

# MONATSBERICHTE DES WIENER INSTITUTS FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

15. Jahrgang, Nr. 3/4

Ausgegeben am 25. Mai 1941

## Inhaltsverzeichnis:

Die volkswirtschaftliche Struktur der Slowakei . . . . .	41	Die Eisenbahnen der Türkei . . . . .	60
<i>Bevölkerung</i> . . . . .	42	<i>Der Ausbau der europäischen Anschlußbahnen und</i>	
<i>Landwirtschaft</i> . . . . .	44	<i>der asiatischen Stichbahnen bis zum Weltkrieg</i> . . . . .	60
<i>Bodenbewirtschaftung</i> . . . . .	44	<i>Bau der ersten asiatischen Durchgangsstrecke</i>	
<i>Viehwirtschaft</i> . . . . .	46	<i>(Bagdadbahn)</i> . . . . .	62
<i>Forstwirtschaft</i> . . . . .	48	<i>Die Baupolitik nach dem Weltkrieg</i> . . . . .	63
<i>Verkehr</i> . . . . .	49	<i>Das heutige Streckennetz</i> . . . . .	64
<i>Bergbau</i> . . . . .	50	<i>Verkehrs- und Einnahmenentwicklung</i> . . . . .	65
<i>Industrie</i> . . . . .	51	<i>Organisation der türkischen Staatsbahnen</i> . . . . .	66
<i>Außenwirtschaft</i> . . . . .	54	<i>Weitere Rationalisierung und Ausbau</i> . . . . .	66
Die Eisenbahnen der Slowakei . . . . .	56	Strukturwandlungen im Gau Oberdonau . . . . .	68
<i>Streckennetz</i> . . . . .	57	<i>Verschiebung in den Berufsgruppen</i> . . . . .	68
<i>Ausbau und Rationalisierung</i> . . . . .	58	<i>Wanderungen</i> . . . . .	70
<i>Verkehrsleistungen</i> . . . . .	58	<i>Aufgaben der Wirtschaftspolitik</i> . . . . .	73
<i>Das rollende Material</i> . . . . .	59	Tabellenanhang:	
<i>Besitzstand</i> . . . . .	59	<i>Wirtschaftszahlen der Südostländer</i> . . . . .	75

## Die volkswirtschaftliche Struktur der Slowakei<sup>\*)</sup>

Die Slowakische Republik verfügt gegenwärtig<sup>1)</sup> über ein Staatsgebiet von 38.055 Quadratkilometer, auf dem nach der Volkszählung von 1930

<sup>1)</sup> Der slowakische Landesteil der ehemaligen Tschechoslowakischen Republik besaß 1930 3.329.793 Einwohner auf rund 49.021 Quadratkilometern. Auf Grund des Wiener Schiedsspruches vom 8. November 1938 und des ungarisch-slowakischen Grenzberichtigungsvertrages vom 4. April 1939 kam ein Gebiet von 11.478 Quadratkilometer mit 901.263 Einwohnern an Ungarn. Im Oktober 1938 wurde ein Gebietsstreifen am rechten Donauufer (Engerau und Theben) von 37 Quadratkilometer mit 15.566 Einwohnern an Deutschland abgetreten. Dagegen erhielt die Slowakei im

Fläche und Bevölkerung der Slowakei  
(vor und nach den Gebietsveränderungen 1938/39)

Gebiete	Fläche in km <sup>2</sup>	Einwohner <sup>1)</sup>	
		ins- gesamt	je km <sup>2</sup>
Die Slowakei im Rahmen der Tschechoslowakischen Republik	49.021	3.329.793	68
Abgetretene Gebiete an:			
Ungarn 1938/39	11.478	901.263	79
Deutschland 1938	37	15.566	431
Polen 1938	221	9.914	45
Abgetretene Gebiete insgesamt	11.736	926.743	79
Von Polen rückgegliedertes Gebiet 1939	770	34.509	45
Neue Slowakei	38.055	2.437.559	64
Neue Slowakei im Jahre 1939 nach der Volkszählung vom 31. Dezember 1938	38.055	2.688.063	71

<sup>1)</sup> Volkszählung 1930.

November 1939 von Polen Gebiete, die ihr 1920, 1924 und 1938 entrissen worden waren, im Ausmaß von 77 Quadratkilometer mit 34.509 Einwohnern (1930) wieder zurück.

2.437.000 Einwohner wohnten. Die Volkszählung vom 31. Dezember 1938 ergab rund 2.565.426 Einwohner, wozu noch 31.637 Einwohner der im November 1939 rückgegliederten polnischen Gebiete<sup>2)</sup> kommen, so daß für das Jahr 1939 rund 2.688.000 Einwohner zu zählen sind. Darunter befinden sich 4,8 v. H. Deutsche, 2,9 v. H. Tschechen, 2,6 v. H. Russinen, 2,2 v. H. Magyaren und 1,1 v. H. Juden. Das slowakische Staatsvolk hat mit rund 2.290.000 Angehörigen einen Anteil von 85,2 v. H. an der Gesamtbevölkerung<sup>3)</sup>.

<sup>\*)</sup> Der folgende Aufsatz stützt sich, besonders in den Abschnitten Landwirtschaft, Bergbau und Industrie, zu einem beträchtlichen Teil auf Material, das das Slowakische Institut für Konjunkturforschung bei der Nationalbank in Preßburg (Leitung Direktor Dr. V. Krajčovič) zur Verfügung gestellt hat.

<sup>2)</sup> Der Unterschied gegenüber der Bevölkerungszahl der rückgegliederten polnischen Gebiete nach der Volkszählung von 1930 (vgl. Fußnote 1) dürfte auf Rückwanderungen beruhen.

<sup>3)</sup> Diese vorläufigen Zahlen entstammen der sehr kurzfristig vorbereiteten Volkszählung vom 31. Dezember 1938. Genaue Angaben — auch über die Verteilung der einzelnen Volksgruppen — wird erst die Veröffentlichung der Ergebnisse der Volkszählung vom 15. Dezember 1940 bringen.

## Bevölkerung

Die Bevölkerungsdichte der Slowakei, die im Jahre 1930 mit 68 Einwohnern je Quadratkilometer angegeben wurde, beträgt jetzt im Durchschnitt 71 Einwohner je Quadratkilometer und bleibt damit hinter jener der umgebenden Länder weit zurück (Ungarn zählt 82, das Protektorat 140 und Großdeutschland 136 Einwohner je Quadratkilometer). In der Slowakei selbst sind die Dichtestufen sehr unterschiedlich. Im westlichen Teil, wo sich fruchtbare breite Talböden und Becken mit niedrigen Höhenzügen befinden, wird die Dichte mit rund 93, im dicht bewaldeten, gebirgigen nördlichen und östlichen Teil mit nur 12 bzw. 6 Einwohnern je Quadratkilometer angegeben. Am dichtesten ist das Waagtal besiedelt, das auch die meisten und bedeutendsten Industrieorte aufweist.

Das slowakische Volk bewohnt ein geschlossenes Siedlungsgebiet, das gegen Westen, Norden und Osten durch den Höhenzug des Karpatenbogens, der gleichzeitig die mit der alten Grenze übereinstimmende Landesgrenze bildet, abgeschlossen ist. Gegen Süden ist das Land offen; die Volksgrenze entspricht hier im wesentlichen der vertraglich festgelegten Landesgrenze gegen Ungarn; eine größere slowakische Minderheit wohnt allerdings bei Kaschau und südlich von Neutra auf heute ungarischem Boden.

Innerhalb des slowakischen Volkshodens bilden, abgesehen von einer kleinen geschlossenen ungarischen Minderheit in der Gegend von Neutra, die zahlreichen eingestreuten deutschen Siedlungen die größte völkische Minderheit; sie hat den stärksten Anteil an der nichtslowakischen Bevölkerung. Die Deutschen gliedern sich in drei Gruppen, von denen die bedeutendste in und um Preßburg lebt, die zweite siedelt im Gebiet von Kremnitz und Deutschproben. Dieser Gruppe verdankt der slowakische

Erzbergbau, der mit den deutschen Namen Kremnitz, Schemnitz, Alt- und Neusohl verbunden ist, seine Blütezeit im Mittelalter. Die dritte geschlossene und gleichzeitig älteste deutsche Siedlung findet sich in der sogenannten „Zips“, wo ebenfalls eine Reihe alter deutscher Städtenamen, wie Deutschendorf, Käsmark, Schmecks, Leutschau und Lomnitz, auf die Geschlossenheit der Besiedlung hinweisen. Die Deutschen der Slowakei haben seit jeher die städtische Form der Siedlung vorgezogen; in den Städten ließen sie sich ursprünglich als Bergleute und Handwerker nieder.

Bereits aus der Struktur der Siedlung ist ersichtlich, daß die Slowaken überwiegend ein Bauernvolk sind. Etwa 59 v. H. der slowakischen Bevölkerung leben in Ortschaften bis zu 2000 Einwohnern und 26 v. H. in Ortschaften von 2000 bis 10.000. Der Rest verteilt sich auf die Städte Preßburg (124.000), Tyrnau (24.000), Preschau (21.900), Neutra (21.300), Pistyan (12.000), Sillein (17.500), Rosenberg (15.700), Schemnitz (13.300), Zipser Neudorf (12.900), Trentschin (11.800), Neusohl (11.300), Altsohl (11.200) und Michalovce (11.700). Auch diese städtischen Siedlungen haben jedoch zum Teil den Charakter von Ackerbürgerstädten.

Daß die Bevölkerung trotz ihrer außerordentlich hohen Geburtenziffer (im Durchschnitt der Jahre 1921 bis 1925 entfielen auf 100 Einwohner 35,3 Lebendgeborene gegen 29,4 in Ungarn und 22,1 in Deutschland) nicht stärker zunimmt, findet seine Erklärung in der jahrzehntelang sehr lebhaften *Auswanderung*. Allein in den letzten zehn Jahren vor dem Weltkrieg wanderten (unter Abzug von 92.300 Rückwanderern) über 207.000 Personen aus dem damaligen Gebiet<sup>4)</sup> der Slowakei aus. In den Jahren 1922 bis 1933 verließen 189.903 Auswanderer das Land; ihnen standen nur

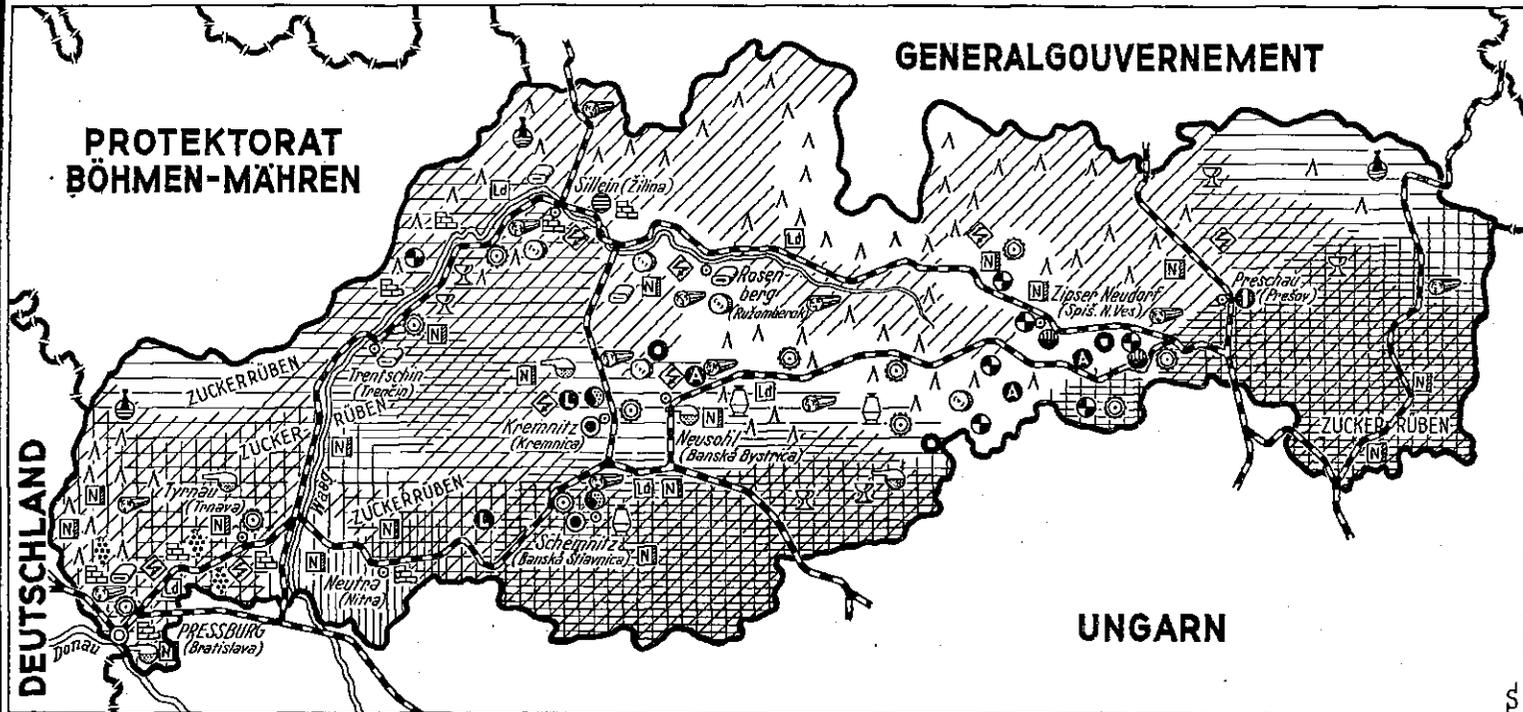
<sup>4)</sup> Die Zahlen beziehen sich auf die ehemalige Slowakei im Rahmen des ungarischen Königreiches bzw. der Tschechoslowakischen Republik; der slowakische Teil der Bevölkerung hatte an den Auswanderungen stets den überwiegenden Anteil (über 80 v. H.).

Bevölkerung der Slowakei nach Nationalitäten  
(vor und nach den Gebietsveränderungen 1938/39)

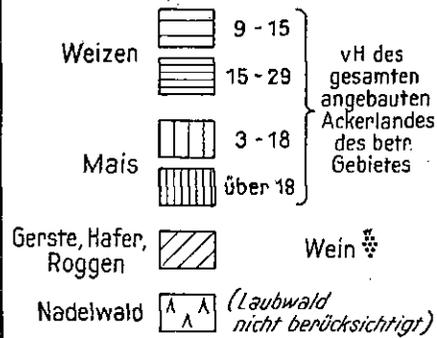
Gebiete	Einwohner insgesamt	Slowaken <sup>1)</sup>	Deutsche	Ungarn	Russinen	Juden	Andere
Die Slowakei im Rahmen der Tschechoslowakischen Republik nach der Zählung von 1930 . . .	3.329.793	2.373.054	154.821	592.337	95.359	72.678	41.544
v. H. der Gesamtbevölkerung . . . . .	100,0	71,3	4,7	17,8	2,9	2,2	1,2
Abgetretene Gebiete an:							
Ungarn 1938/39 . . . . .	901.263	296.819	9.229	511.413	19.968	27.656	42.178
Deutschland 1938 . . . . .	15.566	8.338	3.957	2.083	25	58	1.105
Polen 1938 . . . . .	9.914	9.432	154	11	41	17	259
Abgetretene Gebiete insgesamt . . . . .	926.743	308.589	13.340	513.507	20.034	27.731	43.542
Von Polen rückgegliedertes Gebiet 1939 . . . .	34.509	32.289	154	11	41	279	1.735
Neue Slowakei . . . . .	2.437.559	2.069.609	134.315	58.492	71.086	37.933	66.124
v. H. der Gesamtbevölkerung . . . . .	100,0	84,9	5,5	2,4	2,9	1,6	2,7
Neue Slowakei im Jahre 1939 nach der Volkszählung vom 31. Dezember 1938 . . . . .	2.688.063	2.367.914 <sup>2)</sup>	128.347	57.897	69.116	29.002	35.787
v. H. der Gesamtbevölkerung . . . . .	100,0	88,1	4,8	2,2	2,6	1,1	1,3

<sup>1)</sup> Einschließlich der Tschechen. — <sup>2)</sup> Darunter 77.488 Tschechen (2,9 v. H.).

# DIE WIRTSCHAFTSSTRUKTUR DER SLOWAKEI



## LAND- U. FORSTWIRTSCHAFT



## BODENSCHÄTZE \*)

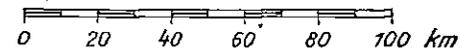
- Braunkohle
- Eisen
- Kupfer
- Blei u. Silber
- Antimon
- Erdöl
- Gold
- Quecksilber
- Asphalt
- Salz

\*) Von den noch nicht im Abbau befindlichen mineralischen Schätzen sind nur die größeren Vorkommen berücksichtigt.

## INDUSTRIE

- Hütten-Industrie
- Metall- u. Maschinen-Ind.
- Chemische Industrie
- Textil-Industrie
- Leder-Industrie
- Nahrungsmittel-Ind.
- Holz-Industrie
- Bau-Industrie
- Papier-Industrie
- Glas-Industrie
- Elektrizitätserzeugung

Maßstab



25.689 Rückwanderer gegenüber, so daß also auch noch in der Nach-Weltkriegszeit ein Auswanderungsverlust von über 164.000 Personen eintrat<sup>5)</sup>. Vor dem Weltkrieg richtete sich die slowakische Auswanderung hauptsächlich nach Übersee (besonders nach den Vereinigten Staaten und Kanada), nach dem Krieg dagegen — unter der Einwirkung der Einwanderungsbeschränkungen der Überseestaaten — stärker nach europäischen Ländern, wobei die meisten Auswanderer (50 v. H.) nach Frankreich gingen. Von den derzeit auf insgesamt 4 Millionen geschätzten Slowaken leben nur rund 2,7 Millionen im Lande selbst, die anderen leben im Auslande, davon fast 1 Million in den Vereinigten Staaten von Amerika. Diese Auslands Slowaken sind mit ihrer Heimat in ständiger Fühlung geblieben. Die Bildung einer selbständigen Slowakischen Republik, an deren Gründung die amerikanischen Slowaken ideologisch und praktisch erheblichen Anteil hatten, wird voraussichtlich eine stärkere Rückwanderung zur Folge haben. Neben der Auswanderung ist auch die Saison- und die Binnenwanderung beträchtlich gewesen; genaue Daten fehlen. Ihr Ziel war in der Hauptsache Preßburg, Prag, Brünn und die übrigen größeren Städte und Industriegebiete vornehmlich des tschechischen Teils der ehemaligen Tschechoslowakischen Republik; gegenwärtig befindet sich eine verhältnismäßig große Zahl von slowakischen Wanderarbeitern im Reich.

In der *Gliederung der Bevölkerung nach Konfessionen* überwiegt bei weitem der Anteil der röm. Katholiken (74 v. H.). Zum evangelischen Glauben

**Bevölkerung der Slowakei nach Konfessionen**  
(vor und nach den Gebietsveränderungen 1938/39)

Konfessionen (kirchliche Zugehörigkeit)	1930		1939 <sup>1)</sup>	
	Anzahl	v. H.	Anzahl	v. H.
Röm.-kath. . . . .	2.384.355	71,6	1.987.631	73,9
Griech.-kath. . . . .	213.725	6,4	183.736	6,8
Orthodox . . . . .	9.076	0,3	5.778	0,2
Evang. A. B. . . . .	400.360	12,0	387.677	14,4
"  ref. . . . .	145.829	4,4	13.618	0,5
Tschechische Bruderkirche	6.050	0,2	1.778	0,1
Baptisten . . . . .	1.745	0,1	1.240	0,1
Tschechoslowakisch . . . . .	11.495	0,3	7.771	0,3
Israeliten . . . . .	136.737	4,1	85.284	3,2
Konfessionslos . . . . .	16.890	0,5	9.994	0,4
Andere . . . . .	3.531	0,1	3.556	0,1
Insgesamt . . . . .	3.329.793	100,0	2.688.063	100,0

<sup>1)</sup> Nach der Zählung vom 31. Dezember 1938.

bekennen sich 15 v. H., 3,2 v. H. sind Juden. Über vier Fünftel des slowakischen Volksteiles gehören der katholischen Kirche an; die deutsche Bevölkerung bekennt sich in der Mehrzahl zum evangelischen Glauben.

Von der Bevölkerung sind 42 v. H. erwerbstätig<sup>5)</sup>. Hievon sind nach der Statistik von 1930 in der jetzigen Slowakei schätzungsweise 56,8 v. H. in der Land- und Forstwirtschaft, 19 v. H. in der

<sup>5)</sup> Dieselbe Quote hatte das Deutsche Reich im Jahre 1882, während sie dort im Jahre 1933 nahezu 50 v. H. betrug. Als Erwerbstätige werden nur die Berufstätigen (einschließlich der Arbeitslosen) verstanden, ausschließlich der nicht oder nicht mehr erwerbstätigen Berufszugehörigen (z. B. der Pensionisten).

Industrie und im Bergbau, 5,4 v. H. in Handel und Banken, 4,7 v. H. im Verkehrswesen beschäftigt; 6,3 v. H. standen in öffentlichen Diensten und 7,8 v. H. hatten sonstige Berufe.

### Landwirtschaft

Obwohl der Slowakei der Charakter des landwirtschaftlichen Überschußgebietes, den sie im Rahmen der Erzeugungs- und Verbrauchsgemeinschaft der ehemaligen Tschechoslowakischen Republik innehatte, durch die Abtretung der südlichen, teilweise sehr fruchtbaren<sup>6)</sup> Bezirke an Ungarn fast genommen worden ist, ist sie dennoch vornehmlich ein Agrarstaat geblieben.

Nach der *sozialen Struktur des Bodenbesitzes* ist sie ein Kleinbauernland. Über 98,5 v. H. aller landwirtschaftlichen Betriebe haben eine Betriebsgröße bis zu 50 Hektar, auf die 69,7 v. H. der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche und 6,4 v. H. der Waldfläche entfallen. Nur knapp 1 v. H. aller Betriebe hat eine Größe von 50 bis 200 Hektar. Fast zwei Drittel der landwirtschaftlichen Nutzfläche werden von Zwerg- und Kleinbetrieben unter 20 Hektar eingenommen. Eine solche Bodenzersplitterung muß die Erzeugungsleistung wesentlich beeinträchtigen. Die Regierung strebt daher die Heranbildung eines geschlossenen Mittelbesitzes in der Größe von 20 bis 40 Hektar an, die jungen, fachlich geeigneten Landwirten übergeben und nach reichsdeutschem Muster zu Erbhöfen erklärt werden sollen. Ungünstig beeinflusst werden die Erträge auch durch das Vorherrschen der Gemengelage der Besitzungen, die eine rationelle Ausnützung des Ackerlandes unter Einsatz landwirtschaftlicher Maschinen sehr erschwert. Eine Bodenkommassation (Flurbereinigung) ist bereits vorbereitet. Ein weiterer Nachteil liegt darin, daß die Landwirtschaft zum Teil noch in Form der Dreifelderwirtschaft betrieben wird; im Jahre 1938 hatten 3458 Gemeinden mit Dreifelderwirtschaft 32.280 Hektar unbestellten Ackerboden. Entsprechende agrartechnische Maßnahmen, die die Dreifelderwirtschaft gänzlich beseitigen sollen, sind eingeleitet.

### Bodenbewirtschaftung

Die *landwirtschaftlich genutzte Fläche*, die (unter Zugrundelegung der Anbaufläche von 1938) infolge der gebirgigen Struktur des Landes nur 52 v. H. der Gesamtfläche beträgt, gliedert sich in drei Fünftel Ackerland und fast zwei Fünftel Wiesen und Weiden; der Rest (1 v. H.) besteht aus Wein-

<sup>6)</sup> Durch die Abtretungen an Ungarn hat die „alte“ Slowakei rund 44 v. H. der Weizen- und rund 64 v. H. der Maisanbaufläche, ferner rund 64 v. H. ihrer Wein- und Tabakproduktion verloren.

Zahl und Fläche der landwirtschaftlichen Betriebe in der Slowakei<sup>1)</sup>

Betriebsgrößen in ha	Landwirtschaftliche Betriebe		Gesamtfläche		davon			
	Anzahl	v. H.			Wald		übriger Grund	
			ha	v. H.	ha	v. H.	ha	v. H.
Landwirtschaftliche Betriebe insgesamt . . .	339.451	100.0	3,680.492	100.0	1,479.282	100.0	2,201.210	100.0
davon:								
0.1 bis zu 50 . . . . .	334.333	98.5	1,629.198	44.3	94.088	6.4	1,535.110	69.7
unter 1 ha . . . . .	68.564	20.2	34.974	1.0				
1 bis zu 5 . . . . .	154.032	45.4	421.973	11.5				
5 " " 20 . . . . .	104.623	30.8	960.403	26.1				
20 " " 50 . . . . .	7.114	2.1	211.848	5.8				
50 bis zu 100 . . . . .	1.774	0.5	125.057	3.4	42.109	2.8	82.948	3.8
100 " " 200 . . . . .	1.467	0.4	206.494	5.6	82.149	5.6	124.345	5.6
200 und darüber . . . . .	1.877	0.6	1,719.743	46.7	1,260.936	85.2	458.807	20.9

<sup>1)</sup> Laut Angaben des Slowakischen Instituts für Konjunkturforschung bei der Nationalbank in Preßburg. Die Ziffern gehen auf eine andere Erhebung zurück als jene der Zahlenübersicht „Umfang und Verteilung der landwirtschaftlichen Nutzfläche“ und zeigen daher geringfügige Abweichungen, was u. a. auch darauf zurückzuführen sein dürfte, daß in obiger Übersicht der verbaute Grund nicht berücksichtigt ist.

gärten und Baum- und Strauchkulturen. Das Ackerland wird zu rund zwei Dritteln mit Getreide und zu einem Achtel mit Futtermitteln bebaut. Nicht ganz ein Fünftel des Ackerlandes ist mit Hackfrüchten (davon 80 v. H. Kartoffeln) bestellt, und auf rund 1 v. H. werden Industriepflanzen gebaut. Auf 100 Einwohner entfallen 74 Hektar landwirtschaftlich genutzter Fläche (gegen 48 Hektar im Protektorat und 42 in Großdeutschland).

Der größte Teil des Ackerbodens ist dem Anbau der vier Hauptgetreidearten gewidmet, wobei Weizen und Gerste nach Anbauflächen und Erträgen überwiegen (siehe das Struktur-Schaubild auf S. 43, in dem die Hauptanbauzonen schematisch dargestellt sind). Während Weizen und Mais in den an Ungarn angrenzenden Gebieten vorherrschen, ist der Roggenbau über das ganze Land verbreitet. Gerste wird hauptsächlich im Westen und Hafer in den nördlichen Teilen gebaut. Die Größe der dem Kartoffelanbau dienenden Fläche erklärt sich daraus,

Umfang und Verteilung der landwirtschaftlichen Nutzfläche der Slowakei (1938)

Flächen	Die Slowakei im Rahmen der ehemaligen Tschechoslow. Republik		Die heutige Slowakei <sup>1)</sup>	
	in 1000 ha		in v. H.	
			der Gesamtlfläche	der landw. Nutzfl.
Bodenfläche insgesamt . . . . .	4.891.6	3.805.5	100.0	—
Landwirtsch. Nutzfläche . . . . .	2.770.1	1.989.1	52.3	100.0
Ackerland . . . . .	1.769.6	1.186.6	31.2	59.7
Getreide . . . . .	1.164.0	754.5	19.8	37.9
Hülsenfrüchte und Mischsaat . . . . .	22.4	14.0	0.4	0.7
Industriepflanzen . . . . .	23.4	11.7	0.3	0.6
Hackfrüchte . . . . .	287.6	221.3	5.8	11.1
Gemüse . . . . .	13.1	9.6	0.3	0.5
Futtermittel . . . . .	221.5	146.8	3.9	7.4
Sonstige Früchte . . . . .	5.3	1.9	0.0	0.1
Brachland . . . . .	32.3	26.8	0.7	1.3
Wiesen . . . . .	377.6	297.3	7.8	14.9
Weiden . . . . .	580.4	477.3	12.5	24.0
Weingärten . . . . .	14.0	6.7	0.2	0.3
Baum- und Strauchkulturen . . . . .	28.5	21.2	0.6	1.1
Wald . . . . .	1.644.3	1.458.7	38.3	—
Unbrauchbares Land, Seen und Sümpfe . . . . .	480.2	357.7	9.4	—

<sup>1)</sup> Geschätzt nach Angaben der Statistischen Nachrichten, Jahrgang 1, Nr. 11/12 vom 26. Jänner 1939, Prag, unter Berücksichtigung der Gebietsveränderungen vom Jahre 1939.

daß in den Gebirgsgegenden nicht viel geeignete Getreideböden vorhanden sind; dort ist auch die Kartoffel das wichtigste Volksnahrungsmittel. Der südwestliche Teil des Landes weist gute Rübenböden auf.

Anbauflächen und Ernteerträge in der Slowakei (Durchschnitt der Jahre 1939 und 1940)

Anbau	Anbauflächen 1000 ha	Ernteerträge	
		1000 dz	dz je ha
Getreide:			
Weizen . . . . .	226.4	3.618.6	16.0
Roggen . . . . .	153.3	2.204.6	14.4
Gerste . . . . .	198.3	3.016.9	15.2
Hafer . . . . .	140.2	1.894.1	13.5
Mais . . . . .	31.7	611.4	19.9
Mais gemischt <sup>1) 2)</sup> . . . . .	8.0	124.0	15.5
Nahrungs-, Futtermittel- und Industriepflanzen:			
Speisebohnen . . . . .	2.6	36.0	13.3
Erbsen . . . . .	1.9	30.7	16.0
Wicken . . . . .	2.8	38.4	13.8
Mohn . . . . .	2.6	20.1	7.6
Flachs (Faser und Samen) . . . . .	2.8	29.1	10.4
Hanf (Faser und Samen) <sup>1)</sup> . . . . .	3.9	51.8	13.1
Klee . . . . .	132.5	6.822.9	51.5
Grünfütter <sup>2)</sup> . . . . .	12.2	447.0	36.5
Heu . . . . .	283.9	9.137.4	32.2
Kartoffeln . . . . .	175.5	18.568.2	105.8
Zuckerrüben <sup>2)</sup> . . . . .	21.0	5.313.8	253.1
Futterrüben <sup>2)</sup> . . . . .	26.1	6.628.8	253.5
Kraut <sup>1)</sup> . . . . .	7.3	1.437.3	196.4
Gurken <sup>1)</sup> . . . . .	0.6	59.4	100.0
Zwiebeln <sup>1)</sup> . . . . .	0.7	58.1	78.2
Knoblauch <sup>1)</sup> . . . . .	0.4	17.1	44.7

<sup>1)</sup> Vorläufige Angaben. — <sup>2)</sup> Mit Bohnen, Sonnenblumen und Kürbiskernen. — <sup>3)</sup> Nur 1939.

Die anfangs gehegten Befürchtungen, die Slowakei werde infolge des Verlustes der südlichen Gebiete Lebensmittel in größerem Umfang einführen müssen, haben sich nicht bewahrheitet. Die Landwirtschaft kann gegenwärtig bei guten Ernten das Land ausreichend mit Brotgetreide versorgen, und die Agrarpolitik ist darauf gerichtet, durch Steigerung der Hektarerträge Ernteergebnisse zu erzielen, die der Slowakei über die Selbstversorgung hinaus laufend gestatten sollen, neben der bereits stattfindenden Ausfuhr von erstklassiger Braugerste auch regelmäßig Weizen in größerer Menge zu exportieren. Dagegen wird es schwer fallen, auch in der Futtermittelversorgung die Unabhängigkeit von der Einfuhr zu erreichen, vor allem da die klima-

tischen Verhältnisse eine starke Erweiterung der Maisanbaufläche (Mais wird hauptsächlich in den südlichen, an Ungarn grenzenden Teilen angebaut) nicht zulassen. Die bisherige Einfuhr von Mais (1940 rund 20.000 Tonnen) wird angesichts der notwendigen und zu erwartenden Vergrößerung des Schweinebestandes und des damit verbundenen gesteigerten Futtermittelbedarfes trotz erhöhter Eigenproduktion in Zukunft voraussichtlich noch steigen.

Die bisher betriebene extensive Wirtschaftsweise läßt noch viele Möglichkeiten offen. Eine der Ursachen der niedrigen Hektarerträge ist die außergewöhnlich geringe *Verwendung von Kunstdünger*. Die Slowakei erzeugt selbst nur phosphorhaltigen Kunstdünger; der übrige Kunstdünger muß eingeführt werden, insbesondere aus Deutschland und dem Protektorat. Als weitere Maßnahme zur Steigerung der Hektarerträge soll die *Verwendung von besserem Saatgut* gefördert werden. Bisher wurden nur 10 v. H. gereinigtes Saatgetreide verwandt. Für die Reinigung existieren 44 Stationen mit Spezialmaschinen, während der Gesamtbedarf des Landes an Saatreinigungsstationen auf etwa 180 geschätzt wird. 1941 sollen zunächst 50 mobile Saatreinigungsstationen eingerichtet werden, die in den einzelnen Dörfern das Saatgut reinigen und gleichzeitig beizen sollen. Man hofft damit, den Saatgutbedarf, der jetzt etwa 200 bis 230 Kilogramm je Hektar beträgt, auf 180 Kilogramm herabzudrücken.

Wie alle anderen Südostländer mit einem Überschuß an agrarischer Bevölkerung, sieht sich auch die Slowakei genötigt, neben der Steigerung der Hektarerträge, vor allem beim Getreide, die *Umstellung der Bodenbewirtschaftung auf Spezialkulturen* (Öl- und andere Industriepflanzen) zu fördern<sup>7)</sup>. In erster Linie wird an den Anbau von Ölpflanzen gedacht, der neben der unmittelbaren Steigerung der Fetterzeugung auch die Gewinnung der für die Viehzucht dringend notwendigen Ölkuchen ermöglichen würde. Die bisher angestellten Versuche mit Soja-

<sup>7)</sup> Diese Bestrebungen finden ihren Niederschlag in der kürzlich eingeführten Monopolbewirtschaftung von Ölsamen und Spinnfasergewächsen, wonach die Verbraucher von Pflanzenölen und von Leinen- und Hanfhalbfabrikaten bei Überschreiten einer jährlichen Mindestmenge zur Abnahme inländischer Produkte verpflichtet sind. Gleichzeitig wurde das Monopolrecht zur Organisierung des Anbaus und zur Vermittlung des Aufkaufs von Ölsamen, Hanf und Flachs für den Inlandsverbrauch als auch für die Ausfuhr der Flachsgenossenschaft in Neustadt l. a. d. Waag (Nové Mesto nad Váhom) übertragen. Schließlich hat das Wirtschaftsministerium gesetzlich die Möglichkeit, den Anbau von Ölsamen, Flachs und Hanf in gewissen Landesteilen anzuordnen. Die Anbaufläche für Spinnfasergewächse soll um 20 v. H. vergrößert werden.

bohnen und Raps sollen nur wegen organisatorischer Unzulänglichkeiten noch keinen großen Erfolg gehabt haben. Für Flachs würde sich in Deutschland, wo die industrielle Flachsverwertung in den letzten Jahren stark gestiegen ist, eine günstige Absatzmöglichkeit bieten. Solange allerdings keine wesentliche Steigerung der Hektarerträge im Getreidebau erzielt worden ist, müßte bei einer Ausdehnung der Öl- und Industriepflanzenkulturen eine Einschränkung der Ausfuhr besonders von Gerste in Kauf genommen werden, da nach Ansicht slowakischer landwirtschaftlicher Sachverständiger eine solche Ausdehnung zunächst nur auf Kosten der Anbaufläche für Gerste zu vertreten ist.

#### Viehwirtschaft

Die Aussichten für die Entwicklung der Viehzucht sind angesichts der Möglichkeiten der Ausdehnung der heimischen Kraftfuttergrundlage und des großen Bestandes an Wiesen und Weideflächen, auf die rund ein Fünftel der Gesamtfläche und zwei Fünftel der landwirtschaftlichen Nutzfläche entfallen, verhältnismäßig günstig. Der Viehbestand hat in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Er setzt sich (1941) aus 895.000 Rindern, 183.000 Pferden, 502.000 Schweinen, 278.000 Schafen und 74.500 Ziegen zusammen.

Die *Rinder* haben zu etwa zwei Dritteln *Simmentaler* Blut, der Rest gehört hauptsächlich der *Pinzgauer* Rasse an. In den östlichen Gebietsteilen kommt auch das qualitativ weniger hochstehende *Steppenrind* vor. Die fast eine halbe Million Hektar großen vorzüglichen Weiden, größtenteils Almen, drängen dazu, der Rinderzucht im allgemeinen und insbesondere der Milch- und Molkereiwirtschaft eine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Die Rinderzucht zu Mastzwecken ist zur Zeit noch unbedeutend und qualitativ wenig befriedigend. Bei entsprechender Qualitätsverbesserung könnte die Slowakei verhältnismäßig leicht über die Deckung ihres eigenen Bedarfes hinaus jährlich etwa 60.000 bis 70.000 Rinder und 25.000 bis 30.000 Kälber ausführen. 1940 wurden 49.155 Stück (im Werte von 144 Millionen Ks) exportiert. Mindestens ebenso wichtig ist die Hebung der Qualität des Rinderbestandes für die Entwicklung der Milch- und Molkereiwirtschaft.

Die Anstrengungen der slowakischen Agrarpolitik auf diesem Gebiet sind in letzter Zeit in den Mittelpunkt der öffentlichen Erörterungen getreten, weil die Slowakei bei entsprechendem Ausbau der *Milch- und Molkereiwirtschaft* vielleicht ein Versorgungsgebiet des Reiches für Butter und Käse werden kann. Die Ackerflächen überträfen, so argumentiert man in slowakischen landwirtschaftlichen

Kreisen, diejenigen der Schweiz oder Hollands, und die Wiesen und Weiden diejenigen Dänemarks; dennoch aber bleibe die Slowakei hinsichtlich der Zahl der Milchkühe mit rund 0.45 Millionen Stück<sup>8)</sup> weit hinter der Dänemarks (1.6 Millionen Stück), Hollands (1.5 Millionen Stück) und der Schweiz (0.9 Millionen Stück) zurück, und dieses Mißverhältnis erscheine noch größer bei einem Vergleich der durchschnittlichen Milchleistungen je Kuh, die in der Schweiz, in Dänemark und in Holland fast dreimal so hoch wie in der Slowakei seien, wo sie nur 1300 Liter betragen. Je Einwohner werde jährlich in Dänemark 1.39 Tonnen, in Holland 0.57 Tonnen, in der Schweiz 0.67 Tonnen, in Deutschland 0.37 Tonnen, in der Slowakei aber bloß 0.20 Tonnen Milch erzeugt. Die Milcherzeugung in der Slowakei betrage gegenwärtig rund 530 Millionen Liter jährlich. Diese wären für einen normalen Inlandsverbrauch etwa ausreichend. Trotzdem hätten sich infolge der fehlenden bäuerlichen Organisation und der schlechten Verkehrsverbindungen in manchen Gebieten, vor allem in den Städten, sogar Versorgungsschwierigkeiten ergeben. Würden alle diese Hemmnisse beseitigt, so könne die Slowakei nach optimistischen Schätzungen bei fachgemäßer Bewirtschaftung täglich 4.2 Millionen Liter Milch, d. s. 1.5 Milliarden Liter im Jahr, erzeugen, ihre Milchproduktion also etwa verdreifachen. Man müsse den Bestand an Milchkühen und in erster Linie die Milchleistung erhöhen. Dadurch und durch die zweckmäßige Verarbeitung und vollständige Erfassung der Milch sei ein Mehranfall an verkaufsfähigen Milchprodukten zu erwarten, der es der Slowakei auch ermöglichen werde, Molkereiprodukte auszuführen.

Maßnahmen der geforderten Art sind inzwischen zum Teil bereits ergriffen worden. So wurde eine Milchmarktordnung eingeführt, die die Erfassung und Verarbeitung des gesamten Milch-anfalles (einschließlich des mittel- und ostslowakischen) zweckentsprechend regelt. Ferner wurde ein Milchsyndikat der Molkereien und Züchter als beratendes Organ des Wirtschaftsministeriums gegründet. Es wurden Einzugs- und Absatzgebiete festgelegt und durch Zwangsablieferung der Milch nach deutschem Muster zunächst die Versorgung der Städte mit Frischmilch sichergestellt.

Ein ungefähres Bild über die Verwendung der Milcherzeugnisse in der Slowakei vermittelt folgende Übersicht, deren Zahlen als eigene Schätzung des

<sup>8)</sup> Laut Angabe des Staatlichen Statistischen Amtes in Preßburg sind es zur Zeit 476.600 Kühe, von denen 150.000 auch als Zugtiere verwandt werden.

Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung von den oben erwähnten Äußerungen in der slowakischen Öffentlichkeit etwas abweichen:

Milchbilanz der Slowakei  
(Schätzung)

Produktion an Milch				
Zahl der Kühe . . . . .	rund	450.000 Stück		
Milchertrag je Kuh . . . . .		1.300 l jährlich		
Milcherzeugung insgesamt . . . . .		585 Mill. l		
Verwendung				
	Verwendete Milch Mill. l	Daraus erzeugt <sup>1)</sup> 1000 l	Verbrauch je Kopf	
			Slowakei	Deutschl.
			in kg	
Aufzucht . . . . .	75			
Trinkmilch (einschl. Sahne)	316	316	119	114
Buttererzeugung . . . . .	180	71	27	8.8
Käseerzeugung . . . . .	14	1.6	0.6	5.5 <sup>2)</sup>
Insgesamt	585			

<sup>1)</sup> Aus- und Einfuhren an Milch und Molkereiprodukten finden zur Zeit praktisch nicht statt. Daher ist die Erzeugung dem Verbrauch gleichzusetzen. — <sup>2)</sup> Allerdings einschließlich Magerkäse (Topfen), der etwa die Hälfte ausmacht.

Der Verbrauch an Molkereierzeugnissen ist danach in der Slowakei im Vergleich zu Deutschland zur Zeit als niedrig zu bezeichnen. Bei einer Steigerung der slowakischen Milchproduktion wird daher wahrscheinlich auch der Inlandsverbrauch zunehmen.

Der Jahresmilchverbrauch von Preßburg beträgt 16 Millionen Liter, der der Provinzstädte 37 Millionen Liter und der der Landwirtschaft rund 250 Millionen Liter. Dabei wird der Verbrauch von Rahm auf 15 Millionen Liter und der von Schlagsahne auf 118.000 Liter geschätzt. Die Käseerzeugung benötigt 14 Millionen Liter Milch<sup>9)</sup>. Durch die Sicherung angemessener Preise für Milch<sup>10)</sup> und Milchprodukte wurden die Landwirte zur Mehrerzeugung angeregt, doch wurde ihnen die Selbsterzeugung von Butter untersagt. Diese wird nach der neuen Ordnung ausschließlich von den Molkereien aus der abgelieferten Milch hergestellt werden.

Ende 1940 gab es in der Slowakei 89 Molkereibetriebe, hievon waren 9 Käsereien, 40 Buttererzeugungsstätten und 40 Konsummolkereien. Um eine entsprechende Verarbeitung und Ausnützung der abgelieferten Milch sicherzustellen, ist im laufenden Jahr die Errichtung von 20 bis 30 neuen Molkereien geplant. Zur Finanzierung des Ausbaues der Molkereiwirtschaft soll ein Fonds von 25 bis 30 Millionen Ks geschaffen werden. Bisher gelangten nur knapp 10 v. H. der erzeugten Milch in die

<sup>9)</sup> Die Gesamterzeugung an Topfen betrug 1939 rund 1.6 Millionen Kilogramm, wovon ein Drittel im Bezirk Altsohl erzeugt wurde.

<sup>10)</sup> Die Milchpreisregelung brachte den Erzeugern, ohne die Konsumenten zu benachteiligen, eine Erhöhung der Preise um 50 bis 100 v. H.

Molkereien, die daraus nur 500 Tonnen Butter erzeugten.

Die *Pferdezucht* deckt nicht nur den eigenen Bedarf, sondern liefert auch einen Ausfuhrüberschuß. Im Jahre 1940 wurden 7028 Pferde (im Werte von 32 Millionen Ks) ausgeführt. Klima und heimische Futtergrundlage sind der Zucht von Warmblütlern günstig. Der Landwirtschaftsrat fördert die Pferdezucht durch mannigfache Maßnahmen (Zuschüsse, Gestüte, Ausstellungen usw.).

Die qualitativ auf hoher Stufe stehende *Schweinezucht* ist der einzige Zweig der Viehwirtschaft, der das Land nicht ausreichend mit seinen Erzeugnissen zu versorgen vermag. Es wird vorwiegend das *veredelte slowakische Landschwein* gehalten, das durch eine hervorragende Fleischqualität ausgezeichnet ist, die sich zur Herstellung von feinen Selchwaren vorzüglich eignet und auch in kleinen Mengen ausgeführt wird. Weniger verbreitet ist das *Mangalitz*-Schwein, das in erster Linie des Fettes wegen gehalten wird; doch können mit Rücksicht auf die beschränkten Futtermittel nicht entsprechende Mengen gemästet werden, so daß an Mastschweinen, Fett und Speck ein beträchtlicher Einfuhrbedarf besteht. Im Jahre 1940 wurden 27.000 Fettschweine, 1600 Tonnen Schmalz, 940 Tonnen Speck und 124 Tonnen Schweinefleisch und Salami eingeführt. Die slowakische Regierung bemüht sich, diese Einfuhrabhängigkeit zu beseitigen<sup>11)</sup>. Durch stärkere Verwendung der aus der erhöhten Milcherzeugung und Käsegewinnung erzielten Abfälle (Magermilch, Molke usw.), durch rationellere Verwertung der Nebenprodukte der Zuckergewinnung (Melasse und Rübenschnitzel) und durch Steigerung des Anbaues von Futterkartoffeln und Futtergetreide erscheint es nicht unmöglich, den derzeitigen Einfuhrbedarf sogar in einen Ausfuhrüberschuß zu verwandeln.

Die *Schafzucht* ist vorwiegend im gebirgigen Teil des Landes beheimatet. Etwa die Hälfte der Schafe gehört der slowakischen *Rack*rasse an, ein Drittel der *Merino*rasse, der Rest der *Czigaya*- und *Hampshire*rasse. Es werden hauptsächlich Schafe mit mehrseitiger Nutzrichtung, zur Gewinnung von Milch und Wolle gezüchtet. Aus der Milch wird (in 39 Käsereien sowie hauptsächlich in der Heimwirtschaft) ein hochwertiger Schafkäse (*Brinsen*, *Brindsa* oder *Brymza*) erzeugt, der auch ausgeführt wird. 1936 wurden auf dem heutigen Gebiet der Slowakei über 1270 Tonnen Brinsenkäse erzeugt, davon wurde ein beträchtlicher Teil ausgeführt. Seit Mai

<sup>11)</sup> Um eine Steigerung der Fetterzeugung herbeizuführen, wurde vor kurzem die Schlachtung von Schweinen unter 100 Kilogramm Lebendgewicht verboten.

1940 sind Aufkauf und Absatz der slowakischen Schafwolle gesetzlich geregelt. Die Wollerzeugung ist (1940) auf 68.700 Kilogramm Merino- und Hampshirewolle, 105.000 Kilogramm Czigaya-, 153.000 Kilogramm Racka- (Valaser-) und 53.000 Kilogramm chemisch gewaschener Wolle von geschlachteten Schafen geschätzt worden; das sind ungefähr 30 v. H. des heimischen Bedarfes. Die hauptsächliche Ursache dieser unterdurchschnittlichen Erzeugungsleistung ist der niedrige Schafbestand, der einerseits durch infolge von Krankheiten erforderliche Not schlachtungen, andererseits durch den verstärkten Verbrauch von Schaffleisch während des Polenfeldzuges hervorgerufen wurde. Die slowakische Regierung ist bemüht, ein feinvolliges Schaf mit hoher Milchleistung züchten zu lassen und durch Preiserhöhungen für Wolle und Käse das Interesse für die Schafhaltung zu heben. Den Bauern werden Zuchttiere gegen die Verpflichtung, sie nach und nach durch Wolllieferungen abuzahlen, zur Verfügung gestellt. Zugeteilt werden nur Tiere der Merino-, Hampshire- und Czigayarasse.

#### Forstwirtschaft

Hinsichtlich ihres Waldreichtums steht die Slowakei unter den europäischen Staaten an dritter Stelle; auf 100 Einwohner entfallen etwa 55 Hektar Wald<sup>12)</sup>. Etwa 38 v. H. der Gesamtfläche des Landes sind mit Wald bedeckt, der — zu 84,2 v. H. aus Hochwald, zu nur 6,9 v. H. aus Mittelwald und zu 8,9 v. H. aus Niederwald zusammengesetzt — sowohl für die heimische als auch die Ausfuhrwirtschaft ein wichtiges Aktivum ist. Fast die Hälfte der gesamten Waldfläche ist Nadelwald, welcher zu drei

#### Waldbestände der Slowakei nach Holz- und Wirtschaftsarten (1940)

Holz- und Wirtschaftsarten	Waldfläche	
	in ha	in v. H.
Waldbestände insgesamt . . . . .	1,458.738	100,0
Nach Holzarten:		
Fichten . . . . .	410.609	28,1
Tannen . . . . .	171.974	11,8
Kiefern . . . . .	92.215	6,3
Lärchen . . . . .	13.239	0,9
Eichen . . . . .	199.397	13,6
Buchen . . . . .	461.568	31,7
Übrige Laubbäume . . . . .	139.736	9,6
Nach Wirtschaftsarten:		
Hochwald . . . . .	1,229.030	84,2
Mittelwald . . . . .	101.548	6,9
Niederwald . . . . .	128.160	8,9

Fünfteln aus der Fichte besteht. Die jährlich eingeschlagene Menge Rohholz beträgt rund 5 Millionen Kubikmeter, wovon über 2,5 Millionen Kubikmeter

<sup>12)</sup> Der Flächenausdehnung nach nehmen Wälder bis 50 Hektar 9,5 v. H., Wälder bis 500 Hektar 29,1 v. H. und Wälder über 500 Hektar 61,4 v. H. der gesamten Waldfläche ein.

auf Fichte und Tanne, 300.000 Kubikmeter auf Kiefer und Lärche,  $1\frac{1}{2}$  Millionen Kubikmeter auf Buche und der Rest auf andere Laubhölzer entfallen. Über 2 Millionen Kubikmeter Rohholz, hievon 86 v. H. Hartholz (etwa 60 bis 70 v. H. des anfallenden Buchenholzes) werden als Brennholz verwandt. Über 1,7 Millionen Kubikmeter Rohholz (davon fast alles Nadelholz) werden von der Schnittholzindustrie (Kapazität etwa 2,2 Millionen Kubikmeter Rohholz) und 0,9 Millionen Kubikmeter von den Zellstoff- und Holzschliffabriken verbraucht. Der Rest wird als Grubenholz und zu Stangen verwendet. In den Jahren 1938 und 1939 wurden je 212.000 Kubikmeter Holzkohle hergestellt; im Jahre 1940 wurde die doppelte Ziffer erreicht. Da die anfallende Holzmenge den Inlandsbedarf weit übersteigt, wird beinahe die Hälfte der jährlichen Holzerzeugung ausgeführt. Der Wert dieser Ausfuhr (einschließlich Zellstoff- und anderer Nebenprodukte)<sup>13)</sup> machte 1940 rund 35,1 v. H. der slowakischen Gesamtausfuhr aus. 1939 bestand die Holzausfuhr wertmäßig zu 59,5 v. H. aus Nadelschnittholz, zu 10 v. H. aus Nadelrundholz und zu 3,2 v. H. aus Brennholz; mengenmäßig (in Festmeter) zu 32,4 v. H. aus Nadelschnittholz, zu 9,7 v. H. aus Nadelrundholz, zu 15,8 v. H. aus Grubenholz und zu 21,9 v. H. aus Brennholz. Großdeutschland und das Protektorat haben im Jahre 1939 mengenmäßig (in Festmeter) rund 82 v. H., im Jahre 1940 72,3 v. H., und Ungarn 9,3 v. H. bzw. 15,8 v. H. aufgenommen. Abnehmer sind außerdem Holland (1940 5,2 v. H.) und die Schweiz (1940 4,5 v. H.). Die Erzeugung von Eisenbahnschwellen wird auf jährlich 1 Million Stück geschätzt. Der Eigenverbrauch der Slowakei beträgt rund 500.000 Stück; der Überschuß, wovon drei Viertel aus der Ostslowakei stammen, wird vor allem nach Deutschland und dem Protektorat ausgeführt. 1940 wurden auch 19.000 Tonnen Holzkohle ausgeführt. Die Erzeugung von Holzkohle wird daneben zunehmend zum Betrieb von Kraftwagen mit Holzgas verwandt.

Unter den Nebenprodukten der Waldnutzung ist die Gerbrinde als Ausfuhrartikel wichtig: 1939 wurden 6800 Tonnen, 1940 9300 Tonnen Gerbrinde hauptsächlich nach Deutschland, in das Protektorat, in die Schweiz und nach Ungarn ausgeführt. Eine Steigerung der Ausfuhrerzeugung auf (1941) 15.000 Tonnen ist in Aussicht genommen.

<sup>13)</sup> Er betrug im Jahre 1940 1007,8 Millionen Ks; davon Holz 654,9 Millionen Ks (1,33 Millionen Tonnen), Zellstofferzeugnisse 308,9 Millionen Ks, Holzkohle 24,5 Millionen Ks und chemische Verarbeitungserzeugnisse 19,5 Millionen Ks.

Die slowakische Regierung beabsichtigt die Errichtung eines zentralen Forstamtes und hat Vorkehrungen getroffen, die in den letzten Jahren stellenweise vernachlässigte Aufforstung nachzuholen. Es sollen jährlich zirka 1000 Hektar wieder aufgeforstet werden. Auch soll durch Preisregulierung und sachgemäße Bewirtschaftung der bisherigen Verschwendung von Holz Einhalt geboten und z. B. die Verarbeitung von starkem Nutzholz durch die Zellulosefabriken verhindert werden. Es sollen u. a. durch genaue Sortierungsvorschriften ohne gesteigerten Mehreinschlag zusätzliche Mengen und ein höherer Anfall an Zellstoffholz erzielt werden, das insbesondere für die neu aufgenommene Zellstoffherzeugung benötigt wird.

### Verkehr

Für die Entwicklung des Verkehrswesens ist der mehrfache Wechsel der politischen Zugehörigkeit des Landes in den letzten 30 Jahren nicht nur abträglich gewesen. Wohl hat der Wechsel der administrativen Zuständigkeit, der Finanzierungspläne, der anleihe- und kapitalgebenden Zentren usw. die Durchführung wichtiger Bauprogramme immer wieder verzögert oder modifiziert, doch ist der Slowakei im ganzen der Umstand zugute gekommen, daß sich der Ausbau ihres Verkehrswesens unter der Doppelmonarchie im wesentlichen in nordsüdlicher Richtung (nach Wien bzw. Budapest zu) vollzog, in den 20 Jahren des tschechoslowakischen Staatsgebildes aber die Verbesserung der westöstlichen Verbindungen im Vordergrund des verkehrspolitischen Erschließungsinteresses stand. Dadurch erfreut sich das Verkehrsnetz des ganzen heutigen Staatsgebietes einer Homogenität des Ausbaustandes, der in den Donauländern selten ist. Im Süden des Landes ist allerdings durch die neue Grenzziehung gegen Ungarn die Notwendigkeit entstanden, zur Vermeidung der Benützung abgetretener Straßen und Eisenbahnen eine Reihe zusätzlicher Verkehrslinien auszubauen.

Über Stand und Entwicklung der *Eisenbahnen* erscheint an anderer Stelle dieses Heftes ein besonderer Beitrag, auf den hier verwiesen werden kann.

Das *Straßenverkehrsnetz* ist verhältnismäßig dicht (27,7 Kilometer auf 100 Quadratkilometer). Seine Länge wird gegenwärtig mit 10.552 Kilometer angegeben<sup>14)</sup>. Rund 5805 Kilometer sind staatliche

<sup>14)</sup> 1936 hatte die Slowakei im Rahmen der Tschechoslowakischen Republik über 14.713 Kilometer Straßen (30 Kilometer auf 100 Kilometer). Der Rückgang in der Dichte erklärt sich daraus, daß die südlichen, an Ungarn abgetretenen ebenen Gebiete besonders stark von Straßen durchzogen waren. Nach dem Wiener Schiedsspruch vom

Landstraßen; davon ist etwa ein Sechstel asphaltiert. 4680 Kilometer sind Bezirksstraßen. Mit dem Ziele stärkerer Verflechtung mit dem internationalen Straßenverkehr ist der sechs bis acht Jahre beanspruchende Bau einer 450 Kilometer langen Autobahn geplant, die das Land von Westen nach Osten durchqueren und voraussichtlich folgende Linienführung haben soll: Staatsgrenze—Preßburg—Tyrnau—Mestečko—Topolčany—Priwitz—St. Martin—Rosenberg—Lipt. Sv. Mikuláš—Deutschendorf—Preschau—Vranov—Michalowitz—Staatsgrenze; von hier soll die Straße über Ungvár nach Ploesti—Bukarest und Konstantza führen. Bei St. Martin wird eine Abzweigung in der Richtung nach Sillein und Čadca gebaut werden, die Anschluß an die Reichsautobahn Berlin—Breslau—Mähr.-Ostrau haben soll. Eine weitere Verbindung in der Nordsüdrichtung soll mit Ostpreußen im Anschluß an diese Straße von Zipser Altdorf über Krakau geführt werden.

Die *Binnenschifffahrt* beschränkt sich auf die Donau, an deren Ufer (linksseitig) die Slowakei mit nicht ganz 22 Kilometer beteiligt ist. Der Preßburger Donauhafen erreichte 1939 einen Gesamtumschlag von über 1 Million Tonnen (1940 rund 975.000 Tonnen). Der Personenverkehr des Hafens ist gering. Der Hafen verfügt auf einer Fläche von 10 Quadratkilometer über eine neuzeitliche Einrichtung mit 17 elektrischen Kränen und einem Exhaustor für die Getreideumladung, 17 Lagerhäuser und 27 Öltanks. An Hauptfrachten werden Holz, Zellulose, Schnittwaren und Metallwaren ausgeführt, Mineralöl, Getreide, Hülsenfrüchte und tierische Produkte eingeführt. Die einzige slowakische Donaudampfschiffahrtsgesellschaft ist im März 1940 der „Betriebsgemeinschaft der Donaudampfschiffahrtsgesellschaften“ beigetreten, die eine rationelle Ausnützung des Frachtraumes bezweckt.

### Bergbau

Die Slowakei ist verhältnismäßig reich an mineralischen Bodenschätzen; sehr viele davon werden schon seit langem — teilweise schon seit dem Mittelalter — abgebaut. Die Hauptvorkommen an *Eisenerz* befinden sich in der Zips (Dobschau und Kotterbach). 1939 wurden in der ganzen Slowakei 765.900 Tonnen, 1940 861.000 Tonnen Eisenerz gefördert. Die Verhüttung dieser Erze findet nur zu etwa 12 v. H. im Lande selbst statt, der größte Teil

wird nach Deutschland (Ostrauer Gebiet) und Ungarn ausgeführt. Die Vorkommen von *Manganerzen*, deren Jahresförderung 1939 56.000 Tonnen, 1940 60.000 Tonnen betrug, liegen hauptsächlich im Zipser Erzgebirge (bei Kisovce und Švábovce); die Erze werden zur Gänze ausgeführt. *Kupfererz*vorkommen finden sich im Zipser Erzgebirge bei Nižné-Vyšné Slovincy und bei Krompach. In den zwei letzten Jahren wurden 124.000 bzw. 114.000 Tonnen Kupfererz gefördert; die Erzeugung übertrifft damit die des Jahres 1938 fast um das Dreifache (42.760 Tonnen) und ist fast doppelt so groß wie die bisher größte Förderung von 73.789 Tonnen im Jahre 1930. Die Kupfererze werden teilweise in Vajskové verhüttet, teilweise in Neusohl elektrolytisch verarbeitet. *Schwefelkies* wird bei Schmöllnitz und Velka Polana gefördert. Kleinere *Blei-* und *Zink*vorkommen befinden sich bei Neusohl. Aus den Erzen der *Zinn*obergruben von Göllnitz und bei Vranov wurden 1939 925 Kilogramm Quecksilber gewonnen. Die Gewinnung von gold- und silberhaltigen Erzen, die im Mittelalter den Reichtum der Städte Kremnitz und Schemnitz bildeten, ist in den letzten Jahren sehr zurückgegangen. Sie betrug im Jahre 1940 immerhin noch 96.508 Tonnen, aus denen 257 Kilogramm *Feingold* und 7900 Kilogramm *Feinsilber* gewonnen wurden. Die Förderung von *Antimon* bei Medzibrod und Spišská Baňa steigt stark an. Die Reichhaltigkeit der Antimonlager in der Liptauer und Zipser Gegend, die eine weitere Steigerung der Ausbeute erhoffen läßt, stellt die Slowakei mit einer Förderung von 12.221 Tonnen im Jahre 1940 in die vorderste Linie der dieses Metall gewinnenden europäischen Länder<sup>15)</sup>. *Steinsalz*lagerstätten befinden sich bei Preschau, *Bauxit*gruben in Moitin und *Asphalt*vorkommen in Varin. In den Gruben von Krickerväč (Handlova) wurden 1939 etwa 750.000 Tonnen *Braunkohlen* gefördert. Diese deckten knapp die Hälfte des gegenwärtigen Inlandbedarfes. Neuerdings wird Braunkohle auch bei Obyce und Novaky abgebaut. Im Jahre 1940 stieg die Förderung auf rund 800.000 Tonnen. *Steinkohle* kommt so gut wie nicht vor; sie wird hauptsächlich aus dem Oberschlesisch-Karwiner Gebiet eingeführt. Die zum Teil erschlossenen *Erdöl*vorkommen bei Gbely im Marchgebiet sowie bei Turzovka und Mikova haben im Jahre 1939 zwar 16.007 Tonnen Rohöl geliefert, doch enthält dieses weder Petroleum, noch Benzin und kann nur zu

8. November 1938 und der ungarisch-slowakischen Grenzberichtigung vom 4. April 1939 blieben die an Ungarn grenzenden slowakischen Bezirke teilweise ohne Straßenverbindung, so daß umfangreiche neue Wegebauten erforderlich wurden.

<sup>15)</sup> Die neuentdeckten, angeblich großen Lager von Antimonerz bei Oslany würden, da dieses Mineral bisher nur in Bolivien gefördert wurde, für die Slowakei von ganz besonderer Wichtigkeit sein.

Schmieröl verarbeitet werden. Es wird daher ein Teil der bei Krickerhäu gewonnenen Braunkohle zur Erzeugung von synthetischem Benzin verwendet, um die Einfuhr von flüssigem Treibstoff zu vermindern. Die an manchen anderen Stellen vorgenommenen Versuchsbohrungen nach Erdöl haben bisher noch zu keinem nennenswerten Erfolg geführt, doch hat die Anwendung moderner Fördermethoden in den Naphthagruben von Gbely die Ölgewinnung im Jahre 1940 gegenüber dem Vorjahr um fast 100 v. H. auf 24.458 Tonnen erhöht. Aus dem Vorkommen von Erdgas in der Gegend von Gbely wurden 1939 166.000 Kubikmeter gewonnen und industrieller Verwertung zugeführt.

Die Gesamtzahl der im Bergbau Beschäftigten belief sich 1939 auf über 10.500; rund 1000 Arbeiter waren im Hüttenwesen tätig.

### Industrie

Die Hauptstandorte der slowakischen Industrie sind die Ebene um Preßburg, das Waagtal, das mittelslowakische Industriegebiet von Kremnitz-Neusohl, die Zipser Gegend südöstlich der Hohen Tatra und das weiter südlich gelegene Gebiet um Göllnitz und Schmöllnitz. Während die um Preßburg und im Waagtal gelegenen Industriestandorte überwiegend absatzorientiert sind und in ihnen die Konsumgüter erzeugenden Betriebe eine größere Rolle spielen als in den mittel- und ostslowakischen Unternehmungen, stützen sich die — vorwiegend Roh- und Halbfabrikate erzeugenden — Industrien der letztgenannten drei Bezirke stärker auf ihre eigene mineralische Rohstoffgrundlage. Die sehr entwickelte Holzindustrie verteilt sich dagegen ziemlich gleichmäßig über das ganze Land. Da die Industrialisierung — besonders im Hinblick auf die Anlehnung an Deutschland — sich in den nächsten Jahren stärker als bisher den rohstoffschaftenden und rohstoffverarbeitenden Zweigen zuwenden wird, ist mit einer Erstarkung der mittel- und ostslowakischen Industriegebiete (siehe das Struktur-Schaubild auf S. 43, in dem die bedeutendsten Industrieunternehmen ohne Rücksicht auf ihre Größenordnung eingezeichnet sind) zu rechnen, da sich dort die hauptsächlichsten mineralischen Vorkommen und auch die größten, noch wenig erschlossenen Nadelholzwaldungen befinden. Die im letzten Jahrzehnt beobachtete Westwanderung der Arbeitskräfte dürfte auf diese Weise eine gewisse Korrektur erfahren, obgleich andererseits die stärker auf die Herstellung von Konsumgütern abgestellten Industrien um Preßburg und im Waagtal durch die Verselbständigung des Staates erhöhte Aufgaben zugewiesen bekamen und infolge-

dessen auch die von ihnen gebundene Zahl von Arbeitern wachsen dürfte.

Nach einer vom Slowakischen Institut für Konjunkturforschung bei der Nationalbank in Preßburg zur Verfügung gestellten Zählung vom 15. Juni 1940 befinden sich in der Slowakei rund 1000 Industriebetriebe; in diese Zahl sind jene kleineren gewerblichen Unternehmungen nicht eingeschlossen, die einerseits nicht zum Handwerk zu rechnen sind, andererseits nach ihrer betrieblichen Struktur und den Voraussetzungen ihres Standortes über den Charakter eines Kleinbetriebes kaum hinauswachsen können (z. B. Ortsmühlen, kleine Sägewerke, bäuerliche Spiritusbrennereien usw.). In den 1000 mittleren und größeren Betrieben sind am 15. Juni 1940 rund 80.000 Arbeiter beschäftigt gewesen, während sich die Gesamtzahl der in der gewerblichen Erzeugung Beschäftigten (einschließlich der in kleineren industriellen und handwerklichen Unternehmungen Tätigen) auf 140.000 belief. Diese verteilten sich auf die einzelnen Industriezweige wie folgt:

Anzahl der gewerblich Beschäftigten in der Slowakei (1940)

Industriezweige	Industriearbeiter		
	Männer	Frauen	Insgesamt
Berg- und Hüttenwesen . . . . .	.	.	10.906 <sup>1)</sup>
Steinbrüche und Glasindustrie . . .	8.659	2.104	10.763
Metallindustrie . . . . .	16.861	5.489	22.350
Chemische Industrie . . . . .	4.956	1.206	5.262
Textilindustrie . . . . .	3.173	5.101	8.274
Bekleidungs- und Lederindustrie . .	6.996	4.620	11.616
Graphische und Papierindustrie . . .	5.039	1.876	6.915
Holzindustrie (Sägewerke) . . . . .	14.135	940	15.075
Nahrungs- und Genußmittelindustrie	9.640	3.144	12.784
Bauindustrie, Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerke . . . . .	34.989	1.544	36.533
Zusammen . . . . .	103.548	26.024	140.478

<sup>1)</sup> Durchschnitt aus dem Jahre 1939. Zahl der darin enthaltenen weiblichen Arbeitskräfte unbekannt.

Den Nettowert der gewerblichen Erzeugung hat das Slowakische Institut für Konjunkturforschung für das Jahr 1939 1,968.590 Ks geschätzt. Obgleich sich diese Bewertungen bei genauen statistischen Erhebungen und angesichts der gegenwärtig vor sich gehenden starken Strukturverschiebung noch ändern dürften, bietet die Schätzung dennoch bereits gewisse Anhaltspunkte für die Bedeutung der einzelnen Industriezweige im Rahmen der gesamten gewerblichen Erzeugung. Danach stehen — wie die beigefügte Übersicht zeigt — die Holzindustrie und die Baustoffindustrie mit je 25,4 v. H. des Gesamt-Nettoproduktionswertes an erster Stelle; es folgen die Metallindustrie mit 8,1 v. H., die Textilindustrie mit 6,1 v. H., die Papierwaren-, Leder- und Gummindustrie mit 5,6 v. H. und die Nahrungs- und Genußmittelindustrie mit 5,4 v. H. Die in diese Berechnung einbezogene handwerkliche Erzeugung erreicht

bei einem Nettoproduktionswert von 300.000.000 Ks eine Beteiligung von 15·2 v. H. In den Rest des Erzeugungswertes (von 8·7 v. H.) teilen sich die chemische Industrie (3·6 v. H.), Maschinenindustrie (2·4 v. H.), graphische Industrie (1·3 v. H.), die elektrische Industrie (1·0 v. H.) und die Heimindustrie (0·5 v. H.). In diesen Zahlen kommt indessen

Nettowert der gewerblichen Erzeugung <sup>1)</sup> (1939)

Industriezweige	Nettowert	
	in 1000 Ks	in v. H.
Holzindustrie . . . . .	500.000	25·4
Baustoffindustrie (Baumaterialien, Steinbrüche und Zementfabriken) . . . . .	500.000	25·4
Eisen- und Metallindustrie . . . . .	160.000	8·1
Textilindustrie . . . . .	120.000	6·1
Papierindustrie, Leder- und Gummi- industrie . . . . .	110.000	5·6
Nahrungs-, Genußmittel- und andere landwirtsch. Nebenindustrien . . . . .	106.590	5·4
davon:		
Zuckererzeugung . . . . .	32.000	
Spiritus- u. sonst. Brennereien . . . . .	28.000	
Bierbrauereien . . . . .	25.000	
Mühlenindustrie . . . . .	12.000	
Malzerzeugung . . . . .	6.670	
Stärkeerzeugung . . . . .	2.920	
Chemische Industrie . . . . .	70.000	3·6
Maschinenindustrie . . . . .	47.000	2·4
Graphische Industrie . . . . .	25.000	1·3
Elektrotechnische Industrie . . . . .	20.000	1·0
Handwerk . . . . .	300.000	15·2
Heimindustrie . . . . .	10.000	0·5
Insgesamt . . . . .	1.968.590	100·0

<sup>1)</sup> Schätzung des Slowakischen Instituts für Konjunkturforschung bei der Nationalbank in Preßburg.

die Bedeutung, die die einzelnen Industriezweige für die volkswirtschaftliche Struktur im ganzen besitzen, nur unvollkommen zum Ausdruck, da vielfach gerade in Zweigen mit mannigfachen und erstrangigen gesamtwirtschaftlichen Funktionen (Devisenbeschaffung, Sicherung der Vollbeschäftigung, Anregung der Erzeugungssteigerung in der Landwirtschaft) die zur Be- oder Verarbeitung gelangenden Ausgangsstoffe verhältnismäßig sehr geringe Wert-erhöhungen erfahren und infolgedessen ihre Netto-produktionswerte im Verhältnis niedriger sind als die anderer Industriezweige von an sich geringerer Bedeutung. Am größten ist diese Diskrepanz bei der Nahrungs- und Genußmittelindustrie und den übrigen landwirtschaftlichen Nebenindustrien. Aber auch in bezug auf die Holzindustrie ist die gleiche Überlegung anzustellen, obgleich sie in der Netto-produktionswertstatistik bereits an erster Stelle steht. Z. B. ist sie bei einem Anteil am Gesamt-nettoproduktionswert von 25·4 v. H. an der Gesamtausfuhr (1940) mit 35·1 v. H. beteiligt gewesen, auch bindet sie verhältnismäßig mehr Arbeitskräfte als andere Zweige mit relativ höheren Produktions-ziffern.

Der Ausbaustand der einzelnen Industriezweige ist sehr unterschiedlich. In der Holzindustrie herrschen die Säge-werksbetriebe vor; die weiterverarbeitende Holzindustrie

ist demgegenüber sehr wenig entwickelt. Rund 600 Säge-gatter und 1.000 sonstige Holzbearbeitungsmaschinen ver-arbeiten jährlich etwa 2 Millionen Kubikmeter Rohholz zu Schnittware und Bauholz. Der größte Unternehmer der Sägeindustrie ist die Staatliche Forstverwaltung, die auf 11 modern eingerichteten Gatterbetrieben ungefähr ein Drittel des gesamten Schmittholzes erzeugt. Während die Sägewerke überwiegend in den großen Waldgebieten liegen, ist die übrige Holzverarbeitung (Imprägnierung, Destil-lation, Erzeugung von Möbeln und Bautischlerwaren) über das ganze Land verstreut. Sie sind — gemessen an der reichen Rohstoffgrundlage — verhältnismäßig gering an Zahl, und ihre Kapazitäten überschreiten in der Regel kaum den Umfang von Handwerksbetrieben. Holzschindeln, Spielwaren und Gebrauchsgegenstände werden in Heim-arbeit hergestellt. Die Gesamterzeugung der Holzindustrie übersteigt — wie bereits angedeutet — den Inlandsbedarf um ein Vielfaches; nach slowakischen Angaben arbeitet sie zu 80 v. H. für den Absatz im Ausland.

Mit der Herstellung von Zellstoff beschäftigen sich fünf Unternehmungen, mit dem Sitz in Sillein, St. Martin, Hermanetz und (2) in Rosenberg. Die beiden Fabriken in Rosenberg verarbeiten 30 v. H. des erzeugten Zellstoffs in ihrer eigenen Papierfabrikation, der Betrieb in Hermanetz verbraucht den gesamten selbsterzeugten Zellstoff in der eigenen Papierfabrik. Die jährliche Erzeugungskapazität aller Unternehmungen beträgt 150.000 Tonnen, wovon nur 20.000 Tonnen in den eigenen Betrieben Verarbeitung fin-den; drei Viertel der Erzeugung sind auf die Ausfuhr an-gewiesen. Die sechs slowakischen Papierfabriken in St. Martin, Deutschendorf, Hermanetz, Slavošovce und (2) in Rosenberg, die alle Arten von Druck-, Schreib- und Pack-papier sowie Pappen erzeugen, haben eine nur zu 80 bis 90 v. H. ausgenützte Leistungsfähigkeit von 62.000 Tonnen. Der Inlandsbedarf beträgt zur Zeit rund 12.000 Tonnen, so daß 50.000 Tonnen für die Ausfuhr zur Verfügung stehen.

In der Nahrungs- und Genußmittelindustrie kommt der auf der ausgezeichneten südslowakischen Rübenerzeugung aufbauenden Zuckerindustrie besondere Bedeutung zu. Die existierenden sieben Zuckerfabriken, von denen ent-sprechend der Verarbeitung des Zuckerrübenanbaues sechs im westlichen Teil (Trentschin Tepla, Tyrnau, Farkasin, Neutra, Ungeraiden [Uhorská Ves] und Sered) und eine im äußersten Südosten des Landes (Třebišov) liegen, stellen als gemischte Betriebe aus dem selbst erzeugten Rohzucker in den angeschlossenen Raffinerien Kristall- und Würfelzucker her. Im Wirtschaftsjahr 1939/40 wurden 3·47 Millionen Doppelzentner Rüben verarbeitet. Je nach Ausfall der Rübenernte beträgt die Jahreserzeugung an Zucker zirka 50.000 bis 60.000 Tonnen, wovon bei einem Inlandsbedarf von etwa 44.000 Tonnen rund 10.000 Tonnen ausgeführt werden können. Allerdings beträgt die jährliche Kopfquote des Inlandsverbrauches derzeit nur etwa 14½ Kilogramm; bei der zu erwartenden Steigerung der Lebenshaltung der Bevölkerung dürfte daher der Inlandsverbrauch wachsen. — Der Ausstoß der über das ganze Land verteilten 13 Bierbrauereien betrug 1939 330.000 Hektoliter, und 1940 ist er auf 358.000 Hekto-liter gestiegen; das Bier wird im wesentlichen im Inland verbraucht. — Die Spiritusindustrie umfaßt 280 landwirt-schaftliche Brennereien und 9 Fabriken, die zusammen im Jahre 1940 über 207.000 Hektoliter absoluten Spiritus er-

zeugten<sup>16)</sup>, wovon drei Viertel auf die landwirtschaftlichen Brennereien entfallen. Es werden zu 75 v. H. Kartoffeln, zu 25 v. H. Melasse und daneben das sehr reichlich anfallende Obst (in den Likörfabriken von Tyrnau, Trenschin und Levoka) verarbeitet. — Acht *Kartoffel-* und *Maisstärkefabriken* erzeugen jährlich je 6000 Tonnen Stärke und Stärkesyrup; nur rund 1000 Tonnen werden im Inland verbraucht, der Rest wird ausgeführt. — Die *Malzindustrie* arbeitet mit ihren zwanzig Fabriken zu rund 90 v. H. für die Ausfuhr. — Die noch immer sehr beträchtliche *Mühlenindustrie* kann trotz starker Verluste durch die Gebietsabtretungen an Ungarn ihre Kapazität nur zum Teil ausnutzen. Im Jahre 1936/37 wurden über 254.000 Tonnen Weizen und 104.000 Tonnen Roggen verarbeitet. Die Mehrzahl der Mühlen sind Kleinbetriebe mit einer täglichen Kapazität unter 15 Doppelzentner. Die großen Handelmühlen, die zuletzt rund zwei Drittel der Gesamtmahlung vorgenommen haben, liegen hauptsächlich im Süden und Westen des Landes. — Die *Genußmittelindustrie* ist mit einem großen Unternehmen in Preßburg und einer (auch exportierenden) Schokoladefabrik in Tyrnau vertreten. Je ein Unternehmen in Neusohl und Priwitz verarbeiten heimisches Obst zu Marmelade und Obstkonserven.

Die *Bauindustrie* gilt als sehr leistungsfähig. Unter den Ziegeleien befinden sich Großbetriebe in Bösing, Sučany und Neusohl. Die bisher in Hnušta betriebene Erzeugung feuerfester Ziegel mußte infolge der Abtretung der in den Ausläufern des Erzgebirges gelegenen Magnesitlager an Ungarn stark eingeschränkt werden. Die Feinkeramik (in Preßburg, Tyrnau, Modern und Kremnitz) beschäftigt sich mit der Herstellung von Töpferwaren nach volkstümlichen Vorbildern. Von der großen Anzahl von Kalkbrennereien können nur wenige als Fabriken angesprochen werden; diese liegen in Theben-Neudorf, Lietavská-Lúčka und Ladce. Die vier Portlandzementfabriken in Lietavská-Lúčka, Ladce, Hornie Srnie und Stampfen haben eine Gesamtkapazität von über 500.000 Tonnen, die gegenwärtig nur zu zwei Dritteln ausgenutzt wird. Der Inlandsbedarf beträgt knapp 200.000 Tonnen. Die Ausfuhr richtet sich hauptsächlich nach Deutschland und dem Protektorat. Die Asbestschieferfabriken von Puchov und Neutra verarbeiten das in den Asbestgruben bei Dobschau gewonnene Material hauptsächlich für die Ausfuhr.

Die *Hüttenindustrie* leidet an dem Mangel an inländischem Hüttenkoks. Es kann daher nur ein geringer Teil der gewonnenen Eisenerze (etwa 12 v. H.) im Inland — in der Hochofenanlage von Theißholz (Tisovec) — verhüttet werden. Der größte Teil der Eisenerze wird nach Ungarn und dem Protektorat (Witkowitz) ausgeführt. Sie gelangen dann vielfach als Profileisen, Draht, Blech und sonstiges Halbzeug wieder zur Einfuhr. Die Aufnahme der Eisenerzverhüttung in größerem Umfang gilt wegen der dadurch notwendig werdenden Einfuhr von Koks als unzweckmäßig; infolgedessen ist auch eine wesentliche Steigerung der Erzeugung von Halbzeug, Walzdraht und Blech wenig wahrscheinlich. Die übrigen Erze werden in heimischen Hütten

verarbeitet, so die Kupfererze in Vajskova (teilweise werden sie auch in Neusohl elektrolytisch verarbeitet<sup>17)</sup>), Eisenkies und Pyrit in den Krompacher Kupferwerken, Antimonerz in Vajskova (früher auch in dem an Ungarn gefallenen Hüttenwerk in Csucsom) und die Edelmetallerze in Kotterbach, Schemnitz und Kremnitz.

Das Erzeugungsprogramm der *metallverarbeitenden Industrie* ist nicht sehr umfangreich, die Eisen- und Metallwarenherstellung beschränkt sich auf die Erzeugung von Geschirr, Haus- und Küchengeräten, Werkzeugen, Röhren, Eisenmöbeln usw. Die bedeutendsten Unternehmungen befinden sich in Prackendorf (Prakovce [Spezialstäbe, Werkzeuge, Eisenguß]), Podbrezova (Röhren, Bleche, Stahl und Grauguß, Emailgeschirr) und Tyrnau (Eisen- und Kupferdraht, Blech- und Gußwaren). Einige Fertigwaren (Drahtwaren, Radiatoren, Öfen und Herde, Gußwaren, Blechgeschirr, Krampen, Hauen, leonische Waren) werden (meist um Preßburg) über den Eigenbedarf hinaus erzeugt und ausgeführt, andere Waren, wie nahtlose Rohre, Armaturen, Kugellager, Bohrer, Stanzen, Nadeln, Federn, Schlösser, Aluminiumwaren usw., werden überhaupt nicht erzeugt und müssen eingeführt werden. Eine leistungsfähige Maschinenindustrie ist nicht vorhanden. Abgesehen von einigen kleineren Unternehmungen (z. B. beschäftigt sich ein Unternehmen in Vyhne mit der Herstellung einiger Spezialmaschinen) sind die Hauptzweige, wie der Bau von Landmaschinen, Motoren, Fahrzeugen und Werkzeugmaschinen usw., nicht vertreten. Auch fehlt die Automobil-, Fahrrad-, Lokomotiv- und Waggonindustrie vollkommen. Die Rohmetalleinfuhr hat einen Wert von jährlich zirka 130 Millionen Ks.

Die *Elektroindustrie* ist mit zwei großen Unternehmungen in Preßburg vertreten. Das eine Unternehmen deckt nicht nur den slowakischen Bedarf an Kabeln aller Art, Leitungs- und Isolierrohren sowie Preßwaren für elektrotechnische Zwecke, wie Radiokasten, Telefonbestandteile usw., sondern führt den überwiegenden Teil seiner Produktion aus. Bei dem anderen Betrieb handelt es sich um eine Glühlampenfabrik mit einer jährlichen Erzeugungskapazität von rund 1 Million Glühlampen aller Art; auch diese Fabrik ist mit dem überwiegenden Teil ihrer Produktion auf den Export angewiesen. Es fehlt dagegen die Erzeugung von Schwachstromapparaten, Heiz- und Kochapparaten sowie Akkumulatoren.

Die *chemische Industrie* verfügt über eine Reihe von Großbetrieben, die Sprengstoffe, Zündhölzer, Schwerchemikalien, Leim und Kunstdünger erzeugen. Drei große Fabriken in Preßburg, Sillein und Kostolany beschäftigen sich mit der Herstellung von Schwefelsäure und Superphosphat. Mit Rücksicht auf den Verlust bedeutender Anbauflächen an Ungarn übersteigt die Erzeugung von phosphorhaltigen Düngemitteln derzeit den Inlandsbedarf. Dem Mangel an sonstigem Kunstdünger soll durch die Errichtung einer Stickstofffabrik in der Nähe von Priwitz begegnet werden. In Preßburg werden Arzneiwaren, in Košeca, Schmöllnitz und Preßburg Farben und Lacke herge-

<sup>16)</sup> Von den im Jahre 1940 erzeugten 207.205 Hektoliter absoluten Spiritus wurden 55.473 Hektoliter für Trinkzwecke, 2.989 Hektoliter für die Essigerzeugung, 14.005 Hektoliter für Brennzwecke, 782 Hektoliter für wissenschaftliche Zwecke, 56.790 Hektoliter als Treibstoff verwendet und 77.166 Hektoliter ausgeführt.

<sup>17)</sup> Im Jahre 1939 wurden 1.615 Tonnen Schwarzkupfer, 1.018 Tonnen Elektrolytkupfer, 186 Tonnen Kupfervitriol erzeugt. Die Erzeugung hat sich gegenüber 1938 um rund 50 v. H. vermehrt und wird weiter gesteigert. Die Elektrolytkupferproduktion erreichte im Jahre 1940 bereits 2.425 Tonnen.

stellt; Zündholzfabriken befinden sich in Neusohl, Rosenberg und Sillein; ihre Erzeugung übersteigt den Inlandsbedarf um ein Vielfaches. Neben zwei großen Mineralölraffinerien in Preßburg und Dubova, die teils inländisches Rohöl aus Gbely, vorwiegend aber rumänisches Rohöl verarbeiten, beschäftigen sich zwei kleinere Raffinerien in Sillein und Preßburg außer mit der Refination von Rohöl auch mit der Herstellung von Dachpappen und Straßenimprägnierungsmitteln.

Die *Glasindustrie* stellt in mehreren Glashütten (Nemšova, Utekáč, Katarinská Huta, Lednické Rovné und Maria Huta) Hohliglas her. Ihre Erzeugung ist zu 98 v. H. auf den Absatz im Ausland angewiesen.

Die *Textilindustrie* ist hauptsächlich in Preßburg und im Westen des Landes gut entwickelt und verfügt dort über ansehnliche Großbetriebe. Die Baumwollindustrie ist in Preßburg durch zwei große Werke, in Rosenberg durch ein Unternehmen vertreten<sup>18)</sup>. Nur ein geringer Teil der Erzeugung kann im Inland abgesetzt werden. Die Wollindustrie<sup>19)</sup> verfügt über zwei Tuchfabriken in Sillein und je eine in Tréntschin und Rajec, die Herren- und Damenkleiderstoffe, Militärstoffe, Decken und Teppiche herstellen. Leinenweberei findet sich in Preßburg (Schläuche, Gurte, Plachen usw.) und in Käsmark (Leinengewebe). Der Bedarf an Hanf- und Flachsgarnen für die Schlauchweberei (Spezialgarne) muß zur Gänze durch Einfuhr gedeckt werden. In Preßburg besteht eine größere Hanfspinnerei und Seilwarenfabrik sowie eine Wachstuchfabrik, die fast ausschließlich (zu 95 v. H.) für die Ausfuhr arbeitet. Drei größere Kunstseidenfabriken sind in Preßburg, Senica und Botzdorf (Batišovec); auch ihre Erzeugung übersteigt wesentlich den derzeitigen Inlandsbedarf. Wirkwarenfabriken befinden sich in St. Martin, Preßburg und Bošany. Obwohl einzelne Zweige der Textilindustrie sehr hohe Ausfuhrüberschüsse bereitzustellen vermögen, wird der Inlandsbedarf an Textilien nicht gedeckt, da eine beträchtliche Reihe von Waren überhaupt nicht hergestellt werden. Neben der industriellen Verarbeitung ist auch die bäuerliche Hausindustrie, die vorzüglich in den Kreisen Modern, Tyrnau und Pistyan zu finden ist und vor allem Trachtenartikel (Stickerereien) herstellt, gut entwickelt.

Der Erzeugung von *Leder und Lederwaren* dienen mehrere kleine Unternehmen in Lipt. Sv. Mikuláš, Bošany, Velká Bytča und Preßburg. Hervorzuheben ist die neue Schuhfabrik der slowakischen Bata A. G. in Simonovany, die über 2500 Arbeiter beschäftigt und mit einer täglichen

<sup>18)</sup> Infolge Rohstoffmangels waren diese Unternehmen in den letzten Monaten gezwungen, ihren Betrieb vorübergehend stillzulegen. Die Rosenberger Textilfabrik hat auf Grund einer slowakisch-russischen Vereinbarung zirka 3.000 Tonnen Baumwolle zur Lohnverspinnung erhalten.

<sup>19)</sup> Die Versorgung mit inländischer Rohwolle ist unzureichend, da in der Slowakei hauptsächlich grobe Wolle gewonnen wird, die sich nur als Beimischung für Kleiderstoffe eignet. Der Hauptteil der Wolle muß daher eingeführt werden. Die slowakische Regierung ist bemüht, durch die Organisierung des Wollverkaufs und Festlegung von Übernahme-preisen (nach Qualitätsgraden gestaffelt) die Züchter zur Erzeugung besserer Wollsorten anzuregen, um auf diese Weise neben einer Erhöhung des gesamten Anfalls an heimischer Wolle auch eine Besserung ihrer Qualität zu erzielen.

Erzeugung von 12.000 Paar Schuhen aller Art in der Lage ist, einen großen Teil des inländischen Schuhbedarfes zu befriedigen. Ihren Rohstoffbedarf deckt sie größtenteils im Inland.

Der Mangel an Kohle verweist die slowakische *Ener-giewirtschaft* auf die bessere Ausnutzung der reichlich vorhandenen Wasserkraft durch den Bau von Wasserkraftanlagen. Derzeit sind neben verschiedenen Dampfelektrizitätswerken vier größere Wasserkraftzentralen (in Ladce, Kremnitz, Altgebirg [Stare Hory] und Jelenetz) und viele kleine Elektrizitätswerke mit Wasserkraftanlagen, im ganzen etwa 120 Elektrizitätswerke, in Betrieb; hievon haben fünf Werke eine Kapazität von mehr als 10.000 Kilowatt. Zur Ergänzung wird die Errichtung von mehreren neuen Werken geplant, von welchen bereits zwei im Bau sind, und zwar in Illau (Ilava) und Dubnitsa, die jedes eine Leistungsfähigkeit von 14.000 Kilowatt haben werden. Weitere Kraftanlagen in Dobschau, Ústie nad Oravom und am Fluß Hornád stehen in Vorbereitung. Während im Jahre 1914 erst 75 slowakische Gemeinden mit 16.000 Konsumenten elektrischen Strom bezogen haben, waren Ende des Jahres 1940 zirka 850 Gemeinden mit 175.000 Konsumenten, d. s. ungefähr 31 v. H. der Städte und Gemeinden, mit elektrischem Strom versorgt. Auf jeden Einwohner der Slowakei entfallen zur Zeit 180 Kilowatt elektrische Energie<sup>20)</sup>. Der jährliche Gesamtverbrauch wird auf 450 Millionen Kilowatt geschätzt. Die Westslowakei ist fast ganz elektrifiziert, hingegen weisen die nördlichen und östlichen Teile des Landes noch Bezirke auf, die von der Elektrifizierung nahezu unberührt sind.

### Außenwirtschaft

Nach der Konsolidierung des neuen Staatswesens beginnt sich die Struktur der slowakischen Zahlungsbilanz allmählich abzuzeichnen. Über die Höhe der öffentlichen und privaten *Auslandsschulden* ist nichts Endgültiges bekannt; auch ist noch offen, ob die Slowakei einen Teil des Dienstes der ausländischen Anleihen des ehemaligen tschechoslowakischen Staatsgebildes auf sich nehmen wird<sup>21)</sup>. Im ganzen darf man annehmen, daß die auswärtigen Verbindlichkeiten aus anderen als Handelsgeschäften verhältnismäßig gering sind. Andererseits hat die Slowakei wenig Aussicht — von den etwaigen Überschüssen des Güteraustausches abgesehen — laufend größere ausländische Gut-

<sup>20)</sup> Demgegenüber wurden in Ungarn im Jahre 1938 je Kopf der Bevölkerung 139 Kilowatt erzeugt.

<sup>21)</sup> Eine Aufteilung der Schulden wurde im März 1940 versucht. Damals wurde bekannt, daß die ehemalige Tschechoslowakische Republik 8 Milliarden Kč äußere Schulden hatte. Nach einer Schätzung sollten davon 3 bis 4½ Milliarden Kč auf die Slowakei entfallen, wobei unklar blieb, ob die auf die nunmehr ungarischen Gebietsteile entfallende Quote in diesem Betrage enthalten ist. Der slowakische Staat hat im Frühjahr 1940 einen provisorischen Zinsendienst dieser Anleihen aufgenommen, ihn jedoch am 15. September 1940 wieder eingestellt. Zur endgültigen Klärung werden noch Verhandlungen, besonders mit Deutschland, notwendig sein.

haben zu erwerben. Die früher erheblichen, in den letzten Jahren aber zurückgegangenen *Rimessen ausgewanderter Slowaken* (besonders aus den Vereinigten Staaten von Amerika) dürften sich durch die zunehmende Rückwanderung allmählich weiter vermindern. Dagegen werden vermutlich die Einnahmen aus dem *Eisenbahntransitverkehr* durch die Slowakei größer sein als diejenigen Verpflichtungen, die aus der Inanspruchnahme ausländischer Verkehrsdienstleistungen durch slowakische Unternehmer entstehen. Ein wichtiger Aktivposten dürfte der Zahlungsbilanz schließlich — nach einer Anlaufzeit von mehreren Jahren — aus dem *Fremdenverkehr* erwachsen, für dessen Entwicklung sehr günstige Voraussetzungen (Touristik, Wintersport, Heilbäder) bestehen.

Im wesentlichen aber bleibt die Slowakei darauf angewiesen, ihre Gütereinfuhr mit der eigenen Ausfuhr zu bezahlen, d. h. die *Handelsbilanz* aktiv zu gestalten oder sie zumindest auszugleichen. Die strukturellen Voraussetzungen dafür sind günstig. Im tschechoslowakischen Staatsverband fiel der Slowakei die Rolle zu, dem tschechischen Landesteil landwirtschaftliche und mineralische Rohstoffe, Halbfabrikate und Lebensmittel zu liefern. Dadurch bekam sie in diesen Erzeugungszweigen den Charakter eines ausgesprochenen Überschußgebietes, der ihr nunmehr für den Ausgleich der eigenen Handelsbilanz zugute kommt. Trotz erheblicher Verluste guter Getreideböden an Ungarn kann die slowakische Landwirtschaft zumindest in guten Erntejahren die Selbstversorgung des Landes mit Getreide sicherstellen. Zuschußbedürftig ist sie nur hinsichtlich der Futtermittelversorgung und des Fettverbrauches der Bevölkerung (Schweinefleisch und Schweinefett); dagegen kann die Landwirtschaft einige besonders im Reich begehrte Erzeugnisse (Rinder, Kälber, Pferde, Braugerste, Spiritus, Obst, Gemüse u. a.) in Mengen ausführen, die zwar für die Deckung des deutschen Bedarfes größenordnungsmäßig keine besondere Rolle spielen, für den Ausgleich der slowakischen Handelsbilanz aber stark ins Gewicht fallen. Auch die großen Anstrengungen zum Aufbau einer leistungsfähigen Molkereiwirtschaft, für die günstige Vorbedingungen bestehen, werden in erster Linie mit dem Ziel unternommen, eine Ausfuhr von Molkereiprodukten (besonders nach Deutschland) in Gang zu bringen.

Im Gegensatz zur Landwirtschaft leistet die Forstwirtschaft ihren sehr bedeutsamen Beitrag zur Ausfuhr, fast völlig ohne laufende Einfuhren zu verursachen. Wie aus den vorangegangenen Abschnitten über Forstwirtschaft und Holzindustrie hervorgeht,

bestreitet die Ausfuhr von Holz und Holzereugnissen 30 bis 35 v. H. der Gesamtausfuhr. Die gegenwärtige Erzeugung findet nur zu 20 v. H. ihren Absatz im Inland, und die Papierindustrie kann 75 v. H. ihrer Erzeugung im Ausland absetzen. Der Umstand, daß die Erzeugungskapazität eines Industriezweiges den Inlandsbedarf um ein Vielfaches übersteigt, ohne daß dieser Zweig zunächst über eingespielte Absatzbeziehungen im Ausland verfügt, ist auch für eine Reihe anderer Industriezweige (so z. B. für die Zementindustrie) charakteristisch. Teilweise werden diese Überschüsse allerdings ohne weiteres — wie im früheren tschechoslowakischen Binnenverkehr — jetzt in erster Linie im Protektorat Aufnahme finden. Die Aussichten des Antimonbergbaues sind in letzter Zeit durch neu entdeckte Vorkommen ganz außerordentlich verbessert worden, und die Ausfuhr von Bergbauprodukten dürfte dadurch um einen neuen großen Posten erweitert werden.

Diesen beträchtlichen Ausfuhrmöglichkeiten steht ein vielfältiger Einfuhrbedarf an Industriewaren gegenüber, wobei festzuhalten ist, daß auch in jenen Industriezweigen, die in der Erzeugungs- und Beschäftigtenstatistik mit beachtlichen Anteilen genannt werden, oft nur eine einzige Sparte mit mehreren großen modernen Betrieben vertreten ist, während andere Sparten desselben Zweiges im Lande überhaupt noch nicht existieren. In dem Bestreben, diese Industriewareneinfuhr durch starke Eigenindustrialisierung einzudämmen, hat sich die slowakische Wirtschaftspolitik Reserve aufgelagt und zwar in erster Linie, weil die eigene Neuindustrialisierung eine stärkere Erhöhung nicht nur der Investitionsgüter-, sondern auch der Roh- und Kraftstoffeneinfuhr zur Voraussetzung hat. Die Slowakei ist in bezug auf Steinkohle, Koks und Mineralöle ganz auf die Zufuhr aus dem Ausland angewiesen; es ist dies einer der Gründe, warum sie nach ihrer Verselbständigung darauf verzichtet hat, die Verhüttung ihrer Eisenerzeugung selbst in die Hand zu nehmen. Das Industrialisierungsprogramm geht daher mit Vorsicht zu Werke und beschränkt sich auf Zweige, die das augenblicklich erreichte Gleichgewicht der Handelsbilanz zunächst nicht wesentlich verändern. Bestärkt wird die Slowakei in dieser Politik durch die enge Anlehnung an Deutschland, die ihr laufend im Tausch gegen die eigenen Ausfuhrerezeugnisse eine ausreichende Industriewarenversorgung sichert.

Im ersten Jahr der Selbständigkeit der Slowakischen Republik, dem Wirtschaftsjahr vom 1. April 1939 bis 31. März 1940, wies der Außenhandel einen

Gesamtumsatz von über 4 Milliarden Ks auf. Davon entfielen 2178 Millionen Ks auf die Einfuhr und 2595 Millionen Ks auf die Ausfuhr. Es ergab sich somit ein Aktivsaldo von 417 Millionen Ks. Im Kalenderjahr 1940 betrug die Ausfuhr 2874 Millionen Ks und die Einfuhr 2705 Millionen Ks. Der Aktivsaldo betrug 169 Millionen Ks. Die Ausfuhren nahm zu rund 80 v. H. das Großdeutsche Reich einschließlich des Protektorats (14 v. H.) und des Generalgouvernements (1 v. H.) ab. Die Schweiz war mit 11 v. H., Belgien mit 2,9 v. H., das ehemalige Jugoslawien mit 2,7 v. H., Italien mit 2,0 v. H., Holland mit 1,3 v. H. und Ungarn mit 0,2 v. H. beteiligt. Aus den Wertziffern ist zu ersehen, daß die slowakische Ausfuhrwirtschaft im zwischenstaatlichen Angebot immer nur mit verhältnismäßig kleinen Mengen auftreten kann. Um so wichtiger wird es für die slowakische Handelspolitik, für den Absatz dieser Mengen regelmäßig Abneh-

mer zu finden. Die Zahlen lassen erkennen, daß bisher fast ausschließlich der deutsche Handelspartner die Struktur des slowakischen Außenhandels bestimmt. Daran dürfte sich unter den genannten Umständen auch nichts ändern, denn die Anpassung des slowakischen Erzeugungsprogramms an die deutschen Bedürfnisse ist die Voraussetzung für die Nutzbarmachung aller jener Ausfuhrüberschüsse, die auf die angedeutete Weise durch den Zerfall des tschechoslowakischen Staates entstanden sind. Deutschland ist — da es ständig ein Vielfaches der von der Slowakei bereitstellbaren Ausfuhrmengen benötigt — jederzeit in der Lage und bereit, alle diese Überschüsse aufzunehmen. Auf der anderen Seite hat Deutschland — gerade unter den erschwerten Bedingungen der augenblicklichen Kriegswirtschaft — bewiesen, daß es den Einfuhrbedarf der slowakischen Volkswirtschaft an Industriegütern immer mühelos zu befriedigen vermag.

## Die Eisenbahnen der Slowakei

Die Slowakei verfügt — verglichen mit den übrigen Agrarstaaten des Donaumaumes — über ein verhältnismäßig entwickeltes Eisenbahnwesen. Zu Beginn des Jahres 1941 hatten die slowakischen Eisenbahnen eine Gesamtstreckenlänge von 2545 Kilometer, davon sind rund 1400 Kilometer Hauptbahnen und 1100 Kilometer Nebenbahnen. 435 Kilometer sind zweigleisig ausgebaut, 62 Kilometer des slowakischen Eisenbahnnetzes schmalspurig. Bei einer Streckenlänge des gesamten Eisenbahnnetzes von 2545 Kilometer entfallen auf 100 Quadratkilometer 6,69 Kilometer und auf 1000 Einwohner 9,46 Kilometer Eisenbahnstrecke, während beispielsweise die gleichen Verhältniszahlen in Bulgarien nur 3,3 Kilometer bzw. 5,5 Kilometer (1937) und in Rumänien nur 3,8 Kilometer bzw. 5,8 Kilometer (1937) betragen. Dieser Entwicklungsvor-

aus der verschiedenen politischen Zugehörigkeit des Staatsgebietes seit Beginn des Eisenbahnzeitalters ergab. Solange das heutige slowakische Staatsgebiet der österreichisch-ungarischen Monarchie angehörte, strebte die Linienführung radial nach dem Zentrum Budapest und — wenn auch weniger stark — nach Preßburg und Wien. Im ganzen überwog daher eine nordsüdliche Ausbaurichtung. Die stärkste wirtschaftliche Bedeutung erlangten sehr bald die aus dem heutigen Generalgouvernement und aus Böhmen-Mähren kommende Strecke von Oderberg—Čadca—Sillein durch das Waagtal nach Budapest und Preßburg sowie die von Sillein—Ruttka durch die mittlere Slowakei über Kremnitz nach Budapest führende Linie. Die von Oderberg in westöstlicher Richtung nach Kaschau führende Bahn diente vornehmlich dem zwischenstaatlichen Durchgangsverkehr. Bis zum Zusammenbruch der österreichisch-ungarischen Monarchie vollzog sich der weitere Ausbau weiterhin vor allem in nordsüdlicher Richtung. Dies änderte sich mit einem Schlag, als die Slowakei nach dem Weltkrieg in das tschechoslowakische Staatsgebilde eingeschlossen wurde. Das einseitig von Prag aus geleitete Staatswesen hatte ein Interesse an der Verbesserung der westöstlichen Verkehrswege. Es wurden infolgedessen sowohl neue Verbindungen zwischen Mähren und der Slowakei geschaffen als auch die mittel- und ostslowakischen Gebiete — unter Überwindung bedeutender natürlicher Hindernisse — von Westen her dem Eisenbahnverkehr erschlossen.

**Slowakische Eisenbahnen**  
Länge in km

	Staatsbahnen	Privatbahnen (Akt.-Ges.)	Insgesamt
Hauptbahnen . . . . .	880	507	1.387
Nebenbahnen (örtliche) . . . . .	378	718	1.096
Schmalspurbahnen . . . . .	32	30	62
Insgesamt . . . . .	1.290	1.255	2.545

sprung erklärt sich einmal daraus, daß die Slowakei ein Durchzugsland zwischen Mittel- und Südosteuropa ist, an dessen Verkehr daher schon frühzeitig zwischenstaatliches Interesse erwachte, zum anderen aus der wechselvollen Eisenbahnbaupolitik, die sich

Die Slowakei verfügt daher heute über eine Anzahl leistungsfähiger Linien sowohl in der Nordsüd- als auch in der Ostwestrichtung.

**Streckennetz**

Die vom Reich (Berlin—Breslau) und vom Generalgouvernement (Warschau) über Čadca und Sillein durch das Tal der Waag nach Leopoldstadt und Gáň (Landesgrenze) führende zweigleisige Bahn ist die bedeutendste der von Norden nach Süden verlaufenden Strecken. Auf der bisher eingleisigen Verbindungslinie Preßburg—Leopoldstadt wird zur Zeit auf der Teilstrecke Ratzersdorf—Leopoldstadt ein zweites Gleis angelegt und so der Donauhafen Preßburg mit einer leistungsfähigen Linie an die durch das slowakische Industriegebiet im Waagtal führende Bahn angeschlossen. In nordsüdlicher Richtung verläuft auch die aus Böhmen-Mähren kommende zweigleisige Strecke über Brodské—Kutti nach Theben-Neudorf, wo sie Anschluß an die Strecke Wien—Preßburg—Landschütz—Budapest gewinnt.

Die bedeutendste der von Westen nach Osten führenden Linien ist die Kaschau-Oderberger Eisen-

bahn. Der Bau eines zweiten Gleises auf der von Sillein ab eingleisigen Strecke wurde von dem tschechoslowakischen Staat begonnen, die Slowakei führte den Umbau weiter und stellte ihn 1939 auf den Teilstrecken Sillein—Ruttka und Tschirm (Strba)—Deutschendorf (Poprad) fertig. Die restlichen Teilstrecken befinden sich im Bau. Die Linie Čadca—Sillein—Ruttka—Oberstuben—Altschl—Tomášovce—Budapest ist angesichts der neuen geographischen Gesamtstruktur des Landes in ihrer nordwest-südöstlichen Richtung verkehrsgeographisch heute eher der westöstlich verlaufenden Grundrichtung zuzurechnen. Sie hat in den Jahren nach 1918 viel von ihrer früheren Bedeutung verloren. Die Strecke Čirč—Preschau, von wo nach Bartfeld (Bardejov) im Norden der Ostslowakei eine Stichbahn führt, schließt bei Kysak an die Kaschau-Oderberger Eisenbahn an. Sie erschließt gemeinsam mit der von Medzilaborce über Homenau—Bánovce kommenden Bahn mit Anschluß an die Kaschau-Oderberger Eisenbahn an der Grenze bei Kuzmice die Ostslowakei. Mit dem vom slowakischen Ver-



kehrministerium geplanten und im Juni 1939 in Angriff genommenen Neubau einer ostslowakischen Westoststrecke bilden die beiden letztgenannten Strecken die Verkehrsgrundlage für die beabsichtigte wirtschaftliche Erschließung der Ostslowakei. Im Süden verläuft von Preßburg über Leopoldstadt—Kozárovce—Altsohl—Červena Skala nach Margecany eine weitere Westoststrecke (parallel zur Kaschau-Oderberger Eisenbahn), mit der sie in Margecany zusammentrifft. Sie verbindet die waldreichen Gebiete der mittleren und östlichen Slowakei mit Preßburg.

### Ausbau und Rationalisierung

Der slowakischen Verkehrspolitik erwächst die Aufgabe, aus diesem Erbe eine neue, der wirtschaftlichen Entwicklung Rechnung tragende Verkehrseinheit zu schaffen. Da sich der Slowakei auf Grund ihres Reichtums an Naturschönheiten auch günstige Aussichten als Reiseland eröffnen, wird die Verkehrspolitik dabei neben erzeugungswirtschaftlichen auch Gesichtspunkte des Dienstleistungsgewerbes (Fremdenverkehr usw.) in Rechnung setzen. Mit der Inbetriebnahme der aufgezählten Hauptlinien ist der Aufbau des slowakischen Eisenbahnnetzes im wesentlichen abgeschlossen. Nur einem einzigen geplanten Neubau kann — da er die Bedeutung der Slowakei als Verkehrsdurchzugsland weiter erhöht — eine grundsätzliche verkehrsstrukturelle Bedeutung beigemessen werden, nämlich dem Bau einer Linie, die von Budapest unter Benutzung schon bestehender Strecken nach Neusohl, von dort anschließend an die von Rosenberg (nach Korytnica) ausgehende Schmalspurbahn nach Krakau führen und so eine direkte Verbindung des südosteuropäischen Raumes mit dem Generalgouvernement herstellen soll.

Im übrigen aber steht der neue slowakische Staat eher vor Ausbau- als Aufbaufaufgaben. Dabei lenkt er sein Augenmerk sowohl auf die Verdichtung des Netzes als auch auf die technische Vervollkommnung des Betriebes auf den bestehenden Linien. Die Verdichtung des Netzes hat die Verknüpfung schon bestehender Strecken untereinander und die Verbindung der bisher noch am wenigsten erschlossenen Ostslowakei mit dem west- und mittelslowakischen Netz zum Ziel. Der im Juni 1939 begonnene Bau der 52 Kilometer langen Strecke Preschau—Vranov—Strážské<sup>1)</sup>, die die beiden ostslowakischen

Nordsüdbahnen miteinander verbinden soll, hat diese Entwicklung eingeleitet. Durch die Grenzziehung gegen Ungarn auf Grund des Wiener Schiedsspruches wurden mehrere nordsüdlich führende Strecken von Lokalbahncharakter zerschnitten, so daß zahlreiche Orte den Anschluß an das slowakische Eisenbahnnetz und die Verbindung untereinander verloren haben. Nunmehr sollen diese Orte im Anschluß an vorhandene Strecken wieder in das Eisenbahnnetz einbezogen werden. Die Streckenteile von Tomášovce nach Velka Ves mit einer Länge von 7 Kilometer und von Lastovce nach Kuzmice wurden schon dem Verkehr übergeben. Durch die Herstellung einer neuen Verbindungslinie von Altsohl nach Dobschau sollen die südlichen Lokalstrecken an das übrige slowakische Eisenbahnnetz angeschlossen werden. Bei dem bereits in Angriff genommenen Bau der Strecke Theißholz—Großrauschenbach (Revuca) sind infolge des Gebirges bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden. Auf der 19,8 Kilometer langen Strecke ist die Errichtung von nicht weniger als 47 kleinen und 9 großen Brücken und Durchlässen sowie einer Anzahl Tunnels bis zu 2 Kilometer Länge notwendig. Im Ausbau befinden sich ferner die Strecke von Lubenik nach Slavošovce, die zu den reizvollsten der slowakischen Bahnlinien gehören wird, die Strecken von Stitnik nach Niedersalz (Nižna Slana) und von Kokava nach Rim. Baňa. In der Westslowakei wird eine Verbindung zwischen Blasenstein-St. Nikolaus (Plavecky-Sv. Mikuláš und Jablonica) ausgebaut und eine Verbindung zwischen Brezova und Myjava geplant. Zur weiteren Erschließung der Ostslowakei ist schließlich der Bau einer Bahn von Vranov über Stropkov nach Svidnik beabsichtigt. Mit dem Bau der Strecke Neusohl—Unterstuben wurde eine direkte Verbindung der östlichen mit der mittleren Slowakei hergestellt. Diese 44 Kilometer lange Strecke wurde am 19. Dezember 1940 dem Verkehr übergeben.

### Verkehrsleistungen

Die betriebliche Leistungssteigerung auf den bestehenden Strecken wird ebenfalls energisch in Angriff genommen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Slowakei einen ausgesprochen gebirgigen Charakter besitzt, der sich durch die Abtretung der Ebenen im Süden und Osten des Landes in den Jahren 1938 und 1939 noch verstärkte. Überwiegend durch Ebenen führt von den bedeutenderen slowakischen Hauptstrecken nur die Strecke von Sillein durch das Waagtal nach Preßburg. Die übrigen nordsüdlich führenden Strecken benutzen hauptsächlich die von

<sup>1)</sup> Die Strecke wird für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 Stundenkilometer gebaut. Die Kosten des Baues, der innerhalb von drei Jahren fertiggestellt werden soll und die Anlage von zwei Tunnels und 17 Viadukten erfordert, sind mit 221 Millionen Ks veranschlagt.

der Natur vorgeschriebenen Linien durch die Täler der slowakischen Berge in die Pannonische Tiefebene. Trotzdem haben alle diese Strecken zahlreiche Steigungen und viele Krümmungen und Kunstbauten. Noch größer aber sind diese Schwierigkeiten bei den von Westen nach Osten führenden Bahnen. Die bedeutendste von ihnen, die Kaschau-Oderberger Bahn, folgt zwar der großen von Natur gegebenen Westostlinie, sie hat dabei aber doch bedeutende Steigungen zu überwinden. Bei den übrigen Strecken liegen die Verhältnisse noch ungünstiger. Insgesamt weisen von den 2545 Kilometer langen slowakischen Bahnen 1800 Kilometer Steigungen von 1 v. T. bis 16 v. T. auf. Auf 35 Kilometer Eisenbahnstrecke entfällt ein Tunnel mit einer durchschnittlichen Länge von 0,5 Kilometer, auf je 30 Kilometer eine Brücke. Alle diese Umstände haben die slowakischen Eisenbahnen bisher daran gehindert, eine den mittel- und westeuropäischen Verhältnissen entsprechende Durchschnittsgeschwindigkeit zu erzielen, da es trotz der Anlage der Kunstbauten nicht möglich war, den Ausbau der Strecken geradlinig durchzuführen. Außerdem war der Unterbau des größten Teiles der slowakischen Eisenbahnstrecken durchaus ungenügend. Die von der Tschechoslowakischen Republik in Angriff genommenen Verstärkungen des Unterbaues werden von der Slowakei fortgesetzt, und auch sonst werden alle Anstrengungen gemacht, um die Durchschnittsgeschwindigkeit zu erhöhen. Heute erreichen Güterzüge eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 40 bis 45 Stundenkilometer, die auf den Nebenbahnen eingesetzten Motorzüge 50 bis 60 Stundenkilometer, Personenzüge 60 bis 65 Stundenkilometer, Schnellgüterzüge 70 Stundenkilometer und Schnellzüge 80 bis 90 Stundenkilometer. Die Höchstgeschwindigkeit von Schnellzügen auf den Hauptbahnen liegt zwischen 90 und 100 Stundenkilometer. Auf der Strecke Preßburg—Leopoldstadt—Puchov—Sillein und der anschließenden Kaschau-Oderberger Eisenbahn wird durchgehend ein zweites Gleis angelegt und der Unterbau für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 150 Stundenkilometer verstärkt.

Die Elektrifizierung der slowakischen Bahnen wurde bisher noch nicht ernstlich in Erwägung gezogen, da durch den Ausbau der an sich zahlreich vorhandenen Wasserkräfte erst der bereits vorhandene und mit der fortschreitenden Intensivierung der Landwirtschaft und Industrialisierung wachsende Bedarf gedeckt werden soll. Lediglich zwei kurze schmalspurige Lokalstrecken, nämlich im Norden der östlichen Slowakei die Strecke von Deutschendorf über Altschmecks nach Tatra-Lomnitz

sowie nach Tschirmersee (Štrbské-Pleso) und im Westen die Strecke von Trentschin-Teplá nach Trentschin-Teplitz, die schon während des Weltkrieges gebaut wurde, werden derzeit elektrisch betrieben.

### Das rollende Material

Vom Bestand an rollendem Material der tschechoslowakischen Bahnen sollte die Slowakei 21,5 v. H. erhalten, bei den Gebietsabtretungen an Ungarn wurden 31,5 v. H. des slowakischen Anteiles am tschechoslowakischen Lokomotiv- und Wagenpark Ungarn zugesprochen. Das rollende Material der slowakischen Eisenbahnen — gegenwärtig etwa 13.960 Güterwagen und 1680 andere Wagen sowie 620 Lokomotiven — würde zwar zur Bewältigung des laufenden Verkehrs ausreichen; da jedoch nicht der gesamte Bestand zur gleichen Zeit zur Verfügung steht, müssen vom Ausland Wagen ausgeliehen werden. So wurden 1940 im Monat durchschnittlich 7000 eigene und 10.000 fremde Wagen beladen. Die für die geborgten Wagen zu entrichtende Miete schmälert das Betriebsergebnis. Die slowakische Eisenbahnpolitik ist daher bestrebt, diesen Engpaß zu überwinden und den Bestand an rollendem Material auf eine auch außergewöhnlichen Anforderungen genügende Höhe zu bringen. Im Jahre 1940 wurden 34.180.000 Ks für die Ergänzung des Wagenparks aufgewendet. 1941 sollen 20 Personen- und 560 Güterwagen neu eingestellt werden.

### Besitzstand

Von den gesamten slowakischen Eisenbahnlinien sind nur rund die Hälfte, nämlich 1290 Kilometer, Eigentum der Staatsbahnen, während die übrigen Strecken 34 privaten Gesellschaften gehören. Unter den 1255 Kilometer langen, in Privatbesitz befindlichen Strecken, befinden sich vier Hauptbahnen, deren bedeutendste das slowakische Teilstück der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist. Die übrigen Strecken sind Nebenbahnen von geringerer Bedeutung. Auf allen Strecken wird der Betrieb von den slowakischen Staatsbahnen durchgeführt. Die Verstaatlichung der noch in Privatbesitz befindlichen Linien als Voraussetzung einer einheitlichen Eisenbahnpolitik, hat in jüngster Zeit große Fortschritte gemacht. Es ist u. a. in aller nächster Zeit die Verstaatlichung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vorgesehen, an deren Gesamtstrecke die Slowakei mit über 69,6 v. H. beteiligt ist.

Die Lage der slowakischen Staatsbahnen ist im ganzen günstiger als die der Eisenbahnen der anderen südöstlichen Donauländer. Bis auf den Mangel an

rollendem Material, den es mit diesen teilt, leidet es sehr viel weniger an dem Zurückbleiben des Ausbaues des Eisenbahnwesens hinter dem Wirtschaftswachstum, das den Südostländern in den letzten

Jahren so stark zu schaffen gemacht hat. Im übrigen wird die enge wirtschaftliche Anlehnung an Deutschland zur Erhöhung der Elastizität des Verkehrs wesentlich beitragen.

## Die Eisenbahnen der Türkei

In Kleinasien, dem Kernland der modernen Türkei, ist der Eisenbahnbau erst während der letzten zwanzig Jahre energisch in Angriff genommen worden. Seitdem aber ist ein Eisenbahnnetz im Entstehen, das nicht nur die Türkei selbst mit ausreichenden Schienenverkehrswegen ausstattet, sondern auch alle Voraussetzungen für einen günstigen Durchgangs- und Anschlußverkehr auf der Schiene zwischen Europa und den Ländern des Vorderen Orients bietet. Bis zum Beginn der Regierung Atatürks, des Begründers der modernen türkischen Republik, hing die Türkei hinsichtlich der Finanzierung des Eisenbahnbaues von den europäischen Großmächten ab, deren Interessen so verschieden lagen, daß eine Einigung über die einzuschlagende Eisenbahnpolitik sowohl untereinander als auch in den Verhandlungen mit der Pforte auf nicht endenwollende Schwierigkeiten stieß. Zu Beginn des Eisenbahnzeitalters, etwa um die Mitte der dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts, war England am Bau einer Bahn vom Persischen Golf über Bagdad nach Aleppo und Iskenderun (Alexandrette) interessiert, und auch der Plan einer Verbindung Istanbuls (Konstantinopels) mit Bagdad lag damals noch im englischen Konzept. Dieses Interesse an einer kürzeren Landverbindung mit Indien trat jedoch wieder in den Hintergrund, als sich mit der Eröffnung des Suezkanals der Seeweg dorthin entscheidend verkürzte. Die Türkei selbst stand bis nach dem Krimkrieg (1853 bis 1856) diesen Bauprojekten ablehnend gegenüber. Auf asiatischem Gebiet wurde die erste türkische Eisenbahnkonzession einer englischen Gesellschaft im Jahre 1856 für die Strecke Izmir (Smyrna)—Aydin gewährt. Diese Bahn wurde zur ersten türkischen Eisenbahn überhaupt; ihr folgten in der europäischen Türkei die Strecken Konstantza—Cernavoda im heutigen Rumänien (1860) und Russe (Rustschuk)—Varna (1866) auf bulgarischem Gebiet<sup>1)</sup>.

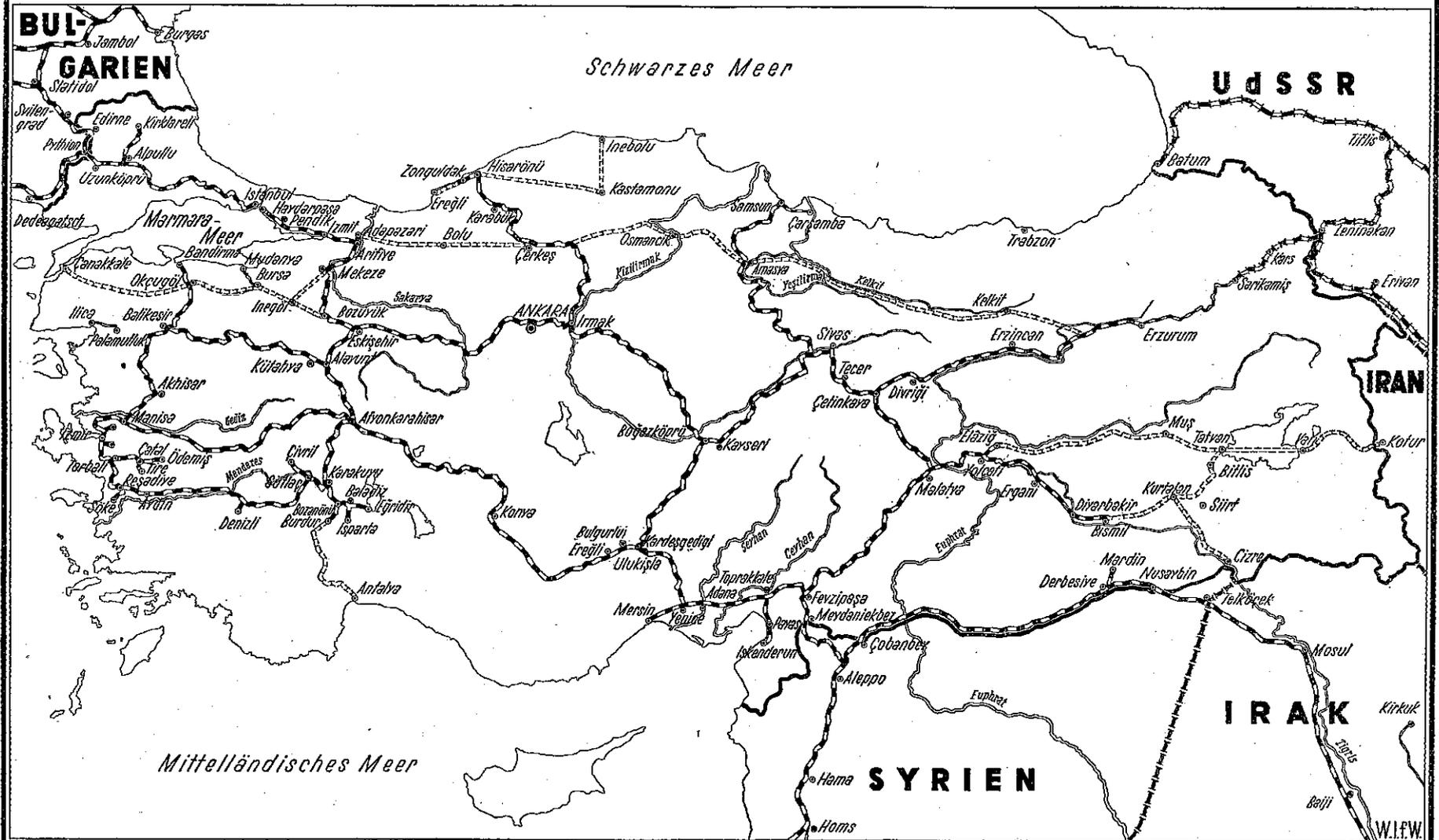
### Der Ausbau der europäischen Anschlußbahnen und der asiatischen Stichbahnen bis zum Weltkrieg

Eine wesentliche Verstärkung der türkischen Bauinitiative trat erst mit dem Regierungsantritt des Sultans Abdul Aziz (1861 bis 1876) ein, der Reformen nach europäischem Muster zugänglich war und die Vorteile eines Ausbaues des türkischen Eisenbahnnetzes im Anschluß an das europäische Netz erkannte. 1869 wurde dem aus der Geschichte des rumänischen Eisenbahnbaues bekannten Eisenbahnfinancier Hirsch die Konzession von 2000 Kilometer Eisenbahnlinien in der europäischen Türkei erteilt, wobei der türkische Staat eine sogenannte Kilometergarantie — eine Brutto-Betriebseinnahmengarantie je Kilometer unter Verpfändung von Staatseinkünften — übernahm und dem Erbauer das Recht der Ausgabe von Prämienobligationen gewährte, die dann später in die bekannten Türkenlose umgewandelt wurden. Die Fertigstellung der geplanten Bahnbauten zog sich allerdings infolge von Streitigkeiten zwischen der Pforte und den Konzessionären — in türkischen Regierungskreisen machte sich zeitweilig eine offene Gegnerschaft gegen den Bahnbau bemerkbar — und infolge eines Staatsbankrotts der Türkei sehr in die Länge, so daß erst 1888 der erste Zug von Wien nach Istanbul geführt werden konnte. Immerhin war das unter der Türkenherrschaft begonnene europäische Eisenbahnnetz im Südosten, dessen größter Teil mit der Zeit an Rumänien, Bulgarien und Griechenland abgetreten wurde, ziemlich ansehnlich, wenn auch Teile dieses Netzes erst von den Nachfolgestaaten der Türkei fertiggestellt wurden. Insgesamt handelte es sich dabei um folgende Strecken: die Orientexpressstrecke Istanbul — Uzunköprü — Edirne (Adrianopel) — Belovo mit den Abzweigungen Slatidol (Seimen)—Jambol und Plovdiv (Philippopel)—Jambol, dann die Transbalkanstrecke Pythion—Dedeagatsch (Alexandropolis)—Saloniki und die Strecken Saloniki—Skoplje (Üsküb)—Mitrovica, Skoplje—Zbevac (Sibefstche) und Saloniki—Verria—Bitolj (Monastir). Verblieben ist der Türkei auf europäischem Gebiet das Endstück der Orientexpressstrecke von Uzunköprü nach Istanbul und die im Jahre 1912 eröffnete Zweiglinie zu dieser Strecke Alpulu — Kirklareli (Kirkkilisse). Diese Strecken gehörten dem türkischen Staat, wurden aber von der *Orientbahn-Gesellschaft* betrieben.

Im Gegensatz zu den bisherigen Bahnbauten, der ersten asiatisch-türkischen Bahn von Izmir nach Aydin und der europäisch-türkischen Bahnen, die von ausländischen Gesellschaften durchgeführt worden waren, versuchte nunmehr der türkische Staat auf asiatischem Boden Bahnen in eigener Regie zu bauen. 1871 begann die osmanische Regierung mit dem Bau der Strecke Haydarpaşa (gegenüber Istanbul)—Izmit (90 Kilometer) und übernahm auch nach Fertigstellung selbst den Betrieb. Die Betätigung des

<sup>1)</sup> Vgl. Die Eisenbahnen Rumäniens, in: Monatsberichte des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung, 14. Jg., Nr. 7/8, S. 121 ff., und Die Eisenbahnen Bulgariens, ebda., 14. Jg., Nr. 9/10, S. 158 ff.

# DIE EISENBAHNEN DER TÜRKEI



- — — — — Normalspur im Betrieb
- - - - - Normalspur im Bau oder geplant
- — — — — Schmalspur
- - - - - Russische Breitspur



W.I.F.W.

Staates als Eisenbahnbauunternehmer bewährte sich jedoch nicht; nach einer Periode des Stillstandes wurde die Fortsetzung der Strecke über Izmit hinaus wieder einer ausländischen, diesmal einer deutschen Gruppe übertragen, die auch die Konzession für den Betrieb der ganzen Linie von Haydarpaşa an erhielt. Diese Gruppe ging in der 1889 mit deutschem Kapital gegründeten *Anatolischen Eisenbahn-Gesellschaft* auf. Zunächst entwickelte sich Izmir zum Ausgangspunkt einiger Stichbahnen, die vom Meer in das Innere Anatoliens vordrangen. Die englische *Aydin-Railway* baute ihre Hauptstrecke Izmir—Aydin über Sütlaç bis Egridir (469 Kilometer) aus. Dazu traten noch einige kleinere Zweiglinien, so daß das Netz dieser Privatbahn schließlich eine Länge von 610 Kilometer erreichte. Izmir wurde in den neunziger Jahren auch der Ausgangspunkt einer zweiten Privatbahn, der Izmir—Turgutlu (Kasaba)-Anschlußbahn, deren Konzession 1863 ebenfalls eine englische Gesellschaft und dann (1894) der Belgier Georges Nagelmackers, der Gründer der *Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft*, erwarb. Das Netz dieser Bahn erreichte schließlich eine Länge von 703 Kilometer mit der Hauptstrecke Izmir—Manisa (Magnesia)—Bandirma und der Abzweigung Manisa—Turgutlu—Afyonkarahisar (späterer Anschluß an die Anatolische bzw. Bagdadbahn). Die 41 Kilometer lange freiliegende Stichbahn Mudanya—Bursa (1050 Millimeter Schmalspur) wurde zunächst vom Staat erbaut, verfiel aber wieder und wurde erst 17 Jahre später (1893) von einer ausländischen Gesellschaft unter der Führung Nagelmackers' wiederhergestellt und in Betrieb genommen.

Ende der achtziger Jahre wurden in Syrien an französische Interessenten Bankkonzessionen vergeben (*Damas-Hamah et Prolongements*). Sie umfaßten die Strecken: Beirut—Damaskus (147 Kilometer, schmalspurig), Damaskus—Muserib (100 Kilometer, schmalspurig), Rejak—Aleppo (331 Kilometer, davon Homs—Hama—Aleppo normalspurig, Homs—Rejak schmalspurig) und die Strecke Homs—Tripolis (102 Kilometer, normalspurig). Eine eigene Konzession wurde für die Strecke Jaffa—Jerusalem (87 Kilometer) 1888 erteilt, die ebenfalls mit französischem Kapital schmalspurig gebaut wurde. Von der türkischen Regierung selbst wurde 1900 mit dem Bau der *Hedschas-Bahn* begonnen, die 1908 fertiggestellt war. Diese entlang der Wüsten-, Handels- und Mekkapilger-Straße gebaute normalspurige Bahn verbindet bei einer Länge von 1468 Kilometer Damaskus mit Medina und Mekka und besitzt eine Abzweigung von Derat nach Haifa. Die Gelder für den Bau wurden größtenteils durch freiwillige Spenden der ganzen islamischen Welt sowie durch Pflichtzahlungen anlässlich von Auszeichnungen und Beförderungen aufgebracht. Nach ihrer Fertigstellung wurde auch diese Bahn als Staatsbahn betrieben. Der Erfolg von Bau und Betrieb ließ kurz vor dem Weltkrieg in der Türkei den Gedanken einheitlicher staatlicher Eisenbahnregie wieder erstarken.

#### **Bau der ersten asiatischen Durchgangsstrecke (Bagdadbahn)**

Hatten sich zunächst an dem Bau von Eisenbahnen in der asiatischen Türkei englische, französische und später belgische Unternehmen beteiligt, so trat im Oktober 1888 eine deutsche Gruppe unter der Führung der Deutschen Bank in die türkische Eisenbahnbaupolitik ein, die zunächst die schon erwähnte, vom türkischen Staat gebaute und betrie-

bene Bahn von Haydarpaşa nach Izmit in eine von ihr gegründete Gesellschaft, die *Anatolische Eisenbahn-Gesellschaft (Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie)* einbrachte. Die treibende Kraft dieser deutschen türkisch-kleinasiatischen Eisenbahnprojekte war *Georg von Siemens*, damals erster Direktor der Deutschen Bank. Seine Pläne richteten sich auf die Erschließung Kleinasiens, die Schaffung einer Verbindung der europäischen Hauptstädte mit Bagdad und dem Persischen Golf und die Einbeziehung Mesopotamiens in den europäischen Wirtschafts- und Kulturzusammenhang. In der Folge wurden diese Pläne in der internationalen Diskussion als das *deutsche Projekt der Bagdadbahn* bezeichnet. Zunächst wurde von der türkischen Regierung gleichzeitig mit der Übernahme der erwähnten Staatsbahnstrecke die Konzession für den Bau einer Verlängerung der Stammstrecke um 486 Kilometer — von Izmit über Eskişehir nach Ankara — erworben. Der Bau dieser Strecke wurde 1892 fertiggestellt, und ein Jahr später erhielt die Gesellschaft die Konzession für eine weitere, 445 Kilometer lange Anschlußstrecke von Eskişehir über Alayunt—Afyonkarahisar—Akşehir nach Konya, die bereits 1896 dem Verkehr übergeben werden konnte. Diese Bahnbauten haben die wirtschaftliche Entwicklung Anatoliens sehr gefördert, so daß die für die „Kilometergarantien“ erhöhten Zehnten für den Getreidebau leicht hereingebracht werden konnten und noch Überschüsse für die Staatskasse übrigblieben.

Mit dem Bau der eigentlichen Bagdadbahn wurde nach sehr langwierigen Verhandlungen zwischen der deutschen Gruppe und der Pforte 1903 begonnen. Die technischen Schwierigkeiten lagen darin, daß die Trasse fast durchweg im Gebirge verlief, die wirtschaftlichen darin, daß eine Rentabilität des kostspieligen Baues nur sehr langfristig zu erwarten war. Dazu kamen *politische Schwierigkeiten*. England, Frankreich und Rußland wollten einen allzu starken deutschen Einfluß auf die strategisch und wirtschaftlich höchst bedeutsame Bahn nicht zulassen, obwohl von vornherein eine Teilnahme fremden Kapitals am Bau der Bagdadbahn zugestanden worden war. Die Bahn, die ursprünglich von Ankara ihren Ausgang nehmen sollte, wurde schließlich — um Rußland entgegenzukommen — von Konya aus begonnen. Die Konzession wurde einer neuen deutschen Gesellschaft, der *Bagdadbahngesellschaft (Société Imperiale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad)* erteilt. Die erste Teilstrecke Konya—Eregli—Bulgurlu wurde im Oktober 1904 dem Verkehr übergeben. Nach weiteren Verhandlungen begann 1908 der außerordentlich schwierige

und kostenreiche Bau der zweiten, 840 Kilometer langen Teilstrecke Bulgurlu—Adana—Derbesiye, wobei ursprünglich eine gesonderte Zweigbahn nach Aleppo die Verbindung mit Syrien herstellen sollte. 1911 wurden in einem Nachvertrag die Bedingungen für die Strecke Derbesiye—Mosul—Bagdad festgelegt. Um England entgegenzukommen, verzichtete die Bagdadbahngesellschaft auf die ihr schon erteilte Konzession für die Strecke Bagdad—Basra—Persischer Golf, die einer neuen internationalen Gesellschaft mit angemessener deutscher Kapitalbeteiligung verliehen werden sollte. Sie erhielt dafür die Konzession für die Zweiglinie Toprakale—Payas—Iskenderun und für den Ausbau des dortigen Hafens, womit ihr ein selbständiger Anschluß an das Meer gesichert wurde.

Die technische Ausrüstung der Bagdadbahn war ursprünglich für Züge mit einer Geschwindigkeit von 75 Stundenkilometer vorgesehen, somit auf eine hohe Leistungsfähigkeit abgestellt. Im Sommer 1914 war der Bahnbau mit Ausnahme von zwei Unterbrechungen auf den Kämmen des Taurus und Amanus bis Nusaybin fortgeführt und von Bagdad aus 62 Kilometer nach Norden vorgetrieben. Während des Krieges bauten die Deutschen die fehlenden Gebirgsstrecken, während die Fortsetzung von Bagdad bis Basra in südöstlicher und bis Baija in nördlicher Richtung von den Engländern aus strategischen Gründen fertiggestellt wurde. Die Strecke Bagdad—Basra wurde — um eine künftige Landverbindung Istanbul—Persischer Golf zu erschweren — schmalspurig ausgebaut.

Mit der Beendigung des Weltkrieges war für die Bagdadbahn eine ganz neue Situation entstanden. Die zum großen Teil fertiggestellte Bahn war jetzt auf drei Staatsgebiete verteilt: die Türkei, Syrien und den Irak. Auf türkischem Gebiet war die Bahn bereits vollendet. Nach der Entlassung aus dem Mandatsverhältnis kaufte die Regierung des Irak im Jahre 1936 ihren Streckenanteil auf und begann den Bau des Schlußstückes Baiji—Teiköçek. Am 15. Juli 1940 wurde die Bagdadbahn vollständig dem Verkehr übergeben.

### Die Baupolitik nach dem Weltkrieg

Die neue eisenbahnpolitische Ära der Türkei nach dem Weltkrieg begann im Juli 1920 mit der Annahme eines Gesetzes in der Türkischen Nationalversammlung, das im wesentlichen drei Grundsätze festlegte: alle türkischen Bahnen sollten künftig nur noch von türkischem Personal betrieben werden, an ausländische Unternehmer sollten keine Konzessionen mehr erteilt werden, und alle Bahnen sollten

verstaatlicht werden. Diese Grundsätze sind unter der Regierung Kamal Atatürks im wesentlichen durchgeführt worden. Mit Ausnahme der Strecke Çobanbey—Nusaybin der Bagdadbahn und der kurzen Schmalspurstrecke Ilica—Palamutluk wurden tatsächlich alle Bahnen verstaatlicht und von der türkischen Staatseisenbahnverwaltung in Betrieb genommen. Die neue Eisenbahnpolitik war ein wichtiger Teil der neuen Wirtschaftspolitik und eine wesentliche Voraussetzung für die erstrebte Hebung der Landwirtschaft, die Erschließung der Kohlen- und Kupferbergwerke und die Industrialisierung. Die Finanzierung der neuen Bahnbauten erfolgte aus den laufenden Staatseinnahmen, in letzter Zeit auch durch inländische Prämienanleihen.

Im Frieden zu Gümrü (Leninakan) vom 3. Dezember 1920 erhielt die Türkei die von den Russen im Weltkrieg errichtete Bahn Leninakan—Erzurum zugesprochen, die in einer Länge von 124 Kilometer bis Sarikamiş in russischer Breitspur und von dort westwärts 232 Kilometer in Schmalspur errichtet worden war.

Die wichtigsten Neubauten nach dem Weltkrieg wurden in den Jahren 1924 bis 1935 durchgeführt. Sie umfassen ein Netz von 2484 Kilometer mit folgenden Strecken: Kütahya—Balıkesir 253 Kilometer, Fevzipaşa—Malatya—Ergani—Diyarbakir 533 Kilometer, Ankara—Kayseri—Sivas 602 Kilometer, Kayseri—Bogazköprü—Kardesgedigi 170 Kilometer, Sivas—Samsun 376 Kilometer, Irmak—Çerkeş (İsmetpaşa)—Hisarönü (Filyos) 393 Kilometer, Afyonkarahisar—Karakuyu 114 Kilometer und Sivas—Tecer 43 Kilometer. Nach 1935 wurden die Strecken Sivas—Malatya mit der Abzweigung Çetinkaya—Divriği und im Oktober 1939 die Fortsetzung bis Erzurum fertiggestellt (Divriği—Erzurum 553 Kilometer). Der Bau dieser letztgenannten Bahn, die durch besonders fruchtbare Landstriche führt und den Anschluß an das russische Netz in Richtung Tiflis herstellt, scheiterte früher an dem Widerstand des zaristischen Rußland. Von Diyarbakir aus sind zwei weitere Strecken bereits im Bau. Die eine führt über Siirt—Bitlis nach Tatvan (am Vansee) und weiter über Van zur iranischen Grenze nach Kotur. Die zweite Strecke zweigt von der ersteren bei Kurtalan ab und führt an die Dreiländerecke Türkei-Irak-Syrien bis Cizre. In der Nähe dieses Ortes sind bedeutende Ölvorkommen entdeckt worden, so daß die Rentabilität dieses Bahnbaues auch dadurch gesichert erscheint. Die zur iranischen Grenze führende Strecke, mit deren Fortsetzung auf iranischem Gebiet in absehbarer Zeit gerechnet werden kann, durchschneidet

die fruchtbaren Gebiete um den dichtbesiedelten Vansee. Am Südufer dieses Sees ist dem Wunsche Atatürks gemäß die Gründung einer neuen Musterstadt mit allen modernen Einrichtungen als Kulturstätte des türkischen Ostens geplant. Im Bau ist ferner eine neue Verbindung mit der Mittelmeerküste von Burdur nach Antalya sowie die Verlängerung der Kohlenbahn von Zonguldak nach Ereğli. Zu den erwogenen weiteren Bahnbauten zählen vor allem die Strecken Adapazari—Bolu—Çerkeş und Hisarönü—Kastamonu—Inebolu im Nordwesten Anatoliens und schließlich eine Verbindung im Osten von Elazığ nach Muş und Tatvan.

### Das heutige Streckennetz

Während das türkische Eisenbahnnetz (in Europa und Asien) 1923 eine Länge von rund 4000 Kilometer hatte, verfügt es heute bereits über eine Gesamtlänge von 7376 Kilometer. Damit ist eine Dichte von 0,96 Kilometer je 100 Quadratkilometer oder 4,5 Kilometer je 10.000 Einwohner erreicht. Die innerhalb der letzten 17 Jahre neu gebauten 3371 Kilometer, das sind rund 200 Kilometer jährlich, stellen technisch und wirtschaftlich eine bedeutende Leistung dar. (Im Vergleich hierzu sind in den letzten 68 Jahren der kaiserlich-osmanischen Regierung, seit Beginn des ersten türkischen Bahnbaues, 4460 Kilometer, das sind nur 66 Kilometer im Jahresdurchschnitt, gebaut worden.) Mit dieser Leistung rückt die moderne Türkei in die erste Reihe jener Staaten ein, die — im Gegensatz zu der sonst seit 1914 zu beobachtenden Stagnation im Eisenbahnneubau — in den letzten zwei Jahrzehnten eine sehr intensive Eisenbahnbaupolitik getrieben haben. Dies ist um so bemerkenswerter, als bei der Finanzierung des Baues neue Methoden angewandt wurden und die neuen Linien zum größten Teil den Charakter von Gebirgsstrecken haben.

Das türkische Netz ist zu 94 v. H. normalspurig. 124 Kilometer entfallen auf die russische Breitspur (Sarıkamış—Russische Grenze) und 338 Kilometer auf Schmalspur (750 mm, ausgenommen die Strecke Mudanya—Bursa), davon 232 Kilometer auf die Strecke Sarıkamış—Erzurum. Da der Umbau dieser Strecke auf die Normalspur bereits ernsthaft erwogen wird, dürften später nur mehr die folgenden kurzen Schmalspurstrecken übrigbleiben: Mudanya—Bursa (41 Kilometer), Samsun—Çarşamba (36 Kilometer) und Ilica—Palamutluk (29 Kilometer).

Die Haupt- und Stammstrecke des heutigen türkischen Netzes führt von Edirne über Istanbul—Eskişehir—Ankara—Bogazköprü—Kardesgedigi—Yenice—Adana—Toprakkale—Fevzipaşa nach Mey-

daniëkbez. Sie verbindet nicht nur die Hauptstadt Ankara mit Istanbul, dem ersten Handelsplatz des Landes, sondern auch diese beiden Städte nach Westen hin mit dem europäischen Schienennetz, nach Süden hin mit Syrien und nach Osten mit Mosul, Bagdad und dem Persischen Golf. Den internationalen Personenverkehr versieht auf dieser Strecke im Anschluß an den *Ostende-Simplon-* und *Orient-Express* der *Taurus-Express* von Haydarpaşa an. Die Verbindung zwischen dem europäischen und dem asiatischen Netz über den Bosphorus von Istanbul nach Haydarpaşa wird im Güterverkehr mit einer behelfsmäßigen Fähre oder durch Umladen besorgt; im Reiseverkehr muß umgestiegen werden. Der Bau einer modernen Eisenbahnfähre ist vorgesehen. Die Grenzstation gegen Syrien ist Meydaniëkbez, von wo aus der *Taurus-Express* zunächst nach Aleppo geführt wird. Ein Teil wird südwärts über Homs nach Tripolis geleitet, wo der normalspurige Schienenweg von Europa und Asien aus endet<sup>1)</sup>. Der zweite Teil des *Taurus-Express* fährt von Aleppo nordwärts wieder zur türkischen Grenze, die bei der Station Qobanbey erreicht wird. Von hier findet die Hauptstrecke wieder auf türkischem Gebiet ihre Fortsetzung in östlicher Richtung bis Nusaybin (an der syrischen Grenze); dieser Teil der Strecke wird von einer privaten Gesellschaft betrieben. Von Nusaybin führt die Bagdadbahn auf syrischem Gebiet bis Telköçek, wo die Grenze des Irak erreicht wird. Von Mosul versah bis zur Fertigstellung der Reststrecke der Bagdadbahn Mosul—Baiji ein Autobusdienst die Verbindung mit Kirkuk, von wo eine von den Engländern im Weltkrieg erbaute Schmalspurbahn nach Bagdad führt.

Von dieser Stammstrecke zweigt östlich von Ankara bei Irmak die türkische „*Kohlenbahn*“ nach Hisarönü und Zonguldak ab; diese wichtige Bahn hat in jüngster Zeit durch die Errichtung der ersten türkischen Stahlwerke in Karabük (südöstlich Zonguldak) an Bedeutung gewonnen. Die zweite Abzweigung von der Stammstrecke bei Bogazköprü über Kayseri nach Sivas erschließt nicht nur das dortige fruchtbare Getreideanbaugbiet, sondern stellt auch die Bahnverbindung mit dem neuen türkischen Textilzentrum Kayseri her. Sie führt von Sivas weiter nach Çetinkaya und Divriği, wo sie Anschluß an die Erzurum-Bahn gewinnt. Mit der Fertigstellung der letzteren ist die Zweigstrecke Bogazköprü—Sivas—Erzincan—Erzurum ebenfalls

<sup>1)</sup> Im Anschluß an den *Taurus-Express* vermittelt ein Autobusdienst die Verbindung mit Haifa über Beirut. Dort beginnt das normalspurige *afrikanische Netz* in der Richtung Jaffa—Kairo—Alexandrien.

zu einer internationalen Durchgangsstrecke geworden, da durch sie eine Schienenverbindung — wenn auch mit zweimaligem Umladen infolge des Wechsels der Spurweite — nach Rußland und Iran vermittelt wird. Die dritte Abzweigung der Stammstrecke führt von Fevzipaşa nach Malatya und Diyarbakir. Sie erschließt einerseits das Getreideanbaugebiet bei Malatya, andererseits die Kupfer- und Chromgruben von Ergani und wird nach ihrem Ausbau eine weitere Verbindung über Van nach dem Iran und südwärts nach dem Irak ermöglichen.

Das heutige türkische Netz verfügt bereits über drei Nordsüdlinien, die das Marmara- und Schwarze Meer mit dem Mittelmeer verbinden und das Innere Kleinasiens nach diesen Meeren zu aufschließen. Es sind dies die Strecken Bandirma—Akhisar—Izmir—Söke, die Verbindung Hisarönü—Irmak—Bogazköprü—Kardesgedigi—Yenice—Mersin über die Stammstrecke und die Verbindung Samsun—Sivas—Malatya—Fevzipaşa—Toprakkale—Payas—Iskenderun. Die Strecke Bogazköprü—Kardesgedigi verbindet das Baumwollgebiet des Mitteländischen Meeres mit dem Textilzentrum Kayseri. Nach Vollendung der im Bau befindlichen Teilstrecke Burdur—Antalya wird schließlich eine vierte Nordsüdverbindung im Anschluß an die Hauptstrecke von Arifiye über Eskişehir—Afyonkarahisar—Baladis—Burdur nach Antalya führen. Die zweite große Westostverbindung des türkischen Eisenbahnnetzes im Süden der Hauptstrecke ist die Strecke Izmir—Afyonkarahisar—Konya, die bei Kardesgedigi an die Stammstrecke anschließt. Sie ist besonders für die Landwirtschaft von Bedeutung; das Gebiet, das sie berührt, liefert hauptsächlich Tabak, Rosinen und Getreide. Das gleiche gilt von der dritten nur kurzen Westoststrecke Izmir—Aydin—Egridir, die durch das Gebiet der türkischen Feigenproduktion führt.

### Verkehrs- und Einnahmenentwicklung

Die bedeutende Zunahme der Streckenlänge des türkischen Eisenbahnnetzes hat auch zu einer starken Verkehrszunahme geführt<sup>2)</sup>. Die Zahl der ge-

<sup>2)</sup> Die Strecke Ilica—Palamutluk (29 Kilometer) ist in den folgenden Zahlenübersichten nicht berücksichtigt. Die Verkehrszahlen der früheren Jahre enthalten auch die Daten der inzwischen verstaatlichten Privatbahnen. Die teilweise Beschränkung der Angaben über den Personenverkehr auf die Hauptstrecken ist kaum ein Nachteil; es wird dadurch nur der Personenverkehr auf den Vorortstrecken eliminiert, was vom eisenbahnstatistischen Standpunkt vertretbar ist, da der Vorortverkehr der großen Städte mit seinen kurzen Durchschnittsreisewegen und seinen Sondertarifen eine andere Struktur aufweist als der Verkehr auf den Fernstrecken.

### Entwicklung des türkischen Eisenbahnverkehrs

Rechnungsjahr	Streckenlänge <sup>1)</sup> km	Personenzüge	Gemischte Züge	Güterzüge
1933/34 . . . .	6.006	86.268		12.000
1934/35 . . . .	6.155	61.104	34.464	18.696
1935/36 . . . .	6.401	81.492	34.128	20.640
1936/37 . . . .	6.900	140.340		34.824
1937/38 . . . .	6.917	92.610	54.866	38.326
1938/39 . . . .	7.071	101.185	55.277	43.049
1939/40 . . . .	7.271 <sup>2)</sup>	101.967	62.603	53.181

<sup>1)</sup> Jahresdurchschnitt des Rechnungsjahres (Juni—Mai), errechnet auf Grund der einzelnen Monatsdurchschnitte. — <sup>2)</sup> Letzter Stand: 7347 km (Januar 1941).

fahrenen Güterzüge hat sich vom Rechnungsjahr 1933/34 an bis 1939/40 mehr als vervierfacht; die Tonnenkilometer-Leistung läßt im gleichen Zeitraum eine Zunahme um 186 v. H. erkennen. Im Durchschnitt sind die Güterzüge kürzer geworden, was damit zu erklären ist, daß auf den vielen neuen Strecken der Verkehr zunächst schwächer ist als auf den älteren. Die Personenkilometer-Leistung, die in der nachfolgenden Zahlenübersicht für die Jahre 1933/34 bis 1937/38 für alle Strecken ausgewiesen ist, hat sich innerhalb von vier Jahren mehr als verdoppelt. Die Einnahmen sind

### Einnahmen der türkischen Eisenbahnen

Rechnungsjahr	insgesamt	davon		je Personenkilometer <sup>1)</sup>	je Tonnenkilometer
		Personenverkehr	Güterverkehr		
		1.000 t. Pfd.			
1933/34 . . . .	21.300	6.132	14.520	.	3'00
1934/35 . . . .	26.580	6.048	18.624	.	2'66
1935/36 . . . .	24.744	7.584	16.128	.	2'60
1936/37 . . . .	32.400	8.712	21.360	.	2'36
1937/38 . . . .	35.358	9.872	23.229	1'04	2'28
1938/39 . . . .	36.624	11.232	24.540	1'00	2'12
1939/40 . . . .	43.119	13.196	29.031	0'96	2'09

<sup>1)</sup> Auf den Hauptstrecken.

von 1933/34 bis 1939/40 insgesamt um 102 v. H., im Personenverkehr um 105 v. H., im Güterverkehr um 100 v. H. gestiegen. Wenn ungeachtet der Verkehrszunahme die Einnahmen je Personen- und Tonnenkilometer zurückgingen, so ist dies einerseits auf die rasche Zunahme der Streckenlänge zurückzuführen — d. h. der Verkehr hätte noch stärker zunehmen müssen, um

### Verkehrsleistungen der türkischen Eisenbahnen

Rechnungsjahr	Beförderte Personen	Beförderte Güter <sup>1)</sup>	Personen-km		Tonnen-km
			insgesamt	auf den Hauptstrecken	
			in 1.000		
1933/34 . . . .	10.884	2.388	475.440	.	483.852
1934/35 . . . .	12.672	3.144	607.296	.	700.392
1935/36 . . . .	15.084	2.808	722.460	.	620.160
1936/37 . . . .	16.644	3.540	857.064	.	903.624
1937/38 . . . .	20.797	3.415	1.010.364	878.149	1.017.577
1938/39 . . . .	23.432	3.823	.	1.241.819	1.156.108
1939/40 . . . .	25.629	4.751	.	1.285.067	1.384.460

<sup>1)</sup> Ohne Vieh und Dienstgut.

die früheren Kilometereinnahmen zu halten —, andererseits auf die immer mehr nach allgemein-

wirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgerichtete Tarifpolitik, die besonders in einem im Stadium der Industrialisierung begriffenen Staate und auf neuen Strecken größere Ermäßigungen zugestehen muß. Die bisherige Verkehrszunahme der neuen Strecken hat extensiven Charakter, d. h. sie ist auf die Übernahme von bisher auf anderen Verkehrswegen erfolgten Verkehrsleistungen zurückzuführen, während die Intensivierung des Verkehrs, d. h. die Entwicklung eines neuen Verkehrs, der durch die neuen Strecken gefördert wird, längere Zeit in Anspruch nimmt. Während der ersten 16 Jahre der türkischen Republik wurden für die Staatsbahnen aus Haushaltsmitteln 369 Millionen türkische Pfund zur Verfügung gestellt. In den letzten Jahren können die Bahnen aber bereits die Erhaltungskosten aus den Einnahmen decken und teilweise auch Mittel für den Ausbau aufbringen.

Nach der endgültigen Fertigstellung der Bagdadbahn ist auch mit der Zunahme des *internationalen Transitverkehrs* zu rechnen. Obgleich nach Vollendung der Reststrecke im Juli 1940 zwischen der Türkei und dem Irak und Syrien Verhandlungen eingeleitet und eine 30%ige Ermäßigung der Gütertarife auf der Bagdadbahnstrecke vereinbart wurde, sind allerdings die Bagdadbahntarife noch immer verhältnismäßig hoch. Eine Beurteilung der Bedeutung der „vollendeten“ Bagdadbahn für die Türkei vom Ertragsstandpunkt ist durch den Krieg erschwert. Der gegenwärtige Waggonmangel im Irak und in der Türkei läßt ebensowenig eine entsprechende Ausnutzung zu, wie die Überwachung der östlichen Endstrecke durch die Engländer, die dort ein „Railwaycert-System“ einführen, das den Verkehr behindert. Angesichts der strategischen Mittelmeersperre dient die Bagdadbahn gegenwärtig im Güterverkehr in beträchtlichem Umfang der sonst über See abgewickelten türkischen Einfuhr. Auch der Personenverkehr hat zugenommen, da über diese Route sich jetzt zum Teil der Europa-Amerika-Verkehr abwickelt.

#### Organisation der Türkischen Staatsbahnen

Von dem heutigen gesamten türkischen Eisenbahnnetz von 7376 Kilometer werden nur noch 436 Kilometer von Privatgesellschaften betrieben; der größte Teil hiervon, nämlich 407 Kilometer, entfällt auf die östliche Bagdadbahnstrecke Çobanbey—Nusaybin mit der Abzweigung nach Mardin. Der wesentliche Vorteil der Verstaatlichungen während des letzten Jahrzehnts ist, abgesehen von der freieren Beweglichkeit in der Eisenbahnbaupolitik, in erster Linie die Möglichkeit, die Tarifpolitik

der staatlich gelenkten Wirtschaftspolitik anzupassen. So ist das Tarifsystern der Türkischen Staatsbahnen heute durch zahlreiche Ausnahmetarife äußerst differenziert, womit vor allem erreicht werden soll, daß die durch die Bahnen zu erschließenden Ostgebiete durch ihre größere Entfernung von den Industrie- und Handelszentren in ihrer Entwicklung nicht beeinträchtigt werden. Diesem Zweck dient auch die Staffelung der Tarife nach Entfernungen. Ungeachtet der Tarifhoheit im weitesten Sinn, die sich die Regierung vorbehält, werden die Staatsbahnen nicht nach kameralistischen, sondern kaufmännischen Geschäftsmethoden geführt. Der Eisenbahnhaushalt ist vom allgemeinen Staatshaushalt getrennt, und die Leitung obliegt unmittelbar einem Generaldirektor, der nur dem Minister für öffentliche Arbeiten verantwortlich ist. Sitz der Generaldirektion ist Ankara; die regionale Betriebsverwaltung obliegt neun Betriebsdirektionen.

Das rollende Material ist bis in die jüngste Zeit aus dem Ausland — zum großen Teil auch aus Deutschland — bezogen worden; die übrigen Materialien für den Hoch-, Tief- und Konstruktionsbau und den Betrieb, wie Holz, Steine, Kohle, Textilien usw., werden im Inland beschafft. Die Staatsbahnen besitzen neben kleineren Reparaturwerkstätten eine modern eingerichtete Hauptwerkstätte für Waggons und Lokomotiven in Eskişehir. In Sivas wurde eine Waggonfabrik errichtet, die hauptsächlich Güterwaggons herstellt. Das Personal der Türkischen Staatsbahnen steht nicht im Beamten-, sondern im Angestelltenverhältnis. Damit entfällt für die Staatsbahnen die Pensionslast, wenn auch andererseits für die Angestellten gegen Krankheit und Unfall durch eine obligatorische Versicherung gesorgt ist, für die die Staatsbahnverwaltung die Hälfte der Beträge aufbringt. Die Besoldung ist höher als bei den Staatsbeamten, so daß die Angestellten selbst in der Lage sind, sich eine Altersrente zu sichern. Große Sorgfalt wird auf die Schulung des Personals verwendet, wobei die Lehrkräfte der Betriebsschulen hauptsächlich in Deutschland ausgebildet werden. Außerdem stehen dem Personal eine Reihe sozialer Einrichtungen zur Verfügung, wie gesunde Dienstwohnungen, Krankenhäuser usw.

#### Weitere Rationalisierung und Ausbau

Das Hauptaugenmerk der gegenwärtigen Eisenbahnpolitik ist auf eine *Rationalisierung* des rasch gewachsenen Netzes gerichtet. Um den Güterverkehr zu beschleunigen, wird zur Zeit am Güterfahrpark die durchgehende Luftdruckbremse (nach dem deutschen

Kunze-Knorr-System) eingeführt. Die Eisenbahnwerkstätten werden neuerdings als selbständige Betriebe organisiert, damit die Regiearbeiten unter genauer Berechnung der Selbstkosten erfolgen. An Hochbauten sind im Bau bzw. geplant: das neue Hauptverwaltungsgebäude und ein neues Krankenhaus für die Eisenbahner in Ankara, ein neues Lagerhaus in Eskişehir, die Erweiterung des Bahnhofs von Samsun, die Errichtung einer modernen Fähre in Haydarpaşa und der Bau moderner Wohnhäuser in Karabük und Çatalagzi. Im Vorjahr wurde in Eskişehir eine neue Fortbildungsschule für Eisenbahner eröffnet.

Das *rollende Material* ist dem zunehmenden Verkehr nicht gewachsen. Die 1937 in Aussicht genommenen Bestellungen umfassen 122 Lokomotiven, 22 Postwagen, 172 Personenwagen und 3900 Güterwaggons, von denen bisher allerdings nur ein Teil geliefert wurde. Auf der Strecke Istanbul—Eskişehir—Ankara werden moderne Motorzüge eingeführt, und die bisher von Haydarpaşa bis Pendik zweigleisige Vorortestrecke wird bis Arifiye zweigleisig ausgebaut werden. Eine zweite Eisenbahnfähre ist für den Verkehr auf dem Vansee geplant.

Pläne über den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes umfassen außer den vorerwähnten Strecken Diyarbakir—Kotur bzw. Cizre im äußersten Südosten des Landes noch eine zweite Verbindung zum Vansee von Elazığ über Muş nach Tatvan; mit den Bauarbeiten hiefür soll in allernächster Zeit begonnen werden. Auch im Nordwesten sind einige neue Strecken geplant. Die bedeutendste ist eine Verbindung von Adapazari über Bolu nach Çerkeş, womit eine zweite kürzere Verbindung Istanbuls mit der Hauptstadt Ankara geschaffen werden soll. Sie ist übrigens als das westliche Endstück einer später zu bauenden nördlichen Durchgangslinie von Westen nach Osten gedacht, die in die Erzurum-Bahn einmünden soll, wobei auch eine Abzweigung nach Trabzon (Trapezunt) erwogen wird. Mit der Vollendung der Bahn von Zonguldak nach Ereğli ist in naher Zukunft zu rechnen; sie soll als einzige türkische Bahn elektrisch betrieben werden. Ein weiterer Bahnbau soll Hisarönü mit Kastamonu und Inebolu (an der Küste des Schwarzen Meeres) verbinden, um die dortigen Waldgebiete zu erschließen.

Mit der Durchführung dieser Rationalisierungs- und Erweiterungsvorhaben werden die türkischen

Eisenbahnen entsprechend zur Erhöhung des Leistungsstandes der türkischen Volkswirtschaft beitragen. Begünstigt wird dieser Ausbau durch die verhältnismäßig entwickelte türkische Küstenschiffahrt, die das Eisenbahnnetz des inneren anatolischen Raumes ergänzt. Diese Schiffahrt längs der reichgegliederten und mit guten natürlichen Häfen ausgestatteten Küsten des Schwarzen Meeres, des Marmara-Meeres, des Ägäischen und des Mitteländischen Meeres hat bereits zu Zeiten, in denen der Eisenbahnbau noch in den Anfängen stand, für die marktwirtschaftliche Erschließung besonders der abgelegenen ostanatolischen Gebiete große Bedeutung gehabt. Sie diente damals in erster Linie der Ausfuhr von Rohstoffen, die — auf Karren oder in Karawanen zu den kleinen Hafenstädten gebracht — von der Küstenschiffahrt gesammelt und nach Istanbul, Izmir usw. befördert wurden, von wo aus sie den Weg ins Ausland nahmen. Der moderne türkische Eisenbahnbau und die fortschreitende Vervollständigung der türkischen Volkswirtschaft haben diese Aufgabe der Küstenschiffahrt gewandelt. Seit die Hafenstädte der genannten Meere zu Endpunkten von zahlreichen ins Innere Kleinasiens führenden Eisenbahnlinien geworden sind, befördert die Küstenschiffahrt zunehmend die im Lande erzeugten Gütermengen an die jeweils für die Versorgung jeder einzelnen Provinz am günstigsten gelegenen Ausgangspunkte der Eisenbahnen. Auf diese Weise ist sie z. B. in die Verteilung der unmittelbar am Schwarzen Meer (in Zonguldak) gewonnenen Kohle eingeschaltet. Die türkische Regierung hat nicht zuletzt mit Rücksicht auf diese verkehrswirtschaftliche Ergänzungsleistung zwischen Eisenbahn und Küstenschiffahrt in den letzten Jahren planmäßig die Verstaatlichung aller Küstenschiffahrtslinien betrieben.

Ein weiteres Symptom für die wachsende Bedeutung des türkischen Eisenbahnnetzes ist schließlich das große Interesse, das die angrenzenden asiatischen Staaten den neuen türkischen Bahnbauten entgegenbringen. Zweifellos regt die Türkei diese Staaten zu eigenen Bahnbauten an. Angesichts der geographischen Schlüsselstellung des türkischen Netzes können nunmehr Staaten, wie Irak, Iran und die südlichen Sowjet-Republiken, beim Bau von Anschlußbahnen sofort mit einem leistungsfähigen Anschlußverkehr nach den europäischen Ländern rechnen.

## Strukturwandlungen im Gau Oberdonau

Von Dr. Walter Groß, Linz\*)

Der Gau Oberdonau ist in der wirtschaftlichen Neuplanung des Reiches dazu ausersehen worden, zu einem industriellen Schwerpunkt des voralpenländischen Wirtschaftsraumes zu werden. Die aus dieser neuen Aufgabe entspringende wirtschaftliche Aufbauarbeit, die sofort nach der Wiedervereinigung mit dem Reich einsetzte, beginnt bereits, die wirtschaftliche Struktur des Gaues entscheidend zu verändern. Zwar besaß der Gau schon vorher viele leistungsfähige Industriebetriebe (Eisen-, Holz-, Papier-, Textil-, Nahrungs- und Genußmittel-Industrie u. a.), doch ist der Auftrieb der Industrialisierung durch die neue Aufgabe so stark, daß er die bisherigen wirtschaftlichen Proportionen sprengt<sup>1)</sup>. Die Errichtung neuer Großbetriebe, besonders der eisenschaffenden (*Reichswerke Hermann Göring*), der eisenverarbeitenden und der chemischen Industrie im Dreieck Linz-Lenzing-Steyr spielt dabei eine überragende Rolle. Die wichtigsten dieser neuen Industrieanlagen sind noch unvollendet. Es ist daher schwierig, schon jetzt statistische Anhaltspunkte für die endgültigen Veränderungen der wirtschaftlichen Struktur des ganzen Gaues zu gewinnen. Immerhin lassen sich bereits gewisse Rückschlüsse aus der Veränderung der sozialen Struktur der Bevölkerung ziehen. Aufschlußreich in diesem Zusammenhang

<sup>1)</sup> Tempo und Ausmaß dieses Ausbaues werden daraus ersichtlich, daß zu seiner Bewältigung die im Gaugebiet erfaßbaren menschlichen und sachlichen Erzeugungskräfte nicht ausreichen. So mußten wegen unrationell arbeitender heimischer Betriebe in der Bauindustrie in großem Umfang maschinell besser ausgestattete Firmen aus dem Altreich eingesetzt werden. Dies war jedoch nur deshalb nötig, weil der Ostmark zwischen dem Anschluß an das Reich und dem Ausbruch des Krieges die Zeit zum wirtschaftlichen Wiederaufbau zu knapp bemessen war. Wenn die heimischen Betriebe so modern und rationell eingerichtet wären wie die des Altreiches, würde ihre Produktion der des Altreiches nicht nachstehen. Gegenwärtig vermag z. B. die Ziegelindustrie des Gaues bei voller Ausnutzung ihrer Kapazität jährlich 120 Millionen Stück Ziegel herzustellen; der Bedarf ist jedoch auf mehr als das Doppelte gestiegen. Hier wie in der Zementindustrie werden die Kapazitäten möglichst rasch erweitert, soweit dies die zur Verfügung stehenden Kontingente für die Neuanschaffung von Maschinen gestatten und soweit Material und Arbeitskräfte zum Umbau und zur Inbetriebhaltung der Betriebe beschafft und Finanzierungsmöglichkeiten gefunden werden können.

sind besonders die Wanderungsbewegung vom Lande zur Stadt bzw. zum Industrieort sowie der Berufswechsel, der durch Aufgabe des landwirtschaftlichen Hauptberufes zugunsten einer Haupt- oder Nebenbeschäftigung in der Industrie vorgenommen wurde.

### Verschiebungen in den Berufsgruppen

Im Gebiete des jetzigen Reichsgaues Oberdonau hat die Industrialisierung — gestützt auf bedeutende Wasserkräfte und die Bodenschätze des eigenen und der Nachbargaue — verhältnismäßig früh eingesetzt. Wie aus der nachstehenden Übersicht hervorgeht, war der Anteil des der Industrie und dem Gewerbe zugehörigen Bevölkerungsteiles an der Gesamtbevölkerung schon vor dem Weltkrieg beträchtlich. Im Jahre 1910 betrug er bereits 26·1 v. H., und

Anteil in v. H. der Berufszugehörigen <sup>1)</sup> an der Gesamtbevölkerung Oberdonaus

Jahr	Land- u. Forstwirtschaft	Industrie und Gewerbe	Handel und Verkehr	Häusliche Dienste	Öffentl. Dienste und freie Berufe	Berufslose
1910 . .	46·6	26·1	9·5	2·5	4·6	10·7 <sup>2)</sup>
1923 . .	43·4	28·7	10·8	2·4	4·0	10·7
1934 . .	37·4	29·2	10·6	1·8	4·9	16·1 <sup>2)</sup>
1939 <sup>3)</sup> .	36·5	30·3	10·7	1·6	7·0	13·8
1939 <sup>4)</sup> .	37·4	30·3	10·3	1·6	6·8	13·6

<sup>1)</sup> Erwerbstätige mit ihren Angehörigen ohne Hauptberuf. — <sup>2)</sup> Einschl. Berufstätiger ohne Betriebsangabe. — <sup>3)</sup> Einschl. des ehemals steirischen Gerichtsbezirkes Aussee, der im Juni 1938 zu Oberdonau kam. — <sup>4)</sup> Einschl. der zu Oberdonau gekommenen sudetendeutschen Gebiete. Bezüglich des sich nunmehr ändernden Kräfteverhältnisses beachte man besonders die stark durch die Landwirtschaft und teils durch die Industrie bestimmte Wirtschaftsstruktur der genannten Landkreise.

auch in der Folge band — abgesehen von den Schwankungen ausgesprochener wirtschaftlicher Krisenzeiten und der politischen Lähmung der Jahre 1934 bis 1938 — die industrielle Tätigkeit eine absolut und relativ wachsende Zahl von Menschen an sich. 1923 gehörten schon 28·7 v. H. der Bevölkerung zu Industrie und Gewerbe; 1934 hatte der Anteil 29·2 v. H. und im April 1939 — also ein Jahr nach der Wiedervereinigung — 30·3 v. H. erreicht. Diese Ausdehnung des industriellen Sektors ging auf Kosten des in der Land- und Forstwirtschaft beschäftigten Bevölkerungsteiles (vgl. Übersicht). Der Anteil dieser Berufsgruppe an der

<sup>\*</sup> Mitarbeiter im Amt des Gauwirtschaftsberaters und in der Wirtschaftskammer Oberdonau.

Gesamtbevölkerung ging zwischen 1910 und 1939 von 46,6 auf 36,5 v. H. (ohne den sudetendeutschen Gebietszuwachs) zurück. Setzt man den Stand von 1910 gleich 100, so bedeutet dies — wie aus der folgenden Übersicht hervorgeht — einen relativen Rückgang um 15,4 v. H., während sich die Berufsgruppe Industrie und Gewerbe in der gleichen Zeit

Entwicklung der Berufszugehörigkeit der Bevölkerung des Reichsgaues Oberdonau in den Berufsgruppen Land- und Forstwirtschaft und Industrie und Gewerbe von 1910 bis 1939  
(1910 = 100)

Jahr	Berufsgruppe	
	Land- u. Forstwirtschaft	Industrie und Gewerbe
1910	100,0	100,0
1923	95,6	112,6
1934	84,9	118,1
1939 { einschl. der vom 1. VI. 1938 Gebiets- vom 1. VI. und erweiterung } 20. XI. 1938	84,6	125,5
	95,8	138,3

um 25,5 v. H. vergrößert hat. 1910 zählten 397.823 Personen zur Berufsgruppe Land- und Forstwirtschaft, 1939 nur noch 336.600<sup>2)</sup>. Der Abgang konnte somit nicht durch den natürlichen Bevölkerungszuwachs ausgeglichen werden; in der gleichen Zeit ist die Zahl der zur Berufsgruppe Industrie und Gewerbe Gehörigen von 222.914 auf 279.700<sup>2)</sup> Personen gestiegen. Die Stärke der beiden Berufsgruppen hat sich also nicht nur relativ, sondern auch absolut verändert: die land- und forstwirtschaftliche Bevölkerung des Gaues ist der Zahl nach kleiner, die industrielle größer geworden<sup>3)</sup>. Allerdings hat die

<sup>2)</sup> Ohne Berücksichtigung des sudetendeutschen Gebietszuwachses.

<sup>3)</sup> Zwischen 1910 und 1934 finden die herangezogenen Zahlen der Berufszugehörigen (berufstätige Bevölkerung einschließlich der von ihr Erhaltenen) auch eine Bestätigung in der Entwicklung der Statistik der Berufsträger. Im Jahre 1910 waren 54,5 v. H. aller Einwohner des Gaues erwerbstätige Berufsträger (einschließlich der Arbeitslosen) und 62,8 v. H. Berufsträger überhaupt. (Zu letzteren zählen auch die Berufsträger „ohne Beruf“ — d. h. solche, die ihren Beruf nicht oder nicht mehr ausüben — sowie solche Personen, die außerhalb des Elternhauses in Berufsvorbereitung stehen, und Personen ohne Berufsangabe.) 1923 waren 57 v. H. der Gesamtbevölkerung erwerbstätige Berufsträger und 65,2 v. H. Berufsträger überhaupt. Die darin zum Ausdruck kommende Erhöhung der Anzahl der Berufsträger in der Gesamtbevölkerung ist für die in Betracht gezogene Zeit vor und nach dem Weltkrieg für ganz Mitteleuropa charakteristisch; es drückt sich darin vor allem die Ausdehnung der Beteiligung der Frauenarbeit an der industriellen und gewerblichen Betätigung der Bevölkerung aus. Man wird im ganzen nicht fehl gehen, wenn man auch für den Gau Oberdonau annimmt, daß die Erhöhung des Anteils der Erwerbstätigen an der Gesamtbevölkerung eher dem gewerblichen und industriellen als dem landwirtschaftlichen Sektor des Wirtschaftslebens zugute gekommen ist. Von allen erwerbstätigen Berufsträgern gehörten 1910

land- und forstwirtschaftliche Bevölkerung im Jahre 1938 infolge der Erweiterung des Gebietsstandes des Gaues um die — überwiegend landwirtschaftlichen — Bezirke Südböhmens eine beträchtliche einmalige Vermehrung erfahren, die — wie aus der Zahlenübersicht hervorgeht — das Verhältnis ihres Rückganges gegenüber der Zunahme der Industriebevölkerung wieder aufbessert. Aber trotz eines Gesamtzuwachses von rund 100.000 Menschen (auf rund 2100 Quadratkilometern) ergibt sich gegenüber 1910 in der Berufsgruppe Land- und Forstwirtschaft immer noch eine relative Verminderung um 4,2 v. H. Da überdies in den neuen Gebietsteilen auch die Industrie (besonders die Nahrungs- und Genußmittelindustrie, die Bau- und die Papierindustrie) in nicht unbedeutlichem Umfang vertreten ist, erhöht sich der Gesamtzuwachs der Berufsgruppe Industrie und Gewerbe einschließlich der neuen Gebiete (gegenüber 1910) auf 38,3 v. H. Schließlich ist zu bedenken, daß die Zahlen der Volkszählung von 1939 angesichts der stürmischen Neuindustrialisierung heute bereits stark überholt sind. Man kann mit Sicherheit annehmen, daß die Zahl der zur Land- und Forstwirtschaft gehörigen Bewohner des Gaues inzwischen weiter gesunken ist, während der Anteil der Berufsgruppe Industrie und Gewerbe an der Gesamtbevölkerung gerade in der Zeit nach der Volkszählung (Mai 1939) noch gewaltig anstieg.

Diese letzte Entwicklung hatte allerdings — angesichts der beträchtlichen Arbeitskraftreserven, die sich in der Krisenzeit der Systemjahre gebildet hatten — zunächst eher konjunkturellen als strukturellen Charakter. Die strukturelle Tendenz der Wegwendung von der Landwirtschaft zur Industrie wird indessen auch bereits neben der konjunkturellen Aufsaugung der Arbeitslosigkeit seit 1938 sichtbar. Der Ausgangspunkt für die konjunkturelle Analyse ist das Volkszählungsjahr 1934. Damals waren von 206.981 Arbeitern nur 152.750 (= 73,8 v. H.) und von 36.688 Angestellten

59,1 v. H. zur Land- und Forstwirtschaft, 1923 dagegen nur noch 57,9 v. H. Zu Industrie und Gewerbe zählten 1910 22,6 v. H., 1923 indessen 25,0 v. H. Zu Handel und Verkehr wurden 1910 8,6 v. H., 1923 9,5 v. H., zu häuslichen Diensten 1910 4,1 v. H., 1923 3,6 v. H. und zu öffentlichen Diensten und freien Berufen 1910 4,9 v. H., 1923 hingegen 3,9 v. H. gezählt. 1934 waren 49,6 v. H. der Gesamtbevölkerung erwerbstätige Berufsträger und 59,2 v. H. Berufsträger überhaupt. Von den Erwerbstätigen gehörten zur Land- und Forstwirtschaft 51,9 v. H., zur Industrie und zum Gewerbe 26,6 v. H., zum Handel und Verkehr 10,1 v. H., zum öffentlichen Dienst 5,8 v. H. und zum häuslichen Dienst 3,3 v. H. Bei der späteren Zählung ist diese Statistik der Berufsträger leider nicht fortgesetzt worden.

nur 32.049 (= 87,4 v. H.) beschäftigt, die übrigen waren arbeitslos. In der Landwirtschaft betrug die Arbeitslosigkeit (Arbeiter und Angestellte) nur 6,2 v. H. gegen 44 v. H. in der Industrie<sup>4)</sup>. In den einzelnen Berufszweigen ergab sich bei den Arbeitern (ohne Angestellte und Kurz- oder Saisonarbeiter) folgendes Bild:

Die wirtschaftliche Zugehörigkeit der Arbeiter 1934  
(Nach der Volkszählung vom 22. März 1934)

Wirtschaftszweige	Zahl der Zugehörigen	davon Erwerbstätige in v. H.
Land- und Forstwirtschaft . . . . .	42'2	93'8
Bergbau . . . . .	1'4	81'9
Stein-, Erden-, Ton- und Glasindustrie . . . . .	2'8	35'8
Bauindustrie . . . . .	9'8	38'6
Eisen- und Metallindustrie . . . . .	6'5	47'0
Holzindustrie . . . . .	3'3	54'5
Lederindustrie . . . . .	0'7	65'1
Textilindustrie . . . . .	2'7	77'3
Bekleidungs- und Putzwarenindustrie . . . . .	2'5	55'5
Papierindustrie . . . . .	1'6	85'5
Graphische Industrie . . . . .	0'4	68'0
Chemische Industrie einschließlich der Linoleum- und Gummiindustrie . . . . .	0'7	65'2
Nahrungs- und Genussmittelindustrie . . . . .	4'8	75'7
Gast- und Schankwirtschaft . . . . .	3'4	65'4
Verkehr . . . . .	4'5	90'6
Elektrizitätswerke, sonstige Kraftanlagen, Wasserwerke . . . . .	0'4	80'1
Industrie und Gewerbe ohne nähere Angabe . . . . .	0'8	30'1
Handel . . . . .	0'9	77'7
Öffentliche Verwaltung . . . . .	3'4	96'8
Häusliche Dienste . . . . .	2'1	50'9
Übrige . . . . .	6'1	41'2
Insgesamt . . . . .	100'0	..

Danach war damals die Arbeitslosigkeit in den industriellen Berufszweigen am stärksten, in der Land- und Forstwirtschaft (mit 6,2 v. H.) am schwächsten<sup>5)</sup>. Dabei ist charakteristisch, daß jene industriellen Berufszweige, die später den größten Arbeitermangel aufweisen sollten, damals von der Arbeitslosigkeit am härtesten getroffen wurden. Dies gilt vor allem von den Wirtschaftszweigen Steine und Erden (64,2 v. H.), Bauindustrie (61,4 v. H.) und Eisen- und Metallindustrie (53,0 v. H.), von denen vor allem die beiden letzten heute unter

<sup>4)</sup> Es ist allerdings zu beachten, daß schon zur Zeit der Weltwirtschaftskrise eine beträchtliche Zahl von Arbeitskräften, die vor Jahren landflüchtig geworden war, wieder auf den Bauernhof zurückfand, ja noch der Landwirtschaft fremde Kräfte mitbrachte. Diese „Rück- und Zuzügler“ wurden dann bei der österreichischen Volkszählung 1934 zur landwirtschaftlichen Bevölkerung gerechnet, ohne ihr aber eigentlich anzugehören; bei der Besserung der Wirtschaftslage kehrten sie auch der Landwirtschaft wieder sofort den Rücken. Das Zählungsergebnis 1934 vermittelt also für die Landwirtschaft ein günstigeres Bild, als es tatsächlich der inneren Struktur nach war. Diese „zusätzlichen“ Kräfte wären ansonsten anderswo als Arbeitslose aufgetreten.

<sup>5)</sup> Zusammenfassend waren 1934 in der Urerzeugung 6,6 v. H. der Arbeiter arbeitslos, im Gewerbe und in den verarbeitenden Industrien jedoch 46,3 v. H. Von den restlichen Arbeitern waren 31,8 v. H. ohne Arbeit.

großem Facharbeitermangel leiden. Facharbeiter dieser Wirtschaftszweige haben sich in der Krisenzeit vielfach auf andere Tätigkeiten umgestellt und fehlen heute auf ihrem alten Arbeitsplatz.

Bis 1940 hat sich dieses Bild völlig verschoben. Da es zur Zeit nicht möglich ist, die absoluten Zahlen des Arbeitseinsatzes im Gausgebiet zu veröffentlichen, werden nachstehend eine Reihe von Verhältniszahlen angegeben, die nach besonderen Unterlagen teils berechnet, teils geschätzt worden sind. Berücksichtigt sind alle wichtigeren Wirtschaftszweige, deren Gesamtarbeiterzahl (einschließlich Hilfsarbeiter) je einmal im Jahre 1934 und 1940 gleich 100 gesetzt worden ist. Dabei treten die im ganzen bereits festgestellten Verlagerungen des Schwerpunktes des Arbeitseinsatzes in den einzelnen Wirtschaftszweigen deutlich zutage. Beschäftigte z. B. die Land- und Forstwirtschaft im Jahre 1934 noch 49 v. H. aller (nicht erwerbslosen) Arbeiter, so waren es 1940 nur noch 39,4 v. H. der inzwischen wesentlich gestiegenen Gesamtzahl. Starke anteilmäßige Zunahmen sind dagegen in der Bauindustrie, in der Eisen- und Metallindustrie und in dem angesichts der gesteigerten Erzeugung wesentlich höher beanspruchten Verkehrswesen festzustellen. Auch konjunkturell ist also die Ausschöpfung der Arbeitskraftreserven auf Kosten der Landwirtschaft gegangen, und wenn Oberdonau, das noch vor drei Jahren über 50.000 Arbeitslose aufwies, heute einen Bedarf von über 50.000 Arbeitskräften hat, der bisher nur zum Teil durch ausländische Arbeitskräfte

Beschäftigte Arbeiter in den einzelnen Wirtschaftszweigen 1934 und 1940

Wirtschaftszweige	Gesamtarbeiterzahl	
	1934 = 100	1940 = 100
Land- und Forstwirtschaft . . . . .	49'0	39'4
Bergbau . . . . .	1'6	1'9
Stein- und Erdenindustrie . . . . .	3'3	3'9
Bauindustrie . . . . .	11'4	17'5
Eisen- und Metallindustrie . . . . .	7'6	10'8
Holzindustrie . . . . .	3'7	3'8
Lederindustrie . . . . .	0'8	0'6
Textilindustrie . . . . .	3'1	3'4
Bekleidungsindustrie . . . . .	2'9	2'2
Papierindustrie . . . . .	1'8	2'6
Graphische Industrie . . . . .	0'4	0'3
Chemische Industrie . . . . .	0'8	0'5
Nahrungs- und Genussmittelindustrie . . . . .	5'6	4'8
Gastwirtschaft . . . . .	2'8	2'0
Verkehr . . . . .	5'2	6'4

und Kriegsgefangene gedeckt werden konnte, so rührt diese Nachfrage ebenfalls im wesentlichen von den Bedürfnissen des industriellen Wirtschaftssektors her.

### Wanderungen

Eng mit dieser Zunahme der in Industrie und Gewerbe beschäftigten Erwerbstätigen verbunden und zugleich ein zweites wichtiges Kriterium für die

Wandlungen der wirtschaftlichen Struktur des Gaues im ganzen ist die von der Industrialisierung und besonders von der Neuindustrialisierung der letzten Jahre hervorgerufene *Wanderungsbewegung*. Hier ist zu unterscheiden zwischen der Auswanderung aus dem Gaugebiet und der Binnenwanderung innerhalb des Gaues. Von 1870 bis 1899 zogen 65.000 Menschen aus dem Gebiet des jetzigen Gaues Oberdonau fort; es handelte sich dabei im wesentlichen um einen Fortzug nach Wien. Die Zuwanderung war in der gleichen Zeit gering. Schon diese Wanderungsbewegung ist im wesentlichen auf Kosten der landwirtschaftlichen Bevölkerung gegangen, d. h. sie ist „Landflucht“ gewesen, denn in dem genannten Zeitraum nahmen die Städte (Linz, Wels und Steyr) an Einwohnern nicht ab, sondern noch zu. Für die Zeit von 1900 bis 1923 lassen sich in Oberdonau Gebiete nachweisen, die trotz eines großen Geburtenüberschusses keine Bevölkerungszunahme haben. Wie heute, so hatte auch in dieser Zeit das Mühlviertel den stärksten Wanderungsverlust. Zwischen 1923 und 1934 nahmen zwar alle Kreise des Gaues (mit Ausnahme der wirtschaftlich schwer leidenden Stadt Steyr) an Einwohnern zu, doch verlor der Gau im ganzen noch einmal 24.000 Menschen meist jüngerer Jahrgänge. Die „Auswanderung“ hat heute, von zeitlich begrenzten Dienstverpflichtungen abgesehen, so gut wie gänzlich aufgehört.

Das sehr viel ernstere und weittragendere Symptom der wirtschaftlichen Strukturwandlung des Gaues ist indessen die *Binnenwanderung* geworden. Dabei ist festzuhalten, daß der Tatbestand der Landflucht — bzw. im engeren Sinne: der Absaugung landwirtschaftlicher Arbeitskräfte vom Land durch

die Industrie — sowohl im Fall der eigentlichen *Stadtwanderung* als auch der *Pendelwanderung* gegeben ist. Entscheidend für die Gestaltung der wirtschaftlichen und sozialen Struktur ist in beiden Fällen, ob der landwirtschaftliche Hauptberuf zugunsten einer hauptberuflichen Beschäftigung in Industrie oder Gewerbe dauernd aufgegeben wird. Die Frage der Aufrechterhaltung des ländlichen Wohnsitzes tritt in ihrer Bedeutung dahinter zurück, denn auch der Pendelwanderer ist in der Regel für die Landwirtschaft verloren; die durch zu lange tägliche Arbeitswege verlorengelassene Zeit schließt auch eine teilweise landwirtschaftliche Betätigung meistens aus.

Im Gau Oberdonau haben in den letzten Jahren beide Formen der Binnenwanderung eine wachsende Rolle im industriellen Arbeitseinsatz gespielt. Über die *Pendelwanderung*, bei der der neue industrielle Hauptberuf unter gleichzeitiger Beibehaltung des bisherigen überwiegend ländlichen Wohnsitzes ausgeübt wird, ist an dieser Stelle bereits berichtet worden<sup>6)</sup>. Stärker als diese aber hat die *Stadtwanderung*, bei der sich der Berufswechsel unter gleichzeitiger Verlegung des Wohnortes vom Land nach der Stadt bzw. nach dem Industriort vollzieht, in die soziale und wirtschaftliche Struktur des Gaues eingegriffen. Zahlenmäßig lassen sich in Ermangelung anderer Unterlagen einige Rückschlüsse auf ihr Ausmaß nur ziehen, wenn man innerhalb des ins Auge gefaßten Zeitraumes (1934 bis 1940) den Wanderungsverlust bzw. Wanderungsgewinn der einzelnen Kreise durch

<sup>6)</sup> Vgl. *Groß, Walter*: Der tägliche Arbeitsweg in Oberdonau, in: Monatsberichte des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung, 14. Jahrg. Nr. 7/8 (4. September 1940), S. 136 ff.

Wanderungs- und Bevölkerungsbewegung in Oberdonau

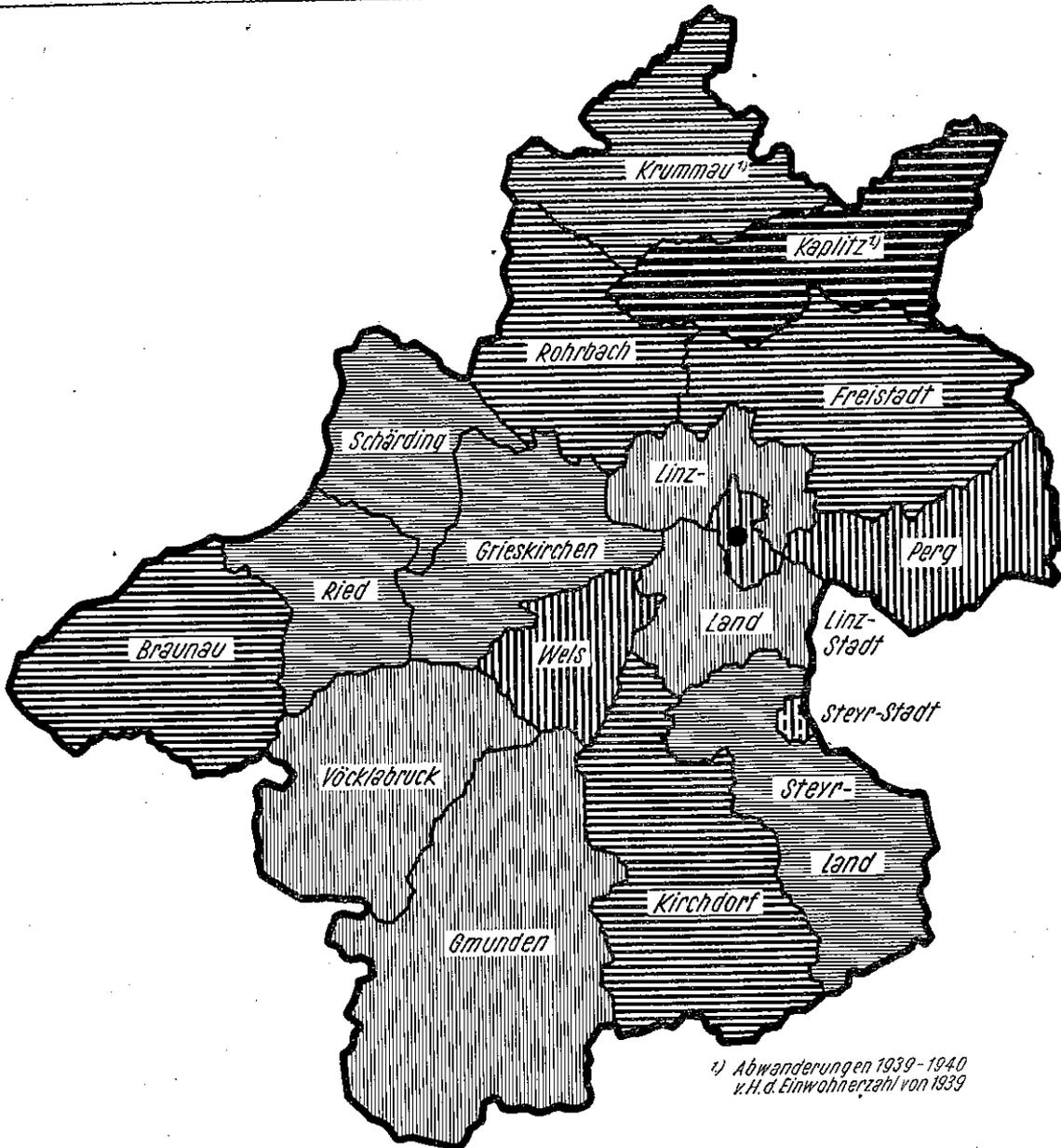
Kreis	Zu (+) bzw. Abnahme (-) der Wohnbevölkerung <sup>1)</sup>	Mehr Geburten (+) bzw. mehr Todesfälle (-)	Wanderungsüberschuß (+) bzw. Wanderungsverlust (-)	Bevölkerungszunahme (+) bzw. -abnahme (-) in v. H.		Zu (+) bzw. Abnahme (-) der Wohnbevölkerung	Mehr Geburten als Todesfälle	Wanderungsüberschuß (+) bzw. Wanderungsverlust (-)	Bevölkerungszunahme (+) bzw. Abnahme (-) in v. H. der Wohnbevölkerung von 1939
	von Mitte 1934 bis Mitte 1939			der Wohnbevölkerung von 1934	im Durchschnitt der Jahre 1934—1939	von Mitte 1939 bis Mitte 1940			
	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Linz-Stadt . . .	+ 10.350 <sup>2)</sup>	- 1.900	+ 12.250	+ 11,2	+ 2,2	+ 5.900	600	+ 5.300	+ 4,1
Steyr-Stadt . . .	+ 5.010 <sup>3)</sup>	290	+ 5.300	+ 25,9	+ 5,2	+ 2.200	200	+ 2.000	+ 6,4
Braunau . . .	- 1.290	+ 2.240	- 3.530	- 5,5	- 1,1	- 300	500	- 800	- 1,3
Freistadt . . .	- 390	+ 3.270	- 3.660	- 5,9	- 1,2	- 300	700	- 1.000	- 1,6
Gmunden . . .	+ 2.230	+ 680	+ 1.550	+ 2,0	+ 0,4	+ 2.100	500	+ 1.600	+ 1,9
Grieskirchen . . .	- 1.130	+ 1.970	- 3.100	- 4,2	- 0,8	+ 800	500	+ 300	+ 0,4
Kapfitz <sup>7)</sup> . . .						+ 1.500	400	+ 1.900	+ 4,0
Kirchdorf . . .	- 1.270 <sup>4)</sup>	+ 790	- 2.060	- 5,7	- 1,1	- 100	300	- 400	- 1,9
Krumm <sup>5)</sup> . . .						- 600	600	- 1.200	- 2,4
Linz-Land . . .	+ 3.950 <sup>6)</sup>	+ 1.590	+ 2.360	+ 2,9	+ 0,6	+ 1.000	500	+ 500	+ 0,6
Perg . . .	+ 1.390	+ 1.550	- 160	- 0,4	- 0,1	+ 3.300	200	+ 3.100	+ 6,9
Ried . . .	+ 750	+ 1.390	- 2.140	- 4,4	- 0,9	+ 800	400	+ 400	+ 0,8
Rohrbach . . .	+ 930	+ 2.420	- 3.350	- 6,5	- 1,3	+ 800	500	+ 1.300	+ 2,6
Schärding . . .	+ 560	+ 1.900	- 1.340	- 2,9	- 0,6	- 200	400	- 600	- 1,3
Steyr-Land . . .	+ 230 <sup>6)</sup>	+ 760	- 990	- 1,7	- 0,3	- 600	300	- 900	- 0,2
Vöcklabruck . . .	+ 2.790	+ 1.990	+ 800	+ 1,1	+ 0,2	+ 2.000	700	+ 1.300	+ 1,6
Wels . . .	+ 6.290	+ 950	+ 5.340	+ 8,9	+ 1,8	+ 1.500	500	+ 1.000	+ 1,5

<sup>1)</sup> Unter Berücksichtigung der zwischen 1934 und 1939 vorgenommenen Verschiebungen der Verwaltungsgrenzen. — <sup>2)</sup> Außerdem 8.860 Personen durch Eingemeindungen von Linz-Land erworben. — <sup>3)</sup> Außerdem 5.550 Personen durch Eingemeindungen von Steyr-Land erworben. — <sup>4)</sup> Außerdem 6.260 Personen durch Eingemeindungen von Steyr-Land erworben. — <sup>5)</sup> Außerdem 8.860 Personen durch Ausgemeindungen an Linz-Stadt verloren. — <sup>6)</sup> Außerdem durch Ausgemeindungen 5.260 Personen an Kirchdorf und 5.550 Personen an Steyr-Stadt verloren. — <sup>7)</sup> Für Kapfitz und Krumm<sup>5)</sup> fehlen die entsprechenden Angaben für den Zeitraum von 1934 bis 1939.

einen Vergleich des Bevölkerungszuwachses mit dem Mehr an Geburten über die Todesfälle festzustellen sucht. (Restlos stimmt diese Rechnung nie; in der Statistik wird dies als „nicht nachgewiesener Rest der Bevölkerungsänderung“ bezeichnet. Auch decken

sich in Oberdonau die zu vergleichenden Gebiete infolge Eingemeindungen und Grenzänderungen nicht mehr. Soweit möglich, wurde hierauf in der Zahlenübersicht Rücksicht genommen.) Dies ist in der Zahlenübersicht einmal für die Zeit zwischen Mitte

## DIE BINNENWANDERUNG IN OBERDONAU ZWISCHEN 1934 UND 1940



<sup>1)</sup> Abwanderungen 1939-1940 v.H. d. Einwohnerzahl von 1939

W.I.F.W.

Durchschnittliche jährliche Zu-, bzw. Abwanderungen von 1934 bis 1940 in v. H. d. Einwohnerzahl von 1934

Zu-	Ab-	Zu-	Ab-	Zu-	Ab-
wanderung	wanderung	wanderung	wanderung	wanderung	wanderung
	bis 1 v. H.		bis 3 v. H.		bis 6 v. H.
	bis 2 v. H.		bis 4 v. H.		

1934 und Mitte 1939 und ein zweites Mal für Mitte 1939 bis Mitte 1940 geschehen. Eine Reihe wichtiger Ereignisse lassen sich aus den Zahlen ohne weiteres entnehmen: Die Einwohnerzahl des Gaues steigt zwar ständig an, aber der Gau müßte — gemessen an seinen Geburtenzahlen — wesentlich mehr Einwohner besitzen, als er tatsächlich hat. Seine „Überschüsse“ sind alle fortgezogen. Erst im (Volkszählungs-) Jahr 1939 (tatsächlich aber beim Umbruch 1938) wird dieser Auswanderung Einhalt geboten. Zum erstenmal verwandelt sich die Auswanderungsbewegung des Gaues in eine Binnenwanderung, ja sie wird noch ergänzt durch eine *Einwanderung*, die meistens aus dem Altreich, aber auch aus dem Protektorat und den östlichen Gebieten erfolgt und in den letzten beiden Fällen vorübergehender Natur sein soll. Von den Landkreisen, die dauernd ihre „Überschüsse“ abgeben (Braunau, Freistadt, Grieskirchen, Kirchdorf, Ried, Rohrbach, Schärding, Steyr-Land) scheinen sich nach dem Umbruch einige Gebiete abzusondern, die — fast ausschließlich durch die gesteigerte Industrialisierung — Aufnahmegebiete werden. Die Einzugsgebiete der größeren Städte behalten ihren Zuzug. Das Ausmaß der Wanderungsbewegung innerhalb der beiden letzten Zählungsabschnitte wird besonders bei einem Vergleich der Spalten 6 und 10 der Zahlenübersicht (auf Seite 71) ersichtlich. Von 1934 bis 1939 haben die Kreise Braunau, Freistadt, Grieskirchen, Kirchdorf, Perg, Ried, Rohrbach, Schärding und Steyr-Land insgesamt 20.330 Menschen abgegeben; von 1939 bis 1940 dagegen — also in einem um vier Fünftel kürzeren Zeitabschnitt — verloren die Kreise Braunau, Freistadt, Kaplitz, Kirchdorf, Krummau, Rohrbach, Schärding und Steyr-Land 8100 Menschen, das sind um rund 100 v. H. mehr, als dem vorhergegangenen Jahresdurchschnitt entsprechen würde. Zunahmen haben lediglich industrialisierte und in der Industrialisierung begriffene Kreise aufzuweisen, und verloren hat mit Ausnahme von Perg vor allem das gesamte Gebiet nördlich der Donau, das das geburtenreichste Gebiet des ganzen Gaues ist und seit über einem Jahrhundert ununterbrochen zur Hergabe bester Kräfte genötigt war<sup>9)</sup>.

Die Zahlen sagen allerdings nichts über die qualitative Zusammensetzung der Abwanderer aus. Über die Frage, *wer* durch die Stadt- und Industriortwanderung dem Lande verlorenght, hat der Ver-

fasser eine Reihe genereller Erkenntnisse bei Bearbeitung ähnlicher Binnenwanderungsprobleme in Sachsen gesammelt<sup>9)</sup>. Danach haben an solchen Bewegungen in der Regel Jugendliche im Alter zwischen 22 und 26 Jahren den größten Anteil; nahezu drei Viertel von ihnen sind ledig, so daß die Familiengründung der Fortzügler mit größter Wahrscheinlichkeit erst im Wanderungsgebiet erfolgt. Die Fortzügler gehen daher nicht nur mit ihrer eigenen Arbeitskraft verloren, sondern auch ihre noch ungeborenen Kinder sind für das betreffende Abwanderungsgebiet als unwiederbringlich verloren anzusehen. Die wirtschaftlichen Entfaltungsmöglichkeiten der betreffenden landwirtschaftlichen Zonen werden dadurch notwendigerweise kleiner. Im übrigen treten alle anderen, bei der Landflucht auftretenden Symptome in Erscheinung.

### Aufgaben der Wirtschaftspolitik

Die Wirtschaftspolitik des Gaues Oberdonau steht somit vor der Aufgabe, ihr Augenmerk sowohl auf die Fortführung der begonnenen großen Neuindustrialisierung als auch auf die Erhaltung der Landwirtschaft zu richten. Dabei ist entscheidend, daß die nationalsozialistische Wirtschaftspolitik heute wesentlich wirksamere Mittel zur Bekämpfung der schädlichen Wirkungen der Landflucht zur Verfügung hat als die frühere Zeit des liberalen Wirtschaftsregimes. Neben der sorgfältigen Überwachung des Arbeitseinsatzes durch die Arbeitsämter stehen in dieser Beziehung längerfristige Maßnahmen (Beseitigung des Lohngefälles zwischen Stadt und Land, Schließung der Preisschere zwischen Landwirtschaft und Industrie, Besserung der Wohnverhältnisse auf dem Lande<sup>10)</sup>, Rationalisierung und Technisierung der landwirtschaftlichen Betriebe, Besserung der kulturellen Betreuung des Landvolkes usw.) bevor, die in ihrer Gesamtheit eine Gewähr dafür bieten können, daß in den im Zug befindlichen Strukturwandlungen innerhalb der Wirtschaft des Gaues der Vorteil der Verstärkung des industriellen Sektors nicht gegen den Nachteil einer noch weiteren

<sup>9)</sup> Vgl. dazu: „Notstand in Sachsen“, Dürer-Druckerei, Wien 1940. „Lebendige Zahlen“, Heimatwerk Sachsen, Dresden 1940. „Volk und Rasse“, 1938, Heft 5; 1939, Heft 9. „Sächsische Wirtschaft“, 1938, Heft 2; 1939, Heft 8 und 29. „Der Biologe“, 1939, Heft 5. „Der öffentliche Gesundheitsdienst“, 1939, Heft 6 u. a. m.

<sup>7)</sup> Über die rassistischen Auswirkungen dieses Vorganges vgl. Groß, W.: „Die Bevölkerungsstruktur des Gaues Oberdonau“, Linz 1940, S. 33.

<sup>10)</sup> Vgl. dazu Gelinek, Oskar: Der Wohnungsbedarf in den Reichsgauen der Ostmark, in: Monatsberichte des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung, 15. Jahrg., Nr. 1/2 (4. April 1941), S. 31 ff.

Schwächung des landwirtschaftlichen Sektors eingetauscht wird, ein Nachteil, der später vielleicht nicht mehr behoben werden könnte. Die Fertigstellung der neuen großen Erzeugungsanlagen, die den stoßweisen

Bedarf an nicht ansässigen Arbeitskräften abklingen läßt, wird den Strukturwandlungen wirtschaftlicher, sozialer und bevölkerungspolitischer Art ihre gefährliche Schärfe nehmen.

*Anmerkungen zu den nachstehenden Tabellen:*

**Ungarn:**

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

**Jugoslawien:**

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

**Rumänien:**

<sup>1)</sup> Monatsende. — <sup>2)</sup> Am 9. November 1936 Goldbestände gemäß Erhöhung des Goldankaufspreises (um 38 v. H.) neu bewertet. — <sup>3)</sup> Einschließlich Devisen auf Clearingkonto. — <sup>4)</sup> Vom Markt begleichbar. Stand am Jahresende. — <sup>5)</sup> Staats- und Kommunalanleihen, Pfandbriefe; auf Grund der Notierungen an der Bukarester Börse. Ab 1934 ohne Auslandsanleihen. — <sup>6)</sup> Völkerbund. — <sup>7)</sup> Neugründungen und Kapitalerhöhungen von Aktiengesellschaften. — <sup>8)</sup> Allgemeine Sparkassen. — <sup>9)</sup> Rumänische Gesellschaft für Konjunkturforschung. — <sup>10)</sup> Nur die bei den staatlichen Arbeitsämtern eingetragenen Arbeitslosen, ohne die gewerkschaftlich organisierten Arbeitslosen. Die Zahl innerhalb der Klammer gibt die Bevölkerungszahl in 1000 nach dem letzten Berichte an. — <sup>11)</sup> Benzin, Petroleum, Gasöl, Schmieröl, Mazut. — <sup>12)</sup> Brennholz, Bauholz (Laubholz), Nadelholzbretter. — <sup>13)</sup> Ab Januar 1938 einschließlich Ostmark.

**Bulgarien:**

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

**Griechenland:**

<sup>1)</sup> Monatsende. — <sup>2)</sup> Einschließlich Vorschüsse an den Staat. — <sup>3)</sup> Bulletin Mensuel de Statistique, Genf. 1 Drachma = 1298 Goldcents. — <sup>4)</sup> Internationales Institut für Sparwesen, Mailand. — <sup>5)</sup> Bulletin Mensuel de Statistique, Athen. — <sup>6)</sup> 44 Städte. — <sup>7)</sup> Einschließlich Gold und Silber. — <sup>8)</sup> Dezember. — <sup>9)</sup> Jahresende. — <sup>10)</sup> Ab Januar 1938 einschließlich Ostmark.

**Türkei:**

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



Noch: Jugoslawien

Rumänien

Zeit	Güterverkehr						Staatsfinanzen	Nationalbank 1)					Geld- u. Kapitalmarkt					Großhandelspreise 2)																				
	Beladene Güterwagen		Eingelaufene Schiffe		Handel mit Deutschland 10)			Gold und deckungsfähige Devisen 2)	Sonstige Devisen 3)	Wechselportefeuille	Notenumlauf	Vorschüsse an die Volkswirtschaft 4)	Bankrate	Rendite festverzinslicher Papiere 5)	Kursindex festverzinslicher Papiere 6)	Index der Aktienkurse 6)	Emissionen 7)	Spareinlagen 8)	Gesamt	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	Industrielerzeugnisse	Lebenshaltungskosten 7)	Arbeitslose (19.6.46) 19)															
	1000	1000 NRT	Millionen Dinar																					Millionen Lei					v. H. p. a.		1926 = 100		1929 = 100		1933 = 100		1000 Personen	
	30	31	32	33	34	35																		36	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1929	142	1245	633	660	99	56	1121	12.364	.	.	20.396	8.2	9.17	.	.	.	0.5	100.0	100.0	100.0	-	23.8																
1930	131	1275	580	565	102	66	1038	.	.	.	19.113	8.289	10.15	.	.	.	459.6	78.4	68.2	92.6	-	23.7																
1931	134	1392	400	400	77	45	882	.	.	.	20.294	15.616	10.37	.	.	.	209.6	60.2	50.8	72.3	-	35.7																
1932	119	1316	238	255	42	29	788	9.821	.	11.538	21.750	15.207	7.1	15.79	69.7	.	54.2	54.0	47.7	62.1	-	38.9																
1933	115	1368	240	281	32	39	803	10.280	.	9.387	21.161	14.844	6.3	16.63	64.2	.	47.4	52.3	44.9	62.1	100.0	29.1																
1934	117	1448	298	323	41	50	813	10.232	.	6.727	21.320	17.089	5.9	12.37	82.4	.	90.2	1.7	52.4	44.1	63.3	-	17.3															
1935	122	1530	308	336	50	63	833	10.677	1557	5.226	21.800	10.186	4.5	10.92	75.8	.	100.1	2.2	80.0	48.4	74.7	102.3	13.9															
1936	126	1608	340	365	91	87	881	11.914	2249	5.687	23.298	10.345	4.5	11.19	75.7	.	127.2	2.7	68.5	54.0	84.7	107.8	13.5															
1937	140	1729	436	523	141	113	999	15.996	3542	6.163	26.744	9.102	4.5	8.93	76.0	111	401.3	3.9	78.2	64.6	94.1	115.5	10.9															
1938	149	1652	415	421	163	177	1024	17.176	1747	8.310	31.703	15.277	3.8	7.33	94.4	107	392.1	3.9	78.3	67.2	90.5	127.7	7.3															
1939	154	1533	396	460	189	147	1038	19.357	1514	13.691	41.463	26.864	3.5	7.64	102.4	115	247.1	3.5	87.7	72.7	104.0	137.6	6.0															
1940 I.	120	931	478	624			1073	20.846	2072	17.558	47.749	24.757	3.5	7.99	97.8	119	231.2	3.3	109.2	80.8	139.6	164.0	9.3															
1940 II.	133	1043	430	627			1123	20.899	2635	17.497	48.095	24.847	3.5	8.03	96.1	127	82.0	3.3	114.1	82.9	148.2	171.7	6.6															
1940 III.	160	1189	504	597			1205	20.964	3735	17.632	49.848	25.490	3.5	8.04	97.1	136	164.0	3.3	119.8	86.6	156.6	173.8	3.8															
1940 IV.	160	1282	642	693			1214	21.029	3997	17.843	49.844	25.432	3.5	8.05	98.0	114	300.8	3.4	125.7	90.5	160.8	179.7	3.8															
1940 V.	174	1186	561	743			1069	31.546	4094	18.632	51.232	26.788	3.5	9.57	92.4	108	71.4	3.2	131.4	104.2	161.5	185.9	1.8															
1940 VI.	168	1032	474	505			1363	31.607	2997	18.104	56.331	27.559	3.5	8.05	94.6	101	118.0	3.1	131.7	104.9	161.0	193.9	2.2															
1940 VII.	177	1048	476	578			1306	31.745	2208	19.124	58.991	28.459	3.5	8.71	94.9	87	215.5	2.9	133.0	107.1	161.1	198.0																
1940 VIII.	186	1106	400	402			1433	31.843	1988	19.305	60.357	28.358	3.5	9.68	92.2	96	61.5	2.9	135.5	108.6	162.0	209.8																
1940 IX.	286	1047	429	413			1303	31.930	2191	19.487	62.342	29.105	3.0	9.47	90.2	88	64.3	2.9	140.6	110.5	170.3	215.5																
1940 X.	303	1004	489	372			1433	32.038	2107	20.778	63.145	30.795	3.0	10.05	89.8	82	230.0	3.0				228.4																
1940 XI.	187	834	557	456			1566	32.089	1110	19.554	61.445	29.620	3.0	9.41	90.6	90	186.0	3.1				228.8																
1940 XII.	146	817	579	611			1409	32.156	1520	20.494	64.349	30.442	3.0	9.39	89.0	79	341.5	3.3				233.0																
1941 I.	147	867	513	533			1354	32.204	1835	22.548	64.863	32.145	3.0	9.21	87.3	81	104.3	3.4																				
1941 II.								32.262	1712	23.881	66.976	33.391		9.72	85.6	91	331.7	3.5																				
1941 III.								32.325	2901	24.727	68.886	34.123		8.44	90.6			3.7																				

Noch: Rumänien

Bulgarien

Zeit	Industrielle Erzeugung 1)					Güterverkehr d. Eisenbahnen		Außenhandel (Spezialhandel)					Staatsfinanzen		Nationalbank 1)					Spareinlagen 2)		Großhandelspreise 3)									
	Metallwarenind.		Gewaltz. Waren		Textilind.	Erdölgewinnung	Tonnenkilometer	Einnahmen	Ausfuhr			Handel mit Deutschland	Ordentliche	Gold und deckungsfähige Devisen	Sonstige Devisen (Netto)	Notenumlauf	Bankrate	Gesamte Kreditgewährung	Postsparkasse	Banken 2)	Gesamt	Agrarprodukte	Industrieerzeugnisse	Einfuhrwaren	Ausfuhrwaren						
	1927 = 100	1928 = 100	1000 t	Mill.	Mill. Lei	1000 t	Mill. Lei	1	2	3	4	5	6													7	8	9	10	11	12
	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29													30	31	32	1	2	3
1929	117.3	104.3	104.0	120.1	402	385	2450	2412	267.1	133.5	157.7	595	667	1364	2095	4024	9.5	.	.	.	.	.	.	185.6	.	.	.	137.1	251.5		
1930	114.2	101.0	90.4	126.7	479	387	1920	2377	315.3	258.6	126.5	481	447	1420	937	3426	10.0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	124.9	180.1			
1931	122.7	70.8	68.4	121.2	554	389	1313	1850	378.9	275.5	113.3	382	212	1492	587	3155	9.1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	106.5	149.7			
1932	96.0	52.7	68.7	155.2	613	365	1001	1394	414.6	202.9	67.1	335	174	1515	296	2695	8.6	.	.	.	.	.	.	108.2	.	.	105.1	116.1			
1933	118.4	69.5	79.2	177.5	616	376	487	979	1181	466.6	143.6	49.3	182	125	1574	1701	1522	124	2679	8.0	11.021	.	.	.	.	.	104.8	97.5			
1934	147.7	104.3	108.4	203.3	706	421	507	1101	1138	518.5	72.0	68.2	171	189	1531	1578	1547	151	2571	7.0	10.901	1878	.	.	.	97.2	102.8	93.0			
1935	145.3	131.7	136.0	171.2	700	440	490	904	1396	518.5	90.9	66.9	215	234	1660	1752	1491	310	2251	6.0	10.939	2114	10.125	101.0	102.6	100.0	97.2	107.0			
1936	154.7	141.6	137.3	188.8	714	456	556	1053	1809	518.9	162.7	76.0	381	321	1937	1805	1534	472	2418	6.0	11.245	2377	10.595	102.3	107.4	96.8	97.7	116.0			
1937	161.2	162.8	140.7	204.3	596	481	668	1690	2631	430.7	176.6	83.3	488	505	2199	2097	1814	407	2618	6.0	12.544	2664	11.417	115.4	123.4	104.7	115.4	135.6			
1938	156.4	182.7	147.6	174.8	550	483	684	1564	1794	344.1	109.9	66.7	576	476	2602	2355	1997	765	2628	6.0	13.256	3075	12.427	119.6	134.1	104.0	106.8	161.2			
1939	158.8	176.4	163.6	161.1	520	503	630	1908	2234	318.9	158.0	59.8	750	723	2740	2522	2006	980	3489	6.0	15.164	3258	13.287	121.7	140.4	100.2	108.4	178.7			
1940 I.	143.6	150.6	131.4	162.3	515	433	529	1850	2800	301.2	127.6	33.7			2835	1782	2006	2003	3988	6.0	16.471	3681	14.575	125.1	141.9	103.9	119.6	174.8			
1940 II.	142.5	158.2	145.1	151.2	489	456	569	2079	2366	147.1	97.6	35.6			2953	2974	2006	2253	3718	6.0	16.204	3724	14.575	120.2	142.5	104.7	123.7	175.4			
1940 III.	156.8	163.8	134.2	149.3	521	495	666	2585	3648	283.6	140.1	40.2			4771	3580	2006	2199	3917	6.0	16.459	3759	14.575	128.2	143.7	107.1	128.4	177.8			
1940 IV.	147.1	158.9	130.4	162.9	502	471	687	1903	3639	230.5	190.9	46.6			2635	1434	2006	1760	4526	6.0	17.184	3741	14.575	128.3	142.5	107.6	132.8	174.6			
1940 V.	150.2	160.2	132.9	150.3	519	490	811	1422	5131	426.2	171.4	62.7			3022	1683	2006	1620	4510	6.0	17.448	3738	14.179	130.4	143.8	108.0	145.1	174.9			

Noch: Bulgarien

Griechenland

Zeit	Bulgarien																		Griechenland									
	Lebenshaltungskosten <sup>4)</sup>		Industrielle Erzeugung <sup>5)</sup>				Eisenbahnverkehrs- (Ankünfte)		Außenhandel (Spezialhandel)						Staatsfinanzen		Bank von Griechenland <sup>1)</sup>				Geld- u. Kapitalmarkt							
	Arbeitslose (6/19) <sup>2)</sup>		Gesamt	Produktionsgüter	Nahrungsmittel	Übrige Verbrauchsgüter	Gesamt	Investitionsgüter	Einfuhr		Ausfuhr		Volumen <sup>3)</sup>		Handel mit Deutschland		Ordentliche		Gold- und Devisenbestand	Wechsel und Vor-schüsse <sup>2)</sup>	Notenumlauf	Drachme in v. H. der Goldparität <sup>4)</sup>	Bankrate	Sparanlagen, Post-sparkasse <sup>4)</sup>	Index der Aktien-kurse <sup>5)</sup>	Index der festverzinslichen Werte <sup>6)</sup>		
	1934 bis 35 = 100	1000 Pers.							1934/35 = 100						1000 t		Mill. Lewa										1934/35 = 100	
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8				
1929	..	..	..	..	..	..	691	..	533	239	..	..	154	159	..	..	3.664	325	5.388	99'7	9'0	326	83'2	104'9				
1930	..	..	..	..	..	..	384	382	..	516	221	..	89	135	..	..	..	327	..	99'9	9'0	517	62'1	108'4				
1931	..	..	..	..	..	..	366	388	..	495	215	..	..	90	140	..	..	533	..	99'6	9'6	899	53'9	110'6				
1932	..	..	..	..	..	..	376	289	..	282	90	..	75	73	..	..	1.149	2.982	4.257	64'1	10'6	1093	..	44'8 <sup>8)</sup>				
1933	103'3	6'9	..	..	..	..	335	184	..	237	98	80	108	70	85	..	2.815	3.319	4.912	43'3	8'0	1517	41'2	54'2				
1934	96'7	6'5	100'0	..	..	..	327	187	..	211	82	84	98	75	90	..	3.889	2.573	5.373	43'2	7'0	1919	57'7	66'5				
1935	92'8	7'6	148'8	..	..	..	344	251	90	271	115	116	102	134	130	..	3.517	4.835	5.623	42'9	7'0	2402 <sup>9)</sup>	51'7	65'6				
1936	95'0	7'3	142'7	133'3	183'9	137'6	413	416	156	418	134	171	131	225	180	669	2.913	4.919	5.759	42'4	7'0	2871 <sup>9)</sup>	66'7	72'3				
1937	98'2	9'2	155'0	137'1	180'1	153'6	460	411	165	465	197	172	144	204	274	625	3.275	5.866	6.458	41'2	6'0	3319 <sup>9)</sup>	66'7	72'3				
1938	100'1	8'8	164'1	133'6	199'6	160'1	479	433	188	505	207	194	144	284	342	821	3.335	8.841	6.739	40'8	6'0	3624 <sup>9)</sup>	68'6	72'3				
1939	102'7	11'8	105'8	66'5	131'3	107'6	301	259	97	575	..	..	..	..	..	852	3.496	8.480	..	6'0	3211 <sup>9)</sup>	..	..					
1940 I.	104'1	4'1	136'6	83'6	165'0	139'9	352	345	177	277	..	..	..	..	..	899	15'29	3.828	8'914	6'0	3436	..	..					
1940 II.	104'4	11'4	144'1	107'6	147'8	148'9	433	446	232	369	..	133	103	..	..	748	616	3.780	8.890	6'0	3487	..	..					
1940 III.	104'6	4'6	136'8	128'1	171'4	132'6	492	585	188	423	..	..	..	..	..	710	584	3.830	9.010	6'0	3526	..	..					
1940 IV.	105'6	4'0	162'0	178'2	152'0	161'2	533	693	228	609	..	..	..	..	..	820	791	4.225	9.861	6'0	..	..	..					
1940 V.	106'4	3'6	173'1	191'4	143'0	175'1	527	525	163	444	..	181	126	..	..	1025	453	4.430	11.004	6'0	..	..	..					
1940 VI.	108'7	3'8	204'6	202'7	160'4	211'7	575	586	143	496	..	..	..	..	..	1009	857	4.600	11.475	6'0	..	..	..					
1940 VII.	110'0	3'5	221'0	208'0	206'1	225'2	607	407	120	442	..	..	..	..	..	1035	1400	4.790	10.603	6'0	..	..	..					
1940 VIII.	113'1	3'8	234'0	194'5	391'4	215'1	692	373	150	620	..	144	132	..	..	1019	886	4.959	11.326	6'0	..	..	..					
1940 IX.	116'5	5'5	263'0	199'3	566'1	224'9	734	512	235	959	..	..	..	..	..	1165	1205	6.076	12.599	6'0	..	..	..					
1940 X.	118'3	16'5	217'7	157'9	469'3	187'1	725	1129	736	741	..	..	..	..	..	994	854	9.788	14.174	6'0	..	..	..					
1940 XI.	118'6	24'3	186'6	126'2	287'1	179'6	610	1169	820	1067	..	281	230	..	..	1447	987	11.856	15.309	6'0	..	..	..					
1941 I.	118'8	15'4	138'1	91'9	156'2	142'0	503	432	269	501	..	..	..	..	..	..	12.239	16.175	..	6'0	..	..	..					
1941 II.	119'8	..	..	..	..	..	499	631	397	298	..	..	..	..	..	..	19.411	17.039	..	6'0	..	..	..					

Noch: Griechenland

Türkei

Zeit	Großhandelspreise					Lebenshaltungskosten <sup>5)</sup>	Außenhandel (Spezialhandel <sup>7)</sup> )				Türk. Zentralbank <sup>1)</sup>					Außenhandel								
	Gesamt	Pflanzliche	Tierische	Industrielle	Ausländische		Einfuhr	Ausfuhr	Handel mit Deutschland		Goldbestand	Devisenbestand (netto)	Notenumlauf	Bankrate	Sparanlagen	Großhandelspreise	Lebenshaltungskosten <sup>2)</sup>	Steinkohlenförderung <sup>3)</sup>	Einfuhr		Ausfuhr		Handel mit Deutschland	
									Einfuhr <sup>9)</sup>	Ausfuhr <sup>9)</sup>									Gesamt <sup>4)</sup>	Investitionsgüter <sup>5)</sup>	Gesamt <sup>4)</sup>	Rohtabak	Einfuhr <sup>6)</sup>	Ausfuhr <sup>6)</sup>
	1929 = 100						Mill. Drachmen				Mill. türk. Pfd.					1929 = 100		1000 t		Mill. türk. Pfd.		1000 t		Mill. türk. Pfd.
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1929	100'0	100'0	100'0	100'0	100'0	100'0	1106	580	104	134	..	..	..	..	100'0	100'0	118	21'4	3'8	12'9	2'7	3'3	1'7	
1930	90'9	86'9	95'3	92'3	87'0	93'6	87'5	730	350	89	49	..	..	..	76'0	92'1	133	12'3	..	12'6	2'7	2'3	1'7	
1931	81'2	76'5	91'6	80'9	80'0	81'9	86'9	730	350	89	49	..	..	..	65'3	87'1	131	10'6	..	10'6	1'9	2'3	1'1	
1932	97'5	89'0	103'3	101'2	89'3	103'5	92'2	656	396	64	58	16'2	0'9	157	56'0	84'9	133	7'2	1'6	8'4	2'4	1'7	1'1	
1933	110'3	94'8	114'3	120'3	99'0	118'4	99'0	703	428	72	77	22'6	5'7	144	69'4	49'2	75'8	154	6'2	1'3	8'0	2'2	1'6	1'5
1934	108'7	98'9	115'5	115'2	98'8	116'1	100'7	733	456	108	105	..	..	..	51'0	74'7	191	7'2	..	7'7	1'5	2'4	2'9	
1935	110'6	102'7	120'8	114'8	103'3	115'8	101'7	890	592	166	176	28'6	5'4	149	55'0	74'4	195	7'4	2'2	8'0	1'8	3'0	3'3	
1936	112'5	104'7	118'8	118'1	106'4	116'7	105'4	997	615	223	223	30'4	7'9	156	55'0	82'4	62'0	69'5	192	7'7	2'2	9'8	1'9	3'5
1937	126'0	116'1	130'9	132'7	115'2	133'6	113'6	1267	796	345	247	36'5	8'6	163	55'0	95'0	64'3	70'6	192	9'5	2'8	11'5	3'3	4'0
1938	123'0	114'4	134'3	126'1	111'5	131'5	113'1	1230	846	373	339	36'9	19'0	165	4'75	110'4	61'1	70'4	216	12'5	4'3	12'1	3'5	5'9
1939	121'9	110'6	135'8	126'5	107'9	131'6	112'8	1022	767	306	211	36'9	..	230	4'00	81'4	63'1	71'0	225	9'9	3'3	10'6	3'6	3'9
1940 I.	134'8	121'7	149'6	139'1	121'1	145'2	116'0	1012	978	..	..	36'8	33'0	280	4'0	85'5	70'9	75'0	172	5'0	1'3	10'8	2'0	..
1940 II.	136'3	122'6	151'3	141'2	123'6	145'6	116'5	1094	1130	..	..	115'0	13'9	290	4'0	86'5	71'2	76'8	251	5'5	1'0	11'4	2'5	..
1940 III.	137'7	121'4	151'3	145'4	124'6	147'3	117'1	1280	1086	..	..	110'5	7'1	391	4'0	87'6	71'2	78'0	263	7'4	2'0	16'5	5'5	..
1940 IV.	141'4	122'5	152'8	152'8	125'7	153'2	119'5	1217	832	..	..	109'5	8'4	299	4'0	88'2	73'1	77'7	239	6'7	1'4	10'0	2'4	..
1940 V.	142'7	123'9	153'3	155'2	127'7	154'0	121'8	1474	918	..	..	109'9	2'8	319	4'0	85'0	73'5	79'0	276	9'1	1'7	12'1	2'4	..
1940 VI.	143'0	..	..	..	..	..	..	1194	933	..	..	110'3	8'8	342	4'0	77'9	72'4	77'6	266	6'8	2'6	5'8	1'6	..
1940 VII.	144'0	..	..	..	..	..	..	1023	551	..	..	107'9	9'2	344	4'0	78'5	71'9	76'7	263	4'0	0'9	5'0	0'1	..
1940 VIII.	147'0	..	..	..	..	..	..	974	468	..	..	108'3	8'5	351	4'0	80'3	73'7	77'2	262	4'5	0'9	3'2	0'4	..
1940 IX.	148'0	..	..	..	..	..	..	804	620	..	..	108'6	10'3	357	4'0	81'5	77'9	268	5'1	0'5	7'4	2'4	2'4	..
1940 X.	150'0	..	..	..	..	..	..	619	612	..	..	108'3	8'4	384	4'0	79'3	79'5	250	3'9	0'9	6'4	1'8	1'3	..
1940 XII.	152'0	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	108'7	5'5	393	4'0	76'8	81'0	218	5'5	0'7	11'0	3'3	3'0	..
1941 I.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	110'1	2'2	493	4'0	..	84'4	277	5'3	1'0	11'9	3'0	3'0	..
1941 II.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	109'2	0'7	404	..	..	..	..	4'5	0'7	13'9	5'3	5'3	..
1941 III.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	109'2	12'9	418	..	..	..	..	7'2	1'6	17'4	6'4	6'4	..
1941 IV.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	110'8	22'6	453	..	..	..	..	7'1	1'4	15'3	3'2	3'2	..