

## Die Eisenbahnen Rumäniens

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

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

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

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

Eisenbahndichte der Südoststaaten  
1935

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

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

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

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

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

Das rumänische Eisenbahnnetz

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

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

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

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

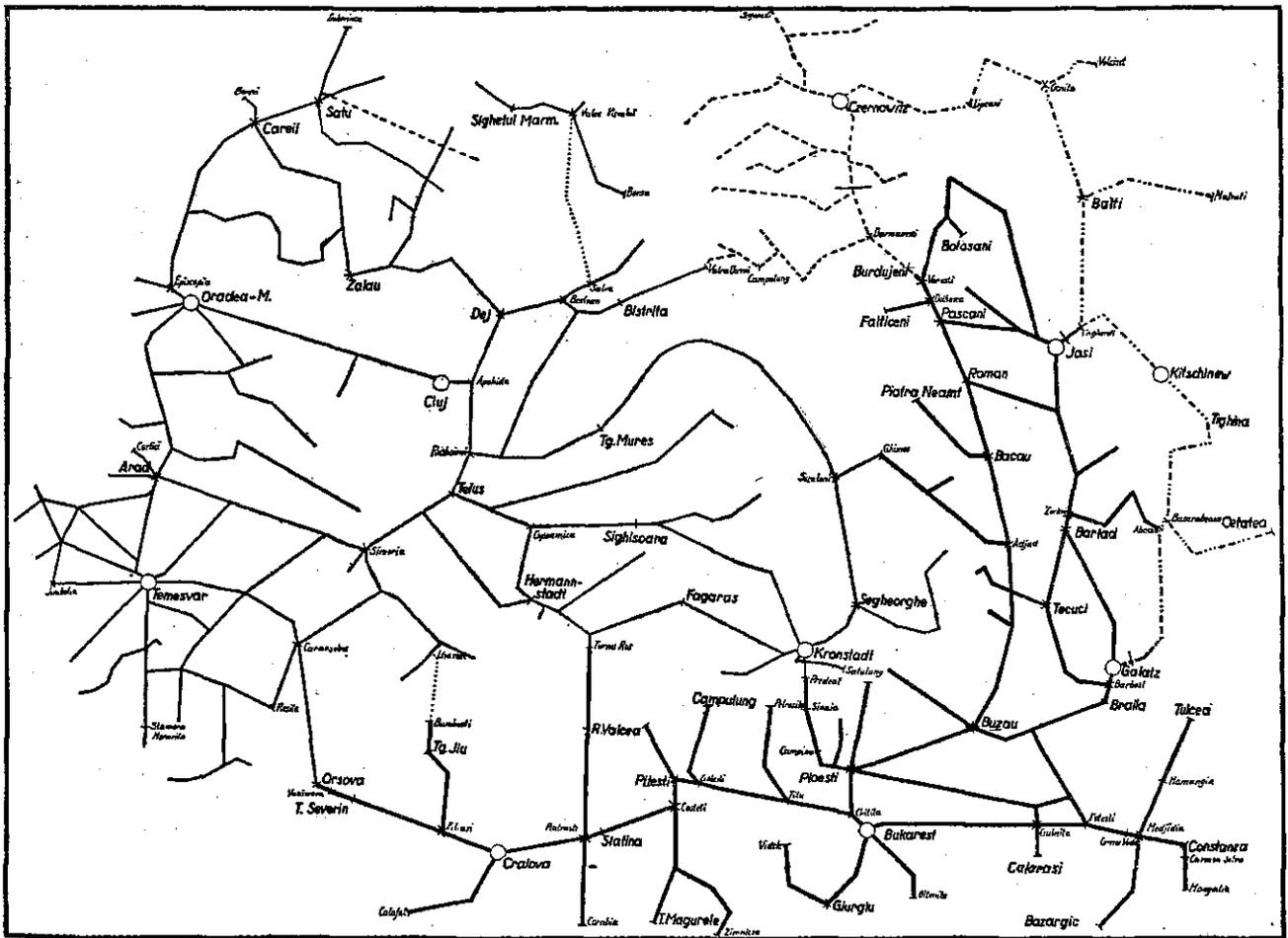
#### Die Netzgestaltung und die Hauptstrecken

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

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

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

### Das Eisenbahnnetz Rumäniens



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Verkehr und Ertrag

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

### Der Güterverkehr auf den rumänischen Staatsbahnen

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

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

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

### Der Personenverkehr auf den rumänischen Staatsbahnen

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

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

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

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

Beförderte Waren auf den rumänischen Staatsbahnen  
in 1000 Tonnen

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

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

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

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

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

Die Verkehrsleistung der rumänischen Staatsbahnen

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

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

Die Einnahmen der rumänischen Staatsbahnen

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

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

#### Der Autobusverkehr der rumänischen Staatsbahnen

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

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

#### Eisenbahn und Industrialisierung

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

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

#### Der Wagenpark der rumänischen Eisenbahnen

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

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

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

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

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

Die Einfuhr Rumäniens an Eisenbahnmateriale in Doppelzentnern

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

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

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

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

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

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

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

## Die Ausfuhr von Erzeugnissen der Viehwirtschaft aus dem Südosten

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

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

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

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

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

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

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

Land	Gesamtausfuhr	Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse				Ausfuhr viehwirtschaftlicher Erzeugnisse in v. H. der Gesamtausfuhr	
		Insgesamt	davon		v. H. 1)		
			Getreidebauerzeugnisse	viehwirtschaftl. Erzeugnisse			
		absolut	in v. H. 1)	absolut	in v. H. 1)		
Ungarn . . . . .	605.473	456.201	131.102	28,7	198.820	43,6	31,2
Jugoslawien . . . . .	5.521.187	4.216.445	475.381	11,3	1.624.139	38,5	29,4
Rumänien . . . . .	26.809.349	15.078.142	6.546.497	43,4	3.144.147	20,9	11,7
Bulgarien . . . . .	5.064.754	5.399.721	446.903	8,3	952.317	17,7	15,7
Griechenland . . . . .	9.199.867	8.258.345	—	—	354.204	4,3	3,9
Türkei . . . . .	127.389	107.904	10.728	9,9	23.700	22,0	18,6

1) der Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse