

Die Verkehrsmittel im Südosten und ihre Bedeutung für den Außenhandel

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

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

Die Eisenbahnen

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

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

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

Die Eisenbahnen im Südosten 1)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Straßennetz und Kraftwagenverkehr

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

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

Straßen und Kraftfahrzeuge im Südosten

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

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

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

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

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

Die Binnenschifffahrt

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

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

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

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

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

hauptsächlich aus Ägypten, der Türkei und Griechenland.

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

Die Seeschiffahrt

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

Handelsflotte der Südostländer

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

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

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

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

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

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

¹⁾ Ohne Küstenschiffahrt

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

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

Die Transportmengen im Außenhandel des Südostens

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

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

Anteile am mengenmäßigen Gesamtaußenhandel der Südoststaaten im Jahre 1938

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

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

schnittswert der Ausfuhr der einzelnen Länder erkennen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ungarn:

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

Jugoslawien:

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

Rumänien:

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

Bulgarien:

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

Griechenland:

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

Türkei:

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

Wirtschaftszahlen der Ostmark

Table with 24 columns and multiple rows. Columns include: Reichsbank (Gold- und Devisenbestand, Kapitalanlagen, etc.), Kapitalmarkt (Börse, Kurswert, etc.), and Zeit (years 1929-1938 and 1939 I-VIII). Values are in Millions Reichsmark and Schilling.

Table with 24 columns and multiple rows. Columns include: Kapitalmarkt (Spareinlagen, Giroumsätze, etc.), Insolvenzen in Österreich, Firmenbewegungen im Wiener Handelsregister, and Öffentliche Abgaben (Gesamtabgabenertrag, etc.). Values are in Millions Schilling.

Umsätze²⁾

Table with columns for 'Zeit' (Year), 'in Wien' (Livestock and Slaughtering), 'Zufahren nach Wien' (Transport), 'Besuch d. städt. Bäder' (Baths), and 'in Wien' (Gas supply). Rows include years 1929-1938 and 1939 I-VIII.

Arbeitseinsatz³⁾

Reichsbahnen (Ostmark)

Neuanmeldungen²⁾ 25)

Large table with multiple columns: 'Zeit' (Year), 'Gegen Krankheit Versicherte', 'gegen Arbeitslosigkeit Versicherte', 'Arbeitslose insgesamt', 'Unterstützte Arbeitslose', 'Durchschnittliche Wagen je Arbeitstag', 'Verkehr mit dem Altreich', 'Personenkraftwagen', 'Lasterkraftwagen', 'Kraftfahrzeuge insgesamt', 'Fremdenverkehr in Wien', and 'Ertrag der Benzinsteuer'. Rows include years 1929-1938 and 1939 I-VIII.

