

MONATSBERICHTE DES WIENER INSTITUTS FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

14. Jahrgang, Nr. 7/8

Ausgegeben am 4. September 1940

Inhaltsverzeichnis:

Der Zusammenbruch der britischen „Wirtschafts- offensive“ in Südosteuropa	105	Die Ausfuhr von Erzeugnissen der Viehwirtschaft aus dem Südosten	130
<i>Sanktionen gegen Italien</i>	105	<i>Unterschiede in der Zusammensetzung</i>	131
<i>„Wirtschaftsoffensive“ gegen Deutschland</i>	106	<i>Die Absatzmärkte</i>	132
<i>Blockade mit wirtschaftlichen Kampfmitteln</i>	111	Der tägliche Arbeitsweg in Oberdonau	136
<i>Die wirtschaftliche Logik des Zusammenbruchs</i>	115	Tabellenanhang:	
Die Eisenbahnen Rumäniens	121	<i>Wirtschaftszahlen der Südostländer</i>	140
<i>Die Netzgestaltung und die Hauptstrecken</i>	122		
<i>Verkehr und Ertrag</i>	126		
<i>Eisenbahn und Industrialisierung</i>	128		

Der Zusammenbruch der britischen „Wirtschaftsoffensive“ in Südosteuropa

In unmittelbarer Folge der seit dem 10. Mai d. J. im Westen und im Mittelmeer eingetretenen politischen und militärischen Ereignisse ist die von den Briten im Südosten mit wirtschaftlichen Kampfmitteln unternommene Blockierung Deutschlands vollständig zusammengebrochen. Damit wurde der seit 1936 betriebenen „britischen Wirtschaftsoffensive auf dem Balkan“, als deren Krönung diese blockadepolitischen Wirtschaftsmaßnahmen anzusehen waren, ein Ende gesetzt. Nach ihren politischen Beweggründen und Zielen heben sich drei Phasen der britischen Wirtschaftsoffensive in Südosteuropa deutlich voneinander ab.

Erste Phase: Sanktionen gegen Italien

In der *ersten Phase* richtete sich der wirtschaftspolitische Kampf gegen Italien. Er begann um die Jahreswende 1935/36 in Verbindung mit den wirtschaftlichen Sanktionen des Völkerbundes, die in der Zeit vom November 1935 bis zum Juli 1936 durchgeführt wurden. Damals hat Großbritannien den fünf an den Sanktionen teilnehmenden Südostländern (Jugoslawien, Rumänien, Bulgarien, Türkei und Griechenland) angeboten, sie durch vermehrte eigene Käufe für die ihnen im Italienhandel entstehenden Einbußen schadlos zu halten, und zwar einmal, um sie auf diese Weise an die Völkerbundspolitik zu fesseln, zum andern aus empirepolitischen Beweggründen. Solange Italien der traditionelle Freund Englands im Mittelmeer war, hatten die Briten keinen Anlaß, den politischen und wirtschaftlichen

Einfluß Italiens in Südosteuropa zurückzudrängen. Als Italien aber im Kampf um Abessinien das Kielwasser der britischen Politik verließ und die Vormachtstellung im Mittelmeerbecken zu beanspruchen begann, versuchte die britische Politik sofort, das im Rücken Italiens gelegene Südosteuropa mit seinen ausgedehnten Mittelmeerküsten für die Flankendeckung des Seewegs nach Indien einzuspannen¹⁾. Wirtschaftlich konzentrierte sich dabei die britische Interessenpolitik im wesentlichen auf Jugoslawien und die Türkei. Nach dem Fall der Meerengenklausel in den Vereinbarungen von Montreux (20. Juli 1936) sicherten sich die Briten gegen das deutsche Angebot von *Krupp* den Auftrag der Befestigung der Dardanellen, und im gleichen Jahre kam auch der Lieferungsvertrag zur Errichtung der staatlichen Stahlwerke in Karabük (ein Objekt von 3 Mill. £) wiederum gegen *Krupp* mit der englischen Firma *Brassert & Co. Ltd.* zustande.

Jugoslawien war den Briten wegen seiner Adriaküste politisch-strategisch wichtig²⁾. Außerdem hatte unter den Südostländern vor allem Jugoslawien nennenswerte Mengen von Waren, die unter die Sanktionen fielen, an Italien geliefert. Dies galt in erster Linie für Bauholz. Es gelang in der Sank-

¹⁾ Vgl. hierzu auch Böttner, Helmut: „England greift nach Südosteuropa“, Wien und Leipzig, 1939, S. 9, 10, 98, 99.

²⁾ Jugoslawien trat im Januar 1936 dem gegen Italien gerichteten Mittelmeerpakte bei.

tionszeit, direkte Verbindungen zwischen jugoslawischen Holzausfuhr- und englischen Holzeinfuhrfirmen herzustellen. Die Ausfuhrzahlen zeigen einen

Die jugoslawische Ausfuhr von Bauholz nach Großbritannien und Italien

Ausfuhr nach	1935		1936		1937		1938	
	Mill. Dinar	v. H.	Mill. Dinar	v. H.	Mill. Dinar	v. H.	Mill. Dinar	v. H.
Italien . . .	371'0	88'9	37'3	28'8	229'2	56'0	169'7	63'9
Großbritannien	46'4	11'1	92'3	71'2	180'3	44'0	95'7	36'1
Nach beiden Ländern zusammen	417'4	100'0	129'6	100'0	409'5	100'0	265'4	100'0

Anstieg der englischen Käufe von 46.4 Millionen Dinar (44.300 Tonnen) im Jahre 1935 auf 92.3 Millionen Dinar (96.700 Tonnen) in 1936 und auf 180.3 Millionen Dinar (186.500 Tonnen) in 1937. Allerdings gelang eine wirksame Verdrängung Italiens nur im Sanktionsjahr 1936, in welchem sich Großbritannien und Italien im Verhältnis 71 : 29 in ihre — im ganzen allerdings wesentlich kleineren — Bezüge teilten. Dieses Verhältnis verwandelte sich in 44 : 56, als 1937 Italien wieder als Käufer auftrat. 1938 sanken die britischen Käufe auch absolut wieder auf nur 87.100 Tonnen im Werte von 95.7 Millionen Dinar. Der britische Anteil an der jugoslawischen Gesamtausfuhr von Bau- und Nutzholz stieg von 18.4 v. H. (1936) auf 19.8 v. H. (1937) und sank 1938 auf 13.6 v. H.

Bei dieser britischen Initiative auf dem jugoslawischen Holzmarkt ist es in der ersten Phase im wesentlichen geblieben. Die stärkere Beteiligung Großbritanniens an der jugoslawischen Hanfausfuhr seit 1937 ist zwar nicht unmittelbar auf die Sanktionen zurückzuführen — Hanf stand nicht auf der Sanktionenliste —, hängt aber (neben konjunkturellen Gründen) insofern mit der antiitalienischen Neuorientierung der britischen Mittelmeerpolitik zusammen, als Italien und Jugoslawien die einzigen Weichhanferzeuger der Welt sind und die Briten seit 1936 ihre Abhängigkeit von der italienischen Erzeugung zu beseitigen trachteten. Erdöl, das Italien in beträchtlichen Mengen von Rumänien bezog, wurde bekanntlich — vor allem unter dem Druck der Welterdölkonzerne — nicht in das Embargo einbezogen, so daß hier eine handelspolitische Intervention britischerseits nicht erforderlich wurde. In den übrigen Waren aber hatten die Südostländer angesichts der meist nicht sehr erheblichen italienischen Käufe der Vorsanktionszeit weder große Ausfälle, noch nennenswerte Absatzschwierigkeiten, zumal Deutschland bereit war, alle zusätzlich verfügbaren Mengen aufzunehmen.

Zweite Phase: „Wirtschaftsoffensive“ gegen Deutschland

Die zweite Phase der britischen Wirtschaftsoffensive umfaßt die Zeit vom Frühjahr 1938 bis zum August 1939. Zu ihren Methoden gehörten in diesem Abschnitt vor allem Anleihegewährungen und Anleiheangebote, spontane Großkäufe zu Kriegsvorratzzwecken, handelspolitische Sonderabmachungen, Gründung zwischenstaatlicher Handelskammern, Wirtschafts- und Kulturpropaganda. Alle diese Aktionen ließen das seit 1937 in den Mittelpunkt rückende³⁾ Motiv, ein „Gegengewicht gegen die deutsche Wirtschaftsexpansion und den wachsenden politischen Einfluß Deutschlands auf dem Balkan und im Nahen Osten“ zu schaffen, bereits mehr oder weniger unverhüllt erkennen.

Türkenkredite

Der konkrete Auftakt und zugleich das wirtschaftlich ernsthafteste Unternehmen der ganzen Phase waren die türkisch-englischen Kreditverträge vom 21. Mai 1938, die am 1. Juli 1938 in Kraft traten und deren Abschluß durch die Stimmungsmache deutschfeindlicher Kreise nach der im März 1938 erfolgten Wiedervereinigung der Ostmark mit dem Reich beschleunigt worden war. (Die türkischen Unterhändler befanden sich bereits seit Januar in London.) Nach den Worten der Londoner *Times* vom 20. Mai 1938 hatten die Verträge den Zweck, dazu beizutragen, „daß die Türkei weniger ausschließlich auf deutsche Käufe und Zahlungen angewiesen ist, als sie es in letzter Zeit Gefahr lief zu werden“. In den Abmachungen gewährte Großbritannien der Türkei einen Warenkredit von 10 Mill. £ und eine Rüstungsanleihe von 6 Mill. £. Für die 10 Mill. £ übernahm es die Türkei, bis Ende 1940 in Großbritannien Waren britischer Herkunft (vor allem Kapitalgüter für die Entwicklung der Industrie und des Chrom-, Kupfer- und Kohlenbergbaues, ferner Hafenanlagen und 28 Handelsschiffe) zu kaufen. Als Bezahlung erhielten die englischen Lieferanten mit einer zehnjährigen Laufzeit ausgestattete 5½%ige türkische Schatzanweisungen, die das britische *Export Credits Guarantee Department* garantierte. Eine gleichzeitig gegründete *Anglo-Turkish Commodities Ltd.* wurde beauftragt, türkische Waren laufend auf dem britischen Markt und anderen Freidevisenmärkten mit der Auflage abzusetzen, die von ihr erzielten

³⁾ Vgl. hierzu Report on International Trade. A survey of problems affecting the expansion of international trade, with proposals for the development of British commercial policy and export mechanism, by P. E. P., London, May 1937, S. 226 ff.

Überschüsse in einen Fonds zur späteren Tilgung der Schatzanweisungen einzuzahlen. Für den Rüstungskredit kauften die Türken Waffen, Munition und Kriegsschiffe in England. Gemessen an den Proportionen der türkischen Volkswirtschaft waren diese Mittel riesig. 1938 stieg die Einfuhr aus Großbritannien so an, daß sie für das ganze Jahr dem Werte nach mehr als das Zweifache von 1937 betrug (vgl. Zahlenübersicht). Dieser Steigerung stand indessen keineswegs eine entsprechende britische Initiative hinsichtlich der Abnahme türkischer Waren gegenüber. Von 1937 bis 1938 gingen die britischen Bezüge wertmäßig um rund 50 v. H. zurück, was nur zum Teil auf den Rückgang der Weltmarktpreise zurückzuführen ist. Auch 1939 erreichte die türkische Ausfuhr nach Großbritannien den Stand von 1937 nicht wieder, während die Einfuhr aus Großbritannien infolge der Lieferschwierigkeiten der britischen Industrie von der Höhe des 1938er Kredit-Boom's fast genau auf das Niveau von 1937 sank.

Mais-Großkauf in Jugoslawien

In die Zeit der Vorbereitung der Türkenverträge fällt der erste der spontanen britischen Großkäufe. Es handelte sich um rund 200.000 Tonnen Mais aus Jugoslawien, die zum größten Teil innerhalb eines Monats — April 1938 — nach Großbritannien verschifft wurden. Dadurch erhöhte sich 1938 die jugoslawische Maisausfuhr nach Großbritannien gegenüber 1937 um das Neunzehnfache. Stimuliert wurde dieses einmalige Geschäft — genau wie die türkische Aktion — von der auf Grund des Ostmarkanschlusses betriebenen deutschfeindlichen Stimmungsmache. Außerdem lag im April 1938 der Weltmarktpreis für Mais nicht niedriger als der jugoslawische.

Anleihe an Griechenland

Nach dem Bekanntwerden der Türkenverträge ließen die Briten auch bei den anderen Südostländern durchblicken, daß sie weiteren Anleihen nicht abgeneigt seien. Doch ist es nur noch im Falle Rumäniens und Griechenlands zum Abschluß von Kreditabkommen gekommen. Jugoslawien und Ungarn lehnten die britischen Angebote ab, mit Bulgarien verliefen die Verhandlungen ergebnislos⁴⁾. Griechenland erhielt Anfang Mai 1939 einen vom *Export Credits Guarantee Department* garantier-

⁴⁾ Bulgarien erhielt im August 1938 eine 5½ige Anleihe von Frankreich (*Banque de Paris et des Pays-Bas, Banque Lazare Frères & Cie. und Banque Dreyfuß & Cie.*) in Höhe von 375 Millionen Francs, die nur für Warenkäufe in Frankreich verwendet werden durfte.

Der Außenhandel Großbritanniens mit Südosteuropa

Land	Jahr	In 1.000 £			In v. H. der Gesamtein- bzw. -ausfuhr Großbritanniens	
		Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr- (-) bzw. Ausfuhr- (+) überschuß Großbritannien	Einfuhr	Ausfuhr
Ungarn . . .	1933	1.427	278	- 1.149	0'2	0'1
	1934	1.351	500	- 851	0'2	0'1
	1935	1.796	436	- 1.360	0'3	0'1
	1936	2.152	414	- 1.738	0'3	0'1
	1937	2.365	501	- 1.864	0'2	0'1
	1938	2.388	593	- 1.795	0'3	0'1
Jugoslawien .	1933	586	600	+ 14	0'1	0'2
	1934	832	824	- 8	0'1	0'2
	1935	1.167	928	- 239	0'2	0'2
	1936	1.810	885	- 925	0'2	0'2
	1937	2.445	1.002	- 1.443	0'3	0'2
	1938	2.331	1.235	- 1.096	0'3	0'3
Rumänien . .	1933	4.103	2.385	- 1.718	0'7	0'6
	1934	3.340	2.679	- 661	0'5	0'7
	1935	3.165	1.213	- 1.952	0'5	0'3
	1936	6.188	1.120	- 5.068	0'8	0'3
	1937	4.438	1.814	- 2.624	0'5	0'3
	1938	3.773	1.343	- 2.430	0'4	0'3
Bulgarien . .	1933	68	268	+ 200	0'0	0'1
	1934	88	268	+ 180	0'0	0'1
	1935	369	199	- 170	0'1	0'0
	1936	806	212	- 594	0'1	0'0
	1937	1.034	268	- 766	0'1	0'1
	1938	496	321	- 175	0'1	0'1
Griechenland .	1933	2.200	1.958	- 242	0'4	0'5
	1934	2.047	2.682	+ 635	0'3	0'7
	1935	1.813	2.924	+ 1.111	0'3	0'7
	1936	1.857	3.322	+ 1.465	0'2	0'8
	1937	1.901	2.946	+ 1.045	0'2	0'6
	1938	1.861	3.752	+ 1.891	0'2	0'8
Türkei	1933	1.086	1.459	+ 373	0'2	0'4
	1934	868	1.172	+ 304	0'1	0'3
	1935	965	1.021	+ 56	0'1	0'2
	1936	1.276	948	- 328	0'2	0'2
	1937	1.588	1.543	- 45	0'2	0'3
	1938	936	2.476	+ 1.540	0'1	0'5
Südosteuropa	1933	9.470	6.948	- 2.522	1'5	1'9
	1934	8.526	8.125	- 401	1'3	2'1
	1935	9.275	6.721	- 2.554	1'3	1'6
	1936	14.089	6.901	- 7.188	1'8	1'6
	1937	13.771	8.074	- 5.697	1'4	1'5
	1938	11.785	9.720	- 2.065	1'4	2'1

ten, 20 Jahre laufenden Kredit von 2 Mill. £ (= 1·1 Milliarden Drachmen) zum Ankauf von Rüstungsmaterial, das im Zeitpunkt der Gewährung des Kredits bereits britischen Firmen in Auftrag gegeben und bis zum 31. Mai 1940 zu liefern war. Die Verhandlungen hatten sich sehr lange hingezogen, waren schließlich aber durch die italienische Besetzung Albaniens (April 1939) beschleunigt worden. Die vereinbarte Summe war unbedeutend; sie entsprach ungefähr dem zwölften Teil einer jährlichen griechischen Gesamteinfuhr (im Durchschnitt der vorangegangenen Jahre).

Bemühungen um Rumänien

Auch bei Rumänien dauerte es bis zum Abschluß des Kreditvertrages noch genau ein Jahr, obgleich die britisch-rumänischen Wirtschaftsbesprechungen seit Juni 1938 nicht mehr abrisen. Mitte Juni 1938 verhandelte der Vizepräsident des rumänischen Kronrates, der ehemalige Ministerpräsident *Tatarescu*, in London, und Anfang August

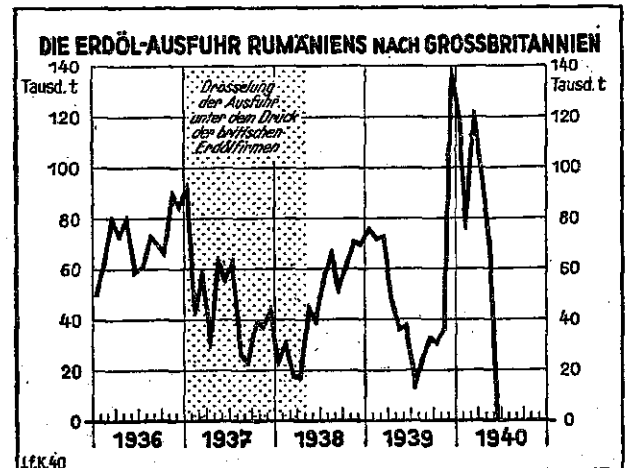
Der Außenhandel Südosteuropas mit Großbritannien

Land	Jahr	Einheit	Einfuhr aus	Einfuhr nach	Einfuhr(-) bzw. Ausfuhr(+)	
					überschuß im Verkehr mit	
Großbritannien						
Ungarn	1933	Mill. Pengö	13'6	31'3	+	17'7
	1934		18'3	30'7	+	12'4
	1935		21'4	37'9	+	16'5
	1936		22'2	44'0	+	21'8
	1937		25'4	42'4	+	17'0
	1938		25'7	42'2	+	16'5
	1939		23'6	31'2	+	7'6
Jugoslawien . .	1933	Mill. Dinar	280	90	-	190
	1934		331	180	-	151
	1935		373	212	-	161
	1936		347	432	+	85
	1937		409	465	+	56
	1938		431	485	+	54
	1939		242	367	+	125
Rumänien . . .	1933	Mill. Lei	1444	2182	+	738
	1934		2147	1368	-	779
	1935		1064	1615	+	551
	1936		929	3132	+	2203
	1937		1907	2783	+	876
	1938		1529	2386	+	857
	1939		1342	3768	+	2426
Bulgarien . . .	1933	Mill. Lewa	152	50	-	102
	1934		143	53	-	90
	1935		141	142	+	1
	1936		146	453	+	307
	1937		233	695	+	462
	1938		348	267	-	81
	1939		144	188	+	44
Griechenland .	1933	Mill. Drachmen	1209	973	-	236
	1934		1470	952	-	518
	1935		1658	897	-	761
	1936		1927	899	-	1028
	1937		1668	922	-	746
	1938		1926	843	-	1083
	1939		1479	1259	-	220
Türkei	1933	Mill. Ltq.	10'1	8'6	-	1'5
	1934		8'6	5'3	-	3'3
	1935		8'7	6'2	-	2'5
	1936		6'1	6'4	+	0'3
	1937		7'1	9'8	+	2'7
	1938		16'8	4'9	-	11'9
	1939		7'4	7'3	-	0'1

kam Sir Robert Lee als Vertreter des Board of Trade nach Bukarest. Während der Sudetenkrise im Herbst 1938 arbeiteten einige Mitglieder der Mission Runciman in der rumänischen Hauptstadt. Ende September 1938 verhandelte Robert Boothby als Direktor der Industrial Facilities Corp. Ltd., die für das Export Credits Guarantee Department in den Russenkredit, dem polnischen Westinghousekredit und den Türkenverträgen beteiligt war, in Genf mit rumänischen, jugoslawischen und bulgarischen Vertretern, und Mitte November 1938 begab sich König Carol zu einem Staatsbesuch nach London, wohin einige Tage vorher der Präsident des Obersten rumänischen Wirtschaftsrates Argetoianu abgereist war, um insbesondere die Fragen der Erdölwirtschaft mit den interessierten englischen Stellen zu erörtern. Anfang 1939 war Lord Sempill als Repräsentant der englischen Produktionsmittelindustrie in Bukarest, und im April 1939 begab sich — als Antwort auf den am 23. März 1939 zustande gekommenen deutsch-rumänischen Wirtschaftsvertrag (sogenannter Wohlthat-Vertrag) — unter Führung von Sir Frederic Leith-Ross die britische Wirtschaftskommission nach Rumänien,

die dann am 11. Mai 1939 den Handels- und Kreditvertrag zustande brachte.

Eine der Hauptschwierigkeiten bei den britisch-rumänischen Verhandlungen lag darin, daß die unter Führung der Astra Romana (Royal-Dutch-Shell-Gruppe) stehenden, mit britischem Kapital arbeitenden rumänischen Erdölgesellschaften eine Art „Privatkrieg“ gegen den rumänischen Staat führten, der einer Ausdehnung der gegenseitigen Handelsbeziehungen diametral entgegenlief. Die Politik der rumänischen Regierung ging dahin, die Einwirkungen des Auslandskapitals mit den Interessen der rumänischen Politik in Einklang zu bringen. Ihren Niederschlag fand diese Politik in der am 20. März 1937 vom Parlament angenommenen Berggesetznovelle. Die britisch-rumänischen Erdölgesellschaften beantworteten dieses Vorgehen der Regierung damit, daß die Stammfirmen in Großbritannien die britischen Erdölimporte aus Rumänien drosselten. So sanken die monatlichen Erdölausfuhren nach Großbritannien von ihrem Höchststand von 94.175 Tonnen im Januar 1937 auf einen tiefsten Stand von nur 17.050 Tonnen im April 1938. Da rund die Hälfte der rumänischen Gesamtausfuhr nach Großbritannien aus Erdöl bestand, bedeutete dies für die rumänische Devisenbilanz einen empfindlichen Ausfall, zumal diese



Ausfuhr die hauptsächlichste Quelle für Freidevisen bildete. Die Gesellschaften gaben der rumänischen Regierung zu verstehen, daß sie die Bezüge nur wieder erhöhen würden, wenn die Berggesetzgebung in ihrem Sinne revidiert würde. Die Gesellschaften verlangten ferner das Recht, einen Teil des Freidevisenerlöses ihrer Ausfuhren beliebig verwenden zu können. Der den Rumänen zufließende Devisenerlös sollte also — um den Preis einer Wiederausdehnung der Erdölbezüge — relativ vermindert werden; und dies angesichts der Tatsache, daß

daneben bereits ein Teil des Erlöses der rumänischen Ausfuhr nach Großbritannien vertraglich zum Zinsen- und Tilgungsdienst der britischen Altanleihen verwandt wurde.

Abgesehen von allen übrigen — z. B. devisentechnischen⁶⁾ — Schwierigkeiten, waren unter solchen Umständen einer Ausdehnung der rumänischen Käufe britischer Waren, die Rumänien allein aus den Erlösen seiner nach Großbritannien und anderen Freidevisenländern gerichteten Ausfuhr bezahlen konnte, sehr enge Grenzen gesetzt. Dem politisch propagierten Interesse der britischen Handelspolitik hätte es entsprochen, die Erdölgesellschaften zu einer Erhöhung der Erdölausfuhr bei gleichzeitigem — eventuell vorübergehendem — Verzicht auf die teilweise freie Verfügung über die Devisenerlöse zu bewegen. Ein solcher Verzicht hätte die Gesellschaften zur Reinvestition ihrer Gewinne in rumänische Anlagen veranlaßt, die Kaufkraft Rumäniens für britische Waren erhöht und gleichzeitig die nationalwirtschaftliche Unabhängigkeit Rumäniens selbst in dem von den Briten verstandenen deutschfeindlichen Sinne verstärkt. Die britische Handelspolitik hat jedoch — genau wie im Abessinienkonflikt — nicht nur keinen Versuch unternommen, sich gegen die Erdölinteressen durchzusetzen; sie hat sich im Gegenteil zum Instrument dieser Interessen gemacht. So wurde im April 1938 die rumänische Nationalbank genötigt, die Gesellschaften zu ermächtigen, eine Quote von 20 v. H. des Gesamtwertes der Erlöse an freien Devisen einzubehalten und beliebig für den eigenen Devisenbedarf zu verwenden. Diese Quote erhöhte sich bis zu 25 v. H., wenn die Ausfuhren gegenüber den Monaten der Drosselung um mindestens 10 v. H. erhöht wurden.

Grundsätzlich erklärten sich die Gesellschaften, die darauf ihre Bezüge ab Mai 1938 wieder auszudehnen begannen, mit der Regelung jedoch noch keineswegs zufrieden. Als Ergebnis der Verhandlungen *Tatarescus* und *Argetoianus* mußte die rumänische Regierung den britischen und nicht-britischen ausländischen Gesellschaften generell gestatten, bei Neugründungen oder Erweiterungen ihrer Unternehmungen bis zu 30 v. H. ihres Produktionswertes in Form von Zinsen, Dividenden, Amortisationen usw. nach dem Ausland zu über-

⁶⁾ Der rumänische Importeur war schon damals — und stärker noch in der Folgezeit — zum Teil auf den Erwerb sogenannter freihandelbarer Pfunde angewiesen, deren Leikurs von der Spekulation und von der Nachfrage aus Kapitalfluchtkreisen weit über die offizielle Notierung hinaus hochgetrieben wurde.

weisen, und im Abkommen vom 11. Mai 1939 wurde endgültig vereinbart, daß diese Quote von 30 v. H. ohne Genehmigung zur Bezahlung der zur Erdöl-erzeugung notwendigen Materialeinfuhren, ferner für Patente, Honorare, Dividenden, Reisespesen, Zinsen usw. verwandt werden durfte, und zwar nicht nur in England, sondern auch in jedem anderen Freidevisenland. Mit Genehmigung konnte die Quote auch für Kapitalanlagen im Ausland nutzbar gemacht werden, sofern diese Anlagen die rumänische Ausfuhr zu fördern geeignet waren. Mit diesen Abmachungen demonstrierte das britische Kapital seine Abneigung, sich — und sei es auch nur für eine Reihe von Jahren — in ähnlicher Weise mit dem Schicksal der wirtschaftlichen Entwicklung Rumäniens zu identifizieren, wie Deutschland dies im *Wohlthat-Vertrag* getan hatte. Und dennoch fand diese Demonstration einen hervorragenden Platz in einem Handelsvertrag, der von der britischen Propaganda als Muster des neuerwachten britischen Interesses für Südosteuropa hingestellt wurde.

Während dieses Tauziehen um den Transfer der privatkapitalistischen Rente noch im Gange war, veranlaßte die Sudetenkrise Großbritannien zu einem weiteren Großkauf. Anfang September 1938 schloß das britische *Board of Trade* mit der rumänischen Regierung einen Fakultativvertrag auf Übernahme von 400.000 Tonnen Weizen. (1937/38 hatte Großbritannien aus Rumänien nur rund 85.000 Tonnen Weizen eingeführt.) Der „Fakultativ“-Charakter dieses Vertrages bedeutete praktisch, daß die Briten nur dann zur Abnahme verpflichtet waren, wenn im Falle der Entwicklung der Sudetenkrise zu einem bewaffneten britischen Konflikt mit Deutschland die „Gefahr“ bestand, daß diese 400.000 Tonnen nach Deutschland gelangten. Tatsächlich nahm denn auch im November 1938 das britische *Food Defence Department* nur 200.000 Tonnen ab, da der Kriegsfall nicht eingetreten war.

Am 11. Mai 1939 wurde das bereits erwähnte britisch-rumänische Wirtschaftsabkommen unterzeichnet. Es war von vornherein als ein Gegenstoß gegen den *Wohlthat-Vertrag* vom März 1939 gedacht, wie weniger aus den konkreten Abmachungen, die viele rumänische Wünsche offen ließen, als vielmehr aus den Rahmenvereinbarungen zu entnehmen war. Deren Wert hätte sich erst dann realisiert, wenn die Briten mit einer großangelegten Beteiligung an der Erschließung Rumäniens Ernst gemacht hätten. Sie verlangten und erhielten nämlich die gleichen Freihafenrechte an der Donau und am

Schwarzen Meer zugesichert, die im *Wohlthatsvertrag* Deutschland zugestanden worden waren, und in einer sehr weit gefaßten Meistbegünstigungsklausel wurde ausgesprochen, daß jede Begünstigung und jedes Privileg, welches Rumänien irgendeinem Lande zur Hebung seines Handelsverkehrs mit ihm künftig gewährte, auch Großbritannien gewährt werden müsse. Die erwähnten Zugeständnisse an die Erdölfirmer wurden insofern ergänzt, als das Meistbegünstigungsprinzip auch auf die Mutungs- und Bohrrechte ausgedehnt und die rumänische Regierung zur Verabschiedung eines Gesetzes verpflichtet wurde, das geeignet sein mußte, „einen neuen Aufschwung der rumänischen Erdöl-erzeugung zu ermöglichen“. Der nach dem Muster der Türkenverträge verabredete Warenkredit wurde ursprünglich auf 5 Mill. £, später auf 5·5 Mill. £ (= 3·6 Milliarden Lei)⁶⁾ festgesetzt, wovon 1·88 Milliarden Lei für Rüstungszwecke, der Rest für öffentliche Anlagen und Straßenbauten bestimmt waren. Die britischen Lieferanten sollten mit 5% igen rumänischen Schatzanweisungen bezahlt werden, deren Verzinsung und (über 20 Jahre laufende) Tilgung vom *Exports Credits Guarantee Department* garantiert wurde. Im übrigen sagten die Briten erhöhte Käufe rumänischer Waren zu. Aus der neuen Ernte sollten sie, „sofern zu Weltmarktpreisen erhältlich“, wiederum 200.000 Tonnen Weizen kaufen.

Der Londoner *Economist* kommentierte das Abkommen am 20. Mai 1939 (S. 420) treffend mit den Worten: „Als übliches Friedensabkommen ist es großzügig. Aber wenn auch die normalen handelspolitischen Erwägungen nicht gänzlich außer Ansatz gelassen werden sollen, so wurde doch nie behauptet, daß es sich bei der Entsendung der britischen Handelskommission bzw. beim Abschluß des Abkommens um eine übliche Friedensangelegenheit ohne politischen Inhalt gehandelt hätte. Sieht man das Abkommen aber als die eherne Grundlage für eine *Grande Alliance* an, so läßt sich sein Wert schwerlich erkennen. Die Anleihe ist klein — wesentlich kleiner als die der Türkei gegebene —, und sie kann ohne Steigerung der rumänischen Ausfuhr nicht zurückgezahlt werden; das Versprechen aber, 200.000 Tonnen Weizen zu Weltmarktpreisen zu kaufen, besitzt einen fragwürdigen Wert, denn man kann rumänischen Weizen nie zu Weltmarktpreisen kaufen, solange die rumänische Regierung den Unterschied nicht daraufzahlt.“ Daß die Anleihe unzureichend war, leuchtet ohne weiteres ein,

⁶⁾ Bei einem amtlichen Londoner Kurs von 660 Lei für 1 £.

wenn man sich vergegenwärtigt, daß die durchschnittliche rumänische Gesamteinfuhr der Jahre 1937 bis 1939 rund 20·6 Milliarden Lei betrug, die britische Anleihe also nur den Gegenwert eines Sechstels einer rumänischen Jahreseinfuhr repräsentierte. Da der drei Monate später ausbrechende Krieg die britische Stellung gegenüber den Südostländern wesentlich veränderte, ist eine Bewährungsprobe des Abkommens nicht zustande gekommen.

Wirtschafts- und Kulturpropaganda

Von den geschilderten handels- und finanzpolitischen Aktionen abgesehen, sind während der zweiten Phase weitere ins Gewicht fallende Offensivmaßnahmen wirtschaftlicher Art nicht erfolgt. Die „Offensive“ beschränkte sich im übrigen auf die Einrichtung bzw. Erweiterung von Institutionen, die den Handel allgemein fördern sollten, auf die Entsendung von wirtschaftlichen Studienkommissionen nach dem Südosten und auf den Einsatz von wirtschafts- und kulturpropagandistischen Mitteln. Die britische Regierung verstärkte den wirtschaftspolitischen Stab ihrer diplomatischen Vertretungen in den Südostländern und legte den Südostregierungen nahe, das gleiche bei ihren Londoner Missionen zu tun. Erwähnenswert sind in diesem Zusammenhang auch die Gründung einer englisch-südslawischen Handelskammer in Agram (Zagreb), die am 27. Oktober 1938 eröffnet wurde, und die Organisation eines britisch-rumänischen Austausches junger Kaufleute. Neben dem Strom britischer Ingenieure und Sachverständiger, der sich in die türkischen Bergbau- und Schwerindustriegebiete ergoß, sowie der britischen Südslawien-Enquête, die unter Führung des Vertrauensmannes der Londoner Handelskammer, *W. V. Stevens*, stand, verdient vor allem die Arbeit des *Royal Institute of International Affairs* Beachtung, die im April 1939 als Spezialmemorandum in Buchform erschien⁷⁾. Auch diese maßvoll urteilende Arbeit konnte den Eindruck nicht verwischen, der sich — mit Ausnahme der praktischen Initiative in der Türkei — bei allen diesen „Studienreisen“ dem unbefangenen Beurteiler aufdrängte: daß sie nämlich wesentlich stärker im Solde einer das deutsche Vorgehen beobachtenden Wirtschaftsspionage als im Dienst einer konstruktiven britischen Wirtschaftsinitiative standen. Die gleiche Haltung kennzeichnet im übrigen auch die im Früh-

⁷⁾ *South-Eastern Europe. A Political and Economic Survey by the Royal Institute of International Affairs. Special Memorandum No. 48, London 1939.*

jahr 1938 auf breiter Grundlage begonnene Wirtschaftspropaganda, deren Argumente wesentlich stärker antideutsch als probritisch waren und die, während sie die auf Verrechnungsverkehr und Gegenseitigkeitsprinzip aufgebauten deutschen Handelsmethoden verdammt, kaum jemals ernsthaft eine systematische Absatzwerbung für britische Waren betrieben hat. Ihre Mittel (vor allem halbpolitische Wirtschaftsliteratur, Zeitungen, Zeitschriften und Rundfunkmeldungen in den Landessprachen) wurden hauptsächlich von London aus eingesetzt. Der in den Südostländern an Ort und Stelle ausgeübte Einfluß, der organisatorisch in den Händen des *British Council* lag, hatte mehr kulturpropagandistischen Charakter.

Der Mißerfolg der zweiten Phase

Das Ziel, das der „Offensive“ gesteckt war, hat sie auch in dieser zweiten Phase nicht erreicht. Ihre Aufgabe sollte es *ex officio* sein, den deutschen Einfluß in Südosteuropa zurückzudrängen. Sie sollte nicht nur verhindern, daß sich der deutsch-südosteuropäische Handel weiter ausdehnte, sondern auch dafür sorgen, daß er sich zugunsten einer entsprechenden Erweiterung des britischen verringerte. Beides mißlang. Der großdeutsche Anteil an der Gesamtausfuhr von Südosteuropa (Bulgarien, Griechenland, Jugoslawien, Rumänien, Ungarn, Türkei) stieg in den drei Jahren von 1937 bis 1939 von 26,1 v. H. auf 40,2 v. H., während in der gleichen Zeit der britische Anteil von 8,8 v. H. auf 8,4 v. H. zurückging. Ebenso stieg der großdeutsche Anteil an der südosteuropäischen Gesamteinfuhr von 32,6 v. H. im Jahre 1937 auf 45,6 v. H. im Jahre 1939, während in derselben Zeit der britische Anteil von 7,8 auf 6,2 v. H. sank. Die Ziffern für die einzelnen Länder weichen von diesen Globalziffern nur geringfügig ab; in keinem Fall wird die Tendenz der unbehinderten Zunahme der deutschen Anteile durchbrochen. Die Zahlenübersicht läßt vor allem auch erkennen, daß der britische Anteil an der Gesamteinfuhr der einzelnen Südostländer im Jahre 1939 zurückgeht, obgleich die Abschnürung des seewärtigen deutschen Südosthandels die britischen Möglichkeiten auf den Südostmärkten in den Kriegsmonaten des Jahres 1939 zweifellos verbesserte.

Dritte Phase: Blockade mit wirtschaftlichen Kampfmitteln

Die dritte Phase reicht vom Kriegsausbruch bis zum Zusammenbruch Frankreichs und dem Eintritt Italiens in den Krieg im Juni 1940. In ihr trat die britische „Offensive“ unter den neuen ein-

heitlichen Aspekt der Störung der Versorgung Deutschlands mit kriegswichtigen Gütern. Mit den Mitteln der militärischen Blockade konnten die Briten dieses Ziel im Falle Südosteuropas nur sehr beschränkt erreichen. Zwar hatte sich vor dem Krieg ein beträchtlicher Teil der deutschen Einfuhr aus dem Südosten durch die Straße von Gibraltar und über die deutschen Nordsee- und Rheinhäfen abgewickelt, doch blieben die Landwege, die Donauschiffahrtsstraße, das Schwarze Meer und die Adria während der ganzen Phase dem britischen Zugriff entzogen, so daß auf sie — abgesehen von den Verkehrsstockungen des ungewöhnlich harten Winters — mindestens der kriegswirtschaftlich wichtige Teil der bisher seegängigen Einfuhr verlagert werden konnte. Der deutsch-türkische Güteraus-tausch war diesen Verkehrsstörungen am stärksten ausgesetzt. Weniger schon wurde der deutsch-griechische Güterverkehr in Mitleidenschaft gezogen. Mit den übrigen Südostländern spielte sich der erhöhte Güterverkehr zu Lande rascher ein, als allgemein erwartet wurde. So konnten zum Beispiel die bei Kriegsausbruch durch die britische Seeblockade lahmgelegten Bauxitlieferungen der dalmatinischen Gruben bereits im November 1939 auf dem Eisenbahnwege in vollem Umfang wieder aufgenommen werden.

Bereits im Spätherbst 1939 stellte sich eindeutig heraus, daß die Aufrechterhaltung der deutschen Versorgung aus dem Südosten nur noch eine Frage der Kosten, aber kein grundsätzliches Problem mehr war. Die Forderung nach dem Einsatz zusätzlicher wirtschaftlicher Kampfmittel wurde infolgedessen in London immer dringlicher gestellt. „Der Wirtschaftskrieg“, so schrieb die *Financial News* am 18. November 1939, „heißt mehr als nur Blockade. Vor allem muß der deutsche Handel mit den an Deutschland angrenzenden Ländern erstickt werden. Das ist zwar nicht durch die Seekriegsführung, aber durch eine energische wirtschaftliche Initiative in den betreffenden Staaten zu erreichen. Wir müssen uns so nachdrücklich um die Erzeugnisse dieser Länder bemühen, daß die Deutschen gezwungen werden, immer höhere Preise für ihre Einfuhr zu bezahlen und wir müssen unsere Ausfuhrwaren so billig anbieten, daß die Deutschen Forderungen zur Bezahlung ihrer Einfuhr entweder überhaupt nicht oder nur mit Hilfe eines immensen sachlichen Ausfuhraufwandes erwerben können.“

Das Zitat unterscheidet zwei Methoden des wirtschaftlichen Kampfes, die die Briten anzuwenden beabsichtigten. Die erste, „direkte“ Methode

sollte die Ausfuhr kriegswichtiger Waren aus den Südostländern durch Hochtreiben der Preise und durch „Trutzkäufe“ unmittelbar verhindern; die zweite, „indirekte“ Methode sollte durch ein großzügiges Export-Dumping versuchen, die deutsche Ware aus dem Südosten zu verdrängen, so daß es Deutschland immer stärker an Gegenwerten zur Bezahlung seiner Einfuhren gefehlt hätte.

Dumping-Pläne

Weder Großbritannien noch sein Bundesgenosse Frankreich sind während des ganzen Zeitraumes zur Anwendung dieser zweiten Methode gelangt. Die Hauptursache dafür war die Lieferunfähigkeit der britischen und französischen Ausfuhrindustrien, deren ungünstige Auswirkungen sich am heftigsten in dem Südostland zeigten, das sich politisch und wirtschaftspolitisch am stärksten den Westmächten angenähert hatte: in der Türkei. Noch heute leidet die türkische Volkswirtschaft unter dem Mangel an Industriewaren, insbesondere an früher von Deutschland gelieferten technischen Ersatzteilen, deren Lieferung Großbritannien versprach, aber nicht ausführte oder nicht ausführen konnte, u. a. weil die britische Industrie die Anpassung ihrer Ausfuhrartikel an die deutsche Industrienormung nicht bewältigte. Unter diesen Umständen waren vom Standpunkt einer erfolgreichen Führung des Wirtschaftskrieges auch die im Januar 1940 in einem britisch-französisch-türkischen Dreierabkommen an die Türkei gewährten riesigen Rüstungskredite (25 Mill. £), Barkredite (15 Mill. £) und Clearingausgleichskredite (4 Mill. £) kein Fortschritt, hingen doch gerade diese Kredite, die ausdrücklich auf den Ersatz des deutschen Partners durch Großbritannien und Frankreich abgestellt waren, von der Liefer- und Leistungsfähigkeit der britischen und französischen Industrie entscheidend ab.

Neben diesem Hemmnis der Lieferunfähigkeit kam auch eine großzügige Subsidierung der britischen Ausfuhr als Voraussetzung eines wirksamen Preisdumpings nicht in Gang, während andererseits die Frachtraten und Seeverversicherungsprämien stiegen. Sehr hemmend wirkte schließlich auch die Schwäche der britischen Industrieorganisation, deren Mängel unter dem Ausfuhrbewilligungssystem in krassen organisatorischen Unzulänglichkeiten des *Export Licensing Department* zutage traten. Aus allen diesen Gründen ist es in keinem Abschnitt der dritten Phase zu einem ernstzunehmenden britischen Wettbewerb mit Deutschland gekommen. Die

deutsche Lieferfähigkeit blieb trotz rüstungswirtschaftlicher Höchstbeanspruchung weitgehend erhalten, wobei dem Südostexport zugutekam, daß in der deutschen Ausfuhrindustrie durch den zusammenschumpfenden Überseeabsatz Kapazitäten frei wurden. Unter solchen Umständen verlief auch die britische Propaganda im Sande, die nach einer ausgedehnten Reise von *Lord Lloyd of Hallobran*, dem Vorsitzenden des *British Council*, im November 1939 verstärkt einsetzte.

Zu praktischem Einsatz ist nur die erste Kampfmethode gelangt. Hier suchten die Briten ihr Ziel, die deutsche Einfuhr aus Südosteuropa unmittelbar zu unterbinden, auf dreierlei Weise zu erreichen: einmal dadurch, daß sie Verkehrsmittel in ihren Besitz brachten und damit deren Benutzung für nach Deutschland gerichtete Frachten ausschalteten; zum anderen durch Sperrung von Lieferungen nach Deutschland in den Fällen, in denen britisches und französisches Kapital die Erzeugung der betreffenden Güter kontrollierte, schließlich durch „Trutz-“ oder „Schattenkäufe“ von für Deutschland bestimmten südosteuropäischen Ausfuhrüberschüssen bzw. durch das Hochtreiben der Preise für solche Überschüsse.

Monopolisierungsversuche im Verkehrssektor

Von Fällen der ersten Art sind nur zwei bekannt geworden. Die britischen Erdölfirmer in Rumänien haben sofort bei Kriegsausbruch alle erreichbaren Zisternenwagen für den Öltransport zu Lande zu mieten gesucht, um ihre Verwendung im Erdölfrachtverkehr nach Deutschland zu verhindern. Da es sich nur um eine kleine Anzahl von Wagen handelte, waren die Wirkungen geringfügig. Im anderen Fall handelte es sich um Donautanker und Schlepper. Britische und französische Schiffahrtsgesellschaften mieteten zu einem um mehrere 100% erhöhten Mietpreis einen Teil der auf der unteren Donau verfügbaren rumänischen und griechischen Fahrzeuge, zogen sie aus dem Verkehr und verankerten sie unbenutzt an der Donaumündung. Gleichzeitig versuchten sie, sämtliche rumänische Donaulotsen anzuheuern. Nach dem Zusammenbruch des französischen Widerstandes und dem wirtschaftlichen Rückzug Großbritanniens aus Rumänien sind beide Aktionen unter Einwirkung der rumänischen Regierung im wesentlichen wieder rückgängig gemacht worden. Die Lotsenfrage hatte die rumänische Regierung schon im Herbst 1939 durch Verpflichtung der Lotsen zum rumänischen Militärdienst gelöst.

Lieferungsabotage der Betriebe unter britischer Kontrolle

Auf die zweite Art versuchten die Briten, die deutschen Bezüge von Blei, Zink und Kupfer aus Jugoslawien und von Erdöl aus Rumänien abzuschneiden. Die von britischem Kapital (*Selection Trust*) kontrollierten Blei- und Zinkbergwerke der *Trepča Mines Ltd.*, die im Frieden jährlich rund zwei Fünftel ihrer Erzeugung nach Deutschland exportiert hatten, stellten nach Kriegsausbruch ihre Lieferungen nach Deutschland ein. Die mit französischem Kapital betriebenen Kupferbergwerke in Bor (*Mines de Bor*), die jährlich rund 8.000 Tonnen Rohkupfer nach Deutschland lieferten (vgl. Zahlenübersicht), schlossen sich dem britischen Vorgehen an. Den Vorstellungen, die Deutschland daraufhin bei der jugoslawischen Regierung unter Hinweis auf seine Lieferungen erhob, konnte sich diese nicht verschließen. Im November 1939 errichtete sie ein „Kommissariat für Erze und Metalle“ bei der Inspektion für Landesverteidigung als Sonderbehörde unter der gleichzeitigen Aufsicht von Bergbau- und Kriegsministerium und verpflichtete die beiden Gesellschaften, zunächst bis Ende Juni 1940 einen Teil ihrer Erzeugung zu Weltmarktpreisen an das Kommissariat zu liefern, das seinerseits aus diesen Lieferungen die Ausfuhr nach Deutschland bestritt. Aus ähnlichen Erwägungen heraus errichtete die rumänische Regierung am 17. Januar 1940 ein Generalkommissariat für Erdöl beim rumänischen Wirtschaftsministerium, dessen Vollmachten sich nicht nur auf die Kontrolle der Erzeugung und die Festlegung der länderweisen Verteilung der Ausfuhr, sondern auch auf die Regelung von Einlagerung und Transport von Erdöl bezogen.

Bei diesen Regelungen ist es bis zum gänzlichen Zusammenbruch der britischen Wirtschaftsfront im Südosten geblieben. Als am 23. April 1940 der liberale Abgeordnete *Mander* im englischen Unterhaus die Frage stellte, ob die Regierung Zusicherungen geben könne, daß geeignete Schritte unternommen würden, um Deutschland von der Erzeinfuhr aus Südosteuropa völlig abzuschneiden, antwortete ihm Staatssekretär *Butler*, die Regierung sei sich der Wichtigkeit dieser Frage vollständig bewußt, doch könne er unter den gegenwärtig bestehenden Verhältnissen derart weitgehende Zusicherungen nicht geben. Ende Mai hat die britische Leitung der *Trepča*-Bergwerke Jugoslawien verlassen, und am 31. Juli verfügte die Regierung in Belgrad die Staatskontrolle über die Betriebe von *Trepča* und *Bor*. Ende Juli setzte das rumänische

Generalkommissariat für Erdöl bei der *Astra Romana*, der größten der britischen Gesellschaften, einen Regierungskommissar zur Kontrolle der gesamten Geschäftstätigkeit des Unternehmens ein und Anfang August forderte das rumänische Innenministerium die Firma auf, 70 ihrer britischen Ingenieure zu entlassen. In der amtlichen rumänischen Erdölausfuhrstatistik für den Monat Juni wird Großbritannien nicht mehr aufgeführt.

„Trutzkäufe“

Zu einem planmäßigen Ankauf von kriegswichtigen südosteuropäischen Ausfuhrsgütern durch die Briten, der die regelmäßigen Lieferungen nach Deutschland gestört oder geschmälert hätte, ist es während des ganzen Zeitraumes nicht gekommen. Einzelne „spontane Trutzkäufe“ kleineren Umfangs mögen vorgekommen sein, doch sind sie gänzlich unbedeutend gewesen. Als im September und Oktober 1939 die Vereinigten Staaten von Amerika ihre Tabakkäufe in Griechenland ruckartig weit über das übliche Maß hinaus erhöhten (3.952 Tonnen im September und Oktober 1939 gegen nur 880 Tonnen im gleichen Zeitraum von 1938) und infolge dieser Käufe in einem Monat (November 1939) über 50 v. H. der griechischen Gesamtausfuhr bestritten, hat man vermutet, daß diese Zusatzkäufe bzw. Voreindeckungen auf britische Anregung hin erfolgten. Das gleiche nahm man an, als sich die Regierung der Vereinigten Staaten im Herbst 1939 bereit erklärte, 1939/40 50.000 Tonnen türkisches Chromerz abzunehmen und als Kriegsreserve einzulagern. Nach langem Hin und Her kamen schließlich auch gegen Ende 1939 größere britische Käufe türkischen Tabaks zustande. Diese Fälle sind jedoch insofern nicht charakteristisch, als gerade bei Griechenland und der Türkei, denen gegenüber die Seeblockade wirksamer als gegenüber jedem anderen Südostland war und die ohnehin eine gewisse wirtschaftspolitische Annäherung an die Westmächte gesucht hatten, die Notwendigkeit besonderer „Trutzkäufe“ am wenigsten bestand. Die Initiative dürfte in diesen Fällen bei den durch den Ausfall des deutschen Abnehmers betroffenen Verkäufern gelegen haben. Als „Trutzkäufe“ sind lediglich die geschilderten Bemühungen der Firma *Trepča Mines Ltd.* und *Mines de Bor* und der in Rumänien arbeitenden britischen und französischen Erdölgesellschaften insofern anzusehen, als die Firmen vor Einsetzung der staatlichen Kommissariate ihre Erzeugung restlos nach Großbritannien auszuführen trachteten und sich weigerten, an Deutschland zu

verkaufen. Kriegswirtschaftlich ins Gewicht fallende Steigerungen der Ausfuhr nach Großbritannien sind nur für rumänisches Erdöl und rumänischen Weizen beobachtet worden, doch kann man in beiden Fällen nicht behaupten, daß diese Käufe über das Ausmaß eines im Kriegsfall an sich zu erwartenden konjunkturellen Anstiegs hinausgegangen wären. Die rumänische Weizenausfuhr nach Großbritannien im Kriegslandwirtschaftsjahr 1939/40 überstieg, wie aus der folgenden Übersicht hervorgeht, wesentlich den Umfang der Jahre 1936/37 und 1937/38, doch lag sie mit nur 270.700 Tonnen noch um 68 v. H. niedriger als die Ausfuhr des Jahres 1938/39 mit 397.600 Tonnen.

Die rumänische Weizenausfuhr nach Großbritannien
in t

Monat	1936/37	1937/38	1938/39	1939/40
Juli	1.475	5.751	—	24.373
August	56.767	20.089	1.831	—
September	38.836	13.951	3.511	—
Oktober	63.798	34.874	17.892	15.526
November	7.619	10.256	119.019	56.296
Dezember	2.104	—	58.738	53.114
Januar	2.008	300	78.349	19.912
Februar	1.000	—	38.074	10.485
März	—	—	34.031	28.094
April	4.279	—	4.409	45.479*)
Mai	6.839	—	10.663	7.950*)
Juni	—	—	31.112	9.449*)
Juli/Juni	184.725	85.221	397.629	270.678

*) Einschl. unerheblicher Mengen anderer Getreidesorten.

Das gleiche gilt für die britischen Erdölbezüge, die sich — wie aus der folgenden Übersicht und aus dem Schaubild hervorgeht — bis Mai 1940 auf beachtlicher Höhe gehalten haben, im Juni dagegen mit einem Schlag aufhörten.

Die rumänische Erdölausfuhr nach Großbritannien
in t

Monat	1936	1937	1938	1939	1940
Januar	49.172	94.175	21.900	76.647	118.912
Februar	62.705	42.333	31.450	71.782	75.536
März	30.954	59.945	17.295	72.815	122.484
April	72.081	28.363	17.050	47.498	96.172
Mai	81.255	65.089	46.061	35.995	68.988
Juni	57.484	55.027	38.055	38.453	—
Juli	60.534	64.318	54.454	12.609	—
August	73.853	26.207	67.524	23.467	—
September	69.463	22.424	50.372	32.974	—
Oktober	64.817	39.696	61.816	29.772	—
November	90.779	36.416	70.735	36.785	—
Dezember	83.178	45.693	69.112	139.868	—
Januar/Dezember	846.274	580.185	540.428	618.657	—

Bei Beurteilung der Ziffern muß noch beachtet werden, daß auch die britisch-französischen Besitzungen und Einflußgebiete rund um das Mittelmeer (Syrien, Palästina, Ägypten, Cyprien, Malta, Marokko, Tunis, Algerien) ihre Erdölkäufe zum Teil sehr wesentlich erhöhten. Mit Hilfe dieser Käufe haben die Briten auch in diesem einzigen Falle einmal die von der *Financial News* empfohlene Methode angewandt, die deutsche Käuferstellung durch das Hochtreiben der Preise zu schwächen.

Hiergegen erließ die rumänische Regierung im April 1940 eine Verordnung, in der sie die Ausfuhrpreise für rumänische Erdölprodukte einheitlich festsetzte und für den Fall, daß ein Exporteur mehr als den amtlich festgesetzten Preis erzielte, die Bestimmung traf, daß er dann 80 v. H. des Mehrerlöses als Ausfuhrsondersteuer an die Staatskasse abzuliefern habe und nur 20 v. H. für sich behalten dürfe. Damit versuchte die rumänische Regierung, der aus Preisgründen drohenden einseitigen Bevorzugung bestimmter Märkte zum Schaden anderer Bezugsländer einen Riegel vorzuschieben. Weder durch die Erhöhung der britischen Bezüge, noch durch diese Preismanipulationen hat Deutschland irgendwelche Einbußen erlitten. Es hat seit Ausbruch des Krieges Monat für Monat diejenigen Mengen Erdöl aus Rumänien beziehen können, die sich unter voller Ausnutzung aller verfügbaren Verkehrsmittel heranschaffen ließen.

Die „United Kingdom Commercial Corporation Ltd.“

Daß die Briten die Methode der „Trutzkäufe“ nicht energischer und systematischer betrieben haben, dürfte neben den noch zu erörternden allgemeinen Gründen an taktischen Beurteilungsfehlern gelegen haben. Nachdem im November die allgemeine Handels- und Verkehrsstockung der beiden ersten Kriegsmonate überwunden war, schien es, als ob man in London mit dem Vorhaben Ernst machen wollte. Als sich dann aber durch den ungewöhnlich harten Winter die Frage der deutschen Versorgung aus dem Südosten auf die Lösung des Verkehrsproblems reduzierte, beruhigte man sich offenbar mit dem Gedanken, daß zunächst der Wettergott und die übrigen kriegsbedingten Verkehrskalamitäten das Notwendige besorgen würden. Erst Anfang April trafen die Chefs der britischen diplomatischen Missionen aus Südosteuropa in London ein, um die erforderlichen Maßnahmen mit Wirtschafts- und Regierungskreisen zu besprechen. Die Frucht dieser Erörterungen war die am 15. April mit einem Gesellschaftskapital von 500.000 £ gegründete *United Kingdom Commercial Corporation Ltd.*, die vornehmlich auf dem Gebiete der „Trutzkäufe“ eingesetzt werden sollte, bekanntlich aber ihre Tätigkeit angesichts der auf die deutsche Offensive vom 10. Mai folgenden weltpolitischen Veränderungen gar nicht aufgenommen hat.

Südostblockade gescheitert

Am Ende der dritten blockadepolitischen Phase der britischen Wirtschaftsoffensive in Südosteuropa steht somit ein vollständiger Zusammenbruch aller

Kampfmaßnahmen und ein fast völliger Abbruch aller Handelsbeziehungen. Soweit von den beteiligten Ländern noch Außenhandelsstatistiken veröffentlicht werden, liegen diese nur bis zum Juni d. J. vor. Sie lassen also die weitere Abschnürung Großbritanniens vom Balkanraum durch die italienischen See- und Luftstreitkräfte nicht erkennen. Die Einfuhr der sechs Südostländer aus Großbritannien ist seit Kriegsausbruch der Menge nach unaufhaltsam zurückgegangen und dürfte heute in Ungarn, Rumänien, Jugoslawien und Bulgarien ganz zum Stillstand gekommen sein. Nur in der Türkei stieg die Ausfuhr nach Großbritannien in den ersten beiden Quartalen von 1940. Die griechische Ausfuhr war gegenüber dem ersten Halbjahr 1939 sogar um 10 v. H. niedriger und die jugoslawische ist seit Anfang 1940 noch stärker gesunken, weil nach einer politischen Vereinbarung von Anfang Januar Frankreich den jugoslawischen, Großbritannien den rumänischen Markt stärker betreuten. In der Zeit von Januar bis Juni 1939 kaufte Großbritannien in Jugoslawien Waren im Werte von 152,1 Millionen Dinar und nahm damit mit 6 v. H. an der jugoslawischen Gesamtausfuhr teil; im Zeitraum Januar bis Juni 1940 nahm es für nur 103 Milliarden Dinar ab, und sein Anteil an der Gesamtausfuhr sank auf 3,4 v. H. Der britische Rumänienhandel kam — wie schon erwähnt — im Juni nahezu völlig zum Erliegen; selbst für den Fall, daß einzelne Geschäfte noch — im türkischen Transit oder mit anderen Mitteln — zustande kommen sollten, bedeutet die vollständige Einstellung der Getreide- und Erdöllieferungen (zusammen zwei Drittel der Gesamtausfuhr nach Großbritannien im Durchschnitt der Jahre 1936 bis 1939 praktisch das Ende der Tauschbeziehungen. Bulgarien und Ungarn schließlich haben schon in den letzten Monaten kaum noch irgendwie nennenswerte Mengen von Waren nach Großbritannien ausgeführt.

Die wirtschaftliche Logik des Zusammenbruchs

Der Zusammenbruch der britischen Wirtschaftsoffensive ist in seiner letzten Phase die zwingende Folge der militärischen Niederlage Frankreichs und des Eintritts Italiens in den Krieg gewesen. Die „Wirtschaftsfront“ der Alliierten im Südosten löste sich von selbst auf. Das Herausfallen der Franzosen aus dieser Front riß Lücken, die sich schlechterdings nicht mehr schließen ließen, und die italienischen See- und Luftstreitkräfte versperrten seit dem 11. Juni die Handelswege des Mittelmeeres in einem Grade, der einen nennenswerten Güterverkehr zwischen Südosteuropa und allen westlich von

Gibraltar gelegenen britischen Gebieten nicht mehr zustande kommen ließ.

Dennoch ist es notwendig festzuhalten, daß diese Abschnürung der britisch-südosteuropäischen Wirtschaftsbeziehungen mit militärischen Mitteln nur der Schlußstein einer zwangsläufigen Entwicklung ist. Dem Zusammenbruch wohnt neben der militärischen und politischen auch eine wirtschaftliche Logik inne, die sich eindeutig aus der Fragwürdigkeit der elementaren wirtschaftlichen Voraussetzungen für einen dauerhaften Handelsverkehr zwischen Großbritannien und den einzelnen Südostländern erklärt.

Diese Fragwürdigkeit ist primär mit dem Fehlen einer güterwirtschaftlichen Interessensentsprechung zwischen Großbritannien und Südosteuropa zu begründen. Großbritannien benötigt den südosteuropäischen Raum weder zur Sicherung seiner Rohstoff- und Nahrungsmittelversorgung, noch als Absatzmarkt für seine Industrieerzeugnisse, und die Südostländer können weder einen leichten Zugang für ihre Erzeugnisse zum britischen Markt finden, noch britische Produkte in größerem Umfang regelmäßig aufnehmen.

Nicht weniger fragwürdig ist jedoch auch die wirtschaftspsychologische Grundlage der britisch-südosteuropäischen Wirtschaftsbeziehungen. Unter dem Eindruck der schlechten Erfahrungen, die die Südostländer vor und während der Weltwirtschaftskrise von 1929 bis 1932 mit den Auslandsanleihen, dem ausländischen Industriekapital und der Weltmarktabhängigkeit ihrer Ausfuhr gemacht hatten, haben die wirtschaftspolitischen Ziele der Südostvölker seit dem Scheitern der Agrarkonferenzen von Bukarest, Sinaja und Belgrad im Jahre 1930 und seit dem Zusammenbruch der französischen Donauraumpläne im Sommer 1932 Formen erhalten, die der britischen Wirtschaftsideo-logie in jeder Beziehung zuwiderliefen. Alle Südostländer haben in den letzten sieben Jahren versucht, die relative Bedeutung des Außenhandelssektors für ihre gesamte Volkswirtschaft durch Industrialisierung, Verkehrserschließung und Intensivierung der Landwirtschaft zu verringern. Sie suchten einen kräftigen Binnenmarkt zu schaffen, einen großen Teil der Industriewareneinfuhr entbehrlich zu machen und dadurch das Kardinalproblem ihrer Volkswirtschaften, die agrarische Übervölkerung, zu beseitigen. Charakteristisch war, daß sie diese Entwicklung unter keinen Umständen mit einer Neuverschuldung an das Ausland erkaufen wollten, und zwar weder in Form einer öffentlichen Verschuldung, noch um

den Preis privatkapitalistischer Überfremdung der Erzeugung. Ferner trachteten sie danach, ihre Weltmarktabhängigkeit auch insoweit einzudämmen, als sie auf die strukturelle Einseitigkeit ihrer Ausfuhr zurückzuführen war. Dies wurde auf dem Wege einer allmählichen Ersetzung der Monokulturen durch eine wesentlich mannigfaltigere Ausfuherzeugung erstrebt.

Für die mit einem solchen wirtschaftspolitischen Programm an ihre Weiterentwicklung herantretenden Südostländer war der Übergang zum Bilateralismus unter Anlehnung an die bereits hochentwickelte deutsche Volkswirtschaft das Gegebene. Der Bilateralismus der Südostländer verkoppelte die Ausfuhr unmittelbar mit der Einfuhr und interessierte den erschließungswirtschaftlich erfahrenen deutschen Partner zwangsläufig an der gesamten volkswirtschaftlichen Entwicklung, da jedes Wachstum der produktiven Kräfte und jede Erhöhung des Lebensstandards auch die deutschen Bezugs- und Absatzaussichten unmittelbar steigerte.

Der südosteuropäische Handelsverkehr mit Großbritannien wickelte sich im Gegensatz dazu im privaten Stil der liberal-kapitalistischen Weltmarktwirtschaft ab. Hier gingen Ausfuhr und Einfuhr organisatorisch völlig getrennte Wege; infolgedessen gelang es den Südostländern auch nicht, die britische Außenhandelswirtschaft geschlossen an der Entwicklung ihrer Volkswirtschaften zu „interessieren“. Als die Wirtschaftsoffensive einsetzte, entsprachen die Weltmarktinteressen der britischen Kapitalbesitzer weder den Interessen der südosteuropäischen Länder, noch stimmten sie mit den Absichten der die „Offensive“ betreibenden Handelspolitik der britischen Regierung überein. Die britische Industrie und der Empirehandel waren gegen die wirtschaftliche Südorientierung der britischen Außenpolitik, weil der Südosten für die britische Unternehmerinitiative „kein lohnendes Objekt“ war und weil andererseits die Empireländer in der Erhöhung der britischen Einfuhr aus Südosteuropa eine Beeinträchtigung des Absatzes ihrer Produkte erblickten.

In den wenigen Fällen, in denen britisches Kapital in Südosteuropa günstige Chancen gewittert hatte, hatte es diese schon ein bis drei Jahrzehnte vor der „Offensive“ wahrgenommen: im jugoslawischen Bergbau, in der rumänischen Erdölindustrie, wo es den monopolistischen Weltkonzernen primär nicht um die Erschließung, sondern um die Kontrolle zu tun war, in der türkischen Industrialisierung und in wenigen anderen Fällen. Auf dem Gebiet der Dienstleistungen galt das gleiche. Dem britischen

Seefrachtenmarkt bot die Fahrt nach Südosteuropa angesichts der geringen in Frage kommenden Transportmengen keinen Anreiz. Diese Domäne überließen die Briten Ländern wie Italien und Griechenland, denen sie auch im Banken- und Versicherungswesen den Vortritt ließen.

Als Absatzmarkt für britische Industriewaren und für Rohstoffe aus dem Empire war Südosteuropa — gemessen an den anderen, Großbritannien offenstehenden Märkten — eine „*quantité négligeable*“. Großbritannien führte nach Südosteuropa im Durchschnitt der letzten drei Jahre nur 1·7 v. H. seiner Gesamtausfuhr aus. Es setzte damit nach allen sechs Südostländern nur so viel Waren ab, wie es jährlich nach einem an sich auch nicht bedeutsamen Lande wie Norwegen allein lieferte. Für den Absatz von Waren aus dem britischen Empire und anderen, von der Londoner City mehr oder weniger abhängenden überseeischen Rohstoffproduktionsgebieten spielte Südosteuropa ebenfalls eine völlig untergeordnete Rolle. Im Jahresdurchschnitt 1936/38 war Südosteuropa an der Welteinfuhr von Rohbaumwolle mit nur 2·3 v. H., von Rohwolle mit nur 0·9 v. H. und von Kautschuk mit 0·7 v. H. beteiligt. Das kleine Belgien zum Beispiel führte an Kautschuk fast das Doppelte dessen ein, was alle Südostländer zusammen kauften. Die unter britischem Einfluß stehenden Weltrohstoffkonzerne haben infolgedessen dem Südostmarkt nie irgendein Interesse abgewinnen können, ebensowenig, wie dies die britische Ausfuhrindustrie — von einzelnen Spezialzweigen abgesehen — getan hat. Es kommt hinzu, daß die britische Produktionsmittelausfuhr schwächer als die deutsche ist, daß ganz allgemein die britische Produktionsmittelindustrie in den letzten Jahren infolge der Aufrüstung wenig Kapazitäten für zusätzliche Exporte freimachen konnte und daß sie im übrigen in ihrem lukrativen Hochbeschäftigungsstand geringes Interesse an der — vom türkischen Geschäft abgesehen — mühseligen Kleinarbeit auf den begrenzten Südostmärkten hatte. Diese Scheu vor der Mühsal des Geschäfts in den kleinen Südostländern ist im übrigen auch für die im Konsumgütersektor arbeitenden britischen Exportunternehmer charakteristisch; schon allein dadurch errang der deutsche Unternehmer in den letzten Jahren in ganz Südosteuropa ein wirtschaftsmoralisches Übergewicht gegenüber dem britischen.

Unter dem Gesichtspunkt der Sicherung bestimmter Bezugsmöglichkeiten spielte Südosteuropa in der britischen Handelspolitik aber ebenfalls keine entscheidende Rolle. Großbritannien konnte ein

größeres Interesse weder wehrpolitisch noch weltmarktwirtschaftlich haben, weil die Südostgebiete mit Großbritannien keinen geschlossenen geographischen Raum bilden und weil sich die Briten nach dem Grundsatz der internationalen Arbeitsteilung bei jeder Ware tunlichst im Lande der geringsten Produktionskosten versorgten; ein Verfahren, bei dem der Südosten auch dann ausgefallen wäre, wenn er größere Mengen auf den Weltmarkt hätte bringen können. Das rumänische Öl liegt wehrgeographisch für die britischen Inseln ungünstiger als z. B. das karibische, und auch die Streitkräfte im Nahen Orient und im östlichen Mittelmeer können sich gesicherter aus dem Irak und vom Indischen Ozean her mit Nahrungsmitteln und Kraftstoffen versorgen. Vom Wehrwirtschaftlichen abgesehen, erweist sich die Tatsache der geringen Orientierung des britischen Südostinteresses am Versorgungsgesichtspunkt z. B. daraus, daß die britische *Trepča Mines Ltd.* ihre in Jugoslawien geförderten Blei- und Zinkerze nicht nach Großbritannien, sondern nach anderen Ländern verkauft hat. Weltproduktionsmonopole, auf die die Briten gegebenenfalls ihre Hand selbst mit erhöhtem Aufwand gelegt haben würden, besitzt Südosteuropa so gut wie nicht. Von einem solchen kann man in gewissem Sinne beim jugoslawischen Weichhanf sprechen, der außer in Italien und Jugoslawien nirgends in der Welt angebaut wird. In diesem einen Fall, in dem ein absolutes Interesse an einer bestimmten südosteuropäischen Erzeugung vorlag, haben die Briten, wie erwähnt, sofort nach der politischen Schwenkung Italiens ihren Einfluß auf die jugoslawische Erzeugung zu erhöhen versucht. Verband sich jedoch kein solches Interesse der britischen Unternehmerschaft wie hier mit den Absichten der britischen Politik, so kam eine Erweiterung der Warenbewegung nicht zustande.

Noch bis in das Kriegsstadium der „Offensive“ setzte sich der privatkapitalistische Standpunkt vor dem nationalpolitischen durch. Eines der besten Beispiele dafür ist der Skandal um die politischen Tabakgroßkäufe in Bulgarien und Griechenland, die — obgleich seit 1938 von den diplomatischen Missionen und handelspolitischen Kreisen gefordert — infolge des Widerstandes der am amerikanischen Tabakanbau beteiligten *Imperial Tobacco Co.* und der vier anderen britischen Zigarettenkonzerne mit Bulgarien nie, mit Griechenland nur in geringfügiger Menge zustande kamen. Die fünf Firmen lehnten auch öffentlich die Käufe im Südosten mit der Begründung ab, daß sie riesige Summen in die Wer-

bung für den Genuß von Virginiatabaken investiert hätten und ihnen daher eine Umstellung nicht zumutbar sei. Der britischen Wirtschaft und dem Empirehandel ist die nationalwirtschaftliche Notwendigkeit der Südost-„Offensive“ offenbar gar nicht bewußt geworden. Noch im April 1940 glaubte die *Financial Times* vor einer übertriebenen Betätigung der *United Kingdom Commercial Corporation Ltd.* wegen der dem Empirehandel daraus eventuell erwachsenden dauernden Nachteile warnen zu müssen.

Diesem Gemisch von interessenpolitischen Umtrieben und finanz- und handelspolitischen Bestrebungen auf britischer Seite begegnete auf der Seite der Südostländer ein eindeutiger handelspolitischer Wille, der mit den Vorteilen des bilateralen Handelsverkehrs mit Verrechnungsländern wie Deutschland die Vorzüge des Freidevisenerwerbs im Verkehr mit Ländern wie Großbritannien zu verbinden suchte. Im Gegenseitigkeitsverkehr mit Deutschland gelang es den Südostländern, für ihre Ausfuhrüberschüsse Preise zu erzielen, die weit über den Weltmarktpreisen lagen und ihnen die erwünschte Stärkung ihrer Binnenmärkte brachte. Gleichzeitig unterstützte Deutschland durch die Abnahme von Waren, deren Produktion qualitativ und quantitativ noch entwicklungsfähig war, und durch die Ermutigung zur Intensivierung und Vermannigfachung der landwirtschaftlichen Erzeugung (Industriepflanzen usw.) die weitere Lösung von der einseitigen Abhängigkeit vom Weltmarkt für einige Massenartikel. Da der Südosten durch diese enge Bindung an Deutschland allmählich in den Genuß aller derjenigen Vorteile gelangte, die der wesentliche Inhalt des wirtschaftspolitischen Programms gewesen wären, da andererseits im Verrechnungsverkehr mit Deutschland den Südostländern keine freiverfügbaren Devisen zur Bestreitung ihrer übrigen internationalen Verpflichtungen anfielen, beschränkte sich das handelspolitische Interesse der Südostländer am Handel mit Großbritannien darauf, durch die Ausfuhr nach Großbritannien Pfunddevisen zu erwerben, die sie gerade *nicht* zur Einfuhr britischer Waren verwenden wollten. Da Großbritannien bis zur Einführung der verschärften Devisenbewirtschaftung am 8. Juni 1940 nicht darauf bestand, daß die Südostländer britische Waren abnahmen, richtete sich deren handels- und devisenpolitische Zielsetzung unweigerlich gegen die Erhöhung der britischen Ausfuhr nach Südosteuropa. Tatsächlich haben die Südostländer ihre Devisenpolitik in den letzten Jahren systema-

wichtiger Waren der südosteuropäischen Länder

Bulgarien					Griechenland					Türkei				
Anteil der betr. Ware an der bulgar. Gesamtausfuhr 1938	Anteil Großbritanniens an der Ausfuhr der betr. Ware			Anteil der betr. Ware an der Gesamtausfuhr nach Großbritannien 1938	Anteil der betr. Ware an der griech. Gesamtausfuhr 1938	Anteil Großbritanniens an der Ausfuhr der betr. Ware			Anteil der betr. Ware an der Gesamtausfuhr nach Großbritannien 1938	Anteil der betr. Ware an der türk. Gesamtausfuhr 1938	Anteil Großbritanniens an der Ausfuhr der betr. Ware			Anteil der betr. Ware an der Gesamtausfuhr nach Großbritannien 1938
	1936	1937	1938			1936	1937	1938			1936	1937	1938	
in v. H.														
6,5	43,6	60,9	10,9	14,7	.	.	.	.	.	3,9	.	0,2	—	—
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0,9	.	0,2	—	—
2,7	75,9	64,0	50,0	28,3	.	.	.	.	.	3,6	.	11,0	6,6	6,9
.
0,7	—	—	—	—	.	.	.	.	.	0,6	.	—	—	—
2,3	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1,8	11,2	14,8	13,6	5,1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2,1	4,4	1,9	0,2	0,1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.
7,8	—	—	2,7	4,5	.	.	.	.	.	0,6	.	0,3	—	—
.
1,8	1,7	2,6	6,1	2,4	2,3	0,1	1,8	0,3	0,1	2,5	.	0,2	0,1	0,1
.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2,3	.	0,2	0,0	0,0
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2,5	.	24,9	4,9	3,6
.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0,8	.	75,9	45,4	10,8
0,4	0,4	0,4	.	—	.	.	.	.	.	1,8	.	6,6	2,9	1,6
.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,4	.	—	—	—
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8,4	.	4,4	4,6	11,2
0,7	7,6	1,9	0,5	0,1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	2,9	0,4	0,9	0,6	0,2	.	.	.	.	.
1,7	9,6	5,2	7,3	2,6	.	.	.	.	.	1,3	.	12,2	7,7	3,0
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0,6	.	52,8	25,1	4,6
0,0	21,4	8,1	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	5,7	6,1	3,1	6,2	4,3	.	.	.	.	.
1,0	18,5	20,0	22,4	4,7	0,3	6,9	1,1	1,7	0,1	1,1	.	41,0	10,3	3,2
.
.
42,4	0,3	0,1	0,1	0,9	50,4	0,2	0,6	1,2	7,0	27,1	.	2,0	0,5	3,7
.
.
9,9	—	—	2,2	4,5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	1,8	1,4	6,7	4,3	0,9	3,8	.	22,3	10,4	11,6
.	.	.	.	.	9,2	70,0	62,6	56,9	62,9	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	5,2	25,5	22,0	15,7	9,9	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9,9	.	18,6	2,3	6,6
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0,7	.	23,9	16,2	3,1
.
.
.
.
.	.	.	.	.	1,5	2,4	6,2	0,2	0,0	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	0,5	26,2	14,2	10,8	0,7	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	1,7	—	5,1	4,8	0,4	.	.	—	—	—
.	.	.	.	.	0,5	20,0	14,0	3,8	0,3	3,5	.	0,4	1,8	1,9
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0,4	.	—	—	—
.
.
.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,2	.	11,0	8,5	2,9
.	.	.	.	.	1,8	6,4	1,1	0,6	0,1	0,8	.	6,5	2,7	0,6

Die wichtigsten Absatz- und Bezugsgebiete der Staaten Südosteuropas

	Bulgarien					Griechenland					Jugoslawien					Rumänien				
	1933	1935	1937	1938	1939	1933	1935	1937	1938	1939	1933	1935	1937	1938	1939	1933	1935	1937	1938	1939
In Mill. der Landeswährung																				
Gesamtausfuhr	2.847	3.253	5.020	5.578	6.065	5.141	7.101	9.555	10.149	9.200	3.378	4.030	6.272	5.047	5.521	14.171	16.756	31.568	21.533	26.809
In v. H. der Gesamtausfuhr																				
Absatzgebiete:																				
Großdeutschland	45'7	52'6	47'1	58'9	67'8	19'7	31'1	32'7	40'0	27'5	35'6	33'0	35'2	42'0	31'9	17'2	29'3	26'0	26'5	32'3
Deutsches Reich	36'0	48'0	43'1	.	.	17'9	29'7	31'0	.	.	13'9	18'7	21'7	.	.	10'6	16'7	19'2	.	.
Österreich	9'7	4'6	4'0	.	.	1'8	1'4	1'7	.	.	21'7	14'3	13'5	.	.	6'6	12'6	6'8	.	.
Ehemalige Tschechoslowakei	3'5	6'9	5'6	4'6	3'3	1'7	2'6	4'0	2'9	2'0	10'8	13'3	7'9	7'9	14'5	4'8	5'9	8'2	9'6	10'8
Italien	9'1	8'7	4'2	7'6	6'1	14'0	5'9	6'3	5'2	6'3	21'5	16'7	9'4	6'4	10'6	9'2	15'6	6'6	6'2	12'1
Frankreich	3'3	1'8	1'6	1'5	0'9	8'4	2'7	2'5	2'9	2'8	2'2	1'6	5'4	1'5	2'5	12'4	4'1	5'7	4'7	3'4
Großbritannien	1'8	4'4	13'8	4'8	3'1	18'9	12'6	9'0	8'3	13'7	2'7	5'3	7'4	9'6	6'6	15'4	9'6	8'8	11'7	14'1
In Mill. der Landeswährung																				
Gesamteinfuhr	2.202	3.009	4.986	4.934	5.197	8.432	10.681	15.204	14.761	12.275	2.883	3.700	5.234	4.975	4.757	11.742	10.847	20.285	18.768	22.890
In v. H. der Gesamteinfuhr																				
Bezugsgebiete:																				
Großdeutschland	44'4	59'9	58'2	52'0	65'5	11'5	20'7	29'7	30'3	29'9	29'3	28'1	42'7	39'4	47'7	27'8	34'6	37'4	36'8	39'3
Deutsches Reich	38'2	53'5	54'1	.	.	10'2	18'7	27'2	.	.	13'2	16'2	32'4	.	.	18'6	23'8	28'9	.	.
Österreich	6'2	9'4	4'1	.	.	1'3	2'0	2'5	.	.	16'1	11'9	10'3	.	.	9'2	10'8	8'5	.	.
Ehemalige Tschechoslowakei	4'8	6'8	5'0	5'9	4'0	4'1	3'9	1'8	1'6	2'0	12'1	14'0	11'1	10'7	6'6	9'8	13'0	16'1	13'1	16'8
Italien	12'7	3'1	5'0	7'5	6'9	5'7	3'7	2'9	3'4	5'3	15'9	10'0	8'2	8'9	11'7	10'5	7'7	4'3	5'0	8'8
Frankreich	4'4	1'4	3'3	3'7	1'2	4'3	1'7	1'7	1'6	1'4	4'2	4'4	1'7	2'9	2'0	10'5	7'2	6'1	7'7	8'2
Großbritannien	6'9	4'7	4'7	7'1	2'8	14'4	15'5	11'0	13'0	12'0	9'7	10'1	7'8	8'7	5'1	14'9	9'8	9'4	8'1	5'9
In Mill. der Landeswährung																				
Gesamtausfuhr	391'3	451'5	588'0	522'4	605'5	96'2	95'9	138'0	144'9	127'4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
In v. H. der Gesamtausfuhr																				
Absatzgebiete:																				
Großdeutschland	38'2	43'0	40'9	45'7	50'1	19'9	42'8	38'5	44'1	37'3	15'0	25'8	26'1	41'0	40'2	.	.	.	.	.
Deutsches Reich	11'2	23'9	24'1	27'4	.	18'9	40'9	36'5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Österreich	27'0	19'1	16'8	18'3	.	1'0	1'9	2'0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ehemalige Tschechoslowakei	7'7	4'7	3'5	4'1	2'3	3'8	3'2	4'4	3'5	4'8	5'8	5'9	6'0	5'7	7'0	.	.	.	.	.
Italien	0'6	13'5	12'3	8'5	15'5	13'5	9'9	5'3	10'1	10'0	12'1	12'8	7'9	7'4	11'2	.	.	.	.	.
Frankreich	4'5	2'2	2'0	1'9	1'2	6'4	3'2	3'8	3'3	4'4	7'0	2'8	4'0	2'7	2'6	.	.	.	.	.
Großbritannien	8'0	8'4	7'2	8'1	5'2	8'9	5'4	7'1	3'4	5'7	10'1	8'0	8'8	7'9	8'4	.	.	.	.	.
In Mill. der Landeswährung																				
Gesamteinfuhr	312'6	402'3	483'6	410'6	489'0	74'7	88'8	114'4	149'8	118'2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
In v. H. der Gesamteinfuhr																				
Bezugsgebiete:																				
Großdeutschland	39'7	41'5	43'9	41'6	48'6	27'4	43'2	43'7	47'5	52'5	18'6	25'6	32'6	40'2	45'6	.	.	.	.	.
Deutsches Reich	19'7	22'7	25'9	30'1	.	25'5	40'0	42'7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Österreich	20'0	18'8	18'0	11'5	.	1'9	3'2	1'6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ehemalige Tschechoslowakei	10'2	4'7	6'3	7'3	4'0	4'7	4'4	2'6	3'9	1'5	8'2	8'0	7'7	6'8	6'9	.	.	.	.	.
Italien	7'4	7'5	7'0	6'3	7'1	11'4	6'4	5'3	4'7	8'5	10'1	6'8	5'4	5'7	8'2	.	.	.	.	.
Frankreich	5'6	1'1	0'9	1'5	1'3	6'6	4'7	1'1	1'3	1'9	6'5	3'5	2'6	3'0	2'3	.	.	.	.	.
Großbritannien	4'4	5'3	5'3	6'3	4'8	13'5	9'8	6'2	11'2	6'3	11'2	9'6	7'8	9'2	6'2	.	.	.	.	.

1) Nur Böhmen und Mähren. — 2) Die Anteile am gesamten Außenhandel Südosteuropas wurden durch Umrechnung der Originalzahlen der südosteuropäischen Länderstatistiken auf Golddollar ermittelt

tisch darauf abgestellt, ihre Ausfuhr nach Nichtverrechnungsländern wie Großbritannien zu erhöhen, ihre Einfuhr von dort zu drosseln und im Außenhandel mit Verrechnungsländern umgekehrt zu verfahren. Nach Kriegsausbruch verschärfte sich der Drang der Südostländer nach Pfunddevisen, insbesondere auch, weil sich die Überseerohstoffe verknappten und im Preise stiegen. Seit dem Frühjahr 1940 aber gingen die südosteuropäischen Ausfuhrfirmen auf Anweisung ihrer Regierungen im Hinblick auf den Kursverfall des freien englischen Pfundes zur Dollarfakturierung über. Gleichzeitig lösten die südosteuropäischen Notenbanken ihre allerdings — mit Ausnahme Griechenlands — nie sehr eng gewesene Bindung an das Pfund und seit

der Abschnürung des Mittelmeerraumes dürften die Umsätze in englischen Pfunden, da die Pfunddevisen güterwirtschaftlich nur noch sehr beschränkt verwertbar ist, in den Südostländern noch stärker zurückgegangen sein.

Während der britischen „Wirtschaftsoffensive“ haben im Südosten zwei verschiedene wirtschaftliche und politische Gesinnungen gegeneinander gekämpft. Dabei hat sich die deutsche Idee der nationalwirtschaftlichen Sicherung auf der Grundlage sorgfältiger Abstimmung der gegenseitigen wirtschaftlichen Interessen gegen die Politik eines Staates durchgesetzt, der selbst noch im Streit mit der Bereicherungs-idee seiner nach liberal-kapitalistischen Grundsätzen handelnden Unternehmerschaft lag.

Die Eisenbahnen Rumäniens

Mit der Abtretung Bessarabiens und der Nordbukowina an die UdSSR. ist ein Teil des rumänischen Eisenbahnnetzes an Sowjetrußland gefallen. Es handelt sich dabei vor allem um Strecken, die am Rande des rumänischen Eisenbahnnetzes lagen. Wenn damit der Verlust dieser Linien für das rumänische Verkehrsnetz selbst nicht entscheidend ist, so kommt doch den abgetretenen Strecken als Träger des Verkehrs zwischen dem östlichen und südöstlichen Europa und der UdSSR. eine größere Bedeutung zu. Die Wandlungen, die sich hier vollziehen werden, beeinflussen so mittelbar auch die rumänische Eisenbahnpolitik. Im folgenden soll daher ein kurzer Überblick über die Entwicklung und die Probleme der rumänischen Eisenbahnen gegeben werden.

Mit Ausnahme von Ungarn haben alle Südoststaaten noch ein sehr weitmaschiges Eisenbahnnetz, dessen Ausbau mit der wirtschaftlichen Entwicklung dieser Länder während der letzten zwei Jahrzehnte kaum wesentliche Fortschritte zu verzeichnen hatte. Infolge der ständigen politischen Wirrnisse auf dem Balkan im vorigen Jahrhundert hatte der Eisenbahnbau erst spät und sehr zögernd eingesetzt, da das private Kapital nicht das Risiko für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen übernehmen wollte. Nach der Beendigung der Türkenherrschaft und nach der ersten Konsolidierung der neuen staatlichen Verhältnisse bemühten sich die Staaten, Geldmittel für Bahnbauten zu erhalten. Sie waren aber auch dann nur schwer und zu hohen Zinsen zu haben, so daß der Bahnbau auf die wichtigsten Verbindungen beschränkt bleiben mußte. Nach dem Weltkrieg machte der Bahnbau in Rumänien, Jugoslawien, Bulgarien und in Griechenland ebenfalls keine nennenswerten Fortschritte, wenn man den seit 1918 erfolgten Ausbau des Eisenbahnnetzes dieser Staaten mit der Bahnbautätigkeit beispielsweise in Ungarn während der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts vergleicht, das damals etwa die gleiche wirtschaftliche Entwicklung durchmachte. Auch jetzt war es der bis 1931 verhältnismäßig hohe Zinsfuß der Auslandsanleihen, der den Bahnbau hemmte. Hierzu kam, daß die rasch einsetzende wirtschaftliche Entwicklung und besonders die fortschreitende Industrialisierung auch die Staatsausgaben erhöhten, wodurch schon für die allgemeinen Staatsausgaben der Kapitalmarkt in starkem Maße in Anspruch genommen wurde. Da-

bei wäre übrigens besonders im letzten Jahrzehnt eine Bahnbautätigkeit kaum zu erwarten gewesen, wie sie etwa im vorigen Jahrhundert in West- und Mitteleuropa zu beobachten war, zumal die Motorisierung des Straßenverkehrs in den letzten Jahren dazu führte, daß besonders Lokalbahnprojekte gegenüber entsprechenden Straßenbauplänen zurückgestellt wurden. Trotzdem wäre aber in den Südoststaaten, wenn nur die wichtigsten noch zu bauenden Hauptstrecken in Bau genommen worden wären, mit einer größeren Bahnbautätigkeit zu rechnen gewesen, besonders im Verein mit den Bemühungen um eine Vergrößerung der Ausfuhr, die sich ja in erster Linie auf Massengüter erstreckt, die an und für sich, besonders im Export, nur schwer eine Verteuerung durch Umladekosten vertragen.

Rumänien steht — wenn man die Abtretung Bessarabiens und der Nordbukowina noch nicht berücksichtigt — mit einer Eisenbahndichte von 4 Kilometer auf 100 Quadratkilometer an dritter Stelle unter den Südoststaaten. Dabei muß berücksichtigt werden, daß Alt-

Eisenbahndichte der Südoststaaten
1935

Land	km je 100 km ²	km je 10.000 Einwohner
Ungarn	9,5	9,9
Jugoslawien	4,1	7,2
Rumänien	4,0	6,3
Bulgarien	3,1	5,3
Griechenland	2,1	4,1
Türkei	1,4	3,2

rumänien im Jahre 1916, also als es in den Weltkrieg eintrat, erst 3.588 Kilometer Eisenbahnen besaß, was einer Dichte von nur 2,5 Kilometer je 100 Quadratkilometer entsprach. Durch die 1918 neu erworbenen Gebiete kamen 5.562 Kilometer ungarische, 638 Kilometer österreichische und 1.221 Kilometer russische Strecken hinzu, womit das rumänische Eisenbahnnetz um insgesamt 7.421 Kilometer auf 11.009 Kilometer vergrößert wurde. Im Jahre 1937 hatte das rumänische Eisenbahnnetz 11.272 Kilometer Streckenlänge, so daß demnach innerhalb der letzten 19 Jahre nur 263 Kilometer neuer Strecken gebaut wurden, ein gewiß sehr bescheidener Zuwachs, wenn man damit die durchschnittliche Streckenzunahme in Mitteleuropa zur Zeit des Eisenbahnbaues vergleicht, bei der ein Zuwachs um 1.000 Kilometer im Jahr noch als sehr gering galt.

Ist somit die geringe Dichte des rumänischen Eisenbahnnetzes ein großer Nachteil für die wirt-

schaftliche Aufschließung des weiten Staatsgebietes, das obendrein über ein nur sehr weitmaschiges Straßennetz im modernen Sinne verfügt, so führte die Angliederung der ehemals ausländischen Eisenbahnen, die naturgemäß von Haus aus auf die Verkehrsbedürfnisse Ungarns, Österreichs und Rußlands ausgerichtet waren, keine dem Netzzuwachs entsprechende Verbesserung der verkehrsmäßigen Aufschließung des Landes herbei. Eine große Zahl von ungünstigen inländischen Eisenbahnverbindungen verursacht der Wirtschaft ansehnliche Zeit- und Geldverluste. Da ist zunächst das altrumänische Netz, das nach Bukarest und Ploesti ausgerichtet ist, dann das ehemals ungarische Netz, das entweder nach Budapest konzentrisch zusammenläuft oder parallel innerhalb des Ostkarpatenbogens an der ehemaligen ungarisch-rumänischen Grenze angelegt wurde und im ganzen nur vier Verbindungen mit dem altrumänischen Netz bei Orsova, Turnu Ros, Predeal und Ghimes besitzt. Am besten und vorteilhaftesten für den neumänischen Staat ist noch die Anlage des von Österreich (Bukowina) übernommenen Netzes, das an die Nordsüd-Strecke des altrumänischen Netzes bei Burdujen günstig anschließt und Verbindungen mit dem ungarischen Netz bei Dorna Helgei, ferner mit dem galizischen bzw. dem russischen Netz vermittelt. Das 1918 erworbene russische Netz stellt dagegen ausnahmslos ehemals strategische Grenzbahnen dar, die wie eine umständliche Ringbahn Innerrumänien mit der Grenze verbinden.

Wie die folgende Aufstellung zeigt, sind 94 v. H. des gesamten rumänischen Eisenbahnnetzes normalspurig und nur ein kleiner Rest schmalspurig. Der Rückgang in der Streckenlänge des Schmalspurnetzes ist auf den teilweisen Umbau

Das rumänische Eisenbahnnetz

Jahr	Streckenlänge insgesamt (Betriebslänge)	davon		
		normalspurig		schmalspurig
		Hauptstrecke	Nebenstrecke	
km				
1928	11.100		10.379	721
1929	11.130	3691	6722	717
1930	11.135	3691	6728	716
1931	11.221	3691	6814	716
1932	11.206	3691	6799	716
1933	11.206	3691	6799	716
1934	11.213	3698	6799	716
1935	11.194	3698	6799	697
1936	11.241	3698	6870	673
1937	11.272	3698	6914	660

in vollspurige Strecken zurückzuführen. Ursprünglich hatte auch eine Strecke des altrumänischen Netzes Jassy—Unghendi — und selbstverständlich auch das von Rußland übernommene Netz — die russische Breitspur (1,52 Meter). Im Laufe der

Zeit wurden jedoch diese Strecken auf Normalspur umgebaut. Heute bietet übrigens der Übergang von der Normalspur zur russischen Breitspur keine wesentlichen Schwierigkeiten, da bereits entsprechend konstruierte Übergangswagen gebaut werden. Aus der Aufstellung ist auch zu ersehen, wie geringfügig die Zunahme der Hauptstrecken mit nur 7 Kilometer im Laufe der letzten zehn Jahre war und daß damit die Zunahme der gesamten Streckenlänge hauptsächlich auf den Bau von Nebenstrecken zurückzuführen ist. Der Anteil der zweigleisigen Strecken beträgt nur 3,5 v. H. oder 395 Kilometer. Es ist dies ebenfalls ein äußerst geringer Hundertsatz, der sich aber schon im Laufe der nächsten Jahre erhöhen dürfte, da gegenwärtig bereits mit dem doppelgleisigen Ausbau der Hauptstrecken begonnen wurde.

Von dem gesamten Streckennetz entfallen 11.216 Kilometer oder fast 100 v. H. auf Staatsbahnen oder im Betrieb der Staatsbahnen befindliche Strecken, der Rest auf Privat- und Werksbahnen. Das Staatsbahnssystem ist aus den schon eingangs angeführten Gründen (geringes Interesse des Privatkapitals) bald nach Errichtung der ersten Eisenbahnen in Rumänien eingeführt worden und seither vorherrschend geblieben. Die Organisation des Staatsbahnwesens hat sich allerdings im Laufe der Zeit geändert. So wurde vom Jahre 1929 an das Prinzip des kaufmännischen Betriebes vertreten, d. h. die Verwaltung der Bahnen von den Ministerien losgelöst und einem selbstverantwortlichen Verwaltungsrat übertragen, der die Aufgabe hatte, den Betrieb nach streng privatwirtschaftlich-kaufmännischen Gesichtspunkten zu führen, ähnlich wie die ehemalige Deutsche Reichsbahngesellschaft oder das Unternehmen Österreichische Bundesbahnen. Ebenso wie in Deutschland bewährte sich jedoch diese Betriebsform keineswegs, da eine Eisenbahn im allgemeinen auch auf staatliche und wirtschaftliche Interessen Rücksicht nehmen muß, die sich mit einer streng privatwirtschaftlich-kaufmännisch geführten Betriebspolitik schwer vereinbaren lassen. Infolgedessen wurde die Verfassung des Staatsbahnwesens insofern geändert, als eine strengere Kontrolle der Betriebsführung durch den Staat eingeführt und der Verwaltung mehr Raum für die Berücksichtigung allgemein-wirtschaftlicher Interessen zugestanden wurde.

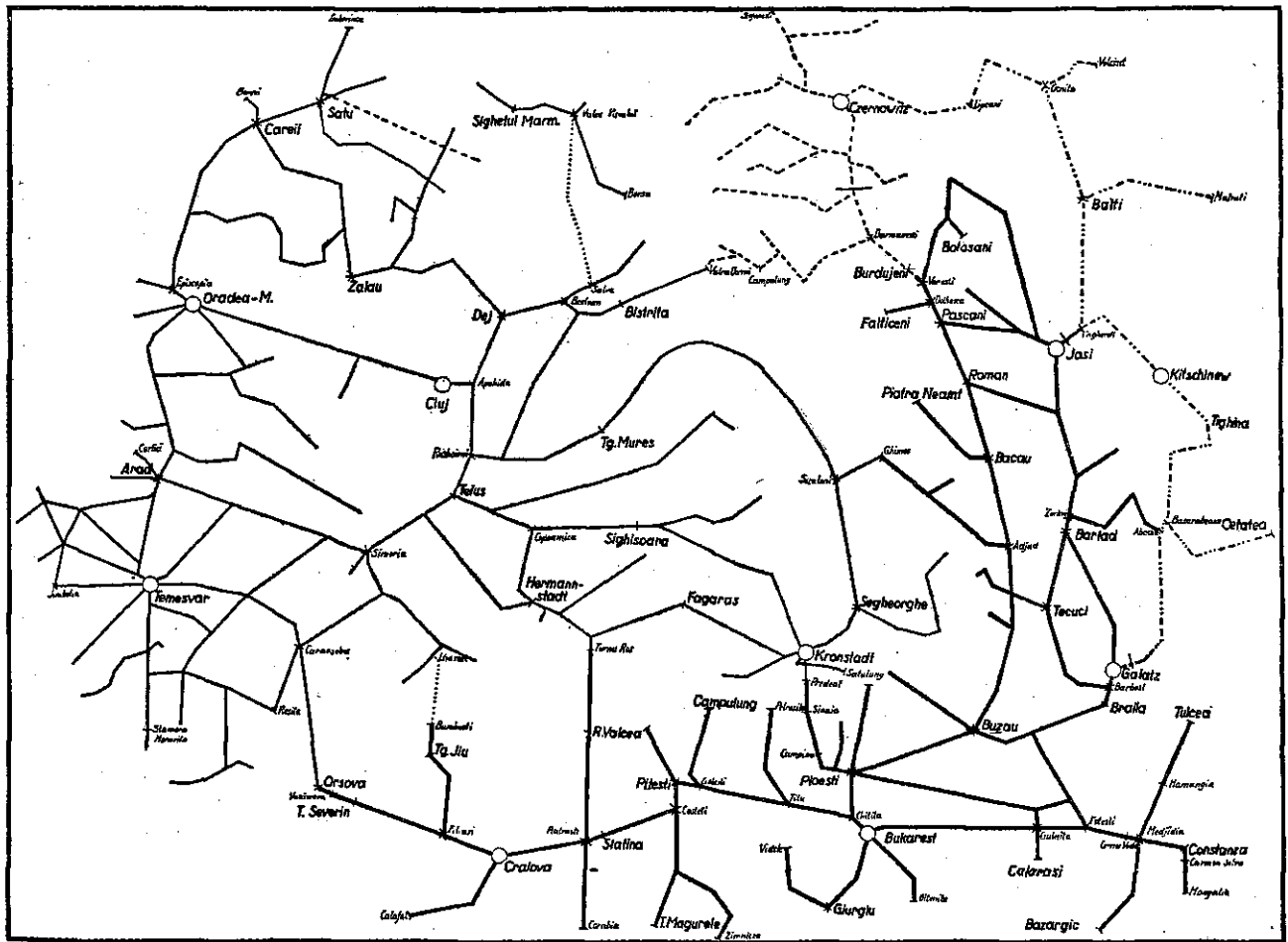
Die Netzgestaltung und die Hauptstrecken

Zur leichteren Übersicht und im Hinblick auf die Eigenart der nach 1918 übernommenen Eisenbahnnetze empfiehlt es sich, das bisherige rumäni-

sche Eisenbahnnetz in drei Zonen zu betrachten, und zwar: das altrumänische Netz, das westrumänische Netz und das ostrumänische Netz. Das altrumänische Netz erstreckt sich über die drei ehemaligen Stammfürstentümer Walachei, Moldau und Dobrudscha. Dazu kann auch noch das Netz der Bukowina gerechnet werden, da dieses ziemlich organisch an das eigentliche altrumänische Netz anschließt. Das westrumänische Netz umfaßt die von Ungarn übernommenen Strecken in den Provinzen Transylvanien (Siebenbürgen), Oltenien, Banat, Crisina und Maramures und das ostrumänische Netz die von Rußland übernommenen Strecken Bessarabiens, die nun, ungefähr 1.269 Kilometer (bei einer Dichte von nur 2,9 Kilometer je 100 Quadratkilometer), mit einem Teil des nordbukowinischen Netzes wieder zu Rußland kamen.

Die älteste Strecke des altrumänischen Netzes verbindet Bukarest mit dem Donauhafen Giurgiu (70 Kilometer) und stellt die wichtige Verbindung der Hauptstadt mit der leistungsfähigsten natürlichen Verkehrsstraße, der Donau, her. Den Bau führte eine englische Gesellschaft durch; nach der Fertigstellung im Jahre 1869 wurde die Bahn vom Staate übernommen. Inzwischen wurden von zwei anderen ausländischen Konzessionären weitere Bahnbauten in Angriff genommen. Es galt, Bukarest einerseits und den Donauhafen Galatz andererseits an das österreichische Netz anzuschließen, womit gleichzeitig im Norden auch die Verbindung mit dem russischen Netz hergestellt wurde. Eine österreichische Gesellschaft baute in verhältnismäßig kurzer Zeit (bis 1871) die Strecken Burdujeni—Roman (102 Kilometer) mit der Abzweigung nach Osten Pascani—Jassy (76 Kilometer) und einer Flügelbahn nach Nordosten Veresti—Botosani (44 Kilometer). Eine preußische Gruppe (Strousberg) kam infolge des Deutsch-Französischen Krieges mit dem Ausbau ihrer Linien in Schwierigkeiten, so daß die Konzession an eine rumänische Gesellschaft überging, die teilweise mit Unterstützung der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft die Arbeiten bis 1875 fertig-

Das Eisenbahnnetz Rumäniens



- altrumänisches Netz
- - - westrumänisches Netz
- Strecken im Bau
- · - - bukowinisches Netz
- ostrumänisches Netz

stellte. Es waren dies die Anschlüsse an die vorerwähnten Bahnen, und zwar die Strecken Roman—Tecuci—Galatz, Barbosi—Braila—Buzau—Ploesti—Chitila—Bukarest (insgesamt 536 Kilometer), dann die Abzweigung von Chitila nach Westen bis Pitesti, weiter über Craiova nach Varciorova (Landesgrenze), die die östliche Hauptverbindung von Bukarest mit dem Netz der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft darstellt. Mit dem Übergang auf der ungarischen Grenzstation Orsova war damit die durchgehende Bahnverbindung von Bukarest über Temesvar—Budapest—Marchegg—Wien—Brünn—Prag—Bodenbach—Dresden bis Berlin am 5. Januar 1875 geschaffen worden. Die rumänische Eisenbahngesellschaft, die die letztgenannten Strecken baute, wurde im Jahre 1880 verstaatlicht. 1874 wurde die 21 Kilometer lange Strecke Jassy—Ungheni (in russischer Spurweite) als erste direkte Verbindung mit der russischen Grenze fertiggestellt, und fünf Jahre später der durch den russisch-rumänisch-türkischen Krieg verzögerte Bau der Strecke Ploesti—Campina—Sinaia—Predeal—Landesgrenze vollendet, womit die erste Bahnverbindung über die Transylvanischen Alpen fertiggestellt war. Damit war auch eine zweite Hauptbahnverbindung über Kronstadt (Brasov)—Arad—Budapest mit Mittel- und Westeuropa gegeben.

Im Jahre 1880 begann die zweite Bahnbauperiode, in der zunächst die Gleisverbindungen mit dem Schwarzen Meer (Constanza) gebaut wurden: Buzau—Fetesti—Cerna—voda—Constanza und Bukarest—Fetesti mit zwei großen Brückenbauten über die beiden Donauarme. Dann folgte der Bau der Abzweigungen vom schon bestehenden Netz zur Donau, Craiova—Calafat (107 Kilometer), Piatra—Olt—Corabia (75 Kilometer), Costeti—T. Magurele bzw. Zimnicea (117 Kilometer), Bukarest—Oltenita, Ciulnita—Kalarasi, und schließlich die Verbindung von Giurgiu nach Videle. Bei diesen Bahnbauten war die Donau sehr hinderlich. Der Bau der kostspieligen Donaubrücken wurde einerseits wegen des noch geringen Verkehrs unterlassen und stieß später, als der Verkehr schon etwas stärker geworden war, auf nicht unerhebliche politische Schwierigkeiten. Daher besteht heute nur eine einzige Gleisverbindung mit dem bulgarischen Bahnnetz durch die Strecke Medjidia—Bazargic, die erst kurz vor dem Weltkrieg eröffnet wurde. Erst in der jüngsten Zeit wird eine Fährverbindung von Giurgiu nach Rustschuk vorbereitet, die in diesem Jahre in Betrieb genommen werden soll, nachdem während der letzten Jahre der Durchgangsverkehr von Bulgarien über Rumänien einerseits nach Polen und weiter nach Ostdeutschland bedeutend zugenommen hat. Der schon lange geplante Brückenbau bei Turn-Severin, der einen weiteren Gleisanschluß nach Jugoslawien erleichtern würde, ist bis heute nicht durchgeführt worden, wenn auch das Projekt neuerlich an Aktualität gewonnen hat. Damit ist eine Verbindung zwischen den nord-südlichen Zweiglinien und dem bulgarischen Eisenbahnnetz über die Donau zur Zeit, abgesehen von der oben erwähnten Strecke über Bazargic, nur durch Umladen möglich.

Schließlich wurden jene Bahnen gebaut, die das schon bestehende Netz mit den wichtigsten Quertälern der Karpaten nach Norden und Westen verbinden: Dolhasca—Falticeni, Bacau—Piatra—Neamt, Adjud—Ghimes (zweite Verbindung über die Karpaten, Anschluß nach Siculeni), Titu—Petrosita, Golesti—Campulung, Piatra—Riul Vaduli

(über den Rotenturmpaß als dritte Verbindung mit Siebenbürgen über die Karpaten) nach Turnu Ros, und schließlich die Zweiglinie Filiasi—Tirgujiu, die später nach Bumbesti verlängert wurde. Bei Burdujeni schließt nach Norden die ehemals durch die Bukovina führende Hauptstrecke nach Czernowitz—Stefanesti an, von der nach Westen eine Reihe von Zweiglinien abzweigt. Die südlichste Linie führt über Vatra-Dornei über die Karpaten nach Siebenbürgen (vierte Verbindung über die Karpaten). Als Hauptstrecken dieses altrumänischen Netzes gelten heute folgende Verbindungen: Bukarest—Predeal, Bukarest—Roman—Czernowitz und die Ostwestverbindung Constanza—Bukarest—Pitesti—Craiova—Orsova.

Das westrumänische Netz (ehemals ungarische Netz) ist, wie schon erwähnt, nach Budapest ausgerichtet, d. h. die Strecken gehen radial von Budapest zum Karpatenbogen. Die Grundlinie dieses Netzes ist die Hauptstrecke Curtici—Arad—Simeria—Teius—Kopsa-Mica—Sighisoara—Kronstadt (Brasov), die bei Predeal an das altrumänische Netz gegen Bukarest anschließt. Sie ist die wirtschaftlich bedeutendste Strecke, da sie das siebenbürgische Industriegebiet um Kronstadt auf dem kürzesten Weg einerseits mit Mittel- und Westeuropa, andererseits mit den Industriegebieten von Ploesti und Bukarest verbindet. Bei Teius schließt eine weitere Hauptstrecke an, die ebenfalls eine gute Verbindung mit Budapest über Cluj—Oradea—Episcopia darstellt. Vor 1918 waren diese beiden Hauptstreckenflügel, von denen zahlreiche Seitenbahnen abzweigen, zwischen Arad und Oradea (Großwardein) nicht direkt durch einen Schienenstrang verbunden. Diese für Rumänien notwendige Nordsüdverbindung wurde erst später gebaut. Damit war gleichzeitig eine durchgehende Nordsüdverbindung im äußersten Westen Neurumäniens geschaffen worden, die von Stamora-Moravita (Anschluß nach Belgrad) über Temesvar—Arad—Oradea—Careii—Satu nach Dubovinka (Anschluß nach Kaschau) führt. Die südliche Hauptstrecke des westrumänischen Netzes führt von Orsova über Temesvar nach Jimbolia an die ungarische Grenze. Es ist dies die Strecke der ehemals Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, die seit dem Jahre 1875 Budapest mit Orsova verbindet. Von Temesvar zweigen zahlreiche Nebenstrecken nach allen Richtungen ab, von denen die nach Südosten führenden das Resitaer (Reschitzer) Industriegebiet aufschließen. Da die Verbindung von Altrumänien mit dem Resitaer Gebiet infolge der ungünstigen Netzgestaltung gewaltige Umwege notwendig machte, wurde in den letzten Jahren eine Abzweigung von der Hauptstrecke von Caransebes nach Resita (38 Kilometer) gebaut und 1938 fertiggestellt, womit die Verbindung Bukarest—Resita eine Verkürzung um 154 Kilometer erfuhr. Eine weitere Verbindung, die den Staat von Norden nach Süden ungefähr in der Mitte durchschneidet und eine Durchgangsverbindung zwischen Ungarn und Bulgarien darstellt, bildet die Fortsetzung der altrumänischen Strecke Carabia—Piatra—Rotenturmpaß über Hermannstadt (Sibiu)—Kopsa-Mica, dann entlang der Hauptstrecke bis Teius und weiter über Razboieni—Apahida—Dej—Zalau nach Careii—Bervei. Östlich von Dej besteht noch eine wichtige Verbindung über Beclean—Bistrita—Vatra Dornei, die sich bei Darmanesti an die schon erwähnte Strecke der altrumänischen (bzw. bukowinischen) Netzes von Bukarest nach Czernowitz anschließt. Es ist dies, wie schon erwähnt, die

vierte Karpatenüberführung, die erst während des Weltkrieges von der österreichisch-ungarischen Armee gebaut wurde. Da die Strecke nur einen leichten Unterbau besitzt, kann sie vorläufig nur für den Lokalverkehr und nicht für den Durchgangsverkehr benutzt werden. Zwischen den beiden siebenbürgischen Städten Hermannstadt und Kronstadt besteht noch eine zweite Verbindung, die ungefähr parallel zur Hauptstrecke Kronstadt—Arad über Fagaras verläuft. Von Kronstadt zweigt ferner die Karpatenstrecke ab, die über SF. Gheorghe (ehemals Sepsiszentgyörgy)—Siculeni—Mures nach Razboieni führt. Diese Bahn läuft entlang der Marosch und dem Altfluß in weitem, nach Westen offenem Bogen am Fuße der Karpaten. Sie ist einerseits wichtig zur Erschließung der Karpaten und war andererseits in der österreichisch-ungarischen Monarchie auch strategisch bedeutungsvoll, da sie ziemlich nahe der ehemaligen Grenze verlief. Schließlich stellt sie die Verbindung mit dem altrumänischen Netz mit der über den Ghimespaß führenden Strecke her. Zum westrumänischen Netz gehört noch ein kleiner freiliegender Netzteil, der nur über fremde Bahnstrecken mit dem westrumänischen Netz verbunden ist, und Borsa über Valka-Viseului mit Sighetul verbindet.

Das ostrumänische Netz stellt, wie schon erwähnt, einen Teil einer Ringbahn dar, die von Czernowitz über Lipcani—Balti—Unghendi—Chisinau—Tighina—Basarabasca—Reni nach Galatz führt. Außer an den Endpunkten besteht noch eine Verbindung mit dem altrumänischen Netz durch die Strecke Zorleni—Apaclia, ferner drei Anschlüsse an die russischen Bahnen durch die Zweiglinien Basarabasca—Cetatea, Balti—Mateuti und Ocnița—Volcineț. Ein großer Teil dieser Strecke wurde bereits während des russisch-rumänisch-türkischen Krieges 1877/78 als Heeresbahn von den Russen gebaut. Nachdem Bessarabien auf Grund der Beschlüsse des Berliner Kongresses an Rußland fiel, wurden diese Strecken, die größtenteils nur mit leichtem Unterbau ausgerüstet waren, von den Russen mehr oder weniger vernachlässigt, so daß nach der Wiedervereinigung Bessarabiens mit Rumänien im Jahre 1918 ein durchgreifender Umbau mit gleichzeitiger Spuränderung notwendig wurde. Eine engere Verbindung mit dem altrumänischen Netz ist bisher nicht erfolgt, wobei hauptsächlich die dazu notwendigen kostspieligen Brückenbauten über den Pruth wohl das Haupthindernis bildeten. Das nun wieder zur UdSSR gehörende ehemalige ostrumänische Netz besitzt keine Hauptstrecke, wenn auch die Strecke Jassy—Kischinew—Tighina von den Rumänen, offenbar aus strategischen Gründen, zweigleisig ausgebaut wurde. Wahrscheinlich wird dieses von Rumänien übernommene Netz künftig enger an das altrussische Netz angeschlossen werden, zumal Sowjetrußland während des letzten Jahrzehnts eine ganz ansehnliche Eisenbahnbautätigkeit entfaltet hat. Damit würden besonders die Gebiete am Schwarzen Meer verkehrsmäßig gegen Mitteleuropa weiter erschlossen werden. Der an Sowjetrußland abgetretene Teil des nordbukowinischen Netzes besitzt dagegen schon jetzt günstige Verbindungen nach dem Innern Rußlands.

Für den Verkehr Deutschland—Rumänien bringt die politische Neugestaltung in der Nordbukowina und in Westgalizien keine wesentlichen Änderungen. Es bleibt nach wie vor bei einem Transitverkehr über einen fremden Staat, der heute statt über Polen über russisches

Gebiet führt. Um diesen nicht unbedeutenden Transitverkehr aufrechtzuerhalten, dürfte es im Interesse Rußlands liegen, die in den neuerworbenen Gebieten jetzt eingeführte Doppelspur auch weiter aufrechtzuerhalten.

Von den neuesten Bahnbauten in Rumänien sind noch ergänzend zu erwähnen: die Strecke Constanza—Carmen-Silva—Mangalia, deren Ausbau bis Baltic fortgeführt wird, die Verlängerung der einzigen Nordsüdstrecke in der Dobrudscha Bazargic—Medjidia—Hamangia um 37 Kilometer weiter nach Norden bis Tulcea. Die gegenwärtige Bahnbaupolitik hat vor allem dahin das Ziel, das westrumänische Netz durch weitere Verbindungen über die Karpaten mit dem altrumänischen Netz enger zu verknüpfen. Die schon erwähnte Strecke Bistrita—Vatra Dornei wird durch eine neue Vollbahn ergänzt, die von Klein-Iilva nach Dorna Vatra (Vatra Dornei) führt.

Ferner soll die Predealpaßlinie durch den Bau einer neuen Verbindung von Kronstadt über Patalagele nach Buzau (Anschluß nach Galatz) entlastet werden. Von der 145 Kilometer langen Strecke sind bereits 30 Kilometer auf der siebenbürgischen Seite in Betrieb, der Rest im Bau. Eine bessere Verbindung mit der Hauptstadt und Hermannstadt wird die von R. Valcea nach Curtea Arges geplante Strecke herstellen. Schließlich soll noch in diesem Jahr eine eigene Verbindung mit dem schon erwähnten „freiliegenden Netz“ in Maramures nach Siebenbürgen hin fertiggestellt werden. Die neue Strecke führt von Salva nach Valca Visculi. Projektiert ist ferner die Verbindung von Bumbesti nach Liviscu über den Surdukpaß. Damit wird eine weitere Nordsüdverbindung zwischen der südlichen Hauptstrecke und der Strecke Bukarest—Arad über die Karpaten zur Verfügung stehen. Mit der Fertigstellung dieser neuen Verbindungen wird somit das altrumänische bzw. bukowinische Netz durch acht Strecken statt bisher fünf Strecken mit dem westrumänischen Netz verbunden sein, so daß künftig in der Hauptsache eine bessere Verknüpfung mit dem ostrumänischen Netz übrigbleibt.

Für das alt- und westrumänische Netz kann man folgende Strecken als Hauptstrecken bezeichnen:

1. Bukarest—Plöesti—Predeal—Kronstadt—
Temesvar.

Tejus—{ Cluj—Oradea—Episcopia.
 { Simeria—Arad—Curtisi*).

*) Diese Strecke ist von Plöesti bis Campina doppelgleisig. Der weitere zweigleisige Ausbau bis Tejus bzw. Apahida erfolgt gegenwärtig.

2. Bukarest—Pitesti—Craiova—Orsova—
Temesvar—Jimbolia,
3. Bukarest—Ploesti—Roman—Czernowitz.
4. Bukarest—Fetesti—Constanza.
5. Oradea—Careii M.—Satu M.—Dubovinka.

Für den internationalen Personenverkehr für Mittel- und Westeuropa kommen vor allem die Strecken Curtisi und Episcopia in Betracht, auf denen der Orient- und Arlberg-Express geführt werden, während die Strecken Bukarest—Orsova, Temesvar—Jimbolia vom Simplon-Orient-Express befahren wird. Die Strecke Bukarest—Czernowitz stellt die Hauptverbindung mit Nordost-Europa dar, während die Strecke Bukarest—Constanza vor allem für den binnenländischen Bäderverkehr zum Schwarzen Meer von Bedeutung ist.

Verkehr und Ertrag

Bei den statistischen Angaben genügt es, allein jene der rumänischen Staatsbahnen als repräsentativ für die rumänischen Eisenbahnen überhaupt heranzuziehen, da die Zahlen für die nur wenigen kleinen Privatbahnen kaum ins Gewicht fallen. Dies gilt sowohl für Altrumänien als auch für das heutige Rumänien. Im Jahre 1913/14 wurden auf den rumänischen Staatsbahnen 1.47 Milliarden Tonnenkilometer befördert, im Jahre 1928 bereits 4.29 Milliarden Tonnenkilometer. Dabei bleibt freilich zu berücksichtigen, daß sich inzwischen das rumänische Eisenbahnnetz seiner Ausdehnung nach verdreifachte.

Der Güterverkehr auf den rumänischen Staatsbahnen

Jahr	Beförderte Tonnen	Geleistete Tonnen- kilometer insgesamt	davon bei der		
			Einfuhr	Ausfuhr	Durch- fuhr
Millionen					
1928	21.9	4289.5	136.5	557.5	—
1929	23.0	4618.9	162.5	687.1	—
1930	23.2	4647.6	145.1	1222.8	5.3
1931	21.0	4387.1	67.0	1614.5	4.2
1932	20.9	4382.4	58.7	1672.8	4.3
1933	20.8	4408.1	50.0	1713.1	2.8
1934	23.6	5042.9	73.3	1812.0	19.5
1935	24.6	5276.9	81.7	1907.4	33.2
1936	25.7	5499.4	81.9	1918.0	37.0
1937	26.8	5858.7	173.4	2036.4	33.9

Die Güterverkehrsleistungen stiegen noch bis zum Jahre 1930 an und erreichten damals 4.65 Milliarden Tonnenkilometer. Im Gegensatz zu den Güterverkehrszahlen der meisten Staaten der Welt gingen diese in Rumänien während der Krisenjahre nicht nur verhältnismäßig spät, sondern überhaupt nur geringfügig zurück. Die Zahl der Tonnenkilometer verminderte sich von 1930 bis 1933 um nur 3.2 v. H. Schon im Jahre 1934, also zu einer Zeit, in der der Eisenbahngüterverkehr in den meisten Staaten den Tiefpunkt erreichte,

zeigen die Güterverkehrszahlen der rumänischen Bahnen bereits eine neue Höchstleistung. Seither steigen die Güterverkehrszahlen weiter an. Für die Jahre 1938 und 1939 sind die endgültigen Zahlen noch nicht bekanntgegeben. Der Güterverkehr nahm aber im Jahre 1938 weiter zu und ging im Jahre 1939 infolge des Kriegsausbruches etwas zurück.

Der Personenverkehr auf den rumänischen Staatsbahnen

Jahr	Beförderte Personen in Millionen	Geleistete Personenkilometer in Milliarden
1928	40.70	3.17
1929	38.79	3.05
1930	35.92	2.92
1931	31.55	2.63
1932	25.98	2.20
1933	27.06	2.30
1934	30.50	2.53
1935	34.97	2.85
1936	39.09	3.14
1937	43.37	3.43

Anders als der Güterverkehr ging der Personenverkehr von 1928 bis 1932 von 3.17 Milliarden Personenkilometer auf 2.20 Milliarden Personenkilometer, also um 30.6 v. H., zurück. Erst im Jahre 1937 wurde mit 3.43 Milliarden Personenkilometer der Höchststand des Jahres 1928 wieder erreicht bzw. geringfügig überschritten. Da inzwischen die Zahl der beförderten Reisenden stärker zugenommen hat, ist die durchschnittliche Reisedistanz von 77.9 Kilometer im Jahre 1928 auf 60.6 Kilometer im Jahre 1937 zurückgegangen. Diese Entwicklung, die im Gegensatz zu der gestiegenen Versandweite im Güterverkehr steht, dürfte vor allem damit zu erklären sein, daß sich inzwischen hauptsächlich der Vorortverkehr der größeren Städte, insbesondere von Bukarest, erhöht hat. In den letzten zwei Jahren, 1938 und 1939, ist der Personenverkehr weiter gestiegen.

Von den beförderten Gütern entfiel 1928 ungefähr ein Siebentel auf die Ein- und Ausfuhr. Die Beförderung von Einfuhrgütern ging bereits im Jahre 1930 zurück und überschritt erst 1937 wieder den Stand des Jahres 1929, während die Ausfuhrzahlen des Güterverkehrs auch während der Krise ununterbrochen anstiegen. Für den Eisenbahngüterverkehr in der Durchfuhr stehen Zahlenangaben erst seit 1930 zur Verfügung. Nach einem Rückgang in den Jahren 1931 bis 1933 hat der Durchfuhrverkehr bis 1936 verhältnismäßig stark zugenommen. Dies ist in erster Linie auf die Belebung des bulgarisch-polnischen, bzw. bulgarisch-nordostdeutschen Verkehrs während der letzten Jahre zurückzuführen.

Im Jahre 1928 wurde an erster Stelle Brennholz mit 3.78 Millionen Tonnen, dann Bauholz mit 2.05 Millionen Tonnen, an dritter Stelle Roh-

Beförderte Waren auf den rumänischen Staatsbahnen
in 1000 Tonnen

Warenart	1928	1933	1937
Insgesamt	21.901	20.759	26.770
davon Handelsverkehr	17.038	17.158	21.999
davon:			
Getreide (außer Weizen)	1.037	1.683	1.344
Weizen	586	360	1.066
Mahlprodukte, Getreide	418	278	310
Zuckerrüben	722	538	389
Viehfutter	43	71	192
Kartoffeln	149	68	151
Pflanzliche Nahrungsmittel	120	315	295
Tierische Nahrungsmittel	44	67	102
Zucker, Melasse usw.	140	109	106
Wein, Alkohol, Bier	231	144	239
Salz	329	229	257
Rohpetroleum, Benzin	1.970	5.556	5.988
Mineralische Öle	315	71	60
Kohlen	628	362	537
Brennholz	3.780	3.151	3.417
Bauholz	2.051	1.412	2.503
Baumaterial	1.530	1.020	1.924
Kalk, Zement, Gips	451	309	476
Landwirtsch. u. industr. Maach.	76	13	61
Mineralien	105	62	205
Eisen und Stahl	483	354	513
Fahrzeuge	21	8	16
Tierische Rohprodukte	27	29	41
Lebende Tiere	132	112	161
Andere Waren	1.650	837	1.646

petroleum und Benzin mit 1.97 Millionen Tonnen und erst an vierter Stelle Getreide (einschließlich Weizen) mit 1.62 Millionen Tonnen befördert. Im Jahre 1913 stand, allerdings im altrumänischen Reich, der Getreideverkehr noch an erster Stelle und erreichte damals 27.2 v. H. des gesamten Eisenbahngüterverkehrs. Im Jahre 1928 betrug er dagegen nur 7.4 v. H. und im Jahre 1937 9.0 v. H. Seit 1928 hat sich in erster Linie die Verfrachtung von Erdöl und Benzin erhöht. Die Beförderung von Petroleum und Benzin stieg nach 1928 rasch an und erreichte bereits im Krisenjahre 1933 5.56 Millionen Tonnen oder um 182 v. H. mehr als 1928 und im Jahre 1937 5.99 Millionen Tonnen oder 22.4 v. H. des Gesamtverkehrs. Hinsichtlich der übrigen verfrachteten Gütermengen sind die Veränderungen zwischen 1928 und 1937 verhältnismäßig geringfügig. Zurück ging die Beförderung von Zuckerrüben und Mahlprodukten, während der Transport von Zucker und Melasse weiter anstieg. Auch die Salzverfrachtung und die Beförderung von mineralischen Ölen, von Kohle und von Brennholz verminderte sich, dafür war die Verfrachtung von Baumaterial, Mineralien, Eisen und Stahl im Jahre 1937 größer als 1928.

Typisch für den rumänischen Güterverkehr ist der im Vergleich zum Ausfuhrverkehr mengenmäßig bedeutend geringere Einfuhrverkehr. Es werden hauptsächlich schwergewichtige Massenprodukte aus- und verhältnismäßig leichte, aber hochwertige Fertigprodukte eingeführt. Die stark gestiegene Ausfuhr von Erdöl und Benzin hat das Gewichtsverhältnis zwischen den beförderten Einfuhr- und

Ausfuhrsgütern in den letzten Jahren noch weiter zuungunsten der Einfuhr verschoben.

Dabei wird ein großer Teil der Erdöltransporte durch Rohrleitungen (Pipe-lines) besorgt. Erdölrohrleitungen verbinden Ploesti, bzw. Baicoi mit Constanza, Bukarest und Giurgiu. Die Rohrleitungen unterstehen seit 1934 der Verwaltung der rumänischen Staatsbahnen. Allerdings werden die Rohrleitungen nur für bestimmte Erdölprodukte, und zwar vor allem für Leuchtöl und die sogenannten schwarzen Produkte verwendet. Alle übrigen Transporte besorgt der Kesselwagen, meist nach den Häfen des Schwarzen Meeres und der Donau, wo der Weitertransport mittels Tankschiffen erfolgt.

Die Verkehrsleistung der rumänischen Staatsbahnen

Jahr	Anzahl der Züge	Geleistete Zugkilometer	Geleistete Bruttotonnenkilometer
		in 1000	
1928	241.981	26.512	5.457.659
1929	250.616	26.290	5.355.362
1930	215.030	25.757	5.399.273
1931	240.159	26.625	5.039.362
1932	239.559	25.968	4.847.612
1933	248.074	25.917	4.868.285
1934	277.334	28.465	5.525.149
1935	415.577	34.946	6.322.272
1936	522.470	40.777	6.970.394
1937	575.794	44.438	7.597.085

Die Ertragsgestaltung der rumänischen Bahnen war besonders vor dem Weltkrieg sehr günstig. Der Reingewinn betrug damals durchschnittlich 31.6 Millionen Goldlei, was ungefähr 2.1 Milliarden Lei der heutigen Parität entspricht. Die Gestaltung des altrumänischen Netzes mit seinen vorwiegend in der Ebene verlaufenden Strecken und den damit entsprechend geringeren Betriebskosten war zweifellos die Hauptursache dafür. Die neu hinzugekommenen Streckennetze, die mehr im gebirgigen Terrain verlaufen, haben seither die durchschnittlichen Betriebskosten entsprechend erhöht. Dazu kam, daß nach dem Weltkrieg die Instandsetzung der während des Krieges vernachlässigten Bahnanlagen größere Investitionen notwendig machte, so daß besonders in den Jahren 1926 bis 1932 große Defizite entstanden.

Die Einnahmen der rumänischen Staatsbahnen

Jahr	Einnahmen			
	Insgesamt	je 1 km Betriebslänge	Güterverkehr	je 1 km Betriebslänge
		Mill. Lei		1000 Lei	Mill. Lei	1000 Lei
1928	11.790.4	1.062.2	6.774.7	610
1929	12.375.7	1.111.9	7.425.3	667
1930	12.150.6	1.091.2	7.258.5	652
1931	10.157.5	905.2	6.114.3	545
1932	8.836.5	788.1	5.810.5	518
1933	8.682.5	774.8	5.841.0	521
1934	9.078.6	809.6	6.259.9	558
1935	9.070.9	810.3	6.319.9	565
1936	10.095.3	900.1	6.993.6	624
1937	11.655.1	1.034.0	8.022.1	712

Im Jahre 1929 wurde daher eine Sanierung durchgeführt, indem aus der Stabilisierungsanleihe 11.71 Milliarden Lei zur Tilgung der Staatsbahnschulden verwendet wurden. Gleichzeitig wurde von nun an der Betrieb nach streng kaufmännischen Grundsätzen geführt, mit dem Ziel, eine ausgeglichene Staatsbahnbilanz zu erreichen. Aber erst 1932 gelang es, einen Überschuß zu erwirtschaften, nachdem eine Reihe von Rationalisierungsmaßnahmen sich nach und nach auswirkten. Es gelang schließlich, in den Jahren 1929 bis 1937 die Betriebsausgaben, trotz wieder ansteigenden Verkehrs, um 30 v. H. herabzusetzen, wobei gleichzeitig die Zahl der Bahnangestellten von 110.946 auf 82.122, also um 26 v. H., vermindert wurde. Auch mußten die Tarife entsprechend reformiert werden. Die Exporttarife, die bis 1928 niedriger als die Inlandtarife waren, also Dumpingtarife waren, wurden nun höher als die Inlandtarife festgesetzt. Wenn die Einnahmen andererseits in den letzten Jahren seit 1929 nicht bedeutender zunahmen, obwohl das Verkehrsvolumen eine entsprechende Erweiterung erfuhr, so wird dies offiziell damit erklärt, daß sich speziell bei den hochwertigen und hochtariferten Gütern (Fertigprodukten) die Konkurrenz des Kraftwagens in der letzten Zeit stark bemerkbar machte. Das Kronstädter Industriegebiet erlangte beispielsweise eine günstige Verbindung durch eine gute Straße mit der Hauptstadt. Da der Kraftwagen ferner für kurze Entfernungen immer mehr herangezogen wird, stieg auch die durchschnittliche Beförderungszahl je Tonne (1928: 195 Kilometer, 1937: 218 Kilometer), womit infolge der Staffelung der Tarife gerade die einträgliche Beförderung über kurze Strecken verloren ging. Die rumänischen Staatsbahnen unterhalten einen eigenen Autobus-

Der Autobusverkehr der rumänischen Staatsbahnen

Jahr	Betriebskilometer	Anzahl der Autobusse und Lastwagen	Geleistete Personenkilometer in 1000	Einnahmen in 1000 Lei
1935	464	36	11.330	16.283
1936	1.625	87	30.562	43.986
1937	3.983	190	78.865	126.817

verkehr, der sich rasch entwickelt. Außerdem sind (1938) 2500 Kilometer Straßenlänge dem Kraftwagenmonopol der Staatsbahnen vorbehalten.

Eisenbahn und Industrialisierung

Vor dem Weltkrieg wurde vielfach der Bau der Eisenbahnen von ausländischen Baufirmen durchgeführt. Die Ausrüstung der Strecken und das rollende Material wurden fast vollständig aus dem Ausland bezogen. Nach einer Statistik vom März

des Jahres 1914 betrug die Zahl der Lokomotiven 888, jene der Personenwagen 1.499, jene der Post- und Gepäckwagen 293, jene der Güterwagen 24.061. Mit dem Erwerb der fremden Eisenbahnnetze der neu angeschlossenen Gebiete wurde auch der entsprechende Fahrpark übernommen, und zwar allein an normalspurigem Material von Österreich und Ungarn 381 Lokomotiven und rund 16.000 Güterwagen. Sieht man von den 1914—1916 neu eingestellten Lokomotiven und Waggons ab, so standen den rumänischen Bahnen nach dem Weltkrieg insgesamt 1269 Lokomotiven und rund 40.000 Güterwagen zur Verfügung. Wie aus der folgenden Aufstellung zu ersehen ist, betrug 10 Jahre später die Zahl der Lokomotiven 2203, jene der Güterwagen 52.343. Die Zahl der Personenwagen hat sich gegenüber 1914 von 1499 auf

Der Wagenpark der rumänischen Eisenbahnen

Jahr	Lokomotiven	Waggons für den Güterverkehr		Zisternenwagen	Personenwagen
		gedeckt	offen		
1928	2203	19.594	24.749	8.000	2671
1929	2186	20.153	26.553	9.226	2626
1930	2171	18.795	24.557	9.254	2577
1931	2334	17.255	22.995	9.783	2170
1932	2364	17.469	23.626	9.893	2665
1933	2273	15.071	22.975	10.210	2008
1934	2145	17.405	25.337	10.151	2406
1935	2011	19.611	23.576	10.166	2661
1936	1987	19.372	25.755	10.218	2745
1937	1991	21.240	25.243	9.698	2986

2986 im Jahre 1937 erhöht, wozu noch 200 Triebwagen kommen. In der Zwischenzeit war somit eine nicht unbeträchtliche Vergrößerung des Lokomotiv- und Wagenparks erfolgt. Bedeutend war auch die Zunahme der Zisternenwagen, von denen 1914 (einschließlich der bahnfremden Wagen) 3935 Stück, 1928 aber bereits rund 8000 Stück gezählt wurden. Zu diesen zusätzlichen Neuinvestitionen kamen natürlich auch Instandsetzungen und Ersatzinvestitionen für den im Weltkrieg sehr mitgenommenen Fahrpark, zumal der altrumänische Fahrpark Ende 1918 nur mehr 170 brauchbare Lokomotiven, 500 schadhafte Personenwagen und 4000 kaum brauchbare Güterwagen zählte.

Der bedeutende zusätzliche Bedarf sowie der Reparaturbedarf an rollendem Material hat dazu geführt, daß in Rumänien mit der Zeit eine eigene Fahrzeugindustrie für den Eisenbahnbedarf sich entwickelte. Gegenwärtig gibt es in Rumänien vier Unternehmen, die sich mit der Erzeugung oder mit der Reparatur von Eisenbahnfahrzeugen befassen. An erster Stelle stehen die Betriebe der N. Malaxa A. G. in Bukarest und Halta Titan (4000 Arbeiter), die im Rahmen ihrer Maschinenerzeugung Lokomotiven, Waggons

und Motorwagen erzeugen. Dann folgen die „Astra“, Erste Rumänische Waggon- und Motorenfabriks A. G. (4000 Arbeiter) mit ihren Betrieben in Arad, Kronstadt, Broos und Sathmar, sowie die Brüder Schiel, Maschinenfabrik A. G. in Kronstadt, die beide Waggons erzeugen. Die Ausrüstung und Reparatur von Waggons besorgt ferner die Französisch-rumänische Eisenbahnmaterial A. G. in ihrem Betrieb in Brailita (Bezirk Braila), während die „Mackazul“ A. G. für metallurgische Industrie und Erzeugung von Bahnmateriale in Ploesti Waggonbestandteile, Weichen und Kleinmaterial für den Eisenbahnoberbau herstellt. Die Folge dieser Ausdehnung der Eisenbahnfahrzeugindustrie ist, daß heute die Einfuhr von rollendem Material beinahe gänzlich aufgehört hat. So wurden die erst vor zwei Jahren in den Dienst gestellten schweren Schnellzuglokomotiven nach derselben Type wie die letzten Schnellzuglokomotiven der ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen bereits von den Malaxa-Werken hergestellt. Auch Motortriebwagen, von denen rund 200 in Betrieb sind und die noch in früheren Jahren eingeführt wurden, werden jetzt hauptsächlich bei Malaxa gebaut.

Die folgende Einfuhrstatistik gibt teilweise einen Anhaltspunkt über die Entwicklung der Eisenbahnmaterialeinfuhr während der letzten Jahre. Da in früheren Jahren die Lokomotiveinfuhr nicht gesondert von der Maschineneinfuhr ausgewiesen wurde, kann der große Einfuhrbedarf, der gerade

Die Einfuhr Rumäniens an Eisenbahnmaterial in Doppelzentnern

Warenart	1929	1930	1932	1935	1936	1937
Zisternenwagen	13.187	26.021	—	—	—	—
Güter-, Gepäck- und Spezialwaggons	1.778	3.150	173	304	672	1.764
Personenwagen	—	49	24	—	—	—
Salon-, Schlaf- und Speisewagen	—	446	391	—	—	—
Motorwagen	7.413	828	2.482	—	—	—
Dampflokotomiven	1.462	37.847	—	—	—	—
Motorlokomotiven	1.036	1.410	—	—	453	—
Schienen für Eisenbahnen	283.080	269.032	623	7	277	2.000
Traversen für Eisenbahnen	49	559	7.981	16	39	44
Schrauben für Gleise	99.559	95.205	145	69	43	119

in den Jahren nach dem Weltkrieg sich geltend machte, ziffernmäßig nicht ermittelt werden. Besonders groß war der Einfuhrbedarf an Zisternenwagen, Schienen- und Gleisschrauben noch in den Konjunkturjahren 1929/30, der aber in den folgenden Jahren bedeutend zurückging.

Wenn in den Jahren 1928 bis 1937 die Zahl des Lokomotivbestandes einen Rückgang erkennen läßt, so ist dies der technischen Fortentwicklung zuzuschreiben, da die neuen Maschinen über eine bedeutend größere Zugkraft verfügen

als die alten. Die im Vergleich zur Verkehrszunahme nur geringe Erhöhung des Güterwagenparks ist ebenfalls darauf zurückzuführen, daß die neuen Wagen in der Regel einen größeren Fassungsraum haben als die alten. Damit ist auch die während der Krisenjahre eingetretene Abnahme zu erklären, da in diesen Jahren von Ersatzbeschaffungen abgesehen wurde, zumal für den Krisenverkehr der damalige Wagenpark genügte, der eben infolge des während der letzten Jahre erfolgten Zuwachses an neuen größeren Wagen eine vielleicht größere Ladefläche besaß als im Jahre 1928. Da bei den Zisternenwagen während der letzten Jahre der Rauminhalt bedeutend zugenommen hat, ist auch die Zahl der Zisternenwagen trotz des stark gestiegenen Erdölverkehrs nur gering gestiegen, im Jahre 1937 sogar zurückgegangen. Ferner darf nicht außer acht gelassen werden, daß besonders im Exportverkehr auch ausländische Wagen benützt werden.

Nach den bis vor kurzem im Lokomotiv- und Wagenbau geltenden Anschauungen wären eine Lokomotivfabrik und drei Waggonfabriken (abgesehen von den Reparaturbetrieben) für einen Staat mit einem Streckennetz von rund 11.000 Kilometer schon als Übersetzung dieses Industriezweiges anzusehen. Unter den Südoststaaten haben neben Rumänien auch Ungarn schon seit langem und Jugoslawien erst seit neuester Zeit sich von der Einfuhr von rollendem Material — abgesehen von Spezialwagen — unabhängig gemacht. Nun hat aber der Waggon- und Lokomotivbau die Eigentümlichkeit, daß die Nachfrage nach seinen Erzeugnissen starken Schwankungen unterworfen ist, die weniger von der allgemeinen Wirtschaftslage, als vielmehr von dem Verschleißrhythmus abhängen, der bei Lokomotiven und Waggons äußerst unregelmäßig ist. Der Lokomotiv- und Wagenbau ging daher meist neben dem allgemeinen Maschinenbau gewissermaßen im „Kleinbetriebe“ vor sich. Mit der zunehmenden Normalisierung und Standardisierung auch im Lokomotiv- und Waggonbau besteht jedoch heute die Tendenz, besonders den Fahrzeugbau in Großbetrieben bzw. in Spezialbetrieben für nur wenige Typen zu betreiben, womit naturgemäß entsprechende Kostensenkungen möglich sind. Derartige Großbetriebe bzw. Spezialbetriebe sind allerdings nur in Großstaaten möglich, die dann auch eine bevorzugte Stellung in der Ausfuhr erlangen können. Der Fahrzeugbau in Staaten mit kleinem Eisenbahnnetz und entsprechend geringem Verkehr, wie dies bei den Südoststaaten der Fall ist, hat daher mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen.

Hier wäre die billige Einfuhr von rollendem Material aus den unter sehr viel günstigeren Bedingungen arbeitenden Großstaaten vorteilhafter. Es entstünden damit zusätzliche Absatzmöglichkeiten für die Agrar- und Rohstoffserzeugnisse dieser Länder,

während die Kapitalien die im Waggon- und Lokomotivbau eingesetzt sind, an anderer Stelle, zum Beispiel zur Intensivierung der Landwirtschaft oder des Bergbaues, rationeller verwendet werden könnten.

Die Ausfuhr von Erzeugnissen der Viehwirtschaft aus dem Südosten

Infolge der ziemlich einseitigen Abhängigkeit vieler Südostländer von der Getreidewirtschaft ist die Entwicklung ihrer Viehwirtschaft lange Zeit zurückgeblieben. Die viehwirtschaftliche Erzeugung reichte an Bedeutung vielfach nicht annähernd an die Erträge des Ackerbaues heran (wie etwa in Rumänien) oder nahm doch nicht die ihr durch die natürlichen Voraussetzungen gebührende Stellung ein. Der Grund war neben der in diesen Ländern noch heute gepflegten extensiven Arbeitsweise, die der Feldbebauung den Vorzug vor der Viehhaltung gibt, in der einseitigen Exportorientierung zu suchen: Weizen und Mais waren neben dem Tabak lange Zeit die wichtigsten landwirtschaftlichen Ausfuhrgegenstände des Südostens.

Eine erhöhte Nachfrage nach Vieh, Fleisch und anderen viehwirtschaftlichen Erzeugnissen machte sich fühlbar, als vom Jahre 1933 an Deutschland sich immer stärker in das Südostgeschäft einschaltete. Sie führte zu einer merklichen Belebung der südosteuropäischen Viehwirtschaft, deren Erträge gestiegen sind und noch weiter gesteigert werden sollen (Ausbau der Viehwirtschaft in dem Fünfjahresplan für die rumänische Landwirtschaft usw.), und zwar hauptsächlich im Interesse einer erhöhten Ausfuhr. Schon heute ist der Anteil der Viehwirtschaft an der Ausfuhr des Südostens (Rumänien ausgenommen) größer als etwa die Getreideausfuhr.

Besonders im Wirtschaftsverkehr mit dem Reich wurde die Fleisch- und Viehausfuhr zu einem ausschlaggebenden Faktor, weil der deutsche Markt für diese Güter in größerem Maße aufnahmefähig

ist als für Getreide. Da man sich im Südosten daran gewöhnt hat, sich nach den Bedürfnissen Deutschlands als des weitaus wichtigsten Wirtschaftspartners auszurichten, ist auch weiterhin mit einer steigenden Verbesserung der ausbaufähigen Viehwirtschaft zu rechnen.

Freilich ist der Viehreichtum der Südostländer nicht annähernd so groß, wie die verhältnismäßig hohen Ausfuhrziffern vermuten lassen. Die südosteuropäische Viehausfuhr ist, gemessen an mittel- und westeuropäischen Verhältnissen, stark überdimensioniert. Gründe dafür sind der geringe Eigenverbrauch an tierischen Nahrungsmitteln, insbesondere auch die starke Vernachlässigung der Milchwirtschaft; das heimische Großvieh wird, soweit es nicht dem Export dient, der Hauptsache nach nur als Arbeitstier geschätzt.

Von verhältnismäßig größter Bedeutung für die Ausfuhr ist die Viehwirtschaft in Ungarn, von verhältnismäßig geringster — wenn man von Griechenland, das im wesentlichen ein agrarisches Einfuhrland ist (auch die unbedeutende Ausfuhr in einigen Vieherzeugnissen wird zum Teil durch eine erheblich größere Einfuhr der gleichen Güter überkompensiert), absieht — in Rumänien. Der niedrige Anteil viehwirtschaftlicher Erzeugnisse an der rumänischen Ausfuhr ist freilich nur ein Kennzeichen der weit bedeutenderen Ausfuhr auf anderen Gebieten (Erdöl, Getreide). Gemessen an den Mengen und Werten an sich ist auch Rumänien ein bedeutender Exporteur von viehwirtschaftlichen Erzeugnissen. Ungarn, Jugoslawien und Rumänien sind aber die einzigen Länder des Süd-

Die Ausfuhr viehwirtschaftlicher Erzeugnisse aus den Südostländern im Jahre 1939
Werte in 1000 Einheiten der Landeswährung

Land	Gesamtausfuhr	Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse				Ausfuhr viehwirtschaftlicher Erzeugnisse in v. H. der Gesamtausfuhr	
		Insgesamt	davon		v. H. 1)		
			Getreidebauerzeugnisse	viehwirtschaftl. Erzeugnisse			
		absolut	in v. H. 1)	absolut	in v. H. 1)		
Ungarn	605.473	456.291	131.102	28,7	198.820	43,6	31,2
Jugoslawien	5.521.187	4.216.445	475.381	11,3	1.624.139	38,5	29,4
Rumänien	26.809.349	15.078.142	6.546.497	43,4	3.144.147	20,9	11,7
Bulgarien	5.064.754	5.399.721	446.903	8,3	952.317	17,7	15,7
Griechenland	9.199.867	8.258.345	—	—	354.204	4,3	3,9
Türkei	127.389	107.904	10.728	9,9	23.700	22,0	18,6

1) der Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse

Die viehwirtschaftliche Ausfuhr des Südostens in den Jahren 1938 und 1939

Land	Gesamtausfuhr		Ausfuhr viehwirtschaftlicher Erzeugnisse					
	in 1000 Einheiten der Landeswährung		in v. H. der wertmäßigen Gesamtausfuhr		in 1000 Tonnen			
	1938	1939	1938	1939	1938	1939		
Ungarn . . .	522.382	605.473	157.524	198.820	30.2	31.2	156	179
Jugoslawien . .	5,047.433	5,521.187	1,330.527	1,624.139	26.4	29.4	134	153
Rumänien . . .	21,532.580	26,809.349	2,189.990	3,144.147	10.2	11.7	80	108
Bulgarien . . .	5,578.341	6,064.754	1,107.267	952.317	19.8	15.7	38	26
Griechenland . .	10,149.180	9,199.867	323.115	354.204	3.2	3.9	5	4
Türkei	144.947	127.389	16.382	23.700	11.3	18.6	46	49

ostens, die mit einiger Berechtigung als Grolieferanten von Vieherzeugnissen im Sudostraum angesprochen werden können. Die Ausfuhrmengen Bulgariens und der Türkei — von Griechenland ganz zu schweigen — halten sich in viel bescheideneren Grenzen; für diese Länder fallen einzelne andere Ausfuhrgüter (in erster Linie Tabak) wesentlich schwerer ins Gewicht.

1939 ist die Ausfuhr viehwirtschaftlicher Erzeugnisse gegenüber 1938 fast durchweg gestiegen (mit Ausnahme Bulgariens), auch dann, wenn die gesamte Ausfuhr gesunken ist, wie bei der Türkei und bei Griechenland. Am stärksten haben sich die türkische Ausfuhr (um 45 v. H.) und die rumänische Ausfuhr viehwirtschaftlicher Erzeugnisse (um 44 v. H.) erhöhet.

Unterschiede in der Zusammensetzung

Die verschiedenartige Struktur der viehwirtschaftlichen Ausfuhr der einzelnen Südostländer tritt schon bei oberflächlicher Betrachtung der drei großen in Betracht kommenden Hauptgruppen: 1. lebende Tiere (Zug- und Schlachtvieh), 2. sonstige Nahrungsmittel tierischen Ursprungs und 3. tierische Rohstoffe und Abfallstoffe und ihrer verhältnismäßigen Anteile offen zutage.

Lebendvieh liefern vor allem Rumänien, Ungarn und Jugoslawien. Die Ausfuhr Griechenlands auf diesem Gebiet sowie an tierischen Nahrungsmitteln ist praktisch bedeutungslos. Bulgarien

exportiert vor allem Nahrungsmittel tierischen Ursprungs. Tierische Rohstoffe spielen in der griechischen und türkischen Ausfuhr (mit 99, bzw. 82 v. H.) die größte Rolle.

Von einzelnen viehwirtschaftlichen Ausfuhrgutern werden Rinder vorwiegend aus Ungarn (75.000 Stück) und aus Rumänien (64.000 Stück) ausgeführt; sie sind in beiden Ländern die zweitwichtigste Ausfuhrware des Sektors Viehwirtschaft. (Alle Zahlen für das Jahr 1939.) Geringer ist die Ausfuhr aus Jugoslawien (46.000 Stück) und der Türkei (29.000 Stück). So ziemlich der wichtigste viehwirtschaftliche Ausfuhrartikel des gesamten Südostens sind Schweine: bei Ungarn (382.000 Stück), Jugoslawien (298.000 Stück) und Rumänien (218.000 Stück) steht er an erster Stelle, bei Bulgarien (23.000 Stück) an dritter. (In der Türkei ist die Schweinehaltung aus religiösen Motiven unbekannt.) Sehr beträchtlich ist weiter die Ausfuhr von Fleisch und Fleischwaren, sowohl in frischem wie in konserviertem Zustand; Jugoslawien, um dessen zweitwichtigsten Viehexportartikel es sich dabei handelt, steht mit 14.500 Tonnen an der Spitze, es folgen Ungarn mit 10.400 und Rumänien mit 8.400 Tonnen. Geflügel (lebend und geschlachtet) führen aus: Ungarn (20.200 Tonnen), Jugoslawien (12.500 Tonnen), Rumänien (5.100 Tonnen) und Bulgarien (2.500 Tonnen). In der Ausfuhr von Schweinefett stehen Ungarn mit 14.000 und Jugoslawien mit 8.300 Tonnen an der

Ausfuhr wichtiger viehwirtschaftlicher Erzeugnisse der Südostländer in 1000 t

Land, Jahr	Rinder 1000 Stk.	Schweine 1000 Stk.	Fleisch, Fleisch- waren u. -konserv.	Geflügel (lebend und ge- schlacht.)	Schweine- fett	Eier	Häute u. Felle	Därme	Wolle u. Tier- haare	Federn	Seiden- kokons und -abfälle
Ungarn	{ 1938 54.7 1939 74.6	{ 228.8 382.3	{ 9.18 10.36	{ 25.20 20.24	{ 18.53 13.99	{ 14.08 10.35	{ 0.30 0.17	{ 0.59 0.58	{ 0.30 0.70	{ 2.55 3.50	{ 0.04 0.02
Jugoslawien . . .	{ 1938 33.7 1939 46.0	{ 260.0 298.4	{ 9.91 14.53	{ 13.75 12.51	{ 6.67 8.26	{ 15.57 15.46	{ 4.18 5.29	{ 0.19 0.24	{ 0.40 0.22	{ 1.29 1.18	{ 0.04 0.33
Rumänien	{ 1938 39.8 ¹⁾ 1939 64.1 ²⁾	{ 199.1 ²⁾ 217.6 ⁴⁾	{ 3.00 8.35	{ 5.77 5.13	{ 0.99 ⁵⁾ 0.89 ⁵⁾	{ 11.30 14.77	{ 0.70 0.61	.	{ 0.99 1.64	.	.
Bulgarien	{ 1938 9.4 1939 3.9	{ 43.1 23.3	{ 3.85 ⁵⁾ 1.55 ⁵⁾	{ 4.72 2.54	{ 1.10 0.15	{ 15.18 14.83	{ 1.40 1.48	.	.	{ 0.16 0.14	{ 0.16 0.22
Griechenland . .	{ 1938 . 1939 .	{ . .	{ . .	{ . .	{ . .	{ . .	{ 3.09 2.87	{ 0.10 0.11	{ 0.69 0.75	{ . .	{ 0.14 0.20
Türkei	{ 1938 43.8 1939 28.6	{ . .	{ 0.01 0.02	{ 0.12 0.20	{ . .	{ 2.91 6.16	{ 4.58 4.49	{ 0.26 0.35	{ 9.32 15.35	{ 0.00 0.01	{ 0.25 0.38

1) Genauer: 23.230 Tonnen. — 2) Genauer: 38.600 Tonnen. — 3) Genauer: 29.490 Tonnen. — 4) Genauer: 32.650 Tonnen. — 5) Speisefette. — 6) Schweinefleisch und -speck

Spitze; der Anteil der beiden anderen Donaustaaten ist weniger bedeutend. Besonders wichtig ist auch die Ausfuhr von Eiern; Jugoslawien exportiert davon 15.500, Bulgarien und Rumänien je 14.800, Ungarn 10.400 und die Türkei 6.200 Tonnen. In der viehwirtschaftlichen Ausfuhr Bulgariens nimmt dieser Posten eine überragende Stellung ein. Häute und Felle, der wichtigste tierische Rohstoff des Balkans, nehmen den Werten nach bei Griechenland die erste, bei der Türkei und bei Bulgarien die zweite Stelle der viehwirtschaftlichen Ausfuhr ein. Die größten Mengen davon exportieren Jugoslawien (5.300 Tonnen) und die Türkei (4.500 Tonnen), es folgen Griechenland und Bulgarien mit 2.900 bzw. 1.500 Tonnen. Die Ausfuhr Rumäniens und insbesondere Ungarns ist unbedeutend. Darin führen in größerer Menge aus: Ungarn und die Türkei mit 600 bzw. 400 Tonnen. Von ihrem weitest aus wichtigsten viehwirtschaftlichen Ausfuhrposten, nämlich Wolle und Tierhaare (darunter besonders Mohär), führt die Türkei 15.400 Tonnen aus, Griechenland von demselben Artikel nur 800 Tonnen, die anderen Länder noch weniger. An Federn führen Ungarn 3.500, Jugoslawien 1.200 Tonnen aus, Rumänien etwas weniger. Seidenkokons und Seidenabfälle werden vorwiegend aus der Türkei und aus Jugoslawien ausgeführt (380 und 330 Tonnen), etwas weniger aus Bulgarien und Griechenland (220 und 200 Tonnen).

Damit sind die einigermaßen hervorstechenden viehwirtschaftlichen Exportgüter des Südostens kurz aufgezählt. Übrig bleibt vielleicht, in diesem Zusammenhang auch auf die Bedeutung der Ausfuhr von Fischen und Fischereierzeugnissen hinzuweisen, da diese zum Teil das Bild der Fleischausfuhr etwas korrigiert, so insbesondere im Falle der Türkei, wo einer unbedeutenden Ausfuhrmenge von Fleischwaren (22 Tonnen) eine fast tausendfache Menge von Fischen, Schalentieren usw. gegenübersteht (20.600 Tonnen); der entsprechende Ausfuhrwert ist mit 1,8 Millionen türkische Pfund größer als der der türkischen Eierausfuhr und beträgt mehr als das Zwanzigfache des Wertes der Fleischausfuhr. Jugoslawien führt an Fischen und Fischkonserven 2.700 Tonnen im Werte von 20,3 Millionen Dinar aus; die Bedeutung der Fischausfuhr der übrigen Länder, absolut genommen auch derjenigen Griechenlands, ist gering.

Die Absatzmärkte

Wesentlich für die richtige Beurteilung der viehwirtschaftlichen Ausfuhr des Südostens ist die Stellung der verschiedenen daran beteiligten Abneh-

merländer. Die Ausfuhr viehwirtschaftlicher Erzeugnisse ordnet sich dabei weitgehend der wirtschaftlichen Gesamtstruktur dieses Raumes und deren Ausfuhrtendenzen ein. Sie geht selten eigene Wege und rundet so im wesentlichen das Bild des übrigen südosteuropäischen Außenhandels ab. Als Wirtschaftsnachbarn sind in erster Linie das Deutsche Reich, das Protektorat Böhmen und Mähren und Italien zu nennen, als raumfremde Interessenten dagegen die Weststaaten, vor allem Großbritannien und die Vereinigten Staaten von Amerika. Eine Art Zwischenstellung nimmt die Schweiz ein, die als traditioneller Abnehmer gewisser Ausfuhrwaren Südosteuropas Beachtung verdient. Sowjetrußland, der dritte große Nachbar des Südostens, beginnt erst heute im Balkanraume wirtschaftlich Fuß zu fassen (Handelsvertrag mit Jugoslawien) und spielte bisher nur als Handelspartner der Türkei eine nicht unbedeutende Rolle.

Der Austausch viehwirtschaftlicher Erzeugnisse innerhalb des Südostens selbst ist im ganzen geringfügig. Höchstens die ungarischen und griechischen Bezüge sind da oder dort erwähnenswert.

Auch für Erzeugnisse der Viehwirtschaft findet der Südosten keinen annähernd so aufnahmefähigen natürlichen Absatzmarkt wie den deutschen. Der Anteil Deutschlands an der Ausfuhr viehwirtschaftlicher Erzeugnisse schwankt im einzelnen (für das Jahr 1939) zwischen 78 v. H. (Ungarn) und 40 v. H. (Griechenland). In Ungarn und Bulgarien gibt es hierbei kaum eine bedeutendere Ausfuhrware, von der Deutschland nicht mehr als die Hälfte, viele, von denen es drei Viertel und darüber bezieht. Auch die deutschen Bezüge aus Rumänien und der Türkei, die je 51 v. H. der gesamten Ausfuhr ausmachen, betragen ein Vielfaches der Anteile anderer Abnehmerländer. In der jugoslawischen und griechischen Ausfuhr viehwirtschaftlicher Erzeugnisse erreicht der deutsche Anteil nur 42 v. H. bzw. 40 v. H., bei den jeweils bedeutendsten Ausfuhrgütern (Schweine und Fleischwaren für Jugoslawien, Häute und Felle für Griechenland) beträgt er aber doch die Hälfte oder nahezu die Hälfte. Deutschlands Stellung als erstes Abnehmerland ist auch in diesen Ländern unangefochten. Bei allem ist zudem zu beachten, daß die Bezüge des Protektorates nicht miteingerechnet sind.

Neben Deutschland spielt noch Böhmen und Mähren als Abnehmer für viehwirtschaftliche Erzeugnisse Jugoslawiens und Rumäniens eine größere Rolle. Mit einem Anteil von 29 v. H., bzw. 24 v. H. nimmt es bei beiden Staaten den zweiten Platz ein. Die wirtschaftliche Verflechtung dieser drei Länder

geht auf ältere politische Bindungen zurück, hat sich aber trotz der Umorientierung im vergangenen Jahr als beständig erwiesen. So kommt es, daß die Ausfuhrsätze für einzelne viehwirtschaftliche Erzeugnisse sogar nicht unbedeutend gestiegen sind, ja sich zum Teil vervielfacht haben. Dies gilt besonders für tierische Nahrungsmittel (Schweine, Schweinefett, Fleischwaren).

Italien tritt im ganzen Südosten neben anderem auch als Käufer gewisser Viehprodukte in Erscheinung (Rinder, Geflügel, Eier, Häute). Den verhältnismäßig größten Anteil hat es an der Ausfuhr Griechenlands (19 v. H.), wo es als Käufer nach Deutschland die zweite Stelle einnimmt. Seine Bezüge aus Jugoslawien, auch die aus Ungarn und der Türkei sind nicht unbedeutend, nur der Anteil an der rumänischen Ausfuhr ist sehr gering. Die Bezüge Englands an viehwirtschaftlichen Erzeugnissen (Bacon, Geflügel, Eier) spielten eine gewisse Rolle in der Ausfuhr Ungarns und Rumäniens, weniger in der jugoslawischen und türkischen Ausfuhr. Nach Frankreich ging der größte Teil der türkischen und griechischen Ausfuhr an Rohseide, während die Vereinigten Staaten im ganzen Südosten als Käufer von Häuten und Fellen auftreten. Die Schweiz kauft im Südosten Eier und Geflügel; ihr Anteil an der viehwirtschaftlichen Ausfuhr ist in Bulgarien am bedeutendsten (9 v. H.), wo sie der zweitwichtigste Abnehmer ist, geringer in Jugoslawien (4 v. H.), fast unbedeutend in Ungarn und Rumänien. Die UdSSR. nimmt in der türkischen Ausfuhr viehwirtschaftlicher Erzeugnisse mit einem Anteil von 16 v. H. den zweiten Platz ein. Griechenland bezieht aus den übrigen Südostländern hauptsächlich Rinder und Schafe. Ungarns Bezüge aus dem Balkan beschränken sich der Hauptsache nach auf Häute und Felle.

Ungarn. Schweine werden fast ausschließlich nach Deutschland ausgeführt (61 Millionen Pengö, das ist fast ein Drittel der gesamten viehwirtschaftlichen Ausfuhr Ungarns). Rinder bezieht neben Deutschland (23 Millionen Pengö) in beachtlichem Umfang noch Italien (9 Millionen Pengö). Fleisch und Fleischwaren in frischem Zustand gehen nach Deutschland, in konserviertem hauptsächlich nach den Vereinigten Staaten. Wie bei Schweinen nimmt Deutschland auch bei Schweinefett sowie bei Federn fast eine Monopolstellung innerhalb der ungarischen Ausfuhr ein. Lediglich die Geflügel- und Eierausfuhr geht auch zu einem beachtlichen Teil nach England.

Jugoslawien. Rinder führt Jugoslawien in erster Linie nach Deutschland, etwas weniger nach

Italien aus. Der deutsche Schweinebezug ist mit 241 Millionen Dinar der größte viehwirtschaftliche Ausfuhrposten Jugoslawiens; die Ausfuhr nach dem Protektorat bleibt nicht wesentlich dahinter zurück. Auch der größte Teil der Fleisch- und Fettausfuhr entfällt auf Deutschland und das Protektorat; bei letzterer ist der Anteil des Protektorats sogar wesentlich größer. Geflügel und Eier werden vornehmlich nach dem Reich und dem Protektorat, daneben aber auch nach Italien, England und der Schweiz ausgeführt. Als Absatzländer für Häute und Felle sind vor verschiedenen anderen Deutschland, Ungarn und die Vereinigten Staaten zu erwähnen.

Rumänien. In der rumänischen Ausfuhr viehwirtschaftlicher Erzeugnisse steht die Schweineausfuhr nach dem Gebiet der ehemaligen Tschechoslowakei mit 689 Millionen Lei an der Spitze, während der Anteil des Reiches mit 269 Millionen Lei weit dahinter zurückbleibt. Der bedeutendste viehwirtschaftliche Ausfuhrposten in der Ausfuhr nach Deutschland sind Rinder (541 Millionen Lei), die in größerer Menge auch nach Griechenland ausgeführt werden. Fleisch und Fleischwaren beziehen in frischem Zustande vornehmlich Deutschland, in konserviertem England und die Vereinigten Staaten. Abnehmer für Eier sind Deutschland und England, für Geflügel Deutschland, die Schweiz und Palästina. Häute und Felle werden ganz überwiegend von den Vereinigten Staaten bezogen (65 v. H.).

Bulgarien. Der weitaus wichtigste viehwirtschaftliche Ausfuhrposten Bulgariens ist die Eierausfuhr nach Deutschland, die mit 427 Millionen Lewa eine einmalige Spitze erreicht; der nächst größere Ausfuhrposten, die Eierausfuhr nach der Schweiz beträgt nur ein Sechstel davon (71 Millionen Lewa). Bei der Schweineausfuhr ist gleichfalls neben Deutschland noch die Schweiz beteiligt. An der Ausfuhr von Häuten und Fellen sind, soweit sie nicht in das Reich geht, in geringerem Maße das ehemalige Polen, ferner Frankreich und die Vereinigten Staaten beteiligt. Als Käufer von frischem Schweinefleisch tritt ausschließlich Deutschland, von Schweinespeck (Bacon) England in Erscheinung. Die Ausfuhr an Geflügel geht zu fünf Achteln nach Deutschland, zu drei Achteln nach Italien.

Griechenland. Im Rahmen der an sich unbedeutenden und vielfach durch eine viel höhere Einfuhr wettgemachten viehwirtschaftlichen Ausfuhr Griechenlands ist lediglich die Ausfuhr von Häuten und Fellen von einiger Bedeutung, deren wichtig-

ster Abnehmer Deutschland ist (117 Millionen Drachmen); daneben sind als Bestimmungsländer Italien von größerer, Ungarn und Frankreich von geringerer Bedeutung. Der zweitwichtigste Ausfuhrartikel, Därme, findet Absatz hauptsächlich im Gebiete der ehemaligen Tschechoslowakei, etwas weniger in Deutschland. Die Wollausfuhr geht zu drei Vierteln des Wertes nach Jugoslawien, die Rohseidenausfuhr ebenfalls zu drei Vierteln nach Frankreich.

Türkei. Die türkische viehwirtschaftliche Ausfuhr ist ebenfalls hauptsächlich auf einen Artikel eingestellt: Wolle und Tierhaare, vornehmlich Mohär. Fast zwei Drittel davon gehen nach Deutschland (7·85 Millionen türkische Pfund), ein

Fünftel nach Rußland, ein Achtel nach England. An der Ausfuhr von Häuten und Fellen ist Deutschland mit über der Hälfte des Wertes beteiligt, in geringerem Maße Italien, die ehemalige Tschechoslowakei und die Vereinigten Staaten. Därme bezieht neben Deutschland vor allem das Gebiet der alten Tschechoslowakei. Rohseide wird vorwiegend in Frankreich abgesetzt. Als Abnehmer von Eiern nimmt Italien eine überragende Stellung ein (vier Fünftel des Wertes), während der Anteil Deutschlands unbedeutend ist. Lebende Tiere, besonders Schafe, Ziegen und Rinder, werden in überwiegenderem Maße nach Sowjetrußland, in geringerem nach Griechenland ausgeführt; Mittel- und Westeuropa sind daran nicht beteiligt.

Die ungarische Ausfuhr viehwirtschaftlicher Erzeugnisse nach wichtigen Bestimmungsländern im Jahre 1939

Ware	Insgesamt		Deutsches Reich		Großbritannien		Italien		U. S. A.		Übrige Länder	
	Mill. Pengö	in v. H.	Mill. Pengö	in v. H.	Mill. Pengö	in v. H.	Mill. Pengö	in v. H.	Mill. Pengö	in v. H.	Mill. Pengö	in v. H.
Rinder	32·2	22·6	70	—	—	—	8·8	27	—	—	0·8	3
Schweine	65·5	61·2	93	—	—	—	—	—	—	—	4·3	7
Fleisch	15·1	8·7	58	1·3	9	—	—	—	3·2	21	1·9	12
Geflügel	24·6	15·3	62	7·8	32	0·9	4	—	—	—	0·6	2
Schweinefett	17·0	15·7	92	—	—	—	—	—	—	—	1·3	8
Eier	9·7	5·8	60	2·8	29	0·7	7	—	—	—	0·4	4
Federn	17·4	14·7	85	0·5	3	—	—	—	1·5	8	0·7	4
Sonstige Waren	17·3	11·4	66	0·7	4	1·8	10	0·1	1	—	3·3	19
Viehwirtschaftliche Erzeugnisse insges.	198·8	155·4	78	13·1	7	12·2	6	4·8	3	—	11·8	6

Die jugoslawische Ausfuhr viehwirtschaftlicher Erzeugnisse nach wichtigen Bestimmungsländern im Jahre 1939

Ware	Insgesamt		Deutsches Reich		Böhmen und Mähren		Italien		Schweiz		Großbritannien		Übrige Länder	
	Mill. Dinar	in v. H.	Mill. Dinar	in v. H.	Mill. Dinar	in v. H.	Mill. Dinar	in v. H.	Mill. Dinar	in v. H.	Mill. Dinar	in v. H.	Mill. Dinar	in v. H.
Rinder	116·2	60·2	52	0·2	0	47·4	41	0·2	0	—	—	8·2	7	
Schweine	484·2	240·9	50	216·0	45	4·9	1	15·6	3	—	—	6·8	1	
Fleisch	218·8	112·6	52	78·9	36	6·6	3	0·6	0	9·0	4	11·1	5	
Geflügel	166·5	50·4	30	29·4	18	35·4	21	22·8	14	28·4	17	0·1	0	
Schweinefett	140·2	55·3	39	74·3	53	1·1	1	—	—	—	—	9·5 ¹⁾	7	
Eier	160·3	54·0	34	49·4	31	13·4	8	26·1	16	16·5	10	0·9	1	
Häute und Felle	141·9	41·8	29	5·2	4	15·4	11	—	—	9·6	7	69·9 ²⁾	49	
Sonstige Waren	196·0	73·3	37	15·3	8	18·9	10	4·9	3	2·1	1	81·5	41	
Viehwirtschaftliche Erzeugnisse insgesamt	1.624·1	688·5	42	468·7	29	143·1	9	70·2	4	65·6	4	188·0	12	

¹⁾ Slowakei. — ²⁾ Besonders Ungarn (32·9) und U. S. A. (18·0).

Die rumänische Ausfuhr viehwirtschaftlicher Erzeugnisse nach wichtigen Bestimmungsländern im Jahre 1939

Ware	Insgesamt		Deutsches Reich		Tschechoslowakei		Großbritannien		Griechenland		U. S. A.		Übrige Länder	
	Mill. Lei	in v. H.	Mill. Lei	in v. H.	Mill. Lei	in v. H.	Mill. Lei	in v. H.	Mill. Lei	in v. H.	Mill. Lei	in v. H.	Mill. Lei	in v. H.
Rinder	738·9	540·9	73	13·4	2	0·2	0	135·3	18	—	—	49·1	7	
Schweine	963·0	268·5	28	689·0	72	—	—	2·7	0	—	—	2·8	0	
Fleisch	326·4	192·9	59	15·9	5	34·3	11	2·0	1	44·0	13	37·3	11	
Geflügel	190·7	58·6	31	10·7	6	10·9	6	2·8	1	0·0	0	107·7 ²⁾	56	
Eier	413·9	256·0	62	—	—	155·4	37	0·2	0	0·0	0	2·3	1	
Häute und Felle	169·9	22·4	13	7·3	4	6·5	4	—	—	110·2	65	23·5	14	
Tierhaare und Federn	239·3	206·7	86	1·2	1	2·4	1	—	—	3·1	1	25·9	11	
Sonstige Waren	102·0	44·3	44	13·7	13	0·8	1	30·6 ¹⁾	30	2·0	2	10·6	10	
Viehwirtschaftliche Erzeugnisse insgesamt	3.144·1	1.590·3	51	751·2	24	210·5	7	173·6	5	159·3	5	259·2	8	

¹⁾ Besonders Schafe (19·2). — ²⁾ Hauptsächlich Schweiz (51·3) und Palästina (50·2).

Die bulgarische Ausfuhr viehwirtschaftlicher Erzeugnisse nach wichtigen Bestimmungsländern im Jahre 1939

Ware	Insgesamt	Deutsches Reich		Schweiz		Italien		Großbritannien		Griechenland		Übrige Länder	
		Mill. Lewa	in v. H.	Mill. Lewa	in v. H.	Mill. Lewa	in v. H.	Mill. Lewa	in v. H.	Mill. Lewa	in v. H.	Mill. Lewa	in v. H.
Rinder	20·6	—	—	—	—	—	—	—	—	6·4	31	14·2	69
Schweine	78·0	66·6	88	8·7	11	—	—	—	—	0·3	0	0·5	1
Geflügel	88·2	53·6	61	0·5	1	33·8	38	—	—	—	—	0·3	0
Schweinefleisch und -speck	42·7	32·6	76	—	—	—	—	10·1	24	—	—	—	—
Eier	512·1	426·8	83	70·7	14	12·9	3	0·3	0	—	—	1·4	0
Häute und Felle	106·7	63·2	59	—	—	0·2	0	2·9	3	—	—	48·4 ²⁾	38
Sonstige Waren	104·0	44·5	43	—	—	3·7	3	4·9	5	11·3 ¹⁾	11	39·6	38
Viehwirtschaftliche Erzeugnisse insgesamt	952·3	689·3	72	79·9	9	50·6	5	18·2	2	17·9	2	96·4	10

¹⁾ Besonders Käse. — ²⁾ Besonders Polen (10·1), U.S.A. (9·0) und Frankreich (8·7)

Die griechische Ausfuhr viehwirtschaftlicher Erzeugnisse nach wichtigen Bestimmungsländern im Jahre 1939

Ware	Insgesamt	Deutsches Reich		Italien		Frankreich		Tschechoslowakei		Ungarn		Übrige Länder	
		Mill. Drachmen	in v. H.	Mill. Drachmen	in v. H.	Mill. Drachmen	in v. H.	Mill. Drachmen	in v. H.	Mill. Drachmen	in v. H.	Mill. Drachmen	in v. H.
Häute und Felle	245·4	117·1	48	65·8	27	13·9	6	10·2	4	16·1	6	22·3 ¹⁾	9
Därme	46·7	16·0	34	0·3	1	0·1	0	18·3	39	6·5	14	5·5	12
Wolle und Tierhaare	27·6	5·7	21	—	—	0·1	0	—	—	—	—	21·8 ²⁾	79
Seidenkokons und -abfälle	21·8	4·4	20	0·5	2	16·9	78	—	—	—	—	—	—
Sonstige Waren	12·7	0·0	0	0·0	0	0·0	0	0·0	0	0·0	0	12·7	100
Viehwirtschaftliche Erzeugnisse insgesamt	354·2	143·2	40	66·6	19	31·0	9	28·5	8	22·6	6	62·3	18

¹⁾ Hauptsächlich Polen (10·7) und Rumänien (6·3). — ²⁾ Hauptsächlich Jugoslawien (20·7)

Die türkische Ausfuhr viehwirtschaftlicher Erzeugnisse nach wichtigen Bestimmungsländern im Jahre 1939

Ware	Insgesamt	Deutsches Reich		UdSSR.		Italien		Großbritannien		Tschechoslowakei		Übrige Länder	
		Mill. t. Pfd.	in v. H.	Mill. t. Pfd.	in v. H.	Mill. t. Pfd.	in v. H.	Mill. t. Pfd.	in v. H.	Mill. t. Pfd.	in v. H.	Mill. t. Pfd.	in v. H.
Rinder	0·89	—	—	0·44	49	—	—	—	—	—	—	0·45 ¹⁾	51
Schafe und Ziegen	1·55	—	—	0·74	48	—	—	—	—	—	—	0·81 ²⁾	52
Eier	1·69	0·16	9	—	—	1·33	79	—	—	—	—	0·20	12
Häute und Felle	4·02	2·27	57	0·01	0	0·61	15	0·01	0	0·30	8	0·82 ³⁾	20
Wolle und Tierhaare	12·47	7·85	63	2·65	21	0·04	0	1·50	12	—	—	0·43	4
Därme	1·79	1·21	67	—	—	0·00	0	0·00	0	0·37	21	0·21	12
Seidenkokons und -abfälle	0·63	0·10	15	—	—	0·01	2	—	—	—	—	0·52 ⁴⁾	83
Sonstige Waren	0·66	0·38	58	—	—	0·02	3	—	—	0·01	2	0·25	37
Viehwirtschaftliche Erzeugnisse insgesamt	23·70	11·97	51	3·84	16	2·01	8	1·51	6	0·68	3	3·69	16

¹⁾ Hauptsächlich Griechenland (0·36). — ²⁾ Hauptsächlich Syrien (0·45) und Griechenland (0·24). — ³⁾ Davon U. S. A.: 0·30, Ungarn: 0·14. — ⁴⁾ Hauptsächlich Frankreich (0·38) und Schweiz (0·15)

Der tägliche Arbeitsweg in Oberdonau*)

Zu den Gebieten des Deutschen Reiches, die heute einen radikalen Wandel ihrer Wirtschaftsstruktur erleben, gehört der Reichsgau Oberdonau. Groß- und Riesenbetriebe wachsen aus dem Boden und bewirken, daß die Bevölkerung, die bisher etwa zu gleichen Teilen zur Landwirtschaft und zu den übrigen Gruppen gezählt wurde, ihre wirtschaftliche Existenzgrundlage mehr und mehr in der industriellen Tätigkeit sucht.

Das granitene Hügel- und Bergland nördlich der Donau ist noch wenig dem Verkehr erschlossen; nicht die Industrie, sondern die Landwirtschaft, auf wenig gutem und kargem Boden betrieben, prägt das Gesicht dieses Gebietes. Zwischen den Flüssen Inn und Enns liegt ein flaches und leicht hügeliges Land mit teilweise schwerem Weizenboden, das außer reicher Landwirtschaft, von Verkehrswegen durchzogen, um Linz, Wels und Steyr Zentren industrieller Tätigkeit besitzt. Im Süden greift der Gau Oberdonau bis zum Dachstein in die Alpen hinein. Das Salzkammergut besitzt nicht unbedeutende industrielle Betriebe, die im Vergleich zum Industriegebiet Steyr-Wels-Linz freilich zurücktreten müssen.

Wie überall, so hat sich auch in Oberdonau die Industrie an den Verkehrswegen niedergelassen, bzw. entwickelt. Betonte Industriegebiete ziehen Arbeitskräfte an.

Wenn in folgendem der tägliche Arbeitsweg im Gau Oberdonau untersucht wird, so ist das Ergebnis selbstverständlich nicht als Abschluß einer Entwicklung zu werten. Es zeigt aber die Lage im Winter dieses Jahres und wird, obwohl ein nicht geringer Teil der Arbeitskräfte des Gaues an der Front stand, dem Fachmann manchen Einblick gewähren.

Unter dem täglichen Arbeitsweg (Pendelwanderung) ist derjenige Weg zu verstehen, den ein Volksgenosse zweimal am Tage, einmal von seinem Wohnort zur Arbeitsstätte, das andere Mal von seiner Arbeitsstätte zu seinem Wohnort zurücklegt. Die Tatsache, daß Wohnort und Arbeitsstätte räumlich auseinanderliegen, d. h. in zwei verschiedene Orte fallen, ist dabei Voraussetzung. Der Februar des Jahres 1940, in dem die Pendelwanderung erfaßt wurde, fiel bekanntlich in einen strengen Winter, der besonders viel Schnee mit sich brachte. Soweit ein Verkehrsmittel benutzt werden mußte, wurde der Arbeitsweg mit der Bahn und, soweit es die Schneeverhältnisse gestatteten, mit dem Autobus

zurückgelegt. Während aber dem Autobus, außer in den Orten ohne günstige Bahnverbindung, nur eine untergeordnete Bedeutung zukommt, hatte den größten Teil des Berufsverkehrs die Bahn zu bewältigen. Da der Verkehr auf den Reichsbahn-omnibussen aus technischen Gründen nicht erhoben werden konnte, mußten die diesbezüglichen Untersuchungen unvollendet bleiben. Der tägliche Arbeitsweg — soweit er auf der Reichsbahn zurückgelegt wurde — wurde jedoch genau erfaßt.

Im Schaubild wurden die im Februar 1940 mit der Reichsbahn bewältigten Arbeitswege im Gau Oberdonau festgehalten, soweit sie in einer Richtung von mehr als fünf Mann benützt werden. Vereinzelte Wege sind also weggelassen; sie sind auch in ihrer Gesamtzahl (93) unbedeutend. Bei den Volksgenossen, die einen täglichen Arbeitsweg zurücklegen, handelt es sich bis auf verschwindende Ausnahmen um einheimische Arbeitskräfte, die in den Ausgangsorten ihrer täglichen Pendelwanderung zu Hause sind. Tausend und aber tausend Arbeitskräfte sind aus dem Ausland gerufen worden; sie sind, soweit sie in der Industrie Beschäftigung finden, fast alle in Lagern in unmittelbarer Nähe ihrer Arbeitsstätten untergebracht. Sie fallen daher als „Pendelwanderer“ aus.

Ein Blick auf die Karte zeigt, daß in großen Gebieten des Gaues Oberdonau Pendelwanderungen gar nicht stattfinden. Dies sind vor allem die industrie- und verkehrsarmen Teile des Mühlviertels (das Gebiet nördlich der Donau, einschließlich der neuhinzugekommenen Teile des Sudetenlandes), das fruchtbare Gebiet im Westen des Gaues bis zur Hauptverkehrsstraße Linz—Salzburg, das nur durchbrochen ist durch eine nicht unbedeutende Pendelwanderungsbewegung auf der Strecke Wels—Passau, um Schärding, Neumarkt-Kallham, Grieskirchen und Bad Schallerbach, und eine kleine Bewegung um Ried, und selbstverständlich auch das Hochalpengebiet.

Dagegen massiert sich die Pendelwanderungsbewegung vor allem um die Gauhauptstadt Linz, um das Industriezentrum Steyr, um Wels und um Lenzing. Im Süden der Stadt Gmunden entwickelt sich bis tief in das Salzkammergut hinein wie ein

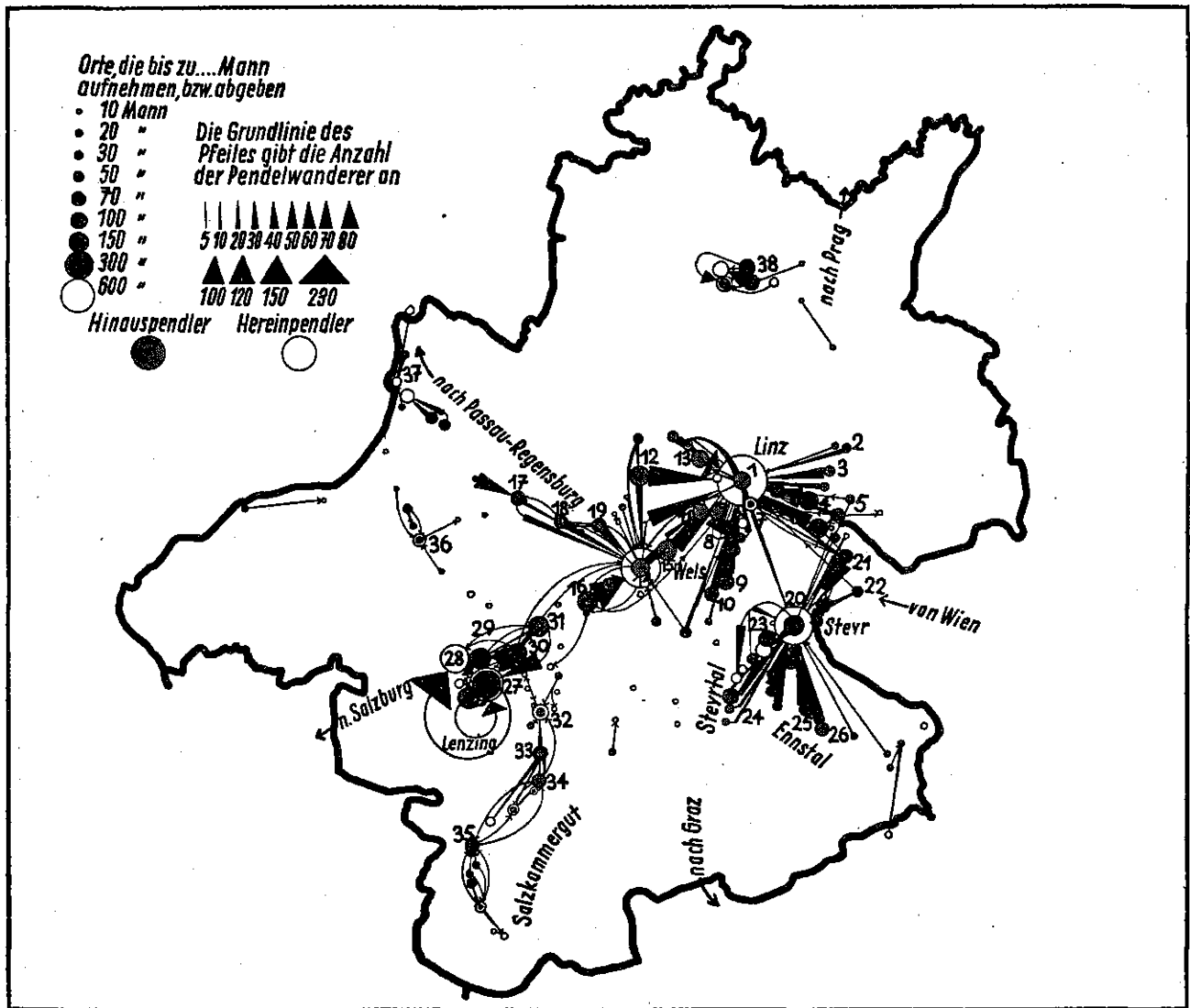
*) Verfasser: Dr. Walter Groß, im Amte des Gauwirtschaftsberaters und Bevollmächtigten für die Wirtschaft in Oberdonau.

breiter Schlauch eine an sich sehr unausgeglichene Bewegung, die wegen ihres starken Hin- und Herverkehrs einer gründlichen Bereinigung bedarf.

Der tägliche Arbeitsweg wickelt sich keinesfalls nur auf der Hauptverkehrsstrecke ab. Wohl gibt es zwischen Enns—Linz, zwischen Linz—Hörsching—Wels—Lambach, zwischen Schwanenstadt—Attnang—Vöcklabruck einen starken Verkehr, der aber von den Bewegungen auf den Nebenstrecken weit übertroffen wird.

Für den Weg zwischen Wohnort und Arbeitsstätte kommt es nicht auf die Zahl der dazwischenliegenden Wegkilometer, sondern auf die Zeit an, in der die Entfernung überwunden wird. Ein allzulanger Arbeitsweg beeinträchtigt die Arbeitskraft des einzelnen, schmälert die Zeit, die er mit seiner Familie verbringen kann (benachteiligt außerdem die Gartenarbeit) und verursacht Kosten, die das Realeinkommen oftmals nicht unbeträchtlich schmälern.

Der tägliche Arbeitsweg im Gau Oberdonau
Die Pendelwanderung mittels der Reichsbahn im Februar 1940



Anmerkung zum Schaubild

- | | | | |
|------------------------|---------------------|-----------------|------------------|
| 1 Linz | 11 Hörsching | 21 St. Valentin | 31 Schwanenstadt |
| 2 Pregarten | 12 Eferding | 22 Haag | 32 Gmunden |
| 3 Katsdorf | 13 Ottensheim | 23 Letten | 33 Traunkirchen |
| 4 St. Georgen | 14 Wels | 24 Grünburg | 34 Ebensee |
| 5 Mauthausen | 15 Marchtrenk | 25 Losenstein | 35 Bad Ischl |
| 6 Enns | 16 Lambach | 26 Reichraming | 36 Ried-Innkreis |
| 7 Kleinmünchen | 17 Neumarkt-Kallham | 27 Lenzing | 37 Schärding |
| 8 Traun | 18 Gunskirchen | 28 Timelkam | 38 Hohenfurth |
| 9 Neuhofen a. d. Krems | 19 Bad Schallerbach | | |
| 10 Kematen a. d. Krems | 20 Steyr | | |

In der folgenden Aufstellung ist die Zahl der Pendelwanderer nach der Länge der Fahrzeit gegliedert:

Fahrzeiten

Einzugs- bahnhof	bis 20 Min.	bis 30 Min.	bis 45 Min.	bis 60 Min.	über 60 Min.
Linz	322	471	278	91	140
Wels	246	51	137	21	—
Steyr	186	163	242	104	84
Lenzing	117	71	153	5	1
Summe	871	756	810	221	225

Linz nimmt von 7 verschiedenen Seiten aus 48 Orten 1.302 Arbeitskräfte auf und gibt selbst nur 118 Mann ab. Wels nimmt auf 4 bzw. 6 Seiten aus 26 Orten 455 Arbeitskräfte auf und gibt 122 Leute täglich ab. Steyr wird von 4 Seiten angefahren, es nimmt aus 31 Orten 779 Arbeitskräfte auf, gibt selbst aber nur 101 Männer ab.

Geht man davon aus, daß ein Arbeitsweg 30 Minuten, im Tage also eine Stunde, nicht überschreiten soll, so ergibt sich, unter Berücksichtigung des An- und Abmarsches am Wohn- und Arbeitsort, daß in den 4 Einzugsgebieten von 2.883 Arbeitskräften allein 2.012 einen zu langen Arbeitsweg haben. Von täglich 5.137 im ganzen Gau Oberdonau pendelnden Arbeitskräfte haben fast 70 v. H. einen Arbeitsweg, der als ungünstig lang bezeichnet werden muß.

Der tägliche Arbeitsweg ist eine notwendige Folge der Trennung von Arbeitsstätte und Wohnort. Er ist sozialpolitisch in Kauf zu nehmen, wenn er sich zwischen einer industriellen Arbeitsstätte und einem ländlichen, also mit der Natur verbundenen Wohnsitz abspielt, wenn er außerdem nicht über einen Zeitraum von mehr als 30 Minuten hinausgeht, wenn die Kosten der Fahrt in einem erträglichen Verhältnis zum Einkommen stehen und wenn er in einer Zeit durchgeführt werden kann, die knapp vor Arbeitsantritt und knapp nach Arbeitsbeschluß liegt.

Es fragt sich, ob keine Möglichkeit besteht, den Arbeitsweg für möglichst viele Volksgenossen zu verkürzen. Eine Möglichkeit ist die Beseitigung des sogenannten Gegenverkehrs.

Gibt der Ort *A* nach dem Ort *B* täglich 100 Arbeitskräfte ab und schickt gleichzeitig Ort *B* nach dem Ort *A* täglich 80 Arbeitskräfte, so kann, vorausgesetzt, daß ein Austausch stattfinden kann, der sich nicht nur auf die gleichen Berufe, sondern auch auf die gleiche Tätigkeit innerhalb dieser Berufe beziehen muß, theoretisch für 160 Volksgenossen ein als überflüssig zu bezeichnender Arbeitsweg auf-

gehoben werden. Nur 20 Arbeitskräfte müßten dann täglich von *A* nach *B* fahren. Voraussetzung dafür ist allerdings, wie erwähnt, daß die Arbeitskräfte nach der Art des Berufes und der Tätigkeit innerhalb des Berufes gegeneinander ausgetauscht werden können. Diese Voraussetzung ist in unserem Fall nur in geringem Umfang gegeben.

In Oberdonau könnten auf diese Weise nur 680 Volksgenossen ihre tägliche Bahnfahrt ersparen, selbst wenn man von den Unterschieden im Beruf und in der besonderen Tätigkeit absieht.

Da der tägliche Arbeitsweg das Realeinkommen der betreffenden Volksgenossen schmälert und er wegen der Beeinträchtigung des Familienlebens aus bevölkerungspolitischen Gründen und Gründen der Kindererziehung unerwünscht ist, müssen weitere Möglichkeiten zu seiner Beseitigung gesucht werden. Es kann angestrebt werden, die Wohnstätten weiter in die Nähe des Arbeitsplatzes oder die Arbeitsstätte in die Nähe des Wohnortes zu bringen. Beides wird dort, wo Wohnort und Arbeitsstätten bereits festliegen, in den seltensten Fällen durchführbar sein. Bei künftiger Planung aber werden für die Auswahl der Industriestandorte die Wohnstätten der Arbeitenden besonders zu berücksichtigen sein.

Beim Aufbau neuer Industriegebiete und Wohnviertel vermittelt die Kenntnis über den Umfang der Pendelwanderung unumgänglich notwendige Unterlagen für eine gesunde Wohnbaupolitik (Miethäuser, Reihenhäuser oder Siedlungen), vor allem aber zur Feststellung des tatsächlichen Wohnungsbedarfes überhaupt.

Die Pendelwanderung, wie wir sie heute vorfinden, muß nicht als unumstößliche Tatsache hingenommen werden. Die Verkehrszeiten können geändert werden. Sicher läßt sich vermeiden, daß z. B. Arbeiter für einen Weg von 32 Kilometer mit der Bahn 1 Stunde und 28 Minuten oder für 24 Kilometer 1 Stunde und 5 Minuten unterwegs sein müssen.

Der Bau von Kurz- und Schnellbahnen in die näheren und weiteren Wohngegenden kann viel zur Beseitigung von oft unerträglichen Schwierigkeiten beitragen, die der Arbeitsweg mit sich bringt, wobei aber auch auf die Beseitigung von Verkehrsspitzen durch gestaffelte Zeitpunkte des Arbeitsbeginnes zu achten ist.

Die Zahl von 5.137 Arbeitskräften, die im Gau Oberdonau täglich zur Arbeit und wieder heimfahren, mag im Vergleich zu anderen Industriegebieten niedrig erscheinen. Wer aber weiß, daß

die Industriezentren im Gau Oberdonau meistens in weitausgedehnten landwirtschaftlichen Gebieten mit verhältnismäßig nicht zu großer Bevölkerungsdichte entstanden sind und noch entstehen, und

auch die Entfernungen beachtet, die bewältigt werden müssen, wird die Bedeutung des Problems erkennen. Wirtschaftslenkung und Wirtschaftsplanung haben hier noch vieles zu leisten.

Anmerkungen zu den nachstehenden Tabellen:

Ungarn:

¹⁾ Monatsende. — ²⁾ Staatliche und private Geldforderungen. — ³⁾ Bulletin Mensuel de Statistique, Genf. 1 Pengö = 17'49 Goldcents. — ⁴⁾ 5%ige Zwangsanleihe 1924, Monatsdurchschnitt nach Notierung an der Budapester Börse, Angabe der Nationalbank. — ⁵⁾ Originalbasis 1926, Magyar Statisztikai Szemle. — ⁶⁾ Postsparkasse. — ⁷⁾ Neuberechnung des Statistischen Zentralamtes. — ⁸⁾ Index des Statistischen Zentralamtes, Originalbasis 1913. — ⁹⁾ Verhältnis zwischen Preisen für landwirtschaftliche und nichtlandwirtschaftliche Erzeugnisse. — ¹⁰⁾ Fabriksindustrie. — ¹¹⁾ Einschließlich Wohnbautätigkeit. — ¹²⁾ Ohne Wohnbautätigkeit. — ¹³⁾ Berechnung des Ungarischen Institutes für Wirtschaftsforschung. — ¹⁴⁾ Arbeiterstand der Fabriksindustrie, der Hütten und des Handwerks in ganz Ungarn. — ¹⁵⁾ Monatsdurchschnitte aus Jahres- bzw. Vierteljahressummen. — ¹⁶⁾ Ab Jänner 1938 einschließlich Ostmark.

Jugoslawien:

¹⁾ Monatsende. — ²⁾ Bulletin Mensuel de Statistique, Genf. 1 Dinar = 1'7612 Goldcents. — ³⁾ 7%ige Investitionsanleihe 1921, ohne Berücksichtigung des Kursgewinnes oder -verlustes bei der Einlösung, Monatsdurchschnitt, Nationalbank. — ⁴⁾ Allgemeine Sparkassen und Postsparkasse. — ⁵⁾ Neugründungen und Kapitalerhöhungen von Aktiengesellschaften, Vierteljahressummen, bzw. Durchschnitt aus Vierteljahressummen. — ⁶⁾ 20 größere Banken. — ⁷⁾ Monatsanfang. — ⁸⁾ Die Zahl innerhalb der Klammer gibt die Bevölkerungszahl in 1000 nach dem letzten Berichte an. — ⁹⁾ Einschließlich Gold und Silber. — ¹⁰⁾ Für die Monatsdurchschnitte ist das jeweilige Finanzjahr (beginnend am 1. April des betreffenden Jahres) zugrunde gelegt worden. — ¹¹⁾ Ab Jänner 1938 einschließlich Ostmark.

Rumänien:

¹⁾ Monatsende. — ²⁾ Am 9. November 1936 Goldbestände gemäß Erhöhung des Goldankaufspreises (um 38 v. H.) neu bewertet. — ³⁾ Einschließlich Devisen auf Clearingkonto. — ⁴⁾ Bulletin Mensuel de Statistique, Genf. 1 Leu = 0'5982 Goldcents. — ⁵⁾ Staats- und Kommunalanleihen, Pfandbriefe; auf Grund der Notierungen an der Bukarester Börse. Ab 1934 ohne Auslandsanleihen. — ⁶⁾ Nationalbank, Originalbasis Januar 1926. — ⁷⁾ Neugründungen und Kapitalerhöhungen von Aktiengesellschaften. — ⁸⁾ Allgemeine Sparkassen. — ⁹⁾ Rumänische Gesellschaft für Konjunkturforschung. — ¹⁰⁾ Nur die bei den staatlichen Arbeitsämtern eingetragenen Arbeitslosen, ohne die gewerkschaftlich organisierten Arbeitslosen. Die Zahl innerhalb der Klammer gibt die Bevölkerungszahl in 1000 nach dem letzten Berichte an. — ¹¹⁾ Benzin, Petroleum, Gasöl, Schmieröl, Mazut. — ¹²⁾ Brennholz, Bauholz (Laubholz), Nadelholzbretter. — ¹³⁾ Ab Jänner 1938 einschließlich Ostmark.

Bulgarien:

¹⁾ Monatsende. — ²⁾ Bulletin Mensuel de Statistique, Genf. 1 Lev = 0'7224 Goldcents. — ³⁾ Berichte der Nationalbank. — ⁴⁾ Gesamte Nettoeinlagen in Bulgarien. — ⁵⁾ Dir. Gén. de la Statistique. — ⁶⁾ Neuregistrierte Arbeitslose nach der Statistik des Arbeitsamtes am Monatsende. Die Zahl innerhalb der Klammer gibt die Bevölkerungszahl in 1000 nach dem letzten Berichte an. — ⁷⁾ Dir. Gén. de la Statistique, Sofia; für 1936: Juli bis Dezember. — ⁸⁾ Wert nach Ausschaltung der Preisschwankungen. — ⁹⁾ Einschließlich Einnahmen, bzw. Ausgaben der Eisenbahnen und Häfen. — ¹⁰⁾ Ab Jänner 1938 einschließlich Ostmark.

Griechenland:

¹⁾ Monatsende. — ²⁾ Einschließlich Vorschüsse an den Staat. — ³⁾ Bulletin Mensuel de Statistique, Genf. 1 Drachma = 1'298 Goldcents. — ⁴⁾ Internationales Institut für Sparwesen, Mailand. — ⁵⁾ Bulletin Mensuel de Statistique, Athen. — ⁶⁾ 44 Städte. — ⁷⁾ Einschließlich Gold und Silber. — ⁸⁾ Dezember. — ⁹⁾ Jahresende. — ¹⁰⁾ Ab Jänner 1938 einschließlich Ostmark.

Türkei:

¹⁾ Monatsende. — ²⁾ Bulletin Mensuel de Statistique, Genf. 1 türkisches Pfund = 48'21 Goldcents. — ³⁾ Istanbul. — ⁴⁾ Ereğli-Zonguldakbecken. — ⁵⁾ Einschließlich Gold und Silber. — ⁶⁾ Eisen, Stahl und Maschinen. — ⁷⁾ Ab Jänner 1938 einschließlich Ostmark.

Wirtschaftszahlen der Südostländer

Ungarn

Table for Hungary (Ungarn) with columns for Nationalbank, Geld- und Kapitalmarkt, Großhandelspreise, Industrielle Erzeugung, and Außenhandel. Rows include years from 1929 to 1939 and months from I to VII.

Jugoslawien

Table for Yugoslavia (Jugoslawien) with columns for Nationalbank, Geld- u. Kapitalmarkt, G. Großhandelspreise, Industrielle Erzeugung, and Arbeits-einsatz. Rows include years from 1929 to 1939 and months from I to VII.

Noch: Jugoslawien

Rumänien

Table with columns for 'Zeit', 'Güterverkehr', 'Außenhandel', 'Nationalbank', 'Geld- u. Kapitalmarkt', 'Großhandelspreise'. Rows represent years from 1929 to 1939 and quarters of 1940.

Noch: Rumänien

Bulgarien

Table with columns for 'Zeit', 'Industrielle Erzeugung', 'Güterverkehr', 'Außenhandel (Spezialhandel)', 'Nationalbank', 'Sparanlagen', 'Großhandelspreise'. Rows represent years from 1929 to 1939 and quarters of 1940.

