

MONATSBERICHTE DES WIENER INSTITUTS FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

14. Jahrgang, Nr. 9/10

Ausgegeben am 15. November 1940

Inhaltsverzeichnis:

Das neue Rumänien: Die volkswirtschaftliche Struktur nach den Abtretungen von 1940	143	<i>Die Bauten nach der Türkenherrschaft bis zum Weltkrieg</i>	160
<i>Gebietsstand und Bevölkerung</i>	143	<i>Der Ausbau des Netzes seit dem Weltkrieg</i>	160
Landwirtschaft	146	<i>Verkehrsdichte</i>	163
Bodenbewirtschaftung	147	<i>Verkehrsentwicklung</i>	163
Viehwirtschaft	149	<i>Güterverkehr nach Waren</i>	164
Forstwirtschaft	150	<i>Das rollende Material</i>	165
Bergbau	151	<i>Betriebsrechnung und Finanzierung</i>	166
Industrie	153	Wandlungen in der wirtschaftlichen Struktur der Bevölkerung der Ostmarkgaue	167
Verkehr	155	<i>Gliederung nach Wirtschaftsabteilungen</i>	167
Preise	157	<i>Gliederung nach einzelnen Kreisen</i>	169
Die künftige Außenwirtschaft	158	Tabellenanhang:	
Die Eisenbahnen Bulgariens	158	<i>Wirtschaftszahlen der Südostländer</i>	172
<i>Die Bauten vor der Gründung des bulgarischen Staates</i>	158		

Das neue Rumänien

Die volkswirtschaftliche Struktur nach den Abtretungen von 1940

Die neue territoriale Gestalt Rumäniens ist hervorgegangen aus dem rumänisch-sowjetrussischen Abkommen vom 28. Juni 1940, dem Wiener Schiedsspruch vom 30. August 1940 und dem rumänisch-

bulgarischen Abkommen vom 7. September 1940. Die Grenzen des neuen Staatsgebiets sind von Deutschland und Italien garantiert worden. Mit ihnen nähert sich Rumäniens Flächengestalt wieder derjenigen vor den Pariser Vorortverträgen von 1920, die von den Kernländern Altrumäniens, den ehemaligen Donaufürstentümern Moldau und Walachei, bestimmt war. Auf nebenstehender Skizze sind die Gebiete, um die das heutige Rumänien gegenüber dem vor dem Jahre 1913 größer ist, schraffiert eingezeichnet. Diese Gebiete umfassen insgesamt rund 63.000 Quadratkilometer.



Gebietsstand und Bevölkerung

Das neue Rumänien bedeckt eine Fläche von 193.569 Quadratkilometern. Es schmiegt sich an den Südostrand der Karpaten halbkreisförmig an und ist zum größten Teil von natürlichen Grenzen umschlossen. Im Osten vom Pruth und vom Schwarzen Meer, im Süden von der Donau, im Norden und Westen teilweise vom Kamm der Karpaten begrenzt, hat Rumänien nur gegenüber Ungarn durch die auf Grund des Wiener Schiedsspruches erfolgte Teilung Siebenbürgens eine Begrenzung gefunden, die neben geophysischen Bestimmungsgründen auf wirtschaftlichen und ethnographischen Rücksichten beruht.

Durch die in den letzten Monaten erfolgten Gebietsabtretungen ging mit 101.480 Quadratkilometern etwa ein Drittel (34,4 v. H.) der früheren Fläche verloren, und zwar rund 50.400 Quadratkilometer an die Union der sozialistischen Sowjetrepubliken (UdSSR), 7.726 Quadratkilometer an Bulgarien und rund 43.354 Quadratkilometer an Ungarn.

Die *geographische Struktur* Rumäniens ist vielgestaltig: im südöstlichen Teil überwiegen die von starken Flüssen durchzogenen fruchtbaren Ebenen, der nordwestliche Teil ist walddreich und gebirgig. Das Klima hat stark kontinentalen Charakter; den subtropisch heißen Sommern stehen sehr kalte Winter gegenüber. Die untere Donau ist jährlich durchschnittlich 40 Tage (oft auch viel länger) durch Eis versperrt. Bukarest hatte im Jahre 1937 eine Durchschnittstemperatur von 12,7 Grad Celsius (Minimum — 16,5 Grad, Maximum + 38,6 Grad).

Die *Bevölkerung* Rumäniens, die sich aus verschiedenen Nationalitäten zusammensetzt, hat sich infolge der Gebietsabtretungen um 6.166.700 Einwohner oder — wie die Fläche — ebenfalls etwa um ein Drittel (34,2 v. H.) vermindert. Der Ermittlung der Bevölkerungszahl von rund 11.890.000 Personen wurde die Zählung von 1930 zugrunde gelegt. Unter Berücksichtigung des inzwischen eingetretenen Bevölkerungszuwachses ist die gegenwärtige Einwohnerzahl auf 13.166.000 Personen zu schätzen. Die Bevölkerungsdichte beträgt darnach 68,0 je Quadratkilometer gegenüber 67,6 je Quadratkilometer im früheren Rumänien (1939).

Gesamtfläche und Bevölkerung Rumäniens vor und nach den Abtretungen von 1940

Gebiete	Gesamtfläche km ²	Zählung vom 29. Dez. 1930		Stand vom 1. Juli 1939 ¹⁾ (fortgeschriebene Ziffern)	
		Ein- wohner in 1000	Ein- wohner je km ²	Ein- wohner in 1000	Ein- wohner je km ²
Großrumänien	295.049	18.057,0	61,2	19.933,8	67,6
Abgetretene Gebiete:					
UdSSR ²⁾	50.400	3.406,5	67,6	3.750,8	74,4
Bulgarien	7.726	378,3	49,0	423,6	54,8
Ungarn ³⁾	43.354	2.381,9	54,9	2.593,1	59,8
Abgetretene Gebiete insgesamt	101.480	6.166,7	60,8	6.767,5	66,7
Neues Rumänien	193.569	11.890,3	61,4	13.166,3	68,0

¹⁾ Buletinul demografic al României Anul IX, März 1940. —
²⁾ Schätzung. — ³⁾ Eine genaue Festsetzung der Grenzlinie und der Fläche des abgetretenen Gebietes hat noch nicht stattgefunden. Andere Schätzungen weichen von der obigen nach oben oder unten bis zu 15 v. H. ab.

Über die Verteilung der einzelnen *Nationalitäten* sind endgültige Angaben noch nicht möglich, da die Grenzen Rumäniens gegenüber der UdSSR, Bulgarien und Ungarn noch nicht genau bekannt sind. Sie müssen erst von Sonderkommissionen festgelegt werden. Auch wird der in Aussicht genommene Bevölkerungsaustausch in den abgetretenen Gebiets-

teilen noch erhebliche Änderungen mit sich bringen. Aus der Süddobrukscha sollen 80.000 Rumänen in die Norddobrukscha umgesiedelt werden, während umgekehrt 45.000 Bulgaren Rumänien verlassen sollen. Zu bedenken bleibt, daß die den Aufstellungen zugrunde gelegte rumänische Statistik von 1930 gerade hinsichtlich der Verteilung der Nationalitäten von verschiedenen Seiten angefochten wird¹⁾. Zweifellos hat aber der rumänische Teil der Bevölkerung eine Stärkung erfahren. Sein Anteil an der Gesamtbevölkerung ist — unter Zugrundelegung rumänischer Statistiken — von 72 v. H. auf 83 v. H. gestiegen. Auch der Anteil der deutschen Bevölkerung hat sich von 4,1 v. H. auf 4,7 v. H. vermehrt. Der Anteil der Ungarn hat sich dagegen von 7,9 v. H. auf 4,8 v. H., der Anteil der Russen von 2,3 v. H. auf 0,4 v. H., der Anteil der Ukrainer von 3,2 v. H. auf 0,2 v. H., der Anteil der Bulgaren von 2,0 v. H. auf 0,5 v. H. vermindert. Der Anteil der Juden ist von 4,0 v. H. auf 2,7 v. H. gesunken. Die Tendenz zur Verminderung der nichtrumänischen Bevölkerung bei gleichzeitiger Vermehrung des rumänischen Anteils wird durch die obenerwähnten Umsiedlungen noch mehr verstärkt. Auch nach dem religiösen Bekenntnis wird die Bevölkerung homogener, da nunmehr 81,0 v. H. der Bevölkerung griechisch-orthodox sind gegen bisher 72,6 v. H. Durch die Bevölkerungsverschiebung infolge der Gebietsabtretungen hat ferner das Analphabetentum stärker (um etwa 36,5 v. H.) abgenommen als die Gesamtbevölkerung.

In der *Zusammensetzung der Bevölkerung nach Berufen* sind einige nicht unwesentliche Änderungen eingetreten. Die rumänische Statistik erfaßte (1930) 10.542.900 Personen (= 58,4 v. H. der Gesamtbevölkerung) als Erwerbstätige (*populația activă*). Hiervon waren 78,2 v. H. in der Land- und Forstwirtschaft, 7,2 v. H. in der Industrie und im Bergbau, 3,2 v. H. in den Erwerbsgruppen Handel und Ban-

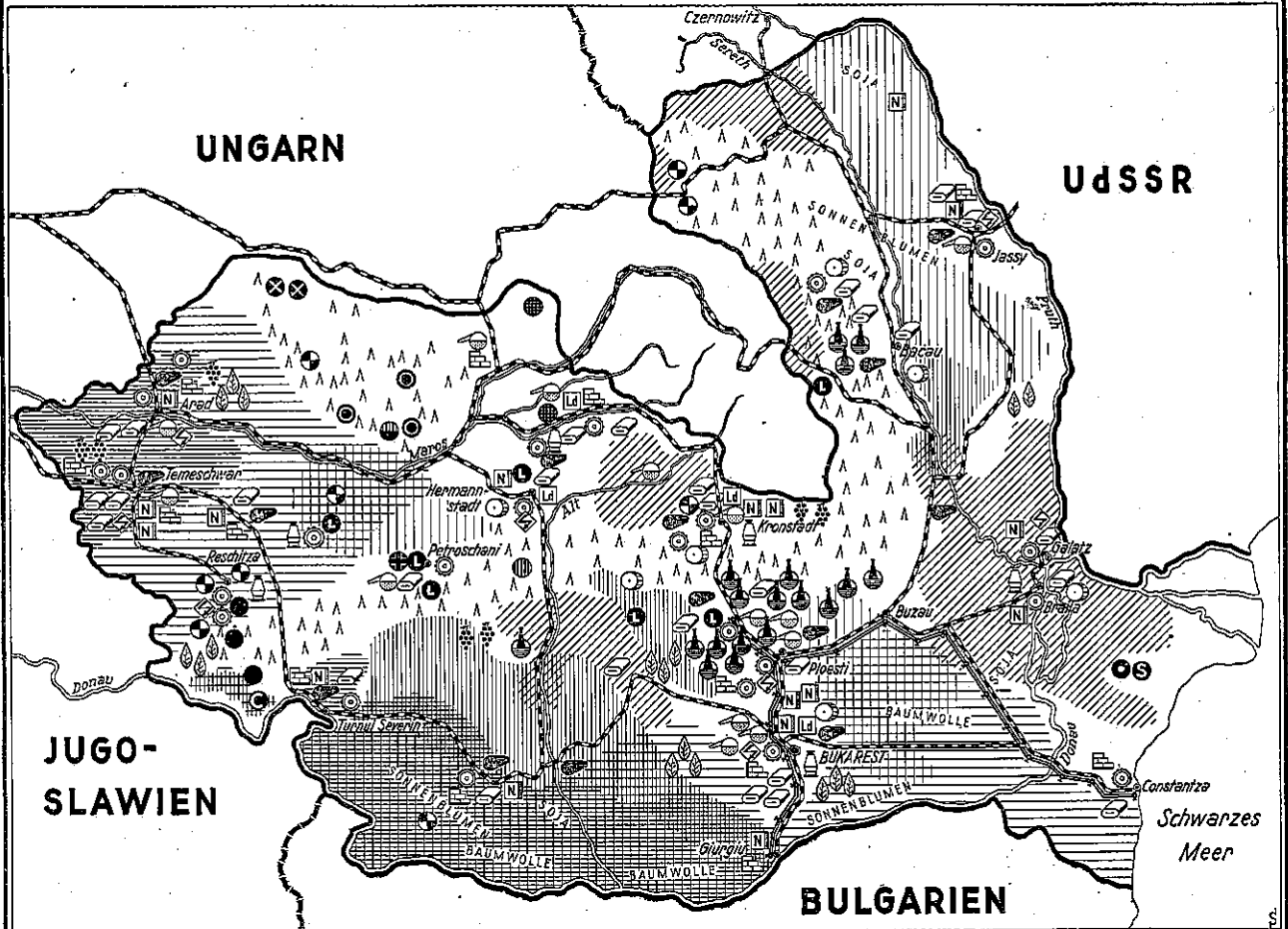
¹⁾ Vgl. dazu: Les Minorités Bulgares en Roumanie, Sofia 1932; Rumänische Landkartenfälschungen, festgestellt vom Staatswissenschaftlichen Institut der Ungarischen Statistischen Gesellschaft, Budapest 1940; Die rumänische Bodenreform in Siebenbürgen, hgg. vom Staatswissenschaftlichen Institut der Ungarischen Statistischen Gesellschaft, Budapest 1940; Uhlig, C. Die bessarabische Frage, Breslau 1926, S. 45 ff.; Kovács, A. Les Hongrois de Transylvanie et la statistique Roumaine in: Journal de la Société Hongroise de Statistique, Budapest, Jahrg. 1940, Nr. 1, S. 15—36; Rónai, A. Population conditions in Transylvania in: Journal de la Société Hongroise de Statistique, Budapest, Jahrg. 1939, Nr. 1/2, S. 59 ff. Dagegen: Constantinesco, M. L'évolution de la propriété rurale et la réforme agraire en Roumanie, Bucaresti 1925, S. 249; Seton-Watson, R. W. A History of the Roumanians, Cambridge 1934.

ken und 17 v. H. im Verkehrswesen beschäftigt. 4,6 v. H. standen in öffentlichen Diensten und 5,1 v. H. hatten „sonstige“ Berufe. Die Zusammensetzung der Zahl der Erwerbstätigen im neuen rumänischen Staat ist mangels entsprechender statistischer Unterlagen nur ganz grob zu schätzen. Die Industrie dürfte durch die Abtretungen wesentlich weniger Berufstätige verloren haben, als dem Rückgang der Gesamtbevölkerung entspricht, da die

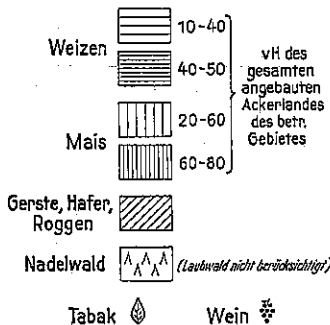
größeren Industrieunternehmen mit Ausnahme weniger Großbetriebe in Czernowitz, Großwardein und Klausenburg bei Rumänien verblieben sind²⁾. Das Gleiche gilt für das Verkehrswesen, da ein großer Teil der abgetretenen Gebiete hinsichtlich

²⁾ Dies tritt statistisch auch insofern in Erscheinung, als mit dem handwerklich stark entwickelten Nordsiebenbürgen viele „Einmann-Betriebe“ sowie gewerbliche Unternehmungen mit 1 bis 5 Arbeitern an Ungarn fielen.

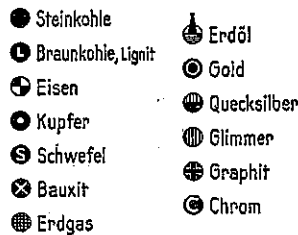
DIE WIRTSCHAFTSSTRUKTUR RUMÄNIENS



LAND- U. FORSTWIRTSCHAFT

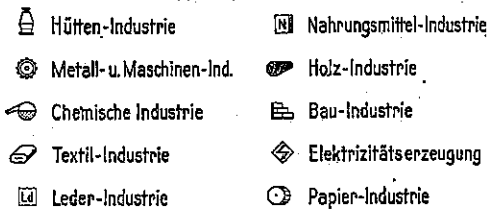


BODENSCHÄTZE^{*)}



^{*)} Von den noch nicht im Abbau befindlichen mineralischen Schätzen sind nur die größeren Vorkommen berücksichtigt.

INDUSTRIE



der Verkehrserschließung rückständiger als das restliche Rumänien war. Alles in allem wird man nicht fehlgehen, wenn man annimmt, daß der Anteil der Landwirtschaft an der Gesamtzahl der Berufstätigen etwas geringer, der Anteil der Industrie, des Handels, des Verkehrswesens und des öffentlichen Dienstes etwas größer sein wird als bisher.

Rumänien hat durch die Abtretungen gewiß schwere Einbußen erlitten. Dem stehen indessen auch Gewinne gegenüber. Die größere nationale und konfessionelle Geschlossenheit der verbleibenden Bevölkerung sowie ihr im ganzen höherer Bildungsstand sind Ergebnisse der Grenzrevisionen, die dem neuen Staatswesen auch volkswirtschaftlich unzweifelhaft zum Vorteil gereichen werden.

Landwirtschaft

Wie bereits erwähnt, hat sich die Zusammensetzung der Bevölkerung nach Erwerbsgruppen durch die Abtretungen etwas zu Ungunsten der Landwirtschaft verändert. Bei einer allerdings sehr schwierigen Schätzung ergibt sich, daß der Anteil der in der Landwirtschaft Beschäftigten, der in Großrumänien 78,2 v. H. betrug, vermutlich um zirka 3 bis 4 v. H. gesunken ist. Das neue Rumänien bleibt daher auf alle Fälle nach wie vor ein ausgesprochen Agrarstaat.

Auch bleibt es das Land der bäuerlichen Zwerg- und Kleinbetriebe, zu dem es durch die Agrarreformen der zwanziger Jahre geworden ist. Im bisherigen Rumänien hatten rund 92 v. H. aller landwirtschaftlichen Betriebe eine Betriebsgröße von 0 bis 10 Hektar (75 v. H. unter 5 Hektar und

17 v. H. unter 10 Hektar). Dieses Verhältnis dürfte auch für das neue Rumänien gelten. Leider sind keine statistischen Angaben verfügbar, die eine Reduzierung der Ziffern nach Betriebsgrößenklassen auf den jetzigen Stand zulassen. Eine solche Reduzierung ist nur bei den Angaben möglich, die sich auf die Verteilung des Ackerlandes nach Betriebsgrößen beziehen. Im bisherigen Rumänien entfielen 47,2 v. H. des gesamten Ackerlandes auf Betriebe in der Größe von unter 5 Hektar, 21,2 v. H. von 5 bis 10 Hektar, 16,2 v. H. von 10 bis 50 Hektar, und nur 9,3 v. H. auf Betriebe von 50 bis 250 Hektar. Auf Betriebe über 250 Hektar entfielen lediglich 6,1 v. H. des Ackerlandes. Dieses Verhältnis hat sich vor allem infolge der Abtretung Bessarabiens, wo die Klein- und Mittelbetriebe stärker vertreten waren (zusammen 54,6 v. H. des Ackerlandes) und bloß 39,4 v. H. des Ackerlandes auf Betriebe in der Größe unter 5 Hektar entfielen, im neuen Rumänien etwas verschoben. Der Anteil der Zwergbetriebe (bis 5 Hektar) ist auf 50,2 v. H. gestiegen, während der Anteil der Kleinbetriebe (5 bis 10 Hektar) auf 18,5 v. H. und jener der Mittelbetriebe (10 bis 50 Hektar) auf etwa 12,9 v. H. gesunken ist. Die Zwergbetriebe, die nunmehr etwas über die Hälfte des gesamten Ackerlandes einnehmen, bestimmen daher sogar noch etwas stärker als vorher die soziale Struktur des rumänischen Bauerntums, und das damit eng verbundene Problem der agrarischen Übervölkerung stellt sich im neuen Rumänien somit mindestens in der gleichen Schwere wie im bisherigen Staat. Dies ist um so bedeutungsvoller, als auch in der

Bevölkerung Rumäniens nach Provinzen und Nationalitäten¹⁾
(in 1000 Personen; nach der Zählung von 1930)

Provinzen	Gesamtbevölkerung	Rumänen	Deutsche	Ungarn	Ukrainer und Ruthenen	Juden	Zigeuner	Russen	Serben, Kroaten und Slowenen	Bulgaren	Tschechen und Slowaken	Polen	Huzulen	Griechen	Albaner	Armenier	Türken	Tataren	Gagausen	Andere	Nichtfestgestellte
Oltenien	1.513'2	1.475'3	3'4	2'6	0'0	3'3	22'2	0'7	1'3	0'5	0'4	0'2	0'0	0'6	0'1	0'2	0'6	—	0'0	1'5	0'1
Muntenien	4.029'0	3.761'5	20'8	33'8	0'8	86'5	71'8	6'8	3'9	3'7	2'7	2'6	—	10'8	1'9	5'6	2'1	0'0	0'1	12'1	1'3
Dobrukscha	437'1	282'9	12'0	1'9	0'0	3'0	3'8	26'2	0'6	42'1	0'1	0'2	—	7'7	0'5	3'6	21'7	15'5	0'8	14'4	0'1
Moldau ²⁾	2.422'8	2.175'4	8'1	21'0	1'2	157'7	32'2	7'0	1'1	1'6	0'6	3'2	0'0	3'8	0'2	1'5	0'3	0'0	0'3	6'7	0'7
Bukowina ²⁾	321'9	213'1	40'8	7'7	17'7	22'0	1'6	2'5	0'0	0'0	0'2	6'6	8'3	0'0	0'0	0'1	0'0	—	0'0	1'2	0'1
Transsylvanien ²⁾	1.588'9	1.063'8	201'0	254'9	0'8	22'0	36'8	2'1	0'5	0'5	2'2	1'8	—	0'1	0'0	0'2	0'1	0'0	0'0	1'5	0'6
Banat	940'0	511'1	223'2	97'8	3'9	11'2	17'9	1'6	40'5	10'0	14'1	0'6	0'0	0'0	0'0	0'0	0'2	0'0	—	7'0	0'8
Kreisch	637'4	390'8	52'2	146'6	1'0	18'2	8'4	0'6	2'1	0'3	16'5	0'3	0'0	0'0	0'0	0'1	0'0	0'0	0'0	0'2	0'2
Neues Rumänien insg.	11.890'3	9.873'9	561'5	566'3	25'4	323'9	194'7	47'5	50'0	58'7	36'8	15'5	8'3	23'0	2'7	11'3	25'0	15'5	1'2	44'6	3'9
in v. H.	100'0	83'0	4'7	4'8	0'2	2'7	1'6	0'4	0'4	0'5	0'3	0'1	0'1	0'2	0'0	0'1	0'2	0'1	0'0	0'4	0'0
Großrumänien	18.057'0	12.981'3	745'4	1.425'5	582'1	728'1	262'5	409'2	51'1	366'4	51'8	48'3	12'5	26'5	4'7	15'5	154'8	22'1	105'8	56'4	7'1
in v. H.	100'0	71'9	4'1	7'9	3'2	4'0	1'5	2'3	0'3	2'0	0'3	0'3	0'0	0'1	0'0	0'0	0'9	0'1	0'6	0'3	0'0
Abgetretene Gebiete	6.166'7	3.107'4	183'9	859'2	556'7	404'2	67'8	361'7	1'1	307'7	15'0	32'8	4'2	3'5	2'0	4'2	129'8	6'6	104'6	11'8	3'2
in v. H.	100'0	50'4	3'0	13'9	9'0	6'6	1'1	5'9	0'0	5'0	0'2	0'5	0'1	0'1	0'0	0'1	2'1	0'1	1'7	0'2	0'1

¹⁾ Ausschließlich der an die UdSSR, an Bulgarien und an Ungarn abgetretenen Gebiete; eigene Berechnung des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung unter Zugrundelegung von Anuarul Statistic al României in 1937/1938, Institutul Central de Statistică, Bucureşti 1939. — ²⁾ Schätzung.

Struktur der Bodenkultur und der Viehwirtschaft nicht unbeträchtliche Veränderungen in einer Richtung eintraten, die mit den Absichten der gegen die Übervölkerung ankämpfenden rumänischen Agrarpolitik der letzten Jahrzehnte nicht in Einklang stehen.

Bodenbewirtschaftung

Die gesamte *landwirtschaftlich genutzte Fläche* beträgt im neuen Rumänien 64,7 v. H. der Gesamtfläche des Landes (unter Zugrundelegung der Durchschnittsziffern der Jahre 1937/38); davon entfallen 70,4 v. H. auf *Ackerland*, das zu rund 84 v. H. mit Getreide und zu rund 6 v. H. mit Futtermitteln bebaut wird. Auf zirka 3 bis 4 v. H. baut man Nahrungsmittelpflanzen und auf 2 bis 3 v. H. Industriepflanzen (Raps, Tabak, Soja, Sonnenblumen, Leinsamen, Baumwolle) an.

Wie alle übrigen Südostländer war auch Rumänien in den letzten Jahren bestrebt, den Monokultur-Charakter seiner Bodenbewirtschaftung, insbesondere die einseitige Abstellung der Bewirtschaftung auf Weizen und Mais, durch den Übergang zu intensiveren, im Ausfuhrgeschäft einträglicheren Kulturen (vor allem Futtermittel und Industriepflanzen) allmählich zu beseitigen. Durch die Gebietsabtretungen ist Rumänien in diesen Bestrebungen, die in den letzten drei bis vier Jahren bereits fühlbare Erfolge gezeitigt hatten, wieder zurückgeworfen worden. Es hat zwar mit den Randgebieten große, besonders für die Ausfuhr wichtige Getreideanbauflächen verloren (vor allem mit Bessarabien und der Süddobrukscha), doch hält sich dieser Verlust, vor allem bei Weizen und Mais, in den Proportionen der Gebietsverluste, während der Verlust an Anbauflächen bei den Futter- und Industriepflanzen diese Proportionen wesentlich übersteigt. Der Verlust an Weizenanbaufläche be-

trägt 36,9 v. H.; das ist eine Zahl, die das Verhältnis der Gebietsabtretungen zum großrumänischen Staatsgebiet (34,4 v. H.) nur mäßig überschreitet. Von der Maisanbaufläche hat Rumänien sogar nur 29,6 v. H. eingebüßt³⁾. Damit aber wird die Erzeugung von Weizen und Mais im neuen Rumänien eher noch ausschlaggebender für die wirtschaftliche Gesamtentwicklung als ehemals, sind doch 67,7 v. H. von dem beim neuen Staat verbliebenen Ackerland im Durchschnitt der Jahre 1937/38 mit diesen beiden Körnerfrüchten bebaut gewesen. Im Gegensatz dazu sind die Verluste bei den Nahrungsmittelpflanzen (Bohnen, Erbsen usw.) und Industriepflanzen wesentlich höher. 43,1 v. H. der mit Nahrungsmittelpflanzen und 60,5 v. H. der mit Industriepflanzen bebauten Fläche wurden abgetreten. Bei der Kartoffelanbaufläche beträgt der Verlust 44,9 v. H., bei der Baumwollanbaufläche 44,0 v. H.⁴⁾, bei Hanf 44,4 v. H., bei den Rapskulturen 54,6 v. H., bei Sojabohnen 76,0 v. H. und bei den Sonnenblumenkulturen 70,6 v. H.

³⁾ Erheblich über dem Verhältnis des abgetretenen zum verbliebenen Gebiet stehen nur die Verluste bei den Anbauflächen für Roggen (68,7 v. H.) und Gerste (48,6 v. H.). Beide Getreidearten spielen jedoch gesamtwirtschaftlich eine wesentlich geringere Rolle als Weizen und Mais. Von der gesamten, mit Getreide angebauten Fläche entfallen (im Durchschnitt der Jahre 1937/38) 80,9 v. H. auf Weizen und Mais und nur 11,7 v. H. auf Roggen und Gerste.

⁴⁾ Die Baumwollanbaufläche ging vor allem an Bulgarien verloren. Vgl. Volkstum und Wirtschaft in der Süddobrukscha, in: Schriften des Instituts für Konjunkturforschung, Wochenbericht, 13. Jg., Nr. 25 vom 16. September 1940, S. 116, und: Der Baumwollanbau in Südosteuropa, in: Schriften des Instituts für Konjunkturforschung, Wochenbericht, 12. Jg., Nr. 42/43 vom 28. Oktober 1939, S. 252 ff.

Umfang und Verteilung der landwirtschaftlichen Nutzfläche Rumäniens vor und nach den Abtretungen von 1940 (Durchschnitt der Jahre 1937 und 1938)

Flächen	Groß-rumänien	Abgetretene Gebiete:				Insgesamt	Neues Rumänien in 1000 ha
		UdSSR	Bulgarien	Ungarn			
		in 1000 ha					
Bodenfläche insgesamt (<i>surface acceptée</i>) ¹⁾	29.504,9	5.040,0	772,6	4.335,4	10.148,0	34,4	19.356,9
Bodenfläche insgesamt (<i>superficie totale</i>) ¹⁾	29.071,9	4.767,0	774,0	4.307,0	9.848,0	33,9	19.223,9
Landwirtschaftliche Nutzfläche	19.666,3	3.997,4	610,7	2.613,6	7.221,7	36,7	12.444,6
Ackerland	13.907,4	3.285,8	529,3	1.335,4	5.150,5	37,0	8.756,9
Getreide	11.437,5	2.789,3	404,8	916,3	4.110,4	35,9	7.327,1
Nahrungsmittelpflanzen	505,0	116,8	38,6	62,2	217,6	43,1	287,4
Industriepflanzen	495,4	245,3	20,0	34,5	299,8	60,5	195,6
Futtermittelpflanzen	727,8	82,8	19,6	126,1	228,5	31,4	499,3
Brachland	741,7	51,6	46,3	196,3	294,2	39,7	447,5
Wiesen	1.828,4	75,0	1,9	619,9	696,8	38,1	1.131,6
Weiden	3.276,4	490,7	69,2	663,6	1.163,5	35,5	2.112,9
Weinland	369,0	110,6	9,3	16,5	136,4	37,0	232,6
Baum- und Strauchkulturen	285,1	35,3	1,0	38,2	74,5	26,1	210,6
Wald	6.584,2	366,0	106,9	1.593,2	1.976,1	30,0	4.608,1
Unbrauchbares Land, Seen und Sümpfe	2.821,4	403,6	56,4	190,2	650,2	20,0	2.171,2

¹⁾ Der Bemessung der Oberfläche Rumäniens ist eine Schätzung (*surface acceptée*) zugrundegelegt, die seit 1923 in allen rumänischen statistischen Veröffentlichungen verwandt worden ist. Diese stimmt mit dem Flächenmaß (*superficie totale*), das der Berechnung der landwirtschaftlichen Nutzfläche in der rumänischen Agrarstatistik 1937 und 1938 zugrundegelegt wurde, nicht überein (Statistica agricolă a României in 1937, 38, Institutul Central de Statistica, București 1938, 1939).

Bei einigen dieser Industriepflanzen erleidet das neue Rumänien damit nicht nur beträchtliche Erzeugungsverluste, sondern auch bereits ins Gewicht fallende *Einbußen an Ausfuhrüberschüssen*. Bei *Weizen* wird der Verlust der Erzeugung, soweit sie der Deckung des inneren Bedarfs diene, durch die entsprechende Verringerung der Bevölkerungszahl ungefähr ausgeglichen. Der Ausfuhrüberschuß dagegen vermindert sich sehr beträchtlich. Bei *Mais* ist die Sachlage insofern etwas günstiger, als Nordsiebenbürgen und die Nordbukowina im bisherigen Rumänien Zuschußgebiete waren. Ihr jährlicher, bisher aus anderen Landesteilen Rumäniens gedeckter Bedarf ist auf 11 Mill. Doppelzentner zu schätzen. Da diese Zuschußgebiete nunmehr wegfallen, kann sich der für die Ausfuhr verfügbare Teil der Maisernte um diese Mengen erhöhen. Die Ausfuhrlage für Mais ist also günstiger, als zunächst nach der Abtretung der großen Maisüberschußgebiete Bessarabiens und der Süddobrudscha anzunehmen war. Dennoch reichen diese Mengen für die Aufrechterhaltung der bisherigen Maisausfuhr nicht aus⁵⁾.

Alles in allem ist Rumänien, solange es keinen geeigneten Ersatz durch Steigerung der Ausfuhr von industriellen, bergbaulichen und anderen höherwertigen

landwirtschaftlichen Erzeugnissen findet, nach wie vor darauf angewiesen, als Gegenwert für einen beträchtlichen Teil seiner Einfuhr möglichst hohe Mais- und Weizenausfuhrüberschüsse bereitzustellen. Diese kann es in seiner neuen Lage entweder durch eine starke Einschränkung des inneren Verbrauchs oder durch die *Steigerung der Hektarerträge* auf dem verbliebenen Mais- und Weizenboden erzielen. Da der erste Weg unweigerlich von zahlreichen nachteiligen sozialen Wirkungen begleitet sein würde, wird die neue rumänische Agrarpolitik versuchen, die beabsichtigte Entlastung nach Möglichkeit auf dem zweiten Weg herbeizuführen. Rumänien zählte bisher in Europa zu den Ländern mit den niedrigsten Hektarerträgen für Weizen und Mais. Es hat durch die Abtretungen zwar im allgemeinen gerade die Gebiete mit den niedrigen durchschnittlichen Ernteerträgen verloren (der Hektarertrag für Weizen betrug im Durchschnitt der Jahre 1937/38 in Bessarabien 9,9 Doppelzentner je Hektar, in Groß-Rumänien 11,6 Doppelzentner je Hektar, und beträgt jetzt im neuen Rumänien 12,3 Doppelzentner je Hektar), doch sind die Hektarerträge auch auf den bei Rumänien verbliebenen Weizen- und Maisböden noch unbefriedigend und wesentlich steigerungsfähig.

Wird also einerseits die Agrarpolitik des neuen rumänischen Staates darangehen, die Ausfuhrüberschüsse an Getreide durch Steigerung der Hektarerträge zu erhöhen, so wird sie andererseits durch das Kardinalproblem der rumänischen Volkswirtschaft, nämlich der Notwendigkeit des nutzbringenden Einsatzes des großen agrarischen Bevölkerungüberschusses, dazu gezwungen werden, auf

⁵⁾ Die Ausfuhr betrug abzüglich einer durchschnittlichen Ausfuhrbeteiligung Bessarabiens und der Süddobrudscha von rund 4 Millionen Doppelzentner im Durchschnitt der Jahre 1931/39 5,8 Millionen Doppelzentner. Der Gewinn aus dem Wegfall der nördlichen Zuschußgebiete beträgt also nur etwas über ein Viertel des Ausfalls der Überschüsse Bessarabiens und der Süddobrudscha. Eine beträchtliche Einbuße am Ausfuhrüberschuß bleibt daher auch bei Mais bestehen.

Anbauflächen und Ernteerträge in Rumänien vor und nach den Abtretungen von 1940
(Durchschnitt der Jahre 1937 und 1938)¹⁾

Anbau	Großrumänien		Abgetretene Gebiete										Neues Rumänien					
	Anbaufläche 1000 ha	Ernteertrag 1000 dz dz je ha	UdSSR		Bulgarien		Ungarn		Insgesamt in v. H. der betreffenden Anbaufläche Großrumäniens		des betreffenden Ernteertrags Großrumäniens		Anbaufläche 1000 ha	Ernteertrag 1000 dz dz je ha				
			Anbaufläche 1000 ha	Ernteertrag 1000 dz dz je ha	Anbaufläche 1000 ha	Ernteertrag 1000 dz dz je ha	Anbaufläche 1000 ha	Ernteertrag 1000 dz dz je ha	Anbaufläche 1000 ha	Ernteertrag 1000 dz dz je ha	Großrumäniens	Großrumäniens						
															1000 ha	1000 dz	dz je ha	1000 ha
Getreide:																		
Weizen	3.751,8	43.611,2	11,6	905,2	8.937,2	9,9	126,9	1.641,6	12,9	351,4	3.824,4	10,9	36,9	33,0	2.368,3	29.208,0	12,3	
Mais	5.061,8	49.395,8	9,8	1.054,3	9.230,6	8,8	117,2	908,7	7,8	328,9	4.458,4	13,6	29,6	29,6	3.561,4	34.798,1	9,8	
Gerste	1.381,1	8.347,3	6,4	55,6	3.027,5	5,4	59,6	506,0	8,5	55,5	579,1	10,4	48,6	46,5	709,4	4.734,7	6,7	
Roggen	469,0	4.817,4	10,3	192,1	1.946,0	10,1	78,4	962,2	12,3	51,6	577,9	11,2	68,7	72,4	146,9	1.331,3	9,1	
Haler	714,8	4.881,5	6,8	70,9	462,8	6,5	19,3	132,6	6,9	125,1	1.015,2	8,1	30,1	33,0	499,5	3.270,9	6,5	
Hirse	43,4	257,4	5,9	3,2	8,3	2,6	3,3	18,6	5,6	0,4	2,3	5,8	15,9	11,3	30,5	228,2	6,3	
Nahrungsmittel- und Industriepflanzen:																		
Kartoffeln . . .	344,6	17.876,4	51,9	76,3	5.344,2	70,0												
Bohnen	1.009,4	2.106,9	2,0	31,1	151,8	4,9	31,4	111,6	3,6	78,5	178,9	2,3	13,2	21,0	928,4	1.664,6	1,8	
Soja	76,2	547,0	7,2	55,5	458,9	8,3	1,9	10,5	5,5	0,5	6,0	12,0	76,0	86,9	18,3	71,7	3,9	
Raps	87,9	511,7	5,8	25,8	112,9	4,4	21,3	83,0	3,9	0,9	7,8	8,7	54,6	39,8	39,9	308,0	7,7	
Hanf	48,9	412,7	8,4	10,3	99,7	9,7	0,1	0,7	7,0	11,3	86,1	7,6	44,4	45,2	27,2	226,3	8,3	
Tabak	14,6	109,6	7,5	2,2	15,5	7,0	1,2	6,2	5,2	1,6	15,7	9,8	34,2	34,1	9,6	72,2	7,5	
Baumwolle . . .	2,5	13,5	5,4	0,0	0,2	5,3	1,1	5,4	4,9	0,0	0,0	5,7	44,0	40,7	1,4	8,0	5,7	
Sonnenblumen .	196,8	2.036,5	10,3	119,9	1.488,0	12,4	3,2	15,1	4,7	15,8	145,8	9,2	70,6	81,0	57,9	387,6	6,7	

¹⁾ Geschätzt nach Angaben in: Statistica agricolă a României în 1937, 1938, Institutul Central de Statistică, București 1938, 1939.

dem seit Jahren von allen rumänischen Regierungen eingeschlagenen Weg der *Umstellung der Bodenbewirtschaftung auf die intensiveren Spezialkulturen* fortzuschreiten. Zu diesem Zweck wird möglicherweise sogar ein Teil der Weizen- und Maisanbaufläche geopfert und überdies Brachland unter den Pflug genommen werden müssen.

Beide Formen der Intensivierung der Bodenbewirtschaftung werden sich nur mit Hilfe der stärkeren *Verwendung landwirtschaftlicher Maschinen* vorwärtstreiben lassen. Die Vorbedingungen dazu sind insofern günstig, als das verkleinerte Rumänien verhältnismäßig besser mit landwirtschaftlichen Maschinen versorgt ist, als es das bisherige Rumänien war. Unter Zugrundelegung der rumänischen Statistik für das Jahr 1935 entfallen in der Gruppe der landwirtschaftlichen Motoren und Dreschmaschinen im jetzigen Rumänien eine Maschine auf je 655 Hektar, im bisherigen Rumänien dagegen nur eine Maschine auf je 719 Hektar. Besonders Bessarabien hatte einen sehr geringen Maschinenbestand (eine Maschine je 1048 Hektar); in Nordsevenbürgen hingegen kam eine Maschine auf 481 Hektar. Ungünstiger liegen die Verhältnisse bei den mit Zugtieren betriebenen Ackergeräten: hiervon hat Rumänien (nach dem Stand von 1937 geschätzt) 37,6 v. H. der Pflüge, 39,0 v. H. der Mähmaschinen — aber nur 22,8 v. H. der Säemaschinen — mit den abgetretenen Gebieten verloren.

Trotz allem ist der Bestand an landwirtschaftlichen Maschinen im alten wie im neuen Staat höchst unzureichend. Jede Intensivierung der Bodenbewirtschaftung wird daher in hohem Grade von der Einfuhr landwirtschaftlicher Maschinen abhängig sein. Deutschland, das es im *Vertrag über die Förderung der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen dem Deutschen Reich und dem Königreich Rumänien vom 23. März 1939* (dem sogenannten *Wohlthatvertrag*) übernommen hat, die Umstellung der rumänischen Landwirtschaft auf eine intensivere und vielfältigere Bodenbewirtschaftung durch einen mehrjährigen wirtschaftlichen Entwicklungsplan zu fördern, wird auch in dieser Beziehung die entscheidende Stütze der Agrarpolitik des neuen rumänischen Staates sein.

Viehwirtschaft

Der Viehbestand Rumäniens hat sich durch die Gebietsabtretung um rund ein Drittel vermindert. Der Verlust wiegt aber schwerer, da sich die Qualität des verbliebenen Bestandes verschlechtert hat. In den abgetretenen Teilen Siebenbürgens und in der Bukowina wird die *Rinderzucht* sehr gepflegt (Simmentaler und Pinzgauer Rind), während im

übrigen Rumänien (abgesehen vom Banat, wo gleichfalls das Simmentaler Rind gezüchtet wird) das weniger leistungsfähige Steppenrind vorherrscht. Die rumänischen Rinder wurden in erster Linie exportiert. Die Viehwirtschaft kennt keine intensive Schlachtwirtschaft und auch die Milchwirtschaft befindet sich noch in den Anfängen. Während in Siebenbürgen und im Banat das Molkereigenossenschaftswesen bereits gut entwickelt ist, stößt der Aufbau einer derartigen Organisation in den flachen Teilen des Landes infolge des Überwiegens der Klein- und Kleinstbetriebe, der ungenügenden Bahnverbindungen und der geringen Gewöhnung der Bevölkerung an einen regelmäßigen Milch- und Butterverbrauch auf große Schwierigkeiten. Der geplante Neuaufbau der Landwirtschaft sieht neben der Förderung der Molkereien auch die Hebung des Rindviehbestandes vor. Es ist vor allem an die Auffüllung der Bestände an Zuchttieren, die Errichtung von Musterställen und an veterinäre Maßnahmen gedacht.

Der *Schafbestand*, der die Zahl von rund acht Millionen Stück erreicht, hat infolge der Gebietsabtretungen gleichfalls nicht nur der Menge, sondern auch der Qualität nach abgenommen, da die Zuchtgebiete des Karakulschafes in Bessarabien und des Merinoschafes in Siebenbürgen verlorengegangen sind. Im Banat kommt zwar das Merinoschaf in geringen Mengen vor; die Mehrzahl der rumänischen Schafe setzt sich aber aus minderwertigeren Rassen zusammen⁶⁾.

Viehbestand Rumäniens vor und nach den Abtretungen von 1940
(Stand von 1935, in 1000 Stück)

Viehart	Groß- ru- mänien	abgetreten ¹⁾			Verlust Ru- māniens in v. H.	Neues Ru- mānien
		UdSSR	Bul- garien	Ungarn		
Pferde	2.163	602	81	155	38,7	1.325
Rinder	4.326	732	64	656	33,6	2.874
Schafe	11.828	2.395	480	1.101	33,6	7.852
Schweine	2.969	611	42	294	31,9	2.022

¹⁾ Geschätzt nach Angaben in: L'Agriculture en Roumanie, Atlas Statistique publié par le Ministère de l'Agriculture et des Domaines, Bucuresți 1938.

Zahlenmäßig am wenigsten gelitten hat der *Schweinebestand* (Verringerung um 31,9 v. H.)⁷⁾, der aber nicht sehr bedeutend ist: auf 1000 Hektar landwirtschaftliche Nutzfläche entfallen im neuen

⁶⁾ *Ratzka* in der südlichen Theißebene, *Tzurkana* vornehmlich im Karpatengebiet und *Tzigaja* in den Donau-ebenen. Im Donaudelta wird eine Kreuzung der *Tzigaja*- und der *Merino-Rasse* gezüchtet.

⁷⁾ Im westlichen Teil herrscht die reine *Mangalitzarasse* vor, während im Osten eine Kreuzung von *Mangalitzarasse* und *Yorkshire* gezüchtet wird.

Rumänien nur 17,4 v. H. des Schweinebestandes in Deutschland.

Der *Pferdebestand* ist durch die Abtretungen verhältnismäßig am stärksten betroffen worden, der Verlust beträgt 38,7 v. H. Die rumänische Agrarpolitik wird trachten müssen, mit Hilfe der zahlreichen im Lande verbliebenen Hengstdepots und Gestüte die insbesondere für eine intensivere Bearbeitung des Bodens erforderlichen Zugkräfte zu beschaffen.

Rumänien führte im Jahre 1939 für 3,1 Milliarden Lei (11,7 v. H. der Gesamtausfuhr) viehwirtschaftliche Erzeugnisse aus, und zwar 64.100 Stück (38.600 Tonnen) Rinder, 217.600 Stück (32.650 Tonnen) Schweine und 8350 Tonnen Fleisch und Fleischwaren. Die Rinderausfuhr Rumäniens wird infolge der Abtretungen vermutlich zunächst stark zurückgehen. Hinsichtlich der Intensivierung der Viehwirtschaft steht die Agrarpolitik des neuen rumänischen Staates vor ähnlichen Problemen wie bei der Intensivierung der Bodenbewirtschaftung. Rumänien hat alles Interesse daran, die weniger einträgliche Ausfuhr von Lebendvieh zugunsten einer Erhöhung der Ausfuhr von höherwertigen Schlachthauserzeugnissen und Molkereiprodukten zu verringern. Angesichts der quantitativen Bedeutung jedoch, die die Lebendviehausfuhr im Rahmen der Gesamtausfuhr gegenwärtig noch einnimmt, wird es sich genötigt sehen, die Erzeugung von Lebendvieh für Ausfuhrzwecke kräftig zu erhöhen, und zwar zunächst einmal nur, um die bisherigen Ausfuhrziffern wieder zu erreichen. Dieses Sofortinteresse steht daher neben und — angesichts des starken Kapitalmangels — zum Teil im Gegensatz zu den Bemühungen um eine Intensivierung der Viehwirtschaft mit dem Zwecke der Steigerung der Ausfuhr von Schlachthauserzeugnissen und des Aufbaues einer modernen Milchwirtschaft. Die rumänische Agrarpolitik sieht sich also vor dem Problem, beide Aufgaben gleichzeitig in Angriff nehmen zu müssen. Durch die laufende Belieferung der Städte mit milchwirtschaftlichen Erzeugnissen würde der rumänische Bauer regelmäßiger als bisher in den Besitz kleiner Geldsummen gelangen, die ihn stärker als es die bisherigen einmaligen Einkünfte aus den herbstlichen Getreideablieferungen vermochten, mit der Markt- und Geldwirtschaft verknüpfen würden. Die agrarpolitischen Maßnahmen, die auf diese Entwicklung abzielen, erfordern neben dem Ausbau des ländlichen Genossenschaftswesens freilich auch eine durchgreifende Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

Forstwirtschaft

Die *Holzbodenfläche* Rumäniens hat sich durch die Gebietsabtretungen um rund 29,3 v. H. vermindert. Im neuen Staat beträgt sie 4.480.600 Hektar, d. s. 23,1 v. H. der Gesamtfläche des Landes. Die gebirgigen Teile, und zwar die Ost- und Südkarpaten sowie das westsiebenbürgische Randgebirge, sind am dichtesten bewaldet; im Flachland fehlt der Wald entweder vollkommen oder er ist nur in sehr geringer Dichte vorhanden. Etwa ein Viertel der Waldfläche ist mit Nadelhölzern bestockt, der Rest mit verschiedenen Laubhölzern, wovon über 50 v. H. von den als Nutzholz weniger geeigneten Buchenbeständen eingenommen werden. Der Nadelwald findet sich vornehmlich in den höher gelegenen Teilen der Karpaten und des Siebenbürgischen Erzgebirges (siehe Karte)⁵⁾.

Die rumänischen Nadelholzbestände sind durch die Abtretungen schätzungsweise um 35 v. H. vermindert worden. In dem an Ungarn abgetretenen Teil Nordsiebenbürgens sind umfangreiche Waldgebiete enthalten, die große Nadelholzbestände aufweisen. Aus ihnen hat Rumänien seit langem einen beträchtlichen Teil seines Nadelschnittholzes exports bestritten. Da in der Industrie überwiegend nur Nadelholz verarbeitet wird und dieses in der Holzausfuhr die bei weitem wichtigste Rolle spielt (der Weltnutzholzhandel besteht zu rund 90 v. H. aus Nadelhölzern), ist die wirtschaftliche Bedeutung des Verlustes an Waldbestand also größer, als sich zunächst aus der zahlenmäßigen Verminderung der Holzbodenfläche ergibt.

Holzbodenfläche Rumäniens vor und nach den Abtretungen von 1940
(nach dem Stand von 1935)

Gebiete	Bodenfläche insgesamt ¹⁾	Holzbodenfläche	Holzbodenfläche in v. H.	
	in ha		der Holzbodenfläche Großrumäniens	der gesamten Bodenfläche des betreffenden Gebietes
Großrumänien . . .	29.504.900	6.336.471	100,0	21,5
Abgetretene Gebiete: ²⁾				
UdSSR.	5.040.000	384.362	6,1	7,6
Bulgarien	772.600	102.908	1,6	13,3
Ungarn	4.335.400	1.368.560	21,6	31,6
Zusammen	10.148.000	1.855.830	29,3	18,3
Neues Rumänien .	19.356.900	4.480.641	70,7	23,1

¹⁾ Surface acceptée. Vgl. Fußnote 1 in Übersicht auf S. 147
²⁾ Geschätzt nach Angaben in: L'Agriculture en Roumanie, Atlas Statistique publié par le Ministère de l'Agriculture et des Domaines, Bucaresti 1938.

Für die *künftige Holzausfuhr*, die vor den Abtretungen mit einem Anteil von 9,8 v. H. am Werte

⁵⁾ Mit Rücksicht auf die überwiegende Bedeutung der Nadelholzbestände wurden in die Karte nur diese und nicht auch die Laubholzvorkommen eingezeichnet.

der Gesamtausfuhr an dritter Stelle (Jahresdurchschnitt 1937/39) stand, sind die Aussichten daher nicht sehr günstig. Seit Jahren hat Rumänien nach dem Urteil von forstwirtschaftlichen Fachleuten seine Holzausfuhr nur durch eine nicht ungefährliche Abweichung vom Prinzip der nachhaltigen Bewirtschaftung des Waldes aufrechterhalten. Der jährliche Holzzuwachs Großrumäniens im letzten Jahrzehnt wurde mit 2,7 Millionen Festmetern für Nadelnutzholz berechnet; in der gleichen Zeit aber betrug der jährliche Einschlag an Nadelnutzholz etwa 6 Millionen Festmeter. Die rumänischen Nadelholzreserven gingen infolgedessen nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ stark zurück, was in einem ungewöhnlich hohen Anteil an Jungholzbeständen zum Ausdruck kommt. Da die Holzausfuhr (der auf den Festmeter Rohholz umgerechneten Menge nach) zu 70 v. H. aus Nadelschnittholz bestand und die Nadelholzbestände durch die Abtretungen um rund ein Drittel absolut verringert wurden, ist eine Aufrechterhaltung der Nadelholzausfuhr anders als auf Kosten der nationalen Holzvorräte kaum mehr möglich. Erst eine längerfristige forstwirtschaftliche Wiederaufbauarbeit kann die Ausfuhr Lage wieder aussichtsreicher gestalten. Wesentlich günstiger dürfte sich die Laubholzausfuhr dann entwickeln, wenn die vor allem von deutschen Unternehmungen ausgearbeiteten Verfahren zur Gewinnung von Buchenholzzellulose zu praktischem Einsatz im großen gelangen.

Durch die neuen Grenzziehungen sind zum Teil *Versorgungslücken in der rumänischen Holzverarbeitenden Industrie* entstanden, die möglicherweise vorübergehend auf dem Wege des Außenhandels geschlossen werden müssen. So hat z. B. das an Ungarn abgetretene Székler Land die südlich gelegenen Industriegebiete — insbesondere auch Bukarest — mit Holz versorgt. Da die Ausfuhr aus diesem nunmehr ungarischen Gebiet nach anderen als den bisherigen Absatzgebieten vorläufig auf beträchtliche Verkehrsschwierigkeiten stößt, wird dieses Holz vermutlich noch geraume Zeit seinen Absatz in Rumänien suchen.

Bergbau

Auf bergbaulichem Gebiet hat Rumänien durch die Abtretungen verhältnismäßig wenig Einbußen erlitten. Entscheidend für die wirtschaftliche Festigung des neuen Staates ist es, daß ihm die *Erdölgebiete*, und zwar sowohl das bisherige Haupterzeugungsgebiet von rund 80 Quadratkilometern in der Umgebung von Ploesti als auch die kleineren Felder um Buzau und Bacau erhalten geblieben

sind. Die Zukunft der rumänischen Erdölwirtschaft ist heute wesentlich günstiger zu beurteilen als bisher. Rumänien hat sich mit der stärkeren politischen Anlehnung an Deutschland und Italien von dem politischen Einfluß des westlichen Kapitals freigemacht. Der in den letzten Jahren eingetretene Rückgang der rumänischen Erdölherzeugung war überwiegend nicht auf ein Versiegen der Quellen, sondern fast ausschließlich auf den Widerstand der britischen, französischen und anderen ausländischen Erdölgesellschaften gegen die Nationalisierung der rumänischen Erdölindustrie zurückzuführen. Besonders die britischen Erdölgesellschaften⁹⁾ haben die Erzeugung und die Ausfuhr von Erdölprodukten gedrosselt, um die rumänische Regierung dazu zu nötigen, ihre gegen die weitere Ausbreitung ausländischen Kapitals gerichtete Erdölpolitik aufzugeben. Nachdem dieser Widerstand jetzt wegfällt, ist eine Wiederausdehnung der Erdölherzeugung um so eher zu erwarten, als nunmehr auch die innerpolitischen Widerstände gegen die Durchführung des im *Wohlthat-Vertrag* vorgesehenen Bohr- und Verarbeitungsprogramms einer zu diesem Zwecke gegründeten deutsch-rumänischen Gesellschaft beseitigt sind. Der Höchststand der rumänischen Erdölherzeugung in der Höhe von 8,7 Millionen Tonnen im Jahre 1936 dürfte daher bald wieder erreicht werden können.

Neben den Erdölquellen sind auch die größten der bekannten *Erdgasquellen* bei Sârmaşel (11) und Copşa Mică (5) bei Rumänien geblieben. Diese Erdgasvorräte wurden 1923 auf mindestens 72 Milliarden Kubikmeter geschätzt. (Der Verbrauch steigerte sich von 1814 Millionen Kubikmetern im Jahre 1934 auf 2007 Millionen Kubikmeter im Jahre 1937.) Etwa 55 v. H. davon werden zur Herstellung von Gasolin verwendet, der Rest dient hauptsächlich der Kraftherzeugung. Ein großer Teil der gewonnenen Gasmengen ist bisher von der infolge der neuen Grenzlinie an Ungarn abgetretenen Stadt Neumarkt zu Heiz- und Beleuchtungszwecken sowie von der dortigen Industrie als Treibkraft benutzt worden. Da die bisherigen Bezieher auf diesen Gasverbrauch nicht ohne weiteres werden verzichten können, ist der Abschluß einer ungarisch-rumänischen Vereinbarung zur Regelung des weiteren Gasbezuges über die Grenze zu erwarten.

Von den an sich unbedeutenden *Steinkohlenvorkommen* ist nahezu nichts abgetreten worden.

⁹⁾ Vgl. Der Zusammenbruch der britischen „Wirtschaftsoffensive“ in Südosteuropa, in: Monatsberichte des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung, 14. Jg., Nr. 7/8, Ss. 108/109.

Die wichtigsten Fundorte liegen bei Kronstadt und im Banat bei Anina-Steierdorf und Doman (Jahresförderung etwa 290.000 Tonnen). Die Kohlen werden fast ausschließlich für die Erzeugung von Hüttenkoks verwandt und in den Industrieanlagen von Reschitza verbraucht. Zur Deckung des Industriebedarfs müssen beträchtliche Mengen eingeführt werden (1938 27.000 Tonnen Kohle und 63.000 Tonnen Hüttenkoks im Werte von 93,4 Millionen Lei). Auch die wesentlich größeren *Braunkohlevorräte* des Landes, die auf 3 Milliarden Tonnen geschätzt werden, verbleiben in überwiegender Mehrheit der neuen rumänischen Volkswirtschaft. Im Jahre 1938 wurden über 2 Millionen Tonnen gefördert, die größtenteils von den rumänischen Staatsbahnen gekauft wurden. Die Hauptlager befinden sich im Bezirk Hunedoara bei Petroschani. Im Jahre 1938 waren in den Kohlenbergwerken 15.200 Arbeiter beschäftigt.

Die sehr vielfältigen und zum Teil sehr reichhaltigen Erzvorkommen Rumäniens sind mit wenigen, noch zu besprechenden Ausnahmen bei Rumänien verblieben. Insbesondere befinden sich alle jene Fundstätten weiterhin auf rumänischem Staatsgebiet, deren Ausbeutung durch gemischt deutsch-rumänische Gesellschaften in Artikel 3 a des *Wohlthat-Vertrages* ausdrücklich vorgesehen ist. Dazu gehören die *Kupferschwefelkieslagerstätten* in der Dobrudscha (bei Altân-Tepe nordwestlich von Konstantza), deren Erze einen Gehalt von 36 v. H. Schwefel und 3 bis 5 v. H. Kupfer haben sollen, die *Chromerz*vorkommen in der Gegend von Dubova und Gradena an der Donau, deren Abbau während des Weltkrieges im Auftrag der deutschen Heeresleitung schon einmal betrieben wurde, und die *Manganerze* in der Gegend von Vatra Dornei-Resteni in der südlichen Bukowina. Im Jahre 1938 betrug die Manganerzherzeugung in diesem Bezirk bereits rund 60.000 Tonnen; die Erze haben einen Mangan Gehalt von etwa 25 v. H.

Die Ausnützung dieser Erze ist neben den sich durch den *Wohlthat-Vertrag* eröffnenden Ausfuhrmöglichkeiten auch für die rumänische Eigenversorgung von großer Bedeutung, da *Eisenerze* sonst nur in bescheidenem Umfange vorkommen. (Bekanntlich schließt der *Wohlthat-Vertrag* ausdrücklich jede Beeinträchtigung der Entwicklung der rumänischen Eigenerzeugung aus.) Die Gesamtvorräte an *Eisenerzen* werden zur Zeit auf nur rund 38 Millionen Tonnen geschätzt, wovon ein kleiner Teil an Ungarn abgetreten wurde. Abgesehen von den erwähnten Manganerzen, zu denen sich noch ein kleineres Vorkommen bei Târnova, Deli-

nești und Ohabitza (Banat) gesellt, liegen die wichtigsten Eisenerzfundorte in der Gegend von Poiana Ruscă bei Ghelar und Filia, im Banat bei Dognecea und Moldova Nouă sowie im Siebenbürgischen Erzgebirge bei Vascau. In neuerer Zeit sind auch im Bezirk Severin zahlreiche Vorkommen von Brauneisenstein festgestellt worden, deren geologische Untersuchung bereits eine Abbauwürdigkeit ergeben hat. Für die Erzgewinnung besitzen vor allem die neuentdeckten Vorkommen in der Nähe von Rusca Montana besondere Bedeutung. Die Eisenerzgewinnung des neuen Rumäniens kann ebenso wenig wie es die Großrumäniens (1938 rund 139.000 Tonnen) vermochte, den Bedarf der Hütten decken. Eisenhütten von Bedeutung sind nicht abgetreten worden¹⁰⁾. Um eine vorzeitige Erschöpfung der Vorräte zu verhindern, wird der Abbau planmäßig gedrosselt und Erz und Schrott zusätzlich — hauptsächlich aus Jugoslawien — eingeführt (1938 rund 114.000 Tonnen Erz und 74.000 Tonnen Alteisen).

Der *Wohlthat-Vertrag* sieht schließlich auch die Verwertung der reichen *Bauxitlager* des Komitats Bihar vor, die — hart an der neuen ungarisch-rumänischen Grenze gelegen — ebenfalls bei Rumänien geblieben sind. Sie werden trotz ihres teilweise sehr großen Gehaltes an Aluminium (50 bis über 70 v. H.) gegenwärtig noch so gut wie nicht genützt. Die jährliche Förderung beträgt zur Zeit nur etwa 10.000 bis 11.000 Tonnen. Im Zusammenhang mit diesen Plänen soll auch die Möglichkeit des Aufbaues einer eigenen Aluminiumindustrie geprüft werden; bisher hat Rumänien seinen Aluminiumbedarf im Ausland gedeckt.

Von den *Goldlagerstätten* wurde ein Teil (bei Baia Mare) an Ungarn abgetreten. Bei Rumänien sind die Goldreviere im Siebenbürgischen Erzgebirge (Rosia Montana) geblieben, die 77,7 v. H. der bisherigen rumänischen Gesamtgoldherzeugung bestritten haben. 1937 wurden 5142 Kilogramm (0,5 v. H. der Weltproduktion) und 1938 4845 Kilogramm (0,4 v. H. der Weltproduktion) Feingold gewonnen. Die *Schwefelkiesvorkommen* Siebenbürgens (bei Baia Mare) sind größtenteils an Ungarn abgetreten worden. *Quecksilbererze* befinden sich im Gebiet von Valea Dosului und Barboja, das bei Rumänien verbleibt. Dort wurden in den letzten Jahren etwa 15.000 bis 20.000 Tonnen gefördert und hieraus

¹⁰⁾ An Ungarn gelangte nur ein kleines Hochofen- und Eisenhüttenwerk in Vlahița, Bezirk Odorhei. Die dortigen beiden kleinen Hochöfen werden mit Holzkohle befeuert und lieferten im Jahresdurchschnitt 1935 bis 1939 nur 4000 Tonnen Roheisen.

bis zu 500 Kilogramm Quecksilber jährlich gewonnen. Die *Wismut-* und *Molybdän-Erze* des Bihor-Gebirges (in der Nähe von Băița), die zu den wenigen in Europa bekannten Vorkommen gehören, bilden, da sie im neuen Staatsgebiet verbleiben, einen bisher unausgenützten Reichtum Rumäniens. Das Gleiche gilt von den sehr bedeutenden *Glimmervorkommen* bei Voineasca, die zu den größten der Erde gehören sollen und erst seit kurzem bergtechnisch abgebaut werden. Im Jahre 1938 wurden 87.600 Kilogramm Feinglimmer und 450 Kilogramm tafelförmiger Glimmer gewonnen. Mannigfaltig sind die in verschiedenen Landesteilen gewonnenen *Steinbruchprodukte*, die im Jahre 1937 einen Wert von 214,1 Millionen Lei erreichten und von deren Erzeugungsstätten nur ein geringer Teil an Bulgarien und Ungarn abgetreten wurde.

Industrie

Die Einbuße Rumäniens an gewerblichen Unternehmungen beträgt 33,1 v. H. und entspricht ungefähr dem Gebiets- und Bevölkerungsverlust von rund 34 v. H. Dagegen hat sich die Zahl der Beschäftigten lediglich um 24,8 v. H. und die instal-

Gewerbliche Unternehmungen, Zahl der Beschäftigten und installierte Kraft in Rumänien vor und nach den Abtretungen von 1940
(nach der Zählung von 1930)

Gebiete	Zahl der Unternehmungen	Beschäftigte Personen	Installierte Kraft in PS
Großrumänien	140.948	616.743	1.186,0
Abgetretene Gebiete:			
an UdSSR	19.898	55.393	68,3
in v. H. Großrumäniens	14,1	8,9	5,8
an Bulgarien	2.368	5.644	5,5
in v. H. Großrumäniens	1,7	0,9	0,5
an Ungarn	24.342	92.022	92,6
in v. H. Großrumäniens	17,3	14,9	7,8
Abgetretene Gebiete insgesamt	46.608	153.059	166,5
in v. H. Großrumäniens	33,1	24,8	14,0
Neues Rumänien	94.340	463.684	1.019,5
in v. H. Großrumäniens	66,9	75,2	86,0

lierte Motorkraft sogar nur um 14 v. H. verringert. Durch diesen Unterschied wird auch statistisch die Tatsache erhärtet, daß hauptsächlich die größeren und besser ausgerüsteten gewerblichen Betriebe bei Rumänien verblieben sind. Die gleiche Sachlage wurde schon bei Beurteilung der Veränderungen in der Zusammensetzung der Bevölkerung nach Erwerbsgruppen vermutet. Besonders in Nord-siebenbürgen sind vorwiegend kleinere und handwerkliche Betriebe abgetreten worden, wie besonders aus dem auffallend niedrigen Hundertsatz der verlorengegangenen Motorkraft, die in erster Linie in eigentlichen Industriebetrieben Verwendung findet, ersichtlich wird.

Durch die Angliederung Siebenbürgens und der Bukowina wurde die rumänische Industrie nach dem Weltkrieg zunächst in gewissem Umfang dezentralisiert. Zu den industriellen *Hauptstandorten* Altrumäniens mit Bukarest und dem am Kraftstoff Erdöl orientierten Industriegebiet in den Bezirken Buzau, Prahova und Dambowitza traten die Banater Industrie um Reschitza, die Czernowitzer Industrie und die südsiebenbürgischen Industriegebiete, deren Standorte im wesentlichen im siebenbürgisch-sächsischen Siedlungsbereich um Kronstadt und Hermannstadt und im Erdgasgebiet um Mediasch liegen. Die spätere Neuindustrialisierung ist jedoch, soweit sie mit der Gründung neuer Standorte verbunden war, aus wehrgeographischen und anderen Überlegungen nach Möglichkeit in das altrumänische Kernland und in das Banat verlegt worden. Da die Grenzrevisionen von 1940 das Kernland und das Banat gänzlich unberührt ließen, Süd-Siebenbürgen aber nur in seinem nichtindustrialisierten Székler Teil beschnitten wurde, ist nur die verhältnismäßig geringe Zahl der Betriebe der Bukowina (Czernowitz) und Nordsiebenbürgens (beson-

Gewerbliche Unternehmungen, Zahl der Beschäftigten und installierte Kraft in den rumänischen Landesteilen vor und nach den Abtretungen von 1940
(nach der Zählung von 1930)

Provinzen	Großrumänien			Abgetretene Gebiete *						Neues Rumänien		
	Zahl der Unternehmungen	Beschäftigte Personen	Installierte Kraft in PS	Unternehmungen		Beschäftigte Personen		Installierte Kraft in PS		Zahl der Unternehmungen	Beschäftigte Personen	Installierte Kraft in PS
				Zahl	in v. H. Großrumäniens	Zahl	in v. H. Großrumäniens	Zahl	in v. H. Großrumäniens			
Öltenien	8.081	23.548	47.814	—	—	—	—	—	—	8.081	23.548	47.814
Muntenien	27.912	171.242	461.242	—	—	—	—	—	—	27.912	171.242	461.242
Dobrudscha	5.638	16.701	16.991	2.368	42,0	5.644	33,8	5.507	32,4	3.270	11.057	11.484
Moldau	17.261	68.406	98.395	62	0,4	121	0,2	165	0,2	17.199	68.285	98.230
Bessarabien	15.252	35.707	41.891	15.252	100,0	35.707	100,0	41.891	100,0	—	—	—
Bukowina	7.764	31.516	39.020	4.584	59,0	19.565	62,1	26.288	67,4	3.180	11.951	12.732
Transsylvanien	34.527	152.314	240.734	17.082	49,5	61.427	40,3	59.793	24,8	17.445	90.887	180.941
Banat	11.426	57.978	172.272	—	—	—	—	—	—	11.426	57.978	172.272
Kreisch und Marmarosch	13.087	59.331	67.652	7.260	55,5	30.595	51,6	32.847	48,6	5.827	28.736	34.805
Insgesamt	140.948	616.743	1.186.011	46.608		153.059		166.491		94.340	463.684	1.019.520
in v. H.	100,0	100,0	100,0	33,1		24,8		14,0		66,9	75,2	86,0

ders in Großwardein, Klausenburg und Sathmar) abgetreten worden.

Das verkleinerte Rumänien ist daher im ganzen industriell besser ausgestattet als der bisherige rumänische Staat. Dies wird noch eindeutiger ersichtlich aus der in der nachfolgenden Übersicht angegebenen Schätzung der Produktionswerte der Großindustrie des verkleinerten Rumäniens. Verglichen mit dem Bevölkerungs- und Gebietsverlust von rund 34 v. H. haben sich die *Nettoproduktionswerte der Großindustrie* insgesamt um nur rund 13 v. H. vermindert; unter den einzelnen Industriezweigen hat die *Holzindustrie*, die im abgetretenen Nordsiebenbürgen zahlreiche Betriebsstätten hatte, die meisten Produktionskapazitäten verloren. Ihr Verlust nähert sich mit 27,1 v. H. dem Verhältnis der Bevölkerungs- und Gebietsverminderung. Gerade die Holzindustrie des verkleinerten Rumäniens verfügt jedoch über beträchtliche Reservekapazitäten, die in den letzten Jahren ungenützt blieben. Nach der Holzindustrie haben noch die stärksten Einbußen die *Bauindustrie* mit 24 v. H., die *Lederindustrie* mit 22 v. H. und die *Nahrungs- und Genußmittelindustrie* mit 21 v. H. zu verzeichnen. Bei der Bauindustrie dürfte dies auf die verhältnismäßig gleichmäßige Verteilung insbesondere der kleineren Bauunternehmungen auf das ganze Land zurückzuführen sein. Die abgetretenen Lederindustriegebiete befinden sich vor allem — zum Teil rohstofforientiert — in Nordsiebenbürgen. Der Rückgang in der Nahrungs- und Genußmittelindustrie fällt im wesentlichen auf das Konto Bessarabiens; wo neun Zehntel der gesamten Industrie der Lebensmittelverarbeitung dienten und wo vor allem die *Mühlenindustrie* durch sehr große Betriebe vertreten war. Von den insgesamt 15 rumänischen *Zuckerfabriken* gingen sechs verloren. Trotz dieser Einbußen ist die Nahrungs- und Genußmittelindu-

strie nach wie vor verhältnismäßig gut ausgestattet. So befinden sich in der Mühlenindustrie die technisch modernsten Betriebe im verkleinerten Rumänien, besonders in Bukarest, wo allein 9 Großmühlen sind, in Temeschwar und in Arad. Auch die Zuckerindustrie, deren Kapazität in den letzten Jahren nur zu 45 v. H. ausgenützt worden ist, kann trotz ihrer Einbußen den Zuckerbedarf des Landes unschwer decken.

Die Einbußen in den übrigen Industriezweigen sind noch geringfügiger. Das neue Rumänien ist fast ganz im Besitz seiner *Eisen- und Metall-*, seiner *elektrotechnischen* und seiner *chemischen Industrie* geblieben. Auch die Kapazität der *Textilindustrie* hat nur um 10 v. H., hauptsächlich durch die Einbußen in der Nordbukowina abgenommen.

Die Industrien in den abgetretenen Gebieten gründeten sich überwiegend auf die dort vorhandenen *Rohstoffquellen*: die Nahrungsmittelindustrie (Mühlen) in Bessarabien z. B. auf die Weizenerzeugung und ihre Verarbeitung für die Ausfuhr und die Holz-, Textil- und Lederindustrie in Nordsiebenbürgen auf den reichen Nadelwald, den Hanfbau und die Schaf- und Rinderzucht. Diese Rohstoffe konnten die betreffenden Industrien aber nur zum Teil selbst verarbeiten; der Rest wurde, soweit er nicht ausgeführt wurde, in den Industrien des Kernlandes verwandt. Die Kürzung der heimischen Rohstoffgrundlage der Industrie des verkleinerten Rumäniens beschränkt sich also auf den Ausfall dieses Restes. Andererseits bleibt der geringe Zuschußbedarf der abgetretenen Gebiete an Rohstoffen (Kohle und Petroleum) beim neuen Rumänien. Am wenigsten verkleinert sich die Rohstoffgrundlage der verbleibenden Nahrungs- und Genußmittelindustrie; das Rübenanbauggebiet einiger abgetretener Zuckerfabriken ist sogar zum neuen

Produktionswerte der Großindustrie Rumäniens
(nach dem Stand von 1937)

Industriezweige	Großrumänien				Rumänien nach den Abtretungen von 1940				Produktionswert der Großindustrie Neurumäniens in v. H. des Produktionswertes der großrumänischen Industrie	
	Brutto-Produktionswert in Millionen Lei	Netto-Produktionswert in v. H. der Gesamtindustrie	Brutto-Produktionswert in v. H. der Gesamtindustrie	Netto-Produktionswert in v. H. der Gesamtindustrie	Brutto-Produktionswert in Millionen Lei	Netto-Produktionswert in v. H. der Gesamtindustrie	Brutto-Produktionswert in v. H. der Gesamtindustrie	Netto-Produktionswert in v. H. der Gesamtindustrie	brutto	netto
Erdöl- und chemische Industrie	14.682	6.006	22,7	22,6	13.976	5.591	24,7	24,3	95,2	93,1
Eisen- und Metallindustrie	10.494	4.825	16,3	18,2	9.715	4.511	17,2	19,6	92,6	93,5
Nahrungsmittelindustrie	12.940	5.297	20,0	20,0	10.016	4.164	17,7	18,1	77,4	78,6
Textil- und Bekleidungsindustrie	14.228	4.596	22,0	17,3	12.899	4.140	22,8	18,0	90,7	90,1
Papier- und graphische Industrie	3.163	1.813	4,9	6,8	2.743	1.548	4,9	6,7	86,7	85,4
Holzindustrie	3.532	1.566	5,5	5,9	2.578	1.141	4,6	5,0	73,0	72,9
Bauindustrie	1.639	1.105	2,5	4,2	1.485	843	2,6	3,7	90,6	76,3
Lederindustrie	2.770	617	4,3	2,3	2.158	483	3,8	2,1	77,9	78,3
Glasindustrie	589	380	0,9	1,4	483	308	0,9	1,3	82,0	81,1
Elektrotechnische Industrie	417	255	0,6	1,0	385	239	0,7	1,0	92,3	93,7
Keramische Industrie	112	79	0,2	0,3	92	64	0,2	0,3	82,1	81,0
Gesamtindustrie	64.567	26.540	100,0	100,0	56.530	23.032	100,0	100,0	87,6	86,8

Staatsgebiet geschlagen worden. Die Rohstoffbasis der Holzverarbeitenden Industrie (Bau- und Papierindustrie) in und um Bukarest ist — wie bereits erwähnt — durch den Ausfall des Székler Landes bedroht. Auch gingen die Überschüsse Nordsiebenbürgens an Textilfasern (Merino- und Tzigaja-Wolle und Hanf) und an Leder sowie die Baumwolle der Süddobrudscha, die 40 v. H. der heimischen Erzeugung betrug, verloren. Es dürfte einige Jahre dauern, bis diese Verluste durch die weitere Umstellung der landwirtschaftlichen Erzeugung auf Industriepflanzen und durch die Hebung der Schaf- und Rinderzucht ausgeglichen sein werden.

Zur künftigen *Absatzlage* ist zu sagen, daß die geringe Industrie in den abgetretenen Agrargebieten deren Bedarf an Industriewaren nur zu einem kleinen Teil decken konnte. Daher waren diese Provinzen ein wichtiges Absatzgebiet für die stärker entwickelten Industrien des Kernlandes. Dieses Absatzgebiet geht der rumänischen Industrie nunmehr verloren, da eine Aufrechterhaltung des Austausches über die neuen Grenzen hinweg nur bei einzelnen, meist zollfreien Rohstoffen und landwirtschaftlichen Produkten möglich sein wird. Im allgemeinen ist die rumänische Industrie im zwischenstaatlichen Handel nicht wettbewerbsfähig. Sie muß sich daher verstärkt um den Absatz im verkleinerten Staatsgebiet bemühen und wird dadurch in erhöhten Wettbewerb mit der Einfuhr einzelner Industriewaren treten. Zur Erleichterung der Erhöhung des Absatzes auf den inländischen Märkten werden gegenwärtig die einzelnen Industrien zu obligatorischen Syndikaten zusammengeschlossen; auch begünstigt zur Zeit die Abschnürung Rumäniens von wichtigen Lieferländern im Westen die Umlagerung des heimischen Absatzes. Der Selbstversorgungsgrad Rumäniens erhöht sich vor allem in einzelnen Zweigen der Eisenindustrie, der Maschinenindustrie sowie in der Textilindustrie und der chemischen Industrie, an deren Erzeugnissen insbesondere Nordsiebenbürgen und Bessarabien einen Zuschußbedarf hatten.

Verkehr

Die neue geographische Gestalt Rumäniens, das bisher ein außerordentlich gleichmäßig gegliedertes Staatsgebilde war, bringt durch die Abtretung Nordsiebenbürgens an Ungarn, das sich keilförmig zwischen die Nord-Moldau und Siebenbürgen bzw. das Banat einschleibt, eine erhebliche Verschlechterung des Binnenverkehrs mit sich. Infolge des Verlustes von zwei Eisenbahnlinien (siehe Karte) und fünf Straßenquerverbindungen ist Rumänien genötigt, den Verkehrszug und die Hauptstraßenadern

nach Bukarest neu auszurichten und neue Querverbindungen zu schaffen.

Das *Eisenbahnnetz*, das fast ausschließlich von den staatlich rumänischen Staatsbahnen betrieben wird, hatte im Jahre 1938 eine Gesamtstreckenlänge von 11.375 Kilometer, davon waren 3698 Kilometer Hauptstrecken, 7017 Kilometer Nebenstrecken und 660 Kilometer schmalspurig. Der Anteil der zweigleisigen Strecken betrug nur 3,2 v. H. oder 360 Kilometer, ein Umstand, der sich für den hauptsächlich aus Massengütern bestehenden Frachtenverkehr sehr hindernd auswirkte. Durch die Gebietsabtretungen hat Rumänien rund 3681 Kilometer verloren und zwar ungefähr 1269 Kilometer an die UdSSR, 62 Kilometer an Bulgarien und rund 2350 Kilometer an Ungarn. Die Dichte des neuen rumänischen Eisenbahnnetzes entspricht 4,0 Kilometer auf 100 Quadratkilometer gegen 3,9 Kilometer auf 100 Quadratkilometer im bisherigen Rumänien. Alle binnenländischen Hauptstrecken einschließlich der für den internationalen Verkehr wichtigen Durchgangsstrecken, nämlich Bukarest—Ploesti—Predeal—Kronstadt—Temeschwar (Tejus—Simeria—Arad—Curtisi), Bukarest—Pitesti—Craiova—Orsova—Temeschwar—Jimbolia (Simplon-Expres), Bukarest—Ploesti—Roman—Burdujeni und Bukarest—Fetesti—Konstantza gehören weiter zum neuen Staatsgebiet. Die Abtretung der in Bessarabien und in der Nordbukowina gelegenen Eisenbahnstrecken ist für das innerrumänische Verkehrsnetz nicht entscheidend. Nur durch die Abtretung der nordsiebenbürgischen Linien und den Wegfall der Verbindung Klausenburg—Vatra Dornei sowie der Linie Tejus—Neumarkt—Adjud wird der Binnenverkehr stark beeinträchtigt, denn durch den Wegfall der erst vor wenigen Monaten fertiggestellten Verbindungsbahn zwischen (Klausenburg)—Ilva Mica in Nordsiebenbürgen und Vatra Dornei in der Bukowina wird der Güterverkehr zwischen diesen beiden Territorien empfindlich erschwert. Die Entfernung Temeschwar—Jassy über die neue nordsiebenbürgische Bahn war 780 Kilometer, im jetzigen Rumänien beträgt sie je nach der gewählten Strecke 915 Kilometer bzw. 1037 Kilometer. Die Entfernung aus dem Industriegebiet Petroschani nach Jassy beträgt innerhalb der neuen Grenzen Rumäniens 816 bzw. 913 Kilometer, über die nordsiebenbürgische Bahn waren es bloß 682 Kilometer. Damit ist auch die mit dem Bau der nordsiebenbürgischen Strecke angestrebte Entlastung der alten Hauptstrecke Schäßburg—Kronstadt—Ploesti wieder hinfällig geworden; sie muß

erneut den ganzen Verkehr bewältigen¹¹⁾, wobei allerdings die erst 1940 erfolgte Vollendung des Ausbaues des zweiten Gleises dieser Strecke über den Predealpaß und die beabsichtigte Elektrifizierung der Strecke Kronstadt—Campina eine gewisse Erleichterung bedeuten. Zu Ungunsten Ungarns ist Rumänien im Besitz des größten Teiles der Strecke Klausenburg—Rasbojeni—Neumarkt geblieben, die die einzige Eisenbahnverbindung zwischen dem ungarischen Kernland und dem Székler Gebiet vermittelt. Ungarn ist daher, solange der bereits in Angriff genommene Ausbau einer Verbindung von Bistritz zur Székler Bahn nicht vollendet ist, die Möglichkeit eines direkten Eisenbahnverkehrs mit seinen südöstlichen Komitaten genommen. Die durch diese Neugestaltung geschaffene Verkehrslage wird vermutlich zum Abschluß einer Vereinbarung über einen sogenannten privilegierten Durchgangsverkehr zwischen Rumänien und Ungarn führen, um durch gegenseitige Zugeständnisse den Binnenverkehr beider Länder zu erleichtern.

Während das ostrumänische Eisenbahnnetz nach Bukarest und Ploesti ausgerichtet ist, läuft das westrumänische Netz konzentrisch nach Temeschwar zusammen und besitzt nur drei Verbindungen mit Altrumänien: bei Orsova, bei Turnu Ros und über den Predealpaß. Die übrigen zwei Verbindungen über Ghimes sowie über Nordsiebenbürgen sind abgetreten worden. Der Ausbau weiterer Eisenbahnstrecken und Verbindungslinien erscheint daher für die Erschließung des Landes dringend erforderlich, zumal der Binnengüterverkehr mangels eines entsprechenden Straßennetzes infolge der großen Entfernungen derzeit hauptsächlich auf die Benützung der Bahnen angewiesen ist.

Die rumänischen Eisenbahnen beförderten im Jahre 1937 einschließlich der nunmehr abgetretenen Gebiete 26·8 Millionen Tonnen und erreichten 5858·7 Millionen Tonnenkilometer, davon 173·4 bei der Einfuhr, 2036·4 bei der Ausfuhr und 33·9 Millionen Tonnenkilometer bei der Durchfuhr¹²⁾. Die überragende Bedeutung des Ausfuhrverkehrs gegenüber dem Einfuhrverkehr beruht darauf, daß hauptsächlich schwerwiegende Massenprodukte aus-, dagegen verhältnismäßig leichte, aber hochwertige Fertigwaren eingeführt werden. Während im Jahre 1928 bei einem Gesamtverkehr von 21·9 Millionen

Tonnen an erster Stelle Brennholz mit 3·78 Millionen Tonnen, dann Bauholz mit 2·05 Millionen Tonnen, an dritter Stelle Rohpetroleum und Benzin mit 1·97 Millionen Tonnen und erst an vierter Stelle Getreide mit 1·62 Millionen Tonnen befördert wurde, stand im Jahre 1937 bei einem Gesamtverkehr von 26·8 Millionen Tonnen Rohpetroleum und Benzin mit 5·99 Millionen Tonnen oder 22·4 v. H. des Gesamtverkehrs an der Spitze. Es folgte Brennholz mit 3·42 Millionen Tonnen, Bauholz mit 2·5 Millionen Tonnen und wieder an vierter Stelle Getreide mit 2·4 Millionen Tonnen. Der Verlust umfangreicher Getreideböden und vor allem großer Waldgebiete wird das Gewichtsverhältnis in der Ausfuhr im neuen Staat noch weiter zugunsten der Erdöl- und Benzinbeförderung verschieben, obgleich auch mit dem Ausbau und der Leistungssteigerung der bestehenden Rohrleitungen nach Giurgiu und Konstantza, die eine Gesamtlänge von 712 Kilometer aufweisen, zu rechnen ist. Im Binnenverkehr werden allerdings in allen Gütergattungen, hauptsächlich durch die besprochenen Verschlechterungen der Verbindungen zwischen dem Moldau- und dem Walachei-Flügel des Landes, die zu bewältigenden Tonnenkilometer verhältnismäßig ansteigen.

In bezug auf das *Straßennetz* tritt der neue Staat ein schwieriges Erbe an. Die Unzulänglichkeit des rumänischen Straßenwesens ist notorisch. Einzelne Teile des Landes verfügen überhaupt noch nicht über Verkehrswege, die zu jeder Jahreszeit brauchbar sind. Allerdings galt Bessarabien als der in dieser Beziehung rückständigste Landesteil des bisherigen Staates. Seine Abtretung befreit die Straßenbaupolitik des neuen rumänischen Staates daher von dem dringendsten Teil ihres Programms. Für den internationalen Kraftwagenverkehr steht nur eine große Straße zur Verfügung, die von Klausenburg kommend nördlich Karlsburg in das Land einmündet, über Hermannstadt schräg in südöstlicher Richtung gegen Kronstadt und weiter südwärts über Ploesti nach Bukarest führt. Von hier geht sie über Giurgiu nach Konstantinopel. Da die Hauptverkehrsstraßen sich derzeit im allgemeinen eng an die bestehenden Eisenbahnverbindungen anlehnen, wird das Augenmerk der Verkehrserschließung insbesondere auf den Ausbau der Straßen in jenen Gebieten gelenkt werden, die nicht durch die Eisenbahn bedient werden.

Da einerseits die rumänischen Eisenbahnen und Straßen kaum in der Lage sind, zusätzliche, im zwischenstaatlichen Warenverkehr zu bewältigende Verkehrsleistungen auf sich zu nehmen, anderer-

¹¹⁾ Daraus wird ersichtlich, warum in den Verhandlungen mit Ungarn der Verbleib dieser Hauptlinie Kronstadt—Schäßburg bei Rumänien so hart umkämpft war.

¹²⁾ Vgl. Die Eisenbahnen Rumäniens, in: Monatsberichte des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung, 14. Jg., Nr. 7/8, S. 121 ff.

seits der Seeweg bis zur Behebung der Mittelmeersperre für die verkehrsmäßige Abwicklung des rumänischen Außenhandels weitgehend ausfällt, wird Rumänien zur Zeit mehr denn je gedrängt, das für den Massenverkehr geeignetste und billigste Verkehrsmittel, die *Wasserstraßen*, stärker heranzuziehen. An der *Donau*, die eine durchgehende Schifffahrt von ihrer Mündung im Schwarzen Meer bis Regensburg in einer Länge von 2379 Kilometer gestattet, hat das neue Rumänien den unveränderten Anteil des bisherigen Staates von 1075 Kilometer und auch der in einer Länge von 227 Kilometer schiffbare *Pruth*, der nunmehr zum Grenzfluß Rumäniens geworden ist, kann der rumänischen Schifffahrt weiter dienstbar gemacht werden, wenn er auch durch den Verlust Bessarabiens an wirtschaftlicher Bedeutung für Rumänien verloren hat. Der Gesamtverkehr in allen Binnenhäfen Rumäniens betrug 1937 in der Ankunft 19 Millionen Doppelzentner (darunter 9,3 Millionen Doppelzentner Getreide, 2,4 Millionen Doppelzentner Holz) und in der Ausfahrt 32 Millionen Doppelzentner (darunter 10,9 Millionen Doppelzentner Getreide, 9,3 Millionen Doppelzentner Petroleum und 2,9 Millionen Doppelzentner Holz).

Von seinem bisherigen Anteil an der *Küste des Schwarzen Meeres* (450 Kilometer) hat Rumänien ungefähr die Hälfte abgetreten, wobei auch gleichzeitig der bedeutungslose Grenzhafen von Akkermann (Cetatea Alba) verlorenging. Der Hauptseehafen Konstantza sowie die Donauhäfen Braila und Galatz, die an einer Stromstrecke liegen, deren ansehnliche Tiefe auch größeren Hochseeschiffen das Anker gestattet, sind bei Rumänien geblieben. 80 v. H. der rumänischen Petroleumausfuhr und 25,7 v. H. der rumänischen Getreideausfuhr vollzogen sich im Frieden über den Hafen Konstantza. Die rumänische Regierung verfolgt schon seit Jahren Pläne für den umfassenden Ausbau des Überseeverkehrs unter Schaffung neuer Hafenanlagen bei Konstantza, wozu auch der geplante Bau eines direkten Verbindungskanals zur Donau nach Cernavoda gehört. Braila hatte mit 46,5 v. H. am Binnenschiffverkehrsverkehr und mit 16,6 v. H. am Seeverkehr Anteil, darunter mit 52,5 v. H. an der Gesamtgetreideausfuhr. Galatz war mit 10,9 v. H. am Binnenverkehr und mit 7,7 v. H. am Verkehr auf dem Seewege beteiligt. Beide Häfen fallen im Winter infolge der Vereisung der Donau aus.

Dem neuen, im wesentlichen auf die Grenzen des altrumänischen Kernlandes reduzierten Staat sind verkehrspolitisch zwei Hauptaufgaben gestellt.

Er muß einmal die Mängel beseitigen, die die bestehende Verkehrsorganisation durch die Grenzbeziehungen erhalten hat, und zum anderen die allgemeine Verkehrserschließung als Voraussetzung für die landwirtschaftliche und industrielle Aufwärtsentwicklung des Landes vorantreiben. Bei beiden Vorhaben kann sich Rumänien auf die Hilfe Deutschlands stützen, das in Artikel 8 des *Wohlthat-Vertrages* seine Mitwirkung ausdrücklich zugesagt hat.

Preise

Da Rumänien vor allem landwirtschaftliche Gebiete abgetreten hat, deren Marktproduktion überwiegend im Ausland abgesetzt worden ist, wird der innere Markt und damit auch das innere Preisgefüge durch die Grenzrevisionen voraussichtlich ziemlich unberührt bleiben¹³⁾. Das schließt nicht aus, daß durch andere Einwirkungen, die unmittelbar nichts mit den Gebietsabtretungen zu tun haben und entweder konjunktureller oder politischer Art (Spekulation, Kapitalflucht, Arisierung, allgemeine Kriegslage) sind, starke Veränderungen auftreten werden. Auf längere Sicht ist ein gewisser Druck auf die Preise für Industriewaren zu erwarten, da sich — wie bereits hervorgehoben — die Erzeugungskapazitäten der rumänischen Industrie nur wenig, die inländischen Absatzgebiete aber erheblich verringert haben. Ob deshalb bei den einzelnen Industrien ein Preisdruck oder ein Absatzrückgang eintreten wird, hängt davon ab, ob der rumänischen Industrie der verkleinerte Binnenmarkt in größerem Umfang als bisher zur Verfügung steht. Sollen nämlich die bisher von der heimischen Industrie abgesetzten Erzeugungsmengen nicht verringert und ihre Preise nicht gedrückt werden, müßte die Einfuhr durch Zollerhöhungen oder Verkleinerung der Kontingente so stark eingeschränkt werden, daß im verkleinerten Rumänien der Absatz auch jener Warenmengen zusätzlich gesichert wird, die bisher die abgetretenen Gebiete abnahmen. Die erwähnten Einbußen der Industrie an heimischen Rohstoffquellen dürften im ganzen ohne Auswirkung auf das Preisgefüge bleiben. Zu einem beträchtlichen Teil handelt es sich dabei um Rohstoffe, für die die Regierung seit Jahren feste Übernahmepreise bestimmt hat.

¹³⁾ Kleinere kurzfristige Preisveränderungen sind bei einzelnen Waren als „Schockwirkungen“ entstanden. So hat z. B. der erwähnte Ausfall der Belieferung des Industriegebietes in und um Bukarest durch die nunmehr zu Ungarn gefallenen Holzherzeuger des Székler Landes die Holzpreise in Rumänien ebenso erhöht, wie im Székler Gebiet durch die Sperre des Absatzes nach Süden ein Preissturz in Forstprodukten eingetreten ist.

Die künftige Außenwirtschaft

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

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

Die Eisenbahnen Bulgariens

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

Die Bauten vor der Gründung des bulgarischen Staates

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

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

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

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

DIE EISENBAHNEN BULGARIENS



- | | | |
|-----------------------|-------------------------------|---------------------------------|
| Normalspur im Betrieb | Schmalspur 760 mm im Betrieb. | Schmalspur 600 mm im Betrieb |
| Normalspur im Bau | Schmalspur 760 mm im Bau | Landesgrenze |
| Normalspur geplant | Schmalspur 760 mm geplant. | Maßstab: km 0 10 20 30 40 50 km |

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

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

Die Bauten nach der Türkenherrschaft bis zum Weltkrieg

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

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

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

Der Ausbau des Netzes seit dem Weltkrieg

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

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

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

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

Die Entwicklung des bulgarischen Eisenbahnnetzes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Hauptverkehrslinien des derzeitigen bulgarischen Eisenbahnnetzes sind:

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

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

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

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

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

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

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

Verkehrsdichte

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

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

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

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

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

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

Verkehrsentwicklung

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

Die Gepäck- und Güterbeförderung auf den bulgarischen Eisenbahnen

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

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

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

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

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

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

Güterverkehr nach Waren

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

Die Güterbeförderung auf den bulgarischen Eisenbahnen (in t)

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

*) Nur für die letzten 8 Monate

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

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

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

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

Das rollende Material

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

Wagenpark der bulgarischen Staatsbahnen

Jahr	Lokomotiven	Personenwagen		Dienstwagen			Güterwagen	
		Salon- und Speisewagen	Gewöhnliche	Postwagen	Gepäckwagen	Heizwagen	gedeckt	offen
1910	162	—	275 ¹⁾	34	—	—	2088	1707
1922	406	—	407	37	142	—	6331	
1926/27	440	25	433	42	133	19	3339	3203
1927/28	440	25	460	40	136	19	4014	5108
1928/29	440	25	535	42	152	19	4434	5610
1929/30	443	25	535	42	152	10	4498	5610
1930/31	444	25	548	42	177	10	4420	5549
1931/32	476	25	516	39	170	9	4331	5506
1932/33	476	34	514	39	168	9	4301	5489
1933/34	480	34	504	39	166	9	4240	5454
1934	480	34	504	39	166	9	4240	5454
1935	477	34	593	45	166	9	4466	5503
1936	477	27	532	39	158	7	4349	5189
1937	480	51	541	40	205	3	4274	5163

¹⁾ Einschließlich 5 Motorwagen

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

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

Die bulgarische Einfuhr von Eisenbahnwagen und Waggonteilen

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

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

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

Betriebsrechnung und Finanzierung

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

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

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

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

* * *

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

Wandlungen in der wirtschaftlichen Struktur der Bevölkerung der Ostmarkgaue

Von Dr. Richard Grabner, Wien

Die Ergebnisse der Berufszählung von 1939 spiegeln deutlich die Auswirkungen wider, die die nationale Erneuerung mit sich gebracht hat. Das gilt besonders für die alten Reichsgebiete, in denen die letzte Volkszählung im Jahre 1933 mit dem Beginn des wirtschaftlichen Aufbaus zusammenfiel. Der Anschluß der Ostmark lag dagegen im Zeitpunkt der Zählung erst 14 Monate zurück. Manche Entwicklung, die im Altreich vielleicht schon ihren Abschluß gefunden hat, stand daher in den Ostmarkgauen im Zeitpunkt der Volkszählung erst in ihrem Anfang.

Gliederung nach Wirtschaftsabteilungen

Die bisherigen Ergebnisse der Berufszählung vom 17. Mai 1939 gliedern die Bevölkerung nach sechs Wirtschaftsabteilungen: Land- und Forstwirtschaft, Industrie und Handwerk, Handel und Verkehr, öffentlicher Dienst und private Dienstleistungen und häusliche Dienste. Daran schließt sich als sechste Wirtschaftsabteilung die Gruppe der selbständigen Berufslosen an. Zu den selbständigen Berufslosen gehören unter anderen die Rentempfänger, die Pensionisten, die vom eigenen Vermögen oder von Unterstützungen lebenden Personen sowie verschiedene Anstaltsinsassen und Personen ohne eigentlichen Beruf. Die Wirtschaftsabteilungen umfassen jeweils die Berufszugehörigen, also außer den eigentlichen Erwerbstätigen (bzw. den selbständigen Berufslosen) auch alle Angehörigen ohne Beruf, wie Hausfrauen, Kinder und sonstige von Erwerbstätigen wirtschaftlich abhängige Personen, so daß die Summe der Berufszugehörigen aller sechs Wirtschaftsabteilungen zusammen die Gesamtbevölkerung ergibt. Neben der Zahl der Erwerbstätigen beeinflusst also auch der Kreis der Angehörigen die Besetzung der Wirtschaftsabteilung, je nachdem, ob die von einem Berufstätigen abhängige Familie größer oder kleiner ist. Den Zahlen liegt die „ständige Bevölkerung“ zugrunde, das ist die Wohnbevölkerung ohne die ihrer Dienstpflicht genügenden Soldaten, Arbeitsmänner und Arbeitsmädchen.

Die landwirtschaftliche Bevölkerung ist in den Ostmarkgauen ohne Wien noch immer stark vertreten. Dies gilt auch im Vergleich mit den übrigen Reichsteilen. Den stärksten Anteil hat

die Land- und Forstwirtschaft im Gau Niederdonau mit 41·9 v. H. der Bevölkerung. Damit übertrifft dieser Gau sogar die Provinzen Pommern (33·8 v. H.) und Ostpreußen (36·5 v. H.). Als nächster Ostmarkgau folgt Steiermark mit 40·7 v. H. Ein Vergleich mit der Volkszählung von 1934 ergibt, daß das Landvolk in den meisten Ostmarkgauen zurückgegangen ist, wenn auch noch nicht in dem Maße wie in anderen Reichsteilen.

Industrie und Handwerk kommen in den Gauen der Ostmark — abgesehen von Wien — an zweiter Stelle. Rund 27 bis 32 v. H. der Bevölkerung finden hier ihren Unterhalt. In den übrigen Reichsteilen leben durchweg mehr Menschen von der Industrie. In Schlesien, Westfalen, in der Rheinprovinz und in Sachsen zum Beispiel waren es 37·5, 52·5, 48·8 und 51·2 v. H. Bei einem Vergleich mit 1934 fällt der Rückgang der Industriebevölkerung

Die Bevölkerung und ihre Gliederung nach Wirtschaftsabteilungen

Reichsgaue	Jahr	Bevölkerung ¹⁾	Davon entfielen auf					
			Land- und Forstwirtschaft	Industrie und Handwerk	Handel und Verkehr	Öffentlicher Dienst und privater Dienstleistungen	Häusliche Dienste	Selbständige, Berufslose
v. H.								
Wien	1939	1,932.600	21	37·1	20·8	12·7	3·7	23·6
	1934	2,086.800	20	39·7	24·5	11·2	5·1	17·5
Niederdonau	1939	1,671.500	41·9	28·8	9·1	6·9	1·3	12·0
	1934	1,725.200	40·1	28·9	9·7	5·4	1·5	14·4
Oberdonau	1939	1,018.700	37·4	30·3	19·3	6·8	1·6	13·6
	1934	1,010.800	38·1	31·0	10·3	5·1	1·8	13·7
Steiermark	1939	1,107.000	40·7	28·4	9·6	6·4	1·9	13·0
	1934	1,123.000	42·2	26·9	10·1	5·4	1·9	13·5
Kärnten	1939	439.700	38·4	27·9	11·2	7·8	2·1	12·6
	1934	436.300	40·2	27·8	10·6	5·5	2·1	13·8
Salzburg	1939	253.600	30·5	27·4	15·9	9·5	2·5	14·2
	1934	245.800	32·7	26·7	15·1	7·4	2·7	15·4
Tirol-Vorarlberg	1939	478.300	30·6	32·0	14·4	9·3	2·0	11·7
	1934	471.200	30·9	32·1	14·7	8·1	2·1	12·1
Ostpreußen	1939	2,413.400	36·5	24·1	12·7	11·6	2·0	13·1
	1933	2,333.300	42·2	21·6	12·4	7·2	1·7	14·9
Mark Brandenburg	1939	2,912.400	22·9	36·4	13·8	11·1	2·0	13·8
	1933	2,692.100	28·1	33·8	14·4	7·2	1·8	14·7
Pommern	1939	2,330.400	33·8	25·5	14·1	11·4	2·1	13·1
	1933	2,268.100	39·2	23·7	14·3	7·0	1·8	14·7
Schleswig-Holstein	1939	1,538.900	20·9	32·0	16·1	15·5	2·4	13·1
	1933	1,420.300	25·6	29·9	18·4	9·3	2·4	14·4
Thüringen	1939	1,713.800	17·2	48·1	12·3	8·8	1·7	11·9
	1933	1,659.500	17·9	47·7	13·0	6·8	1·7	12·9

¹⁾ Für 1939 ständige Bevölkerung, für 1933 bzw. 1934 gesamt Wohnbevölkerung.

Veränderung der Bevölkerung in den Ostmarkgauen
zwischen 1934 und 1939

Gau und Landkreise	Be- völkerung	Land- und Forst- wirtschaft	Industrie und Handwerk
Niederdonau			
Baden	102	103	102
Gänserndorf	101	113	86
Amstetten	100	100	98
Melk	100	96	106
Bruck a. d. L.	99	108	97
Horn	99	102	90
Mistelbach	99	105	84
St. Pölten	99	99	93
Tulln	99	100	97
Hollabrunn	98	105	83
Korneuburg	98	101	88
Wr. Neustadt	98	105	89
Eisenstadt	97	104	92
Krems	97	100	88
Lilienfeld	97	96	98
Neunkirchen	97	102	96
Scheibbs	97	96	94
Neubistritz	96	105	68
Waidhofen a. d. Th.	96	102	85
Zwettl	96	96	86
Oberpullendorf	97	101	87
Gmünd	91	108	75
Nikolsburg	89	98	87
Znaim	88	101	86
Oberdonau			
Vöcklabruck	103	100	109
Wels	103	95	98
Linz	102	97	103
Perg	102	100	96
Krumau a. d. M.	101	98	98
Schärding	100	102	94
Steyr	100	98	101
Gmunden	99	103	95
Freistadt	98	100	95
Rohrbach	98	102	94
Grieskirchen	97	97	94
Kapfitz	97	105	86
Ried i. Innkreis	97	100	86
Braunau a. I.	96	97	95
Kirchdorf a. d. K.	96	98	91
Steiermark			
Leoben	111	95	129
Bruck a. d. M.	106	95	120
Judenburg	101	93	107
Liezen	101	98	106
Graz	100	97	92
Murau	99	94	116
Weiz	99	96	116
Voitsberg	98	94	104
Hartberg	97	99	95
Deutschlandsberg	96	90	110
Feldbach	96	98	96
Leibnitz	96	95	104
Mürzzuschlag	96	99	101
Radkersburg	96	95	94
Oberwart	95	97	95
Fürstenfeld	94	93	103
Kärnten			
Lienz	104	101	113
Spittal a. d. D.	101	94	108
Villach	100	101	99
Völkermarkt	100	99	102
Wolfsberg	100	96	102
Hermagor	99	100	104
Klagenfurt	98	95	98
St. Veit a. d. G.	97	91	106
Salzburg			
Zell am See	104	95	117
Bischofshofen	103	96	101
Hallein	100	95	106
Salzburg	100	100	105
Tamsweg	99	100	100
Tirol-Vorarlberg			
Innsbruck	104	100	105
Imst	103	100	117
Landeck	103	101	107
Bludenz	103	100	110
Schwaz	102	94	116
Feldkirch	102	111	97
Reutte	101	104	95
Kitzbühel	100	97	104
Kufstein	100	99	102
Bregenz	98	104	96

in Wien (von 39,7 v. H. auf 37,1 v. H.) und die Zunahme in der Steiermark (von 26,9 v. H. auf 28,4 v. H.) auf. In manchen Gebieten des Altreichs hat entsprechend dem wirtschaftlichen Vorsprung gerade die Industriebevölkerung erheblich zugenommen.

Die Berufszugehörigen in Handel und Verkehr bleiben in den Gauen Niederdonau, Oberdonau, Steiermark und Kärnten hinter dem Reichsdurchschnitt zurück. In Wien als Großstadt und in Salzburg und in Tirol als ausgesprochenen Fremdenverkehrsgebieten ist die Zahl der Berufszugehörigen im Handel und Verkehr natürlich größer. Der Anteil von Handel und Verkehr hat sich seit 1934 in keinem Gau mit Ausnahme von Wien¹⁾ wesentlich geändert.

Die Wirtschaftsgruppe „Öffentlicher Dienst und private Dienstleistungen“ hat in allen Gauen zugenommen. Im Gegensatz zu den übrigen Reichsteilen ist diese Entwicklung in der Ostmark aber heute noch nicht abgeschlossen. In dieser Abteilung sind Berufe zusammengefaßt, die im Rahmen des Wiederaufbaues der deutschen Wehrmacht und der völkischen und wirtschaftlichen Erstärkung ausgebaut wurden. Dazu gehören neben der allgemeinen Verwaltung die Wehrmacht mit ihren sämtlichen Einrichtungen, ferner der Reichsarbeitsdienst, die öffentliche Arbeits- und Wirtschaftslenkung, der Reichsnährstand, die Deutsche Arbeitsfront und viele andere²⁾.

Die Zahl der selbständigen Berufslosen hat in allen Gauen abgenommen, nur nicht in Wien, wo sie zugenommen hat. Viele Menschen, die bereits aus dem Arbeitsprozeß ausgeschaltet waren, konnten nach dem Umbruch wieder beschäftigt werden. In Wien ist die Zunahme einerseits auf die Zahl der noch vorhandenen Juden zurückzuführen (die Volkszählung vom 17. Mai 1939 erfaßte 91.500 Juden), die fast alle zu den selbständigen Berufslosen gezählt werden müssen. Andererseits fallen in Wien infolge der geringen Kinderzahl der Erwerbstätigen deren Angehörige so wenig ins Gewicht, daß ihnen gegenüber die selbständigen Berufslosen stärker zur Geltung kommen.

¹⁾ In Wien ist der Rückgang des Handels unter anderem auf die Beseitigung der Überbesetzung zurückzuführen, zu welcher es namentlich unter Einwirkung des wirtschaftlichen Niederganges in den Jahren vor dem Anschluß gekommen war und welcher als Krisenerscheinung vor dem Umbruch auch in den übrigen Reichsteilen festgestellt wurde.

²⁾ Siehe „Wirtschaft und Statistik“, 1940, Heft Nr. 13, S. 251.

Gliederung nach einzelnen Kreisen

Die folgenden Zahlen geben eine Übersicht über die Gliederung der Bevölkerung und die Wandlungen zwischen den beiden Volkszählungen von 1934 und 1939 in den einzelnen Kreisen.

In jedem der Ostmarkgaue — mit Ausnahme von Wien natürlich — gibt es Kreise, in welchen die landwirtschaftliche Bevölkerung mehr als die Hälfte beträgt, während über 50 v. H. Zugehörige der Industrie und des Handwerks nur in vier Kreisen, nämlich in Baden, Bruck a. d. Mur, Leoben und in Steyr-Stadt vorkommen. In Sachsen dagegen werden zum Beispiel unter 27 Landkreisen 21 Kreise mit einer Industriebevölkerung von 50 v. H. und mehr gezählt. Zu den Kreisen mit stark überwiegendem landwirtschaftlichem Anteil gehören im Gau Niederdonau der Landkreis Hollabrunn mit 61,7 v. H. und in Steiermark die Landkreise Feldbach mit 74,8, Fürstenfeld mit 65,1, Hartberg mit 66,1, Leibnitz mit 66,5 und Radkersburg mit 70,6 v. H.

Der Vergleich der letzten Ergebnisse mit 1934 gibt einen Einblick in die bevölkerungspolitische Lage der einzelnen Kreise. Besonders bemerkenswert ist die Entwicklung im Gau Niederdonau und in Teilen des Gaues Oberdonau. Im Reichsgau Niederdonau hat bei einer Bevölkerungsabnahme von 3 v. H. die landwirtschaftliche Bevölkerung nicht nur relativ, sondern auch absolut zugenommen, die Industriebevölkerung dagegen abgenommen. In 18 von 24 Landkreisen dieses Gaues ist die Zahl der landwirtschaftlichen Bevölkerung entweder unverändert geblieben oder sogar gegenüber 1934 gestiegen. Die Gesamtbevölkerung dieser Kreise hat demnach zwischen 1934 und 1939 auf Kosten der nicht-landwirtschaftlichen Bevölkerung abgenommen. Offenbar sind hier Teile der industriellen (d. h. nicht agrarischen) Bevölkerung abgewandert. Das gleiche gilt für 8 Landkreise von Oberdonau. Anders liegen die Verhältnisse in der Steiermark, in Kärnten, Salzburg und Tirol. In zwei Dritteln der steiermärkischen Kreise zum Beispiel hat sich die Bevölkerung vermindert. Hier hat aber die Industriebevölkerung zugenommen und die landwirtschaftliche Bevölkerung abgenommen. Da auch in diesen Kreisen in den letzten Jahren mehr Menschen ab- als zugewandert sind, muß sich ein Teil des Landvolkes dem Unterhalt in der Industrie zugewandt haben. In den Kreisen Leoben und Bruck a. d. Mur, in denen die Industriebevölkerung seit dem Jahre 1934 besonders stark gewachsen ist, ist allerdings ein Zuzug von auswärts feststellbar.

Die Zahl der Wirtschaftszugehörigen in Handel und Verkehr hat sich nicht überall einheitlich ent-

Die Bevölkerung und ihre Gliederung nach Wirtschaftsabteilungen in den Kreisen der Ostmarkgaue

Gau Kreise	Jahr	Be- völke- rung	Davon entfielen auf					
			Land- und Forst- wirtschaft	Industrie und Handwerk	Handel und Verkehr	Öffentlicher Dienst und private Dienstleistungen	Häusliche Dienste	Selbständige Beruflose
v. H.								
Wien	1939	1,912.600	2'1	37'1	20'8	12'7	3'7	23'6
	1934	2,086.800	2'0	39'7	24'5	11'2	5'1	17'5
Nieder- donau								
Krems Stadt .	1939	25.900	16'7	29'8	14'2	16'5	2'7	20'1
	1934	27.700	16'6	35'3	13'7	14'8	2'3	17'3
St. Pölten Stadt	1939	41.800	4'5	39'5	23'9	12'8	1'9	17'4
	1934	42.200	5'3	43'3	22'5	9'4	2'5	17'0
Wr. Neustadt Stadt	1939	36.400	2'8	39'5	17'9	21'0	2'2	16'6
	1934	36.800	2'4	44'3	20'6	12'4	2'9	17'4
Amstetten . .	1939	91.000	39'7	28'5	11'0	5'0	1'3	14'5
	1934	90.900	39'8	29'1	10'1	4'0	1'3	15'7
Baden	1939	103.400	15'0	50'6	10'3	8'9	1'9	13'3
	1934	101.900	14'8	50'3	11'8	6'5	2'1	14'5
Bruck a. d. L.	1939	107.900	45'6	29'1	8'1	7'5	1'0	8'7
	1934	108.400	42'1	29'9	9'6	7'2	1'4	9'8
Eisenstadt . .	1939	73.300	44'5	33'3	6'0	7'4	1'0	7'8
	1934	75.600	41'6	34'9	7'4	6'1	1'2	8'8
Gänserndorf .	1939	77.200	50'4	20'8	11'1	4'6	1'0	12'1
	1934	76.500	44'8	24'6	11'5	4'0	1'1	14'0
Gmünd	1939	56.500	39'5	31'8	9'7	4'8	0'9	13'3
	1934	62.000	33'4	38'8	9'6	3'8	1'2	13'2
Hollabrunn . .	1939	70.100	61'7	15'1	6'3	5'3	1'1	10'5
	1934	71.800	57'4	17'7	7'1	4'0	1'1	12'7
Horn	1939	42.200	48'0	20'0	9'1	7'2	1'5	14'2
	1934	42.600	46'8	22'2	9'3	5'4	1'3	15'0
Korneuburg . .	1939	44.500	36'5	27'3	9'2	11'8	1'6	13'6
	1934	45.300	35'3	30'1	9'8	9'4	1'7	13'7
Krems Land . .	1939	50.100	59'8	18'4	6'1	3'7	1'2	10'8
	1934	51.700	57'6	20'1	6'4	3'0	1'0	11'9
Lilienfeld . . .	1939	28.400	28'2	43'2	9'1	4'8	1'4	13'3
	1934	29.400	28'2	42'9	9'1	4'0	1'7	14'1
Melk	1939	71.500	44'6	28'0	7'6	5'2	1'3	13'3
	1934	71.800	46'3	26'2	7'4	4'2	1'2	14'7
Mistelbach . .	1939	93.500	62'5	16'6	7'3	4'2	1'1	8'3
	1934	94.900	58'6	19'5	7'6	3'7	1'0	9'6
Neubistritz . .	1939	19.100	53'5	22'5	4'1	6'5	0'5	12'9
	1934	19.900	48'7	31'6	5'0	2'9	0'9	10'9
Neunkirchen . .	1939	87.500	21'8	47'8	10'6	5'7	1'4	12'7
	1934	89.900	20'8	48'3	11'6	4'6	1'7	13'0
Nikolsburg . .	1939	76.800	49'5	21'5	10'0	8'0	1'1	9'9
	1934	86.200	45'0	22'0	14'2	5'6	1'1	12'1
Oberpullendorf	1939	57.700	58'6	26'5	4'1	3'8	0'7	6'3
	1934	62.700	53'7	28'0	5'6	3'6	0'9	8'2
St. Pölten Land	1939	88.500	37'9	30'1	10'7	5'3	1'3	14'7
	1934	89.500	37'6	32'1	9'7	4'3	1'4	14'9
Scheibbs . . .	1939	35.100	52'2	24'4	6'5	3'6	1'4	11'9
	1934	36.000	52'8	24'9	6'0	3'2	1'2	11'9
Tulln	1939	49.500	46'8	22'6	9'6	6'2	1'3	13'5
	1934	50.200	45'8	22'9	10'3	4'2	1'4	15'4
Waidhofen a. d. Th. . . .	1939	46.500	51'2	23'8	5'6	5'3	1'0	13'1
	1934	48.300	48'6	26'8	6'2	3'9	1'1	13'4
Wr. Neustadt Land	1939	48.600	25'4	41'8	8'4	10'2	1'1	13'1
	1934	49.600	23'6	45'9	8'7	5'2	1'5	15'1
Znaim	1939	90.400	48'5	22'9	8'3	7'9	1'4	11'0
	1934	102.700	42'4	25'2	11'2	7'7	1'2	12'3
Zwettl	1939	58.100	59'9	16'9	5'9	5'6	0'8	10'9
	1934	60.700	59'8	18'8	6'0	2'7	0'9	11'8
Oberdonau								
Linz Stadt . .	1939	123.100	2'3	32'9	25'4	17'5	2'9	19'0
	1934	115.300	2'7	34'0	26'0	13'5	3'3	20'5
Steyr Stadt . .	1939	29.300	2'9	59'8	10'1	10'8	2'1	14'3
	1934	25.300	4'9	55'4	11'0	9'5	2'5	16'7
Braunau a. I. .	1939	62.500	50'3	25'8	6'6	4'3	1'3	11'7
	1934	64.800	50'1	26'3	6'6	3'7	1'3	12'0
Freistadt . . .	1939	61.300	57'9	21'3	5'9	4'2	0'9	9'8
	1934	62.500	57'0	22'0	6'4	3'0	1'2	10'4
Gmunden . . .	1939	79.500	24'8	35'7	11'1	6'2	2'3	19'9
	1934	80.000	24'0	37'4	10'9	4'7	2'7	20'3

hinaus ist ein Teil der in häuslichen Diensten Beschäftigten vor allem in die Industrie abgewandert.

Ebenso ist mit wenigen Ausnahmen die Zahl der selbständigen Berufslosen fast in allen Kreisen gesunken. Wo dies nicht der Fall war, ist dies bevölkerungspolitisch zu erklären. Es handelt sich dann in der Regel um Gebiete, in denen wegen der geringen

Zahl der Geburten und der dadurch verursachten geringen Kinderzahl in den Jahren vor dem Umbruch der Kreis der Angehörigen eine solche Abschwächung erfuhr, daß, ebenso wie bei Wien, die berufslosen Selbständigen zu sehr ins Gewicht gefallen sind. Besonders gilt dies für alle städtischen Kreise, vor allem für Graz.

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 Zwangsleihe 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 Investitionsleihe 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.

Noch: Jugoslawien

Table of trade statistics for Yugoslavia (Jugoslawien). It includes columns for 'Zeit' (Year), 'Güterverkehr' (Goods traffic), 'Außenhandel' (Foreign trade), 'Staatsfinanzen' (State finances), and 'Großhandelspreise' (Wholesale prices). The data is presented in multiple columns and rows, showing various metrics like 'Beladene Güterwagen', 'Eingelaufene Schiffe', 'Einfuhr', 'Ausfuhr', 'Gold und deckungsfähige Devisen', 'Sonstige Devisen', 'Wechselportefeuille', 'Notenumlauf', 'Bankrate', 'Rendite festverzinslicher Papiere', 'Kursindex festverzinslicher Papiere', 'Index der Aktienkurse', 'Emissionen', 'Spareinlagen', 'Gesamt', 'Landwirtschaftliche Erzeugnisse', 'Industriierzeugnisse', 'Lebenshaltungskosten', and 'Arbeitslose'.

Rumänien

Noch: Rumänien

Table of trade statistics for Romania (Rumänien). It follows the same structure as the Yugoslavia table, with columns for 'Zeit', 'Industrielle Erzeugung', 'Güterverkehr', 'Außenhandel (Spezialhandel)', 'Staatsfinanzen', and 'Großhandelspreise'. The data is organized in columns and rows, covering metrics such as 'Gesamt', 'Produktionsgüter', 'Verbrauchsgüter', 'Textilien', 'Erdölgewinnung', 'Eisenbahnen', 'Einlaufende Schiffe', 'Gesamt', 'Erdölprodukte', 'Getreide', 'Holz', 'Einfuhr', 'Ausfuhr', 'Einnahmen', 'Ausgaben', 'Gold und deckungsfähige Devisen', 'Sonstige Devisen', 'Notenumlauf', 'Lev in v. H. der Goldparität', 'Bankrate', 'Postsparrkasse', 'Banken', 'Gesamt', 'Agrarprodukte', 'Industrieerzeugnisse', 'Einfuhrwaren', and 'Ausfuhrwaren'.

Bulgarien

Table of trade statistics for Bulgaria (Bulgarien). It follows the same structure, with columns for 'Nationalbank', 'Spar-einlagen', and 'Großhandelspreise'. The data is organized in columns and rows, covering metrics such as 'Nationalbank', 'Einnahmen', 'Ausgaben', 'Gold und deckungsfähige Devisen', 'Sonstige Devisen', 'Notenumlauf', 'Lev in v. H. der Goldparität', 'Bankrate', 'Postsparrkasse', 'Banken', 'Gesamt', 'Agrarprodukte', 'Industrieerzeugnisse', 'Einfuhrwaren', and 'Ausfuhrwaren'.

Noch: Bulgarien

Griechenland

Table with columns for 'Zeit' (Year), 'Lebenshaltungskosten', 'Arbeitslose', 'Industrielle Erzeugung', 'Außenhandel (Spezialhandel)', 'Staatsfinanzen', 'Bank von Griechenland', and 'Geld- u. Kapitalmarkt'. Rows include years from 1929 to 1939 and 1939 III to IX.

Noch: Griechenland

Türkei

Table with columns for 'Zeit' (Year), 'Großhandelspreise', 'Außenhandel (Spezialhandel)', 'Türk. Zentralbank', and 'Außenhandel'. Rows include years from 1929 to 1939 and 1939 III to IX.