

MONATSBERICHTE DES WIENER INSTITUTES FÜR WIRTSCHAFTS- UND KONJUNKTURFORSCHUNG

13. Jahrgang, Nr. 9/10

Ausgegeben am 27. Oktober 1939

Inhaltsverzeichnis:

Deutschlands Handel mit den Südostländern	257	<i>Straßennetz und Kraftwagenverkehr</i>	267
<i>Die wirtschaftlichen Grundlagen</i>	257	<i>Die Binnenschifffahrt</i>	268
<i>Der Warenaustausch während des Krieges</i>	261	<i>Die Seeschifffahrt</i>	269
<i>Der Südosthandel und die Feindmächte</i>	262	<i>Die Transportmengen im Außenhandel des Südostens</i>	269
Die Verkehrsmittel im Südosten und ihre Bedeutung		Tabellenanhang:	
für den Außenhandel	266	<i>Wirtschaftszahlen der Ostmark</i>	272
<i>Die Eisenbahnen</i>	266	<i>Wirtschaftszahlen der Südostländer</i>	275

Deutschlands Handel mit den Südostländern

Der Weltkrieg hat gelehrt, was ein moderner Krieg für den internationalen Handel bedeutet. Noch heute haben sich die Völker nicht von den Erschütterungen erholt, die der Weltkrieg dem Warenaustausch von Land zu Land zugefügt hatte, und schon zeigen die ersten zwei Monate, wie einschneidend sich der neue Krieg auf jede Volkswirtschaft auswirkt. Als Erstes brechen die kriegführenden Mächtigkeitsgruppen ihre gegenseitigen Handelsbeziehungen ab. Sie müssen weiter ihren Warenaustausch auf die Bedürfnisse der Kriegswirtschaft umstellen und so nicht nur die Zusammensetzung, sondern auch die Richtung ihres Handels ändern.

Infolge der weltwirtschaftlichen Verflechtung berühren bereits diese Vorgänge die Handelsbeziehungen auch der neutralen Länder empfindlich. Entscheidend wird aber der neutrale Handel dadurch gestört, daß — wie der Weltkrieg und das neuerliche Vorgehen der Westmächte zeigen — die Verbindung zwischen den Neutralen und dem Deutschen Reich mit allen verfügbaren militärischen und wirtschaftlichen Mitteln abgeschnitten werden soll. Da der Seekrieg allein zu diesem Zwecke nicht ausreicht, versuchen die Westmächte auch mit wirtschaftlichen Mitteln den Warenaustausch der Neutralen zu kontrollieren und weitgehend zu reglementieren. Ja, sie scheuen nicht davor zurück, die Neutralen zu unmittelbarer Hilfeleistung zu zwingen.

Die damit verbundenen Verlagerungen des internationalen Handels sind um so größer, je weiter sich der Krieg ausbreitet. Länder, deren wichtigste Erwerbsquelle der internationale Warenaustausch ist, sehen sich in ihrer wirtschaftlichen Existenz

bedroht; aber auch die Länder, die weniger eng mit dem Weltmarkt verbunden sind, müssen sich darauf einstellen, daß ihre Bezüge an lebenswichtigen Gütern gefährdet sind. Die voraussichtlichen Wandlungen im ganzen abzuschätzen ist im allgemeinen unmöglich, da sich die Mannigfaltigkeit der wirkenden Faktoren und vor allem der Ausgang dieses Kampfes um die Neutralen nicht übersehen lassen. Sie werden am nachhaltigsten für die Länder sein, die wirtschaftlich besonders eng mit beiden kriegführenden Mächtigkeitsgruppen über Transportwege verbunden sind, die Zugriffen der Kriegführenden gegenüber offen sind.

Dies alles trifft jedoch für die Länder des Südostens nur beschränkt zu. Ihre Handelsbeziehungen mit dem Deutschen Reich sind so eng und die Grundlagen dieses Austausches — einschließlich der Verkehrswege — sind so natürlich, daß sich der Gestaltung der Handelsbeziehungen des Deutschen Reiches mit den Ländern des Südostens während des Krieges weit weniger Hemmungen entgegenstellen als anderswo.

Die wirtschaftlichen Grundlagen

Der Warenaustausch zwischen dem Deutschen Reich und den Ländern des Südostens hat dank der natürlichen gegenseitigen Ergänzungsmöglichkeiten einen Umfang angenommen, der im Rahmen des Welthandels einzig dasteht. Rechnet man den Handel des Südostens mit Großdeutschland, der ehemaligen Tschecho-Slowakei und jetzt auch mit Polen zusammen, so hatte der Südosten im Jahre 1938 etwa 49 v. H. seiner Ausfuhr in diese Länder gelenkt. Die Einfuhr des Südostens aus diesem Gebiet

Das Reich als Handelspartner der Südostländer

Länder	Anteil Großdeutschlands, der ehem. Tschechoslowakei u. Polens in v. H. an der					
	Einfuhr			Ausfuhr		
	1938	I. Halbjahr		1938	I. Halbjahr	
		1938	1939	1938	1938	1939
Ungarn	49'56	50'80	46'52	51'02	49'34	51'49
Jugoslawien	50'82	52'80	53'14	51'37	45'54	40'05
Rumänien	50'91	49'82	59'98	37'27	37'72	37'16
Bulgarien	63'44	63'57	73'05	69'15	61'04	72'01
Griechenland	34'22	33'16	36'37	45'46	45'56	44'25
Türkei	53'14	49'95	57'41	49'10	44'57	55'34
Südostländer zusammen	48'72	48'08	53'19	48'51	45'82	46'49

betrug ebenfalls 49 v. H. seiner Gesamteinfuhr. Am größten war dieser Anteil mit 69 v. H. in der bulgarischen Ausfuhr, am niedrigsten in der griechischen mit 45 v. H. und in der rumänischen Ausfuhr mit 37 v. H. An der Einfuhr der Südostländer war die Einfuhr aus dem deutschen Wirtschaftsbereich am stärksten wiederum bei Bulgarien mit 63 v. H. und am schwächsten bei Griechenland mit 34 v. H. beteiligt.

Vor allem aber spiegelt die Zusammensetzung dieses Warenaustausches die Natürlichkeit der gegenseitigen Beziehungen wider¹⁾. Die Ausfuhr der

¹⁾ Vgl. Monatsberichte 13. Jahrg., Nr. 5/6, S. 151 ff.: „Die Struktur des großdeutschen Südosthandels.“

Südostländer nach dem Reich entspricht der Eigenart des Südostens als Agrar- und auch als Rohstoffgebiet. Sie umfaßt — mit gewissen Ausnahmen beim stärker industrialisierten Ungarn — ausschließlich Erzeugnisse der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft und des Bergbaues, Erzeugnisse also, die im Lande selbst anfallen. Eine Weiterausfuhr von Waren, die aus anderen Ländern bezogen werden, nach Deutschland besteht praktisch nicht.

Den größten Teil der Ausfuhr des Südostens ins Reich nimmt die Ausfuhr von lebenden Tieren und Nahrungs- und Genußmitteln ein. Sie machte im Jahre 1938 etwa 73 v. H. der gesamten Ausfuhr nach Großdeutschland aus, gegenüber einem Anteil der Rohstoffe von 24 v. H. Die wichtigsten Posten der Ausfuhr an Nahrungs- und Genußmitteln waren:

Getreide	mit 148'9 Mill. RM od. 17'4 v. H. d. Gesamtausfuhr
Obst und Südfrüchte	„ 128'3 „ „ 15'0 „ „ „
Rohtabak	„ 110'4 „ „ 12'9 „ „ „
Schweine und Rindvieh	„ 74'0 „ „ 8'7 „ „ „
Fleisch u. Fleischwaren	„ 38'3 „ „ 4'5 „ „ „
Eier, Eiweiß, Eigelb	„ 24'4 „ „ 2'9 „ „ „
Ölfrüchte	„ 16'3 „ „ 1'9 „ „ „
Sämereien	„ 11'3 „ „ 1'3 „ „ „
Schmalz und Talg	„ 10'9 „ „ 1'3 „ „ „
Zusammen	mit 562'8 Mill. RM od. 65'9 v. H. d. Gesamtausfuhr

Die Einfuhr Großdeutschlands an Rohstoffen und Halbwaren aus den Südostländern im Jahre 1938
Menge in dz

Waren, Warengruppe	Ungarn	Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei	Südostländer zusammen	Großdeutschlands Einfuhr insgesamt	Anteil der Südostländer in v. H. der Gesamteinfuhr
Rohstoffe und Halbwaren zusammen	6,608.153	7,054.561	7,856.967	47.511	5,084.092	984.251	27,635.535	551,438.227	5'01
Abfallseide, Seidengehäuse usw.	—	—	—	592	571	1.611	2.774	19.681	14'09
Kunstseide, auch gezwirnt	34	—	—	—	—	—	34	73.445	0'05
Wolle und andere Tierhaare, roh u. bearb., Reißwolle	4.132	4.227	1.452	401	1.924	27.024	39.160	1,786.406	2'19
Baumwolle, roh u. bearb., Reißbaumwolle	708	1	—	—	—	35.636	37.345	3,926.330	0'95
Flachs, Hanf, Hartfasern u. dgl., roh u. bearb.	33.818	224.327	—	849	—	3.971	262.965	2,777.212	9'47
Gespinnste aus Flachs, Hanf, Jute u. dgl.	4.648	—	—	—	—	—	4.648	204.622	2'27
Abfälle von Gespinnstwaren, Lumpen	318	5.952	1.283	1.466	1.176	16.292	26.487	573.770	4'62
Felle und Häute	23	20.949	258	4.858	10.431	21.179	57.698	1,410.541	4'09
Bettfedern	19.885	14.608	6.310	1.744	—	38	42.096	99.907	42'74
Holzmasse, Zellstoff	—	84.006	200.320	—	—	—	284.326	18,322.190	1'55
Bau- und Nutzholz	117.550	1,753.458	1,244.686	10.576	3.201	31.058	3,160.529	26,638.313	11'86
Gerbhölzer u. -rinden, Gerbstoffauszüge	115.116	79.441	13.559	—	34.211	134.165	377.192	1,618.655	23'30
Kautschuk, Gutta-percha, Balata	138	—	—	122	—	89	349	1,166.760	0'03
Harze, Kopale, Schellack	—	4	—	—	48.991	316	49.311	751.787	6'56
Erdöl und Teer, roh	2	—	1,073.381	—	—	—	1,073.383	14,818.879	7'24
Rückstände der Erdöl- und Steinkohlenteerdestillation	2	—	35.280	—	—	—	35.282	236.044	14'95
Kraftstoffe und Schmieröle	—	—	5,097.550	—	—	—	5,097.550	38,148.129	13'36
Eisenerze	—	31.418	—	—	2,493.730	—	2,525.148	219,310.500	1'15
Eisen-, manganhaltige Abbrände u. dgl.	182	13.870	271	—	—	—	14.323	16,869.270	0'08
Altisen (Schrott)	28	4	2.230	4	57.527	6.126	65.919	12,079.267	0'55
Ferrolegierungen	—	25.495	—	—	—	—	25.495	309.385	8'24
Manganerze	31.677	1.319	—	—	1.638	—	34.634	4,261.648	0'81
Kupfer	50	71.171	—	1.338	3.250	—	75.809	3,863.074	1'96
Bleierze	—	422.039	—	—	—	—	422.039	1,492.582	28'32
Blei	229	15.000	154	—	—	—	15.383	843.905	1'82
Zink	500	7.005	—	—	—	—	7.505	819.298	0'92
Chromerze ¹⁾	—	126.929	—	18.927	139.751	525.846	811.453	1,764.056	46'00
Schwefelkies	—	150.770	—	—	727.339	—	878.109	15,138.836	5'80
Sonstige Erze und Metallaschen ¹⁾	614	21.363	83.745	300	93.217	112.034	311.273	1,435.047	21'69
Bauxit, Kryolith	—	3,487.293	—	—	847.958	—	7,970.595	11,862.906	67'19
Sonstige unedle Metalle	—	3.085	—	—	—	—	3.085	127.851	2'41
Paraffin, Stearin, Wachse	50	—	14.867	—	—	—	14.917	211.574	7'05
Sonstige technische Pette und Öle	1.168	591	300	815	2.023	6.702	11.599	2,152.497	0'54
Angeführte Waren insgesamt	3,966.216	6,564.925	7,775.646	41.992	4,467.749	923.087	23,739.615	495,114.277	5'86
Angeführte Waren in v. H. der Einfuhr aller Rohstoffe und Halbwaren	60'02	93'06	98'96	88'38	87'88	93'79	85'90	73'47	

¹⁾ Die Einfuhr von Chromerzen in die Ostmark ist unter „Sonstige Erze“ ausgewiesen

Die Einfuhr aus den Südostländern vermochte 1938 bei lebenden Tieren und Nahrungsmitteln zusammen ein Viertel und bei Genußmitteln fast ein Drittel des gesamten Einfuhrbedarfes des Reiches an diesen Waren zu decken. Sehr viel geringer ist dagegen der Beitrag des Südostens zur Einfuhr des Reiches an Rohstoffen und Halbwaren. Hier stellen die Südostländer nur 6,6 v. H. der Gesamteinfuhr des Reiches.

Die wichtigsten Posten der Einfuhr an Rohstoffen und Halbwaren des Reiches aus dem Südosten waren dabei im Jahre 1938:

Erdöl und Erdölzerzeugnisse	im Werte von	48,81	Mill. RM
Bau- und Nutzholz, Holzmasse	"	33,71	"
Spinnstoffe u. Spinnstoffhalberzeugnisse	"	27,67	"
davon Flachs, Hanf, Hartfaser	"	14,03	"
" Wolle	"	7,50	"
" Baumwolle	"	3,08	"
Erze und Metalle	"	25,40	"
davon Bleierze	"	5,72	"
" Chromerze	"	4,60	"
" Kupfer	"	4,38	"
" Eisenerze	"	3,75	"
Bettfedern	"	17,60	"
Bauxit, Kryolith	"	14,59	"
Felle und Häute	"	10,94	"
Gerbstoffe und Gerbstoffauszüge	"	7,03	"

Die aufgezählten Waren machen fast 90 v. H. der Einfuhr an Rohstoffen und Halbwaren aus dem Südosten in Höhe von 206,60 Millionen Reichsmark aus.

Wenn auch der Anteil der Südostländer an der Gesamteinfuhr des Reiches an Rohstoffen und Halbwaren nicht sehr bedeutend ist, so decken doch einzelne aus dem Südosten eingeführte Waren einen erheblichen Teil des Einfuhrbedarfes des Reiches. Beispielsweise entfielen bei

Bettfedern	57,7 v. H.
Bauxit	55,3 " "
Chromerzen	46,4 " "
Bleierzen	29,4 " "
Gerbstoffen und Gerbstoffauszügen	26,3 " "
Kraftstoffen und Schmierölen	17,2 " "
Bau- und Nutzholz	16,0 " "
Flachs, Hanf und Hartfasern	13,2 " "

der Einfuhr des Reiches an diesen Waren auf die Einfuhr aus den Südostländern.

Diese Einfuhren des Reiches verteilen sich freilich sehr ungleichmäßig auf die einzelnen Länder des Südostens. Eigentlich sind es nur zwei Länder, die größere Rohstoffausfuhren nach Deutschland leiten: Rumänien und Jugoslawien. Beide Länder bestreiten mit 136,41 Millionen Reichsmark 66 v. H. der Rohstoffeinfuhr aus dem Südosten. Dabei besteht die Rohstoffausfuhr Rumäniens nach dem

Die Einfuhr Großdeutschlands an Rohstoffen und Halbwaren aus den Südostländern im Jahre 1938
Werte in 1000 RM

Waren, Warengruppe	Ungarn	Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei	Südostländer zusammen	Großdeutschlands Einfuhr insgesamt	Anteil der Südostländer in v. H. der Gesamteinfuhr
Rohstoffe und Halbwaren zusammen	26.480	67.411	68.997	2.488	17.336	23.892	206.604	3.131.209	6,60
Abfallseide, Seidengehäuse usw.	—	—	—	190	105	369	664	8.070	8,23
Kunstseide, auch gezwirnt	38	—	—	—	—	—	38	22.911	0,17
Wolle und andere Tierhaare, roh u. bearb., Reißwolle	619	460	106	44	165	6.106	7.500	295.921	2,53
Baumwolle, roh u. bearb., Reißbaumwolle	21	0	—	—	—	3.062	3.083	251.975	1,22
Flachs, Hanf, Hartfasern u. dgl., roh u. bearb.	392	13.317	—	35	—	287	14.031	106.008	13,24
Gespinnste aus Flachs, Hanf, Jute u. dgl.	775	—	—	—	—	—	775	20.418	3,80
Abfälle von Gespinnstwaren, Lumpen	12	302	50	52	54	1.082	1.552	18.597	8,35
Felle und Häute	56	3.816	147	1.269	2.518	3.129	10.935	162.067	6,75
Bettfedern	8.779	6.059	2.644	108	—	7	17.601	30.529	57,65
Holzmasse, Zellstoff	—	239	713	—	—	—	952	69.860	1,56
Bau- und Nutzholz	1.162	17.013	13.732	132	72	651	32.762	204.215	16,04
Gerbhölzer u. -rinden, Gerbstoffauszüge	745	2.427	85	—	931	2.845	7.033	26.742	26,30
Kautschuk, Guttapercha, Balata	103	—	—	1	—	7	111	88.331	0,13
Harze, Kopale, Schellack	—	1	—	—	1.069	88	1.158	18.938	6,11
Erdöl und Teer, roh	0	—	7.479	—	—	—	7.479	54.819	13,64
Rückstände der Erdöl- und Steinkohlenteerdestillation	0	—	250	—	—	—	250	1.769	14,13
Kraftstoffe und Schmieröle	0	—	41.077	—	—	—	41.077	239.330	17,16
Eisenerze	—	26	—	—	3.727	—	3.753	281.504	1,33
Eisen-, manganhaltige Abbrände u. dgl.	0	22	26	—	—	—	48	18.950	0,25
Alteisen (Schrott)	0	0	8	0	—	—	283	52.892	0,54
Ferrolegierungen	—	1.197	—	—	—	—	1.197	15.239	7,85
Manganerze	99	6	—	—	18	—	123	16.865	0,73
Kupfer	35	4.166	—	54	—	—	4.382	199.079	2,20
Bleierze	—	5.723	—	—	—	—	5.723	19.493	29,36
Blei	5	412	11	—	—	—	428	16.637	2,57
Zink	18	234	—	—	—	—	252	16.198	1,86
Chromerze ¹⁾	—	912	—	93	680	2.917	4.602	9.914	40,42
Schwefelkies	—	224	—	—	1.630	—	1.854	25.537	7,26
Sonstige Erze und Metallaschen ¹⁾	2	311	1.028	—	578	829	2.750	87.802	3,13
Bauxit, Kryolith	6.377	6.686	—	—	1.529	—	14.592	26.379	55,32
Sonstige unedle Metalle	—	201	—	—	—	—	201	16.817	1,20
Paraffin, Stearin, Wachse	3	—	362	—	—	—	365	6.015	6,07
Sonstige technische Fette und Öle	65	31	7	35	102	292	532	60.704	0,88
Angeführte Waren insgesamt	19.306	63.785	67.725	2.015	13.559	21.696	188.086	2.490.525	7,55
Angeführte Waren in v. H. der Einfuhr aller Rohstoffe und Halbwaren	72,91	94,62	98,16	80,99	78,21	90,81	91,04	79,54	

¹⁾ Die Einfuhr von Chromerzen in die Ostmark ist unter „Sonstige Erze“ ausgewiesen

Die einzelnen Südostländer im Rahmen der Einfuhr des Reiches an wichtigen Rohstoffen und Halbwaren aus dem Südosten im Jahre 1938

(Anteile in v. H.¹⁾)

Warengruppe	Un- garn	Jugo- slawien	Rumä- nien	Bulga- rien	Grie- chen- land	Tür- kei
Erdöl u. Erdölerzeugnisse	—	—	100·0	—	—	—
Bau- und Nutzholz, Holz- masse	0	51·2	42·8	0	0	0
Spinnstoffe und Spinn- stoffzeugnisse	0	50·9	0	0	0	39·4
darunter:						
Flachs, Hanf, Hart- fasern	0	94·9	—	0	—	0
Wolle	0	0	0	0	0	81·4
Baumwolle	0	—	—	—	—	99·3
Erze und Metalle	0	52·1	—	0	27·6	14·9
darunter:						
Bleierze	—	100·0	—	—	—	—
Chromerze	—	19·8	—	0	14·8	63·4
Kupfer	0	95·1	—	0	—	—
Eisenerze	—	0	—	—	99·3	—
Bettfedern	49·9	34·4	15·0	0	0	0
Bauxit, Kryolith	43·7	45·8	—	—	10·5	—
Felle und Häute	0	34·9	0	11·6	23·0	28·6
Gerbstoffe und Gerbstoff- auszüge	10·6	34·5	0	—	13·2	40·5

¹⁾ 0 = weniger als 10 v. H.

Reich im wesentlichen nur aus drei Warengruppen. Wie die Tabelle zeigt, entfallen von der Einfuhr des Reiches aus dem Südosten auf Rumänien

- 100 v. H. der Einfuhr an Erdöl und Erdölerzeugnissen
- 43 " " " " " Bau- und Nutzholz und Holz-
masse
- 15 " " " " " Bettfedern.

Im Gegensatz zu Rumänien umfaßt die Ausfuhr Jugoslawiens ein viel reichhaltigeres Sortiment. Jugoslawien ist an der Rohstoffausfuhr der Südostländer nach dem Reich bei

Bau- und Nutzholz und Holzmasse	mit 51 v. H.
Spinnstoffen und Spinnstoffhalberzeugnissen zusammen	51 " "
Flachs, Hanf, Hartfasern	95 " "
Eisen und Metallen zusammen	52 " "
Bleierzen	100 " "
Chromerzen	20 " "
Kupfer	95 " "

beteiligt. Außerdem ist Jugoslawien unter den Südostländern der größte Lieferant von Bauxit sowie von Fellen und Häuten. Beim Export von Gerbstoffen und Gerbstoffauszügen steht es an zweiter Stelle.

Daneben sind nur die Lieferungen Ungarns von Bauxit (die allerdings ungefähr ebenso groß sind wie die Bauxitlieferungen Jugoslawiens) und Bettfedern, bei der Türkei die Lieferungen von Wolle, Baumwolle, Chromerzen, Fellen und Häuten und Gerbstoffen, bei Griechenland die Lieferungen von Eisenerzen, Chromerzen sowie Fellen und Häuten von Bedeutung. Bei Bulgarien ist lediglich ein kleiner Beitrag zur Ausfuhr von Fellen und Häuten erwähnenswert, der allein schon 51 v. H.

der Rohstoffausfuhr Bulgariens nach dem Reich ausmacht.

Im ganzen tritt aber — wie bereits erwähnt — die Einfuhr an Rohstoffen und Halbwaren aus den Südostländern hinter der an Nahrungs- und Genußmitteln erheblich zurück. Nur in der Einfuhr aus Rumänien und Jugoslawien erreichten im Jahre 1938 die Rohstoffe und Halbwaren einen verhältnismäßig hohen Anteil, nämlich von je 39 v. H. Bei der Einfuhr aus der Türkei und aus Griechenland betragen diese Anteile 19 v. H. und 17 v. H. Noch niedriger waren sie bei Ungarn mit 14 v. H. und bei Bulgarien mit nur 3 v. H.

Zu einem Teil erklärt sich diese im Rahmen der Gesamteinfuhr aus dem Südosten verhältnismäßig niedrige Rohstoffeinfuhr aus dem noch unentwickelten und nur langsam vorwärtsschreitenden Ausbau der Bergbauproduktion im Südosten. Sie hängt aber auch mit der starken Kapitalbeteiligung des Auslandes gerade an den wichtigsten Produktionsstätten und mit dem Bestreben der Südostländer zusammen, diese weltmarktgängigen Rohstoffe in Länder mit „Edeldevisen“ zu lenken. Nur so erklärt es sich, daß der Bezug des Reiches an Bergbauerzeugnissen aus diesen Ländern in den letzten Jahren trotz der steigenden Erzeugung zum Teil sogar zurückging (jugoslawisches Rohkupfer usw.). Es ist oft darauf hingewiesen worden, daß hier die gegenseitigen Austauschbeziehungen den natürlichen Erzeugungsmöglichkeiten nicht ganz entsprechen und daß auf diesem Gebiete im Interesse beider Teile ein möglichst rascher Wandel wünschenswert wäre.

Die Ausfuhr des Reiches nach dem Südosten hat sich im ganzen auf die Waren eingespielt, in deren Erzeugung die deutsche Volkswirtschaft und vor allem die Industrie besonders leistungsfähig ist. Auch hier zeigt sich wieder, wie weit sich das Reich und die Südostländer gegenseitig ergänzen. Gerade die Waren, in deren Produktion das Reich führend ist, werden von den Südoststaaten am dringendsten benötigt. 99·7 v. H. der Ausfuhr entfallen auf Erzeugnisse der gewerblichen Wirtschaft. Allein bei 86·0 v. H. aller Waren handelt es sich um Fertigwaren.

Der Anteil an typischen Investitionsgütern, vor allem also an Eisen- und Metallwaren, Maschinen, Fahrzeugen, elektrotechnischen, feinmechanischen und optischen Erzeugnissen, macht 57·7 v. H. der gesamten Ausfuhr aus. Hinzu kommen noch 10·0 v. H. Textilfertigwaren und eine Reihe chemischer und sonstiger Erzeugnisse. Umgekehrt ist die Bedeutung der Waren, die verhältnismäßig hohe An-

Die Ausfuhr Großdeutschlands nach dem Südosten im
Jahre 1938

Warengruppe	1000 RM	v. H. der gesamten Ausfuhr
Ernährungswirtschaft	2.699	0'34
darunter:		
Kakao u. Kakaoerzeugnisse	6	0'00
Gewürze	18	0'00
Zucker	301	0'04
Kaffee	8	0'00
Tee	39	0'00
Gewerbliche Wirtschaft	794.641	99'65
Rohstoffe	39.379	3'81
darunter:		
Spinnstoffe, Pelle, Häute	5.193	0'65
Kautschuk	89	0'01
Steinkohle	14.629	1'83
Braunkohle	8	0'00
Halbwaren	78.155	9'80
darunter:		
Spinnstoffe	35.339	4'43
Kautschuk, bearbeitet	575	0'07
Roheisen, Schrott, Eisenhalbzeug	6.015	0'75
Unedle Metalle	1.219	0'15
Koks	8.076	1'01
Fertigwaren	686.107	86'64
Vorerzeugnisse	219.828	27'57
darunter:		
Gewebe, Gewirke, Leder, Pelze	70.692	8'87
Eisenwaren	55.209	6'92
N. E.-Metalle	14.488	1'82
Enderzeugnisse	466.078	58'44
darunter:		
Textilwaren, Lederwaren	8.799	1'10
Kautschukwaren	7.964	1'00
Eisenwaren u. Geräte	108.427	13'60
N. E.-Metallwaren	13.565	1'70
Maschinen, Fahrzeuge, elektr., feinmech. u. optische Erzeugnisse	268.488	33'67
Reiner Warenverkehr	797.401	100'00

teile von solchen Rohstoffen enthalten, mit denen das Reich haushalten muß, im Rahmen des deutschen Außenhandels mit den Südostländern ziemlich gering.

Der Warenaustausch während des Krieges

Nach Ausbruch des Krieges ist Deutschland im Verhältnis zu den neutralen Staaten — ebenso wie diesen gegenüber dem Reiche — an der „Fortsetzung des normalen Warenaustausches und Warentransits“ gelegen. Für die Länder des Südostens ist der künftige Umfang des Handels mit dem Reich geradezu eine Lebensfrage. Mit der Hälfte ihres gesamten Warenhandels ist der Austausch mit dem Reich der einzig größere und sichere Block angesichts der durch den Krieg bedingten Unsicherheiten und Störungen im übrigen Teil ihres Warenhandels. Beide Seiten werden sich daher darum bemühen, ihren bisherigen Warenaustausch zu sichern, wenn nicht gar zu steigern. Freilich wird sich auch der Warenaustausch des Reiches mit dem Südosten den Gesetzen des Krieges unterwerfen müssen. Dabei wird Deutschland bestrebt sein, in erster Linie solche Waren aus den Südostländern hereinzubringen, die es für seine Kriegswirtschaft unbedingt benötigt.

Die Ausfuhr der Südostländer nach dem Reich enthält eine Reihe von Waren, auf die das Reich unter diesem Gesichtspunkte nicht unbedingt angewiesen ist. Man mag hier vor allem an Posten wie Rohtabak, Wein, Obst, Südfrüchte usw. denken. Was die Bezüge dieser Waren betrifft, so wird es das Reich sich im Rahmen seiner gesamten Einfuhrmöglichkeiten zur Pflicht machen, seine eigenen Interessen nicht einseitig in den Vordergrund zu schieben und daher auch auf die Absatzwünsche der Südostländer selbst Rücksicht zu nehmen. Umgekehrt wäre dem Reiche daran gelegen, wenn die Länder des Südostens im Rahmen des Möglichen die Produktion und damit die Ausfuhr nach Deutschland etwa von Fleischwaren, Schmalz, Talg, Ölfrüchten, vor allem aber von Bergbauerzeugnissen ausweiten würden.

Im ganzen wird sich die Ausfuhr der Südostländer nach dem Reich bei alledem zum mindesten halten, wenn nicht sogar steigern lassen. Vielleicht dürften sich die Anteile der Nahrungs- und Genußmittel auf der einen Seite und die der Rohstoffe auf der anderen Seite etwas zugunsten des Rohstoffanteiles verschieben.

Die Aufrechterhaltung des Exports bleibt für die deutsche Wirtschaftsführung, wie die verantwortlichen Stellen immer wieder betont haben, eine der vordringlichsten Aufgaben. So wird Deutschland alles einsetzen, um auch weiterhin die Waren zu liefern, die der Südosten benötigt und die er bisher vom Reich bezogen hat. Auch in der Ausfuhr des Reiches nach dem Südosten wird sich die durch den Krieg geschaffene Lage bis zu einem gewissen Grade widerspiegeln. Waren, die sich das Reich selbst im Auslande beschaffen muß, wie Kolonialwaren, Kautschuk, Spinnstoffe usw., lassen sich jetzt nur unter Schwierigkeiten exportieren.

Um so mehr wird es darauf ankommen, daß Deutschland eine Reihe von anderen Waren in verstärktem Umfange liefert. Sehr wichtig ist beispielsweise für die Südostländer die künftige Gestaltung ihres Bezuges an Kohle und Koks. Im Jahre 1938 führten sie 2·12 Millionen Tonnen Steinkohle und Koks ein, von denen

- 9'8 v. H. aus England und Frankreich,
- 62'7 „ „ „ dem Deutschen Reich,
- 14'9 „ „ „ der Tschecho-Slowakei,
- 8'4 „ „ „ Polen

stammten. Die eigene starke Beanspruchung und vor allem die Zurückziehung der englischen Handelschiffahrt aus dem Mittelmeer werden es der englischen Kohlenindustrie unmöglich machen, ihre bisherigen Lieferungen nach dem Südosten fortzu-

setzen. Diesen Ausfall kann der deutsche Kohlenbergbau, verstärkt um die Kapazitäten in Böhmen und Mähren und neuerdings in Polen, ohne weiteres übernehmen. Die zusätzlichen Lieferungen nach dem Südosten würden beispielsweise nur 3,2 v. H. der ausgefallenen Lieferungen nach Frankreich ausmachen.

Viel wird auch davon abhängen, daß der Export an Investitionsgütern, der den größten Teil der bisherigen Ausfuhr des Reiches nach dem Südosten ausmacht, dank der Leistungsfähigkeit der deutschen Industrie, deren Kapazität die der großbritannischen und französischen Industrie zusammengenommen noch übertrifft²⁾, möglicherweise noch gesteigert wird. Mit Ausbruch des Krieges sind wichtige Absatzgebiete für deutsche Fertigwaren ganz oder doch zum Teil weggefallen. Allein nach Großbritannien, Frankreich (einschließlich ihrer Besitzungen), nach Amerika, Spanien und Portugal führte Großdeutschland im Jahre 1938 Fertigwaren im Werte von 1,70 Milliarden Reichsmark aus. Das sind 38 v. H. der gesamten Ausfuhr des Reiches an Fertigwaren und das Zweieinhalbfache der Fertigwarenausfuhr des Reiches nach den Ländern des Südostens. Dies ist um so wichtiger, als der Verlauf des Krieges die Südostländer zu einem noch rascheren Tempo in der Intensivierung der Landwirtschaft und in dem Ausbau ihrer Industrie zwingen wird und gerade die dazu benötigten Erzeugnisse in kurzer Zeit zu den begehrtesten Artikeln des Weltmarktes gehören werden. Im ganzen wird deshalb die deutsche Ausfuhr nach dem Südosten bei nur unwesentlichen Verschiebungen in der Zusammensetzung des Sortiments in ihrem Umfang weniger von der Leistungsfähigkeit der deutschen Industrie als vielmehr von dem Abnahmewillen der Südoststaaten abhängen.

Der Südosthandel und die Feindmächte

Es ist selbstverständlich, daß der deutsche Warenaustausch mit dem Südosten, wie der Warenverkehr aller neutralen Staaten, mit den Blockademaßnahmen der Westmächte zu rechnen hat. Ebenso wie im Weltkriege ist es auch heute das Ziel der Westmächte, die Einfuhr des Reiches, aus welchen Ländern sie auch stammen mag, abzudrosseln. Infolge ihrer fast uneingeschränkten Herrschaft über die Seewege gelang es damals den Westmächten, die meisten Waren, die das Reich auf dem Seewege bezog, zu beschlagnahmen und so Deutschlands Seehandel allmählich lahmzulegen. Als Mittel dazu

²⁾ Siehe Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung, 12. Jahrgang, Nr. 38, vom 22. September 1939.

wurde die Konterbandeliste entgegen den Bestimmungen des Völkerrechts so erweitert, daß sie praktisch alle Waren umfaßte. Gleichzeitig setzten sich die Westmächte über die geltenden Bestimmungen des Konterbandeverfahrens hinweg und wandten sie einseitig zu ihren Gunsten an. Durch die Erklärung von Kriegsgebieten zwangen die Westmächte die neutralen Schiffe, vor dem Passieren dieser Gebiete einen ihrer Häfen anzulaufen und sich einer genauen und langwierigen Untersuchung zu unterwerfen.

Indem die Westmächte die Einfuhr der neutralen Staaten, soweit sie sie kontrollieren konnten, nur in dem Maße zuließen, das eine Weiterausfuhr ins Reich unmöglich machte, gelang es ihnen, auch die Einfuhr des Reiches auf dem Landwege zu stören. Das System der schwarzen Listen rundete diese Maßnahmen ab. Mit Händlern, die auf der schwarzen Liste standen, durfte ein Engländer nicht in Geschäftsverbindung stehen. Indem auch alle anderen Geschäftsleute, die mit einer „blacklisted“ Firma in Verbindung standen, Gefahr liefen, auf die schwarze Liste zu kommen, entwickelten sich diese Maßnahmen zu einem Kettenboykott, der in den Gebieten, in denen die Geschäftsverbindungen mit den Westmächten vorherrschten, Beziehungen zu Deutschland unmöglich machte.

Prüfen wir nun, wie weit dieses oder ein ähnliches System den Warenaustausch des Reiches mit dem Südosten behindern kann³⁾. In den letzten Jahren ging die Ausfuhr des Südostens nach dem Reich, einschließlich der Ostmark und der ehemaligen Tschechoslowakei, zu ungefähr

30 v. H. über den Seeweg,
40 „ „ „ die Eisenbahn,
30 „ „ „ die Donau.

Der Eisenbahntransport und der Verkehr über die Donau können von den Westmächten nicht beeinträchtigt werden. Die Seeblockade der Westmächte gefährdet nur den Bezug solcher Waren, die auf dem Seeweg vor allem durch die Meerenge von Gibraltar und durch den Kanal transportiert werden. Dieser Weg dürfte also für den Warenaustausch des Reiches mit dem Südosten versperrt sein. Das bedeutet aber keineswegs die vollständige Unterbrechung des Seeverkehrs. Es ist kaum anzunehmen, daß in der Adria, im Ägäischen Meer und im Schwarzen Meer größere Zugriffsmöglichkeiten für die Engländer bestehen. Auf diesen Wegen, die über Italien und Rußland mit dem

³⁾ Vgl. den Aufsatz in diesem Heft S. 266 ff.: „Die Verkehrsmittel im Südosten und ihre Bedeutung für den Außenhandel.“

Reich verbunden sind, ließe sich also der Seeverkehr fortsetzen und sogar verstärken. Nur für einen Teil des bisherigen Seetransportes müßten also der Eisenbahnverkehr und die Donauschiffahrt einspringen. Es besteht kein Zweifel, daß diese Verkehrswege nach entsprechenden organisatorischen Maßnahmen imstande sind — wenn auch unter höheren Kosten —, die mit der Einschränkung des Seeverkehrs zusätzlich anfallenden Warenmengen zu bewältigen. Insofern wären also diese Maßnahmen der Westmächte ein Schlag ins Leere.

Es bleibt also nur damit zu rechnen, daß England und Frankreich versuchen werden, mit wirtschaftlichen Mitteln — indem sie ihre Bezüge aus dem Südosten verstärken und gleichzeitig ihre Stellung als Exporteure lebenswichtiger Waren ausspielen — die Austauschbeziehungen des Reiches mit dem Südosten zu stören. Der Erfolg dieser Maßnahmen hängt davon ab,

1. wie groß der Anteil der Waren ist, die der Südosten aus England und Frankreich bezieht,
2. wie weit die Westmächte einen Teil des Handels des Südostens mit dem Reich ersetzen können,
3. welche Gegenmaßnahmen den Südoststaaten gegenüber irgendwelchen Pressionen zur Verfügung stehen.

Wie die Tabelle zeigt, ist der Anteil der Westmächte einschließlich ihrer Dominien und Besitzungen an der Einfuhr der Südostländer nicht sehr

Der Anteil der Westmächte am Außenhandel der Südostländer

Länder	Anteil der Westmächte ¹⁾ in v. H. an der					
	Einfuhr			Ausfuhr		
	1938	I. Halbjahr		1938	I. Halbjahr	
		1938	1939	1938	1938	1939
Ungarn	10'49	9'70	10'93	14'04	12'17	9'59
Jugoslawien	15'82	15'32	11'16	14'48	10'83	12'12
Rumänien	20'20	21'08	14'59	26'30	23'00	26'27
Bulgarien	12'42	12'54	5'61	8'78	11'71	8'72
Griechenland	26'08	25'69	18'28	14'35	9'17	14'12
Türkei	15'76	16'82	9'98	9'79	11'04	9'71
Südostländer zusammen	17'94	18'18	12'68	15'82	15'07	15'39

¹⁾ Einschließlich der Dominions und Kolonien

erheblich. Er machte im Jahre 1938 im Durchschnitt etwa 18 v. H. der Einfuhr aller Südostländer aus. Am höchsten war dieser Anteil bei Griechenland mit 26.1 v. H. und bei Rumänien mit 20.2 v. H., am niedrigsten war er bei Bulgarien mit 12.4 v. H. und bei Ungarn mit 10.5 v. H.

Welche Waren der Südosten aus dem Wirtschaftsbereich der Westmächte im einzelnen bezieht, läßt sich am besten an der Einfuhr Rumäniens und Griechenlands zeigen, der Länder also, die in ihrem Warenaustausch noch am stärksten mit den Westmächten verflochten sind. Die Einfuhr Rumäniens

Die Einfuhr Rumäniens im Jahre 1938

Warengruppe	Ins-gesamt	Davon aus									
		Groß-deutschland, Tschecho-slowakei, Polen		den Südost-ländern ¹⁾		Italien		Großbritannien, Frankreich, Besitzungen ²⁾		Sonstigen Ländern	
		1000 Lei	in v. H.	1000 Lei	in v. H.	1000 Lei	in v. H.	1000 Lei	in v. H.	1000 Lei	in v. H.
Lebende Tiere	9.346	1.818	19'45	1.837	19'66	—	—	505	5'40	5.186	55'49
Lebensmittel tierischen Ursprungs	84.728	5.904	6'97	572	0'68	8.161	9'63	13.110	15'47	56.981	67'25
Felle, roh und verarbeitet	144.443	98.919	68'48	6.109	4'23	—	—	7.508	5'20	31.907	22'09
Wolle, Tierhaare und Erzeugnisse daraus	175.755	76.178	43'34	2.134	1'21	747	0'43	64.349	36'61	32.347	18'41
Seide, Seidenwaren	882.555	376.278	42'64	2.512	0'28	76.993	8'72	305.352	34'60	121.420	13'76
Sonstige Stoffe u. Abfälle tierischen Ursprungs	64.687	18.051	27'91	940	1'45	19.517	30'17	15.363	23'75	10.816	16'72
Getreide und Erzeugnisse	68.551	36.287	52'93	5.942	8'67	490	0'71	6.998	10'21	18.834	27'48
Pflanzensamen	213.249	2.792	1'31	318	0'15	149.385	70'05	33.652	15'78	27.102	12'71
Pflanzliche Öle und Fette	48.632	11.363	23'37	1.528	3'14	57	0'12	3.130	6'44	32.554	66'93
Gemüse, Blumen, Pflanzen und -teile	34.404	2.214	6'44	10.135	29'46	5.202	16'57	4.509	13'11	11.844	34'42
Obst, Kolonialwaren	244.351	21.685	9'00	67.309	27'55	11.707	4'79	78.810	32'25	64.540	26'41
Getränke	524.561	32.798	6'25	145.347	27'71	56.074	10'69	142.049	27'08	148.293	28'27
Zucker, Zuckerwaren	4.547	600	13'20	9	0'20	190	4'18	3.470	76'31	278	6'11
Textilien und Textilzeugnisse pflanzl. Urspr.	67.391	65.699	97'49	40	0'06	23	0'03	750	1'11	879	1'31
Holz, Holzwaren	2.848.192	995.165	34'94	25.185	0'88	389.795	13'69	1.129.382	39'65	308.665	10'84
Papier, Papierwaren	90.676	40.547	44'72	1.506	1'66	5.157	5'69	15.315	16'89	28.151	31'04
Kautschuk, Zelluloid und andere Pflanzensäfte	327.388	177.472	54'21	93.089	28'43	6.261	1'91	34.241	10'46	16.325	4'99
Mineralwasser und Salze	423.558	128.174	30'26	40.552	9'57	42.639	10'07	121.461	28'68	90.712	21'42
Steine, Erden und Erzeugnisse daraus	2.039	149	7'31	1.236	60'62	—	—	654	32'07	—	—
Glas und Glaswaren	379.781	330.059	86'91	12.148	3'20	14.560	3'83	9.920	2'61	13.084	3'45
Min. Brennstoffe, Petroleum und -erzeugnisse	109.007	87.952	80'68	8.511	7'81	2.453	2'25	6.843	6'28	3.248	2'98
Eisen, Eisenwaren	156.073	104.922	67'23	1.331	0'85	158	0'10	11.124	7'13	38.538	24'69
Apparate, Maschinen, Motore	4.060.074	2.712.083	66'80	370.140	9'12	13.014	0'32	488.774	12'04	476.063	11'72
Fahrzeuge	3.557.715	2.308.031	64'88	171.574	4'82	57.059	1'60	347.691	9'77	673.360	18'93
Andere Metallwaren, Metalloide	1.455.505	621.557	42'70	1.052	0'07	13.648	0'04	278.426	19'31	540.822	37'16
Spielwaren	1.476.067	374.615	25'28	52.512	3'56	11.798	0'80	480.942	32'58	556.200	37'68
Musikinstrumente	5.332	5.002	93'81	144	2'70	96	1'80	67	1'26	23	0'43
Optische Instrumente	25.046	21.362	85'29	37	0'15	481	1'92	2.098	8'38	1.068	4'26
Uhren und -bestandteile	170.266	117.128	68'79	240	0'14	728	0'43	39.085	22'96	13.085	7'68
Schmuckwaren	52.226	22.039	42'20	74	0'14	190	0'36	732	1'40	29.191	55'90
Chemische und pharmazeutische Erzeugnisse	21.381	19.224	89'91	—	—	586	2'74	1.166	5'45	405	1'90
Parfümeriewaren	620.186	438.865	70'76	35.847	5'78	20.318	3'28	70.857	11'43	54.299	8'75
Farben und Lacke	33.328	7.484	22'46	294	0'88	87	0'26	20.904	62'72	4.559	13'68
Sprengstoffe	373.234	261.536	70'07	612	0'17	21.602	5'79	14.636	3'92	74.848	20'05
Zusammen	18.767.830	9.554.939	50'91	1.323.478	7'05	930.313	4'96	3.757.752	20'02	3.201.348	17'06

¹⁾ Bulgarien und Türkei sind nur in der Endsumme enthalten. — ²⁾ Nur Ägypten und Palästina.

aus Großbritannien und Frankreich bestand im Jahre 1938 zu

- 30·1 v. H. aus Spinnstoffen und Textilien pflanzlichen Ursprungs,
- 13·0 „ „ „ aus Eisen und Eisenwaren,
- 12·8 „ „ „ Nichteisenmetallen,
- 9·3 „ „ „ aus Apparaten, Maschinen und Motoren,
- 8·1 „ „ „ aus Wolle und Wollerzeugnissen,
- 7·4 „ „ „ Fahrzeugen.

Zusammen waren das Waren im Werte von 3·0 Milliarden Lei oder 80·7 v. H. der Einfuhr aus Großbritannien und Frankreich.

Die rumänische Einfuhr aus Großdeutschland (einschließlich der damaligen Tschecho-Slowakei und Polens) gliederte sich dagegen wie folgt:

- 28·4 v. H. Eisen und Eisenwaren,
- 24·2 „ „ Apparate, Maschinen, Motoren,
- 10·4 „ „ Spinnstoffe und Textilien pflanzlichen Ursprungs,
- 6·5 „ „ Fahrzeuge,
- 4·6 „ „ Chemische und pharmazeutische Waren,
- 3·9 „ „ Wolle und Wollerzeugnisse,
- 3·9 „ „ Nichteisenmetalle.

Der Wert dieser Waren betrug 7·83 Milliarden Lei oder 81·9 v. H. der Einfuhr aus dem großdeutschen Wirtschaftsbereich.

Es sind also im wesentlichen die gleichen Gruppen von Waren, die Rumänien aus den beiden Länderblocks bezieht. Nur liegt bei der Einfuhr aus dem Reich das Schwergewicht auf den Investitions-

gütern, während Großbritannien und Frankreich mehr Textilrohstoffe, Textilerzeugnisse und Nichteisenmetalle liefern. Die Waren, bei denen der Anteil der Westmächte an der rumänischen Gesamteinfuhr der betreffenden Waren besonders groß ist, sind:

- Getränke mit 76·3 v. H.
- Parfümerien „ 62·7 „ „
- Spinnstoffe und Textilien pflanzlichen Ursprungs „ 39·7 „ „
- Felle „ 36·6 „ „
- Wolle und Wollerzeugnisse „ 34·6 „ „
- Nichteisenmetalle „ 32·6 „ „
- Gemüse, Blumen „ 32·3 „ „
- Mineralwasser „ 32·1 „ „
- Kautschuk, Zelluloid „ 28·7 „ „
- Obst, Kolonialwaren „ 27·1 „ „

Ähnlich sind die Verhältnisse bei Griechenland. Hier bestand die Einfuhr aus Großbritannien und Frankreich zu

- 38·7 v. H. aus Textilien und Webereierzeugnissen,
- 13·8 „ „ „ Schiffbauten,
- 7·8 „ „ „ Metallen und Metallartikeln,
- 7·3 „ „ „ Mineralien,
- 5·3 „ „ „ chemischen und pharmazeutischen Erzeugnissen,
- 4·3 „ „ „ tierischen Erzeugnissen,
- 4·0 „ „ „ Zucker,
- 3·8 „ „ „ Fahrzeugen,
- 3·7 „ „ „ pflanzlichen Erzeugnissen.

Zusammen sind das 88·7 v. H. der Einfuhr aus dem Wirtschaftsbereich der Westmächte.

Die Einfuhr Griechenlands im Jahre 1938

Warengruppe	Ins- gesamt	Davon aus									
		Groß- deutschland, Tschecho- slowakei, Polen		den Südost- ländern		Italien		Großbritannien, Frankreich, Besitzungen 1)		Sonstigen Ländern	
		1000 Drachmen	1000 in v. H.	1000 Drachmen	1000 in v. H.	1000 Drachmen	1000 in v. H.	1000 Drachmen	1000 in v. H.	1000 Drachmen	1000 in v. H.
Tierische Erzeugnisse, Fischereierzeugnisse	885.766	53.888	6·08	469.642	53·02	22.585	2·55	115.379	13·03	224.272	25·32
Sonstige Erzeugnisse der Landwirtschaft	2.784.518	13.133	0·47	889.201	31·93	3.654	0·13	98.530	3·54	1.780.000	63·93
Garten- und Kolonialwaren	170.551	1.149	0·67	748	0·44	552	0·32	17.695	10·38	150.407	88·19
Samen, ölbältige Früchte, Öl, Wachs	79.413	4.972	6·26	18.278	23·02	71	0·09	32.896	41·42	23.196	29·21
Alkoholische Getränke	11.497	209	1·82	—	—	156	1·36	8.333	72·48	2.799	24·34
Zucker, Zuckerwaren	484.433	184.195	38·02	13.515	2·79	204	0·04	106.603	22·01	179.916	37·14
Peize, Felle, Pelzwaren	328.962	55.587	16·90	635	0·19	81	0·03	92.679	28·17	179.980	54·71
Forstprodukte, Holzwaren	607.615	56.705	9·33	399.711	65·78	8.468	1·40	10.510	1·73	132.221	21·76
Mineralien	1.631.189	665.753	40·81	494.673	30·33	69.540	4·26	194.816	11·94	206.407	12·66
Metalle und Metallwaren	2.650.570	1.973.420	74·45	35.080	1·32	46.333	1·75	209.318	7·90	386.419	14·58
Wissenschaftliche Instrumente, Musikinstru- mente, Uhren	533.231	410.858	77·05	785	0·15	12.976	2·43	37.741	7·08	70.871	13·29
Glas- und Töpferwaren	137.455	108.391	78·86	176	0·13	2.308	1·68	19.834	14·43	6.746	4·90
Chemische und pharmazeutische Erzeugnisse	738.809	362.143	49·02	8.840	1·20	63.621	8·61	141.013	19·09	163.192	22·08
Parfümeriewaren, Seife	27.016	13.897	51·44	1	0·00	1.089	4·03	7.971	29·51	4.058	15·02
Farben, Färberei- und Gerbereierzeugnisse	148.480	63.256	42·60	15.592	10·50	8.408	5·66	14.087	9·49	47.137	31·75
Papier, Papierwaren, Druckereierzeugnisse	341.198	143.921	42·18	5.375	1·56	6.318	1·85	27.506	8·05	158.138	46·35
Kautschuk, Guttapercha, Erzeugnisse daraus	82.600	37.946	45·94	61	0·07	2.321	2·81	18.637	22·50	23.625	28·62
Textilien, Webereiprodukte	1.883.064	521.419	27·69	8.103	0·43	209.856	11·14	1.035.137	54·97	108.549	5·77
Spielwaren, Sportwaren	13.891	12.508	90·05	0	0·00	163	1·17	618	4·45	602	4·33
Hüte, Hutwaren	18.220	7.030	38·58	24	0·13	4.572	25·09	2.308	12·67	4.286	23·53
Fahrzeuge	400.291	104.225	26·04	1.626	0·41	27.196	6·79	101.153	25·27	166.091	41·49
Waffen, Sprengstoffe	138.803	53.685	38·68	23.330	16·81	1.585	1·14	10.220	7·36	49.983	36·01
Schiffbauten	585.558	141.511	24·17	2.627	0·45	237	0·04	369.619	63·12	71.564	12·22
Sonstige Waren	78.265	61.340	78·37	505	0·65	8.375	10·70	3.283	4·12	4.762	6·08
Zusammen	14.761.395	5.051.141	34·22	2.388.468	16·18	500.669	3·39	2.675.836	18·13	4.145.281	28·08

1) Nur Ägypten, Indien und Cypern

Die griechische Einfuhr aus dem Reich verteilte sich zu

39.1	v. H. auf Metalle und Metallwaren,
13.2	„ „ „ Mineralien,
10.3	„ „ „ Textilien und Webereierzeugnisse,
8.1	„ „ „ Instrumente und Uhren,
7.2	„ „ „ chemische und pharmazeutische Erzeugnisse,
3.7	„ „ „ Zucker,
2.9	„ „ „ Papier und Papierzeugnisse,
2.8	„ „ „ Schiffbauten,
2.2	„ „ „ Glas- und Töpferwaren,
2.1	„ „ „ Fahrzeuge,

das sind 91.6 v. H. der Einfuhr aus dem Reich.

Bei folgenden Warengruppen war der Anteil der Einfuhr aus Großbritannien und Frankreich besonders groß:

Alkoholische Getränke	72.5 v. H.
Schiffbauten	63.1 „ „
Textilien, Webereierzeugnisse	55.0 „ „
Sämereien, ölhaltige Früchte usw.	41.4 „ „
Parfümeriewaren, Seife	29.5 „ „
Pelze, Felle	28.2 „ „
Fahrzeuge	25.3 „ „

Die Anteile der wichtigeren Warengruppen sind nicht so groß, als daß sie sich nicht bei den Industrieerzeugnissen, beispielsweise zum Teil vom Reich selbst, bei den meisten Rohstoffen und Kolonialerzeugnissen von den übrigen Lieferländern des Südostens übernehmen ließen. Bei der Textilausfuhr muß sich Großbritannien ohnehin darauf gefaßt machen, daß hier der seit dem Weltkrieg datierende strukturelle Rückgang nach Ausbruch des gegenwärtigen Krieges weiter beschleunigt wird. Selbst wenn es im Südosten während des Krieges an einzelnen Waren fehlen wird, kann das die einzelnen Länder niemals so schwer treffen, daß sie in ihrem Wirtschaftsaufbau entscheidend gestört

werden. Mit einer Drohung, ihre Exporte zu sperren, können daher die Westmächte kaum einen Druck auf die Südostländer ausüben.

Dem Versuch der Westmächte, ihre Einfuhr aus dem Südosten zu erhöhen, stehen zunächst die Transportschwierigkeiten entgegen. Vor dem Kriege bot der Handel mit den Westmächten den Ländern des Südostens wenigstens die Möglichkeit, freie Devisen zu erhalten. Gegenwärtig hat aber der Erwerb englischer und französischer Valuten viel an Reiz verloren. Die plötzliche Entwertung des englischen Pfundes nach Ausbruch des Krieges um mehr als 15 v. H. haben gerade die Länder des Südostens sehr zu spüren bekommen. Vor allem aber ist — ebenso wie im Weltkrieg — infolge der Verkehrsschwierigkeiten der Besitz an realen Gegenwerten ungleich wertvoller geworden als der Besitz von Gold und Devisen. Erhöhte Einfuhren der Westmächte aus den Südostländern würden also entsprechend wachsende Ausfuhren nach dem Südosten bedingen. In dieser Hinsicht können sich aber die englische und die französische Industrie schwerlich mit der deutschen Industrie und ihren Handelserfahrungen messen. Bei einem neuerlichen Versuch der Westmächte, ihre Ausfuhr nach dem Südosten zu steigern, würden sich die gleichen Schwierigkeiten — nur in verstärktem Maße — geltend machen, die bereits in den letzten Jahren die Westmächte daran gehindert haben, ihren Handel mit dem Südosten wesentlich zu verstärken. Gerade für die Ausfuhr nach den Ländern des Südostens ist es außerdem entscheidend, daß die Verkehrswege zwischen dem Reich und dem Südosten gesichert sind, während die Westmächte mit erheblichen Schwierigkeiten rechnen müssen, selbst wenn ihnen ausreichend Frachtraum zur Verfügung stände.

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 Statiztikai Szemle. — ⁶⁾ Postsparkasse. — ⁷⁾ Neuberechnung des Statistischen Zentralamtes. — ⁸⁾ Index des Statistischen Zentralamtes, Originalbasis 1913. — ⁹⁾ Verhältnis zwischen Preisen für landwirtschaftliche und nichtlandwirtschaftliche Erzeugnisse. — ¹⁰⁾ Fabriksindustrie. — ¹¹⁾ Einschließlich Wohnbautätigkeit. — ¹²⁾ Ohne Wohnbautätigkeit. — ¹³⁾ Berechnung des Ungarischen Institutes für Wirtschaftsforschung. — ¹⁴⁾ Arbeiterstand der Fabriksindustrie, der Hütten und des Handwerks in ganz Ungarn. — ¹⁵⁾ Monatsdurchschnitte aus Jahres- bzw. Vierteljahressummen. — ¹⁶⁾ Ab Jänner 1938 einschließlich Österreich.

Jugoslawien:

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

Rumänien:

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

Bulgarien:

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

Griechenland:

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

Türkei:

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

Zeit	Preisindexziffern 1)						Erzeugung	Anfangsbestand ²⁾	Lagerhaltung ³⁾																							
	Alttrieb ⁴⁾	L. A. f. Str. Wien		Nahrungsmittelpreise						Ertragsindex der Schweine- wirtschaft ¹³⁾	Reagible Preise	Gebundene Preise	Agrarstoffe	Industriestoffe	Inlandsbestimmte Preise	Auslandsbestimmte Preise	Brennstoffe	Spinnstoffe	Nichteisenmetalle	Produktionsindex ⁵⁾	Heizölbedarf von Gewerbe und Industrie ²⁾	Eisenindustrie	Baumwollspinnereien	Baumwollspinnereien	Lagerhäuser der Gemeinde Wien, Versicherungswert							
	100 =	1918 =	1914 =	1914 =	1914 =	1918 =	1918 =	1924 =	1918 =	1918 =	1918 =	1918 =	1918 =	1918 =	1918 =	1918 =	1918 =	1918 =	1918 =	1918 =	1918 =	1918 =	1918 =	1918 =	1918 =	1918 =	1918 =	1918 =	1918 =	1918 =	1918 =	
1929	137	154	148	146	130	147	111	100	88	83	83	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84

Zeit	Erzeugung						Baumwoll- ger ³⁾	Kohlen- material- bedarf ⁴⁾	Waggons	Verbrauchsgüter	Lebensmittel	Alkoholische Getränke	Österreich		Tabak- verschleiß	Bier- absatz	Traubenwein (Österreich)	Schuhe	Hausrat														
	Stromerzeugung in Österreich ²⁾	Gaserzeugung in Wien ²⁾	Eisenerz ²⁾	Roheisen ²⁾	Rohstahl ²⁾	Walzware + Absatz von Halbzeug ²⁾							Erzeugung	der Webereien						der Zwirnereien	Holzschiff ²⁾	Zellulose ²⁾	Papier ²⁾	Pappe ²⁾	Bier (Bierwürze) ²⁾	Südfrüchte ¹⁴⁾	Zucker	Österreich	Wien ²³⁾	Österreich	Wien		
	100 =	Mill. 1000 t ²⁾	1000 t ²⁾	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	100 =	
1929	100	156	100	100	100	78	100	100	88	83	83	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84

Table with multiple columns: Zeit (1929-1938), in Wien (Herrenbekleidung, Damenbekleidung, Strick- u. Wirkwaren, Fleischverbrauch, Fleischzufuhren in die Großmarkthalle, Indexziffer, Viehtrieb in Wien, Rinder insgesamt, davon Inland, Schweine insges., davon Inland, Indexziffer, Rinder, Kälber, Fleischschweine, Fetteschweine, Fischzufuhren), Schlachtungen, Zufahren nach Wien (Gemüse, Obst, Südfrüchte, Insgesamt, Warmbäder, Stromabgabe, Insgesamt an Private, Straßen, Omnibusse), Benzinabsatz in Österreich, Benzinabsatz in Wien, Benzinabsatz in Österreich. Includes sub-tables for Reichsbahnen (Ostmark) and Verkehrsmittel.

Table with multiple columns: Zeit (1929-1938), Gegen Krankheit Versicherte (in Österreich, Landwirtschaft, ohne Landwirtschaft, Angestellte, Arbeiter, Verkehrsbedienstete), Gegen Arbeitslosigkeit Versicherte (in Wien, in Österreich, in Wien, Österreich, Wien, Österreich, Wien, Österreich ohne Wien), Unterstützte Arbeiter, Durchschnitliche Wagen je Arbeiter, Verkehrsmittel (Personen-, Lastkraftwagen, Krafttrader, Kraftfahrzeuge insgesamt), Ertrag der Benzinsteuer, Fremdenverkehr in Wien, aus dem Ausland. Includes sub-tables for Reichsbahnen (Ostmark) and Verkehrsmittel.

