von dem noch weniger erschlossenen Süden zu unterscheiden. Diesem fehlt es nach Südslawien und Griechenland hin vollständig an leistungsfähigen Bahnen. Daher wurde der Erschließung Südbulgariens durch neue Eisenbahnen während der letzten Jahre besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Mit der 1937 erfolgten Eröffnung der Bahn von Kritschim nach Peschtera wird das fruchtbare Gebiet des „Rhodopengartens“ erschlossen, womit eine weitere Intensivierung der dort heimischen, qualitativ besonders hochwertigen

Tabak-, Obst- und Gemüsekulturen und der Milchwirtschaft zu erwarten ist. Teilweise fertiggestellt ist auch die schmalspurige Bahn (760 Millimeter) von Pazardschik (an der Stammstrecke Sofia—Plovdiv) nach Jakoruda—Bansko—Nevrokop, die im Tale der Mesta südwärts führt. Bereits ausgebaut ist die Strecke von Pazardschik über Jakoruda nach Istok; an der Weiterführung der Strecke bis Bansko wird gearbeitet, während auf der Strecke Bansko—Nevrokop erst die Trasse vermessen ist. Von Bansko ist eine Abzweigung nach Westen zu der schon erwähnten Linie Isworite—Kulata geplant. Die Fortführung des Bahnbaues von Nevrokop nach der griechischen Grenze würde noch eine weitere Verbindung mit der griechischen Westostbahn ermöglichen. Mit der Fertigstellung aller dieser teilweise im Bau befindlichen Strecken und einiger kleiner Verlängerungen an den schon bestehenden Endpunkten, so von Somowit nach Nikopol und von Vidin nach Velikowo an der jugoslawischen Grenze, dürfte der Zuwachs an neuen Streckenkilometern von 1935 bis heute mehr als 600 Kilometer betragen.

Die Hauptverkehrslinien des derzeitigen bulgarischen Eisenbahnnetzes sind:

1. Die Linie Zaribrod—Dragoman—Sofia—Plovdiv—Svilengrad, die Istanbul mit Mitteleuropa verbindet.

2. Von größter innerbulgarischer Bedeutung ist die Linie Sofia—Varna mit ihren Nebenbahnen zur Donau, da sie die Hauptstadt mit allen bedeutenderen nordbulgarischen Städten und Donauhäfen und dem Schwarzen-Meer-Hafen Varna verbindet. Diese Linie weist den mengenmäßig größten Güterverkehr aller bulgarischen Eisenbahnlinien auf.

3. Die Strecke Sofia—Plovdiv—Burgas, die zwischen Sofia und dem größten bulgarischen Seehafen die Verbindung herstellt, wird vorzüglich von über den Seeweg ausgetauschten Gütern benützt.

4. Nach Inbetriebsetzung der Eisenbahnfähre zwischen Russe und Giurgiu wird die Strecke Russe—Stara-Zagora—Rakovski—Svilengrad als kürzeste Verbindung zwischen Istanbul und Rumänien erheblich an Bedeutung gewinnen.

Infolge seiner geographischen Lage ist Bulgarien für den internationalen Durchgangsverkehr ein wichtiges Land. Diese Bedeutung würde durch die geplante Errichtung einer direkten Verbindung zwischen Istanbul und Moskau noch verstärkt. In den letzten Jahren hat der Durchgangsverkehr von Bulgarien über Rumänien nach Polen und Nordostdeutschland erheblich zugenommen³⁾. Ein Hinder-

³⁾ Vgl. Die Eisenbahnen Rumäniens, a. a. O., SS. 126, 127.

nis für die weitere Entwicklung dieses Verkehrs bildet die Donau, über die bisher an der rumänisch-bulgarischen Grenze noch keine Brücken gebaut sind. Wenn in nächster Zeit auch mit der Errichtung von Brücken nicht zu rechnen ist, so ist doch die Indienststellung von Eisenbahnfähren außer zwischen Russe und Giurgiu auch noch zwischen anderen gegenüberliegenden Donauorten zu erwarten.

Verkehrsdichte

Die eisenbahnmäßige Erschließung Bulgariens erschöpft sich jedoch nicht nur in der Ausweitung des bestehenden Eisenbahnnetzes. Ebenso wesentlich ist die durch die gesteigerten binnenländischen und zwischenstaatlichen Verkehrsanforderungen notwendig gewordene technische Ausgestaltung und Verbesserung der bestehenden Strecken. Schwierigkeiten im Gelände, im besonderen der gebirgige Charakter weiter Landesteile brachten es unter anderem mit sich, daß das bulgarische Eisenbahnnetz nur eingleisig ist und daß die Strecken große Steigungen und starke Krümmungen aufweisen. Steigungen zwischen 10 und 25 v. T. sind auf 25 v. H. der Eisenbahnlinien vorhanden, und zwar vornehmlich auf den Hauptstrecken. 35 v. H. der Eisenbahnlinien liegen in Kurven und 19,5 v. H. in Kurven mit einem Halbmesser unter 500 Meter. Diese Schwierigkeiten lassen zur Zeit in Bulgarien nur eine Verkehrsdichte zu, die hinter der mittel- und westeuropäischen beträchtlich zurückbleibt.

Auch die Reisegeschwindigkeit ist wesentlich geringer als die mittel- und westeuropäischer Eisenbahnen, wozu neben der Eingleisigkeit der Strecken und der dadurch bedingten Ausweichstellen und Überholungsbahnhöfe⁴⁾ auch die Tatsache beiträgt, daß sich im Laufe der Zeit der Abstand der Stationen vermindert hat (1937 durchschnittlich 10,5 Kilometer gegen durchschnittlich 15,8 Kilometer im Jahre 1911). Doch wurde im Laufe der letzten Jahre schon manches getan, um eine Angleichung an die mittel- und westeuropäischen Verhältnisse zu erreichen. So wurden zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit unter anderem von Deutschland gelieferte Triebwagen eingestellt, die sich ausgezeichnet bewähren, und Güterwagen mit Druckluftbremsen ausgestattet. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit wurde von 1931 bis 1935 bei Schnellzügen von 36,5 Stundenkilometer auf 38,9 Stundenkilometer, bei Personenzügen von 29,9 Stundenkilometer auf 32 Stundenkilometer erhöht. Die

⁴⁾ Dennoch ist die Pünktlichkeit des Verkehrs sehr groß; Verspätungen sind äußerst selten.

größte Geschwindigkeit wird in der letzten Zeit auf der Strecke Sofia—Varna für den *Simplon-Orient-express* mit 75 Stundenkilometer zugelassen, der aber dabei immer noch eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von nur 45 Stundenkilometer erreicht. Trotzdem verkehren auch heute noch Lokalgüterzüge mit einer Geschwindigkeit von 13,5 Stundenkilometer.

Weitere Aufgaben sind die Ersetzung der bisher verwendeten 37-Kilogramm-Schienen durch 41-Kilogramm-Schienen und die Verstärkung des Unterbaues, die die Voraussetzung für eine weitere Erhöhung der Geschwindigkeit und überdies durch die Indienststellung von 111 Tonnen schweren deutschen Lokomotiven notwendig geworden ist. Ein weiterer Übelstand der bulgarischen Bahnen besteht darin, daß die Stationen oft zu weit von den für sie in Betracht kommenden Orten entfernt sind, wodurch vielfach der Wettbewerb der Eisenbahn mit dem Lastkraftwagen verschärft wird.

Infolge der steigenden Verkehrsdichte wurde in Sofia, wo täglich 208 Personen- und Güterzüge abgefertigt werden, die Anlage eines Rangierbahnhofes notwendig. Die Arbeiten hierzu begannen im Sommer dieses Jahres und sollen 1942 beendet sein.

Verkehrsentwicklung

Der Güterverkehr in Tonnenkilometern hat besonders in den Jahren nach dem Weltkrieg bedeutend zugenommen. Bis zum Rechnungsjahr 1929/30 stieg er gegenüber 1910 um rund 600 v. H. Diese

Die Gepäck- und Güterbeförderung auf den bulgarischen Eisenbahnen

Jahr	Gepäck und Postpakete		Güter		Einnahmen aus dem Güterverkehr 1000 Lewa
	in t	1000 Tonnenkilometer	in t	1000 Tonnenkilometer	
1910	10.089	1.184	1.490.793	175.855	12.473*)
1926/27	12.933	2.100	3.794.003	660.065	575.464
1927/28	11.018	1.835	3.988.040	701.795	661.948
1928/29	11.180	1.888	4.374.105	741.068	709.356
1929/30	11.062	2.012	4.763.367	879.664	762.643
1930/31	9.491	1.621	4.611.730	853.490	639.164
1931/32	8.759	1.687	4.466.594	852.286	722.094
1932/33	7.288	1.438	4.301.745	812.652	689.649
1933/34	6.126	1.210	4.235.122	808.758	701.143
1934**)	5.012	875	3.051.217	591.040	543.025
1935	8.709	1.977	4.365.069	834.863	706.636
1936	15.939	4.153	4.619.810	875.075	740.244
1937	18.348	4.633	5.183.199	983.598	847.637

*) Goldres. — **) Wegen des Überganges zur statistischen Ermittlung nach Kalenderjahren nur für die Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1934

Verkehrszunahme ist zum Teil auf den Ausbau des Bahnnetzes zurückzuführen, der dem Bahnverkehr neue Gebiete erschloß. In den Krisenjahren nach 1929 ist der Güterverkehr zurückgegangen, allerdings weniger stark als in den großen Industriestaaten. Der Rückgang von 879.66 Millionen Tonnenkilometer im Jahre 1929/30 auf 808.75 Mil-

lionen Tonnenkilometer im Jahre 1933/34 betrug nur 8·2 v. H., während in den Industriestaaten bekanntlich Rückschläge von 30 bis 50 v. H. eintraten. Schon im Jahre 1936 wurde der Vorkrisenhöchststand (mit 879·66 Millionen Tonnenkilometer) beinahe wieder erreicht und im folgenden Jahr bereits wieder um 100 Millionen Tonnenkilometer überschritten. Größer war während der Krisenjahre der Rückgang im bulgarischen Gepäck- und Postverkehr; hier verringerte sich die Tonnenkilometerleistung in der gleichen Zeit von 2 Millionen Tonnenkilometer auf 1·21 Millionen Tonnenkilometer, d. h. um 40 v. H. Im Personenverkehr — hier sind nur die Zahlen für die normalspurigen Bahnen verfügbar — hat sich der Verkehr von 1914 bis 1929 von 303 Millionen Personenkilometer auf 647 Millionen Personenkilometer mehr als verdoppelt. Während der Krisenjahre wurde aber erst 1935 der Tiefpunkt mit 518 Millionen Personenkilometer erreicht, was einem Rückgang um 20 v. H. gegen 1929 entspricht. Auch der Personenverkehr erreichte 1937 mit 685 Millionen Personenkilometer einen neuen Höchststand. Diese Entwicklung zeigt sich auch in der Kilometerleistung des Lokomotiv- und Wagonparks (siehe Übersicht).

Jahr	Lokomotiven (1000 durchl. km)	Waggons (in 1000 Radachs-km)				Insgesamt	
		Personenwagen		Postwagen	Güter- und Gepäckswagen		
		eigene	fremde		eigene		fremde
1926/27	10.586	73.710	11.072	11.444	159.306	5.891	261.423
1927/28	11.148	71.946	12.342	11.608	173.780	6.620	276.296
1928/29	11.716	76.659	13.774	11.073	187.942	5.900	295.348
1929/30	12.233	76.129	15.133	10.835	202.309	8.632	313.038
1930/31	12.502	78.140	16.042	11.640	195.954	6.224	308.000
1931/32	12.772	80.110	15.689	12.022	193.061	6.955	307.837
1932/33	12.816	83.313	15.741	11.400	187.890	8.981	307.325
1933/34	12.837	81.762	14.995	11.134	186.577	6.319	300.787
1934	9.885	63.630	11.299	8.483	139.834	6.365	229.602
1935	13.422	83.831	17.322	11.562	192.807	12.136	317.658
1936	13.618	86.374	16.499	12.247	199.595	10.543	325.249
1937	14.792	92.138	15.914	11.922	223.341	13.143	356.458

647 Millionen Personenkilometer mehr als verdoppelt. Während der Krisenjahre wurde aber erst 1935 der Tiefpunkt mit 518 Millionen Personenkilometer erreicht, was einem Rückgang um 20 v. H. gegen 1929 entspricht. Auch der Personenverkehr erreichte 1937 mit 685 Millionen Personenkilometer einen neuen Höchststand. Diese Entwicklung zeigt sich auch in der Kilometerleistung des Lokomotiv- und Wagonparks (siehe Übersicht).

Güterverkehr nach Waren

Im Güterverkehr stehen mengenmäßig die Produkte der Land- und Forstwirtschaft mit einem Anteil von mehr als 50 v. H. unter allen beförderten

Die Güterbeförderung auf den bulgarischen Eisenbahnen (in t)

Jahr	Getreide	Mehl, Kleie u. anderes	Holz, bearb.	Brennholz	Waren aus Erde, Stein, Ton usw.	Kohle	Alkohol, Getränke	Salze, heimische und fremde	Waren der Eisen- und Maschinenindustrie	Eier	Andere Waren	Insgesamt
1926/27	325.220	216.909	274.016	292.274	386.258	545.131	20.883	76.205	74.837	15.786	1.566.484	3.794.003
1927/28	361.998	216.336	284.066	303.514	360.813	666.149	28.057	51.057	74.661	7.271	1.694.118	3.988.040
1928/29	356.178	281.354	196.795	343.731	466.467	743.383	29.142	59.847	104.510	12.711	1.779.987	4.374.105
1929/30	371.383	299.249	207.520	323.067	502.669	774.461	28.413	54.498	119.050	20.475	2.062.582	4.763.367
1930/31	515.260	294.912	179.853	246.530	357.326	727.204	22.989	52.051	72.845	31.158	2.111.602	4.611.730
1931/32	639.846	251.164	144.896	277.680	315.146	715.968	24.106	53.118	84.139	29.185	1.895.346	4.466.594
1932/33	387.782	219.694	165.925	245.728	336.638	814.749	28.476	51.585	95.681	26.405	1.629.082	4.301.745
1933/34	447.894	215.300	169.771	211.615	319.873	800.022	26.179	48.152	74.220	24.181	1.897.915	4.235.122
1934 *)	279.095	156.692	114.205	158.613	273.308	566.611	18.747	39.285	66.204	18.248	1.360.149	3.051.217
1935	375.799	222.259	130.201	201.415	326.100	775.004	29.122	48.754	97.521	22.431	2.137.363	4.365.969
1936	551.439	247.326	150.737	204.862	384.653	785.063	28.451	57.811	87.587	25.868	2.096.013	4.619.810
1937	671.359	251.295	161.330	223.126	405.161	889.356	30.952	60.304	95.348	26.260	2.368.708	5.183.199

*) Nur für die letzten 8 Monate

Gütern weitaus an erster Stelle. Bei Vergleich der einzelnen beförderten Güter ist der Anteil der Kohle am Bahntransport schon seit Jahren der größte. Er betrug 1926/27 14·4 v. H., 1937 17·2 v. H. und neigt zu ständiger Steigerung. Der an zweiter Stelle stehende Getreideverkehr, dessen Anteil im Jahre 1937 13 v. H. betrug, nimmt dagegen stetig ab. An dritter Stelle stand in früheren Jahren meist die Beförderung von Waren aus Erde, Stein und Ton, die in den beiden vorgenannten Vergleichsjahren 10·2 bzw. 7·8 v. H. des Gesamtverkehrs erreichte. An dritter und vierter Stelle kommen meist Mehl, Kleie und Mahlprodukte und Brennholz, an fünfter Stelle bearbeitetes Holz. In den letzten Jahren wurden Eier in stetig wachsender Menge befördert, wenn auch die in den Rechnungsjahren 1930/31 und 1931/32 beförderte Menge bis 1937 noch nicht wieder erreicht wurde. Auch die Traubentransporte haben wesentlich zugenommen, während der letzten Jahre besonders in der Ausfuhr nach Deutschland. Gegenwärtig gehen die Bemühungen dahin, entsprechende Spezialwagen mit Kühlanlagen für Trauben, Obst und Eier, von denen die Bulgarischen Staatseisenbahnen bisher nur 70 besaßen, in ausreichender Zahl zur Verfügung zu stellen^{*)}. Weitere große den Schienenweg nehmende Ausfuhrmengen entfallen auf Tabak, Sonnenblumensamen und Schweine.

Von den Ausfuhrgütern Bulgariens wird in Friedenszeiten nur ein verhältnismäßig geringer Teil über den Schienenweg befördert. Doch gewinnt der Bahnverkehr mit dem Wirtschaftsaufschwung Bulgariens seit 1933, der im wesentlichen auf die Ausdehnung des Handels mit Deutschland zurückzuführen ist, eine wachsende Bedeutung. Der Anteil der Bahn an der Beförderung der Ausfuhrgüter er-

^{*)} Es ist geplant, die Ausfuhr dieser leicht verderblichen Waren über den Donauweg zu leiten. Zu diesem Zweck wurden bereits mit Kühlräumen ausgestattete Schiffe in Deutschland bestellt. Für den Zubringerdienst zur Donau würden dann nur eine entsprechend kleinere Zahl von Wagen benötigt werden.

höhte sich von 1933 bis 1938 von 8 v. H. auf 29 v. H. Ähnlich entwickelte sich die Einfuhr, die 1934 zu 9 v. H. auf dem Eisenbahnwege erfolgte, während 1938 16 v. H. der gesamten Einfuhr mit der Bahn befördert wurden. Am stärksten nimmt an dem über die Schienen bewältigten Außenhandel die nach Jugoslawien führende Bahnstrecke Svilengrad—Plovdiv—Sofia—Dragoman—Jaribrod teil, da durch dieses Land ein beträchtlicher Teil des Außenhandels von und nach Großdeutschland, dem Hauptkunden und Hauptlieferanten Bulgariens, geleitet wird. An zweiter Stelle steht der Verkehr mit Rumänien, der ebenfalls zum Teil Transitverkehr ist; er erreicht im Durchschnitt knapp die Hälfte des Jugoslawienverkehrs. Während des gegenwärtigen Krieges und besonders nach dem Eintritt Italiens in den Krieg hat infolge des behinderten Verkehrs im Mittelmeer der bulgarische Transitverkehr auf den Eisenbahnen bedeutend zugenommen. Die Wagengestellung für das Ausland, die während der ersten sieben Monate des Jahres 1938 5203 Waggons, 1939 5615 Waggons erreichte, erhöhte sich 1940 in derselben Zeit auf 20.501 Waggons, somit auf beinahe das Vierfache der Vorjahre.

Das rollende Material

Das derzeit schwierigste Problem der Bulgarischen Staatseisenbahnen in bezug auf den Bestand an rollendem Material ist das gleiche, welches auch die Eisenbahnverwaltungen der übrigen Südostländer belastet: der Waggonmangel. Nach der beigegebenen Übersicht hat der Bestand an Güterwagen in den letzten 30 Jahren keineswegs so zugenommen, wie es der Verkehrszunahme seit dem Jahre 1910 entsprechen würde. Die Folge war ein chronischer Mangel an Waggons, der besonders während der Erntezeiten der letzten Jahre die Form akuter Verkehrskrisen annahm. Bulgarien braucht im März jeden Jahres rund 15.000 Wagen, im Oktober aber rund 45.000 Wagen; die Bulgarischen Staatseisenbahnen verfügen jedoch nur über rund 10.000 Güterwagen. Infolgedessen mußten in den letzten Jahren jeweils in der Erntesaison in großem Umfang fremde Waggons, besonders aus Jugoslawien und Belgien, geborgt werden. Gegenwärtig hat infolge des Ausfalles des Seetransports und anderer Kriegswirkungen der Waggonmangel äußerst kritische Formen angenommen. Zum Beispiel ist die Traubenausfuhr, an der ein Drittel aller bulgarischen Bauern beteiligt ist, schwer geschädigt worden. Um dem Wagenmangel abzuhelfen, wurden in diesem Jahr ein Kredit von einer Milliarde Lewa bereitgestellt und 1000 Wagen, zum größten Teil in Deutschland, in Auftrag gegeben.

Wagenpark der bulgarischen Staatsbahnen

Jahr	Lokomotiven	Personenwagen		Dienstwagen			Güterwagen	
		Salon- und Speisewagen	Gewöhnliche	Postwagen	Ge-päck-wagen	Heiz-wagen	ge-deckt	offen
1910	162	—	275 ¹⁾	34	—	—	2088	1707
1922	406	—	407	37	142	—	633 ¹⁾	
1926/27	440	25	433	42	133	19	3339	3203
1927/28	440	25	460	40	136	19	4014	5108
1928/29	440	25	535	42	152	19	4434	5610
1929/30	443	25	535	42	152	10	4498	5610
1930/31	444	25	548	42	177	10	4420	5549
1931/32	476	25	516	39	170	9	4331	5506
1932/33	476	34	514	39	168	9	4301	5489
1933/34	480	34	504	39	166	9	4240	5454
1934	480	34	504	39	166	9	4240	5454
1935	477	34	593	45	166	9	4466	5503
1936	477	27	532	39	158	7	4349	5189
1937	480	51	541	40	205	3	4274	5163

¹⁾ Einschließlich 5 Motorwagen

Günstiger war die Entwicklung des Lokomotiv- und Personenwagenparks. Hier hat nicht nur die Zahl, sondern auch die Leistungsfähigkeit je Einheit (stärkere Lokomotiven und größere Personenwagen) zugenommen. Dem Waggonmangel wird mit der Zeit auch durch die Verbesserung der Fahrgeschwindigkeiten abgeholfen werden können, durch die eine höhere Umlaufgeschwindigkeit der Güterwagen möglich wird.

Im Gegensatz zu Ungarn, Rumänien und Jugoslawien besitzt Bulgarien — mit Ausnahme einiger kleinerer Waggonfabriken und Reparaturwerkstätten (Sofia, Varna) — keine eigene Lokomotiv- und Waggonindustrie. Auch die Streckenausrüstung wird zum größten Teil aus dem Ausland bezogen. Lediglich kleinere Brückenkonstruktionen und Holzschwellen werden im Lande hergestellt. Im Gegensatz zu den Eisenbahnverwaltungen der anderen Südostländer, die genötigt sind, auf die im Lande bestehenden, verhältnismäßig teuer erzeugenden kleinen Spezialindustrien Rücksicht zu nehmen, kann sich die *Hauptdirektion der Eisenbahnen und Häfen* daher alles benötigte Material ohne Schädigung einer eigenen Industrie billig aus dem Ausland verschaffen. So wurden in den letzten Tagen für den im Bau befindlichen Rangierbahnhof in Sofia Schienen im Wert von rund 30 Millionen Lewa in Deutschland bestellt. Hauptlieferant für rollen-

Die bulgarische Einfuhr von Eisenbahnwagen und Waggonteilen

	1935		1936		1938		1939	
	Stk.	t	Stk.	t	Stk.	t	Stk.	t
Personenwagen . . .	21	457	75	1952	2	101	3	151
Güterwagen, Pack-wagen, Postwagen .	364	4964	28	761	32	257	1	17
Andere Schienenfahr-zeuge	303	92	131	41	382	139	694	408
Straßenbahnwagen . .	24	286	—	—	2	317	—	—
Waggonteile	—	809	—	216	—	1390	—	899

des Material und Streckenausrüstung ist Deutschland. Daneben beteiligten sich in letzter Zeit auch Ungarn (hauptsächlich Güterwagen), das General-

gouvernement (Waggenteile) und Italien (Straßenbahnwagen). Wie die Tabelle zeigt, wurden während der Jahre 1935/36 und 1937 424 Güterwagen eingeführt.

Betriebsrechnung und Finanzierung

Die bulgarische Eisenbahnpolitik steht vor der Aufgabe, den Ausbau des Netzes voranzutreiben und die technische Ausstattung der bestehenden Linien zu verbessern. Diese beiden gleichwertigen Teilaufgaben miteinander in Einklang zu bringen, haben die Bulgarischen Staatseisenbahnen in den letzten Jahrzehnten, besonders was die *Finanzierung* anbelangt, nicht immer einfach gefunden. Aus der Betriebsrechnung lassen sich bezüglich der Finanzierung keine sicheren Schlüsse ziehen, da in den Ausgabeposten des Haushaltplanes nicht alle notwendigen Ausgaben verzeichnet werden. Zum Beispiel ist jahrelang keine Summe zur Anschaffung von rollendem Material ausgeworfen worden. Wie oben erwähnt, ist aber gerade das rollende Material zahlenmäßig völlig unzureichend und daher stärkster Beanspruchung ausgesetzt. Dennoch werden in der Betriebsrechnung keine, entsprechenden Abschreibungen vorgenommen. Die Gewinn- und Verlustrechnung gibt daher nur beschränkt Aufschluß über die wirkliche finanzielle Lage der Bulgarischen Staatseisenbahnen. In der Periode von 1929 bis 1937 wies sie einen Verlust von insgesamt 11 Millionen Goldfranken aus.

Die Finanzierung der Neubauten erfolgte früher zum Teil auf dem Wege der Aufnahme von Auslandsanleihen. Diese Methode ist jedoch in den letzten Jahren aufgegeben worden, und die Auslandsverschuldung ging entsprechend zurück. Der Kapitaldienst, der im Jahre 1909 noch 10,55 Millionen Goldfranken betragen hatte, sank bis zum Jahre 1937 trotz des inzwischen bedeutend erweiterten Netzes und Verkehrsumfanges auf 7,16 Millionen Goldfranken. Die diesem Dienst zugrunde liegenden, meist vor dem Weltkrieg aufgenommenen Auslandsanleihen sind im übrigen mit 762,2 Millionen Goldfranken bedeutend höher als die Inlandsanleihen. Mit diesen hat man vor allem in der Nachkriegszeit die Neubauten zu finanzieren begonnen. Sie machen aber nur einen Gesamtbetrag von 16,15 Millionen Goldfranken aus.

Zum größten Teil werden die Neubauten jedoch durch den bulgarischen Staat auf dem Wege unmittelbarer Zuschüsse aus dem Staatshaushalt finanziert. So ist im Haushaltsplan 1940/41 ein Betrag von 353 Millionen Lewa für den Ausbau des Eisenbahnnetzes vorgesehen. Begreiflicherweise neigt der Staat dazu, seine Zuschüsse solange stärker auf Bauzuschüsse abzustellen, solange der

Ausbau des Netzes noch nicht zu einem gewissen Abschluß gelangt ist, ist ihm doch daran gelegen, mit Hilfe neuer Eisenbahnen entlegene Provinzen in die Marktwirtschaft einzubeziehen und damit die bulgarische Volkswirtschaft homogener zu gestalten. Die Zuschüsse des Staates für die Erhöhung der betrieblichen Leistungsfähigkeit des bestehenden Netzes müssen dahinter zurücktreten, doch befindet sich der Staat in dem Dilemma, daß wirtschafts- und handelspolitisch auch großes Interesse daran besteht, diese betriebliche Leistungsfähigkeit sofort zu steigern. Vor allem würde sich damit die bulgarische Leistung im internationalen Verkehr erhöhen, wodurch die Staatsbahnen unmittelbar zu stärkeren Devisenbringern würden. Im übrigen unterstützt der bulgarische Staat den Bau und Betrieb der Staatsbahnen mittelbar auch noch auf andere Weise. So ist beispielsweise der seit 1919 bestehende bulgarische Arbeitsdienst zum Streckenbau herangezogen worden. Auch beziehen die Staatsbahnen seit 1909 aus den staatlichen Gruben von Pernik und Bobovdol ihre gesamte Kohle, die billiger ist als die Auslandskohle.

* * *

Trotz der Schwierigkeit, die Neubau- und die Ausgestaltungsaufgaben nach ihrer Dringlichkeit aufeinander abzustimmen, ist es Bulgarien unter allen Südostländern bisher noch am besten gelungen, eine gewisse Proportionalität zwischen der Entwicklung des Eisenbahnwesens und der volkswirtschaftlichen Gesamtentwicklung des Landes einzuhalten. Am schwerwiegendsten ist die Abweichung vom Prinzip der Proportionalität durch die Vernachlässigung der Vermehrung des rollenden Materials. Der bulgarischen Wirtschaftspolitik muß hier allerdings zugute gehalten werden, daß sie schwerlich jene heftige Steigerung des Entwicklungstempos voraussehen konnte, die mit der handelspolitischen Südostorientierung Deutschlands seit 1933 auch die bulgarische Volkswirtschaft erfaßte und die in erster Linie für die zunehmende Diskrepanz zwischen Verkehrsanfall und Verkehrskapazität verantwortlich ist. Gegenüber dem Waggonmangel ist das erwähnte Zurückbleiben der Entwicklung des süd-bulgarischen hinter dem nordbulgarischen Netz als verhältnismäßig kleiner Mangel anzusehen. Gelingt es Bulgarien, in absehbarer Zeit den auch für die Neubauten hinderlichen Engpaß des Mangels an rollendem Material zu überwinden, so sind die Vorbedingungen für eine weitere stetige Entwicklung und Verbesserung des bulgarischen Eisenbahnnetzes günstig.