

## Zeittafel zur Entwicklung der Eisenbahnen im Südostraum 1825—1942

### Besondere Bedeutung der synchronischen Schau

Der Südostraum, in dem „so vielerlei Volk . . . geschleudert und . . . durcheinander gewirbelt wurde“ (*Ernst Wagemann*<sup>1)</sup>), kann weder als ein „raumwirtschaftliches Ausgleichsgebiet“ (*Hermann Groß*<sup>2)</sup>), noch als eine geographische Einheit gelten. Unähnlich den meisten anderen Gebieten der Erde, für die die Bezeichnung eines „Raumes“ in Anspruch genommen wird, liegt beim Südostraum das, was die Raunteile miteinander verbindet, nicht so sehr in der geographischen Gleichartigkeit oder der wirtschaftlichen Aufeinanderabstimmung, sondern wesentlich in der Gemeinsamkeit des politischen Schicksals. Alle Südostländer sind seit Beginn des Eisenbahnzeitalters *Objekte* der Mächtepolitik gewesen. Das gilt auch für das Osmanische Reich, obgleich es in fast drei Vierteln dieser Zeit noch gewisse andere Teile dieses Raumes beherrschte. Daher ist auch die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Südosteuropa entscheidend von politischen Ereignissen und Bewegungen bestimmt worden. Mehr als anderswo ist infolgedessen die Bewertung der wirtschaftlichen Seite der Entwicklungsgeschichte des Eisenbahnwesens abhängig von einer simultanen Betrachtung der politischen, eisenbahnpolitischen und wirtschaftlichen Daten.

Es waren im wesentlichen diese Überlegungen, die zur Zusammenstellung der nachfolgenden synchronischen Schau der Entwicklung der Eisenbahnen Südosteuropas veranlaßt haben, in die mit Absicht auch alle jene politischen Ereignisse aufgenommen wurden, die in der Zeit zwischen 1825 und 1942 als eisenbahnwirtschaftlich relevant angesehen worden sind. Die „Zeittafel“ spricht daher auch dort, wo sie keine Angaben aufweist. Auf solche Weise kommt z. B. sehr deutlich in ihr die Tatsache zum Ausdruck, daß Ungarn seine politische Selbständigkeit schon wesentlich früher als andere Länder der Balkanhalbinsel erlangt und demzufolge auch schon Jahrzehnte früher sein Eisenbahnnetz selbständig und „staatsraumbezogen“ gestalten konnte als die anderen Südostländer, die teils erst auf dem *Berliner Kongreß*, teils noch später zu ihrer vollen staatlichen Souveränität gelangten. Ähnlich wird auch der bestimmende, wenn auch vielfach entgegengesetzte Einfluß der im 20. Jahrhundert geführten

<sup>1)</sup> Der neue Balkan, Hamburg 1939, S. 15.

<sup>2)</sup> Südosteuropa, Bau und Entwicklung der Wirtschaft, Leipzig 1937, S. 4.

Kriege auf die Entwicklung des Eisenbahnwesens der einzelnen Länder ersichtlich.

Die Zeittafel beabsichtigt indessen nicht nur die Aufhellung der politischen Einflüsse auf das Eisenbahnwesen; sie ist zu gleicher Zeit auch ein Spiegel der wirtschaftlichen Entwicklung des Raumes, die in der Entwicklung des Eisenbahnwesens einen ihrer entscheidenden Gradmesser findet. Sie ergänzt sich hier mit den Eisenbahnverkehrskarten der einzelnen Südostländer, die im Laufe der letzten zwei Jahre in den „Monatsberichten des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung“ veröffentlicht worden sind<sup>3)</sup>. Das gleiche gilt für die im vorliegenden Heft auf den Seiten 18 und 19 enthaltene allgemeine Übersichtskarte über das Eisenbahnnetz des Gesamttraumes.

Der Wert der Zeittafel für eisenbahnpolitische Entschlüsse und für die Beurteilung der künftigen Entwicklung wird sich in beträchtlichem Maße danach richten, wie eng in Zukunft die politischen und wirtschaftlichen und damit auch die verkehrswirtschaftlichen Tatbestände miteinander verflochten bleiben werden.

\* \* \*

*In der Tafel kam es nicht darauf an, in lückenloser Vollständigkeit alle kleinen und kleinsten Linien, die zahllosen Konzessionserteilungen und -zurückziehungen, alle einzelnen Baubeginne und Bauunterbrechungen sowie den häufigen Wechsel in den Besitzverhältnissen — soweit er nicht von grundsätzlicher Bedeutung war — wiederzugeben. Sie beschränkt sich auch, um nicht durch eine zu große Fülle von weniger wichtigen Daten mit der Übersichtlichkeit die Erreichung ihres eigentlichen Zwecks zu gefährden, auf die Wiedergabe der die Gesamtstruktur des Eisenbahnwesens bestimmenden Faktoren, zu denen neben der Inbetriebnahme der Hauptstrecken und wichtigeren Nebenlinien die Finanzierung, die Einflußnahme des Staates auf das Eisenbahnwesen u. a. gezählt werden.*

<sup>3)</sup> Das Eisenbahnnetz Rumäniens, in: Monatsberichte des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung, 14. Jg. (1940), Heft 7/8, S. 123; Die Eisenbahnen Bulgariens, ebenda, 14. Jg. (1940), Heft 9/10, S. 159; Die Eisenbahnen Griechenlands, ebenda, 15. Jg. (1941), Heft 1/2, S. 25; Die Eisenbahnen der Slowakei, ebenda, 15. Jg. (1941), Heft 3/4, S. 57; Die Eisenbahnen der Türkei, ebenda, 15. Jg. (1941), Heft 3/4, S. 61; Die Eisenbahnen Ungarns, ebenda, 15. Jg. (1942), Heft 9/10, S. 153; Die Eisenbahnen des ehemal. jugoslawischen Staatsgebietes, ebenda, 15. Jg. (1942), Heft 9/10, S. 165.

## Zeittafel

*Die Anführung der Strecken ohne weitere Zusätze bedeutet ihre Inbetriebnahme. Für die Kennzeichnung der Längen der einzelnen Strecken standen teils die Bau-, teils die Tarifkilometer zur Verfügung. Nur in wenigen Fällen wurde die Länge der Strecken mangels entsprechender Angaben vorsichtig geschätzt.*

Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1825	Österreichische und ungarische Studienkommission empfiehlt u. a. Bau Budapest—Esseg, Budapest—Sisak—Semlin (→Adria)					
1827	Plan Pferdebahn Pest—Debrecen					
1836	Eisenbahnbau-Gesetz Erste Konzession Pferdebahn Győr—österr. Grenze					
1844	Konzession Pferdebahn Mardhegg—Budapest—Debrecen und Zweige an Ung. Zentralbahn-Ges.					
1845	Friedrich List veröffentlicht Betrachtungen über künftiges ungar. Eisenbahnnetz					
1846	Budapest—Vác (34 km)					
1847	Sopron—Katzelsdorf (5 km) u. Budapest—Cegléd—Szolnok (101 km)					
1848	Eisenbahnbauprogramm (Graf Szechenyi)					
1850	Vác—Párkány—Nána—Preßburg (180 km) Verstaatl. d. Ung. Zentralbahn-Ges.	Laibach—Triest (94 km)				
1851		Türkei versagt Serbien Bewilligung f. Bauten in eigener Regie				
1852		Plan f. Bau Istanbul—Edirne—Plovdiv—Sofia—Semendria—Belgrad (engl. Kapital); Serbien will eig. Teilstr. selbst bauen (pol. Unterst. Frankreichs)		Plan f. Bau Istanbul—Edirne—Plovdiv—Sofia—Semendria—Belgrad (engl. Kapital)		Plan f. Bau Istanbul—Edirne—Plovdiv—Sofia—Semendria—Belgrad (engl. Kapital)
1853	Cegléd—Félegyháza (59 km)					
1854	Félegyháza—Szeged (78 km) Verstaatl. Sopron—Katzelsdorf Konzessionsgesetz (Heranziehung Privatkapital)					
1855	Győr—Hegyeshalom—Bruck a. d. Leitha (84 km)					
1856	Komárom—Győr (38 km) Staat garantiert Eisenbahnbonds (100 Mill. fl.)		Türkische Konzession Cernavoda—Konstanza (an engl. Ges.)			Konzession Izmir—Aydin (an engl. Ges.)
1857	Szolnok—Debrecen (121 km); Szeged—Temeschburg (117 km) u. Pécs—Mohács (61 km; Kohlenbahn)	Wien—Graz—Laibach—Rakek—Triest (380 km; Bau d. Staates); Verbindung östl. Adria-raum—Mitteleuropa		Türkisches Militär erwägt Bau Istanbul—Russe (Donau) mit Zweigen Burgas und Varna		Türkisches Militär erwägt Bau Istanbul—Russe (Donau) mit Zweigen Burgas und Varna
1858	Püspökladány—Nagyvárad (69 km) u. Szolnok—Békéscsaba—Lökösháza—Arad (153 km)		Temeschburg—Bazias (120 km) u. Szolnok—Arad (153 km)			

Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1859	Debrecen—Nyíregyháza—Szerencs—Miskolcz (137 km)	Übergang Wien—Laibach—Triest vom Staat an K. K. Privilegierte Südliche Staats-, Lombardisch-Venezianische u. Central-Italienische Eisenbahn-Ges. (Später K. K. Privilegierte Südbahn-Ges.)	<b>Vereinigung der Donaufürstentümer Moldau und Walachei</b> Erteilung der ersten Baukonzessionen			
1860	Komárom—Székesfehérvár (80 km); Pragerhof—Nagykanizsa (110 km) u. Miskolcz—Kassa (89 km)	Pragerhof—Nagykanizsa (110 km)	Cernavoda—Konstanza (63 km; türkisch)			Izmir—Trianda (43 km; 1. Teil Izmir—Aydin-Bahn)
1861	Budapest—Székesfehérvár—Siófok—Nagykanizsa (221 km)					Trianda—Djellad-Kawc—Kozbunar (21 km)
1862		Steinbrück—Agram—Sisak (51 km)				Kozbunar—Ajasoluk (13 km)
1863	Staat garantiert Eisenbahnbonds (4·5 Mill. fl. jährl.)	Marburg—Klagenfurt (93 km)		Türk. Reg. überträgt Bau Russe—Varna an engl. Ges.		
1864			Erste Eisenbahnleihe (12 Mill. fr.)			
1865	Sopron—Szombathely—Nagykanizsa (165 km)	Agram—Karlstadt (49 km)	Rasdjelna—Kutschurgan (14 km; russisch) Eisenbahnleihe (11 Mill. fr.)			Izmir—Manisa (66 km) u. Penagia—Bornova (5 km) Errichtung v. Ministerium f. öffentl. Arbeiten (zuständig f. Eisenbahnbauten)
1866			Lemberg—Czernowitz (267 km; österreich.)	Russe—Varna (223 km; türk.)		Manisa—Turgutlu (27 km) u. Ajasoluk—Aydin (53 km; letzte Teilstrecke Izmir—Aydin)
1867	<b>Österreichisch-ungarischer Ausgleich</b>					
	Budapest—Hatvan—Salgótarján (123 km) Errichtung einer Eisenbahnbaudirektion	Konzession für serbische Eisenbahnen (an belgisch-franz. Ges.)				
1868	<b>Ungarisch-kroatischer Ausgleich (Kroatien u. Slawonien autonom)</b>					
	Nagykanizsa—Murakeresztúr—Zákány—Barcs (72 km) u. Barcs—Pécs (68 km) Staat garantiert Eisenbahnbonds (8·3 Mill. fl. jährl.) Errichtung Eisenbahn-Zentralbehörde Verstaatlichung Nordbahn (Budapest—Losonc)		Arad—Karlsburg (211 km) Wegebaugesetz Konzession für 916 km an preuß. Ges.			
1869	Szeged—Subotica—Zombor (100 km; 1. Teilstr. d. Alföld-Fiumaner Bahn)		Bukarest—Giurgiu (70 km; engl. Bau-firma; staatl. Betrieb) u. Suczava—Burdujeni—Verești—Pașcani—Roman (103 km)		Piräus—Athen (8·65 km; Bau engl. Ges.)	Konzession für Orientbahn in europäischer Türkei
1870	Zákány—Agram (103 km); Hatvan—Miskolcz (115 km) Nagyvárad—Kolozsvár (152 km); Békéscsaba—Hódmezővásárhely—Szeged (97 km; 2. Teilstr. d. Alföld-Fiumaner Bahn); Zombor—Esseg—Vilány (103 km; 3. Teilstr. d. Alföld-Fiumaner Bahn); Gombos—Erdőd (Donau-Dampftrajekt)	Agram—Zákány (103 km); Tarvis—Laibach (105 km) u. Subotica—Esseg (114 km)	Pașcani—Jassi (76 km) u. Piski—Petroșeni (79 km)			Staatl. Prämienobligationen (300 Mill. fr.; f. Eisenbahnbau) Gründung d. Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux

Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1871	Nagyvárad—Békéscsaba (88 km; 4. Teilstr. d. <i>Alföld-Fiumaner-Bahn</i> ); Salgótarján—Losonc—Altsohl (90 km); Sátoraljaujhely—Szerencs (46 km); Miskolcz—Bánréve (46 km); Legenye Mihályi—Humené (66 km); Győr—Celldömölk—Szombathely (115 km); Debrecen—Ermihályfalva—Nagykároly—Szatmárnémeti (107 km) u. Székelykocsárd—Marosvásárhely (59 km)		Arad—Temeschburg (56 km) u. Tiraspol—Kischinew (70 km; russisch) Preuß. Ges. gerät in fin. u. pol. Schwierigkeiten. Entwertung ihrer Obligationen; Entziehung der Baukonzession			
1872	Zákány—Ujdombóvár (100 km; 1. Teilstr. d. <i>Donau-Drau Bahn</i> ); Székesfehérvár—Veszprém—Celldömölk (122 km); Szombathely—Gyanafalva (63 km); Sátoraljaujhely—Legenye Mihályi (16 km); Sátoraljaujhely—Csap—Bátyu—Királyháza (126 km); Nyiregyháza—Kisvárd—Csap—Ungvár (96 km); Szatmárnémeti—Bustyaháza—Máramarossziget (114 km) u. Bátju—Munkács (26 km)	Banjaluca—Bosn.-Novi (87 km; türk.)	Roman—Tecuci—Barboși—Galatz—Galatz Hafen—Braila Hafen—Ploesti—Chitila—Bukarest (482 km); Tecuci—Bârlad 54 km; Chitila—Pitești (99 km) u. Verbindungsbahn Bukarest-Stadt (7 km) <i>Rumänische Eisenbahn A. G.</i> erhält Baukonzession; <i>Osterr.-ung. Staatseisenbahn-Ges.</i> übernimmt Betrieb ihrer Strecken		Edirne—Dedeagatsch (153 km; türk.)	Haydarpaşa—Pendik (24 km) u. Jedikale (Istanbul)—Kügük Çekmedje
1873	Hatvan—Szolnok (69 km); Bánréve—Fülekk (48 km); Ujdombóvár—Bátaszék (66 km); 2. Teilstr. d. <i>Donau-Drau Bahn</i> ; Legenye Mihályi—Kassa (49 km) u. Kolozsvár—Apahida—Székelykocsárd (67 km) Staat garantiert Eisenbahnbonds (15 Mill. fl. jährl.)	Djevdeliija—Skoplje (165 km; türk.) u. Karlstadt—Ogulin—Sušak (176 km)	Kischinew—Kornești (73 km; russisch) Hermannstadt—Copsa Mica (45 km) u. Großwardcin—Kronstadt (485 km)	(Istanbul—) Swilengrad—Belowo (208 km; türk.) Übergabe Russe—Varna an <i>Orientbahn-Ges.</i>	Plan Piräus—Athen—Larissa Saloniki—Skoplje (244 km; türk.)	Istanbul—Edirne (318 km; —Sarambey—Belowo) u. Pendik—Gebze—Izmit (67 km)
1874	Bánréve—Rozsnyó—Dobschau (70 km) u. Feled—Rimaszombat—Theifholz (49 km) Vertrag mit Rumänien über Streckenbau Karpathen-Tunnel bei Voloc	Skoplje—Mitrovica (120 km; türk.)	Vertrag mit Ungarn über Streckenbau Jassi—Ungheni (21 km; erste direkte Verbindung m. russ. Grenze)	Slatidol (Seimen)—Jambol (106 km; türk.) und Tschirpan—Nova Zagora (79.5 km; türk.)		
1875		Betriebseinstellung Banjaluka—Bosn.-Novi Projekt Sandschakbahn vor österr.-ungar. Kronrat	Pitești—Craiova—Varciorova—Landesgrenze (274 km; durchgehende Verbindung Bukarest—Budapest—Wien—Prag—Berlin) u. Kornești—Ungheni (36 km; russisch)			Staatsbankrott
1876	Győr—Sopron (84 km) Verstaatl. <i>Donau-Drau-Bahn</i>	<b>BEGINN DER UNABHÄNGIGKEITSKRIEGE GEGEN DIE TÜRKEI</b>				
1877	Verbindungsbahn Budapest Stadt Verstaatl. <i>Donau-Drau-Bahn</i>	Siveric—Split—Sibenik (105 km)	Czernowitz—Suczava (90 km); Kutschurgan—Tiraspol (32 km) u. Bender—Reni (288 km; russisch) Eisenbahnleihe (237.5 Mill. ffr.)			

Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1878	<b>B E R L I N E R K O N G R E S S</b>					
	<b>Annexion v. Bosnien u. Herzegowina durch Österreich-Ungarn</b> <b>Serbien selbständig</b> Konvention zwischen Serbien und Österr.-Ungarn: Ö.-U. muß bis 1881 seine Bahnen an serb. Netz anschließen, Serbien d. Str. Belgrad—Nisch—Pirót—Belowo, Nisch—Vranje—Anschluß Saloniki—Mitrovica bauen	Dalja—Vinkovici—Brod (96 km) Wiederinbetr. Banjaluka—Prijeđor (56 km)	<b>Rumänien wird unabhängig, erhält nördl. Dobrudscha; Bessarabien fällt an Rußland</b> Kronstadt—Predeal (25 km)	<b>Gründung des Fürstentums Bulgarien</b> (s. ehemal. Jugoslawien)	<b>Besetzung Thessaliens durch Griechenland</b>	<b>Verluste: Serbien, Rumänien u. Montenegro selbständ.; Bulgarien tributpflichtiges Fürstentum; Bosnien und Herzegowina an Österr.-Ungarn</b>
1879	Sopron—Ebenfurt (30 km)	Slow. Brod—Bosn. Brod (Saveübergang) und Bosn. Brod—Zenica (186 km; Eisenerze) Bau militärischer Rollbahnen in Bosnien u. Herzegowina. (Vorläufer der späteren Schmalspurbahnen)	Ploesti—Campina—Sinaia—Predeal—Landesgrenze (85 km; Verbind. über Transsylvanische Alpen mit Mittel- u. Westeuropa; Erschließung des Erdölgebietes u. d. Steinsalzgruben) u. Orsova—Temeschburg—Budapest (493 km)			
1880	Verstaatl. <i>Theißbahn</i> Lokalbahn-gesetz		Verstaatl. d. Linien d. <i>Rumänischen Eisenbahn A. G.</i>			
1881	Apahida—Dés (45 km; <i>Szamosalbahn</i> )		<b>Rumänien wird Königreich</b> Buzău—Focsani—Marăsești (90 km)		<b>Konferenz v. Istanbul; Thessalien griechisch</b> Konzession f. thessal. Bahnen (200 km)	Aydin—Kujudjak (56 km)
1882	Budapest—Kunszentmiklós—Kiskőrös—Kiskunhalas—Subotica (168 km); Budapest—Sárbogárd—Újdombóvár—Szentlőrinc (206 km); Rákos—Újszász (76 km; Verbindung <i>Theißbahn</i> Budapest) u. Szőreg—Makó—Mezőhegyes—Arad (111 km)	<b>Serbien wird Königreich</b> Zenica—Sarajevo (78 km; Betrieb durch Militärverwaltung) u. Sunja—Doberlin (25 km) Eisenbahnleihe (90 Mill. Din. f. Bau d. Strecke Belgrad—Vranje—türk. Grenze)			Pyrgos—Katakolon (13 km; Korinthenhandel) Konzession f. Peloponn. Netz (750 km)	Kujudjak—Serayköy (45 km)
1883	<b>V I E R E R - K O N V E N T I O N</b> in Wien zwischen Österreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei. Verpflichtung zur Anschlußherstellung an serbisches Netz bis 15. Oktober 1886; Tarifabmachungen					
	Subotica—Ujvidék (101 km); Galánta—Szered (11 km); Köszeg—Szombathely (17 km) u. Rétság—Szekeşárd (55 km) Staatsbahnsystem (Sequestrationsgesetz)	Subotica—Neusatz—Semlin (173 km; erster Zug Wien—Belgrad) u. Indija—Mitrovica (44 km)			Planung Piräus—Papa-pouli (Synova); Anschluß an europ. Netz	Torbali—Bayindir—Tire (48 km)
1884	Budapest—Komárom (90 km) u. Szatmárnémeti—Nagybánya (56 km) Verstaatl. d. <i>Siebenbürg. u. Alföld. Bahn</i>	Bau d. Donaubrücke bei Neusatz u. Savebrücke bei Semlin (Irz. Ges.); Belgrad—Nisch (244 km); Barcs—Pakrac u. Suhopolje—Slatina zus. 118 km)	Adjud—Targu Ocna (50 km)	Eisenbahngesetz über Bau Serb. Grenze—Zaribrod—Sofia—Vakarel	Volo—Larissa (60 km)	
1885	Subotica—Baja (58 km) u. Esztergom—Nána Csata (20 km)	<b>Beginn des Krieges gegen Bulgarien</b> Mostar—Metkovic (42 km) Eisenbahnleihe (33 Mill. Din. f. Nisch—Pirót; 12,5 Mill. Din. f. Semendria—Velika Plana und Lapovo—Kragujevac) Beginn einer langen Bauperiode v. Industrie-, Schlep- und Waldbahnen in Bosnien u. Herzegowina	Bărlad—Crasna—Vaslui (52 km)	<b>Beginn des Krieges gegen Serbien</b>	Athen—Laurion (66 km; Silber-, Blei- u. Zinnbergwerke) und Herakleion—Kephissa (7 km)	

Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1886	Marosvásárhely—Szászregén (32 km) u. Dés—Beszterce (60 km)	<b>Ende des Krieges gegen Bulgarien</b> Nisch—Leskovac—Ristovac (122 km; Anschluß Saloniki—Mitrovica); Flügelbahn Doboj—Tuzla (Kohlenwerke); Velika Plana—Semen-dria (25 km); Lapovo—Kragujevac (30 km; Arsenal Serbiens); u. Čakovec—Varaždin—Agram (99 km)	Piatra Olt—Dragăşani (34 km)	<b>Ende des Krieges gegen Serbien</b> Eisenbahnleihe (47 Mill. Lewa)	Athen—Korinth—Argos—Nauplia (154 km); Argos—Myli (97 km) u. Velestino—Demerli—Kalabaka (143 km)	Mersin—Jenice—Adana (67 km)
1887	Munkács—Voloč—Szkotárszka (68 km); Nagyvárad—Ermihályfalva (66 km); Csata—Léva (32 km); Kistenyey—Kisújszállás (132 km); Nyíregyháza—Mátészalka (57 km); Nagykároly—Zilah (92 km) u. Taracköz—Tarackraszna (Taracktalbahn; 29 km)		Bukarest—Feteşti (Überbrückung von zwei Donauarmen); Ciulniga—Călărăsi; Ciulniga—Slobozia—Faurci (zus. 282 km); Dragăşani—Rimnicu-Vâlcea (53 km); Piatra Olt—Corabia (76 km); Goleşti—Campulung (55 km); Costeşti—Roşiori (65 km); Roşiori—Turau Măgurele (47 km) u. Dolhasca—Fălticeni (25 km)			
1888	Erster Zug Wien—Istanbul Budatelke—Sajómagyaros (40 km); Keszthely—Balaton Szt. György (10 km) u. Szombathely—Pinkafeld (52 km) Verstaatl. d. Budapest-Verbindungsbahn	Nisch—Bela Palanka—Zaribrod (98 km); Skoplje—Zibefce (82 km; türk.); Mostar—Ostrožac (66 km) u. Siveric—Knin (20 km)	Hatna—Kimpolung (67 km; österreich.)	Staat übernimmt Russe—Varna Bewilligung: 105 Mill. Lewa Ausbau Eisenbahnen Zaribrod—Sofia—Vakarel—Belovo (161 km)	Erster Zug Wien—Istanbul Korinth—Patras (131 km)	Catal—Üdemis (26 km) Deutsch-österreich. Bankgruppe kauft Linie Haydarpaşa—Izmit
1889	Széckelyhid—Sarmaság (87 km); Budapest—Lajosmizse (63 km) u. Kisújszállás—Gyoma (45 km) Verstaatl. Budapest—Pécs (Verb. m. Adria, Einfl. auf Donau-Dampfschiffahrt) und Westbahn (Betr.)	Ostrožac—Konjic (15 km) u. Sisak—Sunja—Brod (153 km) Beginn des Staatsbahnsystems Verstaatlichung d. serb. Linien d. franz. Ges. (Gesamtl. rd. 530 km)	Czernowitz—Nowosielica (31 km; österreich.) Eisenbahnleihe (50 Mill. Gold-Lei)	Eisenbahnleihe (30 Mill. Lewa)		Serayköy—Apa (97 km); Apa—Dinar, Goudjeli—Denizli u. Sütlac—Çivril (insges. 186 km) Gründung d. Société du chemin de fer ottoman d'Anatolie (C. F. O. A.) mit deutschem Kapital (Deutsche Bank und Wiener Bankverein)
1890	Dés—Zilah (99 km); Bethlen—Kisilva—Oradna (68 km) u. Torna—Kassa (41 km)	Anleihe (26-6 Mill. Din. für Verstaatlichung d. Bahnen)		Jambol—Burgas (110 km; Verbindung Sofias mit Schwarzem Meer)	Patras—Pyrgos (99 km)	Reşadiye—Söke (22 km); Izmit—Arişye (44 km); Manisa—Soma (92 km) u. Sabandja—Adapazari (18 km)
1891	Esztergom—Almásfüzitő (42 km); Debrecen—Füzesabony (101 km) u. Bóba—Tapolca (45 km) Verstaatl. Budapest—Marchegg, Budapest—Zsolna u. Budapest—Orsova	Konjic—Sarajevo (52 km; einzige Verb. Österr.-Ungarns mit südl. Adria) u. Mitrovica—Vinkovici (75 km)	Hermannstadt—Landesgrenze (16 km) Anleihe (45 Mill. Lei für Bau von Eisenbahnen u. a.)		Pyrgos—Olympia (21 km); Missolonghi—Kryonerion (17 km); Myli—Tripolis (58 km) u. Kalamata—Diaboli-tion (45 km) mit Zweig Mikromane—Messene (5 km)	Adapazari—Lefke (64 km) und Lefke—Bilecik (36 km)
1892	Eisenbahnnetz 1874 bis 1892 von 5.925 km auf 12.144 km; davon 9.810 km Staatsbetrieb	Cuprija—Okne Aleksander (24 km); Kohlengruben i. Senje)	Vaslui—Jassy (68 km); Slobodka—Rybniza (50 km; russisch); Felek—Fogaras (52 km) u. Hermannstadt—Felek (32 km)	Anleihe (142 Mill. Lewa; vorw. f. Bahnbauten)	Missolonghi—Agrinion (44 km; Tabakgebiet); Kabasilia—Bartholomio (6 km) u. Saloniki—Vertekop (97 km)	Bilecik—Inönü—Eskişehir—Alpöküi—Lariköi (174 km); Lariköi—Belik Köprü—Polati—Ankara (171 km) u. Mudanya—Bursa (42 km; Umbau)
1893	Balaton Szt. György—Somogyuszob—Barcs (108 km) u. Mezötúr—Szarvas—Mezőhegyes (97 km)	Lasva—Travnik (23 km) u. Laibach—Großlupp—Gottschee (76 km) Eisenbahnleihe (8 Mill. Din.)	Balți—Nowosielica (229 km; russisch)	Sofia—Pernik (34 km; Kohlenvorkommen)	Staatsbankrott	
1894	Pusztatényő—Hódmezővásárhely (92 km)	Travnik—Bugojno (44 km); Kenale—Monastir (17 km); Großlupp—Rudolfs-werth (49 km); Vršac—Kubin (84 km); Esseg—Nasič (49 km) u. Nasič—Batrina (60 km)	Rybniza—Balți (123 km; russisch) Anleihe (120 Mill. Lei für Bahn-, Straßen-, Brückenbauten u. a.)		Saloniki—Doiran (70 km) u. Vertekop—Monastir (124 km)	Eskişehir—Alayunt—Kütahya (78 km)

Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1895	Máramarosziget—Körösmező—Havasalja—Zimir—Stanislau (176 km); Budapest—Esztergom (55 km) u. Szentlőrinc—Slatina—Našic (93 km)	Donji Vakuf—Jajce (25 km); Baja—Sombor—Neusatz (145 km); Podlugovi—Vareš (24 km; Eisenwerke) u. Szentlőrinc—Slatina—Našic (93 km)	Fetești—Cernavoda—Saligny (26 km) (Überbrückung des Borceaarmes der Donau) u. Craiova—Calafat (106 km)	Schumen—Kaspitschan (23 km)	Hadzi Beilik—Serres (41 km); Serres—Anghista (40 km); Anghista—Nusretli (41 km); Nusretli—Bukia (23 km) u. Diakophton—Kalavryta (22 km)	Alayunt—Afyonkarahisar (94 km) u. Afyonkarahisar—Aşchir (98 km)
1896	Miskolcz—Torna (70 km)		Anleihe (90 Mill. Lei f. Eisenbahnen u. a.)	Eisenbahnanleihe (260 Mill. ffr.)	Kirköi—Okschilar (109 km) u. Bodoma—Feredzik (39 km); Gesamtstrecke Feredzik—Karasüh (527 km)	Aşchir—Ilgin—Konya (176 km)
1897	Székesfehérvár—Sárbo-gárd (38 km); Szek-szárd—Bátaszék (19 km); Szolnok—Kiskunfélegyháza (65 km) u. Celldömök—Fertő Szt. Miklos—Pandorfing (109 km) Eisenbahnanleihe (246 Mill. Kr.)		Alvincz—Hermannstadt (81 km)	Pernik—Radomir (15 km) und Sofia—Roman (109 km)		Alaşchir—Usak—Afyonkarahisar (251 km)
1898	Székesfehérvár—Bicsake (50 km)		Galag—Ghibarteni (71 km)	Gebedje—Devnia (8 km; Erleichterung d. Ausfuhr über Varna) und Somovit—Jassen (35 km)		
1899	Nagybánya—Zsibo (78 km) u. Kronstadt—Sepsiszentgyörgy—Gyimes (114 km)	Pančevo—Romanpetre (32 km)	Karpathenübergang (bei Targu Ocna)	Roman—Plewen—Schumen (326 km) Staat übernimmt Materialbahn Somovit—Jassen, Ausbau f. Personenverkehr	Tripolis—Diabolition (77 km)	
1900	Kaposvár—Szigetvár (54 km)			Russe—Tirnovo (130 km)		
1901		Abzweigung der Strecke Mostar—Metković nach Gravosa, Bocche di Cattaro und Trebinje (165 km; Anschluß der Häfen Dubrovnik u. Kotor)	Übergang Transsylv. Alpen (bei Rimnicu-Vâlcea) u. Kimpolung—Valeputna (19 km)			
1902	Pápa—Bánhida (90 km)	Autonome Finanzkasse der serb. Bahnverwaltung	Valeputna—Dorna Vatra (23 km)		Pyrgos—Meligala (79 km) mit Zweig Kaloneri—Kyparissa (6 km)	
1903	Tapolca—Keszthely (23 km)	Sisak—Virginmost (60 km)			Volo—Meleci (28 km)	Gründung der Société Imperiale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad (deutsches Kapital, Sitz Istanbul)
1904	Verstaatl. Ungtal (Csap—Uzsok)- und Marosvásárhely—Szászrégenerer Bahn	Split—Sinj (45 km) u. Mladenovac—Arandjelovac (30 km)		Anleihe (100 Mill. Lewa; Eisenb. u. a.)		Konya—Eregli—Bulgurlu (200 km)
1905	Ungvár—Uzsok—Turka—Sambor—Lemberg (262 km) u. Lajosmizse—Kecskemét (29 km)					
1906	Kiskunfélegyháza—Oroszháza (79 km)	Sarajevo—Vardište (105 km) u. Klagenfurt—Abling—Triest (202 km) Anleihe (95 Mill. ffr. f. Eisenb. u. a.) Zollkrieg mit Österr.—Ungarn (Schweinekrieg); neue Ausfuhr richtig, Orient, Saloniki Ausfallstor Konferenz in Bremen berät u. a. direkte Verbind. Norditalien—Kroatien—Belgrad			Griech.-türk. Verhandl. über Anschluß Nord-Südbahn an Saloniki—Monastir gescheitert  Elektrifizierung Athen—Piräus und Verläng. (als Untergrundbahn) bis Athen-Stadtmitte (10 km)	

Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1907	Madéfalva—Gyergyó-szentmiklós (47 km)	Virginmost—Karlstadt (41 km)		Zimmiga—Sliven (24 km) Anleihe (145 Mill. Lewa; Eisenb. u. a.)		C. F. O. A. übernimmt Bewässerung von 51.000 ha in Konya-Ebene
1908	Sopron—Kőszeg (58 km) u. Szatmárnémeti—Mátészalka (56 km)	Karlstadt—Möttling (28 km); Vir—Bar (42 km; ital. Gcs.) u. Okne Aleksander—Ravna Reka (8 km) Osterr.-Ungarn ersucht Türkei um Konzession für Sandschakbahn Uvač—Mitrovica	Anleihe (70 Mill. Gold-Lei f. Eisenbahninvestitionen, Ausbau des Hafens von Konstanza u. a.)	<b>Bulgarien wird unabhängiges Königreich, Einverleibung Ostrumeliens</b> 310 km ostrumelische Strecken fallen an Bulgarien	Piräus—Athen—Theben—Levadia—Lianokladi—Demerli (304 km); Zweigstr. Inoi—Chalkis (22 km) u. Lamia—Stilis (17 km)	<b>Annexion v. Bosnien Herzegowina durch Osterr.-Ungarn</b> <b>Bulgarien unabhängig</b> Verlust von 310 km ostrumelische Strecken an Bulgarien
1909	Baja—Bátaszék (19 km; Donaubrücke) u. Szászrégen—Gyergyószentmiklós (101 km)	Stalac—Kruševac (15 km) Eisenbahnleihe 150 Mill. ffr.)	Fogaras—Kronstadt (65 km)	Radomir—Küstendil (55 km) und Levski—Swistov (51 km) Eisenbahnleihen (182 Mill. Lewa) Staat übernimmt Vakarrel—Belowo; Belowo—Sarambey—Slatidol (Sefmen)—Svilengrad—türkische Grenze und Slatidol (Sefmen)—Jambol	Demerli—Larissa (46 km) und Larissa—Papapouli (46 km)	
1910		Arandjelovac—Lajkovac (35 km) Bosnien u. Herzegowina besitzt Gesamtneig 1.631 km, dav. 112 km Normalspur- und 1.520 km Schmalspur- und Waldbahnen	Ploesti—Slobozia (117 km) Eisenbahnleihe (128 Mill. Lei)	Küstendil—Gnjesevo (33 km); Tirnovo—Platschkovzi (49 km); Plovdiv—Tschirpan (59 km) und Devnia—Dobritsch (59 km)		Dinar—Keçiborlu (35 km)
1911	Börgönd—Tapolca (118 km) u. Veszprém—Alsóörs (20 km)			Stara Zagora—Dabovo (37 km)		Bulgurlu—Ulukışla (38 km); Keçiborlu—Kule Oaşı (36 km)
1912	<b>B E G I N N D E S E R S T E N B A L K A N K R I E G E S</b>					
		Stalac—Uziče (167 km; Teilstr. bis Kruševac 1909); Paracin—Zaječar—Vražognac (105 km); Prahovo—Knjaževac (119 km; <i>Timokbahn</i> ); Metovnica—Bor (25 km); Kupferbergwerk) u. Lajkovac—Gorni Milanovac (50 km)	Eröffnung Tunnel Berești (3.300 m; direkte Verbindung Galaş—Bárlad)			Soma—Balikesir (71 km); Kule Oaşı—Egridir (23 km); Balikesir—Bandırma (112 km); Alpullu—Kirkklareli (66 km); Ulukışla—Karapınar (53 km); Durak—Jenice (18 km) u. Adana—Mamure (79 km)
1913	<b>ENDE DES ERSTEN BALKANKRIEGES (PRÄLIMINARFRIEDE VON LONDON; MAI 1913) ZWEITER BALKANKRIEG (JUNI-AUGUST 1913; FRIEDE VON BUKAREST)</b>					
	<b>Zuwachs Teil v. Mazedonien</b> Übernahme von 375 km Strecken i. Mazedonien (Mitrovica—Skoplje—Djevdelija; Monastir—Kenale (griech. Grenze) u. Skoplje—Zibefce) Vertrag m. Griechenland über Freizone in Saloniki u. freien Verkehr auf Str. Saloniki—Skoplje u. Saloniki—Monastir für 50 Jahre (Weltkrieg vereitelt Ratifizierung)	<b>Zuwachs Süd-dobrudscha von Bulgarien</b>	<b>Zuwachs Teil v. Westthrazien</b> Übernahme d. Str. Dedeagatsch—Okschilar; Bodoma—Feredzik u. Dedeagatsch—Swilengrad <b>Verlust Süd-dobrudscha an Rumänien</b> Verlust d. Str. Devnia—Dobritsch Mezdra—Lom (118 km); Boitschnovtze—Ferdinand (14 km); Platschkovtze—Boruschtitza (23 km) u. Boruschitza—Dabovo (44 km)	<b>Zuwachs Teil v. Mazedonien u. Westthrazien</b> Übernahme d. Str. Saloniki—Monastir bis Kenale; Saloniki—Okschilar ( <i>Konstantinopelbahn</i> ); Saloniki—Skoplje bis Idomeni ( <i>Orientbahn</i> ) Saloniki-Freihafenvertrag m. chem. Jugoslawien	<b>Europ. Besitz beschränkt auf thrazisches Gebiet zw. Edirne u. Istanbul</b> Verlust der meisten europ. Linien an Bulgarien, Griechenland u. Serbien Toprakale—Iskenderun (60 km)	



Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1914	<b>B E G I N N D E S W E L T K R I E G E S</b>					
	Gesamtney 22.530 km (dav. 19.022 km Staatsbetrieb)	Rudolfswerth-- Möttling (58 km) Serb. Gesamtney 1.753 km (dav. 692 km schmalsp.; in Bau 571 km) Eisenbahn- und Armee- anleihe (250 Mill. Din.)	Gesamtney 3.588 km (fast ausschl. staatl. Bahnen) Mircea Voda--Bazargic (116 km) Eisenbahnleihe (428 Mill. Lei; Net soll in 7 Jahren auf 5.600 km erweitert werden; Kriegssaus- bruch verhindert Durchführung)	Gesamtney 2.124 km dav. 2.108 km staatl. Bahnen)	Gesamtney 1.609 km Plan Verbindungsstrecke (3-6 km) zwisch. Salo- niki--Monastir und Saloniki--Skoplje	<b>Kriegserklärung d. Entente-Mächte an Türkei (Nov.)</b> Fevzipasa--Haran (290 km) Staat übernimmt Ver- waltung Izmir--Tur- gutlu, Izmir--Aydin u. Mudanya--Bursa
1915			Leipzig--Akkerman (159 km; russisch)	<b>Bündnis mit Deutschland u. Österreich-Un- garn (6. 9.)</b> <b>Eintritt i. d. Krieg (3. 10.)</b> Umgebungsbahn Sofia (18 km) 22-5 Mill. Lewa für Eisenbahnbauten Staat übernimmt Dede- gatsch--Edirne	Staat übernimmt maze- donisches Netz u. Betr. Saloniki--Djefeldelija (79 km)	Baubeginn Uzunköprü-- Gallipoli (178 km; fertiggestellt nur 78 km)
1916		Batajnica--Boljevci (22 km) Bau provis. Kleinbahnen Skoplje--Ochridsee; Gradsko--Prilep-- Monastir; Prijedor-- Knin u. Srnetica-- Jajce durch deutsche, österreich. u. bulgar. Truppen während des Weltkrieges	<b>Eintritt i. d. Krieg, Bündnis mit Entente-Mächten</b>	Deutsche Militärverw. übernimmt Fahrdienst Kaspitschan--Varna, Gebedje--Oborishte (bis 1917) u. Soha-- Nisch (bis 1918)	<b>Eintritt i. d. Krieg (Bündnis mit En- tente-Mächten)</b> <b>Mazedon. Netz an französ. Saloniki- Armee abgetr.</b> Papapouli--Platy (89 km; Europaverb. d. Anschluß an Salo- niki--Monastir u. Saloniki--Skoplje) u. Stavros--Sarakli (67 km)	Sarikamis--Erzurum (0-75 Spurw., 190 km von russ. Militär er- baut.; dadurch Anschl. an russ. Breitspur Sarikamis--Kars-- türk.-russ. Grenze-- Leninakan [124 km])
1917		Boljevci--Lajkovac (42 km)		Radomir--Petritsch (167 km); Dubnitza-- Grube Bobovdol (26 km); Kaspitschan-- Kraina (57 km); Struma --Rila (12 km) u. Jam- bol--Elhovo (40 km)	Saloniki--Angista (134 km; militärische Anlage)	Mamure--Fevzipasa (20 km; Amanus- gebirge)
1918				Tscherwene Breg--Bela Slatina (52 km) u. Voluyak--Bankya (11 km)	Militärbahn Sarakli-- Angista verstaatlicht (später abgebrochen)	Haran--Nusaybin (200 km; türk.-syrr. Grenze)
	<b>E N D E D E S W E L T K R I E G E S</b>					
		Zerrüttete Verkehrsverhältnisse, Verfall im Ober- bau, Verrottung des Wagenparks, bes. Mangel an Lokomotiven (Bestellungen im Ausland)				<b>Besetzung Istanbuls (Alliierte Truppen)</b>
1919	<b>FRIEDE VON SAINT-GERMAIN UND VON NEUILLY</b>					
	Räterepublik (März--Juli)	Gründung d. Ver- einigten König- reiches d. Serben, Kroaten u. Slo- wenen <b>Zuwachs v. Bosnien, Herzegowina, Dal- mation u. Monte- negro</b> Prilep--Monastir (44 km) Simplon-Express erst- malig Paris--Istanbul (96 Std.)	<b>Zuwachs v. Buko- wina u. Süd- dobrudscha</b>	<b>Verlust v. West- thrazien, Süd- dobrudscha u. Teil v. Maze- donien</b> Simplon-Express erst- malig Paris--Istanbul (96 Std.)	<b>Zuwachs v. Süd- mazedonien u. Westthrazien</b>	<b>Besetzung von Kilikien (franz.), Adalia (ital.), Ostthrazien u. Izmir (griech.)</b> Engl. Militärbehörde übernimmt Verwaltung anatolischer Bahnen bis Konya u. Ankara; Bagdadbahn südl. Konya v. Franzosen besetzt Unterstellung d. Orient- bahn in besetzten Ge- bieten unter franz. Militär Simplon-Express erst- malig Paris--Istanbul (96 Std.)

Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1920	<b>FRIEDE VON TRIANON</b>			Rakowski—Mina Maritza (5 km)	<b>FRIEDE VON SÈVRES</b>	
	Verlust v. Oberungarn, Siebenbürgen, Banat u. Kroatien-Slawonien Gesamtnetz 1914 bis 1920 von 22.530 km (davon 19.022 km Staatsbetrieb) auf 9.529 km (davon 3.198 km Staatsbetrieb); Verringerung d. Güterwagen von 110.000 auf 35.000, Lokomotiven v. 4.887 auf 1.528	Zuwachs v. Kroatien-Slawonien, Banat, Wojwodina u. Batschka Vertrag v. Rapallo mit Italien über Adriaküste Gradsko—Prilep (135 km; im Krieg Militärbahn) u. Cačak—Gornji Milanovac (20 km) Simplon-Express Paris—Istanbul über Nisch—Saloniki (58 Std.); m. Zweig n. Athen	Zuwachs v. Siebenbürgen, östl. Banat Zuspruch von Bessarabien Gesamtnetz 11.009 km; von Rußland 1.221 km, Osterreich 638 km u. Ungarn 5.562 km übernommen		Zuwachs v. Teil Ostthraziens 597 km Str. in Thrazien Verstaatl. d. Str. d. Hellen. Eisenbahn-Ges., Orientbahn-Ges. u. Konstantinopelbahn Zweig Simplon-Express Paris-Istanbul über Nisch—Saloniki bis Athen	Verlust v. Teil Ostthraziens; Kemalisten nehmen Kars u. Ardahan in Besitz Übernahme d. v. Russen geb. Str. Erzurum—Sarikamis—Leninakan (Friede v. Gümri) Regierung übernimmt anatol. Netz (926 km); Bagdadbahnstr. Konya—Kelebek (325 km) u. Teil v. Izmir—Turgutlu—Afyonkarahisar mit Zw. (insges. 223 km) Generaldirektion in Eskişehir Auflösung der deutsch-österreich. Betriebsges. d. oriental. Eisenbahnen
1921	Burgenland an chemal. Österreich	Anleihe (500 Mill. Din. f. Bau v. Eisenbahnen, Straßen, Hafenanlagen usw.)		Oreche—Belene (24 km)	<b>Griechisch-türkischer Konflikt</b>	
1922		Ogulin—Gračac (160 km; Likabahn) Knjaževac—Nisch (185 km) Gesamtnetz 7.740 km; alle Strecken eingleisig Anleihe (100 Mill. Dollar, davon 15-25 Mill. realisiert für Eisenb., Hafen von Kotor u. a.)		Jambol—Elhovo (39,5 km; auf Normalspur)	Verstaatl. der Peloponnesbahn-Ges.	Griechenland aus Kleinasien verdrängt Karapinar—Durak (35 km; letztes Teilstück d. Bagdadbahn auf türk. Boden)
1923	<i>Donau-Save-Adria-Bahn-Ges. übernimmt Hauptstrecken d. chemal. Südbahn-Ges.</i>			Brusarzi—Aleksandrowo—Vidin (87 km)	<b>FRIEDE VON LAUSANNE</b>	
		Subotica—Velika Kikinda (47 km) u. Gornje Skoplje—Ohrid (234 km, teilw. whd. d. Krieges entstand.) Regelung Transit über Saloniki; jugosl. Zollfreizone; Anschluß bei Djevdelija			Verlust v. Ostthrazien u. Ansprüchen in Kleinasien	Festlegung der Grenzen; Gründung der Türkischen Republik  Griech.-türk. Bevölkerungsaustausch Verstaatl. d. bisher türk. Str.; Staatsbahnverwaltung in Athen (Generaldirektion) u. Saloniki Regelung jugosl. Transit über Saloniki; jugosl. Zollfreizone
1924		Abkommen mit Italien über Tarife, Grenz- u. Transitverkehr, Fiumaner Hafen Bosn. Novi—Bihač (66 km)				Friede v. Brest-Litowsk mit Rußland (bestätigt Zuwachs v. Kars u. Ardahan)
1925		Užice—Vardište (65 km; Anschluß Belgrads an das bosn. Netz); Gračac—Knin (63 km) u. Titel—Orlovat (27 km; dir. Verb. Batschka—Banat)	Staatseisenbahnen werden autonom; Verwaltung nach kaufmänn. Grundsätzen			
1926	Budapest—Hegyshalom zweigleisig Eisenbahnleihe (14 Mill. Pengö; Völkerbund)		Anleihe (263.260 engl. Pfd., für Rückkauf von Eisenbahnlinien)	Tscherwene Breg—Saraevo (97 km) und Sarambey—Ledschene (38 km)	Neuregelung der Staatsbahnverwaltung; Unterstellung unter Verkehrsministerium	

Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1927		Anleihe (30 Mill. Doll. für Belgrad—Adria u. a.)	Beseitigung der Autonomie; Unterstellung unter Verkehrsministerium	Levski—Lowetsch (47 km)		Ankara—Kayseri (381 km) u. Samsun—Amasya (133 km) Anleihe (200 Mill. Tpf. f. Bahnen u. a.) Schnellzugsdienst Ankara—Haydarpaşa (Intern. Schlafwagen-Ges.) Simplon-Orient-Express üb. Istanbul—Konya—Aleppo—Homs—Tripoli—Haifa bis Kairo verlängert
1928	Eisenbahnleihe (3 Mill. Pf. St., engl. für Elektrifizierung)	Belgrad—Obrenovac (39 km; Fertigstellung Belgrad—Gruž)	Baubeginn Kronstadt—Buzau (145 km)	Rakowski—Knischownik (41 km)		Verstaatl. Mersin—Tarsus—Adana, Hafen- u. Kajanlagen (Haydarpaşa)
1929	Dieselmotorwagen mit Rohölantrieb	Trebinje—Lastva (12 km) u. Kragujevac—Kraljevo (56 km) Betrieb Saloniki—Djevdelija an Griechenland	Sanierungsprogramm; Eisenbahnen wieder autonom; Betrieb nach kaufm. Grundsätzen	General Todorof—Kulata (16 km) 40 v. H. der seit 1919 entst. Bahnen (264 km) vom Arbeitsdienst gebaut	Betriebsrechte Saloniki—Djevdelija von Jugoslawien	Modernes Signal- und Weichensicherungssystem auf Strecke Haydarpaşa—Ankara Str. Kütahya—Balikesir in Staatsbetrieb Verstaatl. Konya—Fevzipaşa
1930	Eisenbahnleihe (30 Mill. Pengö) Automatische Bremsen Gesetzl. Regelung des Wettbewerbs Schiene — Straße	Kommerzialisierung der Staatsbahnen Erste staatl. Eisenbahn-Reparaturwerkstätte in Kraljevo Deutsche Reparationskonto-Liefg. seit 1926 rd. 2 Md. Din. Eisenbahnmaterial; davon 1.110 Mill. rollendes Material u. 205 Mill. Schienen	Gesetzl. Regelung des Wettbewerbs Schiene — Straße	Knischownik—Maslinovo (10 km); Twerdiza—Sliven (44 km) und Radomir—Dubniša (39 km; früher 60 cm-Kriegsbahn)	Piräus—Athen—Peloponnes-Eisenbahn-Ges. (PAP) übernimmt Betrieb Athen—Laurion	Kayseri—Sivas (222 km)
1931		Kraljevo—Mitrovica (135 km; Verbindung Belgrad—Skoplje mit Umgehung Nisch)	Eisenbahnleihe (1.637 Mill. Lei)	Maslinovo—Kardjali (33 km); Iliansi—Makozewo (46 km) u. Saraevo—Donauhalten Orehowo (8 km)	Eisenbahnleihe für Pelop. Eisenbahn-Ges. (500.000 engl. Pfd.)	Derbesiye—Mardin (25 km) Verstaatl. Mudanya—Bursa
1932	Verstaatl. ungar. Str. d. Donau-Save-Adria-Bahn-Ges. (560 km)	Staatl. Fremdenverkehrsförderung durch Gründung Putnik-Büro	Kischinew—Sahaidac (45 km)	Kardjali—Momtschilgrad (14 km)	Baubeginn Kalabaka—Kozani—Verria (182 km; nach 32 km unterbrochen)	Kütahya—Balikesir (253 km; Erschließung der Chromerze von Tavşanlı u. Dagardi Verstaatl. Samsun—Cargamba u. Adana—Fevzipaşa
1933				Plovdiv—Panaguriste (71 km) und Plovdiv—Karlovo (60 km) mit Zweig Dolna Mahala—Hisar (17 km)		Amasya—Sivas (245 km); Kayseri—Ulukisla (180 km) u. Irmak—Çerkeş (175 km)
1934	Elektrifizierung Budapest—Komárom—Hegyeshalom (196 km) Schnellverkehr Budapest—Wien (3 Std.); Budapest—Szeged und Budapest—Pécs		Eisenbahnverwaltung übernimmt Betrieb d. Erdölleitungen Beförderungsmonopol m. Kraftwagen auf 150 wichtigen Straßen (10.000 km)			Hisarönü—Eskipazar (120 km) Verstaatl. d. Izmir—Turgutlu-Bahn (mit Abzw. 710 km)
1935		Belgrad—Pančevo (26 km; Verbind. Serbien—Banat üb. neue Donaubrücke)	Deutsche Reparations-lief. an Eisenbahnen 840 Mill. Lei seit 1920 Eisenbahnleihe (280 Mill. Lei)	In Bau: Popowo—Rasgrad—Kemanlar (96 km); Kalofer—Klissura (34 km); Klissura—Makozewo (60 km); Leskowatz—Elena (24 km); Preslav—Warbiša (10 km); Lowetsch—Trojan (36 km); Umgebungs-bahn Sofia (2 km); Somowit—Nikopol (12 km) und Tschere-wene Breg—Tetewene (66 km)	Eisenbahnverkehrsmonopol; Staatl. Regl. des Wettbewerbs Schiene — Straße	Hisarönü—Zonguldak (Erschl. d. Kohlen-vorkommen); Fevzipaşa—Malatya—Yolçati—Diyarbakir (530 km; Kupfererze v. Ergani) Verstaatl. Izmir—Aydin (mit Zw. 610 km)

BEGINN DER SANKTIONEN (ABESSINIENKONFLIKT) GEGEN ITALIEN (NOV.)

Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1936		<b>ENDE DER SANKTIONEN (ABESSINIENKONFLIKT) GEGEN ITALIEN (JULI)</b>				
		Jugoslawisch-rumänische Konvention betr. Donaubrücke Turn-Severin  Schienenausbau auf Schmalspurstrecke Belgrad—Dubrovnik		Michailowo—Rakowski (34 km)	Zehnjahresplan für Ausbau der Eisenbahnen und Straßen	<b>Meerengenvertrag von Montreux</b> Staat kauft Konzessionen d. C. F. O. A. zurück
1937	Wettbewerbsabkommen über zwischenstaatl. Güterverkehr (Staatsbahnen-Donauschiffahrts-Ges.) zwischen Ungarn, ehemal. Österreich, ehemal. Tschechoslowakei u. ehemal. Jugoslawien  Eisenbahnleihe (96 Mill. Pengö für rollendes Material)		Einführung Schnelltriebwagen Bukarest—Konstanza u. Bukarest—Kronstadt	Dubniza—Gorna Džumaja (33 km); Karlowo—Sopot (5.4 km); Kritschim—Peschtera (28.5 km) u. Tschepinobanja—Istok (44 km)		Zonguldak—Eregli (Kohlenbahn; Teil v. Irmak—Filyos—Eregli); Afyonkarahisar—Karakuyu (119 km) u. Ilica—Palamutluk (45 km)
1938	<b>SUDETENKRISE; ABKOMMEN VON MÜNCHEN</b>					
	<b>Erster Wiener Schiedsspruch: Rückgliederung Oberungarns</b>  Gesamtneß v. 9.529 km auf 10.614 km Kisilva—Kosna (60 km; Karpathenübergang nach Rumänien)		Kleinilva—Dorna Vatra (Karpatenübergang, Verbind. mit Siebenbürgen); Konstanza—Mangalia u. Caransebes—Reschiga (Schwerindustrie)  Zunehmende Motorisierung d. Eisenbahnen (24 v. H. der Zugleistungen entfallen auf Triebwagen)  Beförderungsmonopol f. Kraftwagen auf 2.500 km Straßen beschränkt	Schumen—Smedovo (24.8 km); Karnobat—Kamerevo (17 km); Kalofer—Kazanlik (36.8 km) u. Burgas—Pomorie (24 km)	Dieselmotor-Doppeltriebwagen (Franz.-hell. Eisenbahn-Ges.)	Baladz—Isparta (12 km) u. Bozanönü—Burdur (Teilst. nach Antalya—Mittelmeer)  Türk.-engl. Kreditverträge (Verkehrsmateriallieferungen)
1939	<b>Schaffung des Protektorates; Rückgliederung des Karpatenlandes</b> Gesamtneß v. 10.614 km auf 11.033 km  <b>Gründung des selbständigen Staates Slowakei</b>	<b>Serbokroatischer Ausgleich: Autonomie des Banats Kroatien</b>	Deutsch-rumän. Wirtschaftsvertrag ( <i>Wohlthatabkommen</i> ) mit Vereinbarungen über Verkehrsausbau Brit.-rumän. Wirtschaftsabkommen (Verkehrsbauten)			<b>Rückgliederung Hatays (Sandschak von Alexandrette)</b>
<b>B E G I N N D E S N E U E N K R I E G E S</b>						
				Eisenbahnleihe (75 Mill. Lewa)		Sivas—Çetinkaya (112 km); Çetinkaya—Malatya (140 km) u. Çetinkaya—Erzurum (448 km; Erschl. der Erze v. Divrigi)
1940	<b>EINTRITT ITALIENS IN DEN KRIEG; MITTELMEERSPERRE</b>					
	<b>Zweiter Wiener Schiedsspruch: Rückgliederung Nordsiebenbürgens</b>  Gesamtneß v. 11.033 km auf 12.680 km Zweigleisiger Ausbau: Budapest—Székesfehérvár Fünfjahr-Invest.-Programm (500 bis 700 Mill. Pengö)		<b>Nordbukowina und Bessarabien an Rußland</b> <b>Zweiter Wiener Schiedsspruch: Nordsiebenbürgen an Ungarn</b> <b>Vertrag von Craiova: Süddobrußdja an Bulgarien</b> Eisenbahnleihe (8.5 Md. Lei) Teius—Apahida u. Schäßburg—Kronstadt—Ploesti zweigleisig Bau d. Str. Arciz—Ismaïl (durch die Russen whd. der Besetzung)	<b>Vertrag v. Craiova; Zuwachs Süddobrußdja v. Rumänien</b>  Übernahme d. Str. Kardam—Oboriste	<b>Italienisch-griechischer Konflikt</b>	Zonguldak—Kozlu (5 km) Geplante Str. Elâzig—Mus—Tatvan—Kotur (um 159 km weitergeführt) Fertigstellung der <i>Bagdadbahn</i> ; durchgehender Verkehr Istanbul (Haydarpaşa)—Basra

Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1941	<b>DEUTSCHER FELDZUG IN EHEMAL. JUGOSLAWIEN UND GRIECHENLAND</b>					
	Batschka an Ungarn	Zerfall Jugoslawiens Gründung des Un- abhängigen Staates Kroatien		Übernahme Mazedo- niens, d. Morawa- distriktes u. Teil Westthraziens	Besetzung durch deutsche, italien. u. bulgar. Truppen	
	<b>KRIEG GEGEN DIE SOWJETUNION</b>					
			Rückgliederung Bessarabiens Gesamtney 8.963 km Besetzung Transmstriens Zuwachs eines Netzes v. 1.250 km Inbetr. der Fähre Giurgiu—Russe In Bau: Bukarest—Videle— Roşiori—Caracal— Craiova (202 km); Bukarest—Urziceni— Faurci (130 km); Deva—Brad (36 km); Tândărei—Giurgeni (21 km) u. Bumbeşti— Livezeni (30 km) Beginn d. Elektrifizier. d. Str. Ploeşti—Kron- stadt (107 km)	Angliederung d. Str. Mazedoniens u. Thraziens Gorna Djumaja— Simitli—Krupnik (21 km; Vollspur) und Murna—Luliakowo (35 km); Inbetr. der Fähre Giurgiu—Russe In Bau: Gnjesevo—Kumanovo (110 km); Gorna Dju- maja—Kočane (108 km) u. Momtschil- grad—Gümürdjina (95 km)		
1942	Szeretfalva—Déda (48 km; Verbindung Szamos—Sajótal u. Marostal) in Bau	In Bau: Bihac—Knin (80 km); Karlstadt— Bihac (92 km); Metko- vic—Ploce u. Banja- luka—Ukrina	Fünfjahresplan (97 Md. Lei)	Kulata—Demir Hissar (16 km; Schmalspur) Plan: Kostinbrod— Batanovji (59 km); Entlastung Pernik— Soňa Einführung von Trieb- wagen		

*Anmerkungen zu den nachstehenden Tabellen:*

**Ungarn:**

<sup>1)</sup> Monatsende. — <sup>2)</sup> Staatliche und private Geldforderungen. — <sup>3)</sup> 5%ige Zwangsanleihe 1924, Monatsdurchschnitt nach Notierung an der Budapester Börse, Angabe der Nationalbank. — <sup>4)</sup> Originalbasis 1926, Magyar Statisztikai Szemle. — <sup>5)</sup> Postsparkasse. — <sup>6)</sup> Neuberechnung des Statistischen Zentralamtes. — <sup>7)</sup> Index des Statistischen Zentralamtes, Originalbasis 1913. — <sup>8)</sup> Verhältnis zwischen Preisen für landwirtschaftliche und nichtlandwirtschaftliche Erzeugnisse. — <sup>9)</sup> Fabriksindustrie. — <sup>10)</sup> Einschließlich Wohnbautätigkeit. — <sup>11)</sup> Ohne Wohnbautätigkeit. — <sup>12)</sup> Berechnung des Ungarischen Institutes für Wirtschaftsforschung. — <sup>13)</sup> Arbeiterstand der Fabriksindustrie, der Hütten und des Handwerks in ganz Ungarn. — <sup>14)</sup> Monatsdurchschnitte aus Jahres- bzw. Vierteljahressummen. — <sup>15)</sup> Ab Januar 1938 einschließlich Ostmark. — <sup>16)</sup> Ab November 1938 einschließlich des zurückgegliederten Nordgebietes und Karpatenlandes, ab Oktober 1939 einschließlich Ostungarn und Nordsiebenbürgen und ab Mai 1941 einschließlich der zurückgewonnenen Südgebiete.

**Jugoslawien (ehemal.):**

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

**Rumänien:**

<sup>1)</sup> Monatsende. — <sup>2)</sup> Am 9. November 1936 Goldbestände gemäß Erhöhung des Goldankaufspreises (um 38 v. H.) neu bewertet. — <sup>3)</sup> Einschließlich Devisen auf Clearingkonto. — <sup>4)</sup> Vom Markt begleichbar. Stand am Jahresende. — <sup>5)</sup> Staats- und Kommunalanleihen, Pfandbriefe; auf Grund der Notierungen an der Bukarester Börse. Ab 1934 ohne Auslandsanleihen. — <sup>6)</sup> Völkerbund. — <sup>7)</sup> Neugründungen und Kapitalerhöhungen von Aktiengesellschaften. — <sup>8)</sup> Allgemeine Sparkassen. — <sup>9)</sup> Allgemeines Statistisches Staatsamt. — <sup>10)</sup> 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. — <sup>11)</sup> Benzin, Petroleum, Gasöl, Schmieröl, Mazut. — <sup>12)</sup> Brennholz, Bauholz (Laubholz), Nadelholzbretter. — <sup>13)</sup> Ab Januar 1938 einschließlich Ostmark. — <sup>14)</sup> Ab Oktober 1939 ohne die abgetretenen Gebiete.

**Bulgarien:**

<sup>1)</sup> Monatsende. — <sup>2)</sup> Berichte der Nationalbank. — <sup>3)</sup> Gesamte Nettoeinlagen in Bulgarien. — <sup>4)</sup> Dir. Gén. de la Statistique. — <sup>5)</sup> Neuregistrierte Arbeitslose nach der Statistik des Arbeitsamtes am Monatsende. Die Zahl innerhalb der Klammer gibt die Bevölkerungszahl in 1000 nach dem letzten Berichte an. — <sup>6)</sup> Dir. Gén. de la Statistique, Sofia; für 1936: Juli bis Dezember. — <sup>7)</sup> Wert nach Ausschaltung der Preisschwankungen. — <sup>8)</sup> Einschließlich Einnahmen, bzw. Ausgaben der Eisenbahnen und Häfen. — <sup>9)</sup> Ab Januar 1938 einschließlich Ostmark. — <sup>10)</sup> Ab Mai 1941 ohne die Okkupationsgebiete.

**Griechenland:**

<sup>1)</sup> Monatsende. — <sup>2)</sup> Einschließlich Vorschüsse an den Staat. — <sup>3)</sup> Bulletin Mensuel de Statistique, Genf. 1 Drachma = 1298 Goldcents. — <sup>4)</sup> Internationales Institut für Sparwesen, Mailand. — <sup>5)</sup> Bulletin Mensuel de Statistique, Athen. — <sup>6)</sup> 44 Städte. — <sup>7)</sup> Einschließlich Gold und Silber. — <sup>8)</sup> Jahresende. — <sup>9)</sup> Ab Januar 1938 einschließlich Ostmark.

**Türkei:**

<sup>1)</sup> Monatsende. — <sup>2)</sup> Istanbul. — <sup>3)</sup> Eregli-Zonguldak-Becken. — <sup>4)</sup> Einschließlich Gold und Silber. — <sup>5)</sup> Eisen, Stahl und Maschinen. — <sup>6)</sup> Ab Januar 1938 einschließlich Ostmark.

Wirtschaftszahlen der Südostländer

Ungarn<sup>16)</sup>

Zeit	Nationalbank <sup>1)</sup>					Geld- und Kapitalmarkt				Großhandelspreise <sup>2)</sup>				Industrielle Erzeugung <sup>12)</sup>					Außenhandel <sup>14)</sup> (Spezialhandel)												
	Gold- u. Devisenbestand Wechselbestand Notenumlauf Giroverbindlichkeiten <sup>3)</sup> Clearingumsätze					Bankrate Rendite festverzinslicher Werte <sup>4)</sup> Index der Aktienkurse <sup>5)</sup> Sparanlagen <sup>6)</sup>				Gesamt Agrarprodukte Industrielle Rohstoffe und Erzeugnisse Lebenshaltungskosten <sup>7)</sup> Kaufkraft der landwirtschaftlichen Erzeugnisse <sup>8)</sup>				Gesamt <sup>9)</sup> Produktionsgüter <sup>10)</sup> Verbrauchsgüter <sup>11)</sup> Schwerindustrie Textilindustrie Arbeiterstand <sup>13)</sup> Lohn- und Gehaltssumme					Einfuhr					Ausfuhr					Handel mit Deutschland <sup>15)</sup>		
																			Einfuhr		Industrielle			Ausfuhr		Landwirtschaftliche Erzeugnisse <sup>12)</sup>			Industrielle Fertigkeiten <sup>12)</sup>		Einfuhr
	Mill. Pengö					in v. H. p. a.				1929 = 100				1929 = 100					1929 = 100					Mill. Pengö					1929 = 100		
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	31	32
1938	171	452	640	196	1.51	4.0	6.73	58.7	122	87	73	93	88	79	127	116	132	123	161	112	174	1635	34.9	19.2	10.3	43.6	24.2	10.3	14.3	19.9	
1939	215	523	928	178	1.76	4.0	7.00	48.6	132	86	75	93	87	82	153	136	163	151	216	124	204	1987	40.9	20.9	14.1	50.4	32.8	8.2	19.8	25.3	
1940	179	676	1152	156	2.17	3.8	6.70	57.3	144	101	97	102	94	96	163	151	168	168	218	130	225	2270	49.9	22.3	18.4	42.1	25.6	7.1	19.8	25.3	
1941	140	907	1721	276	2.91	3.0	5.56	126.1	170	123	120	123	111	98	162	157	165	172	229	138	227	2809	60.8	28.9	20.9	56.9	36.7	7.5	19.8	25.3	
1940 VI.	183	670	1078	162	1.82	4.0	6.93	53.1	136	99	92	103	92	92	162	157	165	172	229	138	227	2384	56.4	30.4	19.9	36.7	27.8	7.5	19.8	25.3	
VII.	181	693	1158	114	2.55	4.0	7.42	55.3	136	102	99	104	94	98	130	130	130	130	130	130	130	2190	61.4	33.0	22.8	33.0	27.8	6.7	19.8	25.3	
VIII.	174	849	1209	209	2.38	4.0	7.12	56.3	138	104	102	105	94	100	157	155	158	166	208	131	224	2283	43.9	19.1	17.7	31.7	27.8	6.7	19.8	25.3	
IX.	167	815	1357	172	2.01	4.0	6.96	53.8	143	106	106	105	96	103	131	131	131	131	131	131	2200	46.3	19.1	17.7	31.7	27.8	6.7	19.8	25.3		
X.	164	689	1379	113	2.70	3.0	6.68	50.8	151	107	108	106	100	104	133	133	133	133	133	133	2937	41.5	16.2	17.9	32.2	24.7	6.7	19.8	25.3		
XI.	160	728	1366	180	2.25	3.0	6.51	52.9	151	108	109	106	100	104	136	136	136	136	136	136	2866	42.3	16.2	17.9	32.2	24.7	6.7	19.8	25.3		
XII.	158	710	1387	160	2.31	3.0	6.28	61.2	159	109	108	109	100	101	131	131	131	131	131	131	2265	42.9	16.2	17.9	32.2	24.7	6.7	19.8	25.3		
1941 I.	160	692	1345	189	2.59	3.0	6.11	75.1	167	109	108	110	101	100	133	133	133	133	133	133	2200	37.9	16.2	17.9	34.6	31.2	6.7	19.8	25.3		
II.	156	691	1344	166	2.26	3.0	5.87	79.0	175	111	109	113	101	97	167	150	175	163	203	139	254	2070	40.0	16.2	17.9	34.6	31.2	6.7	19.8	25.3	
III.	151	729	1369	177	2.33	3.0	5.69	79.0	176	113	111	114	102	98	145	145	145	145	145	145	2535	54.9	16.2	17.9	34.6	31.2	6.7	19.8	25.3		
IV.	152	844	1681	182	3.11	3.0	5.48	100.0	174	115	115	115	105	100	143	143	143	143	143	143	2166	51.4	16.2	17.9	34.6	31.2	6.7	19.8	25.3		
V.	151	826	1734	202	2.59	3.0	5.28	112.3	180	115	114	117	105	99	159	164	157	164	176	154	288	2828	62.5	16.2	17.9	34.6	31.2	6.7	19.8	25.3	
VI.	149	825	1756	209	2.28	3.0	5.06	142.1	164	116	113	119	106	97	158	158	158	158	158	158	2691	60.1	16.2	17.9	34.6	31.2	6.7	19.8	25.3		
VII.	144	887	1773	251	3.10	3.0	5.23	141.9	167	125	126	120	115	106	155	155	155	155	155	155	2991	69.4	16.2	17.9	34.6	31.2	6.7	19.8	25.3		
VIII.	144	1027	1912	326	3.34	3.0	5.41	141.7	170	129	129	127	115	102	161	173	154	165	173	162	3115	61.5	16.2	17.9	34.6	31.2	6.7	19.8	25.3		
IX.	116	1017	1909	338	3.11	3.0	5.52	150.2	159	133	130	132	119	98	168	168	168	168	168	168	3168	66.9	16.2	17.9	34.6	31.2	6.7	19.8	25.3		
X.	118	1029	1941	337	3.54	3.0	5.53	162.1	170	133	128	135	120	94	171	171	171	171	171	171	3791	79.7	16.2	17.9	34.6	31.2	6.7	19.8	25.3		
XI.	117	1121	1899	405	3.23	3.0	5.64	161.7	175	135	128	137	120	92	171	171	171	171	171	171	3317	65.4	16.2	17.9	34.6	31.2	6.7	19.8	25.3		
XII.	118	1196	1984	472	3.49	3.0	5.92	168.6	164	137	129	140	121	91	171	171	171	171	171	171	2840	80.4	16.2	17.9	34.6	31.2	6.7	19.8	25.3		
1942 I.	119	1033	1982	419	3.81	3.0	6.10	166.5	169	140	131	144	125	90	171	171	171	171	171	171	2309	70.6	16.2	17.9	34.6	31.2	6.7	19.8	25.3		
II.	119	1024	1975	377	2.92	3.0	5.99	162.4	142	142	142	142	127	90	171	171	171	171	171	171	2795	79.5	16.2	17.9	34.6	31.2	6.7	19.8	25.3		
III.	118	1117	1999	380	2.83	3.0	5.99	162.4	142	142	142	142	127	90	171	171	171	171	171	171	2795	79.5	16.2	17.9	34.6	31.2	6.7	19.8	25.3		
VI.	115	1083	1983	380	2.83	3.0	5.99	162.4	142	142	142	142	127	90	171	171	171	171	171	171	2795	79.5	16.2	17.9	34.6	31.2	6.7	19.8	25.3		

Jugoslawien (ehemal.)

Zeit	Nationalbank <sup>1)</sup>					Geld- u. Kapitalmarkt				Großhandelspreise <sup>2)</sup>					Arbeits-einsatz					Industrielle Erzeugung									
	Gold und deckungs-fähige Devisen Sonstige Devisen Wechsel und Vorschüsse Notenumlauf Giroverbindlichkeiten					Bankrate Börsenumsätze Rendite festverzinslicher Werte <sup>3)</sup> Sparanlagen <sup>4)</sup> Emissionen <sup>5)</sup> Depositen Ausleihungen				Gesamt Pflanzliche Erzeugnisse Industrielerzeugnisse Einfuhrwaren Ausfuhrwaren Index der Einzelhandelspreise <sup>6)</sup>					Versicherte Arbeiter Arbeitslose (15.400 <sup>7)</sup> ) Bergbau Hüttenindustrie Rohereisgewinnung Kupferezeugung Förderung					Bergbau Hüttenindustrie Rohereisgewinnung Kupferezeugung Förderung									
																									Einfuhr		Industrielle		
	Millionen Dinar					v. H. p. a.				1926 = 100					1000 Personen					1926 = 30 = 100					1000 t				
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
1937	1686	658	1649	5.602	2185	5.0	99.4	7.74	3.4	73.1	3228	4122	74.7	74.1	77.6	74.1	72.6	73.2	680	21.7	128	147	3.3	3.3	33.1	52	54	30	68
1938	1832	438	1669	6.305	2340	5.0	85.0	7.04	3.7	321.8	3289	4066	78.3	85.8	78.2	71.2	76.2	81.3	715	22.5	143	191	4.9	3.5	37.3	51	63	34	73
1939	1941	538	2041	7.867	1689	5.0	87.9	7.05	3.7	60.8	2889	3971	79.3	82.5	79.8	79.7	77.4	84.5	721	24.2	149	197	5.1	3.5	39.5	56	83	26	65
1940	2282	660	1816	11.829	2299	5.0	57.2	7.13	3.4	54.4	2824	3690	114.1	137.4	110.5	115.0	112.3	109.4	267	24.2	149	197	5.1	3.5	39.5	56	83	26	65
1940 VI.	2244	520	1901	12.210	1862	5.0	63.3	7.56	3.3	72.1	2661	3878	105.8	118.3	106.4	112.4	100.3	104.7	761	19.1	159	262	6.8	3.0	43.7	62	74	27	63
VII.	2286	513	1855	12.179	1941	5.0	26.2	7.21	3.3	62.6	2757	3763	108.3	128.7	106.1	112.9	105.7	106.2	750	19.3	177	282	7.9	2.9	48.4	78	74	33	61
VIII.	2330	556	1651	12.241	2181	5.0	40.8	7.12	3.3	19.0	2912	3758	121.2	163.6	114.8	119.6	120.6	110.6	767	18.1	178	286	8.2	3.1	48.8	57	88	35	66
IX.	2380	518	1632	12.403	2464	5.0	80.0	7.06	3.4	15.5	3021	3800	129.4	173.8	120.9	124.1	126.7	116.0	788	16.7	170	298	8.1	3.7	47.4	181	88	23	64
X.	2485	472	1692	12.924	2816	5.0	57.6	6.99	3.4	20.1	2982	3813	132.1	176.5	121.1	126.0	131.8	121.5	786	16.1	170	298	8.1	3.9	50.9	67	88	23	64
XI.	2594	611	1827	13.363	3064	5.0	77.7	7.02	3.4	26.3	2909	3886	136.6	187.8	124.2	127.6	135.8	128.7	756	19.1	170	298	8.1	3.9	50.9	67	88	23	64
XII.	2740	726	1787	13.834	3531	5.0	42.6	7.00	3.5	50.0	3027	3878	143.9	195.6	132.6	136.8	142.0	133.2	756	19.1	170	298	8.1	3.9	50.9	67	88	23	64
1941 I.	2791	809	1749	13.717	4004	5.0	6.96	7.02	3.6	74.2	3027	3878	150.7	210.5	139.2	139.1	151.4	138.2	49.1	19.1	170	298	8.1	3.9	50.9	67	88	23	64
II.	2790	909	1686	13.973	3510																								

Noch: Jugoslawien (ehem.)

Rumänien<sup>14)</sup>

Zeit	Güterverkehr						Außenhandel					Nationalbank <sup>1)</sup>					Geld- u. Kapitalmarkt					Großhandelspreise <sup>2)</sup>																					
	Beladene Güterwagen		Eingelaufene Schiffe		Handel mit Deutschland <sup>10)</sup>		Einfuhr		Ausfuhr		Ordentliche Einnahmen <sup>3)</sup>	Gold und deckungsfähige Devisen <sup>3)</sup>		Sonstige Devisen <sup>3)</sup>		Wechselportefeuille		Notenumlauf		Vorschüsse an die Volkswirtschaft <sup>4)</sup>		Bankrate		Rendite festverzinslicher Papiere <sup>5)</sup>		Kursindex festverzinslicher Papiere <sup>6)</sup>		Index der Aktienkurse <sup>6)</sup>		Emissionen <sup>7)</sup>		Sparanlagen <sup>8)</sup>		Gesamt		Landwirtschaftliche Erzeugnisse		Industrienerzeugnisse		Lebenshaltungskosten <sup>1)</sup>		Arbeitslose (19.6.46) <sup>16)</sup>	
	1000 NRT		Millionen Dinar		Millionen Lei		v. H. p. a.		1926 = 100			1929 = 100		Mill. Lei		Mrd. Lei		1933 = 100		1000 Personen																							
	30	31	32	33	34	35	36	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16																				
1938	149	1652	415	421	163	177	1042	17.176	1.747	8.310	31.703	25.777	3.8	7.33	94.4	107	392.1	3.9	78.3	67.2	90.5	127.7	7.3																				
1939	154	1533	396	400	189	147	1038	19.357	1.514	13.661	41.463	26.864	3.5	7.64	102.4	115	247.1	3.5	87.7	72.7	103.6	137.6	6.0																				
1940	167	1043	502	557	.	.	1249	28.224	2.555	18.834	56.142	27.638	3.3	8.91	93.6	103	172.2	3.1	140.2	113.4	168.2	198.4	3.2																				
1941	.	.	.	.	.	.	.	33.153	10.321	24.680	80.087	34.815	3.0	8.87	97.5	114	300.8	4.3	.	.	.	.	0.9																				
1940 VI.	168	1032	474	505	.	.	1069	31.607	2.997	18.104	56.331	27.559	3.5	8.65	94.6	101	118.0	3.1	131.7	104.9	161.0	194.0	1.8																				
VII.	177	1048	476	578	.	.	1363	31.745	2.208	19.124	58.661	28.459	3.5	8.71	94.9	87	215.5	2.9	133.0	107.1	161.1	197.9	2.2																				
VIII.	186	1106	400	402	.	.	1306	31.843	1.988	19.305	62.357	28.358	3.5	9.68	92.2	96	61.5	2.9	135.5	108.6	162.0	208.4	.																				
IX.	186	1047	439	413	.	.	1303	31.930	2.191	19.487	62.344	29.105	3.0	9.47	90.2	98	64.3	2.9	149.5	110.5	170.3	216.1	2.1																				
X.	203	1094	489	372	.	.	1433	32.038	2.107	20.778	63.129	30.665	3.0	10.05	89.8	82	230.0	3.0	146.6	119.2	173.6	231.0	0.3																				
XI.	187	834	557	456	.	.	1566	32.089	1.110	19.554	61.445	29.489	3.0	9.41	90.6	90	186.0	3.1	136.2	133.7	181.4	225.0	1.0																				
XII.	146	817	579	611	.	.	1409	32.156	1.520	20.494	64.349	30.311	3.0	9.39	89.0	79	341.5	3.3	160.0	135.9	182.5	230.7	1.4																				
1941 I.	147	867	513	533	.	.	1354	32.204	1.835	22.548	64.863	32.011	3.0	9.21	87.3	81	104.3	3.4	164.2	145.0	184.2	240.7	1.7																				
II.	.	.	.	.	.	.	.	32.262	1.712	23.881	66.976	33.258	3.0	9.72	85.6	91	331.7	3.5	173.7	149.8	195.4	243.1	1.9																				
III.	.	.	.	.	.	.	.	32.325	2.901	24.727	68.886	33.984	3.0	8.44	90.6	101	99.1	3.7	185.4	164.1	203.2	261.3	2.1																				
IV.	.	.	.	.	.	.	.	32.279	3.517	23.413	71.448	33.630	3.0	10.40	83.9	78	155.1	3.9	191.2	174.6	203.5	280.0	0.7																				
V.	.	.	.	.	.	.	.	32.556	5.869	23.270	79.519	33.447	3.0	9.71	82.6	85	79.0	4.0	198.7	186.7	205.4	290.5	0.7																				
VI.	.	.	.	.	.	.	.	32.974	10.336	24.207	77.081	34.550	3.0	9.86	85.2	95	540.8	4.1	205.5	190.3	212.8	302.3	0.6																				
VII.	.	.	.	.	.	.	.	33.605	12.534	24.619	81.861	34.483	3.0	8.66	97.4	121	119.5	4.4	.	.	.	304.0	0.5																				
VIII.	.	.	.	.	.	.	.	33.673	14.353	24.503	87.163	35.243	3.0	8.21	105.2	118	56.6	4.5	.	.	.	321.0	0.6																				
IX.	.	.	.	.	.	.	.	33.715	17.265	24.943	89.691	35.481	3.0	8.50	106.7	133	742.0	4.7	.	.	.	.	0.7																				
X.	.	.	.	.	.	.	.	33.881	17.716	26.078	92.244	36.554	3.0	7.89	114.7	166	187.0	4.8	.	.	.	.	0.5																				
XI.	.	.	.	.	.	.	.	34.070	17.944	26.935	93.667	37.959	3.0	8.00	118.9	166	592.2	5.1	.	.	.	.	0.2																				
XII.	.	.	.	.	.	.	.	34.292	17.865	27.034	96.650	37.179	3.0	7.78	112.4	138	602.7	5.4	.	.	.	.	0.2																				
1942 I.	.	.	.	.	.	.	.	34.332	13.958	26.993	95.256	36.971	3.0	8.23	119.6	143	620.0	5.7	.	.	.	.	0.2																				
II.	.	.	.	.	.	.	.	37.419	.	.	96.096	.	.	7.76	121.7	157	1149.3	5.8	.	.	.	.	.																				
III.	.	.	.	.	.	.	.	37.701	.	.	95.978	.	.	7.45	126.9	.	.	.	.	.	.	.	.																				
IV.	.	.	.	.	.	.	.	38.216	.	.	95.889	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.																				

Noch: Rumänien

Bulgarien<sup>10)</sup>

Zeit	Industrielle Erzeugung <sup>1)</sup>					Güterverkehr d. Eisenbahnen					Außenhandel (Spezialhandel)					Staatsfinanzen		Nationalbank <sup>1)</sup>					Sparanlagen <sup>2)</sup>		Großhandelspreise <sup>4)</sup>				
	Metallwarenind.		Gewaltige Waren		Textilind.	Erdölgewinnung	Tonnenkilometer	Einnahmen	Gesamt	Gesamt	Ausfuhr		Handel mit Deutschland	Ordentliche Einnahmen	Ausgaben	Gold und deckungsfähige Devisen	Sonstige Devisen (Netto)	Notenumlauf	Bankrate	Gesamte Kreditgewährung	Postsparkasse	Banken <sup>3)</sup>	Gesamt	Agrarprodukte	Industrieprodukte	Einfuhren	Ausfuhrwaren		
	Halbwaren	Gewaltige Waren	Erdölgewinnung	Einnahmen							Gesamt	Erdölprodukte <sup>11)</sup>																Getreide	Holz <sup>12)</sup>
	1927 = 100	1928 = 100		1000 t	Mill. Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	1000 t	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei		
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		
1938	156.4	182.7	147.6	174.8	550	483	684	1564	1794	344.1	109.9	66.7	576	476	2602	2355	1997	765	2.628	6.0	13.256	3075	12.427	119.6	134.1	104.0	105.8	161.2	
1939	158.8	176.4	163.6	161.1	520	503	630	1908	2234	318.9	158.0	59.8	750	723	2740	2522	2006	980	3.489	6.0	15.164	3258	13.287	121.7	140.4	100.2	108.4	178.7	
1940	.	.	.	.	480	446	612	2284	3065	260.0	90.0	24.6	.	.	3295	2422	2006	1.781	4.950	5.8	17.824	3795	.	139.2	153.8	116.6	149.0	182.4	
1941	.	.	.	.	432	1258	.	.	.	.	.	.	.	.	4735	.	2006	6.944	10.027	5.0	21.083	4471	.	176.1	193.7	149.3	185.9	204.7	
1940 VI.	152.3	168.2	141.2	148.2	499	453	628	2571	2917	206.9	91.2	32.7	.	.	3019	1585	2006	1.496	4.537	6.0	17.948	3711	14.179	131.2	142.8	109.7	150.7	170.9	
VII.	.	.	.	135.0	517	531	619	2274	3699	283.8	113.6	12.9	.	.	3044	2459	2006	1.158	4.620	6.0	18.221	3803	.	135.2	146.3	113.3	157.6	175.1	
VIII.	.	.	.	139.0	524	490	690	2262	3011	286.1	50.3	9.7	.	.	3233	4102	2006	1.385	4.879	6.0	18.310	3794	.	140.8	152.2	120.3	158.4	176.1	
IX.	.	.	.	.	441	382	467	2568	2030	245.6	8.7	7.6	.	.	3497	2197	2006	1.293	5.429	6.0	18.993	3815	.	148.8	160.3	128.0	165.8	182.2	
X.	.	.	.	.	415	458	604	2213	2532	294.8	7.4	7.0	.	.	3831	2028	2006	1.436	6.262	5.5	19.506	3852	.	156.8	173.4	131.5	166.3	198.1	
XI.	.	.	.	.	398	383	562	1556	2776	238.9	52.2	4.3	.	.	3257	2225	2006	2.450	6.566	5.5	19.468	3877	.	159.9	178.2	132.4	169.1	203.9	
XII.	.	.	.	.	423	307	510	1430	2241	175.5	23.3	2.2	.	.	3445	3004	2006	2.314	6.518	5.0	19.202	4047	.	160.0	177.8	132.8	170.8	204.9	
1941 I.	.	.	.	.	374	263	1012	1338	1448	128.9	17.7	11.4	.	.	3142	2300	2006	2.370	6.444	5.0	19.009	4158	.	158.0	172.7	133.7	173.0	189.8	
II.	.	.	.	.	411	419	905	1246	2264	197.4	17.5	19.3	.	.	3525	3004	2006	2.233	6.829	5.0	19.417	4151	.	158.0	170.7	136.1	174.2	182.5	
III.	.	.	.	.	472	455	989	2097	3044	240.3	23.1	23.3	.	.	4520	10384	2006	3.787	7.800	5.0	19.681	4155	.	161.0	174.2	138.6	176.1	185.7	
IV.	.	.	.	.	449	390	1060	947	3187	257.3	25.9	7.4	.	.	3375	1799	2006	5.163	8.634	5.0	19.504	4242	.	164.3	179.1	140.4	177.2	188.5	
V.	.	.	.	.	471	458	963	1767	3345	267.2	25.6	12.0	.	.	4455	1924	2006	5.822	8.610	5.0	19.873	4361	.	167.1	182.2	143.4	177.9	190.7	
VI.	.	.	.	.	420	1168	1931	2655	.	.	.	.	.	.	4515	2991	2006	7.479	8.861	5.0	20.151	4412	.	169.2	183.9	145.2	183.0	195.7	
VII.	.	.	.	.	475	1622	.	.	.	.	.	.	.	.	4637	.	2006	8.031	9.838	5.0	20.482	4472	.	174.1	190.9	147.2	188.5	195.9	
VIII.	.	.	.	.	450	1649	.	.	.	.	.	.	.	.	5210	.	2006	8.811	11.306	5.0	21.508	4534	.	180.7	197.6	153.8	193.2	201.0	
IX.	.	.	.	.	479	1263	.	.	.	.	.	.	.	.	5256	.	2006	8.911	12.330	5.0	22.351	4546	.	185.3	205.1	155.2	196.8	216.9	
X.	.	.	.	.	474	1420	.	.	.	.	.	.	.	.	5987	.	2006	9.768	12.995	5.0	23.086	4705	.	192.8	215.8	160.7	196.3	230.7	
XI.	.	.	.	.	430	1438	.																						



Noch: Bulgarien

Zeit	Lebenshaltungskosten <sup>4)</sup>	Arbeitslose (6319) <sup>5)</sup>	Industrielle Erzeugung <sup>6)</sup>				Eisenbahngüterverkehr (Ankünfte) <sup>7)</sup>	Außenhandel (Spezialhandel)								Staatsfinanzen		Bank von Griechenland <sup>1)</sup>					Geld- u. Kapitalmarkt										
			Gesamt	Produktionsgüter	Nahrungsmittel	Übrige Verbrauchsgüter		Gesamt	Investitionsgüter	Gesamt	Rohtabak	Volumen <sup>7)</sup>		Handel mit Deutschland		Ordentliche		Gold- und Devisenbestand	Wechsel und Vorschüsse <sup>2)</sup>	Notenumlauf	Drachme in v. H. der Goldparität <sup>3)</sup>	Bankrate	Sparenlagen, Postsparkasse <sup>4)</sup>	Index der Aktienkurse <sup>5)</sup>	Index der festverzinslichen Werte <sup>6)</sup>								
												Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr <sup>8)</sup>	Ausfuhr <sup>9)</sup>	Einnahmen <sup>10)</sup>	Ausgaben <sup>11)</sup>									1	2	3	4	5	6	7	8
												1934/35 = 100				Mill. Lewa										1934/35 = 100		Mill. Lewa		Mill. Lewa		Mill. Drachmen	
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									
1933	98.2	9.2	155.0	137.1	180.1	153.6	460	411	165	465	197	172	144	204	274	821	768	3.335	8.841	6.739	40.8	6.0	3624.9	68.6	72.3								
1939	100.1	8.8	164.1	153.6	199.6	160.1	479	433	188	505	207	194	144	284	342	852	797	3.496	10.993	8.480	6.0	6.0	3211	..	..								
1940	109.6	8.1	182.1	153.7	249.2	175.7	548	586	274	585	..	185	148	..	..	985	922	5.594	..	11.192	6.0	6.0	..	..	..								
1941	135.0	6.9	193.7	140.2	269.5	184.7	642	853	399	768	..	209	180	..	..	..	..	..	..	..	6.0	6.0	..	..	..								
1940 VI.	106.4	3.6	173.1	191.4	143.0	175.1	527	525	163	444	..	181	126	..	..	1009	857	4.600	..	11.475	6.0	6.0	..	..	..								
VII.	108.7	3.8	205.5	194.8	160.3	214.2	575	586	143	496	..	..	..	..	..	1035	1400	4.790	..	10.603	6.0	6.0	..	..	..								
VIII.	110.6	3.5	222.3	202.9	206.0	228.0	607	407	120	442	..	..	..	..	..	953	902	4.967	..	11.077	6.0	6.0	..	..	..								
IX.	113.1	3.8	235.0	191.4	391.2	217.0	692	373	150	620	..	144	132	..	..	1019	886	4.959	..	11.326	6.0	6.0	..	..	..								
X.	116.5	5.5	263.9	196.5	566.1	226.4	734	512	235	959	..	..	..	..	..	1165	1205	6.075	..	12.599	6.0	6.0	..	..	..								
XI.	119.3	16.5	220.2	160.4	469.3	190.0	725	1129	736	741	..	..	..	..	..	994	854	9.788	..	14.174	6.0	6.0	..	..	..								
XII.	120.0	24.3	187.9	121.1	287.0	182.2	610	1169	820	1067	..	281	230	..	..	1447	987	11.856	..	15.369	6.0	6.0	..	..	..								
1941 I.	121.1	15.4	139.2	89.2	165.4	142.4	593	432	269	501	..	..	..	..	..	..	..	12.239	..	16.175	6.0	6.0	..	..	..								
II.	122.7	10.2	140.8	77.4	153.1	148.2	499	631	397	298	..	..	..	..	..	..	..	19.411	..	17.039	6.0	6.0	..	..	..								
III.	123.9	5.7	149.3	86.8	197.8	150.8	602	757	419	607	..	165	151	..	..	..	..	19.099	..	17.614	6.0	6.0	..	..	..								
IV.	125.7	3.7	118.1	71.8	152.1	119.5	499	523	259	322	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	6.0	6.0	..	..	..								
V.	128.6	3.2	158.8	113.5	185.5	161.3	565	279	96	377	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	6.0	6.0	..	..	..								
VI.	130.1	2.6	193.9	167.3	178.4	200.3	640	679	222	524	..	126	97	..	..	..	..	..	..	..	6.0	6.0	..	..	..								
VII.	134.0	3.0	219.0	173.7	164.5	234.1	685	958	459	713	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	6.0	6.0	..	..	..								
VIII.	137.3	2.6	226.7	187.4	180.1	239.7	716	906	493	636	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	6.0	6.0	..	..	..								
IX.	140.1	3.4	259.2	185.5	430.3	243.2	769	1192	464	793	..	247	149	..	..	..	..	..	..	..	6.0	6.0	..	..	..								
X.	146.3	5.1	282.8	208.4	667.6	233.5	802	1427	572	1334	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	6.0	6.0	..	..	..								
XI.	150.4	8.1	227.9	176.4	400.2	208.4	710	1270	735	1137	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	6.0	6.0	..	..	..								
XII.	159.6	20.1	209.0	145.3	359.0	194.9	713	1186	498	1974	..	298	322	..	..	..	..	..	..	..	6.0	6.0	..	..	..								
1942 I.	162.5	14.2	121.3	76.5	175.3	119.4	383	355	161	672	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	6.0	6.0	..	..	..								
II.	164.4	5.1	..	..	..	..	432	547	218	568	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	6.0	6.0	..	..	..								

Griechenland

Noch: Griechenland

Türkei

Zeit	Großhandelspreise					Lebenshaltungskosten <sup>5)</sup>	Außenhandel (Spezialhandel) <sup>7)</sup>				Türk. Zentralbank <sup>1)</sup>					Außenhandel																		
	Gesamt	Pflanzliche	Tierische	Industrielle	Inländische		Ausländische	Einfuhr	Ausfuhr	Handel mit Deutschland		Goldbestand	Devisenbestand (netto)	Notenumlauf	Bankrate	Sparenlagen	Großhandelspreise	Lebenshaltungskosten <sup>2)</sup>	Steinkohlenförderung <sup>3)</sup>	Gesamt <sup>4)</sup>	Investitionsgüter <sup>6)</sup>	Ausfuhr		Handel mit Deutschland										
										Einfuhr <sup>10)</sup>	Ausfuhr <sup>10)</sup>											Einfuhr <sup>8)</sup>	Ausfuhr <sup>9)</sup>	Einfuhr <sup>8)</sup>	Ausfuhr <sup>9)</sup>									
										1929 = 100												Mill. Drachmen				Mill. türk. Pfd.					v. H.		Mill. L. Pfd.	
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19					
1933	123.0	114.4	134.3	126.1	111.5	131.5	113.1	1230	846	373	339	36.9	19.0	165	4.75	110.4	61.1	70.4	216	12.5	4.3	12.1	3.5	5.9	5.3	..	..	..	..	..	..			
1939	121.9	110.6	135.8	126.5	107.9	131.6	112.8	1022	767	306	211	36.9	25.6	230	4.00	81.4	63.1	71.0	225	9.9	3.3	10.6	3.6	5.0	3.9	..	..	..	..	..	..	..		
1940	..	..	..	..	..	..	..	1018	757	..	..	103.7	9.8	339	4.00	..	75.4	78.4	250	5.7	1.2	9.3	2.3	..	..	..	..	..	..	..	..	..		
1941	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	115.2	18.3	477	4.00	..	..	..	252	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..		
1940 VI.	143.0	..	..	..	..	..	..	1194	933	..	..	110.3	8.8	342	4.0	77.9	72.4	77.6	266	6.8	2.6	5.8	1.1	..	..	..	..	..	..	..	..	..		
VII.	144.0	..	..	..	..	..	..	1023	551	..	..	107.9	9.2	344	4.0	78.5	71.9	76.7	263	4.0	0.9	5.0	0.6	..	..	..	..	..	..	..	..	..		
VIII.	147.0	..	..	..	..	..	..	974	468	..	..	108.2	8.5	351	4.0	80.3	73.7	77.2	262	4.5	0.9	3.2	0.4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
IX.	148.0	..	..	..	..	..	..	804	620	..	..	108.6	10.3	357	4.0	81.5	78.2	77.9	268	5.1	0.5	7.4	2.4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
X.	150.0	..	..	..	..	..	..	619	612	..	..	108.3	8.4	384	4.0	79.3	81.6	79.5	250	3.9	0.9	6.4	1.8	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
XI.	152.0	..	..	..	..	..	..	712	286	..	..	108.7	5.5	393	4.0	76.8	82.5	81.0	218	5.5	0.7	11.0	3.3	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
XII.	..	..	..	..	..	..	..	813	666	..	..	110.1	2.2	493	4.0	..	84.7	84.4	277	5.3	1.0	11.9	3.0	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
1941 I.	..	..	..	..	..	..	..	..	599	..	..	109.2	0.7	404	4.0	..	87.4	85.4	194	4.5	0.7	13.9	5.3	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
II.	..	..	..	..	..	..	..	..	599	..	..	109.2	12.9	418	4.0	..	83.6	86.6	269	7.2	1.6	17.4	6.4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
III.	..	..	..	..	..	..	..	..	599	..	..	110.8	22.6	453	4.0	..	89.3	89.9	283	7.1	1.4	15.3	3.2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
IV.	..	..	..	..	..	..	..	272	189	..	..	119.0	14.1	482	4.0	..	91.3	89.5	293	8.3	..	17.9	7.6	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
V.	..	..	..	..	..	..	..	272	189	..	..	120.3	21.3	505	4.0	..	..	90.4																