

Дунавътъ въ съобщителната система на България.

отъ

инж. Любенъ Божковъ

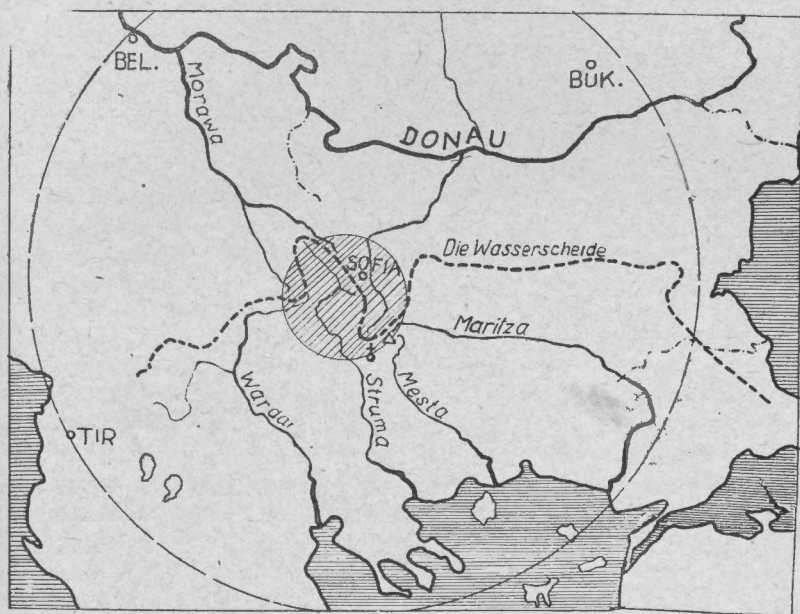
Не ще и съмнение, че всѣка държава претендира за известно специално положение въ свѣта, въ географско, стопанско, политическо и пр. отношения.

Споредъ Ритеръ, всички естествени свойства на земята съставляватъ непроменими, създадени отъ една висша интеллигенция или премждростъ, форми, които опредѣлятъ човѣшкия животъ въ неговата разнообразностъ и го насочватъ къмъ опредѣлени насоки. Живелищното пространство на единъ народъ предначертава неговата сждбина, неговата история, на първо мѣсто неговата система на съобщителни пѣтища и връзки съ сѣседнитѣ народи.

Безъ съмнение ние българитѣ заемаме едно отъ най-интереснитѣ живелищни пространства на Европейския Югоистокъ, защото много характерни и особени сж качества на това пространство, отъ които могатъ да се очертаятъ и докажатъ много факти отъ миналото и да се гадае отчасти и бждещето. Ние тукъ сме си сложили за задача да изтъкнемъ накратко нѣкои обстоятелства, които ще направятъ разбираеми много нѣща не само на чуждия свѣтъ, но и на мнозина българи, които не сж навикнали да се спиратъ на много факти отъ ежедневно заобикалящето ги пространство.

1. Дунавъ представлява за България единъ отъ нѣколкото пѣтища за съобщения, които преминаватъ презъ нейната територия по посоката отъ западъ къмъ истокъ. Така, освенъ Дунава, който протича на едно протежение отъ 471 клм. край България, ние имаме още следнитѣ надлъжни пѣтища: вториятъ е този който преминава презъ срѣдата на Северна или Дунавска България, водящъ за Черно море и Добруджа; третиятъ върви паралелно и непосредствено южно край дългата Балканска верига, минава Розовата долина и води къмъ Черно море; четвъртиятъ надлъженъ пѣтъ минава презъ срѣдината на Южна България и върви по долината на р. Марица, най-важниятъ и най-известенъ пѣтъ отъ Запада къмъ Цариградъ и Мала-Азия, къмъ Бѣлото и Мраморно морета; петиятъ минава презъ срѣдата на Западна или Бѣломорска

Тракия, идящъ отъ Адрия и надлъжъ край Егейското море, водящъ къмъ устието на Марица и къмъ изходния пунктъ на Ю.и. Европа, Цариградъ; и най-после шестиятъ, това е самиятъ Бѣломорски пжтъ. Ако приемемъ срѣдното разстояние между Дунава и Бѣло море да е около 300 километра, то срѣдното отстояние на всѣки отъ тия шестъ паралелни пжтища е около 60 км.



Обр. 1. — Отъ това централно мѣсто произходять най-важнитѣ балкански рѣки, които преминаватъ българскитѣ земи и опредѣлятъ посокитѣ на основнитѣ съобщителни системи на Балканитѣ. Това е „Покрива на Балканитѣ“. Aus diesem Zentralraum der Balkan-Halbinsel entspringen die wichtigsten Balkanflüsse, die der bulgarischen Länder entlang laufen und so die Richtungen der Hauptverkehrssysteme der Halbinsel bestimmen. Das ist das „Dach der Balkan-Halbinsel.“

2. Рѣчнитѣ системи на Дунавскитѣ притоци на България и Румжния иматъ една забележителна коинциденция, която позволява да се прокарватъ меридионални пжтища отъ голѣмо значение за съобщенията на Централна и Източна Европа водяща къмъ Егея. Забележително е въ това отношение съвпадението на рѣкитѣ Олтъ и Искъръ, което дава възможность за директна връзка на Трансилвания и Централна Румѣния съ България и по-нататкъ по коинцидирующата долина на Струма дори до Солунъ. Протежението на този голѣмъ достъпъ е около 770 км. съ едно разклонение по долината на Марица отъ други 600 км. до Цариградъ, И други подобни рѣчни коинци-

денции представляватъ едно благоприятствие за лесни съобщения между България и Румъния.

Като се вземе при това предъ видъ, че самата Балканска планинска верига не представлява нѣкаква сериозна прѣчка за съобщенията, напротивъ тя дава една лесна проходимость, имайки на едно протежение отъ около 510 км. тридесетъ прохода, следователно срѣдно на всѣки 25 км. една възможность за меридионална комуникация, ако не навсѣкжде съ желѣзница, то най-малко съ днешното мощно срѣдство за съобщения — автомобиля — то ще стане явно до каква степенъ природата е облагодетелствувала българскитѣ земи съ възможности за развитието на съобщителната мрежа.

3. Въ сърдцето на Българскитѣ земи се намира най-високия връхъ на Балканитѣ — Мусала, 2,925'40 м., а сжщо така и светинята на българския народъ Монастира на Св. Иванъ Рилски. Отъ тия мѣста, отъ този „покривъ на Балканския полуостровъ“ се получаватъ водитѣ на неговитѣ най-главни рѣки, които протичатъ по земитѣ населени главно съ Българи: Марица отива къмъ Бѣло море и води пѣтицата отъ Западъ къмъ Цариградъ и М. Азия и понататъкъ къмъ Индия. Рѣка Места пробива пѣтъ направо къмъ Бѣло море, къмъ областта на Драма, Ксанти и Гюмюрджина, прочутитѣ тютюневи райони. Рѣка Струма, която въ иззорния си край се най-интимно вплита въ изворнитѣ разклонения на Искъръ, а сжщо и на Морава и Вардара, открива широкъ пѣтъ и събира всички посоки на съобщения и ги канализира къмъ Солунъ. Притоцитѣ на Вардаръ сж сжщо много благоприятни и сочатъ къмъ широкия пѣтъ на тази рѣка, на югъ презъ Македония. Морава взема голѣма частъ отъ водитѣ си сжщо отъ този забележителенъ географски центъръ, рандеву на Балканскитѣ рѣки, и ги води на северъ къмъ Дунава. И най-после Искъръ, който съ своитѣ мощни води съ течение на вѣковетѣ си е пробилъ пѣтъ презъ две планински вериги въ красиви речни тѣснини, е днесъ най-важниятъ пѣтъ водящъ отъ Рила презъ столицата на България къмъ Дунава.

Всички тия по-горе очертани географски особености, на каквито не всѣка държава отъ Дунавскиятъ басейнъ може да посочи, сж сложили своя белегъ върху нашата страна, нашия народъ, нашата минала история и не ще и съмнение ще иматъ да изиграятъ своята роль и въ бждещата история на България.

Въ всѣки случай оная държава има най-добри граници, която включва въ тѣхъ най-голѣми преимущества било за отбрана, било за съобщения.

4. Ако теглимъ вододѣла между Дунава и Бѣло море, ще видимъ, че България е една предимно Бѣломорска страна. Действително едно политическо кжсогледство на силнитѣ бѣше затворило водната линия на Бѣло море за Българската държава, обаче тази водна линия не можеше да бжде препрѣчена

за българското племе, което съ вѣкове бѣ живѣло съ нея. Българскитѣ натискъ и стремление къмъ това южно, това свободно море, сж започнали още съ преминаването на



Обр. 2. България и при нейнитѣ стари граници отъ 1939 г., е една предимно Бѣломорска страна, защото по-голямата частъ отъ нейната територия се отводнява къмъ Бѣло море.

Bulgarien, auch in seinen alten Grenzen vom Jahre 1939, ist vornehmlich ein Aegaeisches Land, weil es grösstenteils zum Aegaeischen Meere drainiert.

наш.тѣ прадѣди Дунава близу до неговитѣ устия (680 год.). Двадесетъ години по-късно тѣ сж вече укрепени въ басейна на р. Марица; 927 год. тѣ сж въ Солунъ и на Адрия; 1230 год. тѣ владѣятъ адритическия брѣгъ срещу тѣснинитѣ на От-

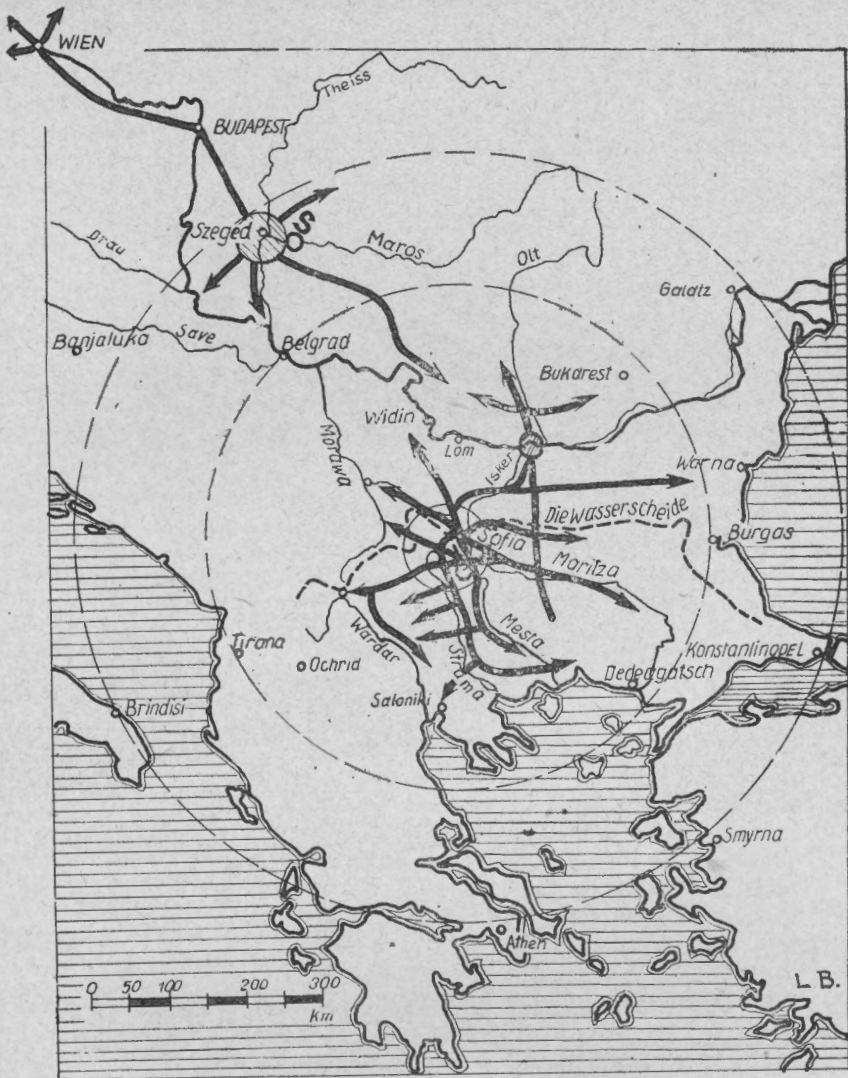
ранто и цѣлия Бѣломорски брѣгъ отъ Ламия до устието на Марица. Макаръ и ревниво пазени отъ ненаситнитѣ на морета византийци и гърци, околнитѣ мѣста и планини бѣха завладѣни и населени отъ българи. Родопскиятъ масивъ, който изпълва грамадното пространство между Марица и Бѣло море, е българско. Живѣлищното пространство, населено отъ будно и интеллигентно българско население, Родопскиятъ масивъ, се е надвесилъ надъ Бѣло море; той дори е надхвърлилъ водната линия, защото височинитѣ на островитѣ Тасосъ и Самотраки, които сж днесъ български, съставляватъ частъ отъ тази планинска система.

Съ напредѣка на една държава, народъ и земя се сливатъ все по тѣсно и става едно все по-голѣмо сближение на подвижния елементъ — народътъ, съ относително постоянната земя, така че на края „нѣма камъкъ или ручей, който да не стои въ връзка съ този народъ“.

Ние изрично изтъкваме тукъ обстоятелството на принадлежността на България въ по-голѣмата ѣ частъ къмъ водостокъ къмъ Бѣло море, за да посочимъ на едно качество, което е специфично за България и има своето отражение за положението ѣ въ Дунавския басейнъ.

5. Нека къмъ горнитѣ преимущества прибавимъ още едно обстоятелство, сжщо твърде сжщественно, което попълва картината на географското положение на нашата страна. София е единъ истински центъръ на Балканитѣ. Единъ кръгъ описанъ около центъра София съ радиусъ около 325 км. (фиг. 2) минава край Бѣлградъ, Букурещъ и Тирана, допира Адрия и Черно море. Единъ другъ кръгъ съ радиусъ около 500 км. минава почти презъ Цариградъ, Атина и Баялука и устията на Дунава. Най-високиятъ връхъ на Балканитѣ — Мусала; изтокътъ на най-голѣмитѣ балкански рѣки; центърътъ на Балканитѣ София — всичко това се намира въ едно пространство съ единъ кръгъ отъ само около 50 км. радиусъ. Тукъ се опиратъ най-високитѣ балкански планински системи — Рила, Пиринъ, Родопи въ единъ голѣмъ планински масивъ „Покрива на Балканитѣ“. И въпрѣки това тази областъ има най-голѣма проходимостъ: пѣтищата изходящи отъ София съ една голѣма леснота и прегледностъ водятъ къмъ всички посоки. Дългата кулиса образувана отъ долинитѣ на Искъръ и Струма канализира цѣлата съобщителна система на Балканитѣ и София е обръщателната ѣ плоча.

Но това положение не е само сегашно; въ всички времена мѣстата, които днесъ се населяватъ отъ българи, сж имали преимуществото да даватъ насока на международнитѣ съобщения отъ Дунава къмъ Бѣло море и отъ Запада къмъ Изтока. Въ времето на римската империя една по интензивна мрежа отъ пѣтища е отличавала тия мѣста отъ района на Динарскитѣ Алпи, който представлява и днесъ още една сравнително съобщително-противодействующата областъ. На



Обр. 3. Забележителна е голъмата проходимост на Сърдието на Балканския Полуостровъ, въпреки Централния Планински Масивъ отъ Витоша, Рила, Пиринъ и Родопи. Това мѣсто представлява истинска Обръщателна плоча на съобщенията на Балканитѣ. Подобно съобщително кръстовище намираме при устието на рѣката Марошъ, статическия центъръ на Дунавското пространство — това е обръщателната плоча на съобщенията на това Дунавско пространство (гл. сжщо и фиг. 4).

Bemerkenswert ist die grosse Wegsamkeit im Herzen der Balkan-Halbinsel trotz Vorhandensein an dieser Stelle eines grossen Gebirgsmassifs, bestehend aus Vitoscha, Rila-, Pirin- und des Rodopen-Gebirges. Das ist die wahre Drehscheibe des Verkehrs der Balkan-Halbinsel. Ein ähnliches Verkehrszentrum finden wir bei der Mündung des Marosflusses, das statische Zentrum des Donauraumes (s. auch Fig. 4); diese Stelle bildet die Drehscheibe des Verkehrs im Donauraum.

северъ отъ Долния Дунавъ мрежата на римскитѣ пѣтица е била значително по-рѣдка. И въ срѣднитѣ вѣкове важни търговски пѣтица отъ северъ къмъ югъ, отъ северозападъ къмъ югоизтокъ и отъ западъ къмъ изтокъ сж кржстосвали нашитѣ земи. Кои раси и кои народи не сж кржстосвали тия мѣста, кои отъ тѣхъ не сж носили нещастия и разрушения, кои отъ тѣхъ не сж повлияли на нашата история и не сж ни калили като народъ, който трѣбва да отстоява своето пространство за животъ!

6. Но нека да се върнемъ на Дунава. Какво представлява Дунава за България? Съ огледъ на вътрешнитѣ съобщения на България, Дунава не заема едно отъ първитѣ мѣста, поради близостта му до други надлъжни съобщителни системи, конкуренцията на голѣмата желѣзопѣтна артерия на Дунавска България. При липсата на желѣзници въ времето на турското владичество на Балканитѣ, Дунава играеше за стопанството на страната най-голѣма роль на единъ безплатенъ природенъ пѣтъ отъ голѣмъ капацитетъ. Всички почти европейски корабоплавателни народи поддържаха трафикъ по тая рѣка, подкрепяни отъ свободата, която турскиягъ режимъ имъ гарантираше. Хранитѣ на България се направляваха къмъ пристанищата на устията на Дунава и отъ тамъ въ Западна Европа. Културата на Запада нахлуваше по Дунава отъ къмъ Австро-Унгария. Отъ тамъ идѣха готовитѣ фабрики. Русе бѣше голѣмо пристанище за претоварване за къмъ Варна, Черно море и отъ тамъ за Цариградъ. По тоя пѣтъ минаваше пощата за Индия. Това бѣ международното значение на Дунава за България. Дунавътъ бѣше главния каналъ за културното повдигане на страната. Дунавска България подъ управлението на Мидхадъ Паша бѣше на пѣтъ да стане една отъ най-цвѣтушитѣ провинции на Турската империя, само че културното въздействие на Запада се омаломощаваше отъ известния турски режимъ, който бѣше още срѣдновѣковенъ.

Въ по-ново време трѣбва да различаваме два периода за влиянието на Дунава въ вътрешно съобщително отношение: до 1899 год., когато София бѣ свързана съ желѣзница съ Варна на Черно море, и следъ тази дата. До 1899 година се отиваше отъ Русе на Дунава до столицата София съ параходъ до Ломъ и отъ тамъ съ кола презъ Балкана. Около 1880 година е имало по Дунава по брой и тонажъ толкова платноходи, колкото и параходи. Платноходитѣ изчезватъ отъ Дунава едва къмъ 1913 година. Положението се измѣня; северно-българската желѣзница върви надлъжъ Дунава отъ единия край на Северна България до другия, като се приближава на мѣста до него на едно разстояние само отъ около 30 км. При все това единъ „безплатенъ“ пѣтъ отъ голѣмъ капацитетъ никога не може да загуби своето значение — времето и увеличаващитѣ се нужди отъ всѣкакъвъ видъ съобщения изтък-

наха въ по-ново време отново значението на Дунава за вътрешния трафикъ на страната до такава степенъ, че националното корабоплаване получи единъ новъ импулсъ и днесъ по Дунава край българския брѣгъ виждаме да се движатъ най-модерни и най-комфортни български параходи, които най-интензивно се използватъ отъ локалната публика.

Изразено въ индекси, корабоплаването за пштициния трафикъ, който е най-чувствителенъ отъ една желѣзопътна конкуренция, се е развивалъ така:

1911—	100	и съответно ж. п. трафикъ	100
1922—	54.2	"	276
1926—	37.9	"	263
1931—	30.8	"	252
1938—	81.7	"	345

Виждате забележителното увеличение на използването на Дунавския пътъ 1931—1938 г., което става напоследъкъ още по-голѣмо.

Използуването на Дунава въ международния обмѣнъ отъ България е получило много характерни промѣни. Съ изстрояването на ж. п. мрежа и съоржаването на Варненското пристанище стана едно измѣстване на пътя на нашата външна търговия, особено на износа на зърненитѣ храни, като последнитѣ напуснаха пътя къмъ голѣмитѣ румѣнски пристанища около устието на Дунава, гдето ставаше претоварването за къмъ Западна Европа, а се насочваше къмъ черноморскитѣ пристанища. Дунава днесъ представлява единъ много важенъ пътъ за търговския обмѣнъ съ Централна Европа, като българскитѣ по-евтини продукти и полуфабрикати се возятъ нагоре срещу готовитѣ произведения и сурови материали на индустрията отъ Централна Европа.

Въ най-последно време обаче, поради структурната промѣна въ българския износъ, въ стремлението му да изнася нови и по ценни продукти, поради засилването на участието на желѣзницитѣ въ този износъ, стана едно засилване на участието на сухоземния пътъ предъ водния дунавски и черноморски пътъ. Ние ще илюстрираме това съ нѣколко цифри, въ проценти отъ стойността на вноси и износи:

Износъ на зърнени храни:	1880 г.	1881 г.
По Дунава	54.8	63.5
По Черно море	42.9	32.2
по сухо	2.3	1.3

Изобщо за вноса: 1906—1911 г. 1920—1925 г. 1936—1939 г.

По Дунава	24.3	15.3	19.02
По Черно море	42.6	51.9	32.07
По сухо	33.1	32.7	49.05

Изобщо за износа:

По Дунава	26.8	24.3	18.78
По Черно море	43.8	58.5	38.75
По суша	29.3	17.2	42.40

Главниятъ предметъ на българскиятъ износъ, зърненитъ храни, биде измѣстенъ отъ по ценни продукти:

Износъ: въ % по стойность	1907—911	1936—1940
Зърнени храни	66.00	13.90
Плодове, зеленчуци, съестни продукти	—	18.80
Тютюнъ, захаръ, колониални стоки	—	35.40
Продукти отъ живот. производъ	10.40	14.40
Други	23.60	17.50

Това обстоятелство предизвика и засилването на жельзопътнитъ транспорти по отношение на външната търговия. За последниятъ периодъ специфичната стойность на 1 кгр. стока, за вноса и износъ, се разпредѣля за разнитъ пжтища така:

	Вносъ	Износъ
	• (въ лева за 1 кгр.)	
По Дунава	20.30	7.42
По Черно море	16.20	8.68
По суша	53.80	27.75

7. Много пѣстра е картината на участието на разнитъ държави въ корабоплаването по дунавскитъ ни пристанища.

Знаме:	1911	1923	1935
Българско	1.9	2.0	18.10
Австро-унгарско	74.7	—	—
Австрийско	—	55.0	35.80
Унгарско	—	11.3	5.35
Германско	0.2	4.3	8.50
Румънско	11.6	18.0	10.53
Сръбско респ. Югосл.	0.0	0.7	2.78
Холандско	—	0.6	5.25
Чехословашко	—	2.7	7.94
Други: английско, гръцко, италианско, турско, френско, белгийско и пр.	11.6	5.4	5.75

Бързото увеличение на българския флагъ въ българскитъ пристанища посочва специалния интересъ, който българитъ иматъ къмъ развитието не само на своето корабоплаване изобщо, но и на дунавското специално.

8. Ние само бѣгло засегнахме въпроса какво представлява Дунавъ за България. Нека сега видимъ какво предста, влява България за Дунава. Този въпросъ за насъ българитъ е отъ по-голъмо значение. България е Дунавска страна, 39.1% отъ нейната стара територия се отлива къмъ Дунава.

Дунавът е оказалъ своето голѣмо влияние върху тази частъ отъ българската земя. Значителни градове сж се издигнали поради своето положение на Дунава: Видинъ; Ломъ като пристанище на София; Свищовъ като пристанище на Южна България въ турско време; Русе като голѣмо претоварищно пристанище за Източна България къмъ Варна и Цариградъ, когато Русе-Варненската желѣзница бѣше една отъ най-важнитѣ на европейския ориентъ.

България е и черноморска страна: 14.55 % отъ нейната стара територия се отливаше къмъ това море, къмъ което водятъ лесни достѣпи, около 400 км. брѣгъ и добри и сигурни пристанища отъ които 6 съ искусствени съоръжения, близу до Цариградъ и до Проливитѣ.

Но България е една бѣломорска страна, 46 % отъ нейната страта територия се отлива къмъ това море, на което днесъ България е вече здраво настанена. Още по-голѣма е областта, която днесъ дренира къмъ Бѣло море. Пѣтищата на съобщения презъ българскитѣ страни канализиратъ съобщенията отъ Дунава за Бѣло море, отъ Адрия за Черно море отъ СЗ къмъ ЮИ къмъ Адрия.

И ако обобщимъ всичко до сега казано по географското положение на България и положението на нейната столица, заключението за взаимоотношението на България и Дунава може да бжде само едно: никоя друга дунавска страна не може да има това привилегировано положение, което България има въ дунавската система: опираща се на Дунава, Черното и Бѣло морета въ непосредствена близостъ съ Адриатическо море и Цариградъ, срѣдина на балканскитѣ земи, владѣеща долинитѣ на най-важнитѣ балкански рѣки, протичащи за всички важни направления, пазителка на най-важния кржстопѣжъ въ въ сърдцето на Полуострова — България има да изиграе въ бждещето важната роля на дирижиране на съобщенията на Балканитѣ и да бжде моста между Дунава и Бѣло море. Нейната прегледна система на съобщения, нейната възможность за бързо попѣлване на нейнитѣ съобщителни артерии ѝ даватъ едно особено положение, което трѣбва да се прецени и достойно използвава отъ всички на Дунава. България ще се покаже достойна ржководителка на една такава политика, така както тя и досега се е показала съ своитѣ либерални схващания и третиране на международнитѣ културни и стопански въпроси.

9. Дунавъ е една голѣма рѣка отъ международенъ характеръ. Народитѣ сж се стремили въ новата история на Европа да гарантиратъ свободата на корабоплаването. Историята за свободния режимъ на корабоплаването на Дунава е много дълга и ние нѣмаме намѣрение тукъ да я засѣгаме. Въ технически смисълъ самата рѣка не позволява едно свободно корабоплаване, защото Дунава въ долното си течение е съвър-

шено запустнатъ. Многобройнитѣ, често съ много противни политически тенденции, народи не можаха да се сживѣятъ достатъчно за да научатъ да третиратъ въпроситѣ за съобщения отъ точка зрение на добре разбиранитѣ интереси на общността. Режимътъ на една рѣка оставенъ самъ на себе си се постоянно влошава. На много мѣста по Долния Дунавъ режимътъ въ миналото е билъ по-добъръ отъ днешния, особено при голѣми завой, какъвто е напр. случая при Видинъ. Голѣмата катастрофа миналата 1942 година на този градъ, която покърти цѣлия български народъ и намѣри отзвукъ у неговитѣ съседи, е единъ примѣръ какъ рѣката отмъщава за недостатъчнитѣ грижи за нейното оправяне. Безбройни сж ирѣчкитѣ, които една неоправена рѣка поставя на корабоплаването. Ето защо наложително е да се пристъпи къмъ създаването на една програма за регулиране на течението на рѣката. Голѣмата програма за създаване на една обща система отъ естествени и изкуствени водни пѣтища за съобщение, трѣбва да включи на първо мѣсто урегулирането режима на долното течение на Дунава. Нека се надѣваме, че новиятъ редъ въ Европа, който трѣбва да настъпи следъ тази война, ще наложи на всички дунавски страни, които живѣятъ въ единъ отъ най-благодатнитѣ кѣтове на Европа, да съзнаятъ, че е време да се почувствуватъ като членове на една голѣма общность, която има да се ползува съ разумъ отъ едно благо, което природата имъ е дарила за тѣхно добруване.

10. Унгария се намира въ сърдцето на Дунавския басейнъ. Центърътъ на този басейнъ се намира около вливането на р. Марошъ въ Тиса. Погледнете на картата и ще видите, че живота е изтъкналъ този центъръ по най-очевидиющъ начинъ: тукъ е голѣмото народностно напрежение; етнографската карта, както обикновено тя ни се сервира, представлява единъ сжщински вирваръ. Тукъ се срѣщаха границитѣ на Унгария, Румѣния и Югославия. Тукъ се намира единъ голѣмъ кржстопѣтъ: за Буда Пеща — Виена, за Загребъ — Италия, за Темишваръ — Румѣния; за Бѣлградъ — София — Цариградъ. Това мѣсто може да се нарече портата за Югоизточна Европа, обръщателната плоча на Дунавския басейнъ.

Отъ самосебе си се налага да потърсимъ аналогията между това мѣсто и голѣмия кржстопѣтъ на Югоизтока около София — центъра на Балканитѣ (фиг.3). Ако се обърне погледа къмъ нашитѣ съседи, виждаме че Сърбия се кржстосва надлъжъ отъ единъ отъ тия пѣтища — долината на Морава, която сжщо води къмъ срѣдината на Дунавския басейнъ. Отъ друга страна на северъ отъ Дунава виждаме, прекраснитѣ възможности за съобщение въ всички посоки на северъ, северозападъ и североистокъ. Пѣтищата по долината на Олта водятъ къмъ удобни точки за разклонение въ всички посоки. Презъ Буку-

рещъ водятъ пѣтицата, които ще десервиратъ голѣма часть отъ Източна Европа.



Обр. 4. Унгария се намира въ центъра на Дунавския басейнъ. Тамъ, при устието на рѣка Марошъ, се намира единъ важенъ кръстопѣжъ, обръщателната плоча на Дунавския басейнъ; това е штиринската Porta Orientalis (гл. сжщо обр. 3)

Ungarn befindet sich im Zentrum des Donau-Abflussgebietes. Dort, bei der Mündung des Marosflusses, ist eine wichtige Verkehrskreuzung, die Drehscheibe des Donauroumes, die wahre Porta Orientalis (s. auch Fig. 3).

Една добросѣдска съобщителна политика изисква прокарването на най-прѣки връзки водящи къмъ точкитѣ на тежестъта на тѣхнитѣ съобщителни мрежи. На всѣка държава трѣбва да се дадатъ повече отъ една възможность за сноше-

ние съ Запада и Истока. Трѣбва да се даде по-широка независимостъ въ съобщително отношение. И макаръ и Дунава да си остава най-прѣката връзка между държавитѣ разположени на него, при все това модерното време изисква една желѣзопътна политика на граничащитѣ държави, която да изхожда не само отъ егоистични стремления, но отъ единъ духъ на взаимно зачитане на интереси, което зачитане въ края на краищата се отразява благотворно за всички.

„Всичко, което е отъ естество да сближи, да свърже и да обедини различнитѣ народи, би трѣбвало да се посрещне съ радостъ въ една епоха, въ която недовѣрието и завистьта ги раздѣлятъ“ казва Свенъ Хединъ, изследователя на Централна Азия (*Die Seidenstrasse, Leipzig 1942*).

Съ съглашението между България и Румъния за построяването на единъ желѣзопътно-шосеенъ мостъ при Русе се прави една голѣма крачка напредъ за подобрението на балканскитѣ и Източноевропейскитѣ съобщения.

Ние можемъ да бждемъ на различни мнения по много нѣща, и уви! такива нѣща и различни мнения сж твърде многобройни, но би трѣбвало поне въ едно да сме убедени, ние жителитѣ на Дунавския басейнъ, а именно, че ако има нѣщо, което да може да ни сближи и отчасти да корегира вредитѣ отъ други пакостни манталитети, това е нашиятъ общъ Дунавъ и нашитѣ съобщителни сръдства. Инакъ не виждамъ какво ще може да ни даде новиятъ редъ въ Европа.

DIE DONAU IN DEM VERKEHRSSYSTEM BULGARIENS

von

Ing. Lüben Boschkoff

(Zusammenfassung)

1. Es bestehen sehr günstige Verkehrsverhältnisse im bulgarischen Lebensraum. Die Donau ist einer der sechs longitudinalen Verkehrswege Bulgariens; von Norden nach Süden gerechnet: 1. Der Donaustrom; 2. Die Zentralbahn der Donauebene, Sofia—Pleven—Warna; 3. Die Südbalkanbahn Sofia—Kazanlik—Burgas (das Rosentalbahn); 4. Die Zentralbahn Südbulgariens Sofia—Plovdiv—Konstantinopel, längs des Mariza-Flusses; 5. Die Südthrazische Zentralbahn Salonik—Konstantinopel, längs des Ägäischen Meeres und schliesslich; 6. Der Seeweg selbst längs der ägäischen Küste. Die durchschnittliche Entfernung aller dieser Wege voneinander beträgt etwa 60 km.

2. Es besteht eine bemerkenswerte Koinzidenz der Täler der Donauzuflüsse Bulgariens und Rumäniens, die gute Kommunikationen ermöglichen; so z. B. das Olt-und Isker-Tal und, als Fortsetzung, das Strumatal bis zum Ägäischen Meer, mit einer Gesamtverkehrsmöglichkeit in einer Länge von etwa 770 km. Die Balkankette andererseits gestattet leichte meridionale Verkehrsmöglichkeiten mit einer durchschnittlichen Entfernung von einander von ungefähr je 25 km.

3. Im wahren Herzen der bulgarischen Länder, in der unmittelbaren Nähe der höchsten Bergspitze der Balkan-Halbinsel Mussala (2925 m.), entspringen die bedeutendsten Balkanflüsse (Isker, Mariza, Mesta, Struma, einige wichtige Zuflüsse des Vardars und der Morava), deren Täler nach allen Richtungen leichten Verkehr ermöglichen.

4. Den Abflussgebieten nach ist Bulgarien ein ausgesprochen ägäisches Land. Das Rodopengebirge, von Bulgaren besiedelt, füllt den ganz grossen Raum zwischen der Mariza und dem Ägäischen Meer.

5. Die Bedeutung der Donau für Bulgarien: ein kostenloser Verkehrsweg von grosser Kapazität, der aber für die innere Küstenfahrt durch die zu nahe gelegene nordbulgarische Zentralbahn in jeder Beziehung benachteiligt wurde. In früheren Zeiten, vor der Erbauung der Eisenbahnen in Bulgarien, hat der Donaustrom eine ganz hervorragende Bedeutung für den kulturellen Aufschwung Bulgariens gehabt. Viele Donaustädte sind zu einer bedeutenden Prosperität gelangt. Der mit dem fortschreitenden Aufschwung des Wirtschaftslebens steigende Be-

darf an Verkehrsmitteln und Wegen, hat jedoch die Bedeutung der Donau für den inneren Verkehr des Landes von neuem ganz bedeutend hervorgehoben; die Intensität dieses Verkehrs hat eine beträchtliche Entwicklung erfahren.

Die Verteilung des Aussenhandels nach Verkehrswegen in % des Wertes für die Jahre 1936—40 ist wie folgt: Einfuhr — auf dem Donauweg 19, übers Schwarze Meer 32, auf dem Landwege 49; Ausfuhr — auf dem Donauweg 18,8 übers Schwarze Meer 38,8, auf dem Landweg 42,4. Der Schiffsverkehr in den bulg. Donauhäfen in % Reg. Tonnen und Flaggen für 1935: bulgarisch 18,1, österreichisch 35,8, ungarisch 5,35, rumänisch 10,53, reichsdeutsch 8,5, tschechoslowakisch 7,9 usw.

8. Die Bedeutung Bulgariens für den Donauverkehr: als ein ägäisches, aber auch als Donau- und Schwarzes-Meer-Land bildet Bulgarien mit seinen sehr günstigen Verkehrsmöglichkeiten nach allen Richtungen das Umschlagsland zwischen der Donau und dem Agäischen Meere. In der Zukunft hat Bulgarien als Verteilerin des Verkehrs in der Balkanhalbinsel eine sehr wichtige Rolle zu spielen.

9. Der Verkehr auf der Donau wird bedeutend dadurch behindert, dass der Lauf des Flusses immer mehr und mehr verwildert. Die Anrainerstaaten haben daher das grösste Interesse daran für die Regulierung des Donaustromes Sorge zu tragen.

10. Ungarn liegt im Herzen des Donauraumes. Das statische Zentrum des Zuflussgebietes der Donau befindet sich nahe an der Mündung des Marosflusses. Hier ist die wahre Pforte des nahen Ostens und das Zentrum eines ethnographischen Wirrwars, Zusammenstossens von Grenzen; zugleich aber wird der Verkehr, nach vielen Richtungen, analog der „Verkehrsdrehscheibe“ von Sofia, verteilt. Daraus könnten sehr nützliche Schlüsse für rationelle Verkehrsverbindungen zwischen der Balkanhalbinsel und Zentraleuropa gezogen werden.