

Das Eisenbahnwesen Rumäniens und
seine wirtschaftliche Bedeutung.

Inaugural - Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

an der

Wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen Fakultät
der

Universität Frankfurt a. M.

vorgelegt

von

J o n e l M i h a l t i a n u

dipl. rer. merc.

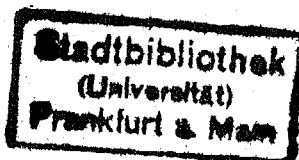
aus

Boessa - montana (Rumänien) .

Frankfurt a. M.

1923.

[1926]



Referent: Professor Dr. A r n d t

Correferent: Professor Dr. V o i g t, Geh.Reg. Rat.

Das Eisenbahnwesen Rumäniens und seine wirtschaftliche Bedeutung.

Inhalts - Verzeichnis.

	Seite
<u>A. Allgemeiner Teil:</u>	1 - 40
I. Einleitung	1 - 4
II. Ueberblick über die Entwicklung des Eisenbahnwesens	4 - 10
III. Gestaltung der Wirtschaft zur Zeit der alten Landverkehrsmittel	10 - 15
IV. Bedeutung der Eisenbahn für die moderne Wirtschaft	15 - 23
a) Erweiterung der Absatzfähigkeit der Güter	S. 15
b) Wirkungen auf die Güterpreise	S. 17
c) Einwirkungen auf die Produktion	S. 19
d) Einwirkung auf die Gestalt des Handels	S. 22
e) Uebergang zur Weltwirtschaft	S. 23
V. Die wirtschaftliche Organisation des Eisenbahnwesens	25 - 31
VI. Richtungstendenz des Eisenbahnverkehrs	32 - 35
VII. Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Wasserstrasse	36 - 40

B. Besonderer Teil:

Seite
41-108

VIII. Wirtschaftsgeographische Betrachtung

41 -

- a) Altrumänien S. 42
- b) Siebenbürgen S. 45

IX. Zusammenfassende Betrachtung des neuen Gross-
rumänien

48 - 54

X. Entwicklung der Eisenbahnen

54 - 74

- a) in Altrumänien S. 55
- b) in Siebenbürgen S. 65
 - 1. Staatsbahnen S. 65
 - 2. Linien der Arad-Csana-
der Privateisenbahn -
aktiengesellschaft S. 70
 - 3. Linien der Szamoschtal-
bahnaktiengesellschaft S. 71
- c) Bukowina und Bessarabien S. 72

XI. Einfluss der Eisenbahnen auf die Agrarwirtschaft
des Landes

75 - 79

XII. Verkehr und Industrialisierung

80 - 90

- a) insbesondere Siebenbürgen S. 85

XIII. Die Mängel des heutigen Eisenbahnsystem vom
wirtschaftlichen Standpunkt

91 - 101

XIV. Das Eisenbahnsystem Rumänien im Rahmen der
Weltwirtschaft

102 - 106

XV. Rückblick und Ausblick

107 - 108

Literaturverzeichnis

109 - 114

A.

Allgemeiner Teil.

I.

Einleitung.

Unter die bedeutendsten Faktoren der Volkswirtschaft gehört heute unzweifelhaft auch das Verkehrswesen, und damit im besonderen das Eisenbahnwesen. Die Entwicklung eines Erdteiles, eines Landes oder Gebietes zu einem wirtschaftlichen Brennpunkt hängt zu gutem Teile von den Möglichkeiten einer intensiven Entwicklung des Verkehrswesens in dem betreffenden Gebiete selbst oder in seiner unmittelbaren Nähe ab. Um die Entwicklung eines intensiven Verkehrs zu ermöglichen, muss als unbedingt notwendig vorausgesetzt werden:

1. eine gute Lage und Bodenbeschaffenheit und
2. ein gemässigttes, nicht in Extremen schwankendes Klima.

Diese Voraussetzungen bekräftigt am besten eine Landkarte, den Weltverkehr darstellend. Europa, das unter allen Erdteilen bezüglich Bodenbeschaffenheit und Klima am meisten begünstigt ist, weist verhältnismässig den intensivsten Verkehr auf; sein Klima gestattet eifriges Schaffen und Produzieren, mit Hilfe der Technik ist eine mächtige Entfaltung der Industrie ermöglicht, und die natürlichen und künstlichen Verkehrswege bieten die beste Möglich-

lichkeit zum Güteraustausch und wirtschaftlicher Entfaltung. Wie ganz anders sieht es aber dort aus, wo Bodenbeschaffenheit und Klima diesen oder jenen Punkt der Erde stiefmütterlich behandeln und Verkehrsentwicklungsmöglichkeiten ausgeschlossen sind! Nehmen wir einmal Mittelafrika. Ob der grossen Hitze ruht der Verkehr sozusagen vollkommen, und die Gütererzeugung wäre auch ausgeschlossen; denn von nichts anderem hängt die Gütererzeugung eines Landes in solch hohem Masse ab, als eben von der Temperatur und den Niederschlägen; grosse Hitze wirkt erschlaffend auf die Kräfte des Menschen, seine physischen und geistigen Fähigkeiten werden gehemmt und auf ein Minimum reduziert, sodass eine Entfaltung in wirtschaftlicher Hinsicht schon von vornherein als ausgeschlossen oder mindestens unrentabel angenommen werden muss. Es ist denn daher auch völlig ausgeschlossen, dass solch ein Gebiet, welches keine Entwicklungsmöglichkeiten für den Verkehr bietet, wirtschaftlich jemals eine Rolle spielen wird.

Die grosse Bedeutung, die dem Verkehr in der Volkswirtschaft zukommt, kann klar auch an einer kurzen geschichtlichen Betrachtung veranschaulicht werden. Man vergegenwärtige sich z.B. die Unterschiede in der Technik des Kaufgeschäftes in früherer Zeit und in der Gegenwart. Wenn jemand etwas verkaufen wollte, musste er sich physisch zu etwaigen Kauflustigen begeben oder auf den periodischen Märkten (Messen) anwesend sein, seine Waren auslegen, mit den Käufern persönlich verhandeln.

Nach dem Kaufe erhielt er sofort den Gegenwert, welcher erst in späterer Zeit ein von den verkauften und

und gekauften Gegenständen verschiedenes Objekt, ein Tauschmittel für sich wurde. Heutzutage werden die Waren tausende von Meilen weit mittelst Eisenbahn oder Dampfer dem Käufer zugesandt und kommen pünktlich an, Bestellungen erfolgen telegraphisch und an Stelle der persönlichen Verkehrs zwischen Käufer und Verkäufer ist die Kabelleitung getreten.

Die Wichtigkeit, welche die Verkehrsmittel für die Entwicklung der Wirtschaft hatten, ist schon von selbst einleuchtend. Nicht bloss, dass auf den früheren Entwicklungsstufen der Transportmittel der Verkehr viel geringer und viel langsamer war, sondern es haben die Transportmittel selbst und ihre Preise steigenden Einfluss auf die internationale Wirtschaftspolitik genommen. Rein abstrakt betrachtet, erweitert sich der Verwendungsradius von Gütern in dem Masse, als das Verhältnis zwischen Transportkosten und Güterpreisen zugunsten der letzteren sich verschiebt. Daraus geht die hohe Bedeutung der Verkehrsmittel für die Beziehungen der Einzelwirtschaften deutlich hervor. Solange der Transport von Gütern auf Wagen oder Karren, die durch tierische oder menschliche Kraft fortbewegt werden oder gar auf Träger angewiesen ist, erreichen seine Kosten sehr bald eine solche Höhe, dass nur noch besonders wertvolle Güter sie zu tragen vermögen. Der Transport von Massengütern auf weitere Entfernungen verbietet sich bei solchem Stand des Verkehrswesens ganz von selbst.

Nehmen wir dabei in Betracht, dass die Menschheit sich bis tief in das XVIII. Jahrhundert hinein keiner anderen Verkehrs- und Transportmittel bedienen konnte, so

ist es einleuchtend, dass auf dem Gebiet des Güteraus-
sches und damit der Wirtschaft im allgemeinen kein wesent-
licher Fortschritt zu verzeichnen war.

II.

U e b e r b l i c k ü b e r d i e E n t w i c k - l u n g d e s E i s e n b a h n w e s e n s .

Eine Entwicklung des Verkehrswesens, welche für das ganze wirtschaftsleben von ausschlaggebender Bedeutung werden sollte, beginnt mit dem XIX. Jahrhundert. Vor allen Dingen setzte eine Entwicklung und Verbesserung der Verkehrsmittel zu Lande ein, wodurch auch der Anstoß zur Entfaltung des Seeverkehrs gegeben war. Denn in dem Masse, als es gelingt, das Hinterland mit den Häfen in Verbindung zu bringen, steigert sich selbstverständlich die Menge der in diesen zur Ein- und Ausfuhr gelangenden Güter. Man kann daher wohl auch sagen, dass die Intensität des Seeverkehrs bedingt ist durch den Stand der Verkehrsmittel zu Lande. Unter den letzteren spielen heute die Eisenbahnen neben den Flüssen und Kanälen die Hauptrolle. Die Eisenbahnen sind jedoch nicht nur in diesem Sinne Mittel des Weltverkehrs, sondern je länger desto mehr treten sie der Schifffahrt auf bestimmten Verkehrswegen konkurrierend entgegen und nehmen dieser in Form der sogenannten Ueberlandbahnen einen Teil

des Transportes von Menschen und Gütern ab. Und es ist wirklich erstaunlich, wenn wir auf den 98jährigen Bestand des Eisenbahnwesens zurückblicken, welche kolossale Einflüsse dieses auf die Wirtschaft ausgeübt hat. Als am 27. September 1825 die etwa 40 km lange Bahn zwischen Darlington und Stock^{ton}~~holm~~ unter dem Beisein einer ungeheuren Menschenmenge eröffnet wurde, mag wohl kaum jemand darunter gewesen sein, der dieses neue Verkehrsmittel für so revolutionierend für den Weltverkehr und die Weltwirtschaft gehalten hätte. Die Entwicklung setzte zunächst in der Tat nur langsam ein. Selbst als 1829 Stephenson's Lokomotive "Rocket" 25 km pro Stunde zurücklegte und 1830 die Eröffnung der Linie Liverpool - Manchester erfolgte, waren die Aussichten über die Bedeutung der Eisenbahn noch sehr geteilt. Erst als im nächsten Jahrzehnt die Verbindung London - Liverpool fertiggestellt war, und sich für diese eine Fahrzeit von 9½ Stunden, die ziemlich genau eingehalten werden konnte, ergab, traten die Zweifel mehr und mehr in den Hintergrund.

In England, dem Mutterlande der Lokomotive, standen 1842, also reichlich 12 Jahre seit der Eröffnung der Liverpool - Manchester - Eisenbahn doch erst 2521 Kilometer, in Deutschland 627, in Frankreich 269, in Belgien 368, in Oesterreich 747 und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika 4000 km Bahnen im Betriebe. Der Einfluss des neuen Verkehrsmittels beginnt erst 1845 sich allgemeiner geltend zu machen; denn damals waren eben

des Transportes von Menschen und Gütern ab. Und es ist wirklich erstaunlich, wenn wir auf den 98jährigen Bestand des Eisenbahnwesens zurückblicken, welche kolossale Einflüsse dieses auf die Wirtschaft ausgeübt hat. Als am 27. September 1825 die etwa 40 km lange Bahn zwischen Darlington und Stock^{ton}holm unter dem Beisein einer ungeheuren Menschenmenge eröffnet wurde, mag wohl kaum jemand darunter gewesen sein, der dieses neue Verkehrsmittel für so revolutionierend für den Weltverkehr und die Weltwirtschaft gehalten hätte. Die Entwicklung setzte zunächst in der Tat nur langsam ein. Selbst als 1829 Stephenson's Lokomotive "Rocket" 45 km pro Stunde zurücklegte und 1830 die Eröffnung der Linie Liverpool - Manchester erfolgte, waren die Aussichten über die Bedeutung der Eisenbahn noch sehr geteilt. Erst als im nächsten Jahrzehnt die Verbindung London - Liverpool fertiggestellt war, und sich für diese eine Fahrzeit von 9½ Stunden, die ziemlich genau eingehalten werden konnte, ergab, traten die Zweifel mehr und mehr in den Hintergrund.

In England, dem Mutterlande der Lokomotive, standen 1842, also reichlich 12 Jahre seit der Eröffnung der Liverpool - Manchester - Eisenbahn doch erst 2521 Kilometer, in Deutschland 627, in Frankreich 269, in Belgien 368, in Oesterreich 747 und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika 4000 km Bahnen im Betriebe. Der Einfluss des neuen Verkehrsmittels beginnt erst 1845 sich allgemeiner geltend zu machen; denn damals waren eben

in Europa und Amerika grössere Linien von jener Ausdehnung entstanden, um die Wirkungen der Transportvervollkommenung über umfangreiche Landstrecken und nicht mehr vereinzelt zur Erscheinung zu bringen.

In allen Kulturstaaten wurde nun systematisch an den Ausbau eines Eisenbahnnetzes herangetreten. Die natürliche Folge davon war, dass die Verkehrsmöglichkeiten für Menschen und Güter sich vermehrt und die Intensität der Beziehungen der Menschen innerhalb eines Staates und mit benachbarten Staaten sich ausserordentlich gesteigert haben. Von besonderer Wichtigkeit ist in neuerer Zeit die Entwicklung der Ueberlandbahnen geworden, die für den Weltverkehr insofern von Bedeutung geworden sind, als sie den Passagier- und Frachtverkehr zwischen entfernteren Ländern zum erheblichen Teile an sich rissen und im interkontinentalen Verkehr der Schifffahrt sichtbar mehr und mehr konkurrierend entgegentreten. Die Pazifikbahnen Nordamerikas haben hierbei den Anfang gemacht und haben den Passagier- und Frachtensaustausch zwischen der Westküste Nordamerikas und den Ländern um den nördlichen Teil des Atlantischen Ozeans schon ziemlich vollständig an sich gerissen. Dem Beispiele Nordamerikas folgte auch Südamerika und es wurde auch hier um 1900 an den Bau von Ueberlandbahnen geschritten. Der Ausbau der Linien schritt hier jedoch ziemlich langsam vorwärts und auch sonst kommt den südamerikanischen Ueberlandlinien nicht jene ^{Bedeutung} ~~Beobachtung~~ zu, wie sie den nordamerikanischen beigegeben wird. Die

bedeutendste ist die transandinische Bahn, die nach Ueberwindung enormer Terrainschwierigkeiten eine Verbindung zwischen Buenos-aires und Valparaiso geschaffen hat und weltwirtschaftlich eine bedeutende Rolle spielt. Für den Personenverkehr bedeutet die Bahn eine Verkürzung des Weges von 12 auf 4½ Tage und für den Güterverkehr, vor allem für hochwertige Produkte, deren Transport über das Gebirge bisher mit den grössten Schwierigkeiten zu rechnen hatte, ist sie von nicht zu unterschätzender Bedeutung geworden. Sonst vermag sich von allen anderen Ueberlandbahnen der Welt mit den nordamerikanischen Pazifikbahnen nur noch die transsibirische Bahn zu messen. Gebaut wurde freilich die Bahn zunächst aus rein militärischen Gründen, zur Sicherung der russischen Weltmachtstellung im fernen Osten. Als solche hat sie ihren Zweck nicht erfüllt — jedoch nicht etwa weil sie technisch versagt hätte, im Gegenteil sie hat ganz grossartig funktioniert — sondern weil der Verkehr auf ihr von den Revolutionären kontrolliert wurde. Ihre Bedeutung als Weltverkehrsweg ist eine ganz bedeutende und wird es sicherlich nach Eintritt normaler Verhältnisse in Russland von Jahr zu Jahr mehr. Die Entfernung zwischen Europa und Ostasien ist durch sie um fast zwei Drittel gekürzt worden. Von London über Genua und Suez nach Nagasaki ist die Reisedauer mit den schnellsten Dampfern 38 Tage. Mittelst der transsibirischen Bahn beträgt sie nur 14 Tage. Von Paris nach Peking oder nach Shanghai beträgt die Fahrtdauer 13 Tage, von Berlin aus 12 Tage. Für den Geschäftsverkehr sind diese Wegkürzungen von ganz enormer Bedeutung.

Was vom Gesichtspunkte des Verkehrswesens wichtig erscheint, ist die Tatsache, dass an der bisherigen Geschichte dieser Bahn gezeigt wird, dass vermehrte Verkehrsgelegenheit älteren Verkehrswegen keinen Abbruch zu tun braucht, denn auch die Frequenz der Dampfer nach Ostasien hat seitdem erheblich zugenommen. Der Personenverkehr, wie auch der Frachtenverkehr hat aber auf der transsibirischen Bahn auch von Jahr zu Jahr beträchtlich zugenommen, sodass etwaige nicht tiefergründende Untersuchungen, die aus der Tatsache des vermehrten Verkehrs zur See nach Ostasien auf eine ^{nicht zweckentsprechende} Erfüllung der Aufgaben der transsibirischen Bahn schliessen wollen, als unrichtig übergangen werden können.

Russische statistische Spezialuntersuchungen, die vor dem Kriege angestellt wurden, haben ergeben, dass sowohl der Personen-, als auch der Frachtenverkehr auf der transsibirischen Bahn in höherem Verhältnis gestiegen ist, als der Verkehr zur See nach Ostasien.

Dasselbe Zeugnis dürfte bei Eintritt normalerer Verhältnisse in Russland vom Verkehr auch dieser Bahn wieder erwartet werden.

Die rapide Entwicklung, welche die Eisenbahnen hauptsächlich seit 1860 genommen haben, ergibt sich aus folgender Uebersicht:

Jahr	Zusammen	davon Europa km	Amerika km	Asien km	Afrika km	Australien km
1840	8.391	3103 323	5288	---	---	---
1860	107935	51919	53951	1354	446	265
1870	212833	107923	93775	7784	1782	1569
1880	367021	168416	170283	15947	4275	7800
1890	625879	233441	330508	35172	9802	18956
1900	791148	283876	402661	60301	20114	24196
1910	994368	349388	496952	90566	28345	29117
1913	1067096	363116	530069	112378	30441	31092

Man sieht aus diesen Ziffern, dass sich das Eisenbahnnetz gerade in den neu gewonnenen Gebieten am raschesten verbreitet hat. Europa hat schon vor mehr als einem Vierteljahrhundert seine führende Rolle an Amerika abgetreten. Verhältnismässig noch raschere Fortschritte haben inzwischen die kleineren Weltteile zurückgelegt.

Ueber das grösste Eisenbahnnetz verfügen gegenwärtig die Vereinigten Staaten von Nordamerika (1912) nämlich über 377.466 km, ihnen folgen Deutschland mit 99.092 km, Russland mit 56.197 km. Wären besserer Massstab bietet das Verhältnis der Eisenbahnlänge zur Flächengrösse des Landes; hier gestaltet sich das Bild dann folgendermassen: Deutschland: 12,5, England: 12,6, Italien: 7,4, Frankreich: 9,5, Russland: 1,1, Vereinigte Staaten von Nordamerika: 4,2 und Belgien mit dem dichtesten Verkehrsnetz 28 km auf 100 qkm.

Was die Anlagekosten anbelangt, berechnet das "Archiv für Eisenbahnwesen" die Anlagekosten aller Eisenbahnen der Erde (1912) mit rund 208 Milliarden Goldmark. Dies kann natürlich nur eine ungefähre Angabe sein, denn der Betrag des Aktien- und Obligationenkapitals, der hierbei als Grundlage dienen muss, weicht oft sehr beträchtlich von dem Betrage der effektiv verausgabten Kosten ab. Das wechseln auch die Anlagekosten innerhalb sehr weiter Grenzen, je nach Terrainverhältnissen, Bodenpreisen, Kunstbauten, Zahl der Geleise, Art der Bahnhofsanlagen usw.

III.

Gestaltung der Wirtschaft in den Zeiten der alten Land- verkehrsmittel.

Den Ausgangspunkt der Entwicklung des Landverkehrs bezeichnet die Bahnung von Landwegen, die von den primitiven Anfängen ausgetretenen Pfade bei jeder Kulturvolke bis zu den Kunststrassen im vollen Sinne der Wortes vorschreitet, sofern nicht etwa die natürliche Beschaffenheit des Geländes Hindernisse entgegenbringt.

Die Tragweite der erzielten Verkehrserleichterung lag anfangs mehr auf ausserwirtschaftlicher Seite als in der Verbilligung der Transporte, solange in den früheren

Kulturepochen bei dem geringen Wert der Trag- und Zugtiere (Ernährung auf freiem Boden, Bestand der Sklaverei) die Kosten dieser Transportweise sich vergleichsweise viel niedriger stellten als in späteren Wirtschaftsepochen. Im allgemeinen reichte die Transportvervollkommnung nicht weiter, als gerade noch die hochwertigeren Güter transportfähig zu machen, während die geringwertigeren Güter, — und unter diesen hauptsächlich die schweren und voluminösen — nur auf geringe Entfernungen zur Beförderung gelangten. Daher konnten damals nur Güter von grossem Transportwert Gegenstand eines regelmässigen Verkehrs auf grösseren Landstrecken sein; es kamen somit lediglich die kostbaren Produkte ferner Zonen und fremder Kunstfertigkeit, oder nur örtlich gewinnbare Güter von notwendigen Bedürfnis, wie Salz, Metalle und dergl. in den Verkehr. Die Kaufleute im Mittelalter transportierten auch noch hauptsächlich Kolonialwaren, Wein, Stoffe, Luxusartikel, Geräte. Die Gegenstände des täglichen Bedarfs der Bevölkerung wurden am Orte selbst erzeugt, Kleidung und Hausrat im Haushalte aus selbstgewonnenen pflanzlichen und tierischen Produkten oder in der nächsten Umgebung angefertigt. Nur in Zeiten von Missernten und Misserwachs, also dann, wo eine ausserordentliche Preiserhöhung sich geltend machte, konnten landwirtschaftliche Erzeugnisse aus entlegeneren Gebieten zugeführt werden, und ebenso war ein Absatz heimischer Bodenerzeugnisse nur nach Gegenden, wo ein ungewöhnlicher Mangel herrschte, möglich; eine ständige Ausfuhr an Rohstoffen nach entfernteren Absatzgebieten gab es auf dem Landwege nicht.

Der Mangel an Absatzgelegenheit hielt in weiten Gebieten die Erzeugung landwirtschaftlicher Produkte in den Schranken des örtlichen Eigenbedarfs, so dass die natürlichen Produktionsbedingungen nicht voll ausgenutzt werden konnten, unter Umständen selbst ein Teil des Bodens überhaupt ungenutzt blieb, und auch der Holzbestand der Wälder konnte nicht zu voller Ausnutzung gelangen.

Die Stoffverarbeitung, sofern der Stand der ehemaligen Technik es ermöglichte, war an die Gewinnungsorte der Rohstoffe gebunden; die Metallgewinnung an dem Orte, wo eben das Erz vorkam, die Glasindustrie an die Wäldertäler, in denen sich neben dem Holz das geeignete Material findet, die Porzellanindustrie an die Nähe der Kaolingruben usw. Industrien, in deren Technik man bereits die Maschine gebrauchte, und welche daher auf billige motorische Kraft bedacht sein mussten, fanden in dicht besiedelten Gebieten mit Wasserkraften ihren günstigen Standort, den sie wählen konnten, da ihre Erzeugnisse eben auf weitere Entfernung transportfähig waren.

Auf diese Art bekam die gesamte Wirtschaft durch die Verkehrsverhältnisse das Bild der örtlichen Geschlossenheit und Stetigkeit. Bezüglich letzteren Punktes machten nur die Getreidepreise eine Ausnahme, welche zufolge der Schwankungen des örtlichen Ernteaufwärtens starke Schwankungen aufwies.

Im Zusammenhang mit den dargestellten Transport- und Verkehrsverhältnissen beruhte im wesentlichen die Verteilung ländlicher und städtischer Ansiedelungen, mit der

engen Abgeschlossenheit des wirtschaftslebens, wie dies eben vor der Eisenbahnzeit die Regel war. Die Städte bildeten den Marktplatz für den umliegenden Landbezirk und die Markttorte waren meist in solcher Entfernung voneinander gelegen, dass ein Fuhrwerk von der Grenze des Marktbezirkes die Hin- und Rückfahrt in einem Tage zurücklegen konnte, ohne an einem fremden Orte übernachten zu müssen. Bei Städten, welche an grossen Handelsstrassen gelegen waren, kam der Umstand hinzu, dass die Kaufleute auf die Strecke einer Tagesleistung in ihnen gesicherte Wohnplätze und Nachtquartiere suchten. In die Städte brachten die Landbewohner an bestimmten Tagen ihre Erzeugnisse auf den Markt und kauften die Sachen, deren sie bedurften, ein. Die Städte waren der Sitz des Aleingewerbes und bildeten mit den Landgemeinden der Umgebung je einen Erzeugungs- und Verbrauchsbezirk. Von ausserhalb kamen nur Kolonialwaren und gewisse Manufakturwaren, die entweder schon fabrikmässig erzeugt wurden oder aus irgendeinem Grunde vom Gewerbe in dem betreffenden Bezirke selbst nicht hergestellt werden konnten. Der Hauptpunkt des Gütertransportes lag in diesem Lokalverkehr des Marktbezirkes; die beförderte Gütermenge war verhältnismässig gering, da die Rohstoffe in der Nähe des Gewinnungsortes verarbeitet und nur die Fabrikate, die geringen Rauminhalt und Gewicht hatten, auf grössere Entfernung versendet wurden; der Durchgangsverkehr — Bezug von Kolonialwaren aus Seehäfen oder Binnenstapelplätzen, von Manufakturwaren aus den Fabrikdistrikten — war dem Gewichte nach ganz unbedeutend. Das Schwergewicht der Ausbildung der Landverkehrs-

wege lag jedoch nicht in den wirtschaftlichen, sondern in den übrigen sozialen Beziehungen und vornehmlich der staatlichen Entwicklung. Wir sehen daher auch diejenigen Völker, welche diesbezüglich anderen vorausgingen, nicht nur in der Beförderung des Wegebauwesens im Bereiche des eigenen Volkes und Landes selbständig bedeutendes leisten, sondern auch ihre vorgeschrittene Technik und Betätigung in eroberten Gebieten anderen zurückstehenden Völkerschaften mitteilen. Die Verbindung der verschiedenen Landesteile mit der Hauptstadt und untereinander zum Zwecke der Heersamirache sowie des persönlichen und Nachrichtenverkehrs der Staatsorgane mit der obersten Staatsleitung standen im Vordergrund, der wirtschaftliche Verkehr schloss sich erst in zweiter Linie an. Diesbezüglich möchte ich nur auf die Römer hinweisen, die im Wegebau hervorragendes geleistet hatten, und deren Werk, nach dem Verfall während des Mittelalters die Neuzeit wieder aufnahm, als die Konzentration des staatlichen Lebens und der Aufschwung der wirtschaftlichen Zustände sich anbahnten.

Eine vollständige Umwälzung erfuhr die Entwicklung des Strassenwesens durch Aufkommen der Eisenbahn im XIX. Jahrhundert. Der Spurweg war dem spurlosen Weg an Leistungsfähigkeit so sehr überlegen, dass die Landstrassen ihre Rolle als Vermittler im Fernverkehr aufgeben mussten; die alten grossen Strassenzüge, welche die Länder miteinander verbanden, verödeten, obwohl man ihnen die meiste Pflege hatte zuteil werden lassen. Der Fernverkehr ging auf die Eisenbahnen über und die Verkehrsbedeutung

der Landstrassen wurde auf den Nahverkehr und auf die Vermittlung des Verkehrs der Seitengebiete mit den Eisenbahnstationen eingeschränkt. Der Verkehr auf den Eisenbahnlinien wurde von Jahr zu Jahr intensiver, jedoch haben jetzt auch die Landstrassen mit aufkommen des Kraftfahrzeugwesens eine relative Bedeutung wiedererlangt.

IV.

Bedeutung des Eisenbahn für die moderne Wirtschaft.

a) Erweiterung der Absatzfähigkeit der Güter.

Die Thünen'schen Kreise geben uns ein klares Bild, in welchen Abständen die notwendigsten Güter vom Markorte produziert werden sollen, damit der Verkäufer beim Absatz seiner Waren, bei Einberechnung der Transportkosten, auf seine Rechnung komme; Thünen nimmt dabei, wie es bereits der Titel seines Werkes besagt, einen von allen Seiten durch eine weite Ebene abgegrenzten "Isolierten Staat" an, wo die Verkehrswege überall die gleichen sind und der Transport der Waren mittelst Achsenfracht geschieht. Eine Verschiebung des Produktionsortes der einzelnen Güter ist in diesem Falle unzulässig, da die Transportkosten sich so sehr vergrößern würden, dass die Ware mit Verlust am Markorte ab-

gesetzt werden müßte. Dies kann daher nur bei einer Vervollkommnung der Verkehrsmittel und folglich bei Verbilligung der Transportkosten geschehen.

Nehmen wir an, inmitten eines Gebietes liege der Produktionsort eines Gutes, das zu einem gegebenen Preise dem Verbräucher zugeführt wird. Infolge einer Verbilligung des Verkehrs (Eisenbahn, Dampfer) wird es ermöglicht, das Gut auf eine grössere Entfernung zum Absatz zu bringen, als vordem. Während die Transportfähigkeit des Gutes früher bei einer bestimmten Höhe der Versandkosten an einem Punkte durch die Preishöhe ihre Grenze fand, ist es durch die gesunkenen Transportkosten möglich geworden, das Gut über jenen Punkt hinaus bis dahin weiter zu verfrachten, wo der Preis einschließlich der Transportkosten wieder diejenige Höhe erreicht, bei welcher der Absatz eben noch möglich ist. Diese Erweiterung der Absatzfähigkeit der Güter ist in erster Linie dem Eisenbahnwesen zu verdanken. Im letzten Jahrhundert haben sich die Kosten des Landtransportes dadurch fast auf den Götten Teil verringert. Viele Waren haben hierdurch erst ihre Marktfähigkeit erhalten. Die Absatzgelegenheit vermehrte sich aber nicht nur mit der geographischen Erweiterung des Absatzkreises, sondern verdichtete sich auch durch die gleichzeitige Verstärkung des Personen- und Nachrichtenverkehrs. Den grössten Vorteil aber brachte die Eisenbahn unaleugbar der Industrie, denn sie ermöglichte ihr die Entwicklung zum Grossbetriebe, die immer weitergehende Spezialisierung in den Erzeugnissen und das Fortschreiten zur nationalen und

grossenteils sogar internationalen Arbeitsteilung.

b) Wirkungen auf die Güterpreise.

Je mehr die Eisenbahn zur Verkehrsvervollkommnung beitrug, desto mehr schritt auch die Verringerung der Frachtspesen auf derselben fort. Die Folge davon war, dass der Absatzkreis der verschiedenen Produkte erweitert wurde. Demgemäss war es möglich, die Absatzbeziehungen zwischen je einer Erzeugungsstelle und den verschiedenen Verbrauchsgebieten, sowie zwischen einem Bedarfsorte und den verschiedenen Erzeugungsstätten zu vervielfältigen. In desto weiterem Umfange müssen sich die Preise gleichstellen, so dass eine weitgehende Preisausgleichung innerhalb umfassender Gebiete als Folgewirkung des höheren Grades der Verkehrsvervollkommnung angesehen werden kann. Dieser Entwicklungsgang hat aber auch eine fortschreitende Verkleinerung der Unterschiede, welche die Ortspreise innerhalb eines Gebietes aufweisen zur Folge. Die Preise nähern sich an, und diese Annäherung geht schliesslich soweit, dass sie praktisch einer Abgleichung gleichkommt, da solche geringe Preisunterschiede im wirtschaftsleben keine Rolle mehr spielen und fast vollkommen vernachlässigt werden können. Beispielsweise kann — wenn auch die Transportkosten für eine Anzahl an einer Bahnlinie gelegener Orte um minimale Beträge abweichen — ein Produzent sich entschliessen, seine Ware an all diesen Verbrauchsorten zum gleichen Preise anzubieten, wenn er dadurch seinen Umsatz fördert; oder aber

andernfalls werden die Konsumenten nicht gewillt sein, wegen der geringen, auf den Transportkosten beruhenden Preisunterschiede, die Waren von dorthin zu beziehen, woher sie sich am billigsten stellen, und dadurch langjährige erprobte Geschäftsbeziehungen abzubrechen. Wenn schließlich eine derartige Gestaltung der Verkaufspreise eintritt, welche die Beförderungskosten in bestimmten Zonen der ganzen Landesgebiete gleichhält, wie dies heute fast allgemein der Fall ist, dann ist eine vollständige Gleichstellung der Preise im ganzen Umfange solcher Gebiete vollzogen. Hierbei sind natürlich die Preise solcher Güter gemeint, die in gleicher Beschaffenheit von allen Seiten bis zur vollständigen Deckung des Bedarfs geliefert werden können.

Die Eisenbahnen haben jedoch nicht nur eine Verbilligung der Waren hervorgerufen, sondern sie haben auch durch die Schnelligkeit der Güterbeförderung ermöglicht, dass sowohl den Produzenten, als auch den Konsumenten wirtschaftliche Vorteile erwachsen. Der Produzent kann den Wechsel der Konjunktur in den verschiedenen Bedarfsgebieten besser erfassen, seine Erzeugnisse jeweils dort anbieten, wo die Preise höher stehen und sie von dort zurückziehen, wo er nur unbefriedigende Preise erzielen könnte; der Konsument dagegen wird seinen Bedarf stets dort zu decken suchen, wo die Preise für ihn am günstigsten stehen. Ausserdem aber gestattet die schnellere Beförderung der Güter durch die Eisenbahnen eine raschere Abgabe eines örtlichen Überschusses an Bedarfsstellen. Das Endergebnis des Zusammenwirkens dieser durch das Eisenbahnwesen geschaffenen

Umstände ist nicht nur eine genauere örtliche, sondern auch eine gewisse zeitliche Ausgleichung der Warenpreise innerhalb umfangreicherer Gebiete, die eine grössere Stetigkeit des durchschnittlichen Preisstandes in sich schliesst.

c) Einwirkung auf die Produktion.

Wie bereits festgestellt, war das Aufkommen des Eisenbahnwesens für die Erweiterung der Absatzfähigkeit der Güter von ausschlaggebender Bedeutung. Soweit nun die Produktion diese Erweiterung der Absatzfähigkeit der Güter ausnützt, ändert sie sich in ihrer örtlichen Gestaltung und in ihrem Umfange. Damit ist aber die Einwirkung des Eisenbahnwesens auf die Produktion noch nicht zu Ende geführt. Es zeigen sich Einflüsse, die von noch grösserer Bedeutung sind, und welche den Einfluss des Eisenbahnwesens auf die moderne Wirtschaft noch klarer zu Tage treten lassen. Dadurch nämlich, dass die Versandungsmöglichkeiten und die Bezugsmöglichkeiten sich nach allen Seiten ausweiten und die Marktgebiete der produzierten Güter auf grosse Gebiete zusammenfüllen, wird die Konkurrenz zwischen den verschiedenen Erzeugungsarten angeregt und gesteigert. Die grössten Aussichten bieten sich dabei jenen Produzenten, denen es möglich ist, die betreffenden Güter mit den geringsten Herstellungskosten anzufertigen; diese können nun

die Gunst ihrer wirtschaftlichen Lage durch den bedeutend erweiterten Absatzkreis in vollem Masse ausnützen. Die Folge hiervon ist, dass sie ihre Waren zu geringeren Preise anbieten und dadurch auch die übrigen Produzenten zwingen, ihre Preisangebote zu verkleinern, wenn auch letztere beim Verkauf ihrer Waren einen geringeren Gewinn erzielen können, als erstere. Auf diese Weise wird jeder durch die intensive Steigerung der Konkurrenz genötigt, durch weitgehende Preisunterbündnisse den Absatz der verkehrten Produkte anzustreben. Der hierdurch ausgeübte Preisdruck bringt eine Anregung zur Zunahme der Konsumtion mit sich, und dieser Umstand wieder beeinflusst die Produktion, die er auf derselben Höhe hält, bzw. sie veranlasst, dass sie vergrößert werde.

Eine Verminderung des Preises kann selbstverständlich nur bei Ermässigung der Selbstkosten der Gütergewinnung erfolgen. Die Gütergewinnung findet jedoch nicht alle Stoffe und Kräfte, deren sie technisch bedarf, an der Produktionsstätte selbst vor. Solche müssen vielfach eine Ortsveränderung erfahren, ehe sie in die Produktion einbezogen werden. Natürlich ist eine Verbilligung des Transportes der Rohstoffe vom Fundorte zur Verarbeitungsstätte von grossem Einfluss, da infolge der damit erlangten Ermässigung der Selbstkosten eine Preisverminderung der Waren herbeigeführt wird. Nicht nur nun in Betracht, dass durch die Eisenbahnen die Transportkosten zu Lande um rund das sechszigfache vermindert werden sind, so ist es nicht schwer zu erkennen, welchen bedeutenden Einfluss

dieselben auf die Gestaltung der Produktion in der modernen Wirtschaft geübt haben. Der Bezug und die Versendung der voluminösen, schweren und geringwertigen Erzeugnisse der Urproduktion erfuhren somit eine viel namhaftere Erleichterung als der Transport der Fabrikate, die schon vordem auf weitere Strecken transportfähig waren. Dadurch hat die Nähe des Gewinnungsortes der Roh- und Hilfsstoffe für die Stoffverarbeitung viel von ihrer Wichtigkeit betreffs des Standorts der Anlage verloren. Dagegen wurde die Bedeutung anderer Produktionsvorteile, wie solcher in den Arbeits- und Kapitalkraften, in der Lage zum Kreditmarkte usw. verhältnismässig gehoben. Weiterhin gestattet die Geringfügigkeit der Frachtkosten, dass eine Fabrikation in eine Anzahl gesonderte Betriebe sich teilen kann, welche als selbständige Unternehmungen an verschiedenen, oft weit voneinander entfernten Orten geführt werden, und mithin Betriebe, welche sich mit Verfeinern ihrer und Vollenden der Halbfabrikate ihrer Vorgänger im Produktionsverfahren befassen, jenen gegenüber gleichfalls örtlich unabhängig geworden sind. Immer mehr und mehr werden Roh- und Hilfsstoffe, Arbeitsmittel und Maschinen aus der Ferne bezogen und die Industrie baut sich somit auf dem Verkehr selbst auf, wodurch sie freier und beweglicher wird.

d) Einwirkung auf die Gestalt des Handels.

Die Einwirkung des Eisenbahnwesens auf die Gestalt des Handels ist von analoger Erscheinung wie bei der Gestaltung der Produktion; nämlich: Förderung des Grossbetriebes und Spezialisierung. Die Handelszweige vervielfältigten sich; für alle machen sich die Sicherheit und die Schnelligkeit des Transportes mit ausgesprochenen Folgen geltend. Das Risiko der Handelsunternehmungen wird vermindert, der Umsatz der Kapitalien beschleunigt, was einerseits wieder eine entsprechende Herabsetzung des Güterpreises zur Folge hat, andererseits aber ermöglicht, größere Handelsunternehmungen mit kleineren Kapitalien zu führen. Ferner haben die Eisenbahnen eine bedeutende Erleichterung im Personen-, als auch im Güterverkehr herbeigeführt, und so die Glieder des Zwischenhandels zwischen Produzenten und Konsumenten ausgeschaltet. Die Handelsbeziehungen haben somit an Unmittelbarkeit gewonnen, und der Wegfall der Vermittlungskosten, der sich daraus ergibt, bedeutet einen Gewinn für die gesamte Wirtschaft.

Die Leistungsfähigkeit der modernen Verkehrsmittel hat ferner eine vollkommene Ausnützung der wechselnden Konjunkturen dem Handel gesichert, während die alten Landstrassentransportmittel in solchen Fällen über gewisse Grenzen hinaus ihren Dienst versagten, oder bloss zu erheblich gestiegenen Preisen benützbar waren, durch welche die Funktente oft den Hauptteil des Konjunkturgewinnes an sich zogen.

Eine leicht erklärliche Folge der durchgreifenden Umgestaltung im Verkehrswesen durch die Eisenbahnen ist das Herabsinken der Messen von ihrer historischen Bedeutung, die auf den unvollkommenen Verkehrsmitteln fußten, welche einen Sammelpunkt der Grosshändler, Produzenten und Kaufleute zu bestimmten Zeitpunkten nötig machten. (Dem Wort Messe kommt im heutigen Sprachgebrauch wohl nur der Begriff 'Mustermesse' bei und hat mit der inneren Beschaffenheit des Handels der Messen im Mittelalter nichts gemein.) Der Handel verlor ebenso wie die Produktion immer mehr von der Gestalt der örtlichen Gebundenheit, sein Wirkungsbereich erweiterte sich immer mehr und seine technische Vollkommenheit die er heute erlangt hat, hat einzig der Vervollkommenung der modernen Verkehrsmittel zu verdanken.

e) Uebergang zur Weltwirtschaft.

Fassen wir den besprochenen Entwicklungsgang bei der Güterproduktion, Absatzfähigkeit der Güter und Gestaltung des Handels zusammen, so können wir den Uebergang von dem früheren Zustande der örtlichen Gebundenheit zur Weltwirtschaft deutlich erkennen, womit die gleichen Erscheinungen der Preisbildung zusammenfallen. Somit erscheint das Eisenbahnwesen der Gegenwart als mächtiger Faktor der Volkswirtschaft, welches im Vereine mit den vervollkommeneten Verkehrsmitteln zur See die Grundbedingung für die Entfaltung des Wirtschaftslebens

darstellen, ohne welche Geld, Kapital, Kredit usw. nur in beschränkter Masse ihre Wirksamkeit entfalten könnten.

Hierzu kommt noch, dass beim Eisenbahnwesen schon einzelnen Linien volkswirtschaftliche Bedeutung zukommt. So haben die transkontinentalen Eisenbahnlinien sowohl eine Wirkung für die einzelnen Volkswirtschaften, wie für die Verbindung mehrerer Volkswirtschaften, ja ganzer Erdteile. Greifen wir als Beispiel die sibirische Bahn heraus. Diese ist nicht nur für Russland von grösster Bedeutung, sondern der ganze europäische Kontinent hat durch sie im Verkehr mit Ostasien eine andere Stellung erhalten, wie auch Ostasien durch die sibirische Bahn einen völlig veränderten verkehrswirtschaftlichen Platz zugewiesen erhielt, und dadurch an wirtschaftlicher Bedeutung erheblich gewann. Ganz dasselbe gilt natürlich für die transkontinentalen Bahnen Nord- und Südamerikas. Und die angestrebten Bemühungen, welche in letzter Zeit bei den internationalen Eisenbahnkonferenzen in Europa gemacht werden, um die durch den Krieg zerrütteten Verkehrsverhältnisse zwischen dem Westen und Osten, Norden und Süden wiederherzustellen und womöglich noch weiter auszubauen, legen wieder von der grossen wirtschaftlichen Bedeutung der Eisenbahnen beredtes Zeugnis ab.

V.

Die wirtschaftliche Organisation der Eisenbahnen.

Das wichtigste wirtschaftliche Problem, welches die Eisenbahnen seit ihres bald hundertjährigen Bestandes beherrscht, ist die Frage: Privatbahnen oder Staatsbahnen? Der wirtschaftliche Liberalismus, ausgehend von seiner Ueberzeugung, dass der innere Trieb eines jeden Menschen ihn dazu führt, wirtschaftlich sein Bestes zu tun, sieht in der Konkurrenz der Individuen den Regulator des Wirtschaftslebens, der die Harmonie der Interessen des Einzelnen und jener der Gesamtheit am besten verbürgt. Die Interventionisten dagegen -- welcher speziellen volkswirtschaftlichen Schule sie auch angehören mögen -- bestreiten diese Harmonie der Interessen und verlangen Intervention des Staates zugunsten der nach ihrer Ansicht bedrohten Allgemeinheit. Auf der einen Seite also sieht man in der freien wirtschaftlichen Betätigung des Individuums die Interessen der Gemeinschaft am besten gewahrt, während die Gegner -- je nach mehr oder weniger radikalen Ansichten -- teilweise oder vollständige Leitung des Wirtschaftslebens durch Associationen, wie Genossenschaften und öffentliche Körperschaften verlangen.

Die Anfänge des Eisenbahnwesens fielen nun in die Zeit, in welcher man auf allen Gebieten des Wirtschaftslebens von der freien Konkurrenz aller Kräfte die gewöhnlichste Entwicklung erhoffte. Daher sollte auch dieser Grundsatz der freien Konkurrenz auch für die Eisenbahnen gelten. Vor allen Dingen war es England, wo eine Menge privater Eisenbahnunternehmungen entstand. Da es nun nicht möglich war, auf einem Schienenwege mehrere Unternehmungen fahren zu lassen, so wurden zwischen gleichen Eisenbahnpunkten zwei und mehrere Eisenbahnen gebaut und betrieben. Dies Prinzip — das unter dem Namen der englischen Konkurrenzbahnen bekannt ist — sollte aber bald seine Unvollkommenheit in krasser Weise zu Tage treten lassen. Der private Unternehmungsggeist erlahmte und wagte sich an solch kostspielige und risikoreiche Konkurrenzunternehmen nur in verkehrsdichten Gegenden heran, wo im schlimmsten Falle die neue Linie neben der alten bestehen konnte. Diese ältere Eisenbahnpolitik konnte sich also nicht weiter halten und musste der anderen Richtung, die vom volkswirtschaftlichen Standpunkte es für das Beste hielt, wenn den Betrieb der Eisenbahnen der Staat übernahm, Platz machen. Man ging also zum System der Staatsbahnen über.

Der Übergang zum Staatsbahnsystem hatte aber nicht allein als Grund das Fehlschlagen der älteren Eisenbahnpolitik. Es hatten sich vor allem die Strömungen in der Volkswirtschaft geändert und während man früher für die freie wirtschaftliche Betätigung des Einzelnen eintrat,

sich vom System der freien Konkurrenz das höchste Gedeihen für die Wirtschaft versprach und die zentralistische Gewalt des Staates auf das Äusserste bekämpfte, fing man jetzt allmählich an, den Staat wieder zum Leiter der Wirtschaftspolitik zu machen und ihm die Gewalt und den Besitz ~~überall~~ über all jene Mittel anzuerkennen, deren er zu ihrer Führung bedurfte. Ausserdem sprechen wohl noch folgende Gründe für das Staatsbahnsystem: anfänglich, beim Aufkommen der Eisenbahnen, wo es sich nur um örtlich begrenzte Unternehmungen handelte, deren volkswirtschaftliche Bedeutung noch nicht erkannt war, bildeten die Eisenbahnen wohl ein gegebenes Objekt der Kapitalanlage privater Unternehmer. Aber als allmählich ein Netz von Linien entstand, das sich über weite Gegenden erstreckte, und selbst vor Landesgrenzen nicht Halt machte, sah man allgemein die Notwendigkeit einer einheitlichen Regelung ein. Die meisten Staaten nahmen den Betrieb in eigene Hände, andere wenige begnügten sich mit einer Aufsicht über die Unternehmungen. Der Vorteil des staatlichen Betriebes von Eisenbahnen liegt nun vor allem auch darin, dass es dem Staate möglich ist, eine grosszügige und weitschauende Politik zu treiben. Während private Unternehmer suchen müssen, sobald wie möglich ihre Kapitalanlage verzinst zu bekommen, kann der Staat mit längeren Zeiträumen rechnen. Gerade bei Eisenbahnen ist infolge ihres hohen Anlagekapitals selten sofort eine angemessene Verzinsung zu erwarten; sie bilden zum grossen Teil

"werbendes Kapital", dessen Aufwendung zunächst als Opfer erscheint und erst später bei entsprechender Entwicklung des Verkehrs einen Zinsertrag abwirft. Private Unternehmer können Eisenbahnen nur in solchen Gegenden bauen, die infolge ihrer wirtschaftlichen Lage von vorneherein einen baldigen Ertrag versprechen. Der Staat als Unternehmer hat ebenso auf die Verzinsung seiner Kapitalien zu sehen, aber er kann den Erfolg seiner Arbeit abwarten und infolgedessen auch Eisenbahnen in solchen Gegenden bauen, denen die neue Verbindung erst eine Entwicklung bringen soll. Steigert sich der Verkehr, so ergibt sich nach Jahren eine Rentabilität, die den Aufwand der Anlagekosten rechtfertigt. Neben den wirtschaftlichen spielen kulturelle, politische und strategische Momente beim Bau von Eisenbahnen mit. Einer derartig grosszügigen Politik sind private Unternehmungen nicht gewachsen.

Nach obigen würde es scheinen, als ob das Privatbahnsystem völlig verdrängt und nirgends mehr eine Anwendung finden könnte. Wie wir aber gleich sehen werden, ist dennoch für dies beim Bau von Eisenbahnen ein Betätigungsfeld — wenn auch nicht in dem Masse wie für den Staat — gesichert. Es handelt sich hierbei hauptsächlich um den Bau von ^{Verbindungs} ~~Regional~~- und Kleinbahnen, welche an das Hauptbahnnetz anschliessen und mit dem Durchgangsverkehr wenig zutun haben. Ihre Bedeutung ist auf das eigene Verkehrsgebiet beschränkt. Daraus ergibt sich, dass der Betrieb solcher Bahnen individuell an die Verkehrsbedürfnisse der

betreffenden Gegenden angepasst sein muss, also eine zentrale Betriebsleitung aller dieser Bahnen nicht vorteilhaft sein kann; denn es ist eben ein Nachteil der Zentralisierung und des Staatsbahnsystems, dass die besonderen Interessen einzelner Gebiete nicht, oder wenigstens nur unvollkommen berücksichtigt werden können. Die Betriebsleitung der Vizinal- und Kleinbahnen muss in dauernder Fühlung mit dem umliegenden Wirtschaftsgebiet stehen, um Tarife, Fahrpläne, Anschlüsse usw. individuell handhaben zu können. Hierfür eignet sich das dezentralisierte Privatbahnsystem zweifellos besser als das zentralisierte Staatsbahnsystem, und es wird daher auch möglichst überall in solchen Fällen in Anwendung gebracht. Ein zentralisierter Besitz solcher Vicinal- und Kleinbahnen lässt sich aber sehr wohl denken, während der Betrieb jeder einzelnen Bahn an Ort und Stelle, unabhängig von allen anderen geleitet wird.

Nun handelt es sich noch darum, festzustellen, welche wirtschaftlichen Momente beim Bau von Eisenbahnen für Privatunternehmungen einerseits und dem Staat andererseits ausschlaggebend sind und inwiefern sie von der Rentabilität des Baues beeinflusst werden.

Baut ein Privatunternehmer eine Eisenbahn, so stellt er zunächst eine Rentabilitätsberechnung auf, in der er die veranschlagten Bau- und Betriebskosten zu den voraussichtlichen Einnahmen in Beziehung setzt; auf Grund dieser Berechnung und der wirtschaftlichen Lage des zu

erschliessenden Gebietes wird er zahlenmässig eine Zunahme der Verkehrsintensität annehmen und so die ungefähre Steigerung der Rentabilität seines angelegten Kapitals errechnen. Zeigt sich ihm bei seiner Berechnung nicht eine entsprechende Rentabilität in absehbarer Zeit, so wird er von seinem Vorhaben ablassen. Wenn öffentliche Körperschaften, seien es Staaten, Provinzen, Städte oder dergl. sich mit dem Bau und Betrieb einer Eisenbahn beschäftigen wollen, so müssen auch diese die wahrscheinliche Rentabilität errechnen, indem sie die Bau- und Betriebskosten mit den voraussichtlichen Einnahmen vergleichen. Jedoch, was hier das wichtige ist, kann der Staat zu den direkten Einnahmen aus dem Eisenbahnverkehr noch indirekte Erträge hinzuzählen, die ihrer Rentabilitätsberechnung ein günstigeres Ergebnis bringen als jener des Privatunternehmers. Während dieser nur mit den Einnahmen aus den Leistungen der Eisenbahn rechnen kann, ergibt sich für den Staat ausserdem durch die Erschliessung eines neuen Gebietes und seinen Anschluss an den Hauptverkehr eine zweite direkte Einnahmequelle, die bei der Rentabilitätsberechnung in Rechnung gezogen wird. Die Wirkungen der Eisenbahn, die ich bereits im Kapitel IV besprochen habe, kommen nun dem Staate zugute. Produktion und Konsumtion wird gesteigert und damit wachsen die Beiträge der indirekten Steuern. Der Wohlstand der Bevölkerung wird gehoben, Kapitalien sammeln sich an, die Steuererträge mehren sich. Ein typisches solches Beispiel will ich aus den

Vortrag von Bernburg's über " Koloniale Finanzprobleme " herausgreifen: " Ein geradezu klassisches Beispiel für die indirekte Rentabilität, die ein Staat bei einer der Erschliessung seiner Gebiete dienenden Eisenbahn erzielen kann, ist die anatolische Eisenbahn. Bis heute muss der türkische Staat trotz aufsteigender Verkehrsentwicklung dieser Bahn Garantiezuschüsse alljährlich bezahlen. Und trotzdem ist die Bahn nicht nur für die Volkswirtschaft, sondern auch für die Finanzen der Türkei von grossem Vorteil. Die durchschnittliche Garantiezahlung hat von 1901 - 1905 : Frs 1.217.000 betragen. Dafür ist aber der durchschnittliche Ertrag des Getreidezehnten im Verkehrsbereich der Bahn von Frs. 3.930.000 vor der Betriebseröffnung in den letzten fünf Jahren auf Frs. 6.730.000, — gestiegen. Die Zunahme dieser einen Staatseinnahme ist also doppelt so gross, als die heute noch zu zahlende jährliche Garantiesumme."

Hieraus ersieht man, dass beim Bau von Eisenbahnen sich für den Staat eine andere Rechnungsart ergibt, als bei den Privatunternehmungen. Wenn Eisenbahnen dazu dienen sollen, das Wirtschaftsleben einer Gegend zu heben, so müssen auf Kosten der Rentabilität des Betriebes viele Opfer gebracht werden, die den Verkehrsinteressenten zugute kommen. Dieses ZuVorkommen schädigt vielleicht die direkte Rentabilität der Eisenbahn, nutzt aber der indirekten. Wenn Privatunternehmer den Betrieb führen, so können sie nur mit dem direkten Ertrag aus den Leistungen der Bahn rechnen. Die indirekte Rente kommt den öffentlichen Kör -

perschaften zugute. Somit ist es klar, dass öffentliche Körperschaften den Forderungen der Verkehrsinteressenten als auch dem Interesse der Zukunft einer Eisenbahn in höherem Masse Rechnung tragen können, als dies bei den Privatunternehmern der Fall ist.

VI.

Richtungstendenzen des Eisen- bahnverkehrs.

Die Grundzüge des Eisenbahnnetzes sind jedem Lande vorgezeichnet, teils durch die natürlichen Verkehrswege seiner Gebiete, teils durch die örtliche Anhäufung menschlicher Wohnsitze an bestimmten Stellen, welche die politische Geschichte des Landes als Wirkung zahlreicher ine inandergreifender Ursachen mit sich gebracht hat. Der idealste Weg bei der Eisenbahnverkehrsverbindung zweier Orte wäre aus wirtschaftlichen Gründen natürlich die gerade Linie. Die Erbauung dieser Strecke würde gegenüber jeder anderen Linie den geringsten Kostenaufwand beanspruchen, und die Aufrechterhaltung des Betriebes wäre auch mit den kleinsten Mitteln möglich (geringste Abnutzung des Materials, kleinster Verbrauch an Brennstoff u. s. w.).

Dieses Idealbild kommt in der Praxis jedoch

fast nie vor. Es kann nämlich der Verkehr auf der geraden Linie (in geometrischem Sinne) durch natürliche Hindernisse erschwert und insbesondere versteuert sein, sodass es vorteilhafter wird, diese Hindernisse zu umgehen, und das bringt eine Verlängerung der Linie mit sich, die so weit reichen darf, als ihr wirtschaftlicher Vorteil reicht. An Stelle der Geraden, der geometrisch kürzesten Linie, tritt mithin die wirtschaftlich kürzeste Linie, also jene Linie, die für eine Verkehrsrelation, die im Endergebnisse aller in Rechnung zu ziehenden Umstände die günstigste ist.

Sind nun zwei Orte für gleiche Zwecke durch eine minder vollkommene und zugleich durch eine vollkommene Eisenbahnlinie verbunden, so wird sich der Verkehr zwischen diesen Orten auf der letzteren abwickeln. Es wird daher ein solcher Fall auch nur in der Art eintreten, dass die vollkommene Eisenbahnstrecke der bereits früher bestandenen ihr gegenüber minder vollkommenen nachfolgt, und somit letztere verdrängt und sie ihrer Verkehrsbedeutung zwischen jenen beiden Punkten entkleidet. Hieraus sieht man, dass die minder vollkommene Eisenbahnstrecke die Konkurrenz der vollkommeneren nicht aushalten kann, und es kann sich ereignen, dass, wenn die ältere Linie nicht für andere, von der neuen vollkommeneren nicht besetzten Zwischenplätzen ihre Bedeutung behält, die in jener gebundene Kapitalanlage wertlos wird.

Am meisten sind für die Richtung des Eisenbahnverkehrs wirtschaftliche Momente massgebend. Ist ein Gebiet reich an Schätzen, so wird der Verkehr sich hier rege entfalten, um eine vollständige Ausnutzung der Bodenpro -

dukte und Mineralschätze zu ermöglichen. Von hier aus wird der Verkehr sicherlich nach jener Richtung einschlagen, wo eben diese Produkte am besten verwertet werden können. Ein klassisches Beispiel hierfür ist, dass der Eisenbahnverkehr im westdeutschen Industriegebiet anfangs nicht sein Hauptgewicht darauf legte und sich fast keine Tendenzen zeigte, das Innere Deutschlands mit diesen Gebieten mit Eisenbahnlinien zu verbinden, sondern der Eisenbahnverkehr eine nördliche bzw. ~~nordöstliche~~ ^{westliche} Richtung einschlug, und folglich der Transport der Bodenschätze nach den Häfen und somit die leicht möglichste Art der Verwertung derselben die Richtung des Verkehrs bestimmten.

Ich will diesbezüglich auf die Schrift Camphausen's " Zur Eisenbahn von Köln nach Antwerpen " hinweisen, der nach einer breiten Ausführung die besondere Notwendigkeit der Köln-Antwerpener Bahn zu erweisen sucht. Er führt u. a. aus: Die Köln - Antwerpener Bahn ist am meisten geeignet, die Vorzüge einer systematischen Pflege des Verkehrsnetzes in helles Licht zu stellen. Sie verbindet wichtige Punkte und reiche Gebiete, die vor allem des befruchtenden Wasserweges entbehren. Hier würden sich die vielfachen Verschlingungen der Fabrikation, der Ein- und Ausfuhr, der Begünstigung des eisernen Stromes erfreuen. Aber noch mehr! Man dürfte von einer solchen Bahn sogar internationale Folgen erwarten. Belgien würde den natürlichen Anschluss an Preussen suchen; Preussen würde damit ^{eine} ~~in~~ Verbindung zur Nordsee gewinnen und endlich unabhängig von Holland werden."

Nachher sind auch strategische Momente massgebend. So z.B. wurden, vor allem in Russland, Bahnen (jedoch mit französischem Kapital grösstenteils) gebaut, die vornehmlich militärische Zwecke zu erfüllen hatten und die nach den Westgrenzen des Reiches führten. Diese Linien waren anfangs von geringer wirtschaftlicher Bedeutung, und der Verkehr auf ihnen mässig. Bei dem zunehmenden wirtschaftlichen Kontakt mit den Nachbarstaaten, vor allem zwecks Hebung der russischen Handelsbilanz nahm auch die Bedeutung dieser Linien zu, und der Verkehr drängte nach dieser Richtung. Die Richtungstendenz des Verkehrs führt aber auch die Menschen in bestimmten Oertlichkeiten als dem geeignetsten Standorte ihrer wirtschaftlichen Betätigung hin. Hierbei entspinnt sich jene Wechselbeziehung zwischen Ansiedlung und Verkehr, die eine Unmenge interessanter Einzelheiten bietet und im Ueberblicke der reichen geschichtlichen Entwicklung auch auf eine gewisse Anzahl von Typen zurückgeführt werden kann; so ^{Roscher} ~~Roeder~~ in seinem Werk: "Betrachtungen über die geographische Lage der grossen Städte" und Jansen: "Die Bedingtheit des Verkehrs und der Ansiedlungen der Menschen." Hierauf jedoch näher einzugehen, ist hier nicht der Platz.

VII.

Verkehrsteilung zwischen Eisen-
bahn und Wasserstrasse.

Vom technischen Standpunkt aus betrachtet, sind die Wasserstrassen den Eisenbahnlagen unbedingt im Vorteil. Während der Weg der ersteren bereits von der Natur geschaffen ist, bedürfen die Eisenbahnen erst des Baues der Strecke, welche natürlich mit Kostenaufwänden verbunden ist. Wirtschaftliche Vorteile gesellen sich bei den Wasserstrassen hinzu: die grossen Flüsse können sich die Vorteile des Dampfbetriebes im Massenverkehre durch die Schlepsschiffahrt nutzbar machen, und die Regulierung von Flüssen bietet, wo sie in Arbeit genommen wird, den Unkosten gegenüber verhältnismässig sehr grosse wirtschaftliche Vorzüge.

Infolge dieser und ähnlicher wirtschaftlicher und natürlicher Vorteile konnten die Wasserstrassen dem Wettbewerbe der Eisenbahnen erfolgreich standhalten; dies gilt natürlich zunächst nur für den schiffbaren Teil der Wasserwege; die Oberläufe und Nebenflüsse dagegen werden von der Eisenbahn als dem vollkommeneren Verkehrsmittel ausser Konkurrenz gesetzt. Desweiteren haben aber die Eisenbahnen selbst durch die Folgewirkungen, die sie für die gesamte Wirtschaft hatten, erheblich zur Vergrösserung des

Verkehrs auf den Wasserstrassen beigetragen. Wenn an einer Stelle ein Fabrikbetrieb gegründet wird, der auf der Versendung der Erzeugnisse mit der Eisenbahn beruht, so gewinnt ein Wasserweg Verkehr, der eben dieser Anlage Baumaterialien oder Kohlen zuführen kann. Erst im Anschluss an die durch die Eisenbahnen geweckten Verkehrsbedürfnisse für Massentransporte setzt die Nutzbarmachung der Binnenschifffahrt für den modernen Verkehr ein. auf diese Art hat sich eine gegenseitige Förderung der beiden Verkehrswege herausgebildet.

Wollen wir nun sehen, welche Artikel hauptsächlich für den Transport auf Wasserstrassen in Betracht kommen, so werden wir gemäss den statistischen Aufzeichnungen finden, dass dies hauptsächlich die grossen Massenartikel des Welthandels und die wohlfeilsten Schwergüter sind. Es wäre aber eine irrige Auffassung, wenn man sich hieraus ein Schema bildete und sagen würde: die Wasserstrassen sind berufen, die wohlfeilsten Schwergüter zu befördern; der Transport der übrigen Güter fällt den Eisenbahnen zu. Der Grund dafür ist, dass der Verkehrsbereich der Wasserstrassen ein verhältnismässig kleiner ist und bei etwaigen Weiterbefördern der Güter durch die Eisenbahn sich Umschlagkosten, Lagergelder usw. in weit höherem Masse geltend machen als z.B. die Umschlagkosten zwischen See- und Binnenschiff. Einen guten Beleg für die Ueberlegenheit der Eisenbahnen liefert diesbezüglich die Tatsache, dass die Versorgung der Rheinuferstädte bis Bingen aufwärts

mit deutschen Kohlen fast gar nicht auf der das Ruhr -
kohlengebiet durchschneidenden Rheinwasserstrasse, son-
dern so gut wie ausschliesslich durch die Eisenbahn be-
werkstelligt wird. Erst von Bingen aufwärts, in einer
Entfernung von etwa 250 km von den Kohlenhöfen, werden
Kohlen in grösseren Mengen zu Wasser bezogen. Hier machen
sich eben die Umschlagkosten in besonderem Grade geltend.
(Peters: Schifffahrtsabgaben, Bd. II).

Überhaupt werden in Deutschland nach der amt-
lichen Statistik (1913) von den hauptsächlichsten Güter -
gattungen befördert:

	auf den Eisen -		auf den Wasserstrassen	
	in Millionen Tonnen	in %	in Millionen Ton- nen	in %
Brennstoffe	198178	39,62	31708	31,38
Baustoffe	15816	3,16	3342	3,36
Holz	23080	4,61	5678	5,70
Steine und Erden	90165	18,01	17816	17,89
Landwirtschaftl. Produkte	38376	7,66	8891	8,92
Düngemittel	16352	3,27	2891	2,90
Erze	25113	5,02	14208	14,26
Kohleisen	15325	3,06	1483	1,49
Eisen	24232	4,85	2129	2,14
Unedle Metalle	1387	0,28	513	0,52
Chemikalien	4570	0,91	907	0,91
Öle und Fette	3502	0,70	1702	1,71
Webstoffe	2462	0,49	318	0,31
Nahrungsmittel	18143	3,63	5053	5,07
Sonstige Güter	23649	4,73	2965	2,98

Hieraus sieht man, dass die Abweichungen des Verhältnisanteils bei allen Warengattungen ganz geringe sind. Nur bei Kohle ist der Anteil der Eisenbahntransporte wesentlich grösser, bei Erzen ist er geringen, dagegen bei Roh-eisen und Eisen wieder erheblich höher. Im allgemeinen machen also die Schwergüter beiläufig 75 %, die Wertgüter (25 % der Transporte aus, auf Eisenbahnen wie auf Wasserstrassen und auch bei den einzelnen Warengattungen weisen die Anteile beider Verkehrsmittel nur geringe Abweichungen auf.

Nach der tonnenkilometrischen Verkehrsstärke entfielen vom gesamten Güterverkehr in Deutschland im Jahre 1875 auf die Wasserstrassen 21 %, auf die Eisenbahnen 79 %; im Jahre 1899 war dasselbe Verhältnis bei den Wasserstrassen 25 %. Daraus schloss man auf eine fortschreitende Zunahme des Verhältnisanteiles der Wasserstrassen. Die Statistik von 1913 beweist nun, dass trotz enormer Steigerung des Verkehrs das Verhältnis dasselbe geblieben ist, woraus der Schluss gezogen werden kann, dass die Ansicht über ein fortgesetztes Anwachsen des Verkehrs auf den Wasserstrassen unhaltbar ist.

Obige Tatsache beruht darauf, dass im Handelsverkehr die Binnenschifffahrt neben der Eisenbahn nur da beachtenswerten Anteil nimmt, wo sie in technischer wie in wirtschaftlicher Hinsicht die ihr eigentümlichen Transportvorteile entfalten kann, wo sie also zu Massentransporten auf längeren Strecken technisch befähigt ist und wirtschaftlich dazu Gelegenheit findet. Die Gelegenheit zur Leitung von Massentransporten im Fernverkehr ist

namentlich da gegeben, wo die Wasserstrasse einen wichtigen Seehandelsplatz mit dem ihm wirtschaftsgeographisch zugehörigen produzierenden oder konsumierenden Hinterlande verknüpft ist, oder wo die Wasserstrasse solche Gebiete durchquert, die sich durch die Verschiedenheit der Produktion auszeichnen und in der Lage sind, Massengüter miteinander auszutauschen (z.B.: Donau). Insoweit aber Erzeugung und Verbrauch der beförderten Güter nicht unmittelbar an der Wasserstrasse selbst erfolgen, muss die Zuführung von den einzelnen Erzeugungspunkten oder die Verteilung nach den einzelnen Verbrauchspunkten durch andere Verkehrsmittel, in erster Linie durch die Eisenbahn geschehen. Und je mehr sich jedes der beiden Verkehrsmittel vervollkommenet, um so mehr greift das eine in das Arbeitsgebiet des andern über.

B.

Besonderer Teil.

VIII.

wirtschaftsgeographische Betrachtung.

wie bereits am Eingange dieser Arbeit hervorgehoben wurde, ist für die Entwicklung des Verkehrs und der Wirtschaft in einem Gebiet von ausschlaggebender Bedeutung:

- a) eine gute Lage und Bodenbeschaffenheit und
- b) ein gemäßigtes, nicht in Extremen schrenkendes Klima.

Die Bedeutung eines Staates hängt nicht so sehr von seiner territorialen Ausdehnung, als vielmehr eben von seiner geographischen Lage und seiner wirtschaftlichen Entwicklung ab. So z.B. besaßen Griechenland, Carthago und Genua trotz ihres kleinen Territoriums eine ganz ausserordentliche Bedeutung, Dank ihrer ganz besonders günstigen geographischen Verhältnisse, die zugleich die Vorbedingung für eine mächtige Verkehrsentfaltung und eine blühende wirtschaftliche Entwicklung waren.

Es ist daher zweckmässig, wenn wir bei Untersuchung des Eisenbahnsystems Rumäniens vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus und schliesslich bei der Betrachtung desselben im Rahmen der Weltwirtschaft, zunächst einen Blick auf die geographische Lage des Landes werfen. Dabei wollen wir eingehender einzeln die Lage Altrumäniens und Siebenbürgens prüfen, da im Rahmen des neuen Grossrumäniens diese beiden Provinzen die grösste wirtschaftliche Rolle spielen und verkehrstechnisch am besten entwickelt sind.

a) wirtschaftsgeographische Betrachtung Altrumäniens.

Der Boden Altrumäniens fällt vom Kamm der Karpathen im Norden und Westen allmählich ab gegen die Donau und den Pruth im Süden und Osten. Innerhalb dieses Glacis lassen sich vier besondere Gestaltungen unterscheiden und zwar das Gebirge, das Hügelland, das Flachland und die Niederung.

Das Gebirge bilden die transilvanischen Alpen oder die Ostkarpathen. Es reicht vom Eisernen Tor bis zur Grenze der Bukowina und bildet im Durchschnitt einen 20 km breiten Gürtel. Die Gipfel dieses Gebirges sind erhaben sich von 700 m bis über 2.500 m. Die grösste Höhe wird im 2544 m hohen Megeis-Gipfel erreicht. Von diesem Hauptkamm zweigen nach Süden und Osten mehrere Seitenkämme ab, welche in ihrer Verlängerung die Tälbildungen bedingen.

Es werden dabei sechs Hauptseitenkämme unterschieden, welche die Flussgebiete der Hauptflüsse Altromaniens scheiden.

Dem Gebirge ist in wechselnder Breite das Hügelland vorgelagert. Im Nordosten reicht es bis zum Pruth. Im Süden dagegen gehen die Hügel bald unmerklich in das Tiefland über, bald brechen sie in steilem Abfall plötzlich ab und geben Raum ausgedehnten, durch Bodensenkungen gebildeten Kesseln am Fusse des Gebirges oder Länge desselben. Im Südosten wird das Hügelland eng und bekommt einen anderen Charakter; die Hügel setzen sich förmlich in der Ebene fort und tauchen aus ihr wie Inseln auf. Im Norden und Nordosten wird das Hügelland durch den Siretfluss in zwei Abschnitte geteilt. Der westliche wird durch die Fortsetzung der Karpathenkämme gebildet, welche von Nordwest nach Südost streichen und meist enge Täler umschliessen. Der östliche Abschnitt dagegen besteht aus einer in der Richtung vom Nord nach Süd streichenden Hügelgruppe. Sie ist eine Fortsetzung der Berge der Bukovina, bildet die Wasserscheide zwischen Siret und Pruth und ist von weiten Tälern durchschnitten, welche längs des Siret und insbesondere des Prut in ausgedehnte Ebenen übergehen.

Südlich des Hügellandes liegt das Flachland. Es zerfällt in zwei, ihrem Charakter nach verschiedene Teile. Der nördliche, unmittelbar an das Hügelland anschliessende Teil ist wasserreich und zeichnet sich durch eine üppige Vegetation aus; dagegen hat der südliche, der

an seiner breitesten Stelle etwa 35 km misst, meist step-
pencharakter. Wasser findet sich weder in der Tiefe noch
an der Oberfläche vor und die Flussläufe sind tief ein-
geschnitten; im allgemeinen bietet dies Gebiet einen wü-
sten Anblick.

Die Niederung der Donau beginnt beim eisernen
Tor und umschliesst das rumänische Flachland im Westen,
Süden und Osten; sie hat eine Länge von etwa 700 km und
ist überreich an Wasserrädern und stehenden Gewässern. Von
Galatz abwärts ändert die Donaubiederung ihren Charakter,
einerseits infolge ihrer Erweiterung zum Strovdelta, an-
dererseits wegen der zahlreichen Unterbrechungen des
Donaurückens durch transversale Senkungen, in denen grosse
Seen ihren Platz haben.

an Flüssen ist Rumänien nicht arm.

Die Hauptader bildet die Donau. Seiner gün-
stigen Lage an diesem Strom und ferner seiner Lage am
Schwarzen Meer hat Rumänien grösstenteils seine wirt-
schaftliche Bedeutung zuzuschreiben. Im allgemeinen ist
das Flusssystem des Landes aber vernachlässigt. Die
Möglichkeit einer ausgiebigen Verwertung der vorhandenen
Wasserkräfte und mit ihr in Verbindung einer planmässigen
künstlichen Bewässerung, welche das Risiko einer gefähr-
lichen Sommerdürre ausschalten würde, ist wohl seit langem
in Erwägung gezogen, doch bisher noch nichts dergleichen
gesam worden.

Was das Klima Rumäniens anbelangt, ist es
ausgesprochen kontinental und demgemäss sehr heiss im
Sommer und sehr kalt im Winter. Die mittlere Jahrestempe -

temperatur bewegt sich zwischen $8,5^{\circ}$ im Norden und $10,5^{\circ}$ im Süden. Sie ist höher in der Ebene und niedriger in den Bergen. Auf sehr kurzen Frühling folgt sofort ununterbrochene Sommerglut, die alles schnell zum Grünen, Blühen und Reifen bringt. Die Zahl der klaren Sommertage ist grösser als in Italien; dementsprechend ist die Zahl der Regentage verhältnismässig gering und umfasst einen Durchschnitt von 70 Tagen im Jahr. Die Regenmenge ist verschieden nach Gertlichkeit und Jahreszeit; im Landesdurchschnitt beträgt sie 61 cm jährlich.

Im allgemeinen betrachtet, bietet Alt Rumänien ~~de~~ das Bild eines an Naturreichtumern überaus reichen Landes. Sein Boden ist überaus fruchtbar, sein Erdinneres enthält grosse Mengen von Petroleum und Salz, seine Flüsse sind reich an Fischen, es besitzt grosse und schöne Wälder, die zum grossen Teil noch gar nicht ausgebeutet sind und auf seinen grasreichen Wiesen weiden grosse Herden von Rindern. Der Grund, weshalb all diese Reichtümer nicht entsprechend verwertet werden konnten, liegt, wie wir später sehen werden, vornehmlich an dem mangelhaften Eisenbahnsystem.

b) wirtschaftsgeographische Betrachtung Siebenbürgens.

Siebenbürgen ist ein zu dem Gebirgssystem der Karpathen (transsylvanische Alpen) gehöriges Hochland, das von Gebirgen in nahezu quadratischer Form wallförmig umgeben ist. Nach innen senden die Karpathen zahlreiche

und vielverzweigte Bergreihen mit meist engen und kurzen Tälern aus, und nur die Täler der Hauptflüsse erweitern sich stellenweise beckenartig; so die Ebene im mittleren und oberen Lauf des Mures, die fruchtbaren Ebenen des Cibin bei Hermannstadt, das Burgenland längs des Oltflusses bei Kronstadt. Die Talhöhe nimmt im allgemeinen gegen Osten zu; die tiefsten Punkte im Westen haben noch immer eine Seehöhe von über 150 m. Charakteristisch sind die ungeheuren Spalten, welche die Berge mitunter senkrecht teilen. Fast völlig in der Mitte des Landes liegt die "Siebenbürgische Heide", ein überaus fruchtbares Hügel land von 90 km Breite und 80 km Länge. Den Hauptfluss bildet der das Land in einem halbkreisförmigen Bogen durchströmende Mures; ferner haben grössere Bedeutung im Norden der Someş, und im Osten der Olt.

Das Klima ist ob der beträchtlichen Meereshöhe und der hohen Randgebirge ziemlich rauh, trotzdem das Land eigentlich eine südliche Lage einnimmt. Kronstadt hat $7,7^{\circ}$, Klausenburg 9° und Hermannstadt $8,5^{\circ}$ mittlere Jahrestemperatur. In den höheren Gebirgsgegenden dauert der Winter oft bis in den Mai. Am mildesten ist das Klima in der Mitte des Landes.

Was den Mineralreichtum Siebenbürgens anbelangt, so ist es eines der reichsten Länder der Erde. In Bezug auf Gold ist es das reichste Land Europas. Ferner findet sich Silber, Kupfer, Quecksilber, Eisen, Blei, Schwefel und Marmor in grossen Mengen vor. Wichtig sind endlich noch die Salzlager Siebenbürgens, die zu dem grossen von Altru-mänien bis nördlich der Bukovina laufenden Salzstock gehören.

wie Altarmunien, bietet als auch Siebenbürgen das Bild eines Landes mit unermesslichen Naturreichtümern. Der Umstand, weshalb hier die Bodenreichtümer zu einer planmässigen Exploitation und zweckentsprechenden Verwertung gekommen sind, ist wohl in der ruhigeren geschichtlichen Entwicklung des Landes begründet. Während Siebenbürgen bis zum Anfang des XIX. Jahrhunderts, wo es an Ungarn angeschlossen wurde, ein Fürstentum für sich bildete, welches nur selten von äusseren Feinden heimgesucht wurde und folglich sich friedlich entwickeln konnte, und auch seit dem politischen Anschluss an Ungarn seine wirtschaftlichen Kräfte in Freiheit entfalten konnte, war Altarmunien der Schauplatz blutiger Kriege und musste bis zum Frieden von Adrianopel 1829 die Herrschaft der Türken erdulden, welche die Ausfuhr des Landes beschlagnahmten, die Bewohner zur unentgeltlichen Abgabe von Landesprodukten in unbeschränkter Masse an die türkischen Händler zwangen und somit die ganze Wirtschaft des Landes brach legten. Der ziemlich grosse Unterschied in der heutigen Wirtschaftsentfaltung beider Länder ist also, obwohl beide fast die gleichen Grundlagen dazu bieten, leicht verständlich.

IX.

Z u s a m m e n f a s s e n d e B e t r a c h t u n g
d e s n e u e n G r o s s r u m ä n i e n .

Bis 1918, also zu dem Zeitpunkte, da Europas Landkarte ein ganz neues Aussehen erhalten sollte, nahm Rumänien ein Gebiet von 138.000 qkm ein und zählte 1914 eine Bevölkerung von annähernd 8 Millionen. Nimmt man in Betracht, dass 1899 das Ergebnis der Volkszählung 5.860.000 Einwohner betrug, so bedeutet dies eine Zunahme von 21 %, was ein jährliches Wachstum von 1,65 % ausmacht. Von der Bevölkerung wohnte in Städten 19 % auf dem Lande 81 %. Die Landbevölkerung überwog also weitaus. In seinem inneren Gefüge bot das Land durchaus das Bild eines einheitlichen Nationalstaates. 90 % der Bevölkerung waren Rumänen (die Juden nicht eingerechnet.) Den übrigen Teil der Bevölkerung bildeten Deutsche (2%), die in den Städten als Handwerker und Kaufleute ansässig waren, Griechen (1 %), welche als Händler in den Hafenstädten anzutreffen waren, ganz wenige Bulgaren und Türken (zusammen 3 %) im südlichen Teil der Dobrudscha und schliesslich aus Russland eingewanderte Juden (4 %), die über das ganze Lande verstreut und als Krämer, Geldwechsler und Zwischenhändler hauptsächlich in den grösseren Städten sich herumtrieben.

Die Hauptbeschäftigung der Bevölkerung war der Ackerbau; angebaut wurde hauptsächlich Getreide und Mais,

welche zugleich die Hauptausfuhrprodukte Rumäniens bildeten. An dritter Stelle kam dann das Petroleum. Die Handelsbilanz des Landes war seit 1900 mit Ausnahme der Jahre 1904 und 1908 im Durchschnitt mit über 120 Millionen Lei jährlich aktiv. Dieser Forcierung der Ausfuhr hatte ihren Grund in der auswärtigen Verschuldung Rumäniens; um nämlich das Land wirtschaftlich und kulturell zu entwickeln, den Bau von Eisenbahnlinien vorzunehmen und Flussregulierungen anstellen zu können, mussten in grösserem Masse Gelder aus dem Auslande herangezogen werden. Die Summen, die für die Verzinsung der Amortisation dieser Anleihen jährlich ins Ausland abflossen, waren im Verhältnis zum Gesamteinkommen und den finanziellen Hilfsquellen Rumäniens so bedeutend, dass schon eine kurze Unterbrechung das Land in die schwerste Krise gestürzt hätte. Selbst ein Abschütteln der Staatsschulden durch einen Staatsbankrott hätte Rumänien nicht geholfen, weil das Land schon mitten in der aufsteigenden Entwicklung war und so immer wieder grosse Summen für den Betrieb der Volkswirtschaft erforderte. Erst, wenn das Land alle natürlichen Quellen der Reichtums zur Erschliessung gebracht hätte, wären seine Einnahmen so gewaltig gestiegen, dass es auf eine weitere finanzielle Hilfe zu seiner Entwicklung hätte Verzicht leisten können und die Möglichkeit gehabt hätte, anzufangen, seine Schulden abzutragen. Bis dahin aber hätte jedes Haltmachen in der Kapitalbeschaffung sich durch Stillstehen der Volkswirtschaft gerächt und zu verhängnisvollen Rückschlägen geführt. Die Gefahr war in Rumänien besonders gross, weil die Grundlagen seiner Wirtschaft neu und nicht

so konsolidiert waren, wie in anderen Ländern mit fest eingesetzter Bauern-, Handwerker- und Mittelstandbevölkerung. Daher spielte in Rumänien die Ausfuhr eine so grosse Rolle und schickte sich auch der Staat an, dieselbe auf alle mögliche Art zu fördern.

In kultureller Beziehung stand das Land wohl höher als alle übrigen Länder des Südostens Europas, in allgemeinen aber was seine Kulturstufe doch eine ziemlich niedrige. In erster Linie war dies der langjährigen Türkennerrschaft zuzuschreiben. Wohl wurde schon 1829 (Friedensvertrag von Auklanopel) die Macht der Türken über die Fürstentümer Moldau und Walachei (Rumänien) eingeschränkt, nichtsdestoweniger musste aber bis 1878 die Oberherrlichkeit der türkischen Pforte anerkannt werden, welche sich auch sonstige Vorrechte wirtschaftlicher Art ausbedang. Es ist daher nicht zu wundern, wenn das Land infolge seiner brachliegenden Wirtschaft ausserstands war, Einrichtungen für kulturelle Zwecke in grösserem Masse zu schaffen. So ist es denn leicht erklärlich, wenn die Statistik von 1914 uns die Zahl der Analphabeten noch mit 36 % angibt. Jedoch trotz dieser Tatsachen spielte das Land politisch eine ziemlich grosse Rolle. Rings um seinen Grenzen herum, abgesehen vom Süden, wohnten ebenfalls Rumänen, die auch derselben Hauptbeschäftigung, dem Ackerbau nachgingen, wie die im Mutterlande, und an Zahl fast volle fünf Millionen ausmachten. Es lag hier also eine Gebiet der Irredenta und die Politik der Annexion dieses Gebietes mit dem Mutterlande reichte bis zu den Anfängen der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts zu -

rück, also bis zu dem Zeitpunkte, da Rumänien als independenter Staat in die Reihe der anderen europäischen Staaten eintrat. Besonders die verfehlte Minderheitenpolitik -- vor allen jene Ungarns -- schürte das Feuer immer mehr und so kam es denn, dass bei Ausbruch des grossen Krieges der Boden für das neue Grossrumänien bereits geschaffen war.

Heute sind die Umrisse Rumäniens auf der Landkarte bedeutend erweitert. Das neue Grossrumänien hat an Territorium im Verhältnis zu altrumänien um mehr als das Doppelte zugenommen. Seine Flächenausdehnung beträgt 304.000 qkm und seine Bevölkerung erreicht die Zahl von 17½ Millionen. Im Westen reichen seine Grenzen bis fast an die Theiss durch die Erwerbung Siebenbürgens, des nordöstlichen Teiles des Banats und eines in seinem Durchschnitt 75 km breiten, zu überwiegendem Teile von Rumänen bewohnten Streifen Landes, der an der westlichen Seite Siebenbürgens entlangläuft; im Norden fiel ihm die Bukowina zu und im Osten schliessen jetzt seine Grenzen Bessarabien wieder ein, welches ihm 1878 von den Russen entzissen wurde; bloss im Süden sind die Grenzen dieselben geblieben. Durch Einverleibung dieser Gebiete hat das Land an Bodenreichtum und Naturschätzen enorm zugenommen. Siebenbürgen birgt an Mineralschätzen unermessliche Mengen und ist in dieser Beziehung eines der reichsten Länder der Erde; das Banat und der zwischen Siebenbürgen und der ungarischen Grenze verlaufende Landstreifen sind überaus fruchtbar und liefern alljährlich reiche Ernten an Weizen,

Mais und Roggen. Die Bukovina besitzt grosse und schöne Wälder und Bessarabiens fetter Boden ist für die Landwirtschaft Rumäniens von grösster Bedeutung.

Die Grenzen des neuen Reiches sind auch ganz günstige, wenn auch die Westgrenze eine wunde Stelle darstellt. Im Süden bildet die Donau — abgesehen von einem kurzen Streifen zwischen Donau und Schwarzen Meer — eine überaus günstige natürliche Grenze; ferner wird das Land im Osten vom Schwarzen Meer und weiter hinauf, im Nordosten vom Dniester abgegrenzt; im Norden bieten der Wischnitzfluss und die Waldkarpathen auch einen günstigen Grenzschutz. Nur der Westen ist, wie bereits erwähnt, überaus ungünstig abgegrenzt; keinen Fluss, keinen Berg, kein Tal gibt es hier, und die Grenze zwischen Ungarn und Rumänien verläuft auf einer weiten baumlosen Ebene.

Die Zusammensetzung der Bevölkerung nach Nationalitäten weist folgendes Bild auf: Rumänen 69 $\frac{1}{2}$ % (ohne Juden!), Ungarn 9 $\frac{1}{2}$ %, Deutschen 5 $\frac{5}{8}$ %, Juden 5 $\frac{3}{8}$ %, Russen und Ruthenen 5 %; die übrigen 5 % der Bevölkerung setzen sich zusammen aus Polen, Bulgaren, Türken, Griechen usw. Das Verhältnis der Rumänen zu den übrigen Nationen hat sich also im neuen Staate beträchtlich verschoben; während im alten Staate die Rumänen 90 % der Gesamtbevölkerung ausmachten, sind sie es hier nur 70 %; immerhin ist dies aber mehr als zwei Drittel der Gesamtbevölkerung und somit behält auch das neue Grossrumänien seinen Charakter als Nationalstaat bei. In kultureller Hinsicht kommt im neuen Staate den Deutschen die höchste Bedeutung

zu. Abgesehen davon, dass bei ihnen der Prozentsatz der Analphabeten sich auf ein Mindestmass reduziert, spielen sie auch in wirtschaftlicher Hinsicht eine ganz bedeutende Rolle. Vor allem gilt dies von den ungefähr in der Mitte des Reiches, im südöstlichen Siebenbürgen wohnhaften "Siebenbürger Sachsen", welche eine hohe industrielle Tätigkeit entfaltet haben, deren Bauern sorgfältigst die Aecker bebauen und die nach reichsdeutschem Muster Reiffeisenverbände, Kreditgenossenschaften, Konsumvereine und dergl. mehr geschaffen haben. Jedoch auch die Deutschen des Banats (Schwaben) und die Deutschen der Bukovina gelten den ihnen mitwohnenden Nationen als Vorbild. Vor allem, was Bodenbebauung anbelangt, galten sie in erster Reihe dem rumänischen Bauer als Muster; und auch die Organisation zu Kredit- und Konsumgenossenschaften erlernte dieser von den mit ihm zusammenwohnenden Deutschen. So kommt es denn, dass die rumänische Landbevölkerung der neuen Provinzen, vor allem in Siebenbürgen und im Banat, in kultureller und wirtschaftlicher Beziehung jener Altrumäniens weitaus überlegen ist. Dagegen steht der Bauer Bessarabiens, trotz der grossen Fruchtbarkeit des Bodens dem altrumänischen weit zurück; die Ursache ist wohl in der langjährigen Misswirtschaft, die hier seitens der Russen getrieben wurde, zu suchen.

Die Anhäufung der Bevölkerung weist in den verschiedenen Provinzen und Gegenden verschiedenartige Bilder auf. Im Durchschnitt beträgt die Dichtigkeit pro qkm 57 Einwohner. Am meisten bevölkert zeigt sich das Banat, die Bukovina in ihrem nordöstlichen Teil, Siebenbürgen im

Westen und Südosten und Altrumänien im Tale der Prahova. Es sind dies alles vornehmlich solche Gebiete, in denen die junge rumänische Industrie ihren Platz eingenommen hat und Jahr für Jahr mehr an Ausmass zunimmt. Die Dichtigkeit in diesen angeführten Gebieten beträgt mancherorts über 200 Einwohner pro qkm. Dagegen entfallen in der Dobrudscha, den am dünnsten besiedelten Teil des Landes, der zu einem Drittel ^{aus} von Wasserläufen, Teichen und Sümpfen besteht, auf den qkm nicht mehr als 20 Einwohner.

X.

Die Entwicklung des Eisenbahn- wesens.

Da ~~die~~ im neuen ~~Gross~~Rumänien mehrere Eisenbahnsysteme vertreten sind, ist es wohl am zweckmässigsten, dieselben nach den verschiedenen Provinzen gesondert zu behandeln. In Siebenbürgen einschliesslich des ihm vorgelagerten Landstreifens und des Banats ist das ungarische System vertreten, in der Bukovina das Oesterreichische und in Bessarabien das russische; schliesslich kommt Altrumänien mit dem vierten System. Nehmen wir hierbei in Betracht, dass auf dem kleinen Territorium der Bukovina nur hauptsächlich Nebenlinien, in Bessarabien aber überhaupt ganz wenige Eisenbahnlinien konstruiert sind, so ist es am angebrachtesten, wenn wir bei der Untersuchung des Entwicklungsganges des

rumänischen Eisenbahnsystems unser Hauptaugenmerk Alt-rumänien und Siebenbürgen im weiteren Sinne¹⁾ zuzuwenden, da hier die grösste Verkehrsichte herrscht und das Eisenbahnwesen volkswirtschaftlich von grösster Wichtigkeit ist. Anschliessend daran werden wir auf das bukowinische und bessarabische Eisenbahnsystem zu sprechen kommen.

a) Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Alt-rumänien.

Den in Alt-rumänien gänzlich ungenügenden Verkehrswegen wurde grösseres Interesse erst zugewendet, nachdem an Stelle der durch die Türkei eingesetzten griechischen Günstlinge das Schicksal des Landes einheimischen Fürsten überantwortet wurde. Zunächst war es der Fürst Alexander Ghica (1834 - 1842), der die Absicht hatte, mit Hilfe ausländischen Kapitals in der Walachei eine Eisenbahnlinie zu bauen. Dann beschäftigte sich mit dem Gedanken der Fürst Michael Sturdza (1834 - 1849). Doch an der Ungunst der politischen Verhältnisse scheiterte vorläufig die Ausführung dieser Kulturarbeiten. Erst unter der Regierung des Fürsten Alexander Joan Cuza (1859 - 1866) wurde ein weiterer Schritt zur Verwirklichung der Eisenbahnpläne gemacht. Es begannen im Jahre 1859 die Baukonzessionsverleihungen, so an den Bojaren (Grossgrundbesitzer) Brancoveanu, an den Fürsten Sapieha und andere; keine konnte jedoch zur Ausführung gelangen. Auch die englische Gesellschaft "Varna Railway-Company" (Barclay and Comp.), die im Auftrag der türkischen Regierung zu jener Zeit die Linie Varna - Ruatschuk baute, bewarb sich lange Zeit um den Bau

1) gemeint ist hierunter Siebenbürgen, das Banat und der im Durchschnitt 75 km breite, an der Westgrenze Siebenbürgens entlang laufende Landstreifen.

der 68 km langen Anschlusslinie Giurgiu - Budesti - Bukarest - Bahnhof Filaret. Es wurde ihr schliesslich die Konzession verliehen. Mit diesen Konzessionsverleihungen ging auch die Aufnahme von Eisenbahnanleihen Hand in Hand.

Die erste Anleihe wurde im Oktober 1864 in der Höhe von 12.027.285 Frs und die zweite im September 1865 in der Höhe von 10.975.122 Frs. abgeschlossen.

Am 1. November 1869 erfolgte die feierliche Eröffnung der ersten rumänischen Eisenbahnlinie von Bukarest nach Giurgiu. Anlässlich der Uebernahme dieser Linie in den Staatsbetrieb (1879) hatte der rumänische Staat die übertrieben hohe Summe von 14.306.488 Frs. zu bezahlen; es bedeutet dies für je 1 km Streckenlänge 204.899 Frs., ungeachtet, dass die Linie durchweg in der Ebene dahin - führt, eingleisig ist und jeglicher Kunstbauten entbehrt. Ausserdem war der Bau und die Ausstattung der Bahn in denkbar einfachster, veralteter und mangelhafter Weise ausgeführt.

Der eigentliche Ausbau des altrumänischen Eisenbahnnetzes begann erst unter der Regierung des Fürsten Carol I. von Hohenzollern. Im Jahre 1868 wurde ein Weges - baugesetz geschaffen und kurz darauf wurde der Bau und der Betrieb der 223 km umfassenden vollstündigen Linien der nördlichen Moldau einer österreichisch-englischen Baugesellschaft unter der Führung des Wiener Grossindustriellen Ritter Offenheim von Pentenkin übertragen. Diese Linien waren folgende: Suceava (österreichisch-rumänische Grenze) - Bîrduşeni - Veresti - Dolhasca - Pascani - Roman, die 102

km lang ist und am 15. Dezember 1869 dem Verkehr übergeben wurde; ferner Pucani - Jamb, 76 km lang, eröffnet 1. Juli 1870 und Verești - Botosani 44 km lang, eröffnet 1. November 1871. In Erkenntnis der wirtschaftlichen Vorteile eines entwickelten Eisenbahnnetzes trachtete man dessen Ausbau möglichst zu beschleunigen und vergab fast zu gleicher Zeit mit dem Ausbau der oben erwähnten Linien den Bau und den Betrieb weiterer, fast mitten durch die Moldau und die Walachei führenden, 916 km langen vollspurigen Eisenbahnlinien an eine preussische Gesellschaft, an deren Spitze Dr. Stroussberg stand. Es waren dies folgende Linien:

1. Roman - ^{Tecuci} ~~Veresti~~ - Barboși - Galatz - Braila - Ploiesti - Bukarest - Nordbahnhof,
2. Tecuci - Barlad,
3. Bukarest - Nordbahnhof - Pitesti,
4. Bukarest-Nordbahnhof - Bukarest - Bahnhof Filaret und
5. Pitesti - ~~Cu~~raiova - Vereiorova.

Die ersten drei Linien wurden im September des Jahres 1872, die vierte im Dezember 1872 und die fünfte anfang 1875 eröffnet. Die Vergebung aller Linien erfolgte nach dem Pauschsystem, und zwar betrug der Einheitspreis, den die österreichisch - englische Gesellschaft erhielt, 230.000 Frs mit einer jährlich zugesicherten Reineinnahme von 17.850 Frs pro km; der preussischen Gesellschaft wurde ein Einheitspreis von 270.000 Frs mit einer jährlich zu zugesicherten Reineinnahme von 20.250 Frs pro km gewährt; die Verzinsung des Baukapitals betrug bei beiden Gesellschaften rund je 7½ %.

Die preussische Gesellschaft, deren Linien über bedeutende Flüsse und durch schwieriges Gelände führten, hatte mit vielen technischen Schwierigkeiten zu kämpfen, desgleichen mit finanziellen und politischen Widerwärtigkeiten, die eine Begleiterscheinung des deutsch-französischen Krieges von 1870 - 71 waren. Dadurch wurden die von der Unternehmung ausgegebenen Obligationen entwertet und diese ausserstande gesetzt, ihren Verpflichtungen nachzukommen. Am 16. Juli 1871 wurde durch Gesetz die Konzession aufgehoben und die Regierung zum Abschluss eines Uebereinkommens mit den Inhabern der Schuldverschreibungen, die sich zur Fortführung des Unternehmens vereinigt hatten, ermächtigt. Minderunter dem Namen "Rumänische Eisenbahn - Aktiengesellschaft" gebildeten Unternehmung wurde durch Gesetz vom 5. Januar 1872 die frühere Konzession mit verschiedenen Abänderung übertragen.

Die Gesellschaft war verpflichtet, die Linien Roman - Tecuși - Barboși - Galatz, Tecuși - Bârlad ꝛ Barboși - Chitila - Bukarest-Nordbahnhof, Bukarest-Nordbahnhof - Pitesti und die Hafenbahnen der Stationen Galatz und Braila bis zum 1. September, die Bukarester Verbindungsbahnen bis zum 1. Dezember 1872 und die Strecke Pitesti - Craiova - Verciorova bis zum 5. Januar 1875 fertigzustellen, die dem Uebereinkommen nicht beigetretenen Inhaber von Schuldverschreibungen zu entschädigen und deren Verpflichtungen der früheren Konzessionäre nachzukommen. Die rumänische Regierung dagegen bezahlte am 1. Januar und am

1. Juli 1872 je 4.670.000 Frs, gewährleistete vom Eröffnungstage ab die Verzinsung zum Satze von $7\frac{1}{2}$ % des Baukapitals und übertrug der Aktiengesellschaft die Ansprüche des rumänischen Staates gegen die früheren Konzessionäre. Auf Grund dessen kam ein Vergleich zwischen der preussischen Gesellschaft und der rumänischen Regierung zustande, wonach Stroussberg die Verpflichtung der Gesellschaft durch Zahlung von 6 Millionen Taler ablöste.

Um ihre Verpflichtungen bei den im Bau befindlichen Linien zu erfüllen, verständigte sich die " Rumänische Eisenbahn-Aktiengesellschaft " mit der damaligen oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, die den Bau bis zu bestimmten Zeit vollendete. Letztere übernahm auch für Rechnung der " Rumänischen Eisenbahn-Aktiengesellschaft " den Betrieb ihrer Linien. Im Jahre 1878 traten an die Spitze der Verwaltung der Rumänischen Eisenbahn-Aktiengesellschaft drei reichsdeutsche Direktoren. Bald nachher wurden jedoch Verhandlungen eingeleitet, die als Zweck die Verstaatlichung der bisher gebauten Linien hatten; so gingen nun am 7. Februar 1880 sämtliche Linien in den Staatsbetrieb über.

Durch die Wahl der Richtung der rumänischen Haupt Eisenbahnlinien von Burdujeni im Norden über Pascani-Roman-Teouci-Barboasi-Galatz-Braila-Bukarest-Pitesti-craiova und Vercierova im Süssersten Südwesten des Landes war der Grundplan für den weiteren Ausbau des gesamten zukünftigen altrumänischen Eisenbahnnetzes vorgezeichnet.

Von den Hauptlinien, die das ganze Land der Mitte nach bogenförmig durchschneiden, waren Zweiglinien gegen Westen und gegen Norden in Anschluss an das ungarische Eisenbahnnetz sowie im Süden an die Donauhäfen vorgesehen.

Auch wurde darauf Bedacht genommen, eine Schienenverbindung zwischen der oberen Moldau und dem Schwarzen Meer über Bessarabien zu schaffen. Diese Linie konnte jedoch von der rumänischen Regierung nicht ausgebaut werden, da Bessarabien kurz darauf von den Russen entzogen wurde. Es erfolgte daher nur der Ausbau der Linie Josi - Ungheni (russisch-rumänische Grenze) und zwar mit russischer Spurweite (1,52 m).

Um eine Verbindung der rumänischen Hauptstadt mit Siebenbürgen herzustellen, waren sowohl wirtschaftliche als auch nationalpolitische Gründe bestimmend. Es wurde deshalb der Bau einer Linie von Bukarest-Pholesti-Campăna Sînăia - Predeal (rumänisch-ungarische Grenze) vorgesehen, und mit der Ausführung dieses Baues eine englische Gesellschaft betraut, die später von einer französischen abgelöst wurde. Diese Linie wurde 1879 dem Betriebe übergeben. Der Ausbau dieser Linie hatte sich infolge des 1877/78 geführten russisch-rumänisch-türkischen Krieges in die Länge gezogen, dagegen wurden andererseits überraschend schnell andere Eisenbahnlinien gebaut, allerdings ohne Zutun der rumänischen Regierung; so z.B. die Linien Fratești - Zimnicea und Galatz - Reni. In der Nachkriegszeit rentierte sich jedoch der Verkehr

auf diesen Linien gar nicht, sodass beide beseitigt wurden.

Nach dem Kriege waren die Finanzen des rumänischen Staates gestärkt, sodass es ihm möglich war, gesellschaftliche Linien oder für die Rechnung des Staates erbaute Strecken in seinen Betrieb zu übernehmen.

In den folgenden Jahren wurden nachstehende Linien vom Staate erworben:

1. Cernavoda-Constanta, 63 km, vollspurig, eingleisig, für den Betrag von 16½ Millionen Frs.
2. Bukarest-Filaret-Gurgin, 68 km, vollspurig, eingleisig, für den Betrag von 14 Millionen Frs.
3. Burdujeni-Roman-Pascani-Jasi, 222 km, vollspurig, eingleisig, für den Betrag von 60½ Millionen Frs.
4. Roman-Galatz-Bukarest-Verolovowa, und Tecuci-Barlad, vollspurig, eingleisig, für den Betrag von 307 Millionen Frs.
Die Länge beider Linien beträgt zusammen 916 km.
5. Jasi-Ungcheni, 28 km, russische Spurweite, eingleisig, für den Betrag von 4½ Millionen Frs.
6. (Bukarest)-Ploiesti-Predeal, 85 km, vollspurig, eingleisig für den Betrag von 37 Millionen Frs.

Die Linie Cernavoda - Constantza führte durch die

Dobrudscha, die nach dem Krieg aus türkischem in rumänischen Besitz überging; sie wurde von einer englischen Gesellschaft noch unter türkischer Herrschaft erbaut, welche die Bahn mit einer jährlich wiederkehrenden Unterbilanz betrieb. Sie wurde 1880 vom rumänischen Staat für die Summe von 16½ Millionen Frs. käuflich erworben. Im Oktober 1888 wurde das von der österreichischen Lemberg-Cernowitz-Jasi Eisenbahngesellschaft verwaltete Netz auf rumänischem Gebiet wegen Mängel im Betrieb von der rumänischen Regierung mit Beschlag belegt und für Rechnung der Aktionäre in Betrieb genommen; ein Jahr darauf wurde es nach längeren Verhandlungen zwischen der Gesellschaft und dem rumänischen Staat von letzterem käuflich erworben.

Im Jahre 1879 wurde ein Gesetz wegen Herstellung einer Verbindungslinie von Buzen über Focsani nach Marasesti (90 km lang) geschaffen, wodurch die Entfernung von Bukarest über Barboși-Tecuci nach Macasesti um 122 km gekürzt wurde. Die Linie wurde im September 1881 eröffnet. Im Jahre 1882 wurden zwei Gesetzentwürfe vorgelegt, von denen der eine die Herstellung einer Reihe von Nebenbahnen, der andere aber den Zweck verfolgte, die erworbene Bahn Cernavoda-Constantza, die die Donau mit dem Schwarzen Meer verbindet, sowohl mit dem Eisenbahnnetz der Moldau als auch mit Bukarest zu verbinden. Zur Erschließung der Petroleumquellen und der Salzregionen wurde der Bau der 5½ km langen Linie Campina-Dortona und der 34 km langen, gleichfalls vollspurigen, eingleisigen

Linie Buda - Blanic beschlossen und bald ~~nachher~~ nachher ausgeführt.

Am 15. Mai 1882 wurde durch Gesetz der Bau von rund 750 km Nebenbahnen angeordnet, die in drei Zeitabschnitten gebaut werden sollten und zwar bis Ende der Jahre 1884, 1885, 1886. Bis Ende 1884 sollten folgende Linien fertiggestellt sein:

Piatra Olt - Dragasani,
Dragasani - Ramnicu- Valcea - Roterturm,
Hirseni - Ocnele Mari,
Piatra Olt- Corabia,
Titu - Tirgoviste,
Bucur - Piatra Neamt,
Burlad - Vaslui,
Adjud - Targul Ocna,

Bis Ende 1885:

Dolhasca - Falticeni,
Crasna - Dobrina,
Dobrina - Husi,

Bis Ende 1886:

Filiasi - Targu Jiu,
Golesti - Campulung,
Costesti - Rosiori - Turnu Magurele,
Jasi - Vaslui,
Leorda - Drohobi.

Der Bau aller dieser Linien wurde zwar sogleich in Angriff genommen, die Fertigstellung bis zum anfangs festgesetzten Zeitpunkt verzögerte sich jedoch bei manchen

Linien. Bis 1890 jedoch waren sie alle dem Verkehr übergeben worden.

Ein Gesetz vom 1. Juni 1882 genehmigte den Bau eingleisiger, vollspuriger Schienenwege von Bukarest über Mogosia in östlicher Richtung über Ciulnita nach Fetesti, Ciulnitzer - Calarasi und Ciulnita - Aurel und nach der Ueberbrückung der Donau bis zum Anschluss in Cernavoda. Ferner wurde durch Gesetz vom 23. März 1900 den Bezirken, Gemeinden oder Privaten mit Genehmigung der Regierung unter den durch das Gesetz vorgeschriebenen Bedingungen selbst oder durch Gesellschaften der Bau schmal- oder vollspuriger Eisenbahnen gestattet. Dieses Gesetz hatte aber ungeachtet der Gewährung staatlicher Beihilfen keinen nennenswerten Erfolg, und schliesslich war der Staat genötigt, die Fertigstellung der begonnenen Linien zu übernehmen, wofür diese in den Besitz des Staates, dem auch die Betriebs überschüsse zufallen, übergehen sollten; unter diesen ist zu nennen: die 116 km lange, im November 1914 eröffnete Bahnlinie, die von Cerna-Voda nach Bazargio an der bulgarischen Grenze führt und die Linie Galatz - Barlad, die nach Durchbohrung des 3300 m langen Tunnels bei Beresti im Mai 1912 dem Verkehr übergeben wurde. Um eine Verbindung zwischen Sinaia und Moreni zu schaffen, wurde im Januar 1914 der Bau des 6 km langen Isvorutunnels einer deutschen Gesellschaft übertragen. Weiter wurde Anfang 1914 eine Eisenbahnanleihe von 410 Millionen Lei bewilligt, wodurch das Eisenbahnnetz Alt-Rumäniens binnen 7 Jahren auf 5.600 km

gebracht werden sollte; der Kriegsausbruch machte jedoch alle diese Pläne zunichte.

Das Eisenbahnnetz des Landes hatte bis zu diesem Zeitpunkt eine Länge von 3550 km. Fast alle Linien sind eingleisig. Doppelgleisig sind nur die Strecken: Bukarest - Ploiesti - Campina, Ploiesti - Buzau und Cernavoda - Constantza. Das Staatsbahnsystem herrscht vor; an Privatbahnen bestehen nur die Nebenlinien: Marasesti-Panciu (26 km) (eröffnet 1906), Ploiesti - Valeni (33 km) (1908) und Buzau - Nehoiasi (74 km) (1911).

1)
b) Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Siebenbürgen.

Das Eisenbahnsystem Siebenbürgen ist teils vom ungarischen Staat, teils von ungarischen Privatgesellschaften ausgebaut worden. Es ist dies das ungarische Eisenbahnsystem, das wir in dem heutigen ~~Gross~~ Rumänien vorfinden. Wir haben dabei drei Gruppen zu unterscheiden:

1. die vom Staate betriebenen Eisenbahnstrecken,
2. die Linien der Privatgesellschaft Arad-Csanad und
3. die Linien der ~~dem~~ Szamosch-Talbahngesellschaft.

1. Staatsbahnen.

Im Anschluss an die 1865 dem Verkehr übergebene Eisenbahnlinien Budapest - Arad und Budapest - Grosswardai sollten von Arad und Grosswardai aus die ersten Eisenbahn

1) Unter Siebenbürgen verstehen wir hier Siebenbürgen + den anderen an Rumänien zugefallenen ungarländischen Gebieten.

strecken nach Siebenbürgen geleitet werden. Ende 1865 wurde die erste Siebenbürgische Eisenbahn konzessioniert, deren Hauptlinie von Arad nach Karlsburg, und deren Nebenlinie von Piski nach dem Bergwerksort Petroschen an der rumänischen Grenze führte; erstere wurde im Dezember 1868, letztere im August 1870 dem Verkehr übergeben.

Im September des Jahres 1866 wurde das Projekt der zweiten Siebenbürger Linie von Grosswardein über Klausenburg-Schössburg nach Kronstadt seitend der ungarischen Regierung aufgenommen und die Vornahme der Tracierung auf Staatskosten angeordnet; zwei Jahre später haben die Arbeiten auf der Strecke Grosswardein - Klausenburg auf Staatskosten begonnen. Da eine englische Bauunternehmung neben der Offerte für die ausgeschriebenen Bauarbeiten auch Angebote in Bezug auf Konzession anderer auszubauender Linien in Siebenbürgen machte, verlieh die ungarische Regierung auf Grund eines Gesetzartikels an die genannte Unternehmung die Konzession für die Linie Grosswardein - Klausenburg - Kronstadt, nebst Zweigbahnen von Kocsard nach Deda, Teius - Karlsburg und Kleinkopisch - Hermannstadt. Die Konzession gewährleistete ein jährliches Reinerträgnis von 46.700 Gulden für die Meile, sowie eine entsprechende Tilgnungsquote in Silber. Anfang 1871 wurde die Linie Grosswardein - Klausenburg dem Verkehr übergeben, Ende desselben Jahres die Linie Klausenburg - Teius und Kocsard - Deda. Im Laufe des Jahres 1872 wurden die Linien Teius - Schössburg, Teius - Karlsburg und Kleinkopisch - Hermannstadt fertiggestellt; die Linie Schössburg - Kronstadt wurde am

1. Juni 1873 eröffnet. All diese Linien wurden 3 Jahre später, 1876, vom ungarischen Staat nach längeren Verhandlungen mit der englischen Gesellschaft aufgekauft und gingen in den Staatsbetrieb über. Im selben Jahre wurde eine Nebenlinie von Arles aus nach dem Industriestädtchen Torda erbaut und 1877 der Verkehr auf dieser Linie eröffnet.

Im Jahre 1869 wurde die 56 km lange Linie Arad - Temesvar ausgebaut und dem Verkehr übergeben; drei Jahre nachher die Linie Temesvar - Deutschbogschau und ein Jahr später (1877) die Industrie-Schmalspurbahn Deutschbogschau-Kerschitza. Von Temesvar sollte weiter eine Linie nach Orschowa an der rumänischen Grenze geführt werden, um auf diese Weise eine Verbindung mit den rumänischen Bahnen herzustellen. Am 21. Mai 1874 war nämlich zwischen Ungarn und Rumänien ein Vertrag geschlossen worden, durch welchen letzteres sich verpflichtete, gleichzeitig die Ploiesti - Predealen Linie und die Verciorova - Orschowa-er Verbindung herzustellen. Die erstere Linie sollte ungarischerseits durch Ausbau der 40 km langen Strecke Kronstadt - Predeal Anschluss nach Klausenburg - Grosswarden erhalten, die letztere die Verbindung/über Bukarest-Budapest Temesvar herstellen. Da man befürchtete, dass Rumänien nur den Anschluss nach Orschowa ausbauen werde, verlangte man die Sicherstellung der gleichzeitigen Eröffnung beider Linien. Die Befürchtungen, die man in dieser Richtung gehabt hatte, erwiesen sich bald als begründet. Der Anschluss bei Orschowa war im Mai 1878 vollendet; dagegen verzögerten

sich die Bauten auf der Predealer Linie infolge des eben tobenden russisch-rumänisch-türkischen Krieges. Schliesslich wurden 1879 beide Anschlüsse gleichzeitig eröffnet.

Im folgenden Jahre 1880 wurde der Betrieb auf der eben vollendeten Grosswardein - Marmarosch-Sigeter Strecke aufgenommen. Diese Linie wurde von einer ungarischen Privatgesellschaft erbaut; zwecks Ausbeutung des holzreichen Gebietes der Marmarosch; die Uebernahme in den Staatsbetrieb erfolgte 1890. Durch Ausbau der Marmarosch-Sigeter Strecke waren die Hauptlinien des Siebenbürgischen Eisenbahnsystems fertiggestellt. Von diesen Strecken aus: (1) Grosswardein-Klausenburg-Kronstadt-Predeal, 2) Grosswardein-Marmaroschsiget, 3) Arad - Teius und 4) Arad - Temesvar - Orschowa) wurde nun normalspurige Vizinalbahnen gebaut, die den Hauptzweck hatten, die verkehrs- und wirtschaftlichen Ansprüche der betreffenden Gegenden zu befriedigen. Die wichtigsten dieser Nebenlinien sind:

- a) Pischki - Petroschen, eröffnet 1870 und 1874 bis Lupeni weitergeführt. Der Bau dieser Linie galt vor allem der Erschliessung des Kohlenreviers zwischen Petroschen und Lupeni; von hier bezogen die ungarischen Staatsbahnen bis 40 % ihres Kohlenbedarfs,
- b) die Linie Kocsard - Deda (eröffnet 1871); diese Strecke wurde 1905 durch das walddreiche Gebiet der Csik bis Gimesch an der rumänischen Grenze weitergeführt,
- c) Kleinkopisch - Hermannstadt (1872). Der Bau dieser Linie erfolgte in erster Linie aus militärischen Gründen; 1885 wurde die Strecke bis Rotenturm an der rumänischen Grenze ausgebaut.

- d) Teuschwar - Deutschbogschau - Reschitza (1873), die Industrienschmalapurbahn Deutschbogschau - Reschitza wurde 1909 vollsturig ausgebaut und im selben Jahre die Verbindung mit dem Bergwerksort Anina über Ora - witzta hergestellt.
- e) Aries - Torda (1877)
- f) Kronstadt - Gimesch (rumänische Grenze) (188/) mit einer Zweigstrecke von Seprisent - Georg nach Bereck, zwecks Erschliessung des Holzreichtums dieser Gegend.
- g) Lugosch - Ilie (1886)
- h) Szatna-Nagybauya (1891)
- i) Unterwintzendorf - Hermannstadt (1898)
- j) Hermannstadt - Fogarad (1901); die Weiterführung der Strecke bis Kronstadt erfolgte 1909,
- k) zur Erschliessung der Salzquellen wurde 1902 die Linie Blasendorf - Peraid erbaut und dem Verkehr übergeben.

Da diese Linien zwar dem Ortsverkehr in Sieben - bürgen schlechtweg genügten, für die Erschliessung des Naturreichtums des Landes jedoch bei weiter nicht aus - reichen, ging die ungarische Regierung daran, Schmal - spurbahnen zu erbauen, die hauptsächlich der wirtschaft - lichen Erschliessung der betreffenden Gegenden dienen soll - ten. Im Jahre 1906 wurde daher fieberhaft mit dem Bau sol - cher Linien begonnen. Vier Jahre später waren die meisten dieser Linien schon für den Verkehr hergestellt. Nennens - wert sind folgende Schmalspurbahnen: Karlsburg - Zlatna und Torda - Abrud, zwecks Erleichterung des Transportes von Marmor und Holz aus dieser Gegend; Maroschwascharbel -

Teke und Toplita - Libaufalau zwecks Erschliessung des Holzreichtums. Ebenso wurde 1912 die Schmalspurbahn Schöasburg - Aguetelu bis Hermannstadt weitergeführt, um den Absatz des Holzes aus der Aguetler Gegend zu erleichtern. Inwieweit jedoch diese Schmalspurbahnen ihrer Aufgabe nachkommen konnten, werden wir in Kapitel XIII näher erörtern.

Alle Vicinalbahnen Siebenbürgens befanden sich in der Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen. Die Länge unter der/ungarischen Staatsbetrieb befindlichen Linien Siebenbürgens betrug rund 3300 km; davon waren annähernd 1400 km Hauptlinien, die anderen Vicinallinien; sowohl die Hauptlinien, als auch die Nebenlinien sind eingleisig. Bei der Schaffung Grossrumäniens gingen alle diese Linien in den Betrieb der rumänischen Staatsbahnen über.

2. Linien der Arad - Csander Privateisenbahnaktiengesellschaft.

Die Arad - Csander Privat-Eisenbahn-Gesellschaft ist im Jahre 1886 hervorgegangen aus der Vereinigung der Arad - Kövöschentaler Bahn mit der Arad - Csander Bahn. Der Sitz der Gesellschaft ist in Arad. Die Linien dieser Bahn wurden alle durchweg in den Jahren 1893 - 1905 erbaut. Seit dem Jahre 1903 wurde die Bahn auch in ausländischen Fachkreisen bekannt durch den für die Personenbeförderung im grossen Masse eingeführten und sich gut bewährenden Motorwagenverkehr.

Das Bahnnetz der Gesellschaft ist durchweg eingleisig, normalspurig und hat (1920) eine Gesamtlänge von 392 km. Hiervon entfallen 350 km auf rumänisches, 42 km auf ungarisches Gebiet. Folgende Linien werden von ihr betrieben:

- a) die Hauptlinie Arad - St. Anna - Brad (167 km) mit den Nebenlinien St. Anna - Ketezhaza und Borosinen - ~~Cerniceac~~, *Cermei*
- b) die Hauptlinie Arad - Nadlac ^(77 km) ~~bis Szegedin 47 km~~ _{Nadlac-Szegedin} ungarisches (die 42 km lange Strecke fällt auf ungarisches Territorium) mit der Nebenlinie Apatfalau - Ketezhaza (ungarisch-rumänische Grenze). Sämtliche Linien der Arad - Osanader Privateisenbahngesellschaft blieben auch im neuen ~~Gross~~ Rumänien unter eigener Verwaltung.

3. Linien der Szamoschtalbahngesellschaft.

Die Szamoschtalbahngesellschaft mit ihrem Sitz in Desch betreibt und verwaltet ein 253 km langes, im Nordosten Siebenbürgens gelegenes Eisenbahnnetz; sämtliche Linien sind normalspurig und eingleisig. Die erste Strecke, die von ihr erbaut wurde, war die 47 km lange von Klausenburg nach Desch führende Strecke, die 1881 dem Verkehr übergeben wurde. Zur Erschließung der in der Nähe von Desch gelegenen Salzbergwerke wurde in nächsten Jahre eine Zweiglinie von Desch nach Deschokna erbaut und anfang 1883 dem Verkehr übergeben. Es folgte 1886 die Eröffnung der Strecken Desch - Bistritz und Desch Zalau-Nagy-

bunya 1898 war die letzte Strecke der Szamoschtalbahn von Bistritz nach Borgobistritz fertiggestellt.

Die Linien der Szamoschtalbahnaktiengesellschaft haben grosse wirtschaftliche Bedeutung für die Ausbeutung der mächtigen Waldgebiete und Salzbergwerke in ihrem Bereich. Seit Mitte 1922 bestehen Verhandlungen zwischen der Gesellschaft und der rumänischen Regierung, zwecks Uebernahme sämtlicher Linien in den Staatsbetrieb; diese Verhandlungen sind jedoch bis heutigen Tages noch nicht zu Ende geführt.

c) Bukowina und Bessarabien.

Die einzige, etwas über 100 km lange, durch die Bukowina entlang laufende Hauptlinie ist eingleisig, normalspurig und wurde 1868 von der Lemberg-Cernowitz-Jasi Eisenbahn-Gesellschaft erbaut. Nachdem 1888 der auf alt-rumänischem Gebiet liegende Streckenteil der Gesellschaft vom rumänischen Staate mit Beschlag belegt wurde, verhängte auch die österreichische Regierung die Sequestration über die auf österreichischem Gebiet liegende Strecke Lemberg-Cernowitz-Burdujeni, infolge mannigfacher Klagen über die Betriebsverhältnisse. Nach längeren Unterhandlungen erfolgt erst drei Jahre später die Aufhebung der Sequestration. Zugleich nahm die Gesellschaft zufolge Vereinbarung mit der österreichischen Regierung eine Anleihe von 20 Millionen Kronen auf, deren Verzinsung und Tilgung zu Lasten des Staates erfolgte. Der Erlös dieser

Anleihe diene für Investitionszwecke sowie zur Finanzierung von an die Hauptlinie anschliessenden Lokalbahnen.

Von den Nebenlinien folgte zunächst 1895 der Bau der 121 km langen Strecke von Darmasesti über Cimpolung nach Dornawatra. Diese Linie wurde vor allem aus wirtschaftlichen Gründen erbaut; es galt den ungeheuren Holzreichtum der südwestlichen Bukowina zu erschliessen. Im nächsten Jahre erfolgte die Eröffnung der Nebenlinien Hadic - Radeutz, Liboca - Cudin und Liboca - Wischnitza. 1898 wurde die letzte Nebenlinie der Bukowina, die Strecke Cernowitz - Nowosulitza (österreichisch-russische Grenze) dem Verkehr übergeben, die von der Gesellschaft vor allem unter dem Drucke der Regierung ausgeführt wurde und für deren Erbauung hauptsächlich militärische Gründe massgebend waren. Als 1918 die Besitznahme der Bukowina durch Rumänien erfolgte, gingen sowohl die Hauptlinie, als auch sämtliche Nebenlinien in Staatsbetrieb über.

Die Bahnen Bessarabiens sind sämtlich mit russischer Spurweite ausgebaut. Die erste Eisenbahnlinie wurde von Benda am Dniester über Bamarabscaia nach Reni (rumänisch-russische Grenze) geführt, und am 27. Oktober 1877 dem Verkehr übergeben. Massgebend für deren Erbauung waren militärische Gründe; bei dem eben tobenden russisch-rumänisch-türkischen Krieg mussten Truppen in grösserer Menge an die türkisch-rumänische Grenze gebracht werden. Um den Anforderungen besser nachzukommen, wurde von der

russischen Heeresverwaltung der Bau der oben erwähnten Linie angeordnet. Nach Friedensschluss 1878 wurde vom russischen Staate die Erbauung der von Bender über Chisinau nach Ungheui (russisch-rumänische Grenze) führenden Linie vorgenommen. Diese Linie ist zweigleisig erbaut worden; sie stellt auch heute noch die einzige zweigleisige Eisenbahnlinie Bessarabiens dar. Die Erbauung der dritten Strecke in Bessarabien erfolgte 1896. Es ist dies die Strecke Mogilew - Nowesulitza an der österreichischen Grenze für die vornehmlich strategische Gründe massgebend waren. Die Eröffnung der vierten und letzten Strecke Bessarabiens erfolgte 1909. Es ist dies die Nebenlinie Basarabscuia - Akermann - Bugaz am Schwarzen Meer.

Sämtliche Strecken Bessarabiens waren in russischem Staatsbetrieb. Nach Einmarsch der Rumänen in Bessarabien 1917 kamen die Eisenbahnlinien des Landes in die Verwaltung des rumänischen Staates. Da nun das übrige Eisenbahnnetz Rumäniens (mit Ausnahme der 21 km langen Strecke Jasi - Ungheui) normalspurig, jenes Bessarabiens aber mit russischer Spurweite ausgebaut war, ging der rumänische Staat noch anfang 1919 daran, das Eisenbahnsystem Bessarabiens normalspurig umzubauen. Infolge der nach dem Kriege in Rumänien eintretenden Finanzkrise schritten die Arbeiten jedoch nur langsam vorwärts; bis heute ist nur die Linie Jasi - Ungheui - Chisinau - Bender normalspurig fertiggestellt.

XI.

Einfluss der Eisenbahnen auf
die Agrarwirtschaft des Landes.

Der Ackerbau stellt in Rumänien den Hauptzweig des Nationalertrags dar, indem die Agrarprodukte auch heute noch, trotz Einverleibung des industriell ziemlich stark entwickelten Siebenbürgens und Banats, die industrielle Produktion bei weitem überschreitet. Die landwirtschaftliche Entwicklung war sowohl in Alt Rumänien als auch zum grossen Teil in Neurumänien durch die physikalischen Bedingungen des Landes sehr begünstigt: einerseits infolge der reichen, fruchtbaren und weit ausgedehnten Ebenen, andererseits durch den Mangel an entsprechenden Verkehrsmitteln bis in neuester Zeit, wodurch die Einfuhr ausländischer Bodenerzeugnisse verhindert war. So kam es, dass die Bevölkerung des Landes hauptsächlich auf die Bodenbestellung angewiesen war. Dazu gesellt sich noch die Gunst des Klimas, das sowohl die Bebauung des nördlichen Hafers und Roggens, als auch des südlichen Mais und Weizens gestattet. Die Bodenbebauung wurde in erster Linie in Alt Rumänien auf eine höchst einfache Weise betrieben. Der Bauer baute nur soviel an, als er und seine Familie zum Lebensunterhalt nötig hatten und bei der Fruchtbarkeit des Bodens und der Gunst des Klimas hatte er sich höchst wenig um weitere Arbeit zu sorgen; die Ausstattung

des Landes mit höchst mangelhaften Verkehrsmitteln hatte zur Folge, dass die Ausfuhr an Getreide eine ganz unbedeutende war.

Ein Umschwung in diesen Verhältnissen trat erst in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts ein. Um diese Zeit gab es nämlich in ganz Westeuropa schlechte, in Südosteuropa dagegen glänzende Ernten. Die Folge davon war, dass der Westen sich wirtschaftlich für den Südosten immer mehr zu interessieren begann; der Spiegel, der Donau bedeckte sich alsbald mit deutschen und belgischen Schiffen, die alle die rumänische Donauhäfen aufsuchten, um die reichen Erträge der rumänischen Ernte aufzunehmen. Hiermit war der erste Anstoss gegeben, damit der Staat auf die intensivere Bebauung des Bodens mehr Gewicht lege und den Transport der Ernten durch Schaffung moderner Verkehrswege erleichtere und somit die Getreideausfuhr begünstige. In erster Reihe kamen hierbei natürlich die Eisenbahnen in Betracht. Zur Fortführung der Ernten in grösseren Mengen aus dem Innern des Landes zu den Donauhäfen war die Schaffung von Eisenbahnlinien die Grundbedingung. Auch für die Intensität der Bewirtschaftung des Bodens waren die Eisenbahnen ausschlaggebend. Früher, da infolge der unvollkommenen Verkehrsmittel die Ausdehnung des Umfanges des Absatzes eine ganz geringe war, wurde der Boden ausschliesslich extensiv bewirtschaftet; durch Schaffung der modernen Verkehrsmittel erweiterte sich aber der Umfang des Absatzgebietes beträchtlich, sodass eine intensivere Bodenbewirtschaftung lohnend wurde. Da jedoch

der Bauer diesbezüglich ungeschult und infolge seiner niedrigen Kulturstufe mit den neuen Mitteln der Bewirtschaftung (Düngung usw.) vielerorts sich nur schwer abfinden konnte, sah sich der Staat genötigt, die Aufsicht über die Bodenbebauung selbst zu führen und dem Bauern in jeder Hinsicht behilflich zu sein, um ihm hierdurch die Möglichkeit zu gewähren, seinen Boden alsbald intensiv bewirtschaften zu können, welcher Umstand für die Volkswirtschaft Rumäniens von grösster Bedeutung war. Während 1862 der Export an Cerealien nur 5 Millionen hl betrug, und auch 1875 : 8 Millionen hl nicht überstieg, schnellte der Cerealienexport 1885 nach Grundlegung des rumänischen Eisenbahnsystems und Verbindung der meisten Donauhäfen mit dem Innern des Landes durch Eisenbahnlinien, auf 24.189.977 hl empor. Von da an stieg die Exportziffer immer mehr. 1900 wurden bereits 39.296.223, 1910 : 51.638.476 und 1914 : 52½ Millionen hl Cerealien ausgeführt. Zugleich nahm auch die Intensität der Bodenbewirtschaftung jährlich zu und erreichte 1913 : 13 hl als Durchschnittsertrag pro ha. Obwohl diese Ziffer klein ist, wurde sie von keinem der südosteuropäischen Staaten erreicht. Im Verhältnis zu den westeuropäischen Staaten dagegen lässt sie aber noch immer auf eine nicht eben intensiv betriebene Wirtschaft hindeuten. Belgien hatte 1913 : 25½, Deutschland 29½, England 23 und Dänemark sogar 32,6 Zentner pro ha als Durchschnittsertrag aufzuweisen. Für Rumänien bedeutet jedoch diese Ziffer immerhin einen grossen Fortschritt, da vor der Schaffung von Eisenbahnlinien der Durchschnittsertrag pro

im nicht einmal 5 hl betrug.

Dieselben Erscheinungen hinsichtlich Bodenbewirtschaftung nach Aufkommen der Eisenbahnwesen können wir auch in Neumänien feststellen. Hier hatten die Eisenbahnen noch grössere Bedeutung als in Altrumänien, da hier der ganze Getreideexport (aus dem Banat und Siebenbürgen vor allem nach Oesterreich und Deutschland) ausschliesslich auf dem Schienenwege erfolgte und nicht auch zu Wasser, wie dies in Altrumänien der Fall war. Dass im Banat und in Siebenbürgen die intensive Bodenbewirtschaftung viel rascher Platz griff als in Altrumänien, ist vor allem der höheren Kulturstufe der Landbewohner dieser Provinz zuzuschreiben und nicht zuletzt den hier im 12. und 13. Jahrhundert kolonisierten deutschen Bauern, die schon von allem anfangs an ihre Aecker sorgfältig bewirtschafteten, und von denen es auch die mit ihnen wohnenden zum ~~überwiegenden~~ überwiegenden Teil rumänischen Bauern erlernt hatten. Als zum anfang der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts/^{das land} mit den ersten Eisenbahnlinien durchzogen wurde, und damit der Umfang des Absatzgebietes immer mehr sich ausdehnte, waren es vor allem die deutschen Bauern, die mit Sorgfalt und Fleiss ihre Böden düngten, ihre Erträge steigerten und der ausfuhr mit Hilfe der neugebauten Eisenbahnstrecken immer grössere Mengen abgeben konnten; dadurch zeigten sie zugleich den ihnen mitwohnenden Nationen das Beispiel, wie sie ihren Lebensunterhalt verbessern und zu Wohlhabenheit gelangen können. Es ist daher nicht zu wundern, wenn die Durchschnittsertrags -

ziffer pro ha in Siebenbürgen und im Banat eine viel grössere ist als im Altreiche; im allgemeinen werden hier 18 bis 18½ hl pro ha erzeugt. Dagegen ist die Ertragsziffer im verkehrsaunen Bessarabien, das auch durch russische Misswirtschaft viel zu leiden hatte, eine ganz geringe. 1885 betrug hier der Durchschnittsertrag pro ha 5 hl. 1914, also nach fast dreissigjähriger Zwischenzeit ist diese Ziffer kaum merklich gestiegen und betrug 8,2 hl Durchschnittsertrag pro ha.

XII.

V e r k e h r u n d I n d u s t r i a l i s i e r u n g .

Rumänien besitzt alle Vorbedingungen für eine vollkommene Entfaltung der Industrie. Einerseits ist sein Boden von der Natur reichlich ausgestattet mit Brennmaterial, Rohstoffen und Mineralien; andererseits kann es infolge seiner glücklichen Lage an der Mündung eines bedeutenden Flusses, der aus der Mitte Europas kommt, die Ausfuhrmöglichkeiten in bester Weise ausnutzen.

Trotz dieser günstigen Vorbedingungen ist die Grossindustrie Altrumäniens noch kaum erschaffen; der grösste Teil der ~~heutig-~~ heute bestehenden Fabrikanlagen würde erst in den letzten fünfunddreissig Jahren gegründet. Alle Versuche, die mancherorts gemacht wurden, um gewisse Industrien grosszuziehen, haben bisher fehlgeschlagen.

Diese Umstände sind hauptsächlich der zu kleinen Bevölkerungsdichte des Landes und der auch heute noch ziemlich extensiv betriebenen Bodenbewirtschaftung, der sich fast die ganze Landbevölkerung widmet, zuzuschreiben. Dazu muss man noch den Mangel an Kapitalien und die Teuerung an Brennmaterialien infolge erschwelter Herbeischaffung zu dem Verbrauchsorte mangels entsprechender Verkehrsmittel, in Betracht ziehen. Auch ist zuletzt die Konkurrenz der ausländischen Industrien nicht zu übersehen.

Nach der Unabhängigkeitserklärung Rumäniens im Jahre 1878 bildete der Plan der Gründung und Förderung von Industriezweigen das wirtschaftliche Hauptprogramm sowohl

der rumänischen Regierung als auch sämtlicher politischer Parteien. Man verfolgte hierdurch einen doppelten Zweck: man wollte das wirtschaftliche Betätigungsfeld der Bevölkerung vergrössern und der Agrarproduktion einen festen Rückhalt verschaffen, die auf diese Weise in der Industrie des Landes ein sicheres Absatzgebiet findet. Um diesen Zweck zu erreichen, wurden verschiedene Gesetze erlassen, wonach die Industriellen Gründungsaktivität erleichtert werden sollte; so wurde unter anderem bestimmt, dass im Notfalle bei Gründung einer Fabrik ein Terrain von 2 - 5 ha auf Staatskosten dem Gründer kostenlos zuerteilt werden solle, dass die Besteuerung möglichst klein und die Steuer direkt an den Staat zu entrichten sei, dass die Erzeugnisse dieser Fabriken auf den Staatsbahnen mit 45 %iger Ermässigung transportiert werden müssen und dergl. mehr. Ausser diesen allgemeinen Vergünstigungen wurden noch gewissen Industriezweigen besondere Vergünstigungen gewährt.

Diese Vorteile haben die Gründung einer Anzahl grösserer Fabriken gefördert; daneben entstanden mehrere kleinere Industriebetriebe und Werkstätten. Dank der Produktion dieser Betriebe konnte Altrumänien in verhältnismässig kurzer Zeit die Einfuhr mehrerer industrieller Artikel aus dem Auslande entbehren und die Einfuhr anderer industrieller Produkte merklich verringern. Im Jahre 1913 war die Gesamtzahl der Grossbetriebe: 571. Nehmen wir in Betracht, dass 1866 im ganzen Lande nicht mehr als 39 Industriebetriebe von einiger

Bedeutung bestanden, so können wir sagen, dass die Entwicklung der altrumänischen Industrie ganz bedeutende Fortschritte gemacht hat. Die am meisten verbreitetsten Industriezweige sind jene, welche als Rohmaterial die Produkte der Landwirtschaft und Forstwirtschaft gebrauchen. Mehr als 60 % aller Betriebe gehörten diesem Zweige an. Es folgen nachher die chemischen Industrien und vor allem die Petroleumraffinerien, die einen bedeutenden Teil aller Industrieunternehmungen darstellen und das Rohmaterial aus den in grossen Mengen im Prahovateile bestehenden Petroleumquellen hernehmen.

Von allein Industrien altrumaniens spielt die Petroleumindustrie in der Wirtschaft des Landes die grösste Rolle. Da das Ausland um 1880 als Abnehmer in grossen Mengen auftrat, ging die Regierung daran, eine Verbesserung der Verkehrswege und den Bau neuer Verkehrslinien zu vollführen, um hierdurch den Petroleumexport zu fördern. Es wurde anfangs projektiert, die Linie Campina - Bukarest und Bukarest bis zum Donauhafen Giurgiu doppelgleisig auszubauen, um somit grössere Mengen Petroleum im Donauhafen Giurgiu verschiffen zu können. Ferner sollte die Linie Cămpina - Ploiesti - Chitila über Pitesti bei Verciovova (rumänisch-ungarische Grenze) doppelgleisig ausgebaut werden, um den Petroleumexport auf ein Maximum zu steigern und so auch die Handelsbilanz Rumaniens stark aktiv zu gestalten. Zugleich ging man daran, eine grosse Zahl Zisternenzüge auf Rechnung der Staatsbahnen im Auslande aufzukaufen. Von all diesen schönen Plänen gelangte jedoch

nur der erste zur Ausführung; nach dreijähriger Arbeit wurde endlich 1895 die 87 km lange Strecke Bukarest - Ploiest - Campina doppelgleisig umgebaut. Die doppelgleisige Ausführung der anderen Linien scheiterte infolge Mangels an Geldmitteln. Massgebend hierfür war auch der Umstand, dass vom Jahre 1896 - 1899 im ganzen Lande schlechte Ernten und so die Getreidenausfuhr ein ganz geringe war; hierdurch wurde das Budget des Staates belastet, da die Summen, die jährlich für die Verzinsung der Amortisation der Anleihen an das Ausland gezahlt werden mussten, ziemlich hohe waren und hauptsächlich durch den Getreidetransport gedeckt wurden. Man liess somit den Plan des doppelgleisigen Ausbaues der anderen Linien fallen. Es wurde nun ein anderer Plan gefasst; der Hauptexport des Petroleums sollte nicht mehr mittels Eisenbahn, sondern von Constantza aus per Schiff erfolgen. Auch wollte man sich nicht mehr der Eisenbahnen bedienen, um das Petroleum von Campina bis Constantza zu schaffen; es sollten statt dessen drei unterirdische Kanalrohranlagen von den Petroleumquellen zu dem Hafen des Schwarzen Meeres erbaut werden, um auf diese Weise die Petroleumausfuhr zu vergrössern und den Transport zu verbilligen. 1913 war bereits die erste Kanalanlage fertiggestellt. Nach dem Kriege ging man an die Ausführung der Arbeit der anderen beiden Leitungen, die heute ihrer Vollendung entgegengehen.

Wie wir hieraus ersehen, kam dem Eisenbahnwesen in der Industrieentwicklung Altromaniens nicht jene Bedeutung bei, wie dies in anderen Ländern, vor allem in

Westeuropa der Fall ist. Der Grund hierfür liegt einerseits in der ziemlich geringen Bedeutung der kaum erst entwickelten altrumänischen Industrie für die Weltwirtschaft, andererseits in dem verhältnismässig kleinen Absatz der heimischen Industrieerzeugnisse im Lande selbst. Nehmen wir dazu noch in Betracht, dass ausschliesslich die Petroleumindustrie an einer bestimmten Stelle des Landes lokalisiert ist, andere Industriezweige dagegen fast in jedem Vorort der Distrikte vertreten sind, und somit der ohnehin kleine Absatz auf das Land mittelst der Fuhrwerke der Bauern auf leichte Weise erfolgen kann, so darf es uns nicht wundern, wenn den Eisenbahnen diesbezüglich nur eine kleine Rolle zufällt. Im Gegensatz zu Altrumänien spielen dagegen die Eisenbahnen in der Industrialisierung Siebenbürgens eine viel bedeutendere Rolle, worauf ich im folgenden zu sprechen kommen will.

a) Verkehr und Industrialisierung in Siebenbürgen

Siebenbürgen, das den nordöstlichen Teil des einstigen Ungarns umfasst, ist überaus reich an Mineralien und die vorhandenen ausgebreiteten Erz-, Kohlen- und Holzlager können auch für eine sehr entwickelte Industrie eine sichere Grundlage bilden. Die Neigung der Bevölkerung des Landes steht auch mit der Signung desselben im Einklange, da neben der Landwirtschaft eine künstlerische und verbreitete Hausindustrie schon seit

Jahrzehnten zu verzeichnen ist und auch heute noch blüht, was daraus ersichtlich ist, dass in Gegenden, wo früher nur die Land- und Hauswirtschaft eingebürgert war, Konfektionsindustrien und zwar sowohl Fabrikbetrieb als Heimarbeit mit Leichtigkeit eingeführt werden können. Dass trotzdem in Siebenbürgen keine solche Entwicklung zu bemerken ist wie in den westlichen Ländern, ist den nicht ganz günstigen politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen Siebenbürgens in der Zeitperiode 1750 - 1867 zuzuschreiben. Die grossen und grundlegenden Umwälzungen der Technik in dieser Periode sind in Siebenbürgen beinahe unbemerkt geblieben. Und wenn seit 1867 auf allen Gebieten mit besonderer Eifer gearbeitet wird, so können doch die Verhältnisse der erwähnten Periode nicht so leicht nachgeholt werden, umso mehr, als der Aufschwung der neuen Fabrikationsmethoden und somit die Grundlage der Grossindustrie in den westländern auch in den letzten Jahrzehnten ein so enormer ist, dass ein Schritt halten nur bei Vorhandensein sehr günstiger wirtschaftlicher Verhältnisse möglich ist.

Die moderne Grossindustrie benötigt zu ihrem Bestande und zu ihrer Entwicklung komplizierte Daseinsbedingungen. Die blosser Verkehrslage ist bei den stark konkurrierenden Artikeln, bei denen ein scheinbar kleiner Frachtunterschied im Rohstoff- und Fabrikatentransport von entscheidender Bedeutung zu sein pflegt, oft ausschlaggebend für die Rentabilität des Unternehmens; ebenso ist für die Fortentwicklung der Industrie das Verkehrswesen von grösster Bedeutung. In erster Linie sei hierbei

an die Eisenbahnen gedacht. Welch grosse Rolle diese in der Industrialisierung eines Landes beziehungsweise einer Provinz spielen, beweist am besten das Ruhrgebiet. Nachdem hier 1847 die ersten Eisenbahnlinien eröffnet worden waren, wurden schon 1850 nach Ruhrort nur 24.824 t Kohlen auf den Landstrassen, dagegen 66.544 t auf dem Schienenwege transportiert; der Transport auf der Ruhr betrug allerdings noch über 300.000 t. Von 1858 ab wurde keine Kohle mehr auf den Landstrassen hergebracht. Im Jahre 1861 wurde auch die auf der Ruhr verfrachtete Kohlenmenge zum ersten Male von dem Eisenbahntransporten überholt. Des weiteren wurde durch die am Rhein entlang führenden Längsbahnen nach dem Mittelrhein fast ganz von der Wasserstrasse abgezogen; auch der Transport von Eisenerzen geschah hauptsächlich auf der Eisenbahn; der Wasserweg wurde nur dann benutzt, wenn Versand- und Empfangestation unmittelbar am Wasserwege liegen.

Ebenso wie in Deutschland, hat auch in Siebenbürgen gerade jene Industrie in den letzten vier Jahrzehnten einen gewaltigen Aufschwung genommen, welche die Grundlage der meisten anderen Industrien und des gesamten Verkehrswesens, also der wichtigste Faktor des Gedeihens des Landes ist; ich meine die Erzeugung und Verarbeitung des Eisens, mit einem Worte die Eisenindustrie. In erster Linie kommen hierbei die Distrikte Hunedoara und Caras-Severin in Betracht. Und durch den Bau von Eisenbahnlinien nach diesen Gebieten trug man ausserordentlich viel zur Hebung der industriellen Tätigkeit bei. (In erster

Linie wollen wir den Petroschner Industriebezirk ins Auge fassen. Um die reichen Kohlenlager dieser Gegend in entsprechender Weise erschliessen zu können, befasst man sich bei der Projektierung der ersten Siebenbürger Eisenbahnstrecke von Arad nach Karlsburg mit dem Plane, zugleich auch eine Zweigstrecke nach Petroschen zu erbauen. 1870, zwei Jahre nach der Eröffnung der ersten siebenbürgischen Eisenbahnstrecke, wurde die Linie Pischki - Petroschen dem Verkehr freigegeben; vier Jahre nachher wurde diese Linie bis Lupeni weitergeführt. Die Folge davon war, dass eine intensive Ausnützung der in dieser Gegend liegenden Kohlen- und Erzlager begann und seit 1885 im Durchschnitt täglich 75 vollbeladene Güterzüge à 40 Wagen nach den Innern Ungarns und Siebenbürgens rollten und auf diese Weise viel zur Hebung der heimischen Industrie beigetragen wurde. Ausserdem deckten die ungarischen Staatsbahnen mit Petroschener Kohle bis 40 % ihres Bedarfs. In Petroschen selbst entstanden mehrere grössere Industrieunternehmungen und die Bedeutung des Ortes wurde von Jahr zu Jahr eine grössere. Im benachbarten Kalamaber, das noch vor 40 Jahren ein ganz unbedeutendes Dorf war, entstanden mächtige Eisenwerke und die Fabrizierung eiserner Oefen nahm solche Umfänge an, dass ganz Ungarn seinen Bedarf ausschliesslich von hier deckte. Trotzdem nun die Arad-Pischki-Lupiner Strecke eingleisig gebaut wurde und auch heute noch eingleisig ist, konnten mittelst Eisenbahn von 1885 - 1915 über 3 Millionen Metertonnen fortgeschafft werden. Zur Förderung des Verkehrs wurden jedoch auf der ganzen Strecke grössere Bahnhöfe und mehrere Ausweichstellen erbaut.

Seit Zuteilung Siebenbürgens an Rumänien hat die Produktion im Petroschener Gebiet sich nicht nur nicht verringert, sondern nimmt jährlich in erhöhtem Masse zu. Vor allem wurde jetzt Altrumänien ein ganz bedeutendes Absatzgebiet. Da nun die Strecke Târgul Jiu - Lupeni nicht mit Schienenwegen versehen war, ging man gleich nach der Schaffung Grossrumäniens daran, diese Linie auszubauen und somit Altrumänien mit dem bedeutendsten Kohlenlager des Reiches zu verbinden; zugleich soll dadurch zur Industrialisierung Craiovas beigetragen werden, das südlich von Lupeni liegt und schon im alten Reiche eine grosse industrielle Tätigkeit entfaltet.

Der zweitgrösste Industriebezirk Siebenbürgens, bzw. des Banats, die Gegend von Anina und Reschitza, gelangte auch erst dann zur völligen Entfaltung, nachdem dieses Gebiet mit Eisenbahnlinien versehen wurde. Anfangs der 70er Jahre wurde bereits die Linie Temesvár - Werschetz¹⁾ - Jasenova²⁾ - Anina dem Verkehr freigegeben und hiermit der erste Schritt zur industriellen Entfaltung dieses Gebietes gemacht. Im Jahre 1873 wurde dann die Linie Temesvar - Deutschbogschan - Reschitza eröffnet. Die Linie von Temesvar bis Deutschbogschan war normalspurig und im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen, die Linie von Deutschbogschan nach Reschitza dagegen war schmalspurig und wurde von einer Privatgesellschaft betrieben. Für die industrielle Entfaltung Reschitzas bildete~~te~~ letztere einen ziemlich grossen Nachteil,

1)2) Werschetz und Jasenova gehören jetzt zu Jugoslawien

da die in Reschitza auf die Schmalspurbahn verladene Rohmaterialien und Industrieerzeugnisse in Deutschgogschau auf die Normalspurbahn umgeladen werden mussten, was für die Verteuerung der Produkte und Erschwerung des Absatzes nicht von geringer Bedeutung war. Die eigentliche Entfaltung Reschitzas beginnt denn auch erst, da die Schmalspurbahn auf Kosten der ungarischen Staatsbahnen 1909 zur Normalspurbahn ausgebaut wurde. Hiermit war auch viel zur industriellen Entfaltung Temesvars und Arads beigetragen, da diese Städte ^{jetzt} auf leichte Weise und in grossen Mengen ihren Bedarf an Rohmaterial und Halbfabrikaten beziehen konnten.

Zur Ausnützung des Holz- und Salzreichtums Siebenbürgens genügten die vom Staate erbauten Eisenbahnlinien Kocsard - Ghimesch und Ghimesch - Kronstadt sowie die wenigen Schmalspurbahnen bei weitem nicht. So kam es denn, dass eine Privatgesellschaft (die Szamoschaltalbahn A.G.) mehrere Linien zur Ausbeutung des Reichtums des Landes projizierte und bereits Anfang 1880 ihre Linien dem Verkehr übergeben konnte. Dass diese Linien zur Förderung der Erschliessung der Bodenreichtümer des Landes beigetragen haben, ist unbestreitbar; inwieweit jedoch das Eisenbahnsystem Siebenbürgens im ganzen betrachtet, zur wirtschaftlichen Erschliessung der Reichtümer und zur industriellen Entwicklung des Landes zweckmässig angelegt ist, oder nicht, wird die Aufgabe des nächsten Kapitels bilden.

XIII.

Die Mängel des heutigen Eisen-
bahnsystems vom wirtschaft-
lichen Standpunkt.

Schon beim ersten Blick auf die Eisenbahnkarte Rumäniens fallen nur uns zwei Tatsachen auf: erstens die ganz unbedeutende Anzahl von doppelgleisigen Strecken und zweitens die ganz wenigen Verbindungslinien zwischen dem Altreiche und den neuangeschlossenen Gebieten. Nehmen wir dazu noch in Betracht, dass das Land im Verhältnis zu seiner Einwohnerzahl nur dünn mit Eisenbahnlinien durchzogen ist und dass vor allem wichtige wirtschaftliche Gebiete fast gar nicht oder nur schwach mit Eisenbahnlinien versehen sind, so können wir schon im vorhinein, bevor wir noch auf Einzeluntersuchungen näher eingegangen wären, das Eisenbahnsystem im Länens als unvollkommen hinstellen.

Um ein Gebiet zur völligen wirtschaftlichen Entfaltung zu bringen und um seine landwirtschaftliche und industrielle Produktion zu steigern, ist das Vorhandensein von ausreichenden Verkehrsmitteln eine Grundbedingung. Die wirtschaftliche Entfaltung, die die Rheinlande seit Erbauung der ersten Eisenbahnlinien genommen haben, ist eine besonders bezeichnende. Die seither ununterbrochene weitere Ausbaueung des Eisenbahnsystems durch verstärkten

Anschluss an andere Wirtschaftsgebiete und durch vermehrte Transportmöglichkeiten nach den Absatzgebieten, sowie durch Verdichtung der Eisenbahnlinien in der betreffenden Provinz selbst, hat ungeheuer viel zur heutigen wirtschaftlichen Vervollkommenung dieses Teiles des Deutschen Reichs beigetragen.

wie bereits früher festgestellt, bietet Rumänien sämtliche Vorbedingungen für eine vollkommene Entfaltung der Industrie; auch hinsichtlich der Landwirtschaft gilt genau dasselbe. Sein ungeheurer Bodenreichtum, der vielerorts noch gar nicht erschlossen ist, könnte auf leichte Weise, bei ausreichendem Vorhandensein von Verkehrsmitteln wirtschaftlich am zweckmässigsten verwertet werden. Dass all dies bisher nicht oder nur in geringem Masse der Fall war, ist in erster Linie seinem mangelhaften Eisenbahnsystem zuzuschreiben. Bei der näheren Untersuchung wollen wir nun das Eisenbahnsystem als Ganzes im Rahmen des neu geschaffenen Staates und nicht nach Provinzen gesondert in Betracht ziehen, da auf diese Weise eine Kritik vom wirtschaftlichen Standpunkt aus ausgeprägter zum Vorschein tritt.

Das grösste Uebel, das heute das Eisenbahnwesen Rumaniens beherrscht, ist, dass die Linienverbindung zwischen dem Altreiche und den neuangeschlossenen Gebieten eine ganz unzureichende ist; hierdurch wird dem ganzen Eisenbahnsystem des Landes der Typus der Uneinheitlichkeit aufgestempelt. So kann sich denn der Verkehr nur in aus-

serst mangelhafter Weise abwickeln, was erstens auf den Güteraustausch zwischen den einzelnen Gebieten selbst und zweitens auf den Aussenhandel des Landes von grösstem Nachteil ist. Zur Zeit wird Altrumänien mit Siebenbürgen nur durch vier Linien verbunden, von denen zwei Hauptlinien sind, deren Unterbau ziemlich stark und auf Massentransporte zugeschnitten ist; es sind dies die Linien bei Orschowa und Predeal. Die Verbindungslinien über Rotenturm und Ghimesch dagegen sind technisch äusserst mangelhaft. Von diesen vier Linien genügt ihrem wirtschaftlichen Zweck nur die eine der beiden Hauptlinien. Es ist dies die Strecke Bukarest - Campina - Predeal - Kronstadt - Klausenburg - Grosswardein. Sie verbindet erstens die Landeshauptstadt mit Städten und Gebieten, die industriell bzw. landwirtschaftlich stark entwickelt sind; zweitens kann sich der Verkehr zwischen den an dieser Linie liegenden Industriestädten untereinander leicht entfalten. Der Umstand, dass diese Linie Gebiete verbindet, welche sich vor allem durch Mannigfaltigkeit der Produktion auszeichnen, trägt zur Erhöhung ihrer Bedeutung bei. Sie durchquert das Petroleumgebiet bei Campina, die waldreiche Gegend von Sinsia bis Schässburg und weiter im Nordwesten bei Cincea das Erdgasquellengebiet bei Mediasch und das landwirtschaftlich hochentwickelte Gebiet entlang der Kokel und des Marosch; auch weist das von dieser Strecke berührte Gebiet eine ziemlich starke Anhäufung der Bevölkerung auf und gehört zu einem der dichtest bevölkerten Teile des Landes. Die Städte, an denen diese Linie vorbeiführt, haben

eine stark entwickelte Industrie und können Rohstoffe auf leichte Art herbeischaffen und ebenso leicht kann sich der Absatz der Güter vollziehen. Der einzige Mangel, den sie aufweist, ist der, dass sie nur von Bukarest bis Campina zweigleisig ausgebaut ist; auf der ganzen, fast 600 km langen Strecke von Campina bis Grosswardein dagegen ist sie eingeleisig. Die Folge davon ist, dass der Verkehr eine Verzögerung erleidet, welcher Umstand wirtschaftliche Nachteile nach sich zieht. Der Versuch, diesen Uebelstände durch Ausbau von Bahnhöfen und Errichtung von Ausweichstellen abzuheben, erwies sich als ungenügend. An einen doppelgleisigen Ausbau ist aber, wenigstens noch in den nächsten Jahren, infolge Mangel an Geldmitteln nicht zu denken; auch bei Aufnahme einer grösseren ausländischen Anleihe seitens des rumänischen Staates könnte, so sehr es auch für die Entfaltung der Wirtschaft wünschenswert wäre, an den doppelgleisigen Ausbau dieser Strecke nicht gedacht werden, da vorläufig noch noch viel grössere Lücken im rumänischen Eisenbahnwesen ausgebessert werden müssen.

Die zweite Hauptlinie über Orschowa ist insofern von Bedeutung, als sie das industriell stark entwickelte Temesewar, welches zugleich nach Bukarest und Galatz der grösste Handelsplatz Rumäniens ist, mit Craiova und Bukarest verbindet. An Bedeutung bleibt sie jedoch weit hinter der Bukarest - Grosswardeiner Strecke zurück. Ein grosser Nachteil dieser Eisenbahnlinie ist, dass sie von Craiova über Pitesti nach Bukarest führt,

statt die kürzere Strecke über Vaduleni und Flamanda zu nehmen, wodurch ein landwirtschaftlich hochentfaltetes Gebiet altrumäniens dem Verkehr erschlossen würde. Zugleich würde dadurch viel zur Hebung der Bedeutung Craiovas, das schon jetzt ein bedeutender Getreidehandelsplatz ist, beigetragen werden.

Den beiden Nebenlinien über Rotenturm und Ghimesch kommt bei der Verfassung, in der sie sich heute befinden, wenig Bedeutung zu; die Linie über Rotenturm dient vornehmlich dem Verkehr zwischen Hermannstadt und Bukarest über Piatra Olt. Da der Unterbau dieser Strecke ein ganz schwacher ist und die Distanz Hermannstadt - Bukarest über Piatra Olt - Pitesti genau soviel beträgt, wie über Mediasch - Kronstadt und dabei letztere Linie noch den Vorteil aufweist, Hauptstrecke zu sein und somit täglich von viel mehr Zugpaaren mit einer grösseren Geschwindigkeit befahren wird als dies auf der Strecke über Rotenturm der Fall ist, so ist die Folge davon, dass sowohl der Güter- als auch der Personenverkehr auf letzterer Linie stark vernachlässigt wird. Auch der Umstand, dass die Linie über Rotenturm eine direkte Verbindung zwischen den Industriestädten Hermannstadt bzw. Mediasch und dem Donauhafen Corabia schafft, ist von unwesentlicher Bedeutung; denn der Export von Holzprodukten aus der Hermannstädter Gegend geschieht vornehmlich nach Ungarn, und bedient sich daher des Schienenweges, und die in Mediasch erzeugten Industriewerke finden ihren Absatz vornehmlich im Baltische und werden über Kronstadt - Fredegal dahin transportiert. Eine Bedeutung würde die

strecke über Rotenturm erst bei Erfüllung ihres wirtschaftlichen Zweckes erhalten, der in einer Verbindung des industriell stark entwickelten Arads mit Bukarest über Hermannstadt - Hammicu Valcea - Curtea - de Arges-Pitesti bestünde; hierbei müsste die etwa 35 km lange Strecke zwischen Hammicu Valcea bzw. Jiblea und Curtea de Arges neu erbaut werden, was bisher wegen der grossen Kosten infolge der Terrainschwierigkeiten in dieser Gegend nicht geschehen ist. Dadurch würde auch die Entfernung Hermannstadt - Bukarest um fast 150 km herabgemindert werden. Auch würde der Verkehr von Arad bzw. Hermannstadt nach dem Altreiche, der heute seinen Weg hauptsächlich über Kronstadt - Predeal nimmt, die Rotentürmer Richtung einschlagen, und so eine bedeutende Entlastung der ersteren Linie herbeiführen.

Dasselbe, was von der heutigen Verfassung der Rotentürmer Strecke gilt, ist auch für die Strecke über Ghimesch massgebend. Auch diese Linie hat ganz den Charakter einer Vizinalbahn und eignet sich bei ihrem jetzigen technischen Zustande kaum für eine Intensifizierung des Verkehrs und dadurch Erfüllung ihres wirtschaftlichen Zweckes. Immerhin ist aber den Mängeln auf dieser Strecke viel leichter abzuhelpen, als auf der Strecke über Rotenturm, vor allem, da ein Neubau einer Teilstrecke hier nicht in Frage kommt. Auch die wirtschaftlichen Vorbedingungen sind hier bei weitem bessere. Sie verbindet nämlich einen grossen Teil Siebenbürgens, der sowohl industriell als auch landwirtschaftlich von

Bedeutung ist auf kürzestem Wege mit Ruminiens größtem Hafensplatz Galatz. Dadurch hat sie eine doppelte Aufgabe zu erfüllen. Erstens sollen auf ihr aus dem waldreichen Gebiet der Csik die für die Türkei bestimmten Holztransporte auf rasche und ausreichende Weise nach Galatz gebracht werden, um hier dann auf Schiffe verladen zu werden; zweitens können auf dieser Strecke die in Galatz eingeführten für Nordost-Siebenbürgen bestimmten Auslandswaren (vor allem Kolonialwaren) auf rascheste Art ihrem Bestimmungsorte zugeführt werden; auch würde hierdurch eine merkliche Entlastung der Predeal-er Strecke herbeigeführt werden.

Eine Vervollkommnung der angeführten bestehenden Eisenbahnstrecken würde der Wirtschaft des Landes zwar von grossem Vorteil sein, jedoch könnten diese den an sie gestellten Anforderungen auch dann noch nicht vollkommen genügen. Der Ausbau von weiteren solchen Eisenbahnlinien ist daher ein wichtiges Problem, das seiner Ausführung harret. Zunächst käme der Ausbau der Linie von Lupeni bis Tirgu Jiu in Betracht. Die Vorarbeiten dieser Strecke haben bereits begonnen. Ihre Bedeutung besteht darin, dass sie das Kohlenrevier bei Petroschen und Lupeni zur vollkommenen Erschliessung bringt und der Absatz von Kohle und Erzen ins Altreich auf leichte und ausreichende Weise ermöglicht wird. Zugleich könnten dem in industrieller Entwicklung sich befindenden Craiova die nötigen Rohstoffe rasch und billig zugeführt werden.

Die zweite in Betracht kommende Strecke ist die bereits projizierte Linie über den Tulcea-Pass im Osten Siebenbürgens. Diese würde ihren Ausgangspunkt in Topli-taromana nehmen, über den Tulcea-Pass führen und an Pia-tra Neamt vorbei in Pascani den Anschluss nach Jasi und Chisinau in Bessarabien verschaffen; es wäre dies die kürzeste Verbindungslinie zwischen Siebenbürgen und Bessa-rabien. Ihre wirtschaftliche Bedeutung wäre ein ganz her-vorragende; der wirtschaftliche Kontakt zwischen diesen beiden Provinzen, der heute ein ganz minimaler ist, würde mit einem Male wichtige Proportionen annehmen, indem der Transport industrieller Erzeugnisse aus Siebenbürgen nach Bessarabien auf leichte Art erfolgen könnte. In erster Reihe könnten nach Bessarabien landwirtschaftliche Maschi-nen in grossen Mengen und ähnliche Artikel importiert wer-den, die zur Hebung der von jedem Gesichtspunkte aus arg darniederliegenden Provinz beitragen würden. Hiermit könnte vor allem die landwirtschaftliche Produktion Bessa-rabiens in wenigen Jahren ganz besondere Proportionen annehmen und bei dem überaus fruchtbaren Boden auf ein Maximum gesteigert werden. Die Folge wäre die, dass jähr-lich grosse Mengen Getreide für die Ausfuhr freibleiben, die auf der erwähnten Strecke dann über Siebenbürgen nach der Tschechoslowakei und Deutschland fortgeschafft werden könnten. Zugleich käme dieser Linie auch eine nicht minde-re strategische Bedeutung bei, da hierdurch zwischen der West- und Ostgrenze des Reiches auf kürzestem Wege eine Verbindung hergestellt wird.

Die dritte in Frage kommende Linie ist die im Bau befindliche Strecke zwischen Borgobistritz und Dornawetza, welche eine direkte Verbindung zwischen Siebenbürgen und der Bukowina schafft und vornehmlich für letztere Provinz Bedeutung hat. Durch den Ausbau dieser Linie wird die Bukowina viel stärker in das Zentrum des Verkehrs gerückt als bisher. Während vordem der Kontakt der Bukowina mit Westeuropa auf höchst beschwerliche Art über Polen sich vollziehen musste, wird er nun viel leichter über Bistritz Klausenburg-Grosswardein sich abwickeln können. Gleichzeitig wird auch der Gütertausch zwischen Siebenbürgen und der Bukowina grössere Dimensionen annehmen und dies der Wirtschaft beider Provinzen zum Vorteile gereichen.

Als vierte und letzte Linie kommt der Bau einer Eisenbahnstrecke von Kronstadt über den Buzau-Pass in Frage, wodurch über Neholasi und Buzau eine direkte Verbindung mit den Donauhäfen Braila und Galatz geschaffen wird. Aus dem Ausbau dieser Strecke würden vornehmlich die siebenbürgischen Städte Kronstadt, Hermannstadt und Mediasch wirtschaftliche Vorteile ziehen. Im allgemeinen jedoch wäre diese Linie nicht von solch grosser wirtschaftlicher Tragweite, wie dies bei dem vorhin genannten der Fall ist.

Schliesslich sei noch kurz auf einige Mängel innerhalb des Eisenbahnsystems einzelner Provinzen, vornehmlich Siebenbürgens hingewiesen. In erster Linie ist hier an die Vernachlässigung der Verkehrsmöglichkeiten in den Industriegebieten von Reschitza und ~~Statten~~ Anina ~~Glaine~~ - Orawitza zu denken. Durch die neugezogenen Grenzen ist vor allem Anina und Orawitza an die Peripherie

des Verkehrsnetzes gedrückt und der Absatz an Rohstoffen und Industrieerzeugnissen muss, vornehmlich nach dem Altreiche, auf Umwegen geschehen. Der Ausbau einer Strecke von Mehadia nach Anina ist daher dringend gewünscht, wodurch dieser Industriebezirk durch direkten Anschluss an die Hauptstrecke Temeswar - Bukarest bedeutende Vorteile ziehen wird. Das gleiche gilt zum grossen Teile auch von Reschitza, da der baldige Ausbau der projizierten Linie nach Carausebes und damit der Anschluss an die Hauptstrecke zu grossem Nutzen gereichen wird. Was die Schmalspurbahnen Siebenbürgens betrifft, so haben diese ihre Aufgabe zwar insofern erfüllt, indem sie zur intensiveren Ausäutzung vor allem der Waldgebiete des Landes beitrugen. Da jedoch ihre Ladefähigkeit und Zuglast eine zu geringe ist, wird der Umbau in Normalspur vom wirtschaftlichen Standpunkte aus nur zu begrüssen sein. Eine einzige Ausnahme macht die Schmalspurbahn Turda - Abrud, die durch enge Täler und steile Felsen hindurch führt und deren Umbau in Normalspur vom technischen Standpunkte aus zu kostspielig sich gestalten würde.

Von den, von Privatgesellschaften betriebenen Bahnen, kommt den Linien der Arad-Gannader Bahn nur wenig wirtschaftliche Bedeutung zu. Eine umso grössere Bedeutung haben dagegen die Strecken der Szamoschtalbahngesellschaft. Durch den, von dieser Gesellschaft ausgeführten Bau von Eisenbahnlinien ist zum guten Teil erst die Erschliessung des Holz- und Salzreichtums im Nordosten Siebenbürgens möglich geworden. Eine Verdichtung des Eisenbahn-

netzes in diesem Bereich ist vom wirtschaftlichen Standpunkt aus sehr wünschenswert, da erst hierdurch das an Naturschätzen äusserst reiche Gebiet zu vollkommenerer Erschliessung seiner Reichtümer gebracht werden kann.

Was Bessarabien anbelangt, so stellen die zum grössten Teile mit russischer Spurweite ausgebauten Strecken im Eisenbahnsystem Ruminiens ein nicht geringes Verkehrsmittel dar. Normalspurig wurde bisher nur die Linie Jasi - Chivinau - Bender umgebaut; die baldige Fertigstellung in Normalspur der anderen Linien ist daher höchst wünschenswert.

XIV.

Das Eisenbahnsystem Rumäniens
im Rahmen der Weltwirtschaft.

Trotzdem das Eisenbahnsystem Rumäniens sowohl vom technischen, als auch vom wirtschaftlichen Standpunkt aus eine ganze Reihe von Unvollkommenheiten aufweist, spielt es im Weltverkehr, bzw. in der Weltwirtschaft eine viel bedeutendere Rolle als man grundsätzlich annehmen sollte. Dieser Umstand ist in erster Linie der hohen wirtschaftlichen Bedeutung des Landes zuzuschreiben. Von allen Staaten im Südosten Europas nimmt Rumänien sowohl wirtschaftlich, wie auch kulturell die erste Stelle ein. Noch vor der Ziehung der neuen Grenzen gehörte es zu jenen Ländern, denen Mittel- und Westeuropa die meiste Aufmerksamkeit zuwandten. Seine Bodenschätze und seine reichen Ernten bildeten die besondere Anziehungskraft auf diese Staaten; England, Deutschland, Frankreich und zuletzt auch die Vereinigten Staaten von Nordamerika legten in grossen Mengen ihre Kapitalien zur Erschliessung der überaus reichen Petroleumfelder in Rumänien an, und die benutzenden Getreideüberschüsse des Landes nahmen alljährlich zu Schiff und zur Eisenbahn ihren Weg nach dem Westen, vornehmlich nach Deutschland, Italien, Belgien und Frankreich. So kam es, dass der Kontakt mit Westeuropa

ein immer regerer wurde und man sich daher bemühte, durch Schaffung direkter Verkehrsbedingungen die Möglichkeit zu erlangen, dies Land auf rasche und bequeme Weise zu erreichen. Die Folge davon war die Aufstellung einer direkten Verbindung zwischen Ostende und Constantza am Schwarzen Meer über Brüssel - Köln - Frankfurt a.M. - Wien - Budapest - Temeswar - Bukarest. Zugleich wurde hierdurch die kürzeste Verbindung zwischen Rumänien und England hergestellt. Dem Verkehr nach Berlin und Nordostdeutschland diente die Strecke über Ploiesti - Bordenjani - Czernowitz, die zwar nicht von direkten Eisenbahnzügen wie erstere, dagegen von direkten wagen sowohl nach Berlin, als auch nach Danzig und Königsberg in Pr. befahren wurde. Dass diese Verkehrsverhältnisse viel zur wirtschaftlichen als auch kulturellen Hebung des Landes beitrugen, ist einleuchtend. Zugleich aber hatte dies zur Folge, dass die Bedeutung der rumänischen Eisenbahnen im internationalen Verkehr sich ganz besonders erhöhte und somit/der rumänischen Staatsbahnen den Ansporn^{gab,} das Eisenbahnnetz im Innern des Landes auszubauen und zu verbessern, um hierdurch eine entsprechendere Anpassung an das europäische Eisenbahnnetz zu erzielen. So kam es, dass von 1909 ab das Eisenbahnproblem eine der wichtigsten zu lösenden Fragen der rumänischen Regierung bildete. Anfang 1914 wurde schliesslich eine Eisenbahnanleihe von 410 Millionen Lei bewilligt, womit binnen 7 Jahren das Eisenbahnnetz des Landes von 3.550 km auf 5.600 km gebracht werden sollte, und auch der doppelgleisige Ausbau einer ganzen Reihe

von Strecken beschlossen wurde.

Die Ausführung dieses Planes scheiterte jedoch an dem Ausbruch des Weltkrieges.

Nach dem Kriege ging Rumänien als doppelt vergrösserter Staat hervor. Die Länge seines Eisenbahnnetzes dagegen wurde mehr als dreimal so gross wie früher, da der grösste Teil der neuen Provinzen dichter mit Linien durchzogen ist, als das alte Königreich. Die Länge sämtlicher Eisenbahnlinien Rumäniens betrug 1921 : 11.678 km. Zugleich machte sich aber eine unangenehme Stöckung im Eisenbahnverkehr geltend, was für die Wirtschaft des neuen Landes höchst nachteilig war; die meisten Lokomotiven waren unbrauchbar, ein grosser Teil der Wagenparks, sowohl des alten Königreichs, als auch der neuen Provinzen war fast vollständig demoliert, die Schienenwege vernachlässigt und die meisten Brücken Altrumäniens zeigten Spuren des Krieges und waren höchst notdürftig hergestellt. Dabei zeigte sich in Rumänien, wie auch anderwärts, eine Steigerung des Verkehrsbedürfnisses. Im allgemeinen erhöhte sich die durchschnittliche Beförderungslänge pro Person um fast ein ~~Sechstel~~ Drittel im Verhältnis zur Vorkriegszeit. Dieser Steigerung des Verkehrsbedürfnisses stand eine Erschwerung seiner Befriedigung gegenüber. Nur mit schwerer Mühe und höchst notdürftig vollzog sich daher der Verkehr auf den rumänischen Staatsbahnen in den ersten Monaten der Nachkriegszeit, bis endlich im Laufe des Jahres 1920 wieder normale Verhältnisse eintraten. Auch ging man daran, die während langer Zeit unterbroche-

nen Eisenbahnverbindungen mit dem Auslande wieder herzustellen, denen jetzt, bei den erweiterten Grenzen des Reiches und seiner erhöhten wirtschaftlichen Bedeutung eine viel grössere Rolle zukam als früher. Die erste internationale Linie nach dem westen, auf der alsbald der Verkehr aufgenommen wurde, ist die Linie Bukarest - Paris über Temeswar - Winkowce - Agram - Triest - Mailand - Lausanne. Bald darauf wurde der Verkehr auf der Strecke nach Ostende über Budapest - Wien - Frankfurt a.M. wieder aufgenommen und diesen Zügen auch direkte Wagen nach Amsterdam und Calais beigelegt. Als neue direkte Verbindungen wurden vor kurzem durchgehende Züge von Bukarest nach ~~Wien~~^{Prag} über Grosswardein - Kaschau und Bukarest - Wien über Czernowitz - Lerberg - Krakau aufgestellt; auch ist in letzterer Zeit eine direkte Zugverbindung zwischen Bukarest und Berlin geplant. Durch Aufstellung dieser Züge ist Rumänien am internationalen Verkehr in sehr hohem Masse beteiligt und viel mehr als alle übrigen Länder Südosteuropas in das Zentrum des Verkehrs gerückt. Dass dies seinem kulturellen und wirtschaftlichen Gedeihen ganz besonders dienlich ist, ist einleuchtend.

Im allgemeinen beurteilt, ist der Bau des rumänischen Eisenbahnnetzes hinsichtlich Anreihung und entsprechendem Anschluss an das mittel- und westeuropäische Eisenbahnsystem ein viel günstigerer als der Ausbau des Netzes im Lande selbst. Immerhin darf jedoch der Mangel an Doppelgleisen bei den Hauptlinien, welche den internationalen Verkehr besorgen, als auch die Notwendigkeit des Ausbaues weiterer Linien nicht übersehen werden.

Bei der Gesamtlänge von 11.678 km der rumänischen Bahnen entfallen auf 100 qkm 3,35 km Streckenlänge. Diese Dichtigkeitsziffer, wenn auch klein, hat keiner der übrigen Staaten Südosteuropas, als auch keiner der nachfolgenden Staaten Oesterreich-Ungarns, ausgenommen die Tschechoslowakei, nachzuweisen. In Jugoslawien entfallen auf 100 qkm : 3,64 km, in Bulgarien : 2,50 km, in Griechenland : 2,48 km Streckenlänge. Dagegen entfallen in der Tschechoslowakei : 9,64, - Deutschland : 12,45, in England : 12,60, Frankreich : ~~12,45~~ 9,43, Ungarn : 7,62, Polen : 5,16, Deutsch-Oesterreich : 7,48, Italien : 7,38 und Belgien sogar 28 km Streckenlänge pro 100 Kilometer.

XV.

R ü c k b l i c k u n d A u s b l i c k .

Die Hauptursache, weshalb Rumänien trotz seiner ungeheuren Getreide-, Petroleum- und Holzproduktion wirtschaftlich nicht in entsprechendem Masse zur Geltung kommt, und auch seine Volkswirtschaft eine ganze Reihe von Mängeln aufweist, liegt vornehmlich in seinem mangelhaften Eisenbahnsystem. Das Eisenbahnnetz, das eine Länge von 11.678 km hat, ist gegenüber einem Flächeninhalte von 304.000 qkm und einer Einwohnerzahl von 17½ Millionen vollkommen ungenügend. Nimmt man dazu in Betracht, dass die Eisenbahnlinien vielerorts wirtschaftlich unzweckmässig angelegt worden sind, indem bedeutende Wirtschaftsgebiete nur schwach oder gar nicht mit Eisenbahnlinien durchzogen sind (siehe Kapitel XIII), und dass auch das rollende Material in zu geringer Zahl vorhanden ist, so kann man leicht verstehen, warum Rumäniens Getreide-, Petroleum- und Holzexporte verhältnismässig klein sind und in gar keinem Verhältnis zum Reichtum des Landes steht; dasselbe gilt auch für den inneren Absatz. Wenn auch grossenteils in Rumänien die Kapitalien nicht in den Masse aufzutreiben sind, wie in den Ländern Mittel- und Westeuropas, so ist doch in den letzten Jahren eine ganz bedeutende Gründungstätigkeit zu verzeichnen gewesen. Dass

trotzdem seine Wirtschaft nicht als blühend bezeichnet werden kann, liegt einzig und allein in seinem mangelhaften Verkehrswesen, das sowohl die Zufuhr von Rohstoffen zu den Produktionsstätten, als auch den Absatz der Produkte — sei es für das Inland oder Ausland — nur in äusserst ungenügender Weise zu besorgen vermag. Dabei ist in Rumänien der grosse Nachteil noch der, dass das rumänische Eisenbahnsystem eingleisig ist; zweigleisig sind nur 460 km.

So ist es denn leicht begreiflich, dass Rumänien trotz seiner grossen Reichtümer, die einen enormen wirtschaftlichen Wert darstellen, nicht die Stelle in der Weltwirtschaft einnimmt, die es, nach seinen Reichtümern zu schliessen, einnehmen müsste.

Von der Verbesserung seines heutigen Eisenbahnsystems und dem Ausbau von Linien, die in erster Reihe die vollkommene Erschliessung seiner Reichtümer ermöglichen sollen, hängt daher zum guten Teile das Geschick Rumäniens ab, ob es sich in der Zukunft zu hoher wirtschaftlicher Blüte und zu einem grossen internationalen Wirtschaftsfaktor entfalten kann, oder ob es noch weiter auf dem sterilen Punkte eines an Reichtümern gesegneten, aber infolge seines kranken Verkehrssystems zur Unfähigkeit verurteilten Landes verharrt wird.

Literatur - Verzeichnis.

- Annarul Statistic a Romaniei (Statistisches Jahrbuch Rumäniens)
1906, 1914, 1916,
- almanahul ziarului Argus 1923 (Almanach der Wirtschaftszeitung Argus)
- Arndt, Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft,
- Baicoiannu, Dunarea (Die Donau),
Balkan - revue, 1914, 1915, 1916
- Bratianu, Bogatule Romaniei (Der Reichtum Rumäniens)
- Camphausen, Zur Eisenbahn von Cöln nach Antwerpen,
- Cassaciovicu, Problema CFR. (Das Problem der rumänischen Eisenbahnen,
- Dernburg, Vorbedingungen für erfolgreiche koloniale und überseeische Betätigung,
- Gruntzel, Verkehrspolitik,
- Hegyesfalmy, Magyarorszag vasutai (Ungarns Eisenbahnen)
- Hennig, Probleme des Weltverkehrs,
- Hübner, Geographisch-statistische Tabellen aller Länder der Erde, 1910, 1915, 1918
- Jansen, Die Bedingtheit des Verkehrs und der Ansiedlungen der Menschen,
- Jorga, Istoria comerului roman (Geschichte des rumänischen Handels)
- Kempkens, Die Ruhrhäfen, ihre Industrie und ihr Handel,
- Kumpmann, Entstehung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft,

- List, Fr. Gesammelte Schriften (Stuttgart 1851)
Band II,
Magyar sztatisztikai evkönyv (Statistisches Jahrbuch Ungarns)
1914,
- Maly, Allgemeine Charakteristik der ungarischen
Industrie,
- Meinhardt, Die rumänischen Eisenbahnen,
Onciul, Romania (Rumänien)
- Roscher, Betrachtungen über die geographische Lage
der grossen Städte,
Sax, Verkehrsmittel,
- Schumacher, Weltwirtschaftliche Studien,
Sering, Westdeutsche Industrie,
- Wagner, ad. Agrar- und Industriestaat,
Zizek, Grundriss der Statistik.