

Rumänien.

Wirtschaftlich-politische Streiflichter.

Von Prof. F. Heiderich, Rektor der Hochschule für Welthandel in Wien.

Wer von den Höhen der letzten Ausläufer des Wienerwaldes sinnende Ausschau hält, gewinnt die Kenntniss aller physischen Landschaftselemente, die den Bau und das Bild der südlichen Donauländer gestalten. Der Blick ruht zunächst auf Wien, das sich an die Waldberge anlehnt und sein Antlitz nach Osten wendet, und auf der weiten Wiener Ebene, schimmernd im Grün der Frühlingssaaten oder im Gelb der Sommerglut. Er haftet dann auf der glitzernden Donau, die hier nach Überwindung der letzten Hemmnisse ihres Gebirgslaufes in einen durch große Ebenen charakterisierten Länderraum eintritt, zu dem das Wiener Becken den Vorhof bildet. Deutlich erkennt man den scharfen Abbruch, mit dem die Alpen gegen die Ebene abschneiden, und man sieht in dem Leithagebirge und den Hainburger Bergen stehengebliebene Pfeiler des Zusammenbruches. Jenseits der Donau gewahrt man den Bisamberg und weiterhin graublau verschleiert die Leiserberge und die Kleinen Karpathen als Vorposten des gewaltigen karpathischen Gebirgswalles, der in weitem Bogen das ungarische Tiefland umschlingt und mittels des Banater und des ostserbischen Gebirges mit dem Balkan in orographische Fühlung tritt. So verflechten sich im Wiener Becken die Landschaftselemente des West- und Ostteiles von Mitteleuropa, das in seiner innerlich geschlossenen Gesamtheit mit einer Fläche von 19 Millionen Quadratkilometern und einer Bevölkerung von 153 Millionen die mittleren Breiten des europäischen Kontinentes von der Ost- und Nordsee und den Vogesen bis zum Balkan und dem Schwarzen Meere umfaßt. Da im Wiener Becken bereits häufig Vertreter der pontischen Flora auftreten und das Klima die Ansätze kontinentaler Gestaltung zeigt, die sich nach Südosten immer mehr verschärft, so werden uns bei einer Reise in dieser Weltrichtung in allen physischen Belangen zwar graduelle, aber keine Wesensunterschiede merkbar. Auch die kulturellen Verschiedenheiten, die durch die Vielheit und die wechselvollen Geschehnisse der das östliche Mitteleuropa bewohnenden Völkerschaften bedingt sind, werden gemildert durch die seit Jahrhunderten aus dem

Westen hereinwirkenden Kultureinflüsse, die zunächst eine mehr äußerliche und je länger desto mehr auch innerliche Annahme und Verarbeitung zu westlichen Gesellschafts- und Wirtschaftsformen gefunden haben. So kommt der Reisende aus dem westlichen Mitteleuropa in den südöstlichen Donauländern in kein ihm ganz fremdes Milieu. Oft sieht er dort die mannigfachen Artikel des heimischen Gewerbefleißes, er erkennt in der Anlage, Bauausführung und Ausschmückung der neueren Stadtviertel die westlichen Vorbilder, er findet über die deutschen Kolonistensiedlungen hinaus, die sich bis zum Dnjestr und bis in die Dobrudscha hinein feststellen lassen und in den fremden Boden eingewurzelt sind, in den Gesellschafts- und Geschäftskreisen die häufige Kenntnis der deutschen Sprache. Als glückliche Besonderheit des östlichen Mitteleuropa muß sich aber auch dem flüchtigen Beobachter die Fülle und der Reichtum der Bodenproduktion aufdrängen, die bei normaler Wirtschaft weit über den Eigenbedarf hinausreicht und deren Überschüsse in dem dichter besiedelten und mit kargeren Böden ausgestatteten Westteil Mitteleuropas ein durch Nähe und naturgegebene Verkehrswege bevorzugtes Absatzgebiet finden, das dafür die Erzeugnisse seiner alten und technisch hochentwickelten Industrie hingibt. So stoßen zwei Gebiete größter wirtschaftlicher Unterschiede und Spannungen aneinander und der sich daraus ergebende Warenaustausch muß die Erkenntnis gegenseitiger wirtschaftlicher Abhängigkeit immer mehr verstärken.

Die wissenschaftliche Geographie hat bereits in Alt-rumänien als Schwellen- und Außenrand der südlichen Karpathen einen integrierenden Bestandteil Mitteleuropas gesehen. Das durch den Weltkrieg geschaffene Großrumänien ist dies noch mehr als das alte geworden: denn es hat durch die Bukowina sich fester mit den Karpathen verknüpft, hat über Siebenbürgen die Grenzen bis in das ungarische Tiefland vorgeschoben, ist im Osten durch Bessarabien in den natürlichen bis zum Dnjestr und der kurischen Nehrung reichenden Raum Mitteleuropas ebenso hineingewachsen wie im Norden die Republik Polen. In seiner Lage am Schwarzen Meere und an dem Unterlaufe und dem Mündungsgebiete des nächst der Wolga größten europäischen Stromes besitzt es eine politische Bodenrente von nicht hoch genug einzuschätzender Wichtigkeit.

Die breite und bequeme Landverbindung mit den wirtschaftlichen Kerngebieten des russischen Länderraumes ist in unruhigen Zeiten gefährlich und verantwortungsvoll und erfordert scharfe Wacht. Aber das durch die inneren Umwälzungen wirtschaftlich zusammengebrochene Rußland wird sich wieder aufrichten und dann werden die hier gegebenen günstigen Verkehrsbedingungen voll zur Geltung kommen. Und welche vorteilhafte Lage- und Verkehrseigenschaften hat nicht das zwischen dem Südostflügel Mitteleuropas, dem Südrande Osteuropas und dem vorderasiatischen und mediterranen Länderraume eingebettete Schwarze Meer, dessen gesegnete Randlandschaften nicht durch Ozeanweiten, sondern durch die kurzen Streckenmaße eines Binnenmeeres mehr verknüpft als getrennt sind. Hier vereinigen sich Orient und Okzident. Mit der staatlich-wirtschaftlichen Konsolidierung der ukrainischen, kaukasischen, kleinasiatischen Küstenlandschaften wird das Schwarze Meer die durch die Verlegung der Welthandelsrouten und die vielhundertjährige Herrschaft der Türken verloren gegangene frühere Verkehrsbedeutung wieder zurückgewinnen.

Das Bestreben, die billige Wasserfracht möglichst weit in das Binnenland hinein auszudehnen, wird auch der Donau einen gewaltig gesteigerten Warenverkehr bringen. Der gegenwärtige durchaus unbefriedigende Verkehr auf diesem mitteleuropäischen Strome, der noch lange nicht die Höhe der Vorkriegszeit erreicht hat, muß alle Uferstaaten zu der Überzeugung bringen, daß sie nur durch einträchtliches Zusammenwirken und durch Rückstellung von angesprochenen Sonderrechten und durch Schaffung der vollen Verkehrsfreiheit den Verkehr beleben können. Jeder Fluß ist eine physische und, wenn er schiffbar ist, auch eine verkehrsgeographische Einheit und Hemmnisse physischer oder politischer Art auf einem Stromstück wirken auf den gesamten Lauf zurück. Die Ausgestaltung alter Hafenanlagen und die Schaffung neuer zur möglichst raschen Abwicklung des Verkehrs treffen ebenso das Interesse aller Uferstaaten wie der geplante Donau—Main-Kanal, der die Donau aus ihrer Isolierung befreien soll, oder die Regulierung des Eisernen Tores zur vollen Schifffahrtstauglichkeit und die Erhaltung der Fahrwasserrinne für Seeschiffe in der Sulina-mündung. Der Leitgedanke volkswirtschaftlicher Erwägung muß das Streben nach Erreichung der höchsten und besten

Transportleistung sein, die den Warenverkehr an die Ufer lockt und billige Tarife sichert. Gegenüber dieser Hauptforderung ist die Unterstützung nationaler Schifffahrtsgesellschaften durch Reservierung von nur ihr vorbehaltenen Verkehrsrelationen ein höchst zweifelhaftes und unvollkommenes Wirtschaftsexperiment, denn es wirkt durch die Einschränkung der Dispositionsmöglichkeit anderer Schifffahrtsgesellschaften tarifierhöhend, schädigt also auch die Volkswirtschaft des Staates, der das Prinzip der Verkehrsfreiheit beschränkt.

Das Völkerrecht hat die Flüsse, die vom Meere aus schiffbar sind und mehrere Staaten durchfließen oder zwischen ihnen die Grenze bilden, mit einem schiefen Ausdruck „internationale“ genannt. Ich habe schon vor Jahren betont (Die Donau als Verkehrsstraße, Wien 1916), daß solche Flüsse kein internationales, der ganzen Welt gehöriges Gut wie das die Erde umflutende, lückenlos geschlossene Weltmeer sind, sondern daß „sie den Uferstaaten gehören, die sie nutzen und unter ihnen leiden, die durch kostspielige Regulierungsarbeiten sie brauchbar machen und sich gegen sie schützen“. Demzufolge haben in dieser einzig richtigen „naturrechtlichen“ Auffassung für die Regelung von Vereinbarungen über Verkehrsfragen und die anderen den ganzen Strom betreffenden Angelegenheiten nur die Uferstaaten ein Bestimmungsrecht. Nach den Lehren des Völkerrechtes könnte nur in dem Falle an Stelle der uferstaatlichen Behörden eine internationale Organisation treten, wenn der Strom durch Landschaften fließt, wo keine den modernen Anforderungen entsprechenden Behörden bestehen. Das kann von den Kongolandschaften, sicherlich aber nicht von den Donaustaaten behauptet werden. Die Schaffung der europäischen Donaukommission im Jahre 1856, in der England, Frankreich, Österreich, Preußen, Rußland und die Türkei Vertretung hatten und welche die Aufgabe zugewiesen erhielt, die Donaumündung in einem für die Schifffahrt brauchbaren Zustande zu erhalten, entsprach dem wirtschaftlich-politischen Solidaritätsinteresse der genannten Staaten gegenüber Rußland, aber ihre Aufrechterhaltung über die anfänglich nur bis zur Beendigung der Regulierungsarbeiten befristete Dauer — dann sollte ihre Agenden eine Uferstaatskommission übernehmen — und die 1883 erfolgte Ausdehnung der Jurisdiktion bis Braila hat „in offenkundiger und nutzloser Weise die legitimen Rechte und Inter-

essen der Uferstaaten verletzt“, wie G. Radu bereits 1909 in treffender Weise ausführte.

Das neue Donaustatut, das durch die Friedensverträge, die den Weltkrieg liquidierten, geschaffen wurde, brachte keinerlei Verbesserungen, sondern eine Verschlechterung, indem die bisher nur auf die Mündung beschränkte Einflußnahme fremder Staaten auf die ganze schiffbare Strecke bis Ulm ausgedehnt wurde. Die Europäische Donaukommission blieb erhalten, wenn auch in anderer Zusammensetzung. Die Mittelmächte und Rußland wurden daraus entfernt. Bloß England, Frankreich und Italien sind darin geblieben, Rumänien wurde neu aufgenommen. Das mag dem letzteren Lande ein schwacher Trost sein für die tatsächliche Enteignung des Mündungsgebietes, in dem die Europäische Kommission souveräne Verwaltungsbefugnisse besitzt. Für die schiffbare Strecke von Braila bis Ulm wurde die „Internationale Donaukommission“ gebildet, in der neben den Uferstaaten wieder England, Frankreich und Italien vertreten sind. Diese Kommission hat zwar keine Verwaltungsbefugnisse, sondern nur Aufsichts- und Kontrollrechte, ist aber nichtsdestoweniger durch die Teilnahme der Nichtuferstaaten eine Verletzung der Souveränität aller Uferstaaten, wie im besonderen die Existenz der „Europäischen Donaukommission“ eine solche der Souveränität Rumäniens darstellt. Für Verbesserungsarbeiten hat das neue Statut die Zulässigkeit von Schiffsabgaben grundsätzlich anerkannt, wogegen es die Tragung der laufenden Erhaltungskosten den Uferstaaten zu eigenen Lasten auferlegt, doch ist die Aufteilung der Erhaltungskosten auf die interessierten Uferstaaten zulässig, wenn ein Staat nachweisen kann, daß seine Aufwendungen für die Erhaltung der Schiffsrinne beträchtlich jene Beträge übersteigen, die er im Interesse seiner eigenen Verkehrsbedürfnisse aufwenden müßte. Eine finanzielle Beteiligung der Nichtuferstaaten an diesen Aufwendungen ist nicht vorgesehen. Die Ausübung der engeren Kabotage, das ist der Personen- und Güterbeförderung zwischen Häfen eines und desselben Uferstaates, wurde zu einem Reservatrechte der Uferstaaten gemacht und damit ein starker Eingriff in den Grundsatz der Schiffsfreiheit begangen.

Trotz aller rechtlichen Vorbehalte war man geneigt, die Schaffung eines neuen Donaustatutes — an dessen Schluß-

fassung die besiegten Mittelmächte nicht mitwirken durften, aber verpflichtet wurden, es anzuerkennen und für sie als rechtsverbindlich zu betrachten — doch mit der Hoffnung zu begrüßen, daß es die entstandenen Gegensätze und Spannungen mildern und Großzügiges für die Ausgestaltung des Verkehrs leisten würde. Eine objektive Prüfung des Statutes und der bisherigen Tätigkeit der „Internationalen Donaukommission“ muß zu dem Ergebnisse kommen, daß diese Hoffnungen sich leider nur zum geringsten Teile erfüllt haben: durch starke Versandung haben sich die Schiffsahrtsverhältnisse auf der Sulinamündung sehr verschlechtert, der Verkehr auf der übrigen Donau steht nach Menge und Qualität noch weit unter dem Friedensstand, die Schiffsahrtsfreiheit hat wesentliche Einschränkungen erfahren. Das anfänglich lebhaftes Interesse der Großmächte für die Donau ist rasch abgeflaut und das fremde Kapital zögert und zeigt keinerlei Initiative, seit es erkannt hat, daß die Donauschiffahrt keineswegs ein leichtes oder besonders einträgliches Geschäft ist. So muß den Uferstaaten immer deutlicher zum Bewußtsein kommen, daß sie in der von ihnen angestrebten Hebung des Verkehrs auf eigene Kraft angewiesen sind und daß sie ihre Interessen besser durch einträchtiges Zusammenwirken und ohne Zutun von Staaten wahren können, die an der Donau territorial nicht beteiligt sind. Die heutige Donaukonvention kann nicht das letzte Wort sein, sondern muß als eine Übergangsbestimmung aufgefaßt werden, die eine spätere endgültige Lösung des wichtigen Donauproblems vorbereitet.

Wer nur in wenigen Wochen auf einigen Routen ein fremdes Land durchstreift und sei es auch unter so aufmerksamer und sachkundiger Führung, wie sie der Exkursion der Wiener Geographischen Gesellschaft zuteil geworden ist, wird sich hüten, über wirtschaftliche Fragen, die ein tiefeschürfendes Studium und eine Kenntnis von Einzelheiten erfordern, ein abschließendes Urteil zu fällen. Aber dem Geographen, der in den großen Zügen der Landesnatur Schicksal und Bestimmung der Bewohner, Armut oder Reichtum, Hoffnung oder Resignation, Stillstand oder Entwicklungsmöglichkeit erkennt, tritt doch Rumänien selbst bei flüchtiger Reise als ein gesegnetes Land reichster Naturlausstattung entgegen, in der eine Fülle glänzender Aufstiegsmög-

lichkeiten angedeutet ist. Es liegt einzig und allein an dem Menschen und seinem Kulturzustand, diese günstigen Naturbedingungen zu nützen und zu unerschöpflichen Quellen dauernden Wohlstandes zu machen. Kultur, welche den Menschen befähigt, alle Register des Könnens zu ziehen, entsteht nicht von heute auf morgen, sondern im allmählichen Werden und Wachsen. Für die gerechte Beurteilung des heutigen Rumänien muß immer in Erinnerung zurückgerufen werden, daß das Land in seinem staatlichen Eigenleben einer der jüngsten Staaten Europas ist und deshalb in den wirtschaftlichen und kulturellen Zügen nicht ohneweiters mit Staaten vielhundertjährigen Bestandes verglichen werden darf. Zeigten sich auch schon im 14. Jahrhundert die Anfänge rumänischer Staatsbildung durch die Entstehung der Fürstentümer Moldau und Walachei und kam es in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts zur Bildung eines großrumänischen Reiches, so wurde doch in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts dem Lande das türkische Joch aufgezwungen und damit eine verheißungsvolle Entwicklung abgeschnitten. Erst seit 1856 wurde Rumänien unter den Schutz der Großmächte gestellt und 1877 erlangte es seine völlige Freiheit von der Pforte. Der Weltkrieg hat Rumänien nach schweren Kriegeleiden an die Erfüllung seiner kühnsten nationalen Träume gebracht: Gebiet und Bevölkerung sind um mehr als das Doppelte gewachsen, von 137.000 km² und 7½ Millionen Menschen auf 294.000 km² und 16·3 Millionen Menschen. Allerdings ist die frühere nationale Einheit einer starken Durchsetzung mit deutschen, magyarischen und ukrainischen Volkselementen (über 3 Millionen) gewichen und nicht minder stark sind die sozialen und wirtschaftlichen Unterschiede, die sich zwischen Altrumänien und den vor dem Kriege anderen Staaten zugehörigen neuen Landesteilen ergeben. Die physische, ethnische, soziale und wirtschaftliche Mannigfaltigkeit des so rasch und unvermittelt vergrößerten Staates zu einer staatlichen und wirtschaftlichen Einheit zu fügen, das ist die große und schwierige, nur in geduldiger und verständnisvoller Arbeit zu bewältigende Aufgabe, es ist eine Wachstumskrise zu überwinden, die auch den anderen, durch den Krieg vergrößerten Staaten nicht erspart geblieben ist.

Zu dieser gewaltigen Aufgabe, zu der erst allmählich die richtige geistige Einstellung und die hiezu vorgebildete Beamtschaft gewonnen werden kann, kommen die schweren Schäden des Krieges, die nicht nur große Verluste an Menschen, sondern auch an Materialwerten ausweisen. Man denke nur an die von der Entente durchgeführte Vernichtung der Petroleumindustrie und an die Verwischung der Besitzverhältnisse in den Petroleumrevieren durch den nachfolgenden deutschen Betrieb, an die Verringerung des Viehstandes, die Stilllegung der Schifffahrt, die völlige Desorganisation des Eisenbahnwesens, an die der Maschinen- und Rohstoffvorräte beraubten industriellen Unternehmungen, die unter überaus schwieriger Kapitalsbeschaffung mit neuen Leitern und ungenügend eingearbeiteten Kräften wieder den Betrieb aufzunehmen versuchten, und dergleichen. Auch die tiefe Wirkung der unter dem Einflusse bolschewikischer Agitation beschleunigt durchgeführten Agrarreform muß in ihrer ganzen Tragweite erkannt werden. Die Agrarreform ist zweifellos eine soziale Tat. Sie hat entschieden mit dem Latifundienwesen und dem ausbeuterischen Pachtsystem Altrumäniens gebrochen und der großen Masse der Kleinbauern Boden gegeben. Aber wirtschaftlich zeigt die Agrarreform zunächst eine negative Seite, indem die Bodenproduktion zurückgegangen ist. Der Bauer hat jetzt zwar Grund und Boden, aber er hat nicht Arbeitsgeräte, nicht genügende Arbeitskräfte und wohl auch nicht die Kenntnis rationellen und intensiven Bodenbaues, um seinen vergrößerten Grundbesitz zu nutzen. Infolge seiner außerordentlichen Bedürfnislosigkeit und seines wenig auf die Zukunft gerichteten Sinnes baut er nicht viel über den Bedarf und sucht gelegentlich Nebenerwerb durch zeitweilige Arbeit in der Fabrik oder als Frächter und Tagelöhner. Den Anbau von Weizen, der früher von dem Großgrundbesitz für den Export betrieben wurde und den weitaus ersten Ausfuhrartikel des Landes lieferte, pflegt der Bauer wenig, denn in seinem Haushalte verbraucht er zumeist Mais (Mamaliga). So wird es erklärlich, daß Rumänien, das 1913 in seinem alten Umfange 3 Millionen Tonnen Getreide exportierte, gegenwärtig nicht einmal für die Deckung des heimischen Bedarfes aufkommt und zu großer Einfuhr gezwungen ist. Deshalb ist auch die Handelsbilanz, die vor dem Kriege immer stark aktiv war, nachher mit

bedeutenden Fehlbeträgen passiv und erst in den beiden letzten Jahren wieder schwach aktiv geworden. Die von der Regierung mit allen Mitteln anzustrebende Hebung des Bauernstandes durch landwirtschaftlichen Unterricht und Errichtung von bäuerlichen Musterwirtschaften, durch Beseitigung des Verkehrselendes, das schwer auf dem gesamten Wirtschaftsleben des Landes lastet, durch erleichterte bäuerliche Kreditbedingungen und Förderung des Genossenschaftswesens weist die geeigneten Wege, um die landwirtschaftliche Produktion gewaltig zu steigern und damit die rumänische Volkswirtschaft zu sanieren. Übrigens hat sich die Weizenproduktion in der letzten Zeit wieder etwas erhöht und auch der Viehstand zeigt einige Zunahme.

Ein gewaltiger Aktivposten der rumänischen Volkswirtschaft ist das in einer Fläche von $7\frac{1}{4}$ Millionen Hektar vorhandene prächtige Waldland, dessen großzügige Exploitation bei der Nähe holzarmer Gebiete (im östlichen Mittelmeere) reichen Gewinn verspricht. Ziel einer über den Augenblickserfolg hinaus sorgenden Wirtschaftsorganisation muß es sein, das Waldland durch gute forstpflegerische Behandlung in seinem Bestande zu erhalten, um in dem Genuß einer dauernden Rente zu bleiben. Reich ist Rumänien ausgestattet an Petroleum, Salz und Erdgas. Die Petroleumproduktion ist wieder auf die Höhe der Friedensproduktion gebracht worden. Der Rückgang der Ausfuhr muß auf den durch den Zuwachs neuer Landesteile vergrößerten Verbrauch im Inland und auf die erschwerten Konkurrenzverhältnisse im ausländischen Absatz zurückgeführt werden; letztere können wieder nur durch die höchste technische Ausgestaltung der Betriebe und durch Verkehrserleichterungen auf der Donau und den Eisenbahnen wirksam bekämpft werden. An Erdgas hat Rumänien im mittleren Siebenbürgen die reichsten Lager Europas. In den neuen Landschaften finden sich recht ergiebige Kohlenlager und da dort auch Eisenerze vorkommen, hat sich eine blühende Eisenindustrie entwickelt, die weit über die schwachen Ansätze derselben in Altrumänien hinausgeht. Im übrigen hat die industrielle Betätigung bereits vor dem Kriege durch staatliche Förderung und fremden Unternehmungsgeist im alten Teile des Reiches stärkere Entwicklung genommen, und zwar besonders die landwirtschaftliche, die Holz-, Papier- und Lederindustrie.

Die Nachkriegszeit ließ trotz schwieriger Kapitalsbeschaffung viele neue industrielle Gründungen entstehen. Es fragt sich, ob man, dem Schlagworte einer anzustrebenden (und doch niemals zu erreichenden) Wirtschaftsautokratie folgend, nicht doch manche Industrien künstlich fördert, die für die Dauer den ausländischen Konkurrenzkampf nicht bestehen können und dann zum Schaden der verbrauchenden Bevölkerung durch hohe Zölle geschützt werden müssen. Der Reichtum und die wirtschaftliche Zukunft Rumäniens liegt in den fruchtbaren Böden, die noch vieler fleißiger Arbeitshände harren. Da ist es verfehlt, die landwirtschaftliche Bevölkerung auch noch von der Bebauung der Scholle weg in die Fabriken zu locken.

Der rumänische Staat besitzt einen starken finanziellen Rückhalt an seinen Domänen, vor allem an dem großen Waldbesitz und seinem Anteil an den Petroleumgruben und anderen Montanschatzen, an seinen überaus ergiebigen Fischereigebieten im Donaudelta und in den Seen an der Küste des Schwarzen Meeres. Achtung muß die Konsequenz erwecken, mit der man bei einer bis auf $\frac{1}{30}$ ihres Wertes gesunkenen Währung das Prinzip der Deflation trotz der sich drückend äuernden Umlaufsmittelnot festhielt. Wenn die gleiche Tatkraft und Zielsicherheit in der Verfolgung anderer wirtschaftlichen Fragen zu Geltung käme, würde es dem Lande zum Segen werden. Bei allen Völkerschaften des Reiches findet man die heiße Liebe zur heimischen Scholle, der sie ihr kulturelles Gepräge aufgedrückt haben, bei allen eine reiche Summe schöner geistiger Begabung. Über eng begrenzte parteipolitische Einstellung und chauvinistische Gesichtskreise hinaus müssen mit der vollen Überzeugung, daß die geistigen Kräfte das sozial aktivste Element des modernen Gesellschaftskörpers sind, die geistigen Trieb- und Produktionskräfte aller Völkerschaften zur Förderung des Gemeinwohles und des Staatsganzen zusammengefaßt werden. Das ist innerpolitisch nur möglich durch eine vernünftige Nationalitätenpolitik, die nicht zwischen Völkerschaften, die friedlich seit Jahrhunderten nebeneinander wohnen und schaffen, Klüfte aufreißt. Die Außenpolitik aber muß ihre Zielrichtungen aus der unmittelbaren Erkenntnis gewinnen, daß Rumänien in unlösbarer Wirtschafts- und Schicksalsgebundenheit mit Mitteleuropa verflochten ist.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1924

Band/Volume: [67](#)

Autor(en)/Author(s): Heiderich Franz

Artikel/Article: [Rumänien. Wirtschaftlich-politische Streiflichter 274-283](#)