

Die Eroberung Bukarests und der Wirtschaftsverkehr der Mittelmächte.

Von Dr. Erich Piñor.

Sekretär der Wiener Handelskammer.

Wien, 6. Dezember.

Mit der Eroberung Bukarests haben die Mittelmächte von der fünften Hauptstadt Besitz ergriffen. Ein kurzer Rückblick ergibt, daß Oesterreich-Ungarn und Deutschland schon bisher in Rumänien an erster Stelle standen und daß zuerst die Donaumonarchie, seit dem Zollkriege von 1882 aber Deutschland die führende Stellung einnahm. Aber auch an der Entwicklung des Landes waren die Mittelmächte in mannigfachen Beziehungen maßgebend beteiligt, wobei es hervorzuheben verdient, daß Rumäniens genialer König deutschen Ursprunges, Carol, den politischen Aufstieg und die wirtschaftliche Entwicklung leitete. War einerseits die deutsche Industrie zum Beispiel in der Petroleumindustrie maßgebend vertreten, so haben sich andererseits österreichische und ungarische Unternehmungen mit der Ausbeute des Holzreichtums Rumäniens befaßt. Oesterreich und Ungarn haben aber noch in einem anderen Belange an der rumänischen Volkswirtschaft einen wichtigen Anteil genommen, indem in Industrie und Handel eine große Zahl leitender Persönlichkeiten aus der Donaumonarchie stammte, während eine Reihe von Gewerben die Arbeiter oder sonstige Arbeitskräfte besonders aus Ungarn bezog. Aus diesem Umstande erklärt es sich zum Beispiel, daß der Bezirk von Bukarest im Frieden eine Kolonie von vierzig bis fünfzigtausend Oesterreichern auswies.

Es ist bekannt, daß man an manchen Stellen direkt die Frage erörtere, wie im Falle eines Krieges mit den Mittelmächten Rumänien einen großen Teil seiner Industrie werde im Gange halten können, wenn auf einmal die große Anzahl von technischen Betriebsleitern und von technischen Hilfspersonal das Land verlassen muß oder interniert wird. War also schon im Frieden der Vorteil, den Rumänien aus den Beziehungen mit den Mittelmächten zog, ein außerordentlich großer und der Wechselverkehr ein ungemein reger, so ist bekanntlich das Maß der Vorteile für Rumänien im Kriege noch gewachsen. Das Heer der Spekulanten in Rumänien hat es glänzend verstanden, die Preise der vorhandenen, für die Mittelmächte wichtigen Rohstoffe raschestens in die Höhe zu treiben, wobei die Regierung, gewiß nicht nur aus außen- und innerpolitischen Gründen, das Treiben wesentlich unterstützte. Dazu kam noch eine Art Nebenregierung, die sich in den Händen des Bahnpersonals befand und sich die Möglichkeit, eine staatliche Einfuhr- oder Ausfuhrerlaubnis auszunützen, für den Waggon mit fünf, sechs und noch mehr tausend Lei bezahlen ließ. Dabei konnten nicht einmal die in die Verhältnisse gut Eingeweihten mit Sicherheit darauf rechnen, daß der Waggon auch wirklich Rumänien verlassen würde. Es konnte der Fall eintreten, daß irgend ein anderer Konsument durch irgend welche Mittel mehr Einfluß gewann und daß zwar der Waggon mit der Ware beladen blieb, dann aber abgehoppelt wurde, um einem anderen, besser instruierter Waggon Platz zu machen. Um vor allem den Mißständen im Verkehrswesen, aber auch einer Reihe anderer Mißstände abzuweichen, kam es schließlich im April zu einem Staatsvertrag zwischen Deutschland und Rumänien und kurze Zeit darauf auch zwischen Oesterreich-Ungarn und Rumänien. Auf Grund dieses Abkommens wurde bekanntlich ein Zivilverkehr mit Rumänien eingerichtet, der militärisch instruiert wurde und der es ermöglichte, ganze Eisenbahnzüge und Schleppladungen auf der Donau zur Abwicklung zu bringen. Es waren dies in Deutschland die „Ceres-Carmen“-Züge, in Oesterreich die „Ceres-Merkur“-Züge.

Die administrative und kommerzielle Leitung des deutschen Verkehrs lag in den Händen der F. E. G. in Berlin, des österreichisch-ungarischen bei den Warenverkehrsbureaux in Wien und Budapest. Die Erleichterung des Verkehrs brachte in Oesterreich den Export zu geradezu überraschendem Umfange, indem während des kurzen Bestandes von ungefähr sechs Wochen über 300 Waggons Exportware zur Verladung kamen. Dabei wurde bei der sehr bald unsicher werdenden Lage die Vorsicht beobachtet, womöglich nur vorausbezahlte Waren durch heimische Interessenten zur Ausfuhr gelangen zu lassen. Diese Vorsichtsmaßregel wurde ungefähr zehn Tage vor Kriegsausbruch noch verschärft und geradezu eine vertrauliche Warnung herausgegeben, weil eben dem Landfrieden keineswegs zu trauen war. Mit dem Kriegsausbruch waren natürlich alle Vorarbeiten und alle Investitionen in Bukarest für die gemeinsame Unterbringung der drei Warenverkehrsorganisationen, die im großen Stile getroffen waren, verloren. Das österreichische Warenverkehrsbureau mußte froh sein, daß mit Ausnahme des Leiters des dortigen Bureaus alle Angestellten Rumänien hatten verlassen können. Die einzige Kunde, die in der Zwischenzeit, die Organisation betreffend, in Wien einlief, war die, daß sich die von der rumänischen Regierung eingesetzten Sequester schon im Monat Oktober veranlaßt sahen, die Möbel und sonstigen Einrichtungsgegenstände des österreichischen Verkehrshauses an die Meistbietenden zu verkaufen, obwohl ganz beträchtliche Aktiven vorhanden waren.

Nun werden mit den siegreichen Truppen ungefähr gleichzeitig auch die österreichisch-ungarische und die deutsche Verwaltung in Bukarest einziehen. Die Verwaltung der Mittelmächte wird vom Anfang an mit den früheren Gebräuchen der rumänischen Bahnbeamtenschaft aufräumen und die Grundsätze eines Bahnverkehrs nach westeuropäischen Begriffen zur Geltung zu bringen wissen. Wenn auch für die nächste Zeit selbstverständlich der Nachschub für die siegreiche Armee und der Abtransport von Lebensmitteln im Vordergrund stehen dürften, so wird doch in absehbarer Zeit ein gewisser Zivilverkehr wieder möglich sein, für dessen Abwicklung das österreichische und ungarische Warenverkehrsbureau bereits die Organisation und die einschlägigen Erfahrungen besitzt.

Für den Aufbau der Verwaltung stehen auch der Militärverwaltung reiche Erfahrungen zu Gebote, wie sie bei

1916

66