

Die wirtschaftlichen Verhältnisse Rumäniens im Jahre 1914.

(Auf Grund der Berichte der österr.-ungar. Konsularämter.)

Schon während des ersten Balkankrieges hatte es sich gezeigt, daß auch neutrale Staaten in wirtschaftliche Mit-leidenenschaft gezogen werden, und besonders Rumänien, dessen Industrie noch in den Kinderschuhen steckt, hatte die Folgen des Krieges empfindlich zu spüren. Wenn die wirtschaftliche Kraft des Landes keinen zu großen Schaden genommen hat, ist dies nicht allein der inländischen Selbsthilfe zu verdanken, sondern zum guten Teile auch dem Auslande und hauptsächlich demjenigen Auslande, welches die Hauptinteressen in Rumänien hatte, und dies ist unsere Monarchie sowie Deutschland, welche beide die größte Exportquote nach Rumänien aufzuweisen und sonach hier auch die bedeutendsten Forderungen haben. Als die finanziellen Verhältnisse Rumäniens es daher nicht gestatteten, daß der Großhandel seinen Verpflichtungen nachkomme, fand man bei den Mittelmächten das weitestgehende Entgegenkommen. Man gewährte wohl keine weiteren nennenswerten Kredite, aber man bot der rumänischen Kaufmannschaft die Möglichkeit, ohne Schaden zu nehmen, ihren Verbindlichkeiten nachzukommen. Man bewilligte Prolongationen, lieferte auch frische Waren und die rumänische Kundschaft wäre daher eigentlich auch die letzte, die sich über unsere Undankbarkeit zu beschweren hätte.

Der heutige Zustand zeigt am besten, wie sehr Rumänien auf fremde Bezugsquellen angewiesen ist und wie wenig es von anderen Ländern als Oesterreich-Ungarn und Deutschland bedient werden kann.

Die Unmöglichkeit, Halbfabrikate sowie Nahrungsmittel zu importieren, bewirkte eine Teuerung, die leicht erklärlich war, denn jeder wollte seine Vorräte so teuer als nur möglich absetzen, weil die Aussicht, frische, größere Vorräte zu erlangen, immer problematischer wurde. Daß in solchen Fällen immer übers Ziel geschossen wird, läßt sich denken, und so dehnte sich die Teuerung auch auf Gegenstände und Nahrungsmittel aus, die eigentlich mit dem Import nichts zu schaffen hatten. Die rumänische Regierung traf zwar Maßregeln, um diesem Unfuge zu steuern, doch nützte dies nicht viel. Die Lebensmittel sowie die einfachsten Gebrauchsgegenstände sind heute in Rumänien dreimal so teuer wie vor dem Kriegsausbruch und es besteht auch gar keine Aussicht, daß diese Zustände abgeholfen werde.

Ließen die Einnahmen aus den direkten Steuern nichts zu wünschen übrig, so zeigte sich das Gegenteil bei manchen anderen Staatseinnahmen. Die Einnahmen der Eisenbahnen und aus den Zöllen blieben stark hinter den früheren Ziffern zurück, was ja auch leicht erklärlich wird, da der Import auf ein Minimum sank.

Welchen Einfluß der Krieg auf das rumänische Wirtschaftsleben ausgeübt hat, geht teilweise auch aus den folgenden Daten hervor, die allerdings keinen Anspruch auf Genauigkeit erheben können, aber immerhin einen Ueberblick gestatten. In den ersten fünf Monaten des Jahres 1914 übertraf die Ausfuhr um vieles diejenige der früheren Jahre. Gegen Jahreschluß erlitten aber diese Ziffern einen ungünstigen Umschwung, so daß der Export der Jahre 1912 und 1913 weit günstiger zu nennen ist. Speziell die Landwirtschaft muß ganz besonders hervorgehoben werden. Weizen ergab bloß 127.000 Waggons gegen 229.000 im Jahre 1913. In den ersten sieben Monaten des Jahres 1914 wurden exportiert: 1.700.000 Tonnen Getreide, 73.000 Tonnen Mehl, 523.000 Tonnen Petroleum, 69.000 Tonnen Holz. In den letzten fünf Monaten, d. i. nach dem Ausbruche des Krieges, nur noch 250.000 Tonnen Getreide, 37.000 Tonnen Mehl, 133.000 Tonnen Petroleum. Während die Ausfuhr in der ersten Hälfte des vorigen Jahres eine ganz ungewöhnliche Höhe erreichte, und zwar um 64 Prozent mehr als jene des vorhergehenden Jahres, sank der Export in den letzten fünf Monaten des Jahres 1914 um volle 85 Prozent. Die gesamten im Jahre 1914 ausgeführten Weizenmengen erreichten bloß die Hälfte der im Jahre 1913 exportierten Menge, hingegen weist der Maisexport eine nicht sehr bedeutende Zunahme auf: 1.062.000 Tonnen gegen 930.000 Tonnen. Was die übrigen landwirtschaftlichen Erzeugnisse betrifft, so ist die Ziffer ihrer Ausfuhr weit geringer als im Vorjahre, und zwar: 110.000 Tonnen Mehl im Jahre 1914 gegen 195.000 Tonnen im Jahre 1913, 70.000 Tonnen Holz gegen 133.000 Tonnen.

Wenn auch Rumänien vor allem Agrarstaat ist, so darf die hier bestehende Petroleumindustrie nicht unterschätzt werden; dies zeigen am besten die Exportziffern für Petroleum, Benzin und Derivate, die eine Höhe erreicht haben, die für die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes einen Hauptfaktor bilden. Der Ausbruch des Krieges hat natürlicherweise auch diese Industrie unterbunden, und als gar ein Ausfuhrverbot zu befürchten stand, taten sich die Petroleumindustriellen zusammen, machten rechtzeitig Vorstellungen bei der rumänischen Regierung und erreichten, daß man die Exportmöglichkeit in Aussicht stellte, speziell Brennpetroleum auch zur Ausfuhr zuließ, aber der Eisenbahnweg allein erwies sich auch hier als unzulänglich, und zur See oder per Donau Transporte durchzuführen, war ja ein Ding der Unmöglichkeit. Gleichwie für landwirtschaftliche Produkte war es hier auch unmöglich, Waggons zu stellen und zu bewegen, die Vorräte wuchsen trotz der eingeschränkten Tätigkeit der Raffinerien an.

Noch dauert der Krieg an, noch hat Handel und Industrie mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen, und doch muß der Blick auf die Zukunft gerichtet werden, wenn unsere Industriellen in die Lage versetzt werden sollen, sich

darauf vorzubereiten, was für ein Arbeitsfeld sich für sie nach dem Kriege in Rumänien eröffnen wird.

Es dürfte bekannt sein, daß die rumänische Eisenbahnverwaltung Ende 1913 eine Anleihe von zirka 450.000.000 Lei gemacht hat, um sowohl ihr Eisenbahnetz als auch ihr Rollmaterial zu erweitern. Die diesbezüglichen Ausschreibungen haben zwar teilweise stattgefunden, aber der Krieg bestimmte die Eisenbahnverwaltung, vorberhand keine Neuanschaffungen zu machen, insoweit nicht wieder Ruhe eintritt.

Wenn die Neuanschaffung von Rollmaterial für Rumänien bereits im Jahre 1913 eine brennende Notwendigkeit geworden war, wenn nicht der Industrie und dem ganzen Handel in Rumänien großer Schaden zugefügt werden sollte, um wieviel mehr wird Rumänien nach dem Kriege neue Waggons, Lokomotiven u. dgl. benötigen, da unter der heutigen ungewöhnlichen Inanspruchnahme sein Wagenpark nur noch mehr gelitten, sich abgenutzt hat und sich noch abnutzen wird. Außerdem ist für eine neugebaute Eisenbahnlinie in Neumänien sowie für die noch zu erbauenden und bereits in Arbeit genommenen Eisenbahnstrecken Rollmaterial und für letztere auch noch Schienen zc. nötig.

Diese neuen Strecken sind: Eine direkte Linie Buzarest—Craiova, 202 Kilometer lang, mit doppeltem Geleise, für welche zirka 6 Millionen Lei vorgeesehen sind; Jurei—Tecuci, mit einer Länge von 83 Kilometer, ebenfalls mit doppeltem Geleise. Auf dieser Strecke müssen auch drei Brücken über die Flüsse Sereth, Putna und Rinnig geschlagen werden, so daß sie bedeutend teurer zu stehen käme als vorerwähnte Linie. Eine weitere, sehr wichtige Strecke ist bereits im Bau, und zwar in der Dobrudscha, zwischen Medjedia und Tulcea, auf welcher auch zwei Tunnels, eines von 800 Meter und ein anderes von 250 Meter Länge gebohrt werden müssen. Schließlich ist noch die Linie Baischani—Tg. Neamt zu erwähnen, die 34 Kilometer lang sein soll. Es werden also bedeutende Mengen Eisenbahnschienen benötigt werden; vor allem werden hierbei Oesterreich-Ungarn, Deutschland und Belgien als Lieferanten in Betracht kommen; aber auch amerikanische Offerten sind zu gewärtigen.

Dergleichen hat die Regierung bedeutende Beträge vorgeesehen für die verschiedenen rumänischen Häfen, in welchen moderne Einrichtungen, wie Kräne, Aufladefais und Warendepots gebaut werden sollen.

Auch sind die Behörden bemüht, überall moderne Schlachthäuser aufzuführen, wie solche ja zum Teil schon errichtet worden sind.

Die Gründung einer rumänischen Donauschiffahrtsgesellschaft „Romania“ mit einem Aktienkapital von 20 Millionen Frank sollte ebenfalls nicht der Aufmerksamkeit unserer Schiffbauergesellschaften entgehen, um sich beizeiten wenigstens einen Teil der betreffenden Lieferungen zu sichern.

Rumänien wird sich nach dem Kriege bemühen, seinen Schiffsverkehr sowohl auf dem Meere als auch auf der Donau und selbst auf den übrigen Binnenflüssen in weitestgehendem Maße zu steigern, weil das Land bloß dann zu der Bedeutung gelangen kann, die es beansprucht, wenn es seinen Seehandel ausdehnt und festigt. Es fehlt Rumänien heute vor allem die Möglichkeit, die Binnenflüsse zur Transportierung seiner voluminösen Warengattungen an den billigen Donauweg zu benutzen. Es müßte der Serethfluß geregelt werden, der die ganze Moldau durchquert. In der Walachei könnten die Jalomiza, die Damboviza und der Argesch schiffbar gemacht und damit die Städte Botos und Buzarest mit der Donau verbunden werden. Die Aluta würde den Warentransport aus Transsylvanien erleichtern zc. Das Projekt, den Meereshafen Konstantin mit der Donau (bei Cernavoda) durch einen künstlichen Kanal zu verbinden, hat in den maßgebenden Kreisen schon längst festen Fuß gefaßt, und wird man nach dem Kriege gewiß nicht mehr lange damit zögern, es auch durchzuführen.

Aufmerksamkeit verdient ferner der Bedarf der Petroleumindustrie, die in Anbetracht des unmöglichen Importes jeglicher Waren ihre Materialkündepots fast gänzlich aufgebraucht hat. Alle Petroleumgesellschaften werden infolgedessen nach dem Friedensschluß recht beträchtliche Mengen von Material aller Art anschaffen müssen, und dies umso mehr, als nach dem Kriege alle Betriebe erweitert werden müssen, um allen Anforderungen gerecht zu werden.

In zweiter Stelle wären die Landwirtschaftlichen Maschinen zu erwähnen, deren Einfuhr von Jahr zu Jahr zunimmt. Drei Gründe sprechen dabei mit: erstens steigt jährlich die bebaute Fläche um ein beträchtliches, zweitens hat sich der rumänische Bauer von den Vorteilen, welche die Anwendung von landwirtschaftlichen Maschinen mit sich bringt, überzeugt, und drittens tragen die Volksbanken viel dazu bei, indem sie den Bauern zu der Anschaffung der notwendigen Geräte Kredite gewähren. Um sich einen Begriff darüber machen zu können, in welcher Weise der Bedarf an landwirtschaftlichen Maschinen in Rumänien wächst, dürfte die Bemerkung genügen, daß die Einfuhr dieser Geräte im Jahre 1911 20.048.411 Lei betrug und die Einfuhr pro 1910 um 8,3 Millionen und jene pro 1909 um 12 Millionen Lei überstieg.