

Die Verkehrsmittel im Südosten und ihre Bedeutung für den Außenhandel

Die durch den gegenwärtigen Krieg gewachsene Bedeutung des Außenhandels der Südostländer, vor allem die zu erwartenden Verlagerungen des Handels und der Handelswege, haben das Verkehrssystem der Südostländer und seinen Einsatz für den Außenhandel in den Vordergrund des Interesses gerückt.

Ihre geographische Lage und die Eigenart ihrer Wirtschaftsstruktur verweisen die Länder des Südostens stärker als andere europäische Staaten auf den Seeverkehr, aber auch auf die Binnenschifffahrt, und lassen demgegenüber den Eisenbahnverkehr verhältnismäßig zurücktreten. Nur ein Land — Ungarn — hat keinen direkten Zugang zum Meere. Vier Länder — Ungarn, Jugoslawien, Rumänien und Bulgarien — sind an die Wasserstraße der Donau angeschlossen. Wirtschaftlich entscheidend ist die überragende Stellung des Außenhandels gegenüber dem Binnenhandel. Dabei schließt die gleichartige Wirtschaftsstruktur der Südostländer — durchschnittlich rund 70 v. H. der erwerbstätigen Bevölkerung sind in der Land- und Forstwirtschaft beschäftigt — einen regen Warenaustausch der einzelnen Länder untereinander aus. Der Außenhandel ist vielmehr überwiegend Fernhandel mit den industrialisierten Nachbarländern im Westen und Nordwesten. Infolge der Länge der Transportwege ist deshalb der Warenverkehr stark von der Höhe der Frachtkosten abhängig. Diese Empfindlichkeit gegenüber den Frachtkosten erhöht sich noch dadurch, daß die Ausfuhr des Südostens in hohem Grade aus Massengütern (Getreide, Rohstoffen, wie Bauxit, Erdöl) besteht.

Die Eisenbahnen

Alle diese Faktoren erklären, weshalb der Eisenbahnverkehr im Südosten verhältnismäßig in den Hintergrund tritt. Zudem haben die Eisenbahnen mit den Schwierigkeiten zu kämpfen, die die Teilung des Südostens durch die großen Gebirgszüge, den Karpatenbogen, den Karst und den Balkan, bereitet. Hinzu kommt der ungleichmäßige Ausbau des Eisenbahnnetzes, der mit der schwachen Kapitalkraft des Südostens und der politischen Neuordnung im Anschluß an den Weltkrieg zusammenhängt.

Die gegenüber Mittel- und Westeuropa wesentlich geringere Dichte des Eisenbahnnetzes ist das hervorstechende und gemeinsame Merkmal der Süd-

ostländer. In Großdeutschland entfallen nahezu 14 Kilometer Eisenbahn auf 100 Quadratkilometer, in den Südostländern dagegen nur zwischen 1 Kilometer (Türkei) und 9,3 Kilometer (Ungarn). Die Unterschiede in der Eisenbahndichte zwischen den Südostländern selbst sind also verhältnismäßig noch größer als etwa die Ungarns gegenüber Großdeutschland. Ungarn nimmt eine Übergangsstellung ein. Es folgen dann der Dichte nach die Eisenbahnnetze Rumäniens und Jugoslawiens; in beiden Ländern kommen 3,8 Kilometer Eisenbahn auf 100 Quadratkilometer Fläche.

Die Eisenbahnen im Südosten 1)

Land	Streckenlänge auf je		Beförderung von Gütern je Kopf der Bevölkerung, in t
	100 km ²	10.000 Einwohner	
in km			
Bulgarien	3'1	5'1	0'80
Jugoslawien	3'8	6'1	1'10
Türkei ²⁾	1'0	5'1	0'20
Ungarn	9'3	9'6	2'47
Rumänien	3'8	5'7	1'31
Griechenland	2'2	4'1	0'46

1) Auf Grund einer Zusammenstellung von Kitchler „Die Eisenbahnen der Erde“ in: Archiv für Eisenbahnwesen, Jg. 1938, Heft 2.
2) Einschließlich der europäischen Türkei

Diese so unterschiedlichen Dichteziffern erklären sich freilich nicht nur aus einem ungleichen Entwicklungsstand der Verkehrsmittel und der wechselnden Besiedlungsdichte, sondern auch aus der größeren oder geringeren Möglichkeit in den einzelnen Ländern, von der Binnen- und Seeschifffahrt ergänzend Gebrauch zu machen.

Für die Gesamtleistung der Bahn innerhalb eines Landes ist zudem nicht nur die Zahl der Linien, sondern auch ihre Einordnung in ein umfassendes System entscheidend. Hier fehlt im Südosten, trotz großer Verbesserungen in der Nachkriegszeit, noch manches. Dafür sind vor allem zwei historische Gründe verantwortlich: die ersten Bahnen wurden von Privatgesellschaften nach rein privatwirtschaftlichen Ertragsgrundsätzen gebaut; die südöstlichen Verkehrssysteme, die sich bis 1914 entwickelt hatten, wurden durch die politischen Grenzen von 1918 zerrissen.

Der privatkapitalistische Bahnbau hat in der Zeit vor dem Weltkrieg vor allem in Rumänien, Bulgarien und in der Türkei (Orientbahn) eine Rolle gespielt. Die Verkehrserschließung des Landes sowie eine weit vorausschauende Planung trat dabei gegenüber augenblicklichen Rentabilitätsaussichten

allzusehr in den Hintergrund. Heute freilich sind in allen Südostländern die Eisenbahnen zum allergrößten Teil staatlich und ihr Ausbau wird nach allgemeinen staats- und wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten vorgenommen.

Die Notwendigkeit, die einzelnen Eisenbahnsysteme nach dem Weltkriege zu zerreißen und aus Bruchstücken verschiedener Systeme wieder neu zusammenzufügen, beeinträchtigte die Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes vor allem in Jugoslawien und in Rumänien. Doch auch die Verkleinerung des Eisenbahnnetzes, wie in Bulgarien und Ungarn, stellte eine Reihe schwieriger Aufgaben, wie den Ausbau von neuen Verkehrsknotenpunkten, Grenzstationen usw.

Der Bahnbau war daher in den Ländern des Südostens gerade während der letzten zwanzig Jahre sehr rege. Um die neuen Verkehrsnetze zusammenzufassen, wurden eine Reihe von Linien gebaut und sonstige ergänzende Investitionen durchgeführt. Jugoslawien hat sein Bahnnetz hauptsächlich im Südosten seines Gebietes erweitert und versucht, die verschiedenen Eisenbahnsysteme, die es nach dem Weltkriege übernommen hatte, enger miteinander zu verbinden. In Bulgarien wurden in den letzten Jahren bahnlose Gebiete im Südosten und in den Rhodopen durch Kurzstrecken an die Zentrallinien angeschlossen. Die Bahnbauten erfolgten hier zu einem großen Teil mit Hilfe des Arbeitsdienstes. 1933 wurde eine eigene Eisenbahnsteuer zur Finanzierung des Bahnbaues eingeführt.

Besonders erfolgreich war der Bahnbau in der Türkei, die freilich von allen Ländern des Südostens immer noch das weitaus dünnste Eisenbahnnetz besitzt. Von 1925 bis 1937 stieg die Länge der Eisenbahnlinien um ein Viertel. 15 v. H. des Staatsbudgets wurden für den Ausbau der Bahnen bereitgestellt. Die neuen Linien erschlossen vor allem Mittel- und Ostanatolien. Besonders wichtig ist die Ende 1937 eröffnete Bahn, die das Kohlenbecken von Zonguldak an das Bahnnetz anschließt, da hierdurch die türkischen Bahnen von ausländischen Kohlenlieferungen unabhängig gemacht wurden¹⁾.

Alle diese Bauten reichten freilich nicht aus, die Schwächen im Eisenbahnnetz des Südostens ganz zu beseitigen. Trotzdem zeichnet sich eine Reihe von leistungsfähigen Fernverbindungen ab. Die Fernverbindungen Jugoslawiens drängen sich im Norden und Osten zusammen. Neben der Linie

¹⁾ Gegenwärtig wird der Bahnbau durch die anatolische Türkei nach dem Irak beschleunigt. Diese Linie würde besondere Bedeutung für den Verkehr nach Mittelasien haben.

nach Budapest bestehen noch zwei Hauptlinien über Agram, die eine über Laibach nach Oberitalien, bzw. Kärnten, die zweite über Marburg nach Wien.

Die übrigen von allen Seiten der Pannonischen Ebene kommenden Verkehrslinien werden in Budapest gesammelt und in zwei Linien zu beiden Seiten der Donau, am rechten Ufer über Raab und am linken Ufer über Neuhäusl und Preßburg nach Wien geführt. Erst von Wien strahlen wieder die Linien nach allen Richtungen auseinander. Denn in Wien werden nicht nur die Verkehrswege aus den Alpen gesammelt und der Weg nach Westen längs der Donau weitergeführt, sondern das Wiener Becken stellt auch über die Mährische Pforte die natürliche Verbindung zur norddeutschen Tiefebene her. Außerdem führen von Wien drei Linien nach Böhmen, nämlich über Brünn, Iglau und Budweis.

Wien ist also nicht nur aus historischen Gründen — das Eisenbahnnetz der Monarchie sollte in Wien seinen Mittelpunkt finden —, sondern vor allem durch seine verkehrsgeographische Lage der wichtigste Brückenkopf für die Verbindungen Großdeutschlands nach dem Südosten.

Von den beiden Hauptlinien, die nach der Walachei führen, windet sich die eine durch das Eiserne Tor, die andere überquert die Pässe der Karpaten und führt von Kronstadt südlich nach Bukarest. Diese Linie erhielt nach dem Weltkriege erhöhte Bedeutung, weil sie das gegenüber Altrumänien verkehrsgeographisch ungünstig gelegene Siebenbürgen mit der Hauptstadt des Landes verbindet.

Die Bahn von Bukarest längs des äußeren Karpatenbogens verzweigt sich in Jaroslau und führt die eine Linie nach Warschau, die andere über Krakau nach Schlesien. Dadurch erhält Bukarest eine Mittlerrolle zwischen Süd-, Ost- und Mitteleuropa. Die Linie nach Constanza stellt, das verkehrsfeindliche Sumpfgebiet der Donaumündung vermeidend, die Eisenbahnverbindung mit dem Schwarzen Meere her.

Die Hauptlinie im Übergangsgebiet des Balkans ist die Linie Belgrad—Sofia—Konstantinopel; die Hauptverkehrslinie verläuft also hier ebenso wie in Jugoslawien westöstlich. In Niš zweigt eine Linie südlich nach Saloniki ab.

Straßennetz und Kraftwagenverkehr

Ebenso wie die Bahnen ist auch das Straßennetz des Südostens durch seine Weitmaschigkeit gekennzeichnet (vgl. Tab. S. 268). Genauere Vergleiche mit den westlichen Staaten scheitern freilich an der un-

zulänglichen Statistik, die insbesondere die ungleiche Beschaffenheit der Fahrwege nicht berücksichtigt. So sind z. B. in Ungarn 25 v. H., in Rumänien sogar rund 50 v. H. des ausgewiesenen Straßennetzes reine Erdwege. In Jugoslawien können nur etwa 50 v. H. der Straßen mit Kraftwagen befahren werden. Auch in den übrigen Südostländern wird auf die Mangelhaftigkeit der Straßen im eigenen Lande selbst häufig hingewiesen. Immerhin bemühen sich die einzelnen Staaten lebhaft um die Verbesserung der Straßen; sichtliche Fortschritte ließen sich insbesondere in Jugoslawien (Montenegro), in Bulgarien und in der Türkei erzielen.

Straßen und Kraftfahrzeuge im Südosten

Land	Straßenlänge		Personen-kraft-wagen	Omni-busse	Last-kraft-wa-gen	Be-stand insge-samt	Bevöl-kerung je Fahr-zeug
	in 1000 km	auf 100 km ² in km					
Ungarn . .	29'2	31'4	13.986	428	3.980	18.574	482
Jugoslawien .	41'1	16'6	8.876	745	2.777	12.768	1.172
Rumänien . .	108'3	36'7	17.500	3.000	3.500	24.020	797
Bulgarien . .	24'7	23'9	2.500	658	1.342	4.580	1.344
Griechenland	11'9	9'2	7.000	2.080	5.140	14.500	472
Türkei . . .	39'6	5'2	3.650	800	4.450	8.926	1.815

Quelle: Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung, Berlin, 11. Jahrgang, Nr. 48

Das Straßennetz dient neben dem Pferdefuhrwerk, das auch heute noch für entlegene Orte häufig die einzige Verbindung zur nächsten größeren Siedlung darstellt, in rasch zunehmendem Maße dem Kraftwagenverkehr. Dieser hat sich in den letzten Jahren zu einer wichtigen Ergänzung des Eisenbahnnetzes entwickelt.

Verglichen mit den Verhältnissen im übrigen Europa ist allerdings die Kraftfahrzeugdichte des Südostens gegenwärtig immer noch sehr gering. Sie erreicht in den am stärksten motorisierten Südoststaaten nur ungefähr ein Zehntel der Dichte in Großdeutschland. Die Motorisierung ist aber in den letzten Jahren sehr vorangeschritten — die Zulassungen von Personenfahrzeugen haben sich mit Ausnahme Griechenlands seit 1934 vervielfacht — und wurde durch Regierungsmaßnahmen gefördert. So wurden in Ungarn, Rumänien und Bulgarien die Kraftfahrzeugzölle gesenkt oder sonstige Erleichterungen bei der Einfuhr geschaffen. In Ungarn wurden zudem die Steuern, in der Türkei der Benzinzoll ermäßigt. Die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Kraftwagen wurde geregelt, meist durch eine direkte Einflußnahme der Bahnen auf den Lastkraftwagen- und Autobusverkehr (Festsetzung von Tarifen, Verkehrslinien usw.)²⁾.

²⁾ Siehe auch Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung, Berlin, 11. Jahrgang, Nr. 48.

Die Binnenschifffahrt

Durch vier von den sechs Südostländern fließt die Donau. In Jugoslawien sind für die Binnenschifffahrt noch die Flüsse Save (500 Kilometer schiffbar), Drau sowie der König Peter-Kanal, der König Alexander- und der Bega-Kanal, der König Alexander- und der Bega-Kanal und in Ungarn die Theiß vor allem als Zubringerlinien (Holz, Getreide) von größerer Bedeutung. Rumäniens Nebenflüsse sind meist nicht reguliert und spielen bisher im Verkehr keine größere Rolle. Bukarest verbindet ein Kanal für Schiffe bis 1500 Tonnen mit der Donau.

Die Donau ist im Südosten internationalisiert. Auf den Territorialgewässern (das sind jene, „die nicht mehr als einem Staate den natürlichen Weg zum Meer vermitteln“) sind die Flaggen fremder Länder ausgeschlossen. Nach dem Donaustatut von 1922 liegt es bei den einzelnen Ländern, auch die auf das eigene Land begrenzte Schifffahrt der eigenen Flagge vorzubehalten; alle Donaustaaten haben von diesem Recht Gebrauch gemacht. Um Anteil am Verkehr auf den Territorialgewässern und an der Küstenschifffahrt zu erhalten, beteiligten sich vielfach die großen Flußschiffahrtsgesellschaften an einheimischen Unternehmungen.

Der Laderaum der Schlepper der Donauflotte ist wegen der Untiefen am Eisernen Tor auf durchschnittlich 600 Tonnen beschränkt, nur einige Tanker haben ein Fassungsvermögen bis 800 Tonnen. Bei Niedrigwasser können selbst diese Schiffe oft nur bis zu 80 v. H. ausgenützt werden. Um die Leistungsfähigkeit der kleineren Schlepper zu erhöhen, bringen seit kurzem rumänische Schleppboote zu 1000 Tonnen (es stehen etwa 80 zur Verfügung), die das Eiserne Tor nicht passieren können, die Fracht bis Turnu-Severin, wo sie auf die kleineren Schlepper umgeladen wird.

Neben der Flotte für Stückgut und Massengüter besteht noch eine große Tankerflotte, die praktisch nur Erdöl aus Rumänien befördert.

Um die Schwierigkeiten zu überwinden, die sich für größere Schiffe durch die Untiefen der Donau ergeben, hat die ungarische Fluß-Seeschiffahrtsgesellschaft Spezialschiffe mit einem Fassungsvermögen von 1200 bis 1400 Tonnen bauen lassen und damit ab Budapest einen durchgehenden Donau-Seeverkehr nach allen Levantehäfen und nach Ägypten eingerichtet. Dieser Dienst, der durch Neubauten erweitert werden soll, ist trotz des geringen Umschlages — die Gesamtbeförderung betrug 1937 nur 24.000 Tonnen — ertragreich. Die Einfuhren kamen

hauptsächlich aus Ägypten, der Türkei und Griechenland.

In der Donauschiffahrt, die den zwischenstaatlichen Verkehr besorgt, besteht eine weitgehende Zusammenarbeit, die sich in den letzten Jahren immer mehr vertieft hat.

Die Seeschiffahrt

Die Seeschiffahrt beförderte 1938 fast 60 v. H. der Gesamtausfuhr der sechs Südostländer; sie stand auch im Verkehr mit dem Altreich an Bedeutung obenan. Um so bemerkenswerter ist es, daß, mit Ausnahme Griechenlands und in weitem Abstand folgend Jugoslawiens, die Südoststaaten nur eine unbedeutende Handelsflotte besitzen.

Handelsflotte der Südostländer

	In 1000 Bruttoregistertonnen
Jugoslawien 1937	361
Rumänien 1936/37 ¹⁾	48
Griechenland 1938 ²⁾	1889
Türkei 1935 ²⁾	200

¹⁾ Gegenwärtig besteht die Staatliche Rumänische Seeschiffahrtsgesellschaft aus 10 Frachtschiffen von je 5700—12.200 BRT., die rumänische private Flotte aus 5 Frachtschiffen von 800—3800 BRT. und 3 Tanker von 1600—3800 BRT. — ²⁾ Nur Schiffe von 100 BRT. und mehr. — ³⁾ Ohne staatliche Küstenschiffahrt

Der Schiffsbestand Griechenlands und Jugoslawiens setzt sich überdies zum Großteil aus alten Handelsschiffen zusammen, die von fremden Handelsflotten erworben wurden und sich vornehmlich in der Trampschiffahrt betätigen. Infolge der niedrigen Betriebskosten, vor allem der Löhne, ist aber die Schiffahrt dieser Südoststaaten auch international wettbewerbsfähig.

Wegen des Mangels an eigenem Schiffsraum sowie des Wettbewerbes der Linienschiffahrt, bei einigen Ländern auch wegen der ungünstigen Frachtbilanz (Jugoslawien z. B. exportiert die Hälfte zur See, führt aber nur ein Drittel zur See ein), ist der Anteil der ausländischen Flaggen in den Häfen des

Seeverkehr in den Südostländern
(Anteile der in- und ausländischen Tonnage)

Land	Inland	Ausland	Davon			
			Deutschland	Italien	Großbritannien	Griechenland
v. H.						
Jugoslawien 1937:						
Ein- u. Ausfuhr ¹⁾	46·31	53·69	2·83	34·23	4·12	6·49
Ankünfte	76·84	23·16	1·16	18·18	2·12	0·69
Ausfahrten	76·82	23·18	1·15	18·18	2·12	0·69
Griechenland 1938:						
Ankünfte	16·86	83·14	6·70	34·08	10·06	—
Ausfahrten	7·90	92·10	6·85	39·84	9·82	—
Bulgarien 1936:						
Ankünfte	36·77	63·23	12·37	26·49	8·51	5·36
Ausfahrten	36·82	63·18	12·41	26·20	8·54	5·51
Türkei 1935:						
Ankünfte	67·41	32·59	·	·	·	·
Ausfahrten	·	·	·	·	·	·

¹⁾ Ohne Küstenschiffahrt

Südostens besonders hoch; selbst dann noch, wenn man die Küstenschiffahrt einbezieht, die der eigenen Flagge vorbehalten ist.

Unter den ausländischen Flaggen herrscht in allen südosteuropäischen Ländern die italienische vor; ihr Anteil an der Gesamttonnage der aus- und einlaufenden Schiffe beträgt zwischen 20 v. H. (Jugoslawien) und 40 v. H. (Griechenland).

Die Transportmengen im Außenhandel des Südostens

Der Ausbruch des Krieges hat das Verkehrswesen der Südostländer vor besondere Aufgaben gestellt. Die bisherige Verteilung der Warentransporte, die sich aus dem zwischenstaatlichen Güterverkehr ergeben, auf die drei Hauptverkehrsmittel Seeschiffahrt, Bahn und Donauschiffahrt läßt sich nicht mehr aufrechterhalten. Sie hing von der Richtung der Warentransporte und von den jeweiligen technischen und wirtschaftlichen Vorzügen der einzelnen Beförderungsarten ab. Der Krieg bringt große Wandlungen in der Richtung und in der Zusammensetzung des Handelsverkehrs mit sich, und beeinflußt schon dadurch die Verteilung der Transporte auf die einzelnen Beförderungsarten. Außerdem entscheiden jetzt weniger die Unterschiede in den Frachtkosten oder in der Transportdauer über die Wahl der Verkehrswege, als vielmehr die Sicherheit und die Beförderungskapazität der einzelnen Verkehrsarten.

Die Warenmengen, die im zwischenstaatlichen Verkehr des Südostens zu bewältigen sind, lassen sich von der Außenhandelsstatistik ablesen. Im Jahre 1938 führten die Südostländer rund 1·7 Millionen Waggonladungen aus und etwa 0·9 Millionen ein.

Anteile am mengenmäßigen Gesamtaußenhandel der Südoststaaten im Jahre 1938

	Ausfuhr	Einfuhr
	in v. H.	
Rumänien	44	9
Jugoslawien	22	14
Ungarn	14	34
Türkei	9	9
Griechenland	8	30
Bulgarien	3	4
Insgesamt	100	100

Nahezu die Hälfte der aus den Südostländern ausgeführten Mengen kamen aus Rumänien. Dies erklärt sich aus dem hohen Anteil schwerer Massengüter an der rumänischen Ausfuhr, vor allem von Erdöl, auf das etwa die Hälfte der gesamten Ausfuhrmenge Rumäniens fällt. Die von Land zu Land verschiedene Bedeutung geringwertiger Massengüter innerhalb der Gesamtausfuhr läßt sich im Durch-

schnittswert der Ausfuhr der einzelnen Länder erkennen.

Durchschnittswert der Ausfuhr, bzw. der Einfuhr der Südostländer 1938
Wert je t in RM

	Ausfuhr	Einfuhr
Rumänien	53	418
Jugoslawien	78	223
Ungarn	107	69
Griechenland	177	127
Türkei	194	352
Bulgarien	340	378
Gesamtdurchschnitt	97	261

Die Hauptlieferanten industrieller Rohstoffe, Rumänien (Erdöl), Jugoslawien (Bauxit und Holz) und Ungarn (Bauxit), haben die niedrigsten Durchschnittswerte in der Ausfuhr.

Da die Einfuhr der Südostländer im Durchschnitt wesentlich hochwertiger ist als die Ausfuhr, ist die Transportbilanz in allen Südostländern sehr unausgeglichen. Es besteht ein empfindlicher Mangel an Rückfracht. Soweit die Frachtsätze einigermaßen dem Wettbewerb unterliegen, also vor allem im Seeverkehr, aber auch auf der Donau, sind sie infolge des Rückfrachtmangels meist für die Einfuhr nach dem Südosten niedriger als in umgekehrter Richtung. Frachtraummangel tritt fast immer nur beim Bezug aus dem Südosten ein, kaum aber für den Absatz nach dem Südosten.

Diese Feststellungen gelten freilich nur sehr allgemein, denn im einzelnen bestehen nicht nur erhebliche Gradunterschiede in der Ausgeglichenheit der Transportbilanzen bei den einzelnen Ländern, sondern auch bei den einzelnen Verkehrsmitteln. Unter den Südostländern hat z. B. Ungarn infolge größerer Kohlen- und Holzeinfuhren und infolge einer verhältnismäßig hochwertigen Industrieausfuhr für

seinen Gesamtaußenhandel eine ziemlich ausgeglichene Transportbilanz. Ungarn und Griechenland sind die einzigen Länder Südosteuropas, deren Einfuhr die Ausfuhr mengenmäßig überragt. Wegen der hochwertigen Ausfuhr Bulgariens (Tabak und Obst) — der Durchschnittswert seiner Ausfuhr ist rund sechseinhalbmal so hoch wie der Rumäniens — ist auch das Verhältnis von Einfuhr- zu Ausfuhrmenge in diesem Land mit 10 : 13 recht günstig. Demgegenüber übertrifft in Rumänien die Ausfuhr mengenmäßig die Einfuhr um das Neunfache, in Jugoslawien fast um das Dreifache.

Um diese Transportbilanzen genauer beurteilen zu können, müßten im Einzelfall noch die durchschnittliche Beförderungstrecke sowie die Art der Transportmittel (Kohlen-, Tankwagen usw.) berücksichtigt werden. Im allgemeinen wird aber der Wirtschaftsverkehr mit dem Südosten bei einem Mangel an Transportmitteln, wie sich das wieder in den letzten Wochen bestätigt hat, zu allererst zu einem Bezugsproblem.

Die Länder des Südostens besitzen für ihren Außenhandel drei leistungsfähige Verkehrsmittel, die Bahn, die See- und die Donauschiffahrt. Diese Mannigfaltigkeit hatte bisher den großen Vorteil, daß eine weitgehende Arbeitsteilung in der Beförderung der Ausfuhr zwischen den drei Verkehrsmitteln stattfinden konnte, wodurch die Ausfuhr des Südostens infolge ihres hohen Anteils an Massengütern wesentlich erleichtert wurde. Die Mannigfaltigkeit der Verkehrsmittel bedeutete gleichzeitig aber auch eine räumliche Verschiedenheit der Verkehrsrouten, die im Augenblick besonders wichtig ist: Sie erlaubt es, den Verkehr von dem gefährdeten — und verteuerten — Seeweg auf die Bahn und die Donau umzulenken und dadurch auch in Kriegszeiten den Außenhandel aufrechtzuerhalten.

*Anmerkungen zu den nachstehenden Tabellen:***Ostmark:**

* Saisonbereinigt. — Ø Durchschnitt. — *) Provisorische Zahlen. — ¹⁾ Monatsmitte. — ²⁾ Monatssummen. — ³⁾ Monatsende. — ⁴⁾ Monatsdurchschnitt. — ⁵⁾ Jahresdurchschnitte aus 48 Ausweiswochen. — ⁶⁾ Ab 1938 in Reichsmark. — ⁷⁾ Berechnung von Mai bis Oktober 1938 auf Grund der Telephonkurse. — ⁸⁾ Ohne Bankaktien. — ⁹⁾ Kol. 19: Dividendensumme ausgedrückt in v. H. des Gesamtkurswertes; Kol. 20: Dividendensumme ausgedrückt in v. H. des Kurswertes der A. G., die Dividende zahlen. — ¹⁰⁾ Monatszahlen bis März 1937 nach der damaligen Einlagenstatistik des Statistischen Reichsamtes, ab April 1937 nach der Monatsstatistik der deutschen Spar- und Girokassen; Jahresziffern einschließlich Zinsgutschriften. — ¹¹⁾ Bis September 1938 nach den Angaben des Reichsverbandes deutscher Sparkassen in der Ostmark, ab Oktober 1938 nach der Monatsstatistik der deutschen Spar- und Girokassen. — ¹²⁾ Ab Dezember 1938 einschließlich Ausfallgarantie des Reiches. — ¹³⁾ Großhandelspreis von Schweinefleisch als Vielfaches des Großhandelspreises von Futtermais. — ¹⁴⁾ Ziffer für April 1938 wurde errechnet. — ¹⁵⁾ Bis Februar 1938 Neuauftrieb auf dem Zentralviehmarkt in St. Marx ausschließlich, ab März 1938 einschließlich der Kontumazanlage und Außenmarktbezüge. — ¹⁶⁾ Ab März 1938 mit den Vormonaten nicht vergleichbar. — ¹⁷⁾ Ab April 1938 mit den Vormonaten nicht vergleichbar. — ¹⁸⁾ Ab Dezember 1938 Groß-Wien, früher, Wien-Stadt; Österreich Land ohne die Gebiete, die an Groß-Wien gefallen sind. — ¹⁹⁾ Ab 15. Juli 1938 sind die Strecken westlich Wörgl hierin nicht mehr enthalten, weil sie seit dieser Zeit zur Reichsbahndirektion München, bzw. Augsburg gehören. — ²⁰⁾ Einschließlich Verkehr mit dem Altreich. — ²¹⁾ Ab Januar 1939 für Gau Wien. — ²²⁾ Ab 1. November 1938 gelten die Ziffern für Groß-Wien. — ²³⁾ Ab Januar 1939 einschließlich der an die Ostmark gefallen sudetendeutschen Gebiete. — ²⁴⁾ Ab März 1938 einschließlich der Besucher aus dem Altreich und dem Protektorat. — ²⁵⁾ Ab Mai 1938 einschließlich der an die Ostmark gefallen sudetendeutschen Gebiete.

Ungarn:

¹⁾ Monatsende. — ²⁾ Staatliche und private Geldforderungen. — ³⁾ Bulletin Mensuel de Statistique, Genf. 1 Pengö = 1749 Goldcents. — ⁴⁾ 5%ige Zwangsanleihe 1924, Monatsdurchschnitt nach Notierung an der Budapester Börse, Angabe der Nationalbank. — ⁵⁾ Originalbasis 1926, Magyar Statiztikai Szemle. — ⁶⁾ Postsparkasse. — ⁷⁾ Neuberechnung des Statistischen Zentralamtes. — ⁸⁾ Index des Statistischen Zentralamtes, Originalbasis 1913. — ⁹⁾ Verhältnis zwischen Preisen für landwirtschaftliche und nichtlandwirtschaftliche Erzeugnisse. — ¹⁰⁾ Fabriksindustrie. — ¹¹⁾ Einschließlich Wohnbautätigkeit. — ¹²⁾ Ohne Wohnbautätigkeit. — ¹³⁾ Berechnung des Ungarischen Institutes für Wirtschaftsforschung. — ¹⁴⁾ Arbeiterstand der Fabriksindustrie, der Hütten und des Handwerks in ganz Ungarn. — ¹⁵⁾ Monatsdurchschnitte aus Jahres- bzw. Vierteljahressummen. — ¹⁶⁾ Ab Jänner 1938 einschließlich Österreich.

Jugoslawien:

¹⁾ Monatsende. — ²⁾ Bulletin Mensuel de Statistique, Genf. 1 Dinar = 17612 Goldcents. — ³⁾ 7%ige Investitionsanleihe 1921, ohne Berücksichtigung des Kursgewinnes oder -verlustes bei der Einlösung, Monatsdurchschnitt, Nationalbank. — ⁴⁾ Allgemeine Sparkassen und Postsparkasse. — ⁵⁾ Neugründungen und Kapitalerhöhungen von Aktiengesellschaften, Vierteljahressummen, bzw. Durchschnitt aus Vierteljahressummen. — ⁶⁾ 20 größere Banken. — ⁷⁾ Monatsanfang. — ⁸⁾ Die Zahl innerhalb der Klammer gibt die Bevölkerungszahl in 1000 nach dem letzten Berichte an. — ⁹⁾ Einschließlich Gold und Silber. — ¹⁰⁾ Für die Monatsdurchschnitte ist das jeweilige Finanzjahr (beginnend am 1. April des betreffenden Jahres) zugrunde gelegt worden. — ¹¹⁾ Ab Jänner 1938 einschließlich Österreich.

Rumänien:

¹⁾ Monatsende. — ²⁾ Am 9. November 1936 Goldbestände gemäß Erhöhung des Goldankaufspreises (um 38 v. H.) neu bewertet. — ³⁾ Einschließlich Devisen auf Clearingkonto. — ⁴⁾ Bulletin Mensuel de Statistique, Genf. 1 Leu = 0,5982 Goldcents. — ⁵⁾ Staats- und Kommunalanleihen, Pfandbriefe; auf Grund der Notierungen an der Bukarester Börse. Ab 1934 ohne Auslandsanleihen. — ⁶⁾ Nationalbank, Originalbasis Januar 1926. — ⁷⁾ Neugründungen und Kapitalerhöhungen von Aktiengesellschaften. — ⁸⁾ Allgemeine Sparkassen. — ⁹⁾ Rumänische Gesellschaft für Konjunkturforschung. — ¹⁰⁾ Nur die bei den staatlichen Arbeitsämtern eingetragenen Arbeitslosen, ohne die gewerkschaftlich organisierten Arbeitslosen. Die Zahl innerhalb der Klammer gibt die Bevölkerungszahl in 1000 nach dem letzten Berichte an. — ¹¹⁾ Benzin, Petroleum, Gasöl, Schmieröl, Mazut. — ¹²⁾ Brennholz, Bauholz (Laubholz), Nadelholzbretter. — ¹³⁾ Ab Jänner 1938 einschließlich Österreich.

Bulgarien:

¹⁾ Monatsende. — ²⁾ Bulletin Mensuel de Statistique, Genf. 1 Lev = 0,7224 Goldcents. — ³⁾ Berichte der Nationalbank. — ⁴⁾ Gesamte Nettoeinlagen in Bulgarien. — ⁵⁾ Dir. Gén. de la Statistique. — ⁶⁾ Neuregistrierte Arbeitslose nach der Statistik des Arbeitsamtes am Monatsende. Die Zahl innerhalb der Klammer gibt die Bevölkerungszahl in 1000 nach dem letzten Berichte an. — ⁷⁾ Dir. Gén. de la Statistique, Sofia; für 1936: Juli bis Dezember. — ⁸⁾ Wert nach Ausschaltung der Preisschwankungen. — ⁹⁾ Einschließlich Einnahmen, bzw. Ausgaben der Eisenbahnen und Häfen. — ¹⁰⁾ Ab Jänner 1938 einschließlich Österreich.

Griechenland:

¹⁾ Monatsende. — ²⁾ Einschließlich Vorschüsse an den Staat. — ³⁾ Bulletin Mensuel de Statistique, Genf. 1 Drachma = 1,298 Goldcents. — ⁴⁾ Internationales Institut für Sparwesen, Mailand. — ⁵⁾ Bulletin Mensuel de Statistique, Athen. — ⁶⁾ 44 Städte. — ⁷⁾ Einschließlich Gold und Silber. — ⁸⁾ Dezember. — ⁹⁾ Jahresende. — ¹⁰⁾ Ab Jänner 1938 einschließlich Österreich.

Türkei:

¹⁾ Monatsende. — ²⁾ Bulletin Mensuel de Statistique, Genf. 1 türkisches Pfund = 48,21 Goldcents. — ³⁾ Istanbul. — ⁴⁾ Eregli-Zonguldakbecken. — ⁵⁾ Einschließlich Gold und Silber. — ⁶⁾ Eisen, Stahl und Maschinen. — ⁷⁾ Ab Jänner 1938 einschließlich Österreich.

Wirtschaftszahlen der Ostmark

Zeit	Reichsbank ¹⁾)					Kapitalmarkt																																							
	Gold- und Devisenbestand	Kapitalanlagen				Kursindex von 33 Industrietraktoren ²⁾)	Börse														Kurswert in v. H. des Nominalkapitals ¹⁾)	Ausbezahlte Dividenden ²⁾)	Rendite der Aktien ²⁾)	Variable Rendite ²⁾)	Geldbewegung im Effektenverkehr ²⁾)	Arrang. Schlüsse ²⁾)	Vom Wr. Giro- und Cassenverein abgeführte Umsätze ²⁾)	Gesamtterr. d. Effek-tenumsatzsteuer ²⁾)																	
		Insgesamt	Davon Wechselbestand	Depositen	Notenumlauf		Insgesamt	Ban und Baumaterialien	Brauerien	Elektrizität und Gas	Kohle u. Bergw.	Metall und Metallindustrie	Papier, Druck, Verlag	Textil	Zucker	Kurswert ¹⁾)													v. H.	Mill. S ²⁾)	1929=100	1000 S ²⁾)													
																der an der Börse not. österr. Aktien ²⁾)																v. H.	1000 S ²⁾)	1929=100	1000 S ²⁾)										
																Millionen Schilling ²⁾)																			v. H.	1000 S ²⁾)	1929=100	1000 S ²⁾)							
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24																						
1929	2506	2479	2222	543	4403	100'0	810	1070	43	86	174	61	288	57	57	16	132	4240	4'5	5'5	56'6	100	9'2	55																					
1930	2806	2002	1786	481	4361	80'3	819	893	36	94	154	60	215	34	36	17	109	4034	4'4	5'2	42'8	130	5'6	39																					
1931	1914	2924	2609	426	4229	60'5	807	654	27	70	109	44	144	23	25	15	81	3247	3'5	5'9	41'0	132	4'2	33																					
1932	975	3303	3013	389	3844	52'2	808	570	23	60	83	45	114	20	23	19	71	1874	2'6	5'1	15'1	34	2'0	15																					
1933	530	3375	2885	396	3373	43'2	807	478	22	42	57	25	98	15	20	20	59	1286	3'2	5'3	18'8	58	1'6	14																					
1934	105	4017	3214	644	3562	47'5	784	462	21	39	56	29	14	19	21	59	1311	3'7	5'5	21'2	115	1'8	15																						
1935	91	4467	3703	808	3731	62'7	762	557	31	52	77	33	123	21	19	28	73	1422	3'6	5'3	30'5	142	2'0	20																					
1936	75	4921	4295	708	4232	78'1	736	709	42	63	103	41	207	24	23	32	97	1665	3'3	4'8	48'0	168	3'0	30																					
1937	75	5385	4893	739	4778	93'5	726	864	50	60	132	52	298	36	25	35	119	1864	3'3	4'1	52'2	161	9'1	41																					
1938	76	6785	6039	983	6228	83'0	488	516	35	40	103	31	154	16	17	19	106	1573	3'7	4'8	27'7	89	2'0	16																					
1938 II.	76	6136	5637	891	5278	82'9	490	524	33	40	89	32	163	19	18	25	107	487	3'6	4'6	25'6	163	4'1	14																					
1938 III.	76	6358	5843	1323	5622	81'8	490	512	34	39	91	33	152	17	17	25	105	—	3'7	4'7	30'8	105	—	17																					
1938 IV.	76	6330	5841	1031	6086	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6074	—	—	—	—	—	11																				
1938 V.	76	6751	5832	1021	6269	86'4	490	541	35	43	105	33	165	17	17	19	111	1428	3'5	4'5	28'8	—	—	11																					
1938 VI.	76	7093	6130	1119	6440	85'0	489	533	36	40	108	30	164	17	17	19	109	2528	3'6	4'6	25'0	—	—	26																					
1938 VII.	76	7160	6247	920	6650	76'5	489	485	33	36	104	27	146	16	15	16	99	4129	3'9	5'1	27'6	—	—	30																					
1938 VIII.	76	7531	6647	1033	6869	72'1	489	444	33	35	103	27	125	10	15	12	91	843	4'3	5'6	60'7	—	—	15																					
1938 IX.	77	9071	8173	1231	8023	72'5	489	452	33	36	104	27	128	11	14	12	92	—	4'2	5'5	11'9	—	—	13																					
1938 X.	76	8423	7542	1040	7754	86'7	487	529	38	42	111	30	166	15	18	17	109	486	3'6	4'7	11'3	—	—	15																					
1938 XI.	77	8408	7513	1141	7744	93'5	487	572	38	46	115	34	167	18	21	19	117	90	3'3	4'3	21'5	42	3'0	15																					
1938 XII.	76	9143	8123	1527	8223	91'6	487	561	36	46	111	33	156	17	20	19	115	1108	3'4	4'4	63'3	36	1'3	13																					
1939 I.	76	8102	7144	1119	7816	93'1	487	566	38	48	110	35	158	16	21	19	116	100	3'3	4'3	15'9	37	1'4	—																					
1939 II.	76	8370	7333	1105	7939	97'0	487	585	39	54	113	37	159	16	21	19	120	512	3'3	4'2	18'9	33	—	—																					
1939 III.	77	9207	8137	1249	8311	92'8	487	537	39	54	111	35	145	15	20	19	114	1732	3'4	4'4	36'6	33	—	—																					
1939 IV.	77	8925	7722	1122	8519	94'4	486	593	38	55	111	35	152	15	21	19	116	—	3'4	4'3	32'7	35	—	—																					
1939 V.	77	8793	7545	1292	8525	95'4	483	561	38	57	114	34	149	15	21	19	116	2059	3'4	4'2	19'0	57	—	—																					
1939 VI.	77	9411	8159	1281	8731	94'7	483	562	39	58	119	34	145	14	21	19	116	7574	3'4	4'2	11'7	23	—	—																					
1939 VII.	77	9711	8461	1294	8989	96'2	483	565	38	60	121	35	144	14	21	20	117	2157	3'4	4'3	14'9	26	—	—																					
1939 VIII.	77	11640	10272	1480	10907	98'8	482	574	39	60	120	36	149	15	21	20	119	114	3'3	4'2	13'7	31	—	—																					

Zeit	Kapitalmarkt														Öffentliche Abgaben ²⁾)													
	Spareinlagen			Giroumsätze ²⁾)				Postsparkasse ²⁾)			Insolvenzen in Österreich				Firmenbewegung im Wiener Handelsregister ²⁾)			Gesamtgäbnertrag										
	im Altreich ¹⁾)	bei den Sparkassen in der Ostmark ¹⁾)	bei der Postsparkasse ¹⁾)	Postsparkasse	Wiener Giro- und Cassenverein	Zahl der Scheckkonten	Scheckguthaben pro Konto	Neugründungen und Kapitalerhöhungen von A. G. und G. m. b. H. ²⁾)	Gerichtl. Ausgleiche	Konkurse	Exekutionsanträge beim Exekutionsgericht Wien ²⁾)	Neueintragen	Löschungen	Gesamtgäbnertrag	Direkte Steuern	Erwerbsteuer	Einkommensteuersumme	Selbstzahler-Einkommensteuer	Privatarbeitnehmer-Einkommensteuer	Verbrauchssteuern ¹⁾)	Außenhandelsabgaben ¹⁾)	Monopolnettoertrag						
																							Mill. RM	Mill. S ²⁾)	Mill. S ²⁾)	1929=100	Mill. S ²⁾)	1929=100
	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48				
1929	11.576	1379	85'1	2069	100	2793	100	126'9	1454	8'6	38	11	23'3	59	100	100	100	100	100	100	100	100	100					
1930	1570	98'9	2173	105	2036	94	129'0	1345	4'4	52	13	27'3	62	302	101	97	96	99	97	102	124	101	96					
1931	1558	116'2	2080	101	1959	70	127'9	1377	2'8	67	15	28'6	55	111	98	89	79	87	78	100	182	95	101					
1932	11.450	1484	118'8	1878	91	1340	48	130'2	1303	2'5	87	21	30'0	46	120	90	85	66	70	62	80	169	80	111				
1933	12.110	1536	124'0	1786	87	1335	48	130'9	1169	18'0	63	19	28'7	35	74	83	73	54	58	52	67	152	63	103				
1934	12.814	1528	141'8	1895	92	775	28	129'3	1363	7'7	37	14	26'4	29	68	87	73	44	55	46	60	169	69	100				
1935	13.819	1649	150'5	2005	97	536	19	128'0	1638	4'2	16	11	23'8	27	65	92	78	58	53	43	60	179	74	97				
1936	14.615	1724	147'2	2219	99	531	19	126'7	1765	6'8	17	10	22'7	31	68	102	92	53	59	53	59	188	77	95				
1937	16.066	1761	145'7	2047	107	603	22	125'4	1724	4'7	17	9	20'7	34	60	103	92	59	60	55	62	193	73	94				
1938	18.010	1205	100'7	1872	135	350	19	123'4	1624	3'9	11	8	13'6	32	115	111	116	79	82	81	76	230	61	108				
1938 II.	16.420	1231	101'6	1369	108	344	20	125'2	1201	0'3	18	10	21'5	24	56	88	78	39	52	34	75	173	53	89				
1938 III.	16.546	1205	98'6	1460	109	322	17	125'1	1198	0'4	11	11	17'4	25	34	93	99	89	77	82	60	161	61	111				
1938 IV.	16.682	1231	100'8	1557	116	421	23	124'2	1337	1'3	15	6	11'5	24	64	104	116	62	62	55	70	193	62	81				
1938 V.	16.814	1234	101'3	1657	121	329	18	123'8	1516	2'2	18	8	10'7	27	76	101	108	81	75	73	74	177	53	101				
1938 VI.	16.891	1231	99'7	1744	130	307	16	123'4	1744	—	18	11	13'0	24	104	105	131	130	106	124	70	222	63	113				
1938 VII.	17.003	1234	100'1	1966	134	318	16	123'0	1638	—	12	9	11'0	28	163	96	150	76	91	79	83	238	49	109				
1938 VIII.	17.127	1255	99'7	2132	156	361	20	122'1	1860	—	7	8	10'3	24	134	102	98	43	54	38	72	274	54	136				
1938 IX.	16.978	1232	97'4	2104	159	336	19	121'5	1686	—	3	3	9'0	29	125	88	112	117	100	107	80	259	49	106				
1938 X.	17.222	1122 ¹⁾	99'6	2247	157	346	18	122'2	1923	—	3	3	11'9	39	117	116	111	70	69	70	67	310	38	113				
1938 XI.	17.421	1136	103'2	2198	157	310	18	122'6	2104	—	4	5	10'2	46	142	140	112	53	106	110	100	279	33	127				
1938 XII.	17.687	1123	102'5	2545	173	436	22	122'4	1975	—	2	3	11'2	48	292	190	158	142	129	147	92	277	138	123				
1939 I.	18.192	1151	119'0	2292	161	162																						

Umsätze²⁾

Zeit	in Wien															Zufahren nach Wien			Besuch d. städt. Bäder		in Wien																		
	Viehautrieb in Wien ¹⁾															Schlachtungen ²⁾			Gemüse	Obst	Südfrüchte	Insgesamt	Warmbäder	Gasabgabe															
	Indexziffer					Rinder insgesamt					davon Inland					Indexziffer								Rinder			Kälber			Fleischschweine			Petttschweine			Fischzufahren			
	1929 = 100					1000 Stück					1929 = 100					1000 Stück			1929 = 100			1000 q			1000 Pers.			Mtl. kWh			Mtl. Pers.			Mtl. Pers.			Mtl. q		
	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126												
1929	100	100	100	100	100	111.2	3.8	62.0	5.8	100	12.5	1.89	33.4	24.1	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100													
1930	94	101	83	96	105	87	8.5	3.1	61.1	8.2	10.8	1.42	29.1	28.8	103	101	100	139	103	102	98	100	100	97	99	96													
1931	86	93	84	103	101	106	10.2	5.2	75.5	21.6	10.7	1.67	43.1	26.7	114	99	105	131	104	101	94	100	99	102	91	140													
1932	65	77	69	93	101	92	9.8	8.4	55.8	22.4	10.9	1.38	32.0	26.7	155	100	92	83	104	100	88	100	98	83	131	105													
1933	58	66	66	87	102	87	8.3	6.6	57.0	26.7	9.1	1.06	30.3	27.4	109	94	94	86	94	97	83	96	94	78	102	101													
1934	57	55	57	57	92	86	7.5	5.5	62.8	35.1	8.8	1.04	39.8	21.5	95	104	87	84	90	97	86	92	86	72	90	102													
1935	62	51	56	81	97	84	7.8	6.8	58.1	21.6	9.3	0.97	29.1	25.0	102	87	85	85	85	91	83	83	86	76	80	106													
1936	61	51	56	74	96	70	7.0	5.4	51.8	16.1	7.6	0.86	23.2	25.0	104	110	85	85	83	93	87	92	83	76	79	110													
1937	58	49	56	72	88	76	6.9	5.8	50.9	18.3	7.5	0.93	25.2	22.0	118	106	88	95	82	93	90	101	82	75	77	113													
1938	73	125	125	83	85	78	7.7	5.8	49.5	12.3	8.2	1.04	20.7	31.7	174	76	64	57	80	88	99	90	80	79	85	144													
1939 II.	34	40	40	31	31	73	6.1	5.0	45.3	16.7	7.2	0.84	24.4	18.5	138	50	25	144	67	90	92	103	85	69	68	86													
III.	69	96	46	70	78	73	7.6	6.2	60.3	25.2	7.2	0.9	29.3	25.8	146	54	21	147	69	94	97	96	85	78	82	112													
IV.	65	61	61	78	76	78	5.9	4.6	49.9	19.1	7.7	0.9	23	18.7	109	77	11	77	73	99	89	90	89	78	78	119													
V.	121	115	61	82	76	78	8.3	6.8	61.3	23.6	8.3	0.9	14	23.1	189	84	7	22	71	92	89	85	82	83	80	136													
VI.	97	97	73	81	81	76	6.2	5.1	48.7	17.3	8.4	0.9	29	23.6	98	119	40	20	125	86	84	81	75	78	84	137													
VII.	58	79	71	82	94	77	6.6	4.6	47.3	13.3	8.4	0.9	46	21.1	51.8	117	85	9	125	87	86	81	64	74	85	103													
VIII.	65	81	68	87	103	80	9.2	6.9	58.1	4.8	8.9	0.8	46	19.5	49.4	120	86	7	104	70	91	78	64	77	85	193													
IX.	136	136	88	87	103	72	6.7	4.9	37.8	1.9	6.9	0.76	39	12.8	165	73	189	4	66	87	97	78	64	79	91	201													
X.	85	194	98	84	96	87	8.4	5.5	43.6	2.0	8.3	0.9	49	6.6	33.2	182	78	154	7	73	97	107	83	77	90	87													
XI.	98	187	103	93	85	81	11.2	7.7	49.7	4.1	9.1	1.1	0.46	20.1	43.0	318	51	88	38	86	117	93	83	80	87	170													
XII.	167	314	253	121	85	92	8.9	6.1	48.1	4.5	10.8	0.8	46	15.9	48.3	447	26	43	105	63	85	133	89	84	86	111	136												
1939 I.	68	112	79	68	72	66	8.2	6.7	41.1	5.3	6.5	10.0	0.33	4.3	1.1	199	22	18	99	52	71	126	101	80	103	-													
II.	72	110	70	65	71	71	9.0	7.6	27.8	3.8	6.0	10.6	0.39	3.5	1.1	319	31	48	321	60	81	110	106	87	75	102													
III.	86	127	79	71	69	82	10.9	8.3	29.8	2.9	6.5	11.4	0.34	1.9	20.2	254	30	30	234	65	88	118	96	86	82	115													
IV.	103	150	90	81	64	82	6.5	3.7	49.4	2.3	8.1	0.9	22	35.7	342	29	29	25	116	78	106	99	99	92	82	103													
V.	85	138	89	84	97	85	10.0	3.1	57.3	2.5	8.8	12.2	0.14	14.3	27.1	438	53	21	128	65	86	104	79	77	88	112													
VI.	78	112	100	85	85	78	7.8	1.6	54.1	19.3	9.0	11.3	0.02	8.5	35.9	130	76	100	39	116	90	101	79	78	84	112													
VII.	72	95	95	74	79	71	6.4	1.4	44.0	1.8	6.9	9.3	0.04	14.4	20.8	111	102	123	31	140	85	99	66	83	106	-													

Arbeitseinsatz³⁾

Zeit	Gegen Krankheit Versicherte													gegen Arbeitslosigkeit Versicherte				Arbeitslose insgesamt ¹⁾				Unterstützte Arbeitslose ¹⁾				Reichsbahnen (Ostmark)						Neuanmeldungen ²⁾				Fremdenverkehr in Wien ³⁾																																										
	in Österreich			Landwirtschaft			ohne Landwirtschaft			Angestellte			Arbeiter			Verkehrsbedienstete			in Wien				in Österreich				in Wien				Österreich				Wien				Österreich				Wien				Vollspürige Wagen-gestellung ¹⁾				Binnenverkehr ¹⁾		Auslandsverkehr ¹⁾		Einfuhr ¹⁾		Ausfuhr ¹⁾		Durchfuhr ¹⁾		Einfuhr		Ausfuhr		Personenkraftwagen		Lasterkraftwagen		Krafttrader		Kraftfahrzeuge insgesamt		Ertrag der Benzinsteuer ¹⁾		überhaupt		aus dem Aus-land ²⁾	
	1000 Personen													1000 Personen													1000 Personen													1000 Personen													1000 Personen													Mtl. s ¹⁾		4900 Personen										
	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155																																																	
1929	100	100	100	100	100	636	1124	554	192	82	164	67	97	6752	5899	3813	2148	871	774	6.2	4.9	53	35																																																	
1930	95	99	94	95	95	606	1074	523	243	102	208	83	125	6258	5514	3177	1711	745	697	4.7	4.4	.	.	.	.	.	55	37																																													
1931	1550	295	87	86	89	586	966	476	301	125	253	96	157	6258	5133	3729	1626	545	558	5.0	3.0	305	141	398	844	.	55	46																																																		
1932	1392	285	76	81	75	79	485	828	408	378	163	310	116	494	4788	4378	2035	1219	411	405	4.6	2.4	203	71	239	512	3.44	36																																																		
1933	1298	276	71	75	69	72	445	727	373	406	185	329	131	198	4483	4103	1902	1056	414	432	3.3	2.1	125	45	192	362	3.16	34																																																		
1934	1200	269	68	72	67	439	724	369	370	185	288	123	165	4958	4510	1890	989	448	453	2.7	2.5	151	41	222	414	3.37	29																																																			
1935	1215	267	69	73	68	69	459	774	390	349	176	262	111	151	5028	4552	1891	963	476	452	3.7	2.2	199	54	285	538	3.78	32																																																		
1936	1214	271	69	74	67	69	456	780	389	350	173	259	107	152	4993	4476	1868	919	487	463	4.6	2.6	383	60	445	888	3.95	35																																																		
1937	1259	276	71	76	71	67	459	819	395	321	164	231	101	130	5524	4882	2546	1116	642	820	5.2	4.3	395	77	675	1147	4.05	39																																																		
1938	1424	271	84	84	84	79	994	.	244	132	174	89	85	5975	5343	2765	1380	631	743	16.2	9.1	684	139	950	1772	3.42	53	47																																																		
1939 II.	1170	254	67	77	64	67	430	750	342	396	182	300	114	186	4835	4308	2262	996	527	738	5.1	5.3	282	55	236	573	2.06	24																																																		
III.	1226	261	70	78	68	71	448	800	362	365	173	263	104	159	4822	4334	1992	874	488	631	5.2	5.4	262	81	740	1083	2.14	37																																																		
IV.	1300	265	75	79	74	74	459	874	375	404	204	280	142	138	5291	4794	2178	1058	497	623	9.5	5.6	243	91	591	725	2.78	47																																																		
V.	1391	280	81	81	81	77	474	951	393	351	180	246	128	118	6134	5530	2562	1278	604	679	12.9	6.3	228	99	577	904	2.99	55																																																		
VI.	1453	289	85	83	86	78	486	1000	409	275	153	190	112	78	6478	5673	3209	1510	805	894	16.8	7.6	530	115	1571	2162	2.99	66																																																		
VII.	1523	298	89	84	91	81	494	1070	420	151	102	124	83	41	6354	5687	3003	1449	678	876	19.7	10.4	633	98	1226	1957	3.90	72																																																		
VIII.	1569	290	93	87	96	84	506	1127	435	114	88	92	68	27	6515	5725	3065	1515	791	760	19.9	14.3	683	99	1493	2275	3.55	86																																																		
IX.	1578	281	94	89	97	86	522	1143	456	100	74	73	53	21	6247	5551	2685	1185	696	680	17.4	13.2	832	149	1448	2429	5.36	74																																																		
X.	1602	278	95	91	99	86	536	1166	461	107	79	70	49	21	7030	6407	2788	1503	623	651	27.1	12.9	977	191	1192	2360	5.18	82																																																		
XI.	1605	261	98																																																																											

Wirtschaftszahlen der Südostländer

Ungarn

Zeit	Nationalbank ¹⁾					Geld- und Kapitalmarkt				Großhandelspreise ²⁾				Industrielle Erzeugung ³⁾					Lohn- und Gehaltssumme		Außenhandel ⁴⁾ (Spezialhandel)										
	Gold- u. Devisenbestand		Wechselbestand			Bankrate	Rendite festverzinslicher Werte ⁵⁾	Index der Aktienkurse ⁶⁾	Spareinlagen ⁷⁾	Gesamt	Agrarprodukte	Industrielle Rohstoffe und Erzeugnisse	Lebenshaltungskosten ⁸⁾	Kaufkraft der landwirtschaflichen Erzeugnisse ⁹⁾	Gesamt ¹⁰⁾	Produktionsgüter ¹¹⁾	Verbrauchsgüter ¹²⁾	Schwerindustrie	Textilindustrie	Arbeiterstand ¹³⁾	Lohn- und Gehaltssumme	Beförderte Güter		Einfuhr		Ausfuhr				Handel mit Deutschland ¹⁴⁾	
	Mill. Pengö	1	2	3	4																	in v. H. p. a.	1928 = 100	Mill. Pengö	10	11	12	13	14	15	16
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
1929	212	340	478	146	99.7	7.6	8.76	80.5	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	1982	88.6	33.7	34.7	86.5	56.3	12.9	17.7	10.1	
1930	187	241	454	46	100.0	5.9	8.76	80.5	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	1982	88.6	33.7	34.7	86.5	56.3	12.9	17.7	10.1		
1931	136	335	412	73	99.8	6.9	8.76	80.5	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	1982	88.6	33.7	34.7	86.5	56.3	12.9	17.7	10.1		
1932	110	436	384	77	99.8	5.7	22.51	46.3	61	82	69	84	83	80	82	58	94	52	103	73	118	1061	27.4	14.4	7.8	27.9	15.2	6.4	6.3	4.2	
1933	106	489	356	75	99.1	4.5	17.53	41.8	75	71	51	82	77	62	88	58	104	51	135	74	113	1105	26.1	14.7	7.5	32.6	18.5	6.7	5.1	3.7	
1934	93	575	306	76	98.8	4.5	12.23	38.6	71	71	54	82	76	67	99	68	115	66	164	80	119	1304	28.7	17.5	7.9	33.7	19.2	7.6	5.3	7.5	
1935	101	539	379	98	99.2	4.3	9.75	52.1	102	78	66	83	78	80	107	80	129	98	162	86	123	1304	33.5	17.9	8.1	37.6	22.2	8.3	7.3	9.0	
1936	111	504	403	140	99.8	4.0	7.55	69.0	111	80	65	88	82	74	118	96	120	98	179	95	137	1445	36.4	20.6	9.2	42.0	24.9	9.0	9.5	9.6	
1937	137	429	440	196	99.4	4.0	6.42	85.7	131	86	69	95	87	73	130	110	139	116	193	104	155	1622	40.3	24.9	10.5	49.0	26.4	10.8	10.5	11.8	
1938	171	452	640	196	99.3	4.0	6.73	58.7	122	87	73	93	88	79	126	113	132	125	161	112	174	1635	34.9	19.2	10.3	43.6	24.2	10.3	14.2	19.9	
1939 I.	142	326	437	219	99.7	4.0	6.46	74.0	137	87	70	95	80	75	122	105	130	119	156	95	149	1402	27.6	17.5	8.8	43.4	23.0	10.6	13.5	20.2	
II.	145	385	445	237	100.3	4.0	6.83	69.0	140	86	70	95	88	75	122	105	130	119	156	95	149	1332	32.1	17.5	8.8	43.4	23.0	10.6	13.5	20.2	
III.	150	457	547	235	99.7	4.0	6.83	53.3	133	86	70	94	88	76	110	107	112	113	136	114	1437	36.1	17.5	8.8	43.4	23.0	10.6	13.5	20.2		
IV.	155	471	585	214	99.5	4.0	7.45	51.6	131	89	78	94	89	83	110	107	112	113	136	114	1437	36.1	17.5	8.8	43.4	23.0	10.6	13.5	20.2		
V.	157	470	584	221	99.4	4.0	7.23	59.8	128	89	78	93	89	84	110	107	112	113	136	114	1437	36.1	17.5	8.8	43.4	23.0	10.6	13.5	20.2		
VI.	155	439	581	206	99.7	4.0	6.50	59.8	125	89	78	93	88	81	110	107	112	113	136	114	1390	34.4	18.9	9.9	39.9	18.9	10.6	13.7	15.7		
VII.	158	391	582	180	99.4	4.0	6.67	55.4	130	86	72	93	87	78	114	114	114	114	114	114	1468	34.8	18.9	9.9	39.9	18.9	10.6	13.7	15.7		
VIII.	160	399	606	176	99.3	4.0	6.45	55.8	131	86	73	93	87	80	126	117	130	122	164	118	182	32.0	18.1	10.6	46.8	28.7	10.1	14.1	22.7		
IX.	219	567	853	164	99.2	4.0	6.79	61.6	107	87	76	93	88	83	120	120	120	120	120	120	2098	31.4	20.7	11.9	56.6	31.4	11.9	15.7	21.1		
X.	199	479	794	126	99.0	4.0	6.48	65.0	108	87	75	93	87	82	121	121	121	121	121	121	2277	33.8	20.7	11.9	56.6	31.4	11.9	15.7	21.1		
XI.	295	462	807	178	98.4	4.0	6.39	54.3	114	85	72	93	87	78	146	125	157	138	188	122	189	1974	41.1	22.3	11.9	40.4	26.0	9.9	15.7	21.1	
XII.	221	511	863	196	98.5	4.0	6.91	43.7	122	85	72	93	87	79	118	118	118	118	118	118	1594	45.1	22.3	11.9	40.4	26.0	9.9	15.7	21.1		
1939 I.	218	471	831	179	98.7	4.0	7.10	48.1	125	85	73	92	86	80	140	117	151	142	202	113	201	1606	39.4	23.0	10.3	50.1	29.4	7.8	16.3	25.3	
II.	212	467	816	192	98.5	4.0	6.95	50.0	132	86	76	92	86	81	140	117	151	142	202	115	183	1524	39.4	23.0	10.3	49.6	29.4	7.8	16.3	25.3	
III.	211	506	889	179	98.3	4.0	6.76	44.5	131	86	76	92	86	83	135	123	141	143	200	118	201	1599	43.3	20.7	14.3	49.0	26.8	9.8	19.1	21.8	
IV.	226	512	896	187	98.3	4.0	6.85	46.6	132	86	76	92	86	84	135	123	141	143	200	118	201	1591	38.5	20.7	14.3	49.0	26.8	9.8	19.1	21.8	
V.	219	459	868	192	98.3	4.0	6.89	44.6	135	86	75	92	86	82	135	123	141	143	200	118	201	1747	40.7	20.7	14.3	49.0	26.8	9.8	19.1	21.8	
VI.	218	438	865	178	98.3	4.0	6.85	40.5	136	85	73	92	87	81	135	123	141	143	200	125	201	1731	42.0	20.7	14.3	43.5	26.8	9.8	19.1	21.8	
VII.	218	418	879	140	98.3	4.0	7.35	39.9	140	85	74	92	86	81	135	123	141	143	200	125	201	1883	40.5	20.7	14.3	43.5	26.8	9.8	19.1	21.8	
VIII.	225	576	1038	136	98.6	4.0	41.2	136	86	76	93	87	84	135	123	141	143	200	125	201	2331	42.8	20.7	14.3	43.5	26.8	9.8	19.1	21.8		

Jugoslawien

Zeit	Nationalbank ¹⁾					Geld- u. Kapitalmarkt				Großhandelspreise ²⁾				Arbeits-einsatz		Industrielle Erzeugung													
	Gold und deckungs-fähige Devisen		Sonstige Devisen			Bankrate	Rendite festverzinslicher Werte ⁵⁾	Index der Aktienkurse ⁶⁾	Spareinlagen ⁷⁾	Emissionen ⁸⁾	Depositen	Ausleihungen	Gesamt	Pflanzliche Erzeugnisse	Industrielle Erzeugnisse	Einfuhrwaren	Ausfuhrwaren	Lebenshaltungskosten ⁹⁾	Versicherte Arbeiter	Arbeitslose (15.400 ¹⁰⁾)	Bergbau	Hüttenindustrie	Rohleistungsgewinnung	Kupfererzeugung	Kohlen-	Eisenerz-	Kupfererz-	Bauxit-	Blei- und Zinkerz
	Millionen Dinar	1	2	3	4																								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
1929	1256	1572	5571	961	99.9	6.0	8.09	95.8	3352	4096	80.2	87.4	80.8	72.6	76.7	77.9	605	8.4	112	109	2.6	1.7	378	36	27	9	9		
1930	1289	1431	5416	1380	100.4	5.7	8.09	88.0	3370	4124	79.9	87.1	80.1	71.8	76.3	79.1	622	4.2	133	143	3.0	3.2	348	36	41	8	15		
1931	1765	125	4969	807	100.4	6.4	8.09	75.2	3362	5328	64.4	72.9	74.3	71.4	69.0	72.8	609	9.9	104	194	3.1	2.9	327	11	38	5	31		
1932	1988	70	2359	4853	93.2	7.5	13.26	65.0	3292	4816	63.2	67.5	66.2	68.3	60.9	75.9	537	14.8	92	83	2.8	2.5	287	2	25	6	46		
1933	1911	34	2269	4418	95.1	7.7	14.72	57.6	3155	5328	64.4	57.2	70.8	74.3	58.4	74.6	521	16.0	93	131	2.6	3.4	271	4	47	7	57		
1934	1807	51	1859	4240	103.7	76.9	6.8	9.99	3229	4816	6																		

Noch: Jugoslawien

Rumänien

Zeit	Güterverkehr						Außenhandel						Staats- finanzen	Nationalbank 1)					Geld- u. Kapitalmarkt					Großhandels- preise 2)				
	Beladene Güterwagen		Eingelaufene Schiffe		Handel mit Deutschland 11)		Einfuhr 9)	Ausfuhr 9)	Einfuhr	Ausfuhr	Ordentliche Einnahmen 10)	Gold und deckungs- fähige Devisen 2)		Sonstige Devisen 3)	Wechselportefeuille	Notenumlauf	Leu in v. H. der Goldparität 4)	Bankrate	Rendite festver- zinslicher Papiere 5)	Kursindex festverzins- licher Papiere 6)	Index der Aktien- kurse 6)	Emissionen 7)	Spareinlagen 8)	Gesamt	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	Industrielerzeugnisse	Lebenshaltungskosten 1)	Arbeitslose (19.646) 10)
	1000	1000 NRT	Millionen Dinar																									
	31	32	33	34	35	36	37	1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
1929	142	1245	633	660	99	56	1121	12.364	.	.	20.396	99'7	8'2	9'17	.	79'5	.	.	.	0'5	.	100'0	100'0	100'0	.	.	23'8	
1930	131	1275	586	565	102	66	1038	.	.	.	19.113	99'5	9'0	10'15	.	459'6	.	.	.	0'5	.	78'4	68'2	62'6	.	.	23'7	
1931	134	1392	400	400	77	45	882	.	.	.	20.294	99'4	8'3	10'37	.	209'6	.	.	.	0'5	.	60'2	50'8	72'3	.	.	35'7	
1932	119	1316	238	255	42	29	788	9.821	.	11.538	21.750	99'8	7'1	15'79	69'7	34'9	54'2	0'8	.	.	54'0	47'7	62'1	.	.	38'9		
1933	115	1368	240	281	32	39	862	10.280	.	9.387	21.161	98'6	6'3	16'83	64'2	55'3	47'4	1'3	.	.	52'3	44'9	62'1	100'0	.	29'1		
1934	117	1448	298	343	41	50	813	10.232	.	6.227	21.320	97'6	5'9	12'37	82'3	75'8	90'2	1'7	.	.	52'4	44'1	63'3	95'6	.	17'3		
1935	122	1530	308	336	50	63	833	10.677	1557	5.226	21.800	89'8	4'5	10'92	75'8	99'6	100'1	2'2	.	.	60'0	48'4	74'7	98'4	.	13'9		
1936	126	1608	340	365	91	87	881	11.914	2249	5.687	23.298	72'4	4'5	11'19	75'7	126'0	127'2	2'7	.	.	68'5	54'0	84'7	101'5	.	13'5		
1937	140	1729	436	523	141	113	999	15.996	3542	6.163	26.744	72'0	4'5	8'93	76'0	200'1	401'3	3'9	.	.	78'2	64'6	94'1	111'9	.	10'9		
1938	149	1652	415	421	163	177	1024	17.176	1747	8.310	31.703	72'3	3'5	7'33	94'4	205'4	392'1	3'9	.	.	78'3	67'2	90'5	124'4	.	7'3		
1938 I.	117	1233	371	357	149	152	869	16.504	2575	6.032	30.102	72'6	3'5	8'21	92'7	186'0	430'1	3'7	.	.	78'7	68'2	90'6	125'1	.	12'1		
1938 II.	123	1141	431	394	192	163	881	16.602	2402	6.275	30.731	72'8	3'5	8'08	83'5	190'8	84'3	3'8	.	.	78'4	67'6	90'1	123'7	.	11'9		
1938 III.	151	1412	510	423	194	164	1149	16.688	2394	6.212	30.755	72'4	3'5	7'64	88'1	190'3	75'2	3'9	.	.	78'8	68'6	90'0	123'5	.	10'9		
1938 IV.	136	1598	432	396	182	129	876	16.721	2333	6.512	30.783	72'5	3'5	7'40	85'7	198'9	32'1	4'0	.	.	78'9	68'4	89'8	120'6	.	8'0		
1938 V.	147	1934	490	446	189	138	1003	16.777	2183	6.475	30.208	72'4	3'5	7'46	91'2	209'3	84'3	4'0	.	.	80'3	72'3	89'0	125'2	.	5'6		
1938 VI.	141	1939	412	373	152	106	898	16.872	1604	7.171	30.103	72'1	3'5	7'28	97'3	215'7	307'4	4'0	.	.	80'3	72'5	89'1	126'2	.	5'3		
1938 VII.	155	2101	403	283	151	123	980	16.911	1113	7.438	29.659	72'3	3'5	6'71	96'8	210'1	686'0	4'1	.	.	75'9	63'9	88'6	122'4	.	3'8		
1938 VIII.	171	2219	407	462	164	275	1116	17.001	981	8.908	30.922	72'3	3'5	6'78	100'0	207'6	932'0	4'2	.	.	76'6	64'0	89'9	121'7	.	4'8		
1938 IX.	179	1991	369	397	140	191	1076	17.642	1265	10.589	34.242	72'1	3'5	7'32	95'9	205'6	103'2	3'2	.	.	77'2	65'0	90'8	123'1	.	5'5		
1938 X.	181	1576	374	464	153	240	1086	18.078	1301	11.340	34.581	72'1	3'5	7'08	97'2	211'3	121'0	3'4	.	.	77'0	63'4	90'7	124'3	.	5'3		
1938 XI.	166	1342	375	528	144	245	1136	18.125	1166	11.232	33.670	72'1	3'5	6'95	101'7	221'8	303'7	3'7	.	.	78'3	64'2	93'0	125'6	.	5'4		
1938 XII.	130	1343	401	526	149	203	1047	18.190	1706	11.526	34.902	72'2	3'5	7'06	102'9	217'5	906'3	3'9	.	.	78'5	67'9	93'9	125'5	.	8'7		
1939 I.	110	1307	378	319	143	103	988	18.270	1297	10.936	34.115	72'2	3'5	6'69	98'5	237'1	709'9	4'1	.	.	82'9	72'0	94'9	125'0	.	10'9		
1939 II.	116	1201	402	340	164	95	990	18.309	1193	10.543	33.993	71'8	3'5	6'94	106'1	195'5	121'2	4'2	.	.	82'8	71'7	95'5	120'3	.	9'3		
1939 III.	145	1415	476	423	210	113	1090	18.351	1263	11.432	38.270	70'5	3'5	7'13	104'6	189'4	192'3	3'4	.	.	82'4	70'5	95'5	125'7	.	7'4		
1939 IV.	132	1763	419	433	194	110	849	18.446	1121	11.622	39.189	69'7	3'5	7'24	109'8	187'5	125'3	3'4	.	.	84'0	72'1	97'5	125'4	.	5'7		
1939 V.	145	1955	424	407	200	113	996	18.662	1270	10.869	38.948	69'7	3'5	7'41	108'2	.	59'3	3'5	.	.	84'9	73'4	98'3	128'0	.	4'1		
1939 VI.	147	2053	428	433	198	117	972	18.756	1516	10.665	38.684	69'5	3'5	7'32	105'9	.	58'7	3'7	.	.	84'1	72'1	98'3	127'8	.	4'0		
1939 VII.	154	2109	434	408	202	113	987	18.805	1518	10.968	38.980	69'5	3'5	7'16	103'3	.	3'8	.	.	.	84'1	72'1	98'3	127'8	.	4'0		
1939 VIII.	178	2146	416	595	295	201	1141	20.667	.	.	42.351	69'5	3'5	

Noch: Rumänien

Bulgarien

Zeit	Industrielle Erzeugung 2)					Güterverkehr					Außenhandel (Spezialhandel)					Staats- finanzen		Nationalbank 1)					Spar- einlagen 3)		Großhandelspreise 4)				
	Gesamt	Produktionsgüter	Verbrauchsgüter	Textilien	Erdölgewinnung	Eisenbahnen	Eingelaufene Schiffe	Gesamt	Gesamt	Erdölprodukte 1)	Getreide	Holz 19)	Handel mit Deutschland 11)		Einnahmen	Ausgaben	Gold und deckungs- fähige Devisen	Sonstige Devisen (Netto)	Notenumlauf	Leu in v. H. der Goldparität 4)	Bankrate	Postsparkasse	Banken 4)	Gesamt	Agrarprodukte	Industrieprodukte	Einfuhren	Ausfuhren	
													Einfuhr	Ausfuhr															Einnahmen	Ausgaben	Millionen Lewa	Leu in v. H.	Millionen Lewa	1934/35 = 100
	1927 = 100					1000 t	Mill. tkm	1000 NRT	Mill. Lei	1000 t					Mill. Lei	Mill. Lei	Millionen Lewa	v. H.	Millionen Lewa	1934/35 = 100									
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
1929	117'9	119'1	107'9	105'1	402	385	496	2450	2412	267'1	132'9	157'7	595	667	.	.	1364	2095	4024	.	9'5	.	.	185'6	.	.	.	.
1930	114'3	114'8	106'9	110'8	479	387	686	1920	2377	315'3	258'7	126'5	481	447	.	.	1420	937	3426	.	10'0	.	.	.	.	.	.	.
1931	120'4	115'1	106'7	106'0	554	359	626	1313	1850	378'9	275'5	113'3	382	212	.	.	1492	587	3155	99'2	9'1	.	.	.	.	.	.	.
1932	104'4	120'2	87'7	135'8	613	365	660	1001	1394	414'6	202'4	67'1	236	174	.	.	1515	296	2695	99'6	8'6	.	.	108'2	.	.	.	.
1933	121'0	124'0	120'4	155'3	616	376	652	979	1181	466'6	243'6	49'3	182	125	1574	1701	1522	124	2679	97'1	8'0	.	.	97'2	.	.	.	.
1934	146'1	144'7	141'3	177'9	706	421	.	1101	1138	518'5	720'6	68'2	211	189	1531	1578	1547	151	2571	96'2	7'0	187'8	99'0	97'5	100'0	102'8	93'0		
1935	144'0	148'0	131'7	149'9	700	440	527	904	1395	518'5	909'2	66'9	171	234	1696	1752	1491	310	2251	98'4	6'6	211'4	10.125	101'0	102'6	100'0	97'2	107'0	
1936	153'3	158'4	140'2	165'2	714	456	508	1083	1809	518'9	107'7	76'0	381	321	1937	1805	1834	472	2418	98'8	6'0	237'7	10.595	102'3	107'4	96'8	97'7	116'0	
1937	155'3	157'4	145'0	178'7	596	481	422	1690	2631	430'7	162'5	83'3	488	351	2199	2097	1814	467	2618	99'7	6'0	2664	11.417	115'2	123'4	104'7	115'4	135'6	
1938	155'1	156'6	137'0	152'9	550																								

Noch: Bulgarien

Griechenland

Zeit	Lebenshaltungskosten 5)										Industrielle Erzeugung 6)					Eisenbahnverkehr (Ankünfte)					Außenhandel (Spezialhandel)					Staatsfinanzen		Bank von Griechenland 7)					Geld- u. Kapitalmarkt																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
	Lebenshaltungskosten 5)		Arbeitslose (6/19) 9)		Gesamt		Produktionsgüter		Nahrungsmittel		Übrige Verbrauchsgüter		Gesamt		Investitionsgüter		Gesamt		Rohtabak		Einfuhr		Ausfuhr		Volumen 8)		Handel mit Deutschland		Ordentliche		Gold- und Devisenbestand		Wechsel und Vorschüsse 3)		Notenumlauf		Drachme in v. H. der Goldparität 4)		Bankrate		Sparanlagen, Postsparkasse 4)		Index der Aktienkurse 5)		Index der festverzinslichen Werte 6)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
	1934 bis 35 = 100		1000 Pers.		1934/35 = 100		1934/35 = 100		1934/35 = 100		1934/35 = 100		1000 t		Mill. Lewa		1934/35 = 100		Mill. Lewa		Mill. Lewa		Mill. Lewa		Mill. Drachmen		Drachme in v. H. der Goldparität 4)		v. H.		Mill. Dr.		1928 = 100		1928 = 100		1928 = 100																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1