

Donaubulgarien.

II.

(Siedlungen, Verkehr, Industrie.)

Von Dr. Jakob Weiß.

Donaubulgarien ist ein Land von sekundärer verkehrsgeographischer Bedeutung, wenn die großen Wege des Welt Handels in Betracht kommen, aber immerhin von Wichtigkeit innerhalb des engeren Raumes von Südosteuropa, und zwar wegen seines Anteils an den Wasserstraßen dieses Erdenwinkels, der Donau und dem Schwarzen Meere, und wegen seiner Mittellage zwischen den Flachländern östlich und südlich des karpathischen Außenrandes und der Transversalroute, die von Belgrad über Sofia, Philippopol und Adrianopel an die „Meerengen“ führt. Der nordsüdliche Verkehr, welcher den Strom und Donaubulgarien kreuzen muß, ist durch die Gestaltung des Balkans, die Ufer- und Stromverhältnisse der Donau in bestimmte Bahnen gelenkt, die für die Richtung von Handel und Wandel und damit für die Siedlungsentwicklung bestimmenden physischgeographischen Faktoren sind somit im ganzen und großen konstant, doch dürfen bei der Betrachtung der Siedlungsverteilung die im Lauf der Zeiten veränderten Bedürfnisse der Menschen nicht außeracht gelassen werden. So waren Roms Donaustädte in erster Linie Grenzfestungen, nicht Handelsplätze. Von den drei großen Siedlungen des bulgarischen Donauufers: Vidin (17.000 Einw.), Sistov (15.000 Einw.) und Rustschuk (41.000 Einw.) ist merkwürdigerweise das an Bevölkerungszahl zuletzt stehende Sistov in römischer Zeit der wichtigste Platz (Novae), während den beiden anderen kleinere Kastelle entsprachen.

Eine wesentliche Erschwernis der Beziehungen zwischen den beiden Uferlandschaften, das ausgedehnte Inundationsgebiet mit den zahlreichen Altwassern, ist an diesen drei Stellen durch

die enge Fassung des Stromes in festes Gelände, das auf walachischer Seite gewöhnlich weitab vom Fahrwasser liegt, beseitigt.

So entwickelten sich hier die Zwillingsiedlungen Vidin-Calafat, Sistov-Zimnicea und Rustschuk-Giurgiu. Bis an den Strom sind hüben und drüben die Schienen gelegt (die von Vidin über Belgradschik an die bulgarische Zentralbahn führende Strecke war bei Kriegsbeginn im Bau) und dauernd dadurch die Handelswege festgelegt. Kommt es freilich bloß auf die an und für sich schon wichtige Verbindung des Stromes mit dem Hinterlande an, so muß neben Somovit besonders Lom Palanka (11.000 Einw.) erwähnt werden. Daß gerade Rustschuk die größte bulgarische Donaustadt geworden ist, hat es einmal seiner Lage an jenem Punkte des Stromes zu danken, wo dieser aus seiner gegen das Meer gerichteten Bahn nach NO abschwenkt, von wo also der Weg zu dem besten Hafen der westlichen Pontusküste, nach Varna leitet, dann dem Umstand, daß es gerade südlich der rumänischen Hauptstadt liegt, deren Verbindung zum Strom in Giurgiu, dem Brückenkopf von Rustschuk, endet, daß es den Anfang der Straßen über den Mittel- und Ostbalkan bildet und seit kurzem durch die über Trnovo führende Transbalkanbahn mit der Überlandroute Belgrad—Konstantinopel in Verbindung steht. Bei keiner der anderen Donauesiedlungen sind die in der Lage begründeten fördernden Kräfte so vielfältig wie eben bei Rustschuk. Nur Varna ist ihm ebenbürtig. Die Gunst der Küstengestaltung und ein Aufwand von vielen Millionen haben den 21 Hektar großen und über 8 Meter tiefen Hafen mit einer Kaimauerlänge von beinahe einem Kilometer geschaffen, der durch Einbeziehung des Devnasees einer gewaltigen Erweiterung entgegengeht. Er steht durch das breite Tal von Provadia-Gebedsche in bequemster Verbindung mit dem Hinterlande, sein Einzugsgebiet reicht bis nach Serbien. Hieher führt die durch ihr hohes Alter (1867) als besonders wichtig gekennzeichnete Bahn von Rustschuk, hieher auch jene, welche das ganze nördliche Balkanvorland erschließt und durch das Iskertal nach Sofia leitet. An den Kreuzungen der letztgenannten Strecke mit den Hauptstraßen von der Donau über den Balkan liegen Schumla (25.000 Einw.), Eski Dschumaja (10.000 Einw.), Trnovo (13.000 Einw., mit dem Eisenbahnknoten G. Orechovitza und Ljeskovetz ein Sied-

lungskomplex von zirka 30.000 Einw.) und Plevna (24.000 Einw.). Eine ähnliche Gunst der Lage genießt Razgrad (15.000 Einw.) an der von Varna über Schumla nach Rustschuk führenden Route.

Da Donaubulgarien durchaus noch agrarische Wirtschaftsform aufweist (was sich im großen und ganzen nicht ändern wird), so ist es hauptsächlich der Handel mit landwirtschaftlichen Rohprodukten, welcher die durch die Lage begünstigten Siedlungen aufblühen läßt. Wie vieler Hände Arbeit erforderte die Zufuhr, die Aufstaplung, der Verkauf und endlich die Verladung einer Getreidemenge von 1,845.000 q zum Beispiel, die im Jahre 1911 bloß aus den Donauhäfen Vidin, Lom und Rahova ins Ausland (meist über Sulina nach Belgien) ging, oder die Ausfuhr von 1,289.500 q Mais, Weizen, Roggen, Hafer, Gerste und Hirse, welche die Donauplätze des Rustschuker Kreises 1905 auf dem Strom verfrachteten! Dabei ist noch gar nicht der bedeutende Export von Eiern (viele Tausende Zentner nach Österreich und Deutschland), Geflügel u. a. in Rechnung gezogen.

Ungleich mehr geht über Varna in die Welt hinaus. Fast alle Länder Europas, sogar Ägypten und die asiatische Türkei, sind Abnehmer der Landwirtschaft Donaubulgariens, besonders Belgien, das mit zirka 60 von Hundert der Gesamtausfuhr an Zerealien an erster Stelle steht. So betrug 1911 das Gewicht des auf dem Seeweg von Varna aus beförderten Getreides 2,087.892 q. Das allein läßt es begreiflich erscheinen, daß der Schiffsverkehr sowohl auf dem Strom als in dem einzigen Seehafen der Landschaft besonders rege ist. Für uns Österreicher ist es eine besondere Genugtuung, daß die Schiffe der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und der kgl. ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft einen alle anderen Nationen weit zurücklassenden Anteil an dem Handelsverkehr der bulgarischen Donaustädte haben, aber eine noch größere, daß selbst auf dem Meere, das in Hinblick auf den weit kürzeren Wasserweg der Donau nicht so sehr für unsere Beziehungen in Betracht kommt, die österreichische Flagge, was Schiffszahl und Tonnage betrifft, dominiert. So wurden 1911 im Hafen von Varna 138 Dampfer des österreichischen Lloyd und der ungarischen Levantelinie (im Ein- und Auslauf) mit 236.362 Registertonnen gezählt, dagegen nur u. a. 80 russische, 50 deutsche,

44 englische und 35 französische Schiffe. Wohl war die Zahl der griechischen und bulgarischen Fahrzeuge größer, doch weit geringer ihre Tonnage.

Die industrielle Um- und finanziell wirksamere Auswertung des Getreides ist erst in der Entwicklung begriffen, immerhin aber ist die Mühlenindustrie die bisher wichtigste des Landes. Sie genügt nicht bloß den heimischen Bedürfnissen, sondern arbeitet bereits stark für den Export. Aus Varna konnten beispielsweise 1911 306.179 q Mehl ins Ausland gehen, 144.388 q Kleie fanden in Hamburg und Triest raschen Absatz.

Neben der Bierbrauerei, die vielerorts, besonders in Schumla, betrieben wird und welche heimische Gerste verarbeitet — der Hopfen ist gewöhnlich bayerischer Herkunft — wäre unter den Lebensmittelindustrien insbesondere die nicht lange noch bestehende, aber schon sehr leistungsfähige Zuckererzeugung zu nennen. Den großen Anlagen in Gorna Orechovitza (österr. Kapital) und in Rustschuk sollen in den Kreisen Vidin, Vratza und Schumla andere folgen, wenigstens sind die Konzessionen bereits vergeben.

Vor der weiteren Besprechung der gewerblichen Tätigkeit ist es erforderlich, einiges über die dem Lande eigenen Betriebsmittel zu sagen. Bezeichnend ist, daß noch immer Kohle aus England, auch aus Westfalen, einen Haupteinfuhrartikel darstellt. Das ist nicht eine Folge des Fehlens von Kohlenlagern, vielmehr verursacht durch die ungenügende Erschließung derselben durch bergmännische Arbeit und die Bahn. So ist im wesentlichen erst das Vorhandensein von Kohle im Westbalkan (Gorna Luka, Prevala) konstatiert, der übrigens auch erzeich ist (vernachlässigte Kupfergruben von Plakalnitza bei Vratza. Über Silbervorkommnisse bei Berkovica berichtet Hadži Halfa). Von größerer Bedeutung sind bereits die Förderstellen um Triavna und Drenovo (oberes Jantragebiet) namentlich infolge der Eröffnung der Transbalkanbahn.

Im übrigen könnte die moderne Ausnutzung der vielen Wasserkräfte, die besonders im Mittelbalkan in zahlreichen gewerblichen Kleinbetrieben seit alters Verwendung finden, das Land von fremder Kohle unabhängiger machen.

Während die Industrie im allgemeinen nur an die großen Siedlungen, vor allem Rustschuk und Varna, gebunden ist (Ziegelwerke, Dampfsägen, Tabakverarbeitung, Zucker- und

Spiritusfabriken etc. in Rustschuk, Baumwollspinnerei und -weberei, Juteverarbeitung und Glasfabrikation in Varna und Umgebung, abgesehen von den Dampf-mühlen hier und dort), ist sie im weiteren Umkreis von Trnovo mehr flächenhaft verbreitet, so daß man da bereits von einem Industriegebiet reden kann. Die uralte Übung der Tuch- und Schnurmacherei, wie der Lederherstellung und -verarbeitung, besonders in Trnovo und Gabrovo, hat die Basis für einen modernen Großbetrieb gebildet, der Hanf, Flachs, Baumwolle und Schafwolle zu Halb- und Ganzfabrikaten umwandelt und so leistungsfähig ist, daß er die Türkei, Rumänien und die übrigen Balkanländer, ja sogar Rußland zu seinen Abnehmern zählt. Hierzu gesellt sich die schon erwähnte Zucker-, Mühlen-, Brau- und Spiritusindustrie (Gorna Orechovitza, Trnovo, Kilifarevo) und die Holzverarbeitung (Gabrovo, Trojan); die Kohlenzechen und die Bahn vervollständigen das Bild.

Trotz dieser Rührigkeit bedarf das Land aber noch lange der ausländischen Einfuhr. Österreich, das bisher einen wesentlichen Teil derselben bestritten hat, vom Deutschen Reiche aber beinahe eingeholt ist, muß trachten, sich dieses Absatzgebiet um so fester zu sichern, als es umgekehrt für seine Lebensmittelversorgung von besonderer Wichtigkeit sein wird.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1915

Band/Volume: [59](#)

Autor(en)/Author(s): Weiß Jakob

Artikel/Article: [Donaubulgarien. 274-278](#)