

## Der tägliche Arbeitsweg in Oberdonau\*)

Zu den Gebieten des Deutschen Reiches, die heute einen radikalen Wandel ihrer Wirtschaftsstruktur erleben, gehört der Reichsgau Oberdonau. Groß- und Riesenbetriebe wachsen aus dem Boden und bewirken, daß die Bevölkerung, die bisher etwa zu gleichen Teilen zur Landwirtschaft und zu den übrigen Gruppen gezählt wurde, ihre wirtschaftliche Existenzgrundlage mehr und mehr in der industriellen Tätigkeit sucht.

Das granitene Hügel- und Bergland nördlich der Donau ist noch wenig dem Verkehr erschlossen; nicht die Industrie, sondern die Landwirtschaft, auf wenig gutem und kargem Boden betrieben, prägt das Gesicht dieses Gebietes. Zwischen den Flüssen Inn und Enns liegt ein flaches und leicht hügeliges Land mit teilweise schwerem Weizenboden, das außer reicher Landwirtschaft, von Verkehrswegen durchzogen, um Linz, Wels und Steyr Zentren industrieller Tätigkeit besitzt. Im Süden greift der Gau Oberdonau bis zum Dachstein in die Alpen hinein. Das Salzkammergut besitzt nicht unbedeutende industrielle Betriebe, die im Vergleich zum Industriegebiet Steyr-Wels-Linz freilich zurücktreten müssen.

Wie überall, so hat sich auch in Oberdonau die Industrie an den Verkehrswegen niedergelassen, bzw. entwickelt. Betonte Industriegebiete ziehen Arbeitskräfte an.

Wenn in folgendem der tägliche Arbeitsweg im Gau Oberdonau untersucht wird, so ist das Ergebnis selbstverständlich nicht als Abschluß einer Entwicklung zu werten. Es zeigt aber die Lage im Winter dieses Jahres und wird, obwohl ein nicht geringer Teil der Arbeitskräfte des Gaues an der Front stand, dem Fachmann manchen Einblick gewähren.

Unter dem täglichen Arbeitsweg (Pendelwanderung) ist derjenige Weg zu verstehen, den ein Volksgenosse zweimal am Tage, einmal von seinem Wohnort zur Arbeitsstätte, das andere Mal von seiner Arbeitsstätte zu seinem Wohnort zurücklegt. Die Tatsache, daß Wohnort und Arbeitsstätte räumlich auseinanderliegen, d. h. in zwei verschiedene Orte fallen, ist dabei Voraussetzung. Der Februar des Jahres 1940, in dem die Pendelwanderung erfaßt wurde, fiel bekanntlich in einen strengen Winter, der besonders viel Schnee mit sich brachte. Soweit ein Verkehrsmittel benutzt werden mußte, wurde der Arbeitsweg mit der Bahn und, soweit es die Schneeverhältnisse gestatteten, mit dem Autobus

zurückgelegt. Während aber dem Autobus, außer in den Orten ohne günstige Bahnverbindung, nur eine untergeordnete Bedeutung zukommt, hatte den größten Teil des Berufsverkehrs die Bahn zu bewältigen. Da der Verkehr auf den Reichsbahn-omnibussen aus technischen Gründen nicht erhoben werden konnte, mußten die diesbezüglichen Untersuchungen unvollendet bleiben. Der tägliche Arbeitsweg — soweit er auf der Reichsbahn zurückgelegt wurde — wurde jedoch genau erfaßt.

Im Schaubild wurden die im Februar 1940 mit der Reichsbahn bewältigten Arbeitswege im Gau Oberdonau festgehalten, soweit sie in einer Richtung von mehr als fünf Mann benützt werden. Vereinzelte Wege sind also weggelassen; sie sind auch in ihrer Gesamtzahl (93) unbedeutend. Bei den Volksgenossen, die einen täglichen Arbeitsweg zurücklegen, handelt es sich bis auf verschwindende Ausnahmen um einheimische Arbeitskräfte, die in den Ausgangsorten ihrer täglichen Pendelwanderung zu Hause sind. Tausend und aber tausend Arbeitskräfte sind aus dem Ausland gerufen worden; sie sind, soweit sie in der Industrie Beschäftigung finden, fast alle in Lagern in unmittelbarer Nähe ihrer Arbeitsstätten untergebracht. Sie fallen daher als „Pendelwanderer“ aus.

Ein Blick auf die Karte zeigt, daß in großen Gebieten des Gaues Oberdonau Pendelwanderungen gar nicht stattfinden. Dies sind vor allem die industrie- und verkehrsarmen Teile des Mühlviertels (das Gebiet nördlich der Donau, einschließlich der neuhinzugekommenen Teile des Sudetenlandes), das fruchtbare Gebiet im Westen des Gaues bis zur Hauptverkehrsstraße Linz—Salzburg, das nur durchbrochen ist durch eine nicht unbedeutende Pendelwanderungsbewegung auf der Strecke Wels—Passau, um Schärding, Neumarkt-Kallham, Grieskirchen und Bad Schallerbach, und eine kleine Bewegung um Ried, und selbstverständlich auch das Hochalpengebiet.

Dagegen massiert sich die Pendelwanderungsbewegung vor allem um die Gauhauptstadt Linz, um das Industriezentrum Steyr, um Wels und um Lenzing. Im Süden der Stadt Gmunden entwickelt sich bis tief in das Salzkammergut hinein wie ein

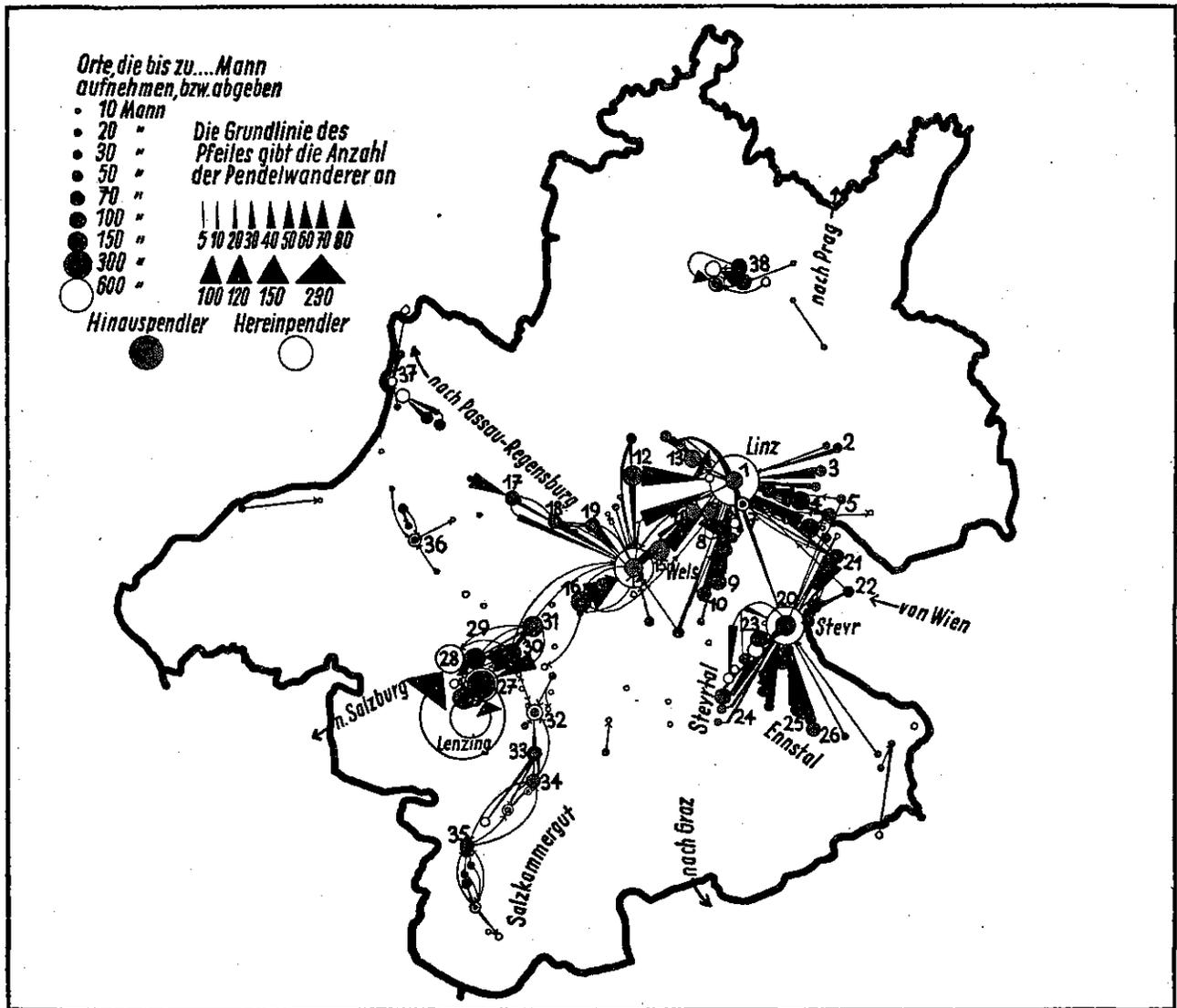
\*) Verfasser: Dr. Walter Groß, im Amte des Gauwirtschaftsberaters und Bevollmächtigten für die Wirtschaft in Oberdonau.

breiter Schlauch eine an sich sehr unausgeglichene Bewegung, die wegen ihres starken Hin- und Herverkehrs einer gründlichen Bereinigung bedarf.

Der tägliche Arbeitsweg wickelt sich keinesfalls nur auf der Hauptverkehrsstrecke ab. Wohl gibt es zwischen Enns—Linz, zwischen Linz—Hörsching—Wels—Lambach, zwischen Schwanenstadt—Attnang—Vöcklabruck einen starken Verkehr, der aber von den Bewegungen auf den Nebenstrecken weit übertroffen wird.

Für den Weg zwischen Wohnort und Arbeitsstätte kommt es nicht auf die Zahl der dazwischenliegenden Wegkilometer, sondern auf die Zeit an, in der die Entfernung überwunden wird. Ein allzulanger Arbeitsweg beeinträchtigt die Arbeitskraft des einzelnen, schmälert die Zeit, die er mit seiner Familie verbringen kann (benachteiligt außerdem die Gartenarbeit) und verursacht Kosten, die das Realeinkommen oftmals nicht unbeträchtlich schmälern.

Der tägliche Arbeitsweg im Gau Oberdonau  
Die Pendelwanderung mittels der Reichsbahn im Februar 1940



Anmerkung zum Schaubild

- |                        |                     |                     |                  |
|------------------------|---------------------|---------------------|------------------|
| 1 Linz                 | 11 Hörsching        | 21 St. Valentin     | 31 Schwanenstadt |
| 2 Pregarten            | 12 Eferding         | 22 Haag             | 32 Gmunden       |
| 3 Katsdorf             | 13 Ottensheim       | 23 Letten           | 33 Traunkirchen  |
| 4 St. Georgen          | 14 Wels             | 24 Grünburg         | 34 Ebensee       |
| 5 Mauthausen           | 15 Marchtrenk       | 25 Losenstein       | 35 Bad Ischl     |
| 6 Enns                 | 16 Lambach          | 26 Reichraming      | 36 Ried-Innkreis |
| 7 Kleinmünchen         | 17 Neumarkt-Kallham | 27 Lenzing          | 37 Schärding     |
| 8 Traun                | 18 Gunskirchen      | 28 Timelkam         | 38 Hohenfurth    |
| 9 Neuhofen a. d. Krems | 19 Bad Schallerbach | 29 Vöcklabruck      |                  |
| 10 Kematen a. d. Krems | 20 Steyr            | 30 Attnang-Puchheim |                  |

In der folgenden Aufstellung ist die Zahl der Pendelwanderer nach der Länge der Fahrzeit gegliedert:

Fahrzeiten

Einzugs- bahnhof	bis 20 Min.	bis 30 Min.	bis 45 Min.	bis 60 Min.	über 60 Min.
Linz . . . . .	322	471	278	91	140
Wels . . . . .	246	51	137	21	—
Steyr . . . . .	186	163	242	104	84
Lenzing . . . . .	117	71	153	5	1
Summe . . . . .	871	756	810	221	225

Linz nimmt von 7 verschiedenen Seiten aus 48 Orten 1.302 Arbeitskräfte auf und gibt selbst nur 118 Mann ab. Wels nimmt auf 4 bzw. 6 Seiten aus 26 Orten 455 Arbeitskräfte auf und gibt 122 Leute täglich ab. Steyr wird von 4 Seiten angefahren, es nimmt aus 31 Orten 779 Arbeitskräfte auf, gibt selbst aber nur 101 Männer ab.

Geht man davon aus, daß ein Arbeitsweg 30 Minuten, im Tage also eine Stunde, nicht überschreiten soll, so ergibt sich, unter Berücksichtigung des An- und Abmarsches am Wohn- und Arbeitsort, daß in den 4 Einzugsgebieten von 2.883 Arbeitskräften allein 2.012 einen zu langen Arbeitsweg haben. Von täglich 5.137 im ganzen Gau Oberdonau pendelnden Arbeitskräfte haben fast 70 v. H. einen Arbeitsweg, der als ungünstig lang bezeichnet werden muß.

Der tägliche Arbeitsweg ist eine notwendige Folge der Trennung von Arbeitsstätte und Wohnort. Er ist sozialpolitisch in Kauf zu nehmen, wenn er sich zwischen einer industriellen Arbeitsstätte und einem ländlichen, also mit der Natur verbundenen Wohnsitz abspielt, wenn er außerdem nicht über einen Zeitraum von mehr als 30 Minuten hinausgeht, wenn die Kosten der Fahrt in einem erträglichen Verhältnis zum Einkommen stehen und wenn er in einer Zeit durchgeführt werden kann, die knapp vor Arbeitsantritt und knapp nach Arbeitsbeschluß liegt.

Es fragt sich, ob keine Möglichkeit besteht, den Arbeitsweg für möglichst viele Volksgenossen zu verkürzen. Eine Möglichkeit ist die Beseitigung des sogenannten Gegenverkehrs.

Gibt der Ort A nach dem Ort B täglich 100 Arbeitskräfte ab und schickt gleichzeitig Ort B nach dem Ort A täglich 80 Arbeitskräfte, so kann, vorausgesetzt, daß ein Austausch stattfinden kann, der sich nicht nur auf die gleichen Berufe, sondern auch auf die gleiche Tätigkeit innerhalb dieser Berufe beziehen muß, theoretisch für 160 Volksgenossen ein als überflüssig zu bezeichnender Arbeitsweg auf-

gehoben werden. Nur 20 Arbeitskräfte müßten dann täglich von A nach B fahren. Voraussetzung dafür ist allerdings, wie erwähnt, daß die Arbeitskräfte nach der Art des Berufes und der Tätigkeit innerhalb des Berufes gegeneinander ausgetauscht werden können. Diese Voraussetzung ist in unserem Fall nur in geringem Umfang gegeben.

In Oberdonau könnten auf diese Weise nur 680 Volksgenossen ihre tägliche Bahnfahrt ersparen, selbst wenn man von den Unterschieden im Beruf und in der besonderen Tätigkeit absieht.

Da der tägliche Arbeitsweg das Realeinkommen der betreffenden Volksgenossen schmälert und er wegen der Beeinträchtigung des Familienlebens aus bevölkerungspolitischen Gründen und Gründen der Kindererziehung unerwünscht ist, müssen weitere Möglichkeiten zu seiner Beseitigung gesucht werden. Es kann angestrebt werden, die Wohnstätten weiter in die Nähe des Arbeitsplatzes oder die Arbeitsstätte in die Nähe des Wohnortes zu bringen. Beides wird dort, wo Wohnort und Arbeitsstätten bereits festliegen, in den seltensten Fällen durchführbar sein. Bei künftiger Planung aber werden für die Auswahl der Industriestandorte die Wohnstätten der Arbeitenden besonders zu berücksichtigen sein.

Beim Aufbau neuer Industriegebiete und Wohnviertel vermittelt die Kenntnis über den Umfang der Pendelwanderung unumgänglich notwendige Unterlagen für eine gesunde Wohnbaupolitik (Miethäuser, Reihenhäuser oder Siedlungen), vor allem aber zur Feststellung des tatsächlichen Wohnungsbedarfes überhaupt.

Die Pendelwanderung, wie wir sie heute vorfinden, muß nicht als unumstößliche Tatsache hingenommen werden. Die Verkehrszeiten können geändert werden. Sicher läßt sich vermeiden, daß z. B. Arbeiter für einen Weg von 32 Kilometer mit der Bahn 1 Stunde und 28 Minuten oder für 24 Kilometer 1 Stunde und 5 Minuten unterwegs sein müssen.

Der Bau von Kurz- und Schnellbahnen in die näheren und weiteren Wohngegenden kann viel zur Beseitigung von oft unerträglichen Schwierigkeiten beitragen, die der Arbeitsweg mit sich bringt, wobei aber auch auf die Beseitigung von Verkehrsspitzen durch gestaffelte Zeitpunkte des Arbeitsbeginnes zu achten ist.

Die Zahl von 5.137 Arbeitskräften, die im Gau Oberdonau täglich zur Arbeit und wieder heimfahren, mag im Vergleich zu anderen Industriegebieten niedrig erscheinen. Wer aber weiß, daß

die Industriezentren im Gau Oberdonau meistens in weitausgedehnten landwirtschaftlichen Gebieten mit verhältnismäßig nicht zu großer Bevölkerungsdichte entstanden sind und noch entstehen, und

auch die Entfernungen beachtet, die bewältigt werden müssen, wird die Bedeutung des Problems erkennen. Wirtschaftslenkung und Wirtschaftsplanung haben hier noch vieles zu leisten.

### *Anmerkungen zu den nachstehenden Tabellen:*

#### **Ungarn:**

<sup>1)</sup> Monatsende. — <sup>2)</sup> Staatliche und private Geldforderungen. — <sup>3)</sup> Bulletin Mensuel de Statistique, Genf. 1 Pengö = 17'49 Goldcents. — <sup>4)</sup> 5%ige Zwangsanleihe 1924, Monatsdurchschnitt nach Notierung an der Budapester Börse, Angabe der Nationalbank. — <sup>5)</sup> Originalbasis 1926, Magyar Statisztikai Szemle. — <sup>6)</sup> Postsparkasse. — <sup>7)</sup> Neuberechnung des Statistischen Zentralamtes. — <sup>8)</sup> Index des Statistischen Zentralamtes, Originalbasis 1913. — <sup>9)</sup> Verhältnis zwischen Preisen für landwirtschaftliche und nichtlandwirtschaftliche Erzeugnisse. — <sup>10)</sup> Fabriksindustrie. — <sup>11)</sup> Einschließlich Wohnbautätigkeit. — <sup>12)</sup> Ohne Wohnbautätigkeit. — <sup>13)</sup> Berechnung des Ungarischen Institutes für Wirtschaftsforschung. — <sup>14)</sup> Arbeiterstand der Fabriksindustrie, der Hütten und des Handwerks in ganz Ungarn. — <sup>15)</sup> Monatsdurchschnitte aus Jahres- bzw. Vierteljahressummen. — <sup>16)</sup> Ab Jänner 1938 einschließlich Ostmark.

#### **Jugoslawien:**

<sup>1)</sup> Monatsende. — <sup>2)</sup> Bulletin Mensuel de Statistique, Genf. 1 Dinar = 1'7612 Goldcents. — <sup>3)</sup> 7%ige Investitionsanleihe 1921, ohne Berücksichtigung des Kursgewinnes oder -verlustes bei der Einlösung, Monatsdurchschnitt, Nationalbank. — <sup>4)</sup> Allgemeine Sparkassen und Postsparkasse. — <sup>5)</sup> Neugründungen und Kapitalerhöhungen von Aktiengesellschaften, Vierteljahressummen, bzw. Durchschnitt aus Vierteljahressummen. — <sup>6)</sup> 20 größere Banken. — <sup>7)</sup> Monatsanfang. — <sup>8)</sup> Die Zahl innerhalb der Klammer gibt die Bevölkerungszahl in 1000 nach dem letzten Berichte an. — <sup>9)</sup> Einschließlich Gold und Silber. — <sup>10)</sup> Für die Monatsdurchschnitte ist das jeweilige Finanzjahr (beginnend am 1. April des betreffenden Jahres) zugrunde gelegt worden. — <sup>11)</sup> Ab Jänner 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> Bulletin Mensuel de Statistique, Genf. 1 Leu = 0'5982 Goldcents. — <sup>5)</sup> Staats- und Kommunalanleihen, Pfandbriefe; auf Grund der Notierungen an der Bukarester Börse. Ab 1934 ohne Auslandsanleihen. — <sup>6)</sup> Nationalbank, Originalbasis Januar 1926. — <sup>7)</sup> Neugründungen und Kapitalerhöhungen von Aktiengesellschaften. — <sup>8)</sup> Allgemeine Sparkassen. — <sup>9)</sup> Rumänische Gesellschaft für Konjunkturforschung. — <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 Jänner 1938 einschließlich Ostmark.

#### **Bulgarien:**

<sup>1)</sup> Monatsende. — <sup>2)</sup> Bulletin Mensuel de Statistique, Genf. 1 Lev = 0'7224 Goldcents. — <sup>3)</sup> Berichte der Nationalbank. — <sup>4)</sup> Gesamte Nettoeinlagen in Bulgarien. — <sup>5)</sup> Dir. Gén. de la Statistique. — <sup>6)</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>7)</sup> Dir. Gén. de la Statistique, Sofia; für 1936: Juli bis Dezember. — <sup>8)</sup> Wert nach Ausschaltung der Preisschwankungen. — <sup>9)</sup> Einschließlich Einnahmen, bzw. Ausgaben der Eisenbahnen und Häfen. — <sup>10)</sup> Ab Jänner 1938 einschließlich Ostmark.

#### **Griechenland:**

<sup>1)</sup> Monatsende. — <sup>2)</sup> Einschließlich Vorschüsse an den Staat. — <sup>3)</sup> Bulletin Mensuel de Statistique, Genf. 1 Drachma = 1'298 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> Dezember. — <sup>9)</sup> Jahresende. — <sup>10)</sup> Ab Jänner 1938 einschließlich Ostmark.

#### **Türkei:**

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

Wirtschaftszahlen der Südostländer

Ungarn

Table for Hungary (Ungarn) showing economic indicators from 1929 to 1939. Columns include Nationalbank, Geld- und Kapitalmarkt, Großhandelspreise, Industrielle Erzeugung, and Außenhandel. Rows list years from 1929 to 1939, with sub-rows for months I-VII.

Jugoslawien

Table for Yugoslavia (Jugoslawien) showing economic indicators from 1929 to 1939. Columns include Nationalbank, Geld- u. Kapitalmarkt, Großhandelspreise, Industrielle Erzeugung, and Arbeits-einsatz. Rows list years from 1929 to 1939, with sub-rows for months I-VII.

Noch: Jugoslawien

Rumänien

Zeit	Güterverkehr						Außenhandel						Nationalbank 1)					Geld- u. Kapitalmarkt					Großhandelspreise 2)		Lebenshaltungskosten 3)	Arbeitslose (19.6.46) 19)
	Beladene Güterwagen		Eingelaufene Schiffe				Handel mit Deutschland 14)		Ordentliche Einnahmen 10)	Gold und deckungsfähige Devisen 5)	Sonstige Devisen 5)	Wechselportefeuille	Notenumlauf	Leu in v. H. der Goldparität 4)	Bankrate	Rendite festverzinslicher Papiere 6)	Kursindex festverzinslicher Papiere 6)	Index der Aktienkurse 5)	Emissionen 7)	Sparanlagen 8)	Gesamt	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	Industrielerzeugnisse			
	1000	1000 NRT	Einfuhr 9)	Ausfuhr 9)	Einfuhr	Ausfuhr	Millionen Dinar	Millionen Lei																v. H. p. a.		
	31	32	33	34	35	36	37	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16			
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	580	565	102	66	1038	.	.	.	19.113	99.5	9.0	10.15	.	459.6	.	.	78.4	68.2	92.6	-	23.7			
1931	134	1392	400	400	77	45	882	.	.	.	20.294	99.4	8.3	10.37	.	209.6	.	.	60.2	50.8	72.3	-	35.7			
1932	119	1316	238	255	42	29	788	9.821	.	.	11.538	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	802	10.280	.	.	9.387	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	323	41	50	813	10.232	.	.	6.727	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	430	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	3.8	7.33	94.4	205.4	392.1	3.9	78.3	67.2	90.5	124.4	7.3			
1939	154	1533	396	466	189	147	1038	19.357	1514	13.691	41.403	73.5	3.5	7.64	102.4	247.1	3.5	87.6	72.7	104.0	134.8	6.0				
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			
II.	116	1201	402	340	164	95	990	18.309	1193	10.543	33.903	71.8	3.5	6.94	106.1	195.5	121.2	4.2	82.8	71.7	95.5	126.3	9.3			
III.	146	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			
IV.	132	1703	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			
V.	145	1955	424	467	200	113	996	18.662	1270	10.869	38.948	69.7	3.5	7.41	108.2	159.3	127.5	3.5	84.9	73.4	98.3	128.8	4.1			
VI.	147	2053	428	433	198	117	972	18.756	1516	10.605	38.684	69.5	3.5	7.32	105.9	158.3	127.5	3.7	84.3	72.1	98.8	127.8	4.0			
VII.	154	2109	434	408	202	113	987	18.805	1518	10.968	38.980	69.5	3.5	7.16	103.3	163.5	127.5	3.8	83.2	69.0	95.5	128.4	4.5			
VIII.	178	2146	416	595	205	201	1141	20.267	1289	13.002	42.351	69.5	3.5	9.24	103.7	159.9	127.5	3.5	84.0	70.0	99.6	130.3	4.4			
IX.	185	1231	253	241	132	67	1043	20.393	1856	17.171	47.977	69.5	3.5	8.30	90.3	165.5	127.5	3.0	88.9	73.1	104.9	138.9	4.3			
X.	198	1087	357	512	213	163	1005	20.581	1512	18.869	48.382	69.5	3.5	7.78	98.6	166.6	127.5	3.1	91.9	72.8	112.1	145.4	4.7			
XI.	179	1084	360	624	208	264	1243	20.671	2064	18.487	47.891	69.5	3.5	8.04	97.0	114.5	127.5	3.1	98.0	78.4	119.9	154.3	5.3			
XII.	154	1042	400	728	194	304	1149	20.768	2272	18.882	48.800	69.5	3.5	8.37	102.8	117.5	127.5	3.3	104.3	77.5	132.2	161.1	7.3			
1940 I.	120	931	478	624	386	521	1073	20.846	2072	17.558	47.749	69.5	3.5	7.90	97.8	231.2	3.3	109.2	80.8	139.6	162.5	9.3				
II.	133	1043	430	627	386	521	1123	20.899	2635	17.497	48.095	69.5	3.5	8.03	96.1	82.0	3.3	114.1	82.9	148.2	171.4	6.5				
III.	160	1189	504	597	350	161	1205	20.964	3735	17.632	49.848	69.5	3.5	8.04	97.1	164.0	3.3	115.0	86.6	145.7	172.1	6.5				
IV.	160	1282	642	693	304	171	1211	21.029	3997	17.843	49.844	69.5	3.5	8.05	98.0	300.8	3.4	120.8	90.5	147.3	178.4	6.5				
V.	174	1186	561	743	250	205	1214	31.546	4094	18.632	51.252	69.5	3.5	9.57	92.4	71.4	3.2	126.6	104.2	150.6	183.8	6.5				
VI.	168		474	565	220	187	1069	31.607	2997	18.104	56.331	69.5	3.5	8.65	94.6	118.0	3.1	126.9	104.9	150.2	189.7	6.5				
VII.								31.745	2208	19.124	58.961	69.5	3.5	8.71	94.9											

Noch: Rumänien

Bulgarien

Zeit	Industrielle Erzeugung 2)				Güterverkehr			Außenhandel (Spezialhandel)						Staatsfinanzen		Nationalbank 1)				Sparanlagen 3)			Großhandelspreise 4)						
	Gesamt	Produktionsgüter	Verbrauchsgüter	Textilien	Erddölgewinnung	Eisenbahnen	Eingelaufene Schiffe	Gesamt	Ausfuhr			Handel mit Deutschland	Ordentliche	Gold und deckungsfähige Devisen	Sonstige Devisen (Netto)	Notenumlauf	Leu in v. H. der Goldparität 2)	Bankrate	Postsparkasse	Banken 4)	Gesamt	Agrarprodukte	Industrieerzeugnisse	Einfuhrwaren	Ausfuhrwaren				
									Einfuhr	Ausfuhr	Handel mit Deutschland															Einnahmen	Ausgaben	Millionen Lewa	Millionen Lewa
	1927 = 100				1000 t	1000 tkm	1000 NRT	Mill. Lei	1000 t			Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Millionen Lewa	Leu in 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	133.5	157.7	595	667	.	.	1364	2095	4024	.	.	9.5	.	.	185.6	.	.	137.1	251.5
1930	114.3	114.8	106.9	110.8	479	387	686	1920	2377	315.3	258.6	126.5	481	447	.	.	1420	937	3426	.	.	10.0	.	.	.	.	124.9	180.1	
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	.	.	.	.	105.5	149.7	
1932	104.4	120.2	87.7	135.8	613	365	600	1001	1394	414.6	202.9	67.1	236	174	.	.	1515	296	2695	99.6	.	8.6	.	.	108.2	.	105.1	116.1	
1933	121.0	124.0	120.4	155.3	616	376	652	979	1181	466.6	143.6	69.3	182	125	1574	1701	1522	124	2679	97.1	.	8.0	.	.	97.2	.	104.8	97.5	
1934	146.1	144.7	141.3	177.9	706	421	1101	1138	518.5	72.0	68.2	171	189	1531	1578	1547	151	2571	96.2	.	7.0	187.8	.	.	99.0	97.5	100.0	102.8	
1935	144.0	148.0	131.7	149.7	700	440	527	904	1396	518.5	90.9	66.9	215	234	1660	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	1053	1809	518.9	162.7	76.0	381	321	1937	1805	1534	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	176.6	83.3	488	505	2199	2097	1814	467	2618	99.7	.	6.0	266.4	11.417	115.3	123.4	104.7	115.4	135.6
1938	155.1	156.6	137.0	152.9	550	483	356	1564	1794	344.1	109.9	66.7	576	476	2602	2355	1907	765	2628	99.1	.	6.0	307.5	12.427	119.6	134.1	104.0	106.8	161.2
1939					520	503		1908	2234	318.9	158.0	59.8	750	723	2740	2522	2006	980	3489	.	.	6.0	325.8	121.7	140.4	100.2	108.4	178.7	
1939 I.			127.5		536	435	320	1464	1898	325.0	167.0	5																	

