

# MONATSBERICHTE DES WIENER INSTITUTS FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

15. Jahrgang, Nr. 9/10

Ausgegeben am 30. Januar 1942

## Inhaltsverzeichnis:

Die ungarischen Eisenbahnen . . . . .	149	Letzter Stand des ehemal. jugoslawischen Netzes . . . . .	166
Geschichtliche Entwicklung . . . . .	150	Im Bereiche der Normalspur . . . . .	167
Bautätigkeit und Verkehrspolitik bis 1918 . . . . .	150	Im Bereiche der Schmalspur . . . . .	167
Eisenbahnpolitik in Trianon-Ungarn . . . . .	151	Verkehrsentwicklung . . . . .	167
Das heutige Netz . . . . .	152	Rollendes Material . . . . .	169
Hauptradialstrecken . . . . .	152	Aufteilung des ehemal. jugoslawischen Netzes . . . . .	170
Transversalstrecken . . . . .	154	Das kroatische Eisenbahnnetz . . . . .	170
Organisation und Verkehrsleistungen . . . . .	155	Das Wirtschaftsgefüge von Wien im Vergleich zu	
Tarife . . . . .	155	Hamburg und Berlin . . . . .	171
Rollendes Material und technische Ausrüstung . . . . .	156	Gliederung der Bevölkerung nach ihrer Stellung im	
Finanzlage . . . . .	158	Erwerbsleben . . . . .	171
Zusammenfassung . . . . .	158	Verschiebungen im Wirtschaftsgefüge von Wien . . . . .	172
Die Eisenbahnen im Staatsgebiet des ehemal. Jugoslawien . . . . .	159	Gliederung der Erwerbspersonen nach Wirtschafts-	
Entwicklung des Netzes bis 1918 . . . . .	159	abteilungen . . . . .	173
Eisenbahnpolitik Österreich-Ungarns . . . . .	159	Gewerbliche Wirtschaft . . . . .	173
Altserbische Eisenbahnpolitik . . . . .	161	Handel und Verkehr . . . . .	174
Türkische Eisenbahnpolitik . . . . .	162	Dienstleistungen . . . . .	175
Eisenbahnen Montenegros . . . . .	162	Gliederung der Erwerbspersonen nach dem Geschlecht . . . . .	175
Verklammerung der historischen Netzteile seit 1918 . . . . .	162	Gliederung der Erwerbspersonen nach der Stellung	
Eisenbahnpolitische Problematik des neuen Staats-		im Beruf . . . . .	175
gebildes . . . . .	163	Zusammenfassung . . . . .	176
Neubauten . . . . .	163	Tabellenanhang:	
Projekte . . . . .	164	Wirtschaftszahlen der Südostländer . . . . .	178

## Die ungarischen Eisenbahnen\*)

Schon in den ersten Anfängen der Entwicklung des ungarischen Eisenbahnnetzes ist die zentrale Lage Budapests in der Pannonischen Tiefebene und im gesamten Raum des Karpatenbogens für Bau- und Linienführung bestimmend gewesen. Budapest verdankt seine Entstehung einer Furt. Die Donau zerlegt durch ihren nordsüdlichen Lauf vom Knie oberhalb Budapests bis zur Einmündung der Drau das Land in zwei Hälften. Diese Hälften sind auch heute noch außer bei Budapest nur an zwei Stellen — nämlich bei Baja und in neuester Zeit auch zwischen Solt und Dunaföldvár — durch Brücken verbunden. Der Fluß zieht breit durch die Tiefebene dahin und bildet auf beiden Ufern Streifen siedlungs- und verkehrsfeindlichen Überschwemmungslandes<sup>1)</sup>. Budapest, vor allem die auf transdanubischem Ufer gelegene Festung

Ofen, hatte daher von jeher eine Schlüsselstellung im Verkehr. Bei Beginn des Eisenbahnzeitalters war das damalige größere Ungarn ein reiner Agrarstaat, der — soweit er nach der Entwicklung der Ausfuhr seiner Agrarüberschüsse drängte — seine Absatzmärkte nur im Westen oder Nordwesten finden konnte; das handelsfeindliche Osmanische Reich bot keine Absatzmöglichkeiten. Für die Agrarausfuhr war Budapest die Pforte nach dem Westen nach Nordwesten, und umgekehrt erfolgte

\*) Mit dieser und der nachfolgenden Untersuchung über die Eisenbahnen im Staatsgebiet des ehemaligen Jugoslawien wird die Reihe der Arbeiten über das Eisenbahnwesen der einzelnen Südostländer abgeschlossen. Bisher erschienen: Die Eisenbahnen Rumäniens, in: Monatsberichte des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung, 14. Jahrg., Nr. 7/8, S. 121 ff.; Die Eisenbahnen Bulgariens, ebenda, 14. Jahrg., Nr. 9/10, S. 158 ff.; Die Eisenbahnen Griechenlands, ebenda, 15. Jahrg., Nr. 1/2, S. 23 ff.; Die Eisenbahnen der Slowakei ebenda, 15. Jahrg., Nr. 3/4, S. 42 ff.; Die Eisenbahnen der Türkei, ebenda, 15. Jahrg., Nr. 3/4, S. 60 ff.

<sup>1)</sup> Vgl. Schneefuß, Walter, Die Verkehrslage Ungarns, in: Lebensraumfragen europäischer Völker, Bd. I Europa, 1941, S. 657 ff.

auch die Versorgung des Landes mit Industriewaren aus dem Westen über Budapest. Als sich nach der Verselbständigung Ungarns innerhalb der Donaumonarchie (1867) die Industrialisierung aus mannigfachen sozialen, bevölkerungs-, kapital- und unternehmerpolitischen Gründen in und um Budapest konzentrierte, war die Aufgabe der Versorgung des flachen Landes mit den Erzeugnissen der neuen nationalen Konsumgüterindustrien ein weiterer Anlaß zur Ausrichtung des neuen Verkehrsnetzes auf Budapest, zumal die Stadt gleichzeitig allmählich auch zum größten Verbrauchszentrum Ungarns wurde. Die günstige Lage Budapests ermöglichte dabei eine glückliche Abstimmung des Eisenbahnsystems auf den Schiffsverkehr der Donau, die die spätere Entwicklung des Freihafens auf der Csepel-Insel und seiner Veredelungsindustrie sehr gefördert hat. Strategische Erwägungen begünstigten ebenfalls die Entwicklung des radialen Systems, das heißt die Herstellung möglichst zahlreicher direkter Verbindungen der Hauptstadt zu den Landesgrenzen. Die traditionelle Rolle Ungarns als Bollwerk Europas gegen die Türken erforderte den Ausbau strategischer Linien.

Zu diesen geopolitischen, wirtschaftsgeographischen und wirtschaftspolitischen Gründen für die Entstehung des Eisenbahnverkehrszentrums Budapest trat jedoch ausschlaggebend der Wunsch des Ungarntums, Budapest nicht nur zum politischen und wirtschaftlichen, sondern auch zum geistigen und kulturellen Mittelpunkt des Landes zu machen. Da Ungarn nach 1867 seinen eigenen Staatshaushalt führte, war es in der Lage, auch die Subventionspolitik für den Eisenbahnbau nach diesen Gesichtspunkten zu gestalten<sup>2)</sup>, und noch heute findet dieses zentralistische Bestreben in der Tarifpolitik der ungarischen Eisenbahnen seinen Ausdruck, die Reisen über Budapest so begünstigt, daß sich selbst ein größerer Umweg aus diesem Grunde lohnt.

So entwickelte sich in Ungarn ein radiales Eisenbahnnetz mit dem Knotenpunkt Budapest, vergleichbar nur mit dem Eisenbahnsystem in einem einzigen anderen Agrarstaat, nämlich in Argentinien, wo die Ausläufer der radialen Verästelungen des Verkehrsnetzes praktisch auf dem Acker enden

<sup>2)</sup> Darauf ist auch zurückzuführen, daß in der Donaumonarchie zwei Verkehrszentren — in Wien und in Budapest — entstanden. Den Dualismus in der Eisenbahnpolitik der Donaumonarchie verdeutlicht z. B. die Tatsache, daß sowohl Österreich als auch Ungarn eine eigene direkte Verbindungsstrecke zur Adria — nach Triest bzw. nach Fiume — hatten, daß es aber nicht mehr zu einer direkten Radialverbindung von Wien aus über ungarisches Gebiet zur dalmatinisch-bösnischen Küste kam.

und so eine direkte Verbindung auch entferntester Landesteile mit der Hauptstadt herstellen. In Ungarn sind die großen Radiallinien durch Transversalstrecken untereinander verbunden. Schon das altungarische Netz besaß zwei solche Transversalstrecken: im Süden die Linie Agram—Slawonisch-Brod—Vinkovici—India, im Norden die Strecke Jäblunka-Paß — Csap — Királyháza — Havasalja. Weiterhin tragen regionale Nebenstrecken, die von lokalen Verbänden und Interessenten meist normalspurig gebauten, sogenannten *Vizinalbahnen*, zur Verdichtung des Netzes bei.

### Geschichtliche Entwicklung

Als einer der ersten hat *Friedrich List* die verkehrspolitische Bedeutung der Eisenbahnen für Ungarn erkannt<sup>3)</sup>. List sah voraus, daß mit zunehmender wirtschaftlicher Erschließung des Landes Eisenbahnen „notwendig und wünschenswert“ werden würden<sup>4)</sup>. Wenn er zunächst die Verwendung von Pferdebahnen empfahl, so entsprach dies dem damals noch rein agrarstaatlichen Charakter des Landes, der größere Kapitalinvestitionen zunächst nicht rentabel erscheinen ließ, zumal Pferde und Pferdefutter, nicht aber Kohle unbeschränkt vorhanden waren.

### Bautätigkeit und Verkehrspolitik bis 1918

So kam es, daß Ungarn 1836, also kurz vor der Eröffnung der ersten österreichischen Dampfbahnen, noch zwei Konzessionen für Pferdeisenbahnen vergeben wurden. Die eine erhielt die *Sinagruppe* für eine Pferdebahn von Preßburg nach Tyrnau (in der heutigen Slowakei), die erst 1840 fertig wurde. Die zweite Konzession besaß die *Rothschildgruppe* für eine Pferdebahn von der österreichischen Grenze bei Marchegg nach Preßburg, Budapest—Debrecen, mit Abzweigungen nach Komorn, Arad, Nagyvárad, Rakomaz. Dieses sogenannte Zentralbahnprojekt fand seine teilweise Verwirklichung erst zehn Jahre später, also 1846, nachdem auf Betreiben des Grafen *Stephan Széchenyi*, der an der verkehrspolitischen Erschließung Ungarns maßgeblichen Anteil hat, ein umfassender Plan für den Bau von Dampfbahnen in Ungarn ausgearbeitet worden war; in Abänderung des ursprünglichen Projektes, das noch Pferdebahnen vorsah, wurden nun die ersten Strecken bereits als

<sup>3)</sup> List, *Friedrich*, Über Transportverbesserung in Ungarn, und Über die nationalökonomische Reform des Königreiches Ungarn, in: Schriften, Reden, Briefe, herausgegeben von der Friedrich-List-Gesellschaft, Berlin 1925, Bd. III.

<sup>4)</sup> List, *Friedrich*, a. a. O., S. 438.

Dampfbahnen gebaut, und zwar: Pest—Vác (eröffnet 1846), Pest—Szolnok (1847) und Sopron—Katzelsdorf, letztere anschließend an die österreichische Südbahn (damals noch südliche Staatseisenbahn).

Nach der Fertigstellung dieser ersten Dampfbahnstrecken schritt der Eisenbahnbau noch nicht schnell vorwärts. In den Jahren 1850—1866 übernahm der Staat den Bau und Betrieb von Eisenbahnen selbst. Die aktivste Periode der ungarischen Eisenbahnbaupolitik beginnt in den neunziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts und endet erst 1914. Zu Ausbruch des Weltkrieges hatte Ungarn die Reichshälfte diessseits der Leitha hinsichtlich der Eisenbahndichte nicht nur eingeholt, sondern sogar schon etwas übertroffen. Das altungarische Netz verfügte 1916 über eine Gesamtstreckenlänge von 22.334 Kilometern, wovon nur 1296 Kilometer (5·8 v. H.) schmalspurig waren. Die staatlichen und privaten Hauptstrecken hatten eine Länge von 9547 Kilometer und bestritten damit 42·7 v. H. des Gesamtnetzes; die Streckenlänge der Nebenbahnen betrug 12.786 Kilometer oder 57·3 v. H. des Gesamtnetzes. Von den letzteren waren übrigens schon damals die meisten im Betrieb der Ungarischen Staatsbahnen. Größere Verbindungslücken bestanden nur entlang der Donau und der Theiß; bei beiden Strömen war der Bau von Brücken für Nebenbahnen zu kostspielig. 1916 kamen im alten Ungarn 7·11 Kilometer auf je 100 Quadratkilometer, in Österreich nur 7 Kilometer, und auf je 100.000 Einwohner entfielen in Ungarn 113·6 Kilometer, in Österreich nur mehr 106·5 Kilometer. Daß der Vergleich für Österreich ungünstig ausfällt, liegt hauptsächlich an der Bodengestalt. In Österreich war der Bahnbau und der Betrieb, besonders in den Alpenländern, sehr kostspielig; im überwiegend ebenen Ungarn dagegen lagen diese Bedingungen wesentlich günstiger.

#### Eisenbahnpolitik in Trianon-Ungarn

Nach dem Weltkriege kamen die Vorteile der radialen Anordnung des Verkehrsnetzes dem an den Grenzen kuperten Rumpfungarn zustatten. Während die umliegenden Südoststaaten (mit Ausnahme Bulgariens) zunächst vor der Aufgabe standen, die ihnen zugewachsenen Gebietsteile verkehrspolitisch zu koordinieren, war im verkleinerten Ungarn die alte Verkehrsgemeinschaft nicht zerrissen; der Kern des Eisenbahnsystems mit dem Zentrum Budapest war unversehrt und somit gleichsam ein seiner Extremitäten beraubter Rumpf verblieben. Durch die neue Grenzziehung mußten vor allem die Ausläufer

der Radiallinien an die neuen Nachbarstaaten abgetreten werden, so daß diese als Inlandstrecken stark verkürzt wurden. Die nördlichen und südlichen Transversalstrecken fielen dagegen ganz an das neue Ausland. Die Umstellung auf die neuen Gegebenheiten hatte — nach Wiederherstellung der durch die Räteherrschaft in Mitleidenschaft gezogenen Leistungsfähigkeit — in erster Linie in organisatorischen (Vermehrung der Grenzstationen von 6 auf 50!) und tarifpolitischen Maßnahmen zu bestehen. Letztere sollten vor allem das Bestreben der Nachbarstaaten vereiteln, den nunmehr als Transit auftretenden Verkehr der ehemals ungarischen Gebiete untereinander von den ungarischen Strecken abzulenken. Dies gelang; bereits 1925 hatte der Transitverkehr den 6½fachen Umfang der Vorkriegszeit.

Nach der Rückgliederung des Oberlandes (1938) und des Karpatenlandes (1939) kamen die Vorzüge des radialen Systems Ungarn im umgekehrten Falle ein zweites Mal zugute, denn die noch vorhandenen alten Linien brauchten nur dort wieder angeschlossen zu werden, wo sie seinerzeit unterbrochen worden waren. Diese Gunst der Umstände bewährte sich im ganzen auch bei der Rückgliederung Nordsiebenbürgens (1940), wo allerdings im Falle der sogenannten *Szekler Ringbahn* erstmalig ernsthafte Schwierigkeiten auftauchten<sup>5)</sup>. Im übrigen steht zu erwarten, daß die sich anbahnende Strukturveränderung der gesamten ungarischen Volkswirtschaft<sup>6)</sup> auch die weitere Entwicklung des Eisenbahnwesens beeinflussen wird. Der Anspruch des mittel- und südosteuropäischen Transitverkehrs an das ungarische Netz, der schon zur Zeit Trianon-Ungarns groß war (s. o.), ist in den letzten Jahren als Folge der Verlagerung des deutschen Außenhandels von Übersee auf Südosteuropa unaufhörlich gewachsen (vgl. Übersicht II S. 156); durch die Erfordernisse des gegenwärtigen Krieges ist diese Funktion noch wichtiger geworden, und mit der Neuordnung des osteuropäischen Raumes wird in Zukunft auch der Nordostverkehr auf den drei vorhandenen großen Strecken Bedeutung gewinnen. Auch spielen die Eisenbahnen im Rahmen des ständig zunehmenden Fremdenverkehrs als Devisenbringer und Anreger eines beträchtlichen „unsichtbaren Exports“ für die ungarische Volkswirtschaft eine wachsende Rolle. Es gilt hier für die unga-

<sup>5)</sup> Vgl. S. 154 und: Das neue Ungarn, in Monatsberichte des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung, 15. Jg. 1941, Nr. 1/2, S. 14.

<sup>6)</sup> Vgl. Das neue Ungarn, a. a. O., S. 19.

rische Wirtschaftspolitik, die günstige natürliche Verkehrslage durch Tarifpolitik und Beschaffung zeitgemäßer Verkehrsmittel sinngemäß zu nützen.

### Das heutige Netz

Rumpfungarn waren von dem ehemaligen ungarischen Netz von 22.334 Kilometer nur 7822,9 Kilometer, das sind 35 v. H., verblieben. Davon waren 264 Kilometer schmalspurig. Auf 100 Quadratkilometer Trianon-Ungarns entfielen (1924) noch 9,31 Kilometer und auf 100.000 Einwohner 105 Kilometer Eisenbahnstrecke. Nach der Rückgliederung der abgetretenen Gebiete (ohne Batschka) beträgt die Streckenlänge des ungarischen Eisenbahnnetzes 12.680 Kilometer<sup>7)</sup>, davon sind 11.557,5 Kilometer normal- und 1122,9 Kilometer schmalspurig. Da es sich bei den rückgegliederten Gebieten überwiegend um solche mit geringerer Eisenbahndichte handelt, entfallen heute auf 100 Quadratkilometer 7,92 Kilometer und auf 100.000 Einwohner rund 94 Kilometer Eisenbahnstrecke. Elektrisch betrieben werden 243 Kilometer, davon 188 doppelgleisig und 54 Kilometer eingleisig. Doppelgleisig sind die Strecken: Budapest—Szencz; Budapest—Raab—Hegyeshalom; Budapest—Cegléd—Szolnok; Budapest—Ujszász—Szolnok—Békéscsaba—Lökösháza; Budapest—Hatvan—Salgótarján; Hatvan—Miskolc—Sátoralja-Ujhely—Legenye und Budapest—Sárosd. Geplant ist der zweigleisige Ausbau der ehemaligen Südbahnstrecke Budapest—Murakeresztúr. Von dieser war 1938 die Strecke Székesfehérvár—Dinnyés fertig, der Abschnitt Dinnyés—Kápolnásnyék im Bau.

### Hauptradialstrecken

Das Eisenbahnnetz Ungarns besteht heute aus folgenden Hauptradialstrecken:

1. Budapest—Vacz—Szob—Galanta—Szenc—(Preßburg). Bis 1938 war Szob die ungarisch-slowakische Grenzstation. Nach der neuen Grenzregulierung erhielt Ungarn die Fortsetzung über Galanta bis Szenc (Anschluß Preßburg). Von Galanta zweigt die Tyrnau-Lundenburger- und die Trentschin-Tepitzer-Strecke (Anschluß nach Oderberg—Ostrau und Krakau) ab. Von der letzteren (doppelgleisigen) Abzweigung gehören nun auch einige Kilometer zwischen Galanta und Gány zu Ungarn.

2. Budapest—Komárom—Raab (Győr)—Hegyeshalom mit dem Anschluß nach Wien. Von Raab zweigt die Hauptstrecke über Pápa—Celldömölk—Szombathely (Steinamanger)—Körmend—Szentgott-

hárd (Anschluß nach Graz) ab. Von Steinamanger führt ein Anschluß an die deutsche Grenze nach Rechnitz (Steiermark). Eine weitere Strecke verbindet Steinamanger mit Sopron (Ödenburg), von wo ein Gleisanschluß nach Wiener-Neustadt, ein anderer nach Eisenstadt vorhanden ist.

3. Budapest—Székesfehérvár (Stuhlweißenburg)—Boba—Celldömölk. Diese ermöglicht eine zweite Verbindung Budapest—Graz. Von Celldömölk führt eine Abzweigung nach Bruck a. d. Leitha, die bis Pamhagen auf ungarischem Gebiet verläuft.

4. Budapest—Székesfehérvár (Stuhlweißenburg)—Siófok—Balaton-Berény—Nagykanizsa—Murakeresztúr (Anschluß nach Laibach—Triest—Venedig)—Gyékényes (Anschluß nach Agram—Sušak—Fiume). Diese Strecke, die ehemals der *Donau-Save-Adria-Bahn (Südbahn)* gehörte, führt auf dem rechten Ufer des Plattensees (Balaton). Das linke Ufer wird durch eine Gabelung der Hauptstrecke bei Börgönd über Balatonfüred—Tapolca in Balaton-Szentgyörgy dem Netz angeschlossen.

5. Budapest—Pusztaszabolcs—Sárbogárd—Ujdombóvár:

- a) —Kaposvár—Gyékényes,
- b) —Szentlőrinc—Pécs (Fünfkirchen) —Magyarbóly.

Der linke Flügel dieser Südstrecke vermittelt eine zweite Schienenverbindung zwischen Budapest und Agram, während der rechte Flügel eine Verbindung mit Esseg und Slawonisch-Brod an der ehemals jugoslawischen Hauptstrecke Agram—Belgrad herstellt.

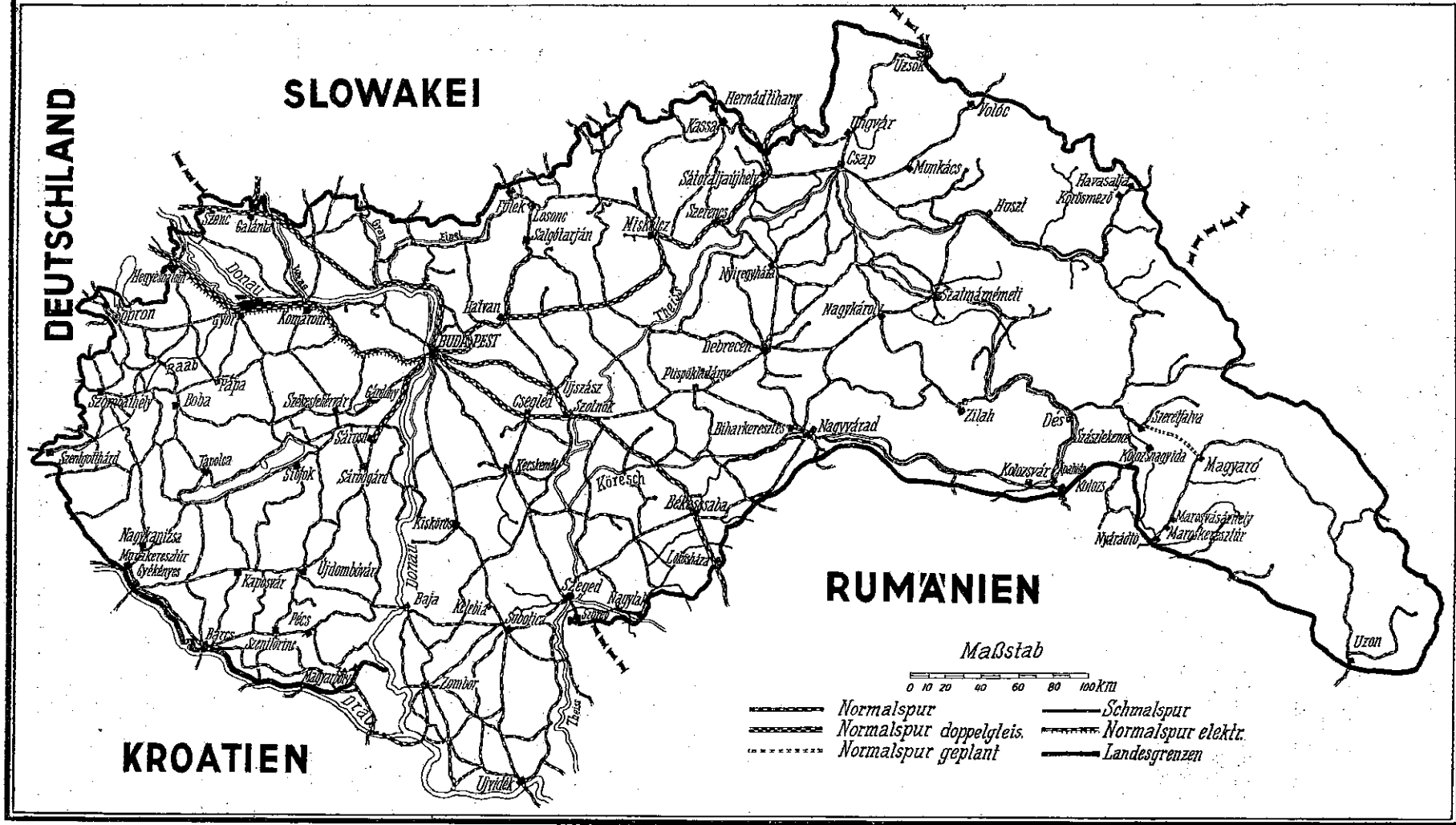
6. Budapest—Kiskörös—Kiskunhalas—Kelebia—Subotica (Szabadka oder Maria-Theresiopel). Sie gehört zu den internationalen Hauptstrecken und stellt die Verbindung Wien—Budapest—Neusatz (Ujvidék)—Belgrad her.

7. Budapest—Cegléd—Kecskemét—Szegedin—Szöreg mit Anschluß nach Temeschburg und ebenfalls nach Neusatz (Ujvidék). Diese Strecke bedient den ungarisch-serbischen und ungarisch-rumänischen Verkehr.

8. Budapest—Cegléd—Skolnok—Skajol—Békéscsaba—Lökösháza. Sie verbindet Budapest mit der rumänischen Hauptstrecke Lökösháza—Arad—Déva—Kronstadt—Bukarest. Die Strecke Budapest—Szolnok hat noch eine Parallelstrecke über Ujszász. Von der Hauptstrecke Budapest—Lökösháza zweigt eine Oststrecke bei Szajol ab, die über Püspökladány nach Biharkeresztés an die ehemals rumänische Grenze führt. Es ist dies der östliche Teil der Strecke Nagyvárad (Großwardein)—Kronstadt, die nun zu einem großen Teil, nämlich

<sup>7)</sup> Vgl. hierzu: Magyar Statisztikai Szemle, Jg. 1940, H. 8/9, S. 752.

# DIE EISENBAHNEN UNGARNS



im Streckenabschnitt Nagyvárad—Apahida—Kolozs, wieder zu Ungarn gekommen ist. Von dieser Hauptstrecke zweigt bei Püspökladány die Strecke Debrecen—Nyiregyháza—Csap—Ungvár ab, die nach der Neuordnung von 1939 nun noch bis Uzsók auf ungarischem Gebiet verläuft. Von dort führt ein Anschluß nach Lemberg auf ostländisches Gebiet.

Von Debrecen ist nach der Wiedereingliederung Nordsiebenbürgens auch die bedeutende Südoststrecke über Nagykaroly—Szatmárnémeti—Huszt—Körösmező—Havasalja mit dem Anschluß nach Lemberg über ostländisches Gebiet dem ungarischen Netz einverleibt worden.

9. Budapest—Hatvan—Miskolc—Zsolca:

- a) Kassa (Kaschau)—Hernadtihány (neue ungarisch-slowakische Grenze),
- b) Szerencs—Sátoralja-Ujhely—Csap—Munkács—Völc (Lemberg),
- c) Sátoralja-Ujhely—Legenye.

Diese Nordoststrecke mit ihrer Gabelung nach Kaschau und nach Munkács verbindet Budapest mit Krakau und Beuthen über Neusatz und ebenfalls mit Lemberg. Die dritte Abzweigung führt von Legenye über Vydrany und die Ostbeskiden in das Generalgouvernement und hat dort einen Anschluß nach Przemyśl.

10. Budapest—Hatvan—Fülekk—Losonc. Diese nach Norden führende Radialstrecke erschließt das Gebiet von Salgótarján und ermöglicht eine weitere Verbindung mit Norddeutschland über Kremnitz—Ruttka—Jablunka-Paß nach Oderberg—Berlin.

#### Transversalstrecken

Die wichtigsten Transversalstrecken des heutigen Ungarn sind: Im Westen: die Strecke Sopron (Oedenburg)—Szombathely (Steinamanger)—Nagykanisza; im Süden: Ujdombóvár—Baja—Subotica (Maria-Theresiopel)—Szeged (Nagylak) mit dem Anschluß nach Arad; im Norden: Losonc—Miskolc—Sátoralja-Ujhely—Csap, wo der Anschluß an die Radialstrecke Budapest—Debrecen—Havasalja (Stanislaw) gegeben ist. Durch die jüngste Grenzregulierung mit Rumänien ist zwar der größte Teil des östlichen Endes der Strecke Budapest—Nagyvárad (Großwardein)—Klausenburg—Kronstadt innerhalb des Karpatenbogens (die sogenannte *Szekler Ringbahn*) zu Ungarn gekommen (und zwar von Nyárádtő—Marosvásárhely bis Uzon), jedoch ist die direkte Verbindung des Szeklerlandes mit der Hauptstrecke durch die auf rumänischem Gebiet verbliebene Strecke Kolozs—Nyárádtő unterbro-

chen<sup>8)</sup>. Eine vorläufige Lösung wurde durch den Ausbau der Schmalspurbahn Maroskeresztúr—Kolozsnyagida bis Szászlekenye (15 Kilometer) gefunden. Geplant ist eine normalspurige Verbindung mit der Strecke Zilah—Dés—Beszterce durch eine 50 Kilometer lange Zweigstrecke von Szeretfalva nach Magyaró. Wenn diese Strecke gebaut ist, wird das ungarische Netz außerdem einen Auslandsanschluß über den Ghimespaß nach Rumänien haben. Zu Ungarn gehört nunmehr auch die Strecke Debrecen—Zilah (Zalau)—Dés (Dej), die dann auf rumänisches Gebiet übergeht und eine Verbindung nach Folticeni—Jassy vermittelt.

Zahlreiche Nebenstrecken verbinden die Hauptstrecken untereinander. So die Strecke Szegedin—Nagyvárad (Großwardein), die früher eine günstige Transitstrecke zwischen Rumänien und Jugoslawien war, dann zahlreiche Nordsüdverbindungen (von der Strecke Budapest—Raab (Győr) zur Strecke Budapest—Nagykanisza und von dieser ebensolche zur Budapest—Kaposvárer Hauptstrecke und zur Transversalbahn Barcs—Fünfkirchen—Baja—Subotica—Szegedin). Verhältnismäßig wenig Übergänge sind dagegen über die untere Donau und Theiß vorhanden, so daß die Teilnetze zwischen diesen beiden Strömen weniger dicht verbunden sind.

Eine weitere Vergrößerung wird das ungarische Eisenbahnnetz mit der *Rückgliederung der Batschka* erfahren. Da hinsichtlich der Grenzziehungen im Süden noch nicht die letzte Entscheidung erfolgt ist, wären vorläufig Teile der Batschka und der Baranya zu berücksichtigen, also das Gebiet zwischen Drau, Donau und Theiß. Das fruchtbare und durchwegs ebene Gebiet besitzt ungefähr 670 Kilometer Eisenbahnstrecken, wovon die meisten auf Lokalbahnen entfallen, die unter ungarischer Regie zum größten Teil bereits zwischen 1888 und 1914 gebaut wurden<sup>9)</sup>. Eisenbahnknotenpunkte sind Neusatz (Ujvidék), Subotica und Zombor. Da die Batschka ein Zwischenstromland ist, dürfte ein Großteil des Transportes der eigenen Produkte, vor allem Weizen und Mais, dem Schiffsverkehr auf der Donau, der Theiß und dem Franzenskanal zufallen, wobei die dortigen Bahnen in erster Linie die Funktion eines Zubringers an die Flußufer erhalten. Andererseits ist die eigentliche Batschka aber auch ein wichtiges Durchzugsgebiet für den Eisenbahnverkehr. Die wichtigste Strecke, Kelebia—Subotica—Neusatz, bedient den internationalen Südostverkehr von Budapest nach Belgrad. Weiter wird die für den Nordost—Südost-Verkehr wichtige Transversalstrecke Békéscsaba—

<sup>8)</sup> Vgl. hierzu Anm. 1, S. 149.

<sup>9)</sup> Vgl. hierzu S. 160.

Szegedin—Subotica—Zombor mit dem Anschluß nach Esseg nun auf ungarischem Gebiet eine ansehnliche Verlängerung erhalten.

Das ungarische Eisenbahnnetz besitzt in allen Richtungen zahlreiche *Anschlüsse an das Ausland*. Die Hauptstrecke des internationalen Westeuropa—Südosteuropa-Verkehrs war ursprünglich die Strecke Marchegg—Preßburg—Budapest—Kiskörös—Subotica—Belgrad (bzw. Budapest—Lökösháza—Arad—Bukarest), auf der auch die *Orient-Expresß*-Züge geführt wurden. Mit der Schaffung des tschechoslowakischen Staates wurde der Verkehr zwischen Wien und Budapest auf die Strecke Hegyeshalom—Raab verlagert, um einen weiteren Grenzübergang mit seinen Hemmnissen zu vermeiden. Schon während des Weltkrieges wurde auf österreichischem Gebiet die Strecke Wien—Hegyeshalom, auf ungarischer Seite die Strecke von Raab bis an die österreichische Grenze zweigleisig ausgebaut. Ungarn elektrifizierte überdies in den Jahren 1931 bis 1934 die Strecke Budapest—Hegyeshalom, um den ungarischen Südostverkehr zu beschleunigen, zumal diesem in der jugoslawischen Strecke über Agram—Slawonisch-Brod—Belgrad, auf der der neue *Simplon-Expresß* geführt wurde, ein Konkurrent erwachsen war.

Heute sind die wichtigsten *internationalen Südoststrecken*:

1. Hegyeshalom—Raab—Budapest—Kelebia—Subotica (Belgrad),
2. Budapest — Biharkeresztes — Kolozsvár (Klausenburg) — Brasov — Sinaia — Bukarest. Diese bedient der *Arlberg-Orient-Expresß*.
3. Der *Orient-Expresß*, der die Strecke Budapest—Lökösháza—Arad—Bukarest befährt.

Der norddeutsche Südostverkehr nach Budapest benützt hauptsächlich die Strecke Berlin—Breslau—Galánta.

#### Organisation und Verkehrsleistungen

In Ungarn herrscht der Staatsbahnbetrieb vor. Unter den ungarischen Hauptbahnen gibt es gegenwärtig nur zwei *Privatbahnen* mit eigenem Betrieb, die Raab—Ödenburg—Ebenfurter Eisenbahn mit 94 Kilometer und die Mohács—Fünfkirchner Eisenbahn mit 56 Kilometer Streckenlänge. Bis zum Jahre 1932 waren 3068 Kilometer Eigentum des Staates, und außerdem gab es noch 4184 Kilometer *Vizinalbahnen*, die von den Staatsbahnen betrieben wurden. Außer den schon erwähnten zwei Privatbahnen bestand als eine weitere private Hauptbahn, die Donau-Save-Adria-Bahn mit den

Strecken: Agfalva—Nagykanisza—Murakeresztúr—Budapest, Székesfehérvár—Komárom und Murakeresztúr—Barcs<sup>10)</sup>. Die *Vizinalbahnen* und die Donau-Save-Adria-Bahn hatten ihre eigenen Tarife, bis im Jahre 1932 beide gegen Jahresrenten abgelöst und gleichzeitig auch hinsichtlich ihrer Tarife den Staatsbahnen gleichgestellt wurden. Damit ist heute nicht nur der Staatsbahnbetrieb vorherrschend, sondern auch die Tarifpolitik einheitlicher geworden.

#### Tarife

Nach den Rückgliederungen der Jahre 1938 bis 1940 mußte das ungarische *Tarifsysteem* dem vergrößerten Streckennetz angepaßt werden. Schon vor dem Weltkrieg sah der ungarische Tarif im Zuge der bereits erwähnten zentralistischen Politik eine stark degressive Staffelung vor. Mit der Verkleinerung des Gebietsstandes nach Trianon wurden die Tarife umgearbeitet und vor allem der Stückgütertarif heraufgesetzt. Diese Maßnahme mußte als ergänzender Zollschatz wirken, da davon in erster Linie ausländische Erzeugnisse betroffen wurden. Der nach dem zweiten Wiener Schiedspruch in Kraft getretene neue Tarif berücksichtigt die größeren Entfernungen (bis 1200 Kilometer) und sieht eine verstärkte Biegung des Staffeltarifes vor. Eine weitere Anpassung an die neue Lage ist vorgesehen. Die Konkurrenzfähigkeit vor allem der siebenbürgischen Industrie mit Budapest, das mit hohen Frachtsätzen kaum belastet ist, muß berücksichtigt werden. Der Eisenbahntarifpolitik ist hier eine entscheidende wirtschaftspolitische Rolle zugefallen. Im zwischenstaatlichen Verkehr ergeben sich wichtige Gesichtspunkte für die Gestaltung der Tarifpolitik auch aus dem Wettbewerb der Donau- und der Seeschifffahrt. (Im innerungarischen Verkehr ist der Wettbewerb der Donau gering, weil sie den ungarischen Raum nicht in der verkehrs-

Verteilung des ungarischen Außenhandelsverkehrs auf Eisenbahn und Schifffahrt [Übersicht I]

Jahr	Einfuhr				Ausfuhr			
	Eisenbahn		Binnenschifffahrt		Eisenbahn		Binnenschifffahrt	
	in 1000 dz	in v. H. der Gesamteinfuhr	in 1000 dz	in v. H. der Gesamteinfuhr	in 1000 dz	in v. H. der Gesamtausfuhr	in 1000 dz	in v. H. der Gesamtausfuhr
1929	55.070	82	9.798	14	20.599	74	6.278	22
1931	24.067	71	8.842	26	12.277	65	5.822	31
1933	12.466	70	4.174	23	10.850	59	7.047	38
1934	15.566	66	6.493	27	11.528	69	4.659	28
1935	17.527	63	8.639	30	12.953	79	2.952	18
1936	20.813	63	9.385	28	14.841	71	5.563	27
1937	24.672	70	7.038	20	17.534	71	6.442	26
1938	22.287	72	5.779	21	13.000	62	7.354	35

<sup>10)</sup> Der ungarische Streckenanteil der ehemaligen *Osterreichischen Südbahngesellschaft*.

mäßig günstigen Richtung durchschneidet; eher kann von einer Koordination beider Verkehrswege gesprochen werden, wobei Budapest die Rolle des Verteilerpunktes zukommt.) Im internationalen Verkehr ist die Schiene für Massengüter von vornherein benachteiligt, und zwar gegenüber der Donau ebenso wie gegenüber dem Seeweg. Bei Stückgütern wird im allgemeinen der Eisenbahn der Vorzug gegeben. Übersicht I zeigt, in welchem Verhältnis Eisenbahn und Binnenschifffahrt am ungarischen Außenhandelsverkehr beteiligt sind.

Vor dem Ausbruch der großen Weltwirtschaftskrise erreichten die Leistungen auf den von den Ungarischen Staatsbahnen betriebenen Strecken, die praktisch den gesamten ungarischen Eisenbahnverkehr ausmachen, 3,15 Milliarden Tonnenkilo-

#### Personenverkehr auf den ungarischen Staatsbahnen [Übersicht II]

Betriebsjahr	Beförderte Personen		Geleistete Personen-Kilometer (Nettoleistungen) in Millionen
	in Millionen	1928/29 = 100	
1931/32	57'88	64'3	1.784
1932/33	54'53	60'5	1.756
1933/34	58'26	64'7	1.854
1934/35	60'39	67'1	1.884
1935/36	65'17	72'4	2.016
1936/37	71'15	79'0	2.194
1937/38	76'97	85'5	2.347
1938/39	90'10	100'0	2.798
1939/40	102'83	114'2	

meter Güter und 2,61 Milliarden Personenkilometer (Rechnungsjahr 1928/29). Diese Leistungen konnten im Rechnungsjahr 1929/30 noch fast aufrechterhalten werden; in den folgenden Krisenjahren dagegen ging der Verkehr stark zurück. Seinen tiefsten Punkt erreichte der Rückgang im Rechnungsjahr 1932/33, er betrug gegenüber 1928/29 im Güterverkehr 35 v. H., im Personenverkehr 33 v. H. In den folgenden Jahren stiegen die Leistungen, nicht zuletzt infolge des ständig anwachsenden Deutschland-Südostverkehrs, allmählich wieder an. Vor allem der Ein-, Aus- und Durchfahrverkehr hat

#### Güterverkehr auf den ungarischen Staatsbahnen

[Übersicht III]

Betriebsjahr	Beförderte Güter				Geleist. Tonnenkilometer		
	Insgesamt Mill. t	1928/29 = 100	davon		Bruttoleistungen	Nettoleistungen	
			Ein-fuhr	Aus-fuhr		Insgesamt	Davon Durch-fuhr
		Mill. t		Mill. tkm			
1931/32	20'1	57'4	2'0	1'0	9.495'8	2.287'6	118'6
1932/33	16'2	46'3	1'3	0'8	9.038'4	2.045'9	130'6
1933/34	18'8	53'7	1'5	1'2	9.630'1	2.408'1	125'5
1934/35	18'5	52'9	1'7	1'1	9.579'5	2.348'3	135'1
1935/36	20'5	58'6	2'2	1'3	10.324'9	2.588'9	103'7
1936/37	23'1	66'0	2'1	1'7	11.403'7	2.963'1	241'2
1937/38	24'2	69'1	2'4	1'6	11.911'1	3.005'0	246'5
1938/39	26'1	74'0	2'2	1'5	13.982'3	3.463'4	223'4
1939/40						5.108'6	

seit 1934/35 rasch zugenommen. Im Rechnungsjahr 1938/39, also noch vor Ausbruch des Krieges, lagen die Gesamtverkehrs-(Netto-)Leistungen bereits beträchtlich über denen der letzten Vorkrisenjahre. Der anteilmäßige Rückgang des Auslandsverkehrs im Geschäftsjahr 1938/39 ist auf die vorübergehende teilweise Einstellung des Verkehrs mit dem Gebiet der ehemaligen Tschechoslowakei im Herbst 1938 zurückzuführen.

Über die Beförderung der einzelnen Güter gibt Übersicht IV Auskunft. Weitans an erster Stelle steht in- und ausländische Kohle. Einen breiten Raum nehmen ferner Erze, Holz und Baumaterialien ein, wie überhaupt die Beförderungsstatistik sich mehr derjenigen eines Industriestaates nähert, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß ein erheblicher Teil der Massengüter auch über die Donau geht. Der Anteil der landwirtschaftlichen Güter am Eisenbahnfrachtverkehr hat im Vergleich dazu nachgeordnete Bedeutung.

#### Rollendes Material und technische Ausstattung<sup>1)</sup>

Die ungarischen Eisenbahnen, voran die Staatsbahnen, haben sich nach dem Weltkrieg mit Erfolg

<sup>1)</sup> Die hier gemachten Ausführungen berücksichtigen noch nicht die neuerliche Aufteilung des Wagen- und Lokomotivparks auf Grund der letzten Gebietsveränderungen.

#### Die wichtigsten Güter im Frachtverkehr der ungarischen Staatsbahnen<sup>1)</sup> in 1000 Tonnen

[Übersicht IV]

Jahr	Industrielle Güter insgesamt	Davon							Landwirtschaftliche Güter insgesamt	Davon		
		Erz	Ziegel und Schiefer	Schotter, Steine, Erde, Sand	Kohle, Brikett, Torf, Koks	Holz	Roheisen und Schrott	Stückgut		Weizen und Roggen	Zucker-rüben	lebende Tiere
1929	23.782'0	1.250'0	787'7	3.304'7	5.950'9	1.075'0	680'5	884'7	3.755'7	956'8	1.243'0	329'9
1931	16.357'0	387'0	526'5	2.570'7	4.287'6	712'0	390'5	670'6	2.541'6	655'3	615'4	271'9
1933	13.264'5	225'6	260'3	1.616'9	3.916'0	519'8	260'4	566'2	2.479'0	703'8	615'4	255'2
1934	14.717'0	376'9	260'3	1.948'8	4.047'3	678'5	334'6	607'0	2.304'0	579'5	586'3	239'4
1935	15.645'7	829'0	334'0	2.185'0	4.484'6	720'0	503'0	570'2	2.380'0	592'7	500'6	278'8
1936	17.335'7	1.156'6	401'3	2.212'5	4.845'8	819'0	569'2	625'0	2.816'4	783'9	774'1	294'2
1937	19.460'1	1.571'2	478'3	2.629'8	5.579'8	962'6	607'4	652'3	2.808'9	713'9	588'1	311'1
1938	19.622'6	1.345'2	514'5	3.026'5	5.751'4	838'1	668'9	661'5	2.635'9	793'2	604'3	289'6
1939	23.758'1	1.785'8	606'2	3.549'2	6.671'9	939'6	762'3	851'9	3.375'1	1.190'1	619'3	377'7

<sup>1)</sup> Die Daten beziehen sich auf die verfrachteten Waggonladungen ohne Regiegüter und sind daher mit den endgültig festgestellten reinen Tonnenleistungen nicht identisch. —



bemüht, das rollende Material, das durch den Krieg und später durch die Aufteilung an die angrenzenden Staaten stark in Mitleidenschaft gezogen war, zu erneuern. Heute wie schon vor dem Weltkrieg entspricht das ungarische Lokomotiven- und Waggonmaterial in jeder Hinsicht dem modernen mitteleuropäischen Standard. Der Personenverkehr ist besonders auf den Hauptstrecken wesentlich beschleunigt worden. Die Einführung von Triebwagenzügen der Type „Arpad“ von Budapest nach Wien, Fünfkirchen (Pécs), Szeged und Csap ist besonders zu erwähnen. Im Güterverkehr wurden in den letzten Jahren zahlreiche Spezialwagen für Obst- und Geflügeltransporte angeschafft. Die Erweiterung des Streckennetzes durch die Einbeziehung der rückgegliederten Gebiete stellte jedoch beträchtliche Anforderungen an das rollende Material, denen zunächst nur mit einschneidenden Verkehrsbeschränkungen, in erster Linie im Personenverkehr, begegnet werden konnte. In den Gebieten Oberland und Karpatenland konnten nachträglich Bestände aus dem rollenden Material der ehemals tschechoslowakischen Staatsbahnen übernommen werden, während in Nordsiebenbürgen voller Ersatz gestellt werden mußte.

Schon Trianon-Ungarn war hinsichtlich Ausrüstung und rollendem Material seiner Eisenbahnen unabhängig vom Ausland (mit Ausnahme einiger Spezialteile wie z. B. Spindelbremsen). Die hochentwickelte Waggon- und Lokomotivbauindustrie Ungarns weist sogar schon seit langem einen beachtenswerten Export auf. Hauptkunden waren Jugoslawien, Bulgarien und Argentinien. Durch die rückgewonnenen Gebiete sind die Voraussetzungen hierfür noch wesentlich verbessert worden.

Übersicht VI gibt einen Überblick über das rollende Material der Staats- und Privatbahnen im

Jahre 1938. (Übersicht VI.) Von den Güterwagen entfallen 15.722 auf gedeckte, 24.389 auf offene Typen und 1252 auf Spezialwagen<sup>12)</sup>. Im Jahre 1939 umfaßte das Beschaffungsprogramm der Staatsbahnen 2 Stromlinienlokomotiven, 4 Tenderlokomotiven für Nebenbahnen, 21 vierachsige D-Zug-Wagen

**Wagenpark der ungarischen Eisenbahnen**  
Stand am Ende des Betriebsjahres

[Übersicht VI]

	Ber- triebs- jahr	Loko- mo- tiven	Trieb- wagen	Schle- nen- auto- busse	Per- sonen- wagen	Ge- päck- und Post- wagen	Güter- wagen
Staats- bahnen <sup>1)</sup> :	1930/31	1.896 <sup>8)</sup>	75	3	3.287	1.116	37.557
	1933/34	1.902 <sup>8)</sup>	132	6	3.596	1.297	40.024
	1935/36	1.845 <sup>4)</sup>	143	15	3.605	1.286	40.035
	1936/37	1.839 <sup>5)</sup>	144	22	3.615	1.179	40.073
	1937/38	1.848 <sup>6)</sup>	145	22	3.473	1.179	40.111
	1938/39	1.984 <sup>7)</sup>	175	25	3.880	1.177	46.137
Privat- bahnen: Raab-Öden- burg-Eben- furth Mohács-Fünf- kirchner . . .	1939	32	11	1	70	.	781
	1937/38	9	.	.	13	6	383

<sup>1)</sup> Einschl. der im Staatsbetrieb stehenden Privatbahnen. —  
<sup>2)</sup> Davon 4 elektrisch. — <sup>3)</sup> Davon 9 elektrisch. — <sup>4)</sup> Davon 31  
elektrisch. — <sup>5)</sup> Davon 31 elektrisch und 2 Rohöl. — <sup>6)</sup> Davon  
33 elektrisch und 2 Rohöl. — <sup>7)</sup> Davon 33 elektrisch und 2 Rohöl.

III. Klasse, 17 Personenzugsgepäckwagen, 100 Hochbordwagen und 5 vierachsige Obstwagen. Für die elektrischen Strecken wurden zwei neue Phasenumformerlokomotiven in Auftrag gegeben. Die Einführung der durchlaufenden Güterzug-Luftdruckbremsen wird weiter fortgeführt. Das im Jahre 1940 beschlossene Bauprogramm sieht für die nächste Zeit eine Vermehrung des Kühlwagenparks von derzeit 200 auf 600 bis 700 Wagen vor. Damit soll der Transport von Geflügel, Eiern und Obst besonders nach Deutschland beschleunigt und technisch verbessert werden. Vor dem Kriege führte Ungarn auch Geflügel und Obst auf dem Bahnweg nach England aus. Da die englischen Bahnen zwar die gleiche Spurweite wie die Bahnen des Kontinents haben, aber ihr rollendes Material ein schmäleres Breitenprofil besitzt, schafften die ungarischen Staatsbahnen eigene Fährboot-Kühlwagen an, die Obst und Geflügel über die Fähre Zeebrügge—Harwich direkt nach England beförderten.

In Trianon-Ungarn waren 1842 Kilometer des Netzes mit 18-Tonnen-Achsdruck-Schienen ausgestattet, 3294 Kilometer mit 13- bis 17,9-Tonnen-

<sup>12)</sup> Von den gedeckten Güterwagen haben 11.279 eine Tragfähigkeit von 15 Tonnen oder mehr, der Rest ist unter 15 Tonnen. Von den offenen Güterwagen haben 30 eine Kapazität von 30 Tonnen oder mehr, 10.186 von 20 bis 29 Tonnen, 9471 von 15 bis 19 Tonnen und 4696 von unter 15 Tonnen Kapazität. 43 v. H. der Güterwagen sind mit Bremsen versehen.

**Ausfuhr Ungarns an Eisenbahnmaterial**  
in Doppelzentner [Übersicht V]

Warenart	1933	1934	1936	1938	1939	1940
Eisenbahngüterwagen mit Spezialeinrichtungen . . . . .	3.249	—	7.473	4.730	—	4.256
Personenwagen ohne und mit Polsterung	36.037	1.154	16.001	19.695	9.913	10.968
Eisenbahnwagen- und Lokomotivachsen	11.294	7.148	2.306	3.865	2.907	528
Eisenbahnräder, Radsätze und Bestandteile . . . . .	38.214	22.773	60.481	23.788	30.049	27.230
Schienen und Stahlschienen . . . . .	75.916	41.648	47.172	71.646	35.772	60.411
Eisenbahnweichen, Ausweich- und Kreuzstücke . . . . .	78	381	872	1.996	8.140	4.415
Eiserne Schwellen, Schienenstücke, Unterlagsplatten und -laschen . . . . .	12.360	14.294	18.565	27.250	31.101	29.239

Achsdruck-Schienen und 3581 Kilometer mit 6- bis 12,9-Tonnen-Achsdruck-Schienen. Der Betriebsstoffverbrauch der Staatsbahnen betrug 1,17 Millionen Tonnen, wovon nicht ganz vier Fünftel auf Braunkohle entfielen. Der Steinkohlenverbrauch betrug (1938) 276.500 Tonnen, jener an Briketts 4053 Tonnen, an Holz 6870 Tonnen, an Benzin 78 Tonnen, an Gasöl 2248 Tonnen und an elektrischem Strom 33,09 Millionen Kilowattstunden.

### Finanzlage

Die Rechnungsabschlüsse der Staatsbahnen haben auch während der letzten Jahre mit einem Defizit abgeschlossen, das sich allerdings gegenüber den Jahren 1931/32 bis 1935/36, wo es rund 40 bis 65 Millionen Pengö erreichte, wesentlich verringerte. Das Defizit, für das der Staat aufkommen muß (rund 26 Millionen Pengö),

### Einnahmen der ungarischen Staatsbahnen

[Übersicht VII a]

Betriebsjahr	Insgesamt		Davon			
	Mill. Pengö	je 1 km Betriebslänge in 1000 Pengö	Güterverkehr		Personenverkehr	
			Mill. Pengö	je 1 km Betriebslänge in 1000 Pengö	Mill. Pengö	je 1 km Betriebslänge in 1000 Pengö
1930/31	247,1	33,9	137,0	18,8	72,3	9,9
1931/32	214,3	29,5	139,1	17,9	68,0	9,4
1932/33	195,4	25,0	115,3	14,7	66,4	8,5
1933/34	209,1	26,7	130,8	16,7	64,5	8,2
1934/35	197,3	25,2	122,0	15,6	62,6	8,0
1935/36	219,1	28,0	136,1	17,4	66,5	8,5
1936/37	247,4	31,6	158,8	20,3	70,0	8,9
1937/38	259,0	33,1	161,3	20,6	75,4	9,6
1938/39	293,3	31,5	181,4	19,5	88,8	9,5

### Ausgaben der ungarischen Staatsbahnen

[Übersicht VII b]

Betriebsjahr	Insgesamt		Davon				
	in Mill. Pengö	je 1 km Betriebslänge in 1000 Pengö	Personal-ausgaben	Sachausgaben	Instandhaltung, Investitionen	Zinsendienst und Schulden	Ruhegehalter und Verschiedenes
1930/31	276,3	38,0	94,5	2,9	87,1	16,3	75,5
1931/32	252,4	34,7	86,2	2,8	78,7	12,8	71,9
1932/33	253,9	32,5	80,8	2,6	88,5	9,5	72,5
1933/34	263,8	33,7	76,1	2,6	82,5	25,8	76,8
1934/35	261,1	33,4	74,4	2,7	78,3	27,3	78,4
1935/36	263,2	33,7	72,7	2,6	77,1	30,1	80,7
1936/37	273,6	35,0	73,4	2,7	82,6	32,5	82,4
1937/38	285,1	36,4	76,9	2,7	90,5	29,4	85,6
1938/39	319,2	34,3	89,0	3,1	106,8	28,4	91,9

entsprach in den letzten Jahren ungefähr den Investitionen. Am schwersten wiegen die *Pensionslasten*, die an die Ausgaben für die aktiven Bediensteten heranreichen. Ungarn hat die Pensionsleistungen für zahlreiche Bedienstete übernommen, die früher in

den abgetretenen Gebieten tätig waren. Bei den Staatsbahnen beträgt die Zahl der Aktiven 75.560, jene der Pensionisten 58.264.) Diese Sozialleistung könnte teilweise in das Staatsbudget übernommen werden, was die Finanzgebarung wesentlich bereinigen würde. Mit der Wiederangliederung der mit hohen Betriebskosten belasteten Gebirgsstrecken in Nordungarn und Nordsiebenbürgen dürfte allerdings die Betriebsgebarung wieder mehr belastet werden, insbesondere da dort billigere Tarife (vgl. S. 155) gelten sollen.

### Zusammenfassung

Entwicklungsmäßig sind die ungarischen Eisenbahnen im Vergleich zu den übrigen Südoststaaten am weitesten fortgeschritten und investitionspolitisch am günstigsten gestellt. Der Bau größerer Durchgangsstrecken ist nicht mehr notwendig. Das bestehende Netz muß jedoch laufend der wachsenden Intensität des Verkehrs angepaßt werden. Einige Brückenverbindungen über die Donau werden sich noch als vorteilhaft erweisen. Auch die Elektrifizierung der einen oder der anderen Hauptstrecke wird zu erwägen sein, einmal um eine weitere Beschleunigung — auch aus Wettbewerbsgründen — zu erzielen, zum anderen um die heimischen Kohlenvorkommen zu schonen. Die Möglichkeiten der Versorgung mit Elektrizität aus Wasserkraften sind infolge der Rückgliederungen vergrößert worden, und auch die Donau könnte gegebenenfalls als Kraftquelle nutzbar gemacht werden. Diese Investitionen werden größere Mittel beanspruchen, die jedoch durch Anleihen nicht allzuschwer zu beschaffen sein dürften. Im Jahre 1940 ist ein fünfjähriges Investitionsprogramm in Höhe von 500 bis 700 Millionen Pengö beschlossen worden.

Im Rahmen des künftigen europäischen Großwirtschaftsraumes werden an das ungarische Eisenbahnnetz bedeutende Anforderungen gestellt werden, die eine weitgehende Zusammenarbeit mit den Nachbarnetzen, vor allem mit der Deutschen Reichsbahn erforderlich machen, und zwar in erster Linie hinsichtlich der Tarife und des rollenden Materials. Anlage, Ausstattung und Organisation der ungarischen Eisenbahnen bieten hierfür günstige Voraussetzungen. Im Westeuropa—Südost-Verkehr dürften die ungarischen Strecken auch in Zukunft in Wettbewerb mit der kroatisch-serbischen Strecke über Agram—Belgrad stehen.

## Die Eisenbahnen im Staatsgebiet des ehemal. Jugoslawien.

Für die Entwicklung der Eisenbahnen im Raume des ehemaligen Jugoslawien — der hier auch als östlicher Adriaraum bezeichnet werden soll — sind zwei Faktoren bestimmend gewesen: die Disharmonie seiner geographischen Struktur und seine wechselvolle politische Geschichte.

Das Gebiet des ehemaligen Jugoslawien bildet keine geographische Einheit und besitzt daher auch keinen geographischen Schwerpunkt wie etwa Ungarn<sup>1)</sup>. Es setzt sich zusammen aus einer Vielzahl in sich geschlossener Landschaften verschiedenen Charakters und sehr unterschiedlichen Klimas: fruchtbare Ebenen im Gebiet der großen Flüsse Donau, Drau, Save, Theiß und Morava, karge wasserlose Karstlandschaft mit rauhem Hochgebirgsklima unmittelbar anschließend an die mediterrane Küstenzone, schwer zugängliche fruchtbare Hochflächen (Sandschak Novibazar), undurchdringlicher Urwald in Bosnien — um nur die markantesten Gegensätze zu nennen — finden sich nebeneinander. Trotz der langen Küste (etwa 550 Kilometer Luftlinie) ist der Gesamttraum — verkehrsgeographisch gesehen — der Adria abgewandt. Die hohen Gebirgsketten der Dinarischen Alpen und des verkarsteten Velebit verlaufen parallel zur Küste, von der sie oftmals unmittelbar steil aufsteigen und so das Hinterland vom Meere abschneiden. Ein einziges Flußtal, das der Narenta, erleichtert das Eindringen in den Gebirgswall vom Meere her. Zahlreiche Flüsse fließen jedoch in nordöstlicher Richtung der Save zu und ermöglichen von dorthier eine Verkehrserschließung des Hochlandes. Nördlich der Gebirgsmauer, zwischen Save und Drau, erstreckt sich, in nordwestlicher Richtung verlaufend, eine große dichtbesiedelte Senke, die sich östlich Belgrad verengt, mit der Donau nach Süden abbiegt und im Moravatal verlaufend zwei Ausgänge findet: durch das Wardartal nach der Ägäis, durch das Nischawatal nach Bulgarien und Istanbul. Diese verkehrsgeographische Leitlinie<sup>2)</sup> hat jahrhundertlang eine

natürliche Gravitation des Verkehrs im östlichen Adriaraum zur Ägäis zur Folge gehabt. An ihr entstanden und wuchsen die Städte Belgrad, Nisch, Skoplje, Saloniki, Sofia, Plovdiv, Edirne und Istanbul. Von ihrem Durchgangsverkehr abgesehen, blieb das übrige Land verkehrssarm und wirtschaftlich unerschlossen, bis die Eisenbahntechnik die ungünstigen geographischen Vorbedingungen der Verkehrserschließung zu überwinden begann.

### Entwicklung des Netzes bis 1918

Muß somit die Uneinheitlichkeit der Raumgestalt als eine der hauptsächlichsten Ursachen der ungleichmäßigen Entwicklung des Eisenbahnsystems angesehen werden, so ist dennoch ein zweiter Umstand zum Verständnis dieser Entwicklung nicht minder wesentlich: daß nämlich das Netz nicht primär aus dem Verkehrsbedarf des gesamten Gebietes selbst entstanden ist, in das sich zu Beginn des Eisenbahnzeitalters fünf Staaten — Österreich, Ungarn, Serbien, die Türkei und Montenegro — teilten. Vielmehr baute jeder dieser fünf Staaten Bahnen für seine eigenen politisch-strategischen und — in zweiter Linie — wirtschaftlichen Zwecke. Die Verkehrserschließung erfolgte dementsprechend in den einzelnen Gebieten nach verschiedenen Gesichtspunkten und in verschiedener Intensität.

### Eisenbahnpolitik Österreich-Ungarns

Budapest trieb neben Wien von Anfang an eine eigene Eisenbahnpolitik<sup>3)</sup>, so daß man innerhalb der Doppelmonarchie kaum von einer einheitlichen, eher von zwei rivalisierenden Eisenbahnpolitiken sprechen kann. Diese Rivalität hat sich auch in den von der Doppelmonarchie beherrschten Gebieten des östlichen Adriaraumes ausgewirkt. Für Österreich spielte dieser Raum in erster Linie eine politische und strategische Rolle. Die Entwicklung des Hafens von Triest war der Angelpunkt seiner Adriapolitik und infolgedessen die Herstellung der direkten Bahnverbindung Wien—Triest der erste eisenbahn-

<sup>1)</sup> Vgl.: Die Eisenbahnen Ungarns, S. 149 ff.

<sup>2)</sup> Vgl. hierzu: *Wilhelmy, Herbert*, Verkehrsgeographische Leitlinien der Balkanhalbinsel, in: *Geographischer Anzeiger*, 33. Jg., Heft 6, S. 161/69.

<sup>3)</sup> Vgl. hierzu S. 150 ff.

politische Schritt. Die 1857 eröffnete Strecke Wien — Graz — Spielfeld — Straß — Laibach — Rakek — Triest ist die älteste Bahnverbindung des östlichen Adriaumes mit Mitteleuropa. Sie sollte im übrigen nicht nur Triest selbst, sondern gleichzeitig das damals noch zu Österreich gehörende Venezien und die Lombardei (über Monfalcone-Mestre) näher an Wien heranbringen. Welche Bedeutung man ihr beimäß, ist schon daraus zu ersehen, daß sie von Anfang an doppelgleisig gebaut wurde. 1859 verkaufte der Staat die Bahn an eine Privatgesellschaft, die zunächst den Namen *K. k. Privilegierte Südliche Staats-, Lombardisch-Venezianisch und Central-Italienische Eisenbahngesellschaft* führte, nach Loslösung Oberitaliens in *K. k. Privilegierte Südbahngesellschaft*, seit 1923 in *Donau-Save-Adria-Bahn* umbenannt wurde. Später wurden vom österreichischen Staate noch weitere Verbindungen zur österreichischen Grenze geschaffen (nach Aßling und Drauburg). Knotenpunkt des österreichischen Bahnsystems in *Slowenien* war Laibach. Für Slowenien waren diese Bahnlinien zunächst nur Durchgangsstrecken, doch haben sie zur Entwicklung der Städte, die sie berühren, vor allem Laibachs, beigetragen. Private Bahnen von lokaler Bedeutung entstanden u. a. von Laibach nach Gottschee und von Laibach nach Novo-Mesto.

Zu den Häfen des österreichischen Kronlandes *Dalmatien* gab es bis 1914 von Wien aus keine direkte Eisenbahnverbindung. Man konnte nur über ungarisches Gebiet dorthin gelangen. Die verkehrsgeographischen Schwierigkeiten der Karstlandschaft einerseits und der österreichisch-ungarische Dualismus andererseits haben die Verkehrserschließung Dalmatiens und damit die räumliche Annäherung an Österreich verhindert. Um die Herstellung einer solchen Verbindung sind im Parlament heftige Kämpfe geführt worden. Ungarn befürchtete von einer Entwicklung der dalmatinischen Adriaufhäfen unliebsame Konkurrenz für seinen eigenen Hafen Fiume. Bis 1914 gab es daher lediglich eine Küstenbahn von Split nach Sibenik mit einer Abzweigung nach Knin. Erst während des Weltkrieges wurde von der Heeresverwaltung die sogenannte *Likabahn* in Angriff genommen, die von Ogulin über Gospić und Knin die Verbindung mit Split herstellen sollte, jedoch damals nur bis Gospić dem Verkehr übergeben werden konnte.

Ungarn hat in den von ihm verwalteten Gebieten *Kroatien* und *Slawonien* eine sehr lebhaft Eisenbahnbautätigkeit entfaltet. Seine Eisenbahnpolitik war getragen von den Ambitionen kaum erlangter Selbständigkeit und hat den Verkehr der

angrenzenden Gebiete mit Erfolg an sich gezogen. Entsprechend dem in Ungarn herrschenden Prinzip des Zentralismus<sup>4)</sup> waren auch hier alle Bahnen auf Budapest ausgerichtet. Mit der Erlangung der staatlichen Selbständigkeit erwuchs als erstes der Wunsch nach einer eigenen Eisenbahnverbindung zur Adria nach dem nationalen Hafen Fiume. Von Budapest verliefen zwei Hauptstrecken in dieser Richtung, die sich in Gyékényes treffen. Von dort wurde die Verbindung mit Fiume über Koprivnica — Agram — Karlstadt — Ogulin hergestellt. Bei der Ausführung der Strecke waren erhebliche technische Schwierigkeiten zu überwinden, da die Gebirgsmauern des Karst gegen die Adria bei Fiume steil abfallen. Fiume stand von Anfang an im Wettbewerb zu Triest. Es war das Ziel der ungarischen Eisenbahnpolitik, dem Hafen Fiume den gesamten Verkehr des östlichen Adriaumes zuzuleiten. Durch Bahnbauten längs der Drau wurde später das ungarische Getreideüberschußgebiet zwischen Donau und Theiß angeschlossen. Ungarn schuf dort ein engmaschiges Netz von Lokalbahnen mit den Knotenpunkten Subotica und Sombor<sup>5)</sup>. Auch in Slawonien entstanden lokale Verbindungsstrecken und Stichbahnen (die sogenannten *Waldbahnen*) zum Abtransport des Holzes. Dieses lokale Netz normalspuriger Bahnen war in der Hauptsache im Besitz von Privatgesellschaften. Im Jahre 1900, 22 Jahre nach der Besetzung Bosniens und der Herzegowina, besaß Ungarn sieben, Österreich dagegen nur zwei Anschlüsse über Kroatien zum Okkupationsgebiet. Auch nach Serbien baute Ungarn den ersten Anschluß über Subotica — Novisad — Semlin.

Die wichtigste transversale Verbindung auf ungarischem Gebiet war die Strecke Dalja — Vinkovici — Brod — Agram — Steinbrück, die von dort wiederum nach Fiume führte. Sie war der erste Teilabschnitt der heutigen großen internationalen Westostverbindung.

In dem gemeinsamen österreichisch-ungarischen Okkupationsgebiet *Bosnien und Herzegowina* begann der Bahnbau mit der Besetzung im Jahre 1878. Das unwegsame Bergland war verkehrspolitisch vollkommen unerschlossen. Sarajewo war damals von der Grenze her lediglich auf einer einzigen Straße nach dreieinhalbtäglichem Ritt zu erreichen<sup>6)</sup>. Da das Land zunächst nur okkupiert war (es kam erst 1908 endgültig in den Besitz der

<sup>4)</sup> Vgl. S. 150.

<sup>5)</sup> Vgl. S. 154.

<sup>6)</sup> Vgl. hierzu: *Martin, Friedrich*, Eisenbahngeographie Jugoslawiens, Diss., Leipzig 1937, S. 9.

Doppelmonarchie) und die politische Unsicherheit private Investitionen abschreckte, entstand hier ein Eisenbahnnetz nach rein militärgeographischen Gesichtspunkten. Die hohen Kosten der Bauten in durchweg gebirgigem Gelände, noch mehr aber das militärische Interesse an rascher Fertigstellung veranlaßten dazu, für den Bau die schmale Spur zu verwenden. Es entstand zunächst eine Kleinbahn von Brod nach Zenica, wofür von einem ungarischen Bahnbau übriggebliebenes Material für 76-Zentimeter-Spurweite verwandt wurde. Innerhalb von drei Jahren wurde diese Strecke im Tal der Bosna bis Sarajewo verlängert und 1891 im Narentatal über Mostar nach Metković an die Adria geführt. Diese bosnische Nordsüdbahn ist eine ausgesprochene Gebirgsbahn, die an einzelnen Stellen Steigungen bis zu 60 v. T. mit Hilfe von Zahnradlokomotiven überwindet. Sie blieb die einzige Bahnverbindung der Monarchie mit der südlichen Adriaküste. Sie war jedoch nicht nur militärisch wichtig, sondern wurde auch erschließungswirtschaftlich ein Erfolg. Die Schmalspur — ursprünglich ein Notbehelf — erwies sich in der Praxis als besonders geeignet für die kurvenreichen Strecken im gebirgigen Gelände. Zwischen 1890 und 1914 entstand in Bosnien ein leistungsfähiges Schmalspurnetz mit dem Mittelpunkt Sarajewo. Zweigbahnen stießen von der Nordsüdverbindung her vor (so nach Tuzla, Jajce<sup>7)</sup>, Vardiste, bzw. Priboj<sup>8)</sup>) und schufen so die Vorbedingungen für die Auswertung der bosnischen Bodenschätze und die Entstehung des Wirtschaftszentrums Sarajewo. Eine Ergänzung bildeten private sogenannte Wald- oder Industriebahnen, die später zum Teil vom Staate übernommen wurden. Von Metković entstand über Dubrovnik nach Zelenica eine Küstenbahn (mit Abzweigung nach Trebinje). Diese war deswegen von Bedeutung, weil der Hafen Metković sich als unzureichend und leicht versandend erwiesen hatte und auf diese Weise Dubrovnik und Kotor (Cattaro) angeschlossen wurden. Das bosnisch-herzegowinische Schmalspurnetz hatte eine Streckenlänge von 1002 Kilometer<sup>9)</sup> Länge und war ein in sich geschlossenes System, das nur an einer einzigen Stelle, nämlich in Brod, mit dem Normalspurnetz in Verbindung stand. Die latente Spannung mit

<sup>7)</sup> Diese wurde später über Srnetica nach Knin, bzw. Prijedor verlängert, so daß ein Anschluß an die bereits vor der Okkupation (1872) gebaute Strecke Bosnisch-Nowi-Banjaluca hergestellt war.

<sup>8)</sup> Diese Strecke war als erstes Teilstück der Sandschakbahn gedacht.

<sup>9)</sup> Vgl. hierzu: Perowitsch, D., Entwicklung und Ausbau des jugoslawischen Eisenbahnnetzes, Diss., Köln 1932.

Serbien verhinderte direkte Anschlüsse an das serbische Netz. Soweit Bahnen zur serbischen Grenze vorstießen, hatten sie militärischen Charakter und endeten blind kurz vor der Grenze.

In der Eisenbahnpolitik der Doppelmonarchie im östlichen Adria-raum hat der Plan einer direkten Verbindung mit dem Orient, d. h. mit Saloniki und Istanbul, unter Umgehung Serbiens, eine große Rolle gespielt. Dieses Projekt sah einen Anschluß der bosnischen Bahnen von deren östlichem Punkte in Uvac an die türkische Bahn in Mitrovica vor. Nach dem Gebiet, das dabei durchquert werden sollte, dem türkischen Sandschak Novibazar, der seit dem Berliner Kongreß (1878) österreichischem Einfluß geöffnet war, wurde das Projekt *Sandschakbahn* genannt. Die Sandschakbahn ist nie zustande gekommen. Der Kampf um den Bau dieser Bahn ist ein Stück Vorgeschichte zum Weltkrieg<sup>10)</sup>. Sie scheiterte an dem Widerstreit österreichischer, ungarischer, deutscher, serbischer, türkischer, russischer, bulgarischer, italienischer, sogar englischer und französischer Interessen.

#### Altserbische Eisenbahnpolitik

In Serbien hat der Bau von Eisenbahnen — in erster Linie aus politischen Gründen — verhältnismäßig spät eingesetzt. Solange das Land in starkem Maße von der Türkei abhängig war, sah es in allen Verkehrserschließungsplänen eine zusätzliche Gefährdung seiner Selbständigkeit und stand ihnen daher feindlich gegenüber. Außerdem war die Aufbringung der Mittel schwierig, zumal der Bau in Anbetracht des schwierigen Geländes besonders kostspielig war. Nachdem Serbien auf dem Berliner Kongreß (1878) die Souveränität erlangt hatte, setzte mit Hilfe ausländischen Kapitals der Bahnbau ein. Bis 1887 wurden folgende Strecken fertiggestellt:

1. Belgrad—Nisch (mit Anschluß an die ungarische Bahn über Semlin);
2. Nisch—Vranje (mit Anschluß an die türkische Strecke Saloniki—Mitrovica);
3. Nisch—Pilot (serbisch-bulgarische Grenze).

Später übernahm der serbische Staat die Bahnen selbst. Durch diese Bauten wurden die großen verkehrsgeographischen Leitlinien des östlichen Adria-raumes (s. oben), die Morava-Wardar-Linie und die Morava-Nischawa-Linie dem modernen Verkehr erschlossen. Über sie wickelt sich noch heute der internationale Verkehr zwischen

<sup>10)</sup> Vgl. hierzu: Remy, Sandschakbahn und Donau-Adria-Bahn, ein Kapitel aus der Vorgeschichte des Weltkriegs, in: Archiv für Eisenbahnwesen 1927, S. 1189 ff.

Mitteleuropa und dem Orient ab. Serbien besaß damals keinen Zugang zur Adria, sein Außenhandel richtete sich nach den angrenzenden Ländern. Für den innerserbischen Verkehr wurden zunächst — ebenfalls normalspurige — Seitenlinien zu den beiden internationalen Durchgangsstrecken, so nach Kragujevac, dem Arsenal Serbiens, von Plana nach Semendria (Smederovo) und nach Kruševac an der westlichen Morava gebaut.

Unabhängig davon und teilweise auch ohne Verbindung mit den normalspurigen Bahnen entstand um die Jahrhundertwende ein unvollkommenes serbisches 76-Zentimeter-Schmalspurnetz, das — begünstigt durch die erste Industrialisierungswelle — die Transportvoraussetzung für die damals beginnende Erschließung der serbischen Bodenschätze schuf. Es wurde vom Staat gebaut; die schmale Spur wurde aus Rentabilitätsgründen gewählt. Die wichtigsten Strecken waren: Mladenovac—Lajkovac—Paracin (Metovnica—Bor)—Zajecar—Cuprija—Ravna-Reka.

Einige private Schmalspurstrecken stellten Verbindungen zu Bergwerken her, so z. B. von Zajecar nach dem Kupferbergwerk in Bor. Zur Zeit der Besetzung während des Weltkrieges wurden von deutschen, österreichischen und bulgarischen Truppen zwei Kleinbahnen mit einer Spurweite von 60 Zentimeter erbaut, die eine von Skoplje zum Ochridasee, die andere von Gradsko über Prilep nach Bitolj. Die Bahnen hatten provisorischen Charakter, versehen aber heute noch den öffentlichen Verkehr. Nach dem Balkankrieg (1913) übernahm Serbien die kurze bulgarische Strecke Piroć—Zaribrod, die ehemals ottomanische Strecke Mitrovica—Skoplje—Devdelija sowie Bitolj (Monastir) — neue griechische Grenze (Florina). Beide letztgenannten Strecken gehörten der *Orientbahn-Gesellschaft*. Mit diesen neu hinzugekommenen Bahnen besaß Serbien 1913 1.599 Kilometer Eisenbahn, wovon 943 Kilometer normal, 657 Kilometer schmalspurig waren. Der größte Teil davon war seit 1889 staatlich, so daß bei Ausbruch des Weltkrieges nur noch 388 Kilometer private Normalspurbahn (wovon der Hauptanteil auf die *Orientbahn* entfiel) und 180 Kilometer private Schmalspurbahn vorhanden waren. Als 1906 der Zollkrieg zwischen Serbien und Österreich-Ungarn ausbrach, wurde das Land von seinem Hauptwirtschaftspartner, der Doppelmonarchie, abgeschnitten. Damals entstand der Plan einer normalspurigen *serbischen Donau-Adria-Bahn* mit der Trasse Prahovo—Zajecar—Knjaževac—Nisch (wo sie die Hauptstrecke Belgrad — Sofia — Konstantinopel schneiden sollte) —Kursumlija—Priština (durch das

Drinatal) —Prizren—Skadar nach dem montenegrinischen Hafen Bar (Antivari). Aber nur eine Teilstrecke, die sogenannte *Timokbahn* (Prahovo—Knjaževac), konnte schon vor dem Weltkrieg dem Verkehr übergeben werden<sup>11)</sup>. Gleich der österreichischen Sandschakbahn ist auch die serbische Donau-Adria-Bahn an den Gegensätzen der Großmächte gescheitert<sup>12)</sup>.

#### Türkische Eisenbahnpolitik

Die Türkei hat in den von ihr beherrschten Gebieten des östlichen Adriaumes keine aktive Eisenbahnpolitik betrieben, da ihr an einer Verkehrserschließung aus politischen Gründen nicht gelegen sein konnte. Unter türkischer Herrschaft entstand lediglich die heute noch wichtige (Normalspur)-Strecke der *Orientbahn-Gesellschaft* im Wardartal, Saloniki—Mitrovica, die — von der Türkei aus gesehen — dem Hafen Saloniki das Hinterland erschließen sollte, sowie die Strecke Saloniki—Bitolj.

#### Eisenbahnen Montenegros

Montenegro besaß eine einzige Bahn an der Küste, von Bar nach Virbazar. Sie war Eigentum einer italienischen Privatgesellschaft (und wird noch heute von ihr betrieben). Das Innere des Berglandes war — und ist auch heute noch — durch Eisenbahnen nicht erschlossen.

#### Verklammerung der historischen Netzteile seit 1918

Nach der Gründung des „Vereinigten Königreiches der Serben, Kroaten und Slowenen“ im Jahre 1918 ergab ein Überblick über das Eisenbahnerbe dieses Nachfolgestaates der Doppelmonarchie zunächst folgendes Bild: Ein enges, gut ausgebautes Normalspurnetz im Norden und Nordwesten des Landes (d. h. in Slowenien, Kroatien, Slawonien, Syrmien und in der Batschka), das auf ehemals ungarischem Gebiet nach Budapest bzw. Fiume, auf ehemals österreichischem Gebiet nach Wien bzw. Triest ausgerichtet war; in Bosnien und der Herzegowina ein leistungsfähiges, in sich geschlossenes Schmalspurnetz ohne Verbindung mit Serbien; in Serbien ein noch in der ersten Entwicklung begriffenes heterogenes System teils normal-, teils schmalspuriger Bahnen ohne Verbindung mit dem Banat, dem jenseits der Donau liegenden neuen Landesteil; ein großes eisenbahnloses Gebiet im Südwesten (Sandschak und ehemaliges Montenegro). Eine Verbindung der neuen Hauptstadt Belgrad mit der Adria bestand nur über Agram nach Sušak bzw.

<sup>11)</sup> Vgl. S. 164.

<sup>12)</sup> Vgl. hierzu: *Remy*, a. a. O.

über Brod (Überführung auf Schmalspur) — Sarajevo — nach Metković. Das Rückgrat des ungleichmäßigen Netzes war die große Nordwestsüdost-Transversale längs der Save-Donau-Morava-Wardar-Linie mit der Abzweigung im Nischawatal. Der neue Verwaltungsmittelpunkt Belgrad war eine Kopfstation mit dem Charakter einer Grenzfestung. Ein jugoslawisches Eisenbahnsystem, das den Verkehrserfordernissen des neuen Staatsgebildes entsprach, mußte also erst geschaffen werden.

#### Eisenbahnpolitische Problematik des neuen Staatsgebildes

Im Prozeß der jugoslawischen Volkswirtschaftsbildung mußte der Verkehrspolitik von vornherein eine wichtige Rolle zufallen. Das neue Staatsgebilde besaß reiche Bodenschätze, die zum großen Teil (besonders in Serbien und der Herzegowina) infolge mangelnder Verkehrserschließung nicht ausgewertet werden konnten. Reiche Erz- und Kohlenlager (in Serbien und Bosnien), Wälder (in Bosnien und Kroatien) und fruchtbare Ackerböden (im Sandschak) hatten keinen Anteil am marktmäßigen Gütertausch. Andererseits besaßen die landwirtschaftlichen Zuschußgebiete, die sogenannten „passiven“ Gebiete (wie z. B. Dalmatien), keine oder ungenügende Verbindung mit den Überschußgebieten (Slawonien, Vojvodina usw.).

Für das neue Staatsgebilde ergaben sich daher in eisenbahnpolitischer Hinsicht folgende Aufgaben: Einmal mußten die übernommenen Netzteile untereinander in Verbindung gebracht, aufeinander abgestimmt (Spurweiten) und insbesondere an das altserbische Netz mit der Hauptstadt Belgrad angeschlossen werden. Dies bedeutete in erster Linie eine Orientierung in der neuen jugoslawischen Verkehrsrichtung, die im Gegensatz zu der bisher vorherrschenden nordsüdlichen eine nordwestsüdöstliche war, d. h. Aufhebung der bisherigen Gravitation wesentlicher Teile nach außerhalb des Landes gelegenen Verkehrszentren. Zum zweiten waren jene Gebiete, die hinsichtlich ihrer Bodenschätze, ihrer Land- und Forstwirtschaft für Binnen- und Ausfuhrwirtschaft des neuen Staates von Bedeutung waren, eisenbahnpolitisch zu begünstigen bzw. zu erschließen. Drittens mußte für leistungsfähige Verbindungen zur Adria gesorgt werden. Der neue Staat konnte und wollte, nachdem er den Zugang zum Meere gewonnen hatte, von den nunmehr italienischen Häfen Fiume und Triest, die bisher — neben Saloniki — in großem Umfang die seewärtige Ein- und Ausfuhr des Raumes bewältigt hatten, nicht abhängig bleiben. Zu diesem Zwecke mußte für die

Häfen Sušak und Bakar, die in unmittelbarem Wettbewerb mit Fiume und Triest standen, durch Bahnbauten das entsprechende Hinterland geschaffen und nach Möglichkeit auf die nunmehr von der Adria getrennten Länder Österreich und Ungarn ausgedehnt werden. Außerdem erschien es wünschenswert, eine Verbindung Serbiens zu einem südlichen Adria-hafen — nach Kotor (Cattaro) oder Dubrovnik — herzustellen. Schließlich aber galt es, in Ausnützung der geographischen Lage des Landes als Korridor zum Balkan, günstige und leistungsfähige Auslandsanschlüsse für den Personen- und Güterverkehr zu schaffen. Alle diese Aufgaben waren unter gleichzeitiger Berücksichtigung der strategischen Belange des neuen Staates durchzuführen und dabei die Grenzen der technischen Durchführbarkeit der Projekte mit den Gesetzen der Wirtschaftlichkeit des Bahnbetriebes in Einklang zu bringen.

#### Neubauten

Die wichtigsten Neubauten, die in den 23 Jahren des Bestehens des jugoslawischen Staatsgebildes ausgeführt wurden, sind folgende:

1. Der Anschluß Dalmatiens an das Normalspurnetz durch Herstellung der Verbindung zwischen Gospić und Knin, d. h. Weiterführung der bereits während des Weltkrieges von Österreich (s. o.) projektierten und teilweise schon in Betrieb genommenen *Likabahn*.

2. Die Herstellung einer direkten Verbindung zwischen Serbien und dem Banat durch die Strecke Belgrad—Pančevo, mit der (auf Reparationskonto ausgeführten) großen Donaubrücke. Gleichzeitig entstand damit über Vršac eine direkte Verbindung Belgrads mit Rumänien nach Temeschburg—Bukarest.

3. Der Anschluß Belgrads an das bosnische Schmalspurnetz durch den Bau der Teilstrecken Vardište—Užice und Cačak—Gornji-Milanovac. Die Isolierung des bosnischen Netzes war damit aufgehoben, Belgrad erhielt eine direkte Verbindung über Sarajevo nach Dubrovnik. Der Umweg über Brod und die dort notwendige Überführung von Normal- auf Schmalspur wurde überflüssig.

4. Die Herstellung einer südlichen Verbindung zwischen Batschka und Banat durch die Strecke Titel—Orlovat mit einer Brücke über die Theiß. Vorher gab es auf dem Boden des neuen Staatsgebildes nur eine einzige Eisenbahnverbindung über die Theiß zwischen Senta und Čoka. Der Brückenbau über die Theiß ist schwierig und kostspielig<sup>13)</sup>.

<sup>13)</sup> Vgl. S. 162.

5. Die Verstärkung der großen Transversale durch den Bau eines zweiten Gleises der Hauptstrecke von Belgrad bis Novska. (Die Vervollständigung des zweigleisigen Ausbaues dieser Strecke war geplant.)

6. Die *Ibartalbahn* von Kragujevac nach Mitrovica. Diese Bahn besitzt neben ihrer verkehrspolitischen Bedeutung — sie entlastet die internationale Orientbahnstrecke und verbindet das Amselfeld mit Belgrad — hervorragenden volkswirtschaftlichen Wert. Sie erschließt die wertvollen Erzlager des Ibartales, vor allem die Blei-, Zink-, Kupfer-, Mangan- und Eisenerzlager sowie die Steinkohlevorkommen der Gebiete zwischen Rašca und Mitrovica und eröffnet ihnen Möglichkeiten des Abtransportes sowohl nach Norden (über Kraljevo—Belgrad) als auch seewärts (über Skoplje—Saloniki). Der Bau war besonders schwierig und kostspielig.

7. Der Anschluß des Hafens von Bakar durch den Bau der kleinen Teilstrecke Bakar—Bakar-Hafen. Ursprünglich berührte die Strecke Karlstadt—Sušak nur den Ort Bakar, der Hafen selbst war nicht angeschlossen.

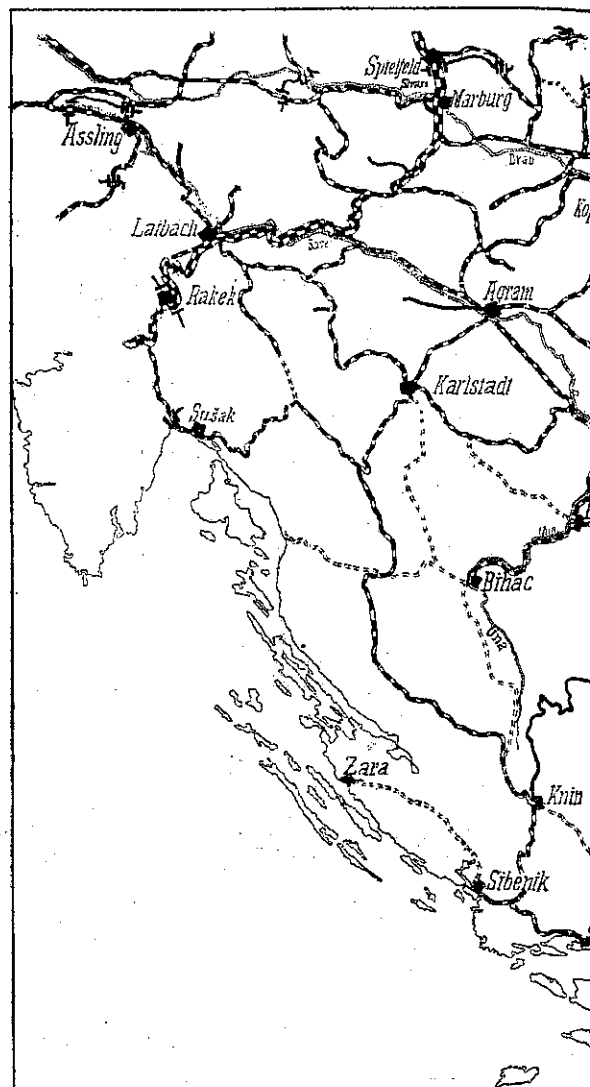
8. Der Anschluß des ostserbischen Industriegebietes (Bor) durch den Bau der Strecke Knjaževac—Nisch—Priština. Es handelt sich um eine Fortführung des altserbischen Donau-Adria-Projektes (s. o.), die neuerdings als *Transbalkanbahn* bis Kotor (Cattaro) geführt werden sollte (s. unten), aber einstweilen nur bis Priština fertiggestellt werden konnte.

#### Projekte

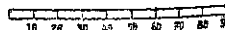
Von den erschließungswirtschaftlich besonders bedeutsamen Projekten, die auf dem Programm der jugoslawischen Eisenbahnbehörden standen, sind folgende nicht durchgeführt worden:

1. Donau-Adria-Bahn. Der Plan einer Donau-Adria-Bahn bestand schon in Altserbien (s. o.) und wurde auch bereits mit der Strecke Prahovo—Knjaževac (*Timokbahn*) in Angriff genommen. Unter jugoslawischem Aspekt erhielt er neue Bedeutung und neue Form einerseits als sogenannte *Transbalkanbahn*. Das neue Projekt sah die Verlängerung der Strecke Prahovo—Knjaževac über Nisch—Priština—Peć—Bjelopolje—Podgorica nach Kotor (Cattaro) vor. Das bisher eisenbahnlose Gebiet des fruchtbaren Sandschak, der die günstigsten Voraussetzungen für einen intensiven Mais- und Weizenanbau, für Obstkulturen und Viehzucht bietet, und das Amselfeld mit den Erzlagern von Priština sollten durch diese Bahn erschlossen werden. Bis Priština ist die Strecke bisher fertig-

## DIE EISENBAHNEN DE



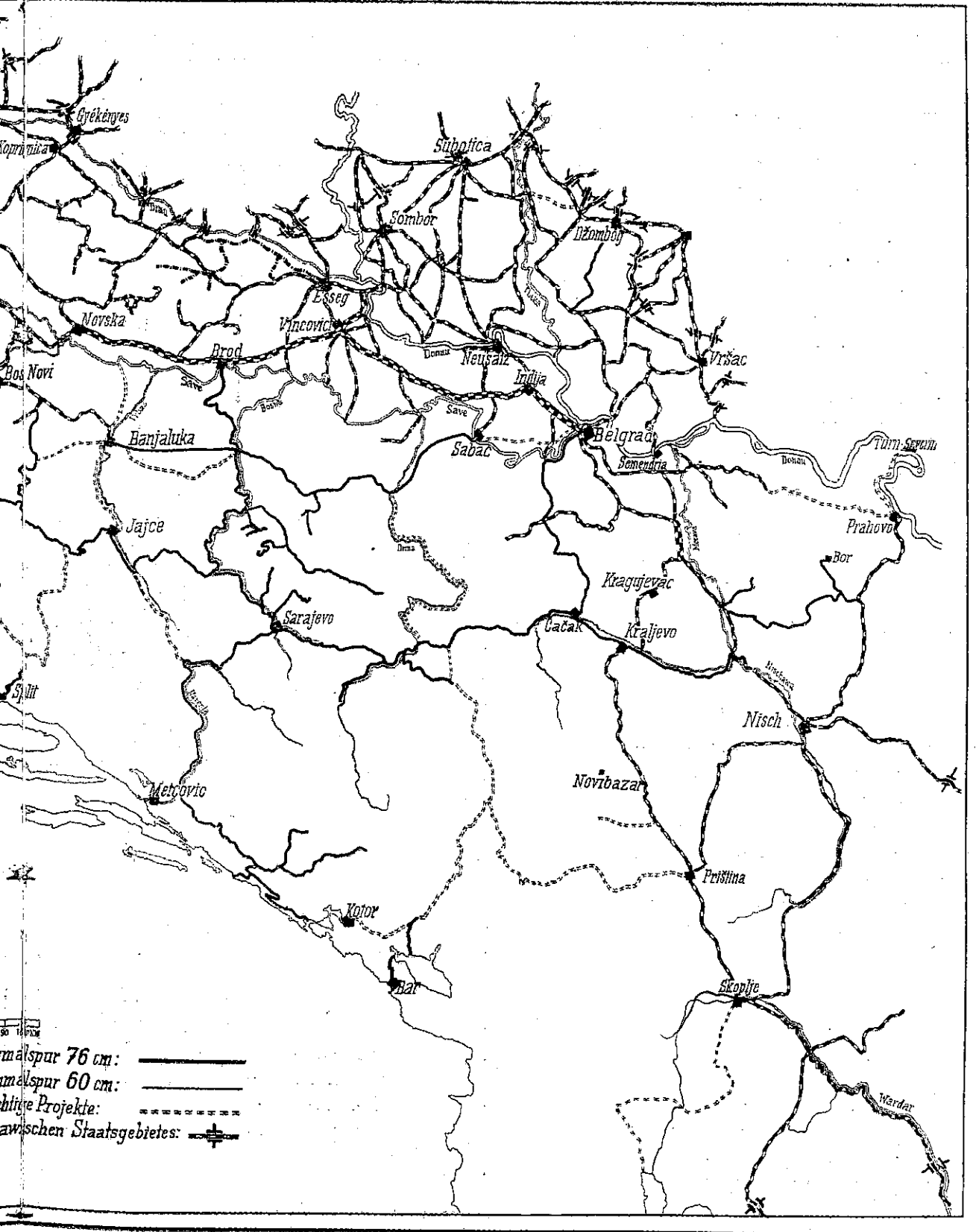
Maßstab:



Normalspur: ———— Sch  
 Normalspur doppelgleis: ———— Sch  
 Schmalspur 1 m: ———— W  
 Übergänge an der Grenze des ehemal. jugosla



# DES EHEMAL. JUGOSLAWISCHEN STAATSgebietes



gestellt. Nach ihrer Vollendung und der Fertigstellung des nördlichen Anschlußstückes Prahovo—Kladovo—Turn-Severin würde sie eine durchgehende Transbalkanstrecke von Bukarest zur Adria darstellen. Andererseits sah das Projekt einen westlichen Flügel, die sogenannte *Limtalbahn* vor, deren Linie von Belgrad durch die fruchtbare Sremeebene nach Šabac—Ložnica (Umbau der bestehenden Schmalspurtrasse in Normalspur)—Višegrad (im Drinatal) — Bjelopolje (im Limtal) — nach Kotor (Cattaro) führen sollte. Diese durch waldreiche Gebiete führende Bahn wäre bedeutsam besonders für den Abtransport des Holzes. Außerdem würden in der Gegend von Višegrad Antimon-, Blei-, Silber- und Kupferbergwerke, die infolge ungenügender Verkehrserschließung bislang noch nicht voll ausgewertet werden, direkte Verbindung mit Belgrad und dem Meere erhalten.

2. Die Unatalbahn. Sie bezweckt eine direkte Verbindung zwischen Kroatien, Slawonien und dem westlichen Bosnien und der Adria und eine Einbeziehung dieser Gebiete in das Hinterland des Hafens Split. Die projektierte Trasse verläuft von Bosnisch-Novi über Bihać und Zrmanja nach Knin (Split). Bis Bihać ist die Strecke bereits dem Verkehr übergeben.

3. Der Anschluß Banjalukas an das Schmalspurnetz durch eine südliche Verbindung im Urbastal mit Jajce, eine östliche mit Doboj, eine westliche mit Vrhpolje.

4. Anschluß des Industriegebietes im westlichen Slowenien an Sušak durch den Bau der Verbindungsstrecke Kočevje—Brod-Moravice (an der Strecke Ogulin—Sušak), wodurch der Umweg über Agram vermieden würde. Diese Strecke wäre auch für den Fremdenverkehr zur Adria bedeutsam.

Wenn diese und zahlreiche weitere Projekte bisher noch nicht verwirklicht wurden, so ist dies — neben allen übrigen wirtschaftlichen und politischen Schwierigkeiten des jugoslawischen Staatsgebildes — in erster Linie auf die mit dem schwierigen Gelände verbundenen hohen Kosten zurückzuführen gewesen. Auch Überlegungen, ob an Stelle eines Bahnbaues ein Straßenbau vorgezogen werden sollte, wie sie in vielen Ländern im Zeichen der Motorisierung angestellt wurden, haben den Entschluß für die Inangriffnahme der Bauarbeiten oft verzögert. Die weitere Durchführung der bereits begonnenen und die Aufrechterhaltung der noch nicht in Angriff genommenen Pläne ist vor allem von der künftigen politischen Entwicklung im östlichen Adriaraum abhängig.

## Letzter Stand des ehem. jugoslawischen Netzes

Das jugoslawische Netz hatte 1938 eine Gesamtlänge von 10.608 Kilometer. Davon waren 7332 Kilometer normal- und 3276 Kilometer schmalspurig. Seit 1925 (Übersicht I) erweiterte es

### Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Jugoslawien

[Übersicht I]

Jahr	Normalspur		Schmalspur						Zusammen	
	insgesamt	davon Staatsbahnen	1'00 m		0'76 m		0'60 m		insgesamt	davon Staatsbahnen
			insgesamt	davon Staatsbahnen	insgesamt	davon Staatsbahnen	insgesamt	davon Staatsbahnen		
in km										
1925	6.741	6.724	183	—	2.509	1.832	544	501	9.977	9.057
1929	6.887	6.887	183	—	2.582	1.862	528	477	10.179	9.226
1930	6.919	6.919	183	—	2.594	1.874	528	477	10.224	9.270
1931	7.104	7.104	183	—	2.638	1.918	528	477	10.452	9.469
1932	7.104	7.104	183	—	2.632	1.912	500	449	10.418	9.465
1933	7.100	7.100	183	—	2.626	1.906	500	449	10.408	9.455
1934	7.105	7.105	183	—	2.626	1.906	500	449	10.414	9.460
1935	7.124	7.124	183	—	2.627	1.907	500	449	10.433	9.480
1936	7.277	7.277	183	—	2.627	1.907	396	345	10.482	9.529
1937	7.319	7.319	183	—	2.627	1.907	396	345	10.524	9.571
1938	7.332	7.332	183	—	2.698	1.979	396	345	10.608	9.656

sich um insgesamt 631 Kilometer Streckenlänge. Davon entfallen 591 Kilometer auf neue Normalspurstrecken und 189 Kilometer auf die Ausweitung des 76-Zentimeter-Schmalspurnetzes. Der Zuwachs an Neubaustrecken zur Zeit des jugoslawischen Staates war somit nicht bedeutend. Freilich ist, wie schon erwähnt, zu berücksichtigen, daß Neubaubedarf vor allem in dem gebirgigen östlichen Teil des Landes vorlag, also kostspielige Neubauten betraf, für die die Mittel nur allmählich aufgebracht werden konnten. Ungeachtet der vorwiegenden Vergrößerung des Normalspurnetzes nimmt das Schmalspurnetz im ehemaligen Jugoslawien immer noch ungefähr ein Drittel des Gesamtnetzes ein. Auf die Fläche des Staatsgebietes verteilt, würde sich für 1938 eine durchschnittliche Eisenbahndichte von 4,3 Kilometer je 100 Quadratkilometer errechnen. Im Verhältnis zur Einwohnerzahl würden 6,8 Kilometer Strecke des Gesamtnetzes auf 10.000 Einwohner entfallen. Im Vergleich mit den übrigen Südostländern<sup>14)</sup> stünde Jugoslawien somit hinsichtlich seines Eisenbahnnetzes an zweiter Stelle. Die Verkehrserschließung in den nördlichen und nordwestlichen Landesteilen ist jedoch unvergleichlich stärker fortgeschritten als im Süden und Südosten, der sogar ein beträchtliches, vollkommen eisenbahnloses Gebiet aufweist. Vom Gesamtnetz waren rund 91 v. H. im Betrieb der Staatsbahnen. Betriebsmäßig herrschte somit das Staatsbahnsystem vor. Eigentumsmäßig gibt es allerdings noch zahlreiche Privatbahn-

<sup>14)</sup> Vgl. hierzu: Die rumänischen Eisenbahnen, a. a. O., S. 121 ff. Die Verminderung der Eisenbahndichte je Kopf der Bevölkerung gegenüber 1935 erklärt sich aus dem starken Bevölkerungswachstum im ehemaligen Jugoslawien.

strecken; so allein die 534 Kilometer der Donau-Save-Adria-Bahn (ehemalige Österreichische Südbahngesellschaft), die an den Staat verpachtet sind. Auch einige der ehemaligen ungarischen *Vizinalbahnen* sind rechtlich als Privatbahnen anzusehen. Die wichtigsten Eisenbahnverbindungen des ehemaligen Jugoslawien waren:

### 1. Im Bereiche der Normalspur

Die *Nordwestsüdost-Durchgangsstrecke*: Rosenbach—Abling (Jesenice)—Laibach—Steinbrück—Agram—Dugoselo (bzw. Sisak)—Novska—Brod—Vincovici—Belgrad—Lapovo—Nisch—Zaribrod—(Sofia—Istanbul) mit der zweiarmligen Südostabzweigung:

- a) Nisch—Vranje—Skoplje—Devdelja—Saloniki (Athen),
- b) Lapovo—Kraljevo—Mitrovica—Skoplje—Bitolj—Saloniki (Athen).

Diese Hauptstrecke sammelt in Belgrad den gesamten internationalen Durchgangsverkehr (von Westeuropa und von Mittel- und Osteuropa über Ungarn) nach Istanbul und Athen. Auf ihr wurde nach dem Weltkrieg der *Simplon-Orient-Express* mit der Route Calais—Paris—Nyon—Lausanne—Montreux—Mailand—Venedig—Triest—Laibach—Agram—Belgrad—Nisch—Sofia—Istanbul (bzw. Skoplje—Saloniki) eingeführt. Die Wagen nach Bukarest werden in Vincovici abgetrennt und über Temeschburg weitergeführt.

Die Nordwestsüdost-Durchgangsstrecke schneidet in Laibach die *deutsch-italienische Transversale*: Wien—Graz—Spielfeld-Straß—Marburg—Cilli—Steinbrück—Laibach—Rakek mit den Anschlüssen nach Triest—St. Peter—Abbazia—Fiume und der Abzweigung bei Pragerhof nach Kotoriba (Budapest); die Strecke stellt zugleich die Verteilungslinie für die große Nordwestsüdost-Durchgangsstrecke einerseits nach Deutschland (in Richtung Villach—Tauernbahn—Salzburg und Linz—Prag—Berlin bzw. Graz—Wien) andererseits nach Triest und Istrien dar. In Agram schneidet sie die *ungarisch-italienische Transversale*: Budapest—Koprivnica—Agram—Karlstadt—Fiume mit der Abzweigung bei Križevci nach Esseg.

Zur großen Hauptstrecke stößt ebenfalls bei Agram (bis Karlstadt identisch mit der letztgenannten Transversale) die wichtige *Verbindungsstrecke zur dalmatinischen Küste*: Agram—Karlstadt—Ogulin—Split.

Die Verbindung Serbiens mit dem Banat durch die Strecke: *Belgrad—Pančevo—Vršac* (Temeschburg—Bukarest).

Die *Subotica-Strecken*: a) Budapest—Kelebia—Subotica—Džombolj—Temeschburg—Bukarest; b) Belgrad—Neusatz (Novisad)—Subotica—Budapest; c) Subotica—Sombor—Vincovici (Anschluß an die Durchgangsstrecke).

### 2. Im Bereiche der Schmalspur

Die *Nordsüdstrecke*: Brod—Sarajevo—Dubrovnik;

die *bosnisch-serbische Transversale*: Sarajevo—Užice—Cačak—Belgrad mit der Abzweigung Cačak—Kraljevo.

### Verkehrsentwicklung

Trotz des Wettbewerbs der See- und Flußschiffahrt kommt der Eisenbahn im Verkehr des östlichen Adriaumes die größte Transportleistung zu<sup>15)</sup>; doch ist die absolute Transportleistung der Bahnen seit 1929 ständig zurückgegangen (vgl. Übersicht II), was teils konjunkturelle (Weltwirt-

Verkehrsleistungen der jugoslawischen Eisenbahnen  
(Übersicht II)

Jahr	Güterverkehr				Personenverkehr			
	Beförderte Güter		Geleistete Tonnenkilometer		Beförderte Personen		Gefahrene Personenkilometer	
	in 1000 t	1929 = 100	in Mill.	1929 = 100	in 1000	1929 = 100	in Mill.	1929 = 100
1929 . .	24.704	100,0	4.298,1	100,0	49.570	100,0	2.209,8	100,0
1930 . .	21.683	87,8	3.848,9	89,5	47.643	96,1	2.296,8	103,9
1931 . .	19.255	77,9	3.411,1	79,4	43.220	87,2	2.154,0	97,5
1932 . .	15.897	64,3	3.020,4	70,3	36.367	73,4	1.799,7	81,4
1933 . .	15.050	61,3	3.047,7	70,9	32.923	66,4	1.703,2	77,1
1934 . .	16.437	66,6	3.222,0	75,0	31.588	63,7	1.647,4	74,5
1935 . .	17.451	70,6	3.305,3	76,9	39.666	80,0	2.223,3	100,6
1936 . .	17.932	72,6	3.334,5	77,6	45.934	92,7	2.441,1	110,5
1937 . .	20.506	83,0	3.986,9	92,8	54.685	110,3	2.859,8	129,4
1938 . .	22.058	89,3	4.315,4	100,4	59.332	119,7	3.067,6	138,8

schaftskrise), teils aber auch strukturelle Gründe hatte. Es erfolgte eine langsame Verlagerung zugunsten der Fluß- und Seeschiffahrt sowohl im Binnen- als auch im Außenhandelsverkehr (vgl. Übersicht III und IV). In der *Ausfuhr* war die Seeschiffahrt 1939 bereits vorherrschend. Ihr Anteil hat sich seit 1929 nahezu verdoppelt, während gleichzeitig der Anteil der Bahnausfuhr von 57,7 v. H. auf 41,0 v. H. gesunken ist. An diesem Ergebnis ist in einzelnen Fällen die Tarifpolitik der Eisenbahnen beteiligt gewesen, die z. B. mindestens teilweise die weitgehende Verlagerung der Holzausfuhr nach Italien auf dem Seeweg über Sušak bewirkte, wobei das kroatische und bosnische Holz zum Teil das slowenische verdrängte<sup>16)</sup>. Ein ständig wachsender

<sup>15)</sup> Vgl. hierzu: *Pertot, Vladimir*, Die Wandlungen im jugoslawischen Warenverkehr im Hinblick auf die drei Haupttransportmittel, in: *Weltwirtschaftliches Archiv*, Bd. 43, 1936, S. 398 ff.

<sup>16)</sup> Vgl. hierzu: *Salihbegovic, Hifzo*, Jugoslawien im internationalen Verkehr, in: *Archiv für Eisenbahnwesen*, 1939, S. 405 ff.

**Außenhandel Jugoslawiens nach Beförderungsarten**  
*[Übersicht III]*

Jahr	Insgesamt		davon					
	Tonnen	v. H.	Bahn		See		Fluß	
	Tonnen	v. H.	Tonnen	v. H.	Tonnen	v. H.	Tonnen	v. H.
<b>Einfuhr</b>								
1929	1,671.521	100,0	817.260	48,9	419.487	25,1	434.750	26,0
1930	1,513.583	100,0	543.281	35,9	506.020	33,4	464.258	30,7
1931	1,133.110	100,0	405.843	35,8	432.962	38,2	294.291	26,0
1932	880.145	100,0	357.631	40,6	315.937	35,9	206.565	23,5
1933	793.483	100,0	289.096	36,4	354.313	44,7	150.065	18,9
1934	875.724	100,0	264.393	30,2	411.355	47,0	199.969	22,8
1935	981.463	100,0	314.366	32,0	455.465	46,4	211.617	21,6
1936	971.328	100,0	371.730	38,3	384.153	39,5	215.433	22,2
1937	1,104.950	100,0	442.841	40,1	410.274	37,1	251.820	22,8
1938	1,266.899	100,0	503.360	39,6	422.401	33,3	344.122	27,1
1939	1,126.393	100,0	444.721	39,5	315.445	28,0	366.213	32,5
<b>Ausfuhr</b>								
1929	5,329.866	100,0	3,073.828	57,7	1,453.569	27,3	802.469	15,0
1930	4,733.223	100,0	1,830.114	38,7	2,250.520	47,5	652.589	13,8
1931	3,323.416	100,0	1,193.521	35,9	1,704.639	51,3	425.256	12,8
1932	2,398.239	100,0	779.377	32,5	1,352.214	56,4	266.648	11,1
1933	2,929.706	100,0	841.248	28,7	1,600.635	54,6	487.823	16,7
1934	3,584.242	100,0	979.865	27,3	1,899.168	53,0	705.209	19,7
1935	3,326.883	100,0	922.952	29,3	1,931.317	58,1	432.614	12,7
1936	2,868.221	100,0	883.831	30,8	1,517.938	52,9	466.452	16,3
1937	4,557.395	100,0	1,711.515	37,6	1,897.164	41,6	948.716	20,8
1938	3,702.070	100,0	1,314.205	35,5	1,791.106	48,4	596.739	16,1
1939	3,464.135	100,0	1,420.304	41,0	1,608.562	46,4	435.269	12,6

Teil besonders der Erzausfuhr wickelte sich auf der Strecke nach Saloniki und über den dortigen jugoslawischen Freihafen über See ab. Fast die gesamte Getreideausfuhr des Landes ging über die Donau. In der *Einfuhr* stieg der Anteil der Flußschiffahrt stärker als der der Seeschiffahrt (die größte Rolle spielte hier die Erdöleinfuhr aus Rumänien) bei gleichzeitigem Rückgang des Anteils der Eisenbahnen.

**Binnen- und zwischenstaatlicher Eisenbahngüterverkehr Jugoslawiens**
*in 1000 t [Übersicht IV]*

Jahr	Binnen- verkehr	Einfuhr-	Ausfuhr-	Transit-	Ins- gesamt	Anteil des Ausland- verkehrs am Gesamt- verkehr in v. H.
1936	8.307	523	1.881	1.214	12.424	29,1
1937	9.775	601	3.037	1.803	15.216	35,8
1938	10.588	655	2.564	1.623	15.420	31,3

Bemerkenswert ist das Anwachsen der durchschnittlichen *Beförderungsstrecke* je Tonne. Beim Güterverkehr kommt dies in Übersicht II darin zum Ausdruck, daß 1938 die Tonnenkilometerzahl des Hochkonjunkturjahres 1929 überschritten wurde, während im gleichen Jahr die Anzahl der beförderten Tonnen noch um rund 11 v. H. gegenüber 1929 zurückblieb. Auch in der Statistik des Personenverkehrs drückt sich die Verlängerung des durchschnittlichen Reiseweges darin aus, daß die Zahl der geleisteten Personenkilometer weit stärker gewachsen ist als die Zahl der beförderten Personen. Die Ursache für diese starke Zunahme der Beförderungsweise ist weniger der verhältnismäßig unerheblichen Gesamt-

vergrößerung des Streckennetzes, als der technischen Verbesserung und dem zweigleisigen Ausbau der Hauptstrecke Belgrad—Agram zuzuschreiben. Denn mit der größeren Leistungsfähigkeit dieser Durchgangsstrecke war erst die Möglichkeit für eine günstige internationale Güterverkehrsentwicklung zwischen Mitteleuropa und Italien einerseits und dem Balkan andererseits gegeben. Außerdem dürfte aber auch die engere wirtschaftliche Verflechtung Kroatiens mit Serbien dazu beigetragen haben, die sich erst langsam auszuwirken begann. Denn auch durch die zunehmende wirtschaftliche Verflechtung der einzelnen Landesteile des ehemaligen Jugoslawien sind die Verkehrswege faktisch verlängert worden.

Der *Güterverkehr* der Eisenbahnen erreichte 1929 den bisher größten Umfang. Während der Krisenjahre — bis 1933 — ist er wie überall erheblich zurückgegangen. Zu der raschen Erholung nach 1933 hat der ständig zunehmende Verkehr mit Deutschland sowohl im direkten Ausfuhrverkehr als auch im Transit beigetragen. Den stärksten Anteil am jugoslawischen Eisenbahngüterverkehr hatte Holz in jeder Form; an zweiter Stelle steht Kohle (in erster Linie Braunkohle und Lignit), deren Anteil seit 1929, bei vermindertem Gesamtverkehrsvolumen, sogar noch gestiegen ist. Rechnet man zum Holz (ohne Brennholz) alle übrigen Baumaterialien (Steine, Sand, Kies, Zement, Ziegel) hinzu, so machen diese zusammen 15,9 v. H. der Gesamt-

**Beförderung der wichtigsten Güter auf den jugoslawischen Eisenbahnen**
*[Übersicht V]*

Warenart	1929		1938	
	in 1000 t	in v. H.	in 1000 t	in v. H.
Gesamtbeförderung . . . . .	19.107	100,0	15.420	100,0
dav.: Lebende Tiere . . . . .	231	1,2	168	1,1
Weizen . . . . .	646	3,4	326	2,1
Mais . . . . .	419	2,2	598	3,9
Mehl, Grieß u. andere Müllereiprodukte . . . . .	509	2,7	352	2,3
Zuckerrüben . . . . .	863	4,5	440	2,9
Zucker, raff. . . . .	296	1,5	191	1,2
Brennholz . . . . .	2.452	12,8	1.475	9,6
Holz, behauen, ge- schnitten . . . . .	2.045	10,7	1.004	6,5
Kohle . . . . .	2.806	14,7	2.744	17,8
Eisenerz . . . . .	395	2,1	492	3,2
Steine . . . . .	482	2,5	616	4,0
Sand u. Kies . . . . .	233	1,2	213	1,4
Zement . . . . .	358	1,9	267	1,7
Ziegel . . . . .	688	3,6	353	2,3
Bauxit . . . . .	.	.	407	2,6

leistung aus. Dagegen erscheint der Anteil der Agrarprodukte (aller, auch der in Übersicht V nicht genannten) an der Gesamtbeförderung mit durchschnittlich 21,5 v. H. gering, gemessen an dem vorwiegend agrarischen Charakter des Landes und seiner Bevölkerung<sup>17)</sup>. Hier fällt wieder die mangel-

<sup>17)</sup> Von der Bevölkerung des ehemaligen Jugoslawien waren 76 v. H. (1931) in der Landwirtschaft beschäftigt.

hafte Verkehrsentwicklung ins Gewicht, die zur Folge hatte, daß nur in den verkehrerschlössenen Gebieten des Nordens für den Markt produziert wurde. Große Bedeutung hat der Güter-*Transitverkehr* über die große internationale Durchgangsstrecke, auf der sich der gesamte Eisenbahngüterverkehr zwischen Mittel- und Westeuropa einerseits und Rumänien, Bulgarien, der Türkei und Griechenland andererseits abspielt. Durch den Krieg und die damit verbundene Verlagerung des Seeverkehrs dürfte die Transitleistung dieser Strecke noch gewachsen sein.

Der *Personenverkehr* ist im Gegensatz zu anderen Ländern bilanzmäßig aktiv<sup>18)</sup> und eine wichtige Einnahmequelle. Übersicht VI zeigt, daß die

**Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben der jugoslawischen Eisenbahnen**

[Übersicht VI]

Jahr	Einnahmen				Ausgaben	
	Insgesamt		davon		Insgesamt	
	Mill. Dinar	1929 = 100	Per- sonen- u. Gepäck- verkehr	Güter- verkehr	Mill. Dinar	1929 = 100
1929	2.748·6	100·0	724·8	1.883·1	2.760·6	100·0
1930	2.710·6	98·6	731·0	1.868·3	2.789·2	101·0
1931	2.431·1	88·4	680·0	1.570·9	2.591·6	93·9
1932	2.016·6	73·4	557·7	1.255·7	2.110·2	76·4
1933	2.001·0	72·8	526·3	1.297·6	2.020·3	73·2
1934	2.025·5	73·7	511·6	1.363·5	2.019·9	73·2
1935	2.066·8	75·2	482·1	1.382·9	1.964·3	71·2
1936	2.110·0	76·8	549·1	1.408·2	2.083·8	75·5
1937	2.463·9	89·6	615·8	1.647·6	2.171·2	78·6
1938	2.507·8	91·2	632·9	1.636·2	2.503·9	90·7

Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr sich seit 1929 günstiger entwickelt haben als diejenigen aus dem Güterverkehr. Die Zahl der beförderten Reisenden ist um fast 20 v. H. gestiegen. Man darf annehmen, daß ein wesentlicher Anteil davon auf den internationalen Reiseverkehr entfällt. Die Erschließung der landschaftlichen Schönheiten Jugoslawiens für den Fremdenverkehr ist hierfür maßgebend gewesen.

Die *Tariffpolitik* hat auf die Verkehrsentwicklung wesentlichen Einfluß genommen. Die Auswirkungen auf den Güterverkehr sind im Falle der Holzausfuhr bereits angedeutet worden. Seit 1938 hatten die wiederholten Erhöhungen der Gütertarife überwiegend währungswirtschaftliche Gründe; diese führten zu erhöhter steuerlicher Belastung der Eisenbahnen ohne Rücksicht auf die übrigen Betriebsunkosten. Die Tariffpolitik begünstigte den Personenverkehr, insbesondere den Fremdenverkehr. Für Vergnügungs- und Gesellschaftsreisen wurden zum Teil Ermäßigungen bis zu 50 und 66 v. H. gegeben. Dazu kamen verbilligte Sonderzüge und Vereinbarungen mit Schiffahrtsgesellschaften.

<sup>18)</sup> Vgl. hierzu: *Salihbegovic, Hifzo*, a. a. O., S. 433.

**Rollendes Material**

Nach dem Weltkrieg mußten zunächst die Kriegsschäden am Unterbau und am rollenden Material behoben werden. Letzteres bestand zum größten Teil aus — entsprechend den übernommenen Streckennetzen zugeteiltem — österreichischem und ungarischem Material. Als der Verkehr verhältnismäßig stark zunahm, entstand ein größerer Bedarf an Lokomotiven und Waggons, der — zum Teil auf Reparationskonto — aus Deutschland befriedigt wurde. Nach 1930, als der Verkehr zurückging, wurden keine größeren Neuanschaffungen vorgenommen, da der vorhandene Fahrpark ausreichte. Erst mit dem Wiederanstieg des Verkehrs nach 1936 wurden erneut größere Mengen Lokomotiven, Personen- und Güterwagen angeschafft. Einen Überblick über den Bestand des Wagenparks der Staatsbahnen Ende 1939 im Vergleich zu 1929 gibt Übersicht VII. In-

**Wagenpark der jugoslawischen Eisenbahnen**

[Übersicht VII]

Gattungen	1929	1938
	Anzahl	
Lokomotiven insgesamt	2.839	2.309 <sup>1) 2)</sup>
davon: normalspurig	2.044	1.603 <sup>1)</sup>
schmalspurig 0'76	586	551 <sup>2)</sup>
schmalspurig 0'60	209	155
Personenwagen insgesamt	5.399	5.130
davon: normalspurig	4.433	4.143
schmalspurig 0'76	875	909
schmalspurig 0'60	91	78
Güterwagen insgesamt	56.236	53.702
davon: normalspurig	45.993	42.062
schmalspurig 0'76	9.358	10.704
schmalspurig 0'60	885	936

<sup>1)</sup> Ohne 8 Schienenautobusse. — <sup>2)</sup> Ohne 14 Schienenautobusse

zwischen hatte auch im Inland eine eigene Lokomotiv- und Waggonerzeugung begonnen. Ende 1940 befaßten sich sechs Unternehmungen mit der Herstellung von rollendem Eisenbahnmateriale. An erster Stelle die *Erste Südslawische Waggon-, Maschinen- und Brückenbau A. G.* in ihrem Betrieb in Slaw-Brod, die eine jährliche Produktionskapazität von 1200 Waggons und 30 Lokomotiven erreichte. Ferner die *Jasenica A. G.* mit ihrem Betrieb in Smederevska Palanka (Holz- und Stahlwaggons), die *S. H. Gutmann A. G.* (Waggonbau in Voćin), die *Kruševac A. G.* in Kruševac (Lokomotiven und Waggons) und schließlich die *Staatlichen Eisenbahnerwerkstätten* in Kraljevo und Sarajevo, die ebenfalls Waggons herstellten.

Nichtsdestoweniger sind in den letzten Jahren, in denen eine heimische Fahrbetriebsmittelindustrie eingerichtet wurde, noch Auslandsbestellungen vergeben worden. Übersicht VIII a zeigt den Umfang der Einfuhr von Lokomotiven, Tendern, Personen- und Güterwagen in den letzten Jahren nach Bezugs-

**Einfuhr von rollendem Eisenbahnmaterial (Lokomotiven, Tender, Personen- und Güterwagen) nach Jugoslawien**  
[Übersicht VIIIa]

Land	1935	1936	1937	1938	1939
	in Mill. Dinar				
Insgesamt	4'28	34'93	2'75	12'52	1'49
davon aus:					
Deutschland	0'49	14'61	1'28	1'14	1'49
Österreich	0'07	1'10	0'16	0'20	—
Tschechoslowakei	0'21	12'14	0'29	—	—
Ungarn	3'51	7'08	1'02	11'18	—

ländern. Als Lieferanten erscheinen in erster Linie die Tschechoslowakei und Deutschland, 1938 in stärkerem Umfang auch Ungarn. Aus Ungarn kamen die letzten Lokomotiv- und Güterwagenlieferungen. Eine bedeutendere Personenwageneinfuhr gab es nur im Jahre 1936, in dem für 12.76 Millionen Dinar Personenwagen aus Deutschland bezogen wurden. Der letzte größere Auftrag der jugoslawischen Staatsbahnen Ende 1939 umfaßte 29 Normalspurlokomotiven, 420 Güter- und 120 Personenwagen für Normal- und Schmalspur und wurde ausschließlich an heimische Unternehmen vergeben. Zur richtigen Beurteilung der Eigenerzeugung muß allerdings berücksichtigt werden, daß die jugoslawischen Fabriken neben Roheisen Halbfabrikate und Spezialeinrichtungen in großem Umfang einführen mußten (vgl. Übersicht VIII b). An *Anderen Eisenbahnmate-*

**Einfuhr von Eisenbahnmaterial nach Jugoslawien**  
[Übersicht VIIIb]

Warenart	1935	1936	1937	1938	1939
	in Mill. Dinar				
Schienen	20'05	22'74	19'62	10'67	21'39
Weichen	15'30	15'65	0'88	1'15	6'19
Signale	0'93	0'04	0'34	0'07	0'17
Schwellen	1'11	0'08	0'45	0'16	0'22
Unterlagsplatten	10'36	16'07	4'80	3'51	18'37
Achsen, Puffer und Kupplungen	1'36	2'34	2'34	2'59	12'34
Anderes Eisenbahnmaterial	10'75	20'26	17'91	14'44	25'37

*ralien* führte Jugoslawien noch größere Mengen ein. Hier stand während der letzten Jahre Ungarn an der Spitze mit Ausnahme des Jahres 1939, in dem das ehemalige Polen an die erste Stelle rückte. Die häufigen Verlagerungen in der Einfuhr hatten in den letzten Jahren meist handels- und verrechnungspolitische Gründe. (Eine größere Einfuhr aus Polen wurde mit Tabakausfuhren kompensiert.) Eine wichtige Rolle spielte ferner der Verteilungsschlüssel des internationalen Schienenkartells und der Umstand, daß der Umbau einiger jugoslawischer Eisenbahnstrecken einer französischen Firma übertragen worden war.

**Aufteilung des ehem. jugoslawischen Netzes**

Der Zerfall des jugoslawischen Staates hat eine neue Phase der Entwicklung der Eisenbahnen im östlichen Adriaraum eingeleitet. Die erste Folge war

ein Zerfall der Betriebseinheit, deren Neugliederung von der endgültigen politischen Neuordnung abhängt. Erst nach Abschluß dieser Entwicklung werden eine oder mehrere Eisenbahnpolitiken gemeinsam eine verkehrspolitische Neuordnung planen können. Im Gegensatz zu der Zeit vor 1918 wird vermutlich die übergeordnete Verkehrspolitik eines europäischen Wirtschaftsraumgesamtes die einzelstaatlichen Interessensgegensätze ausgleichen und den östlichen Adriaraum entsprechend seiner wirtschaftlichen Bedeutung in eine solche Verkehrsplanung einbeziehen können.

**Das kroatische Eisenbahnnetz**

Einen wesentlichen Teil des ehemaligen jugoslawischen Eisenbahnnetzes hat der neue Staat Kroatien übernommen. Dieses Erbe stellt den kroatischen Staat vor eine Reihe verkehrspolitischer und technischer Probleme. Zunächst handelte es sich um die rein organisatorische Übernahme des Betriebes der schon bestehenden Linien. Es mußten die Zerstörungen des Krieges beseitigt werden, deren einschneidendste die Vernichtung der großen Savebrücke bei Brod war, wodurch das bosnische Schmalspurnetz seiner einzigen Verbindung mit dem Normalspurnetz beraubt und der Absatz der bosnischen Kohle und des bosnischen Erzes nach Norden hin abgeschnitten wurde<sup>19)</sup>. Über diese Instandsetzungsarbeiten hinaus muß nun der Verkehr entsprechend den Bedürfnissen des neuen Staates gelenkt und das Netz in Zukunft ergänzt und ausgebaut werden. Die beiden Wirtschaftszentren Agram und Sarajevo werden Pole des Verkehrs sein. Die Verbesserung der Verbindung zwischen beiden ist von größter volkswirtschaftlicher Bedeutung. Zu einem dritten Zentrum soll Banjaluka werden, indem es die bereits zu Zeiten des jugoslawischen Staates geplanten Verbindungen (vgl. S. 166) erhält, denen im Rahmen einer kroatischen Verkehrspolitik noch größere Bedeutung zukommt. Die große Ostwest-Transversale bleibt auch für Kroatien als „Leitlinie“ bedeutsam, in erster Linie für den reinen Durchgangsverkehr. Es liegen Pläne vor, den Transit durch Eröffnung eines Reexpeditionsverkehrs über Agram noch stärker nach Kroatien zu ziehen. Auch in der Adriarichtung wird Kroatien als Transitraum eine große Rolle spielen, doch liegen die Endpunkte der bisherigen Adriaverbindungen nicht mehr auf kroatischem Hoheitsgebiet. Kroatien will seinem Hafen Senj (südlich Bakar) durch entsprechende Bahnen ein Hinterland schaffen. Durch den Bau der Strecke Bihać—Senj würde eine direkte Verbindung dieses Hafens über Bosnisch-

<sup>19)</sup> Inzwischen ist mit deutscher Hilfe die Brücke wieder hergestellt worden.

Novi mit Banjaluka und nach Bau der Strecke Banjaluka—Doboj mit dem Bergbauggebiet von Tuzla (Simin Han) bzw. Sarajevo hergestellt werden. Da die projektierte Trasse Senj—Bihać über die Plitwitzer Seen führt, die von großem landschaftlichen Reiz sind, erhofft man sich von dieser Bahnlinie auch eine Erschließung der Gegend durch *Fremdenverkehr*. Der Umfang des Ausbaues weiterer Strecken, vor allem insofern es sich um Verbindungen mit Adria Häfen handelt, die außerhalb des kroatischen Hoheitsgebietes liegen, wird weitgehend von der Gestaltung der Außenhandelsbeziehungen Kroatiens abhängig sein. Das bekannteste und älteste Projekt ist das der *Unatalbahn* (Bihać—Knin), die sich bereits im Bau befindet; dazu kommt das *Koranatalprojekt* (Karlstadt—Bihać). Durch entsprechende Ergänzung der Küstenbahnen (zwischen Split und Metković) würde damit eine direkte (normalspurige) Verbindung von Agram nach Dubrovnik geschaffen. Im Rahmen eines umfassenden

Planes des kroatischen Verkehrsministeriums soll zunächst ein Minimalprogramm in Angriff genommen werden.

Neuanschaffungen an rollendem Material werden in großem Umfang notwendig sein. Bei der Verteilung des rollenden Materials der ehemaligen jugoslawischen Staatsbahnen hat Kroatien einen Anteil erhalten, der den Bedarf nicht ausreichend befriedigt. Auf kroatischem Gebiet liegen wichtige Eisenbahnmaterialefabriken des ehemaligen Jugoslawien, so die *Erste Südslawische Waggon-, Maschinen- und Bückenbau A. G.* in Brod, die *Gutmann A. G.* in Voćin (Slawonien) und die *Staatlichen Eisenbahnwerkstätten* in Sarajevo. Allerdings dürfte die Frage der Wirtschaftlichkeit eines solchen Industriezweiges in einem kleinen Lande wie Kroatien noch zu prüfen sein<sup>20</sup>).

<sup>20</sup>) Vgl. hierzu: Die Eisenbahnen Rumäniens, a. a. O., S. 129/30.

# Das Wirtschaftsgefüge von Wien im Vergleich zu Hamburg und Berlin

Von Dr. Oskar Gelinek, Wien\*).

Die Besonderheit des wirtschaftlichen Gefüges der Wiener Bevölkerung läßt sich am deutlichsten an einem Vergleich mit der Wirtschaftsstruktur von Hamburg und Berlin zeigen<sup>1)</sup>. Von den drei großen Millionenstädten Deutschlands ist die Hansestadt Hamburg — der Welthafen im Nordwesten des Reiches — mit 1,7 Millionen Einwohnern der eine Pol, dem Wien — der einstige Mittelpunkt des ersten Deutschen Reiches, heute mehr denn je das Tor des Reiches nach dem Südosten — mit 1,9 Millionen als der andere Pol der großdeutschen Wirtschaft gegenüberliegt, während über beiden die Reichshauptstadt Berlin mit 4,3 Millionen Einwohnern steht.

## Gliederung der Bevölkerung nach ihrer Stellung im Erwerbsleben

Wien zeigt zunächst mit Hamburg eine auffallende Übereinstimmung: Hier wie dort nehmen die Erwerbspersonen an der ständigen Bevölkerung einen Anteil von 48,6 v. H. ein. Um so erheblicher unterscheiden sich die beiden Städte in der Zusammensetzung der anderen Bevölkerungshälfte. Während nämlich in Wien die Berufslosen Selbständigen — d. s. im allgemeinen ältere Leute, wie Rentner, Pensionisten u. ä. — 17 v. H., die Kinder im Alter bis zu 14 Jahren dagegen nur 11 v. H. der Bevölkerung ausmachen, ist es in Hamburg mit 11 v. H. Berufslosen Selbständigen und 17,5 v. H. Kindern umgekehrt. Darin drückt sich die besondere Überalterung der Wiener Bevölkerung zur Zeit der Volkszählung 1939 aus, die in erster Linie darauf zurückzuführen ist, daß der Geburtenrückgang hier zum Unterschied von den anderen Städten nach 1933 noch anhielt, um im Jahre 1937 mit einer Ziffer von 6 Geburten je 1000 Einwohner einen einzigartigen Tiefstand zu erreichen. Der ebenso einzigartige, von der Wiedervereinigung ausgelöste sprunghafte Anstieg der Geburtenziffer bis auf 15 v. T. im Jahre 1939 konnte sich zur Zeit der Volkszählung im Altersaufbau der Wiener Bevölkerung noch kaum auswirken. Infolgedessen wurden damals in Wien bloß 76.000 Kinder im Alter bis zu 6 Jahren gezählt, das war fast nur die Hälfte der Zahl gleich-

\* ) Dozent; Mitarbeiter im Amt des Gauwirtschaftsberaters des Reichsgaues Wien.

<sup>1)</sup> Die folgenden Ausführungen benützen als Quelle die Ergebnisse der Großdeutschen Volks-, Berufs- und Betriebszählung 1939.

## Gliederung der Bevölkerung nach ihrer Stellung im Erwerbsleben

	Wien	Hamburg	Berlin	Wien	Hamburg	Berlin
	Grundzahlen			v. H.		
Erwerbspersonen . . .	930.000	824.000	2.303.000	48,6	48,6	53,3
Berufslose Selbständige . . . . .	326.000	181.000	516.000	17,0	10,6	11,9
Angehörige . . . . .	652.000	693.000	1.503.000	34,4	40,8	34,8
dar.: Ehefrauen ohne Hauptberuf . . .	347.000	351.000	780.000	17,8	20,7	18,0
Kinder unter 14 Jahren . . .	217.000	298.000	619.000	11,3	17,5	14,3
Ständige Bevölkerung insgesamt . . . . .	1.913.000	1.698.000	4.322.000	100,0	100,0	100,0

altriger Kinder in dem kleineren Hamburg<sup>2)</sup>. Dementsprechend wird sich der Nachwuchsmangel im Wirtschaftsleben der nächsten Jahre in Wien in besonderer Weise verschärfen.

Auch aus dem Vergleich mit Berlin geht die besondere Überalterung der Wiener Bevölkerung deutlich hervor. Denn wenn auch der Anteil der Angehörigen hier wie dort 34 bis 35 v. H. der Bevölkerung beträgt, so setzen sich doch ihre Erhalter in Berlin — verglichen mit Wien — zu einem erheblich größeren Teil aus Erwerbspersonen und nur zu einem geringeren Teil aus Berufslosen Selbständigen zusammen. Diese ungünstigen Verhältnisse beinträchtigen notwendig das Einkommen und die Wirtschaftskraft der Wiener Bevölkerung.

## Verschiebungen im Wirtschaftsgefüge von Wien

Die besondere Überalterung und der besonders große Anteil der Berufslosen Selbständigen in Wien ist weitgehend auf die jüngste Entwicklung zurückzuführen, wie der folgende Rückblick auf das Jahr 1934 zeigt:

### Entwicklung der Wiener Bevölkerung nach Wirtschaftsabteilungen

Jahr	Bevölkerung insgesamt	davon					
		Land- und Forstwirtschaft	Industrie und Handwerk	Handel und Verkehr	Öffentl. Dienstl. u. priv. Dienstleistungen	Häusliche Dienste	Berufslose Selbständige
a) Grundzahlen							
1934	2.086.800 <sup>1)</sup>	41.500	828.300	511.400	234.800	106.200	364.600
1939	1.912.600 <sup>2)</sup>	39.000	710.600	420.500	243.500	47.400	451.600
b) Verhältniszahlen							
1934	100,0	2,0	39,7	24,5	11,2	5,1	17,5
1939	100,0	2,1	37,1	20,8	12,7	3,7	23,6

<sup>1)</sup> Wohnbevölkerung. — <sup>2)</sup> Ständige Bevölkerung (Wohnbevölkerung ohne die ihrer Dienstpflicht genügenden Soldaten, Arbeitsmänner und Arbeitsmädchen).

<sup>2)</sup> Zur Verdeutlichung der Unterschiede im Altersaufbau der drei Großstädte wurde dem Aufsatz ein Schaubild über den „Altersaufbau in Wien, Hamburg und Berlin“ beigegeben. Die Schriftleitung.



Der zunächst auffallende Rückgang der Wohnbevölkerung seit 1934 um rund 170.000 Einwohner ist auf drei Ursachen zurückzuführen: 1. auf die Abwanderung von rund 100.000 Juden infolge der Wiedervereinigung; 2. auf den Überschuß von 74.000 Sterbefällen, der mit dem oben erwähnten Geburtenrückgang zusammenhängt; 3. auf die Abwanderung von Arbeitskräften, die zum Teil als verfolgte Nationalsozialisten vor der Wiedervereinigung, zum Teil seither mehr oder weniger freiwillig im früheren Reichsgebiet einen Arbeitsplatz fanden; durch Zuwanderer aus der Ostmark und auch aus dem früheren Reichsgebiet wurde diese Abwanderung jedoch mehr als ausgeglichen. Inwieweit sich der Altersaufbau der Bevölkerung durch die Wanderungen der Arbeiter gegenüber 1934 verändert hat, ist nicht festzustellen.

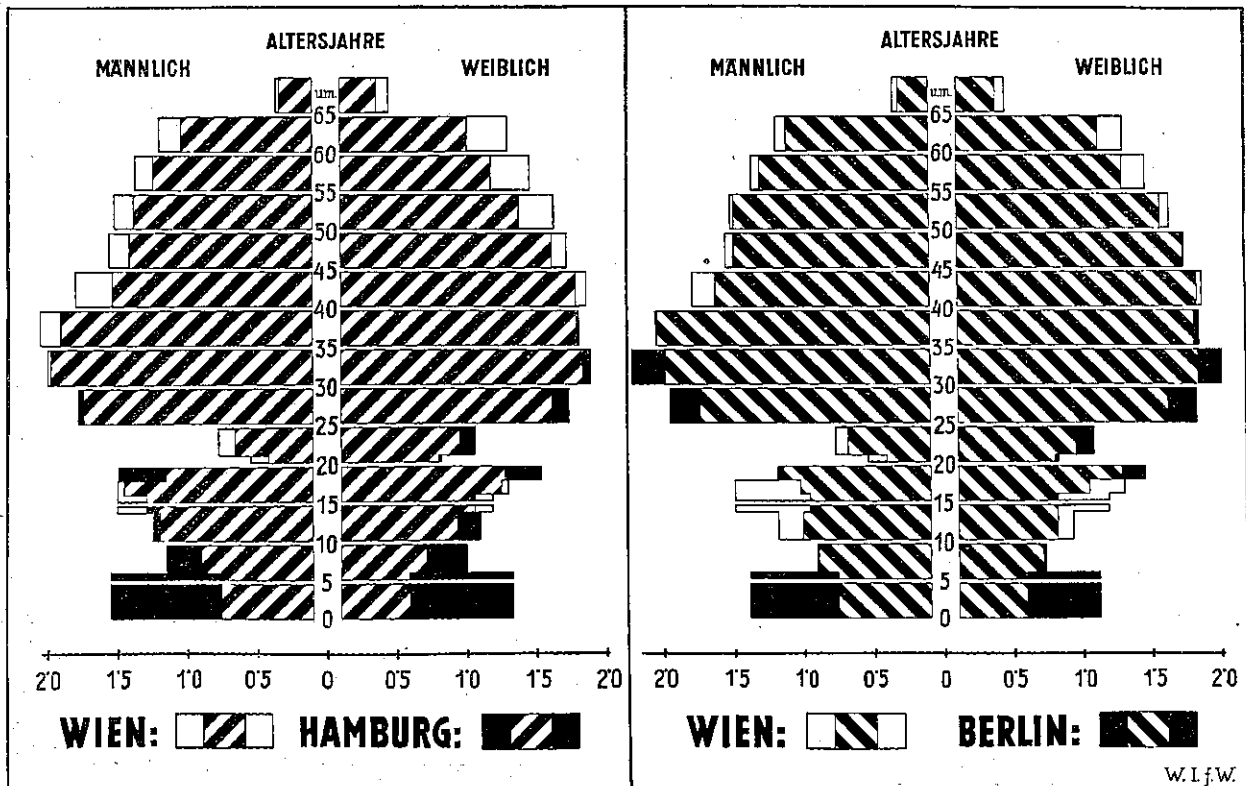
Hingegen steht fest, daß bei der Abwanderung der Juden in erster Linie die jüngeren Juden fortgezogen sind, so daß der zur Zeit der Volkszählung noch vorhandene Rest von 90.000 Juden besonders stark überaltert war. Mit der fortschreitenden Aussiedlung der Juden aus Wien verliert dieses Problem

an Bedeutung. Im Mai 1939 waren die Wiener Juden aus dem Wirtschaftsleben fast restlos ausgeschaltet. Dementsprechend vermehrten sie die Zahl der Berufslosen Selbständigen, die im übrigen auch durch die fortgeschrittene Überalterung anwuchs. Mit der Entfernung der Juden aus dem Wiener Wirtschaftsleben hängen auch die starken Rückgänge der Wirtschaftsabteilungen Industrie und Handwerk sowie Handel und Verkehr zusammen.

Gegenüber diesen bedeutenden Verschiebungen im Wirtschaftsgefüge von Wien treten die übrigen Veränderungen verhältnismäßig zurück. Die Zunahme der Abteilung Öffentlicher Dienst ist nicht nur mit der heutigen Form der öffentlichen Arbeits- und Wirtschaftslenkung, sondern vor allem auch damit zu erklären, daß darin die Wehrmacht bzw. der Reichsarbeitsdienst, mit den Offizieren, Unteroffizieren und langdienenden Mannschaften sowie deren Angestellte und Arbeiter enthalten sind. Der Rückgang der Häuslichen Dienste ist darauf zurückzuführen, daß zahlreiche Hausgehilfinnen in Betriebe gingen oder heirateten.

## ALTERSAUFBAU IN WIEN, HAMBURG UND BERLIN

(Nach d. Volkszählung v. 17./V. 1939)



Die gegenwärtige Wirtschaftsgliederung der Bevölkerung im allgemeinen ist also in Wien im Gegensatz zu Hamburg einerseits durch das Übergewicht der aus dem Erwerbsleben ausgeschiedenen Berufslosen, andererseits durch den Mangel an Kindern, d. h. an künftigen Erwerbspersonen, gekennzeichnet.

**Gliederung der Erwerbspersonen nach Wirtschaftsabteilungen**

Daß das Bild von Wien als dem „Hamburg des Südostens“ für die Gegenwart nur bedingt richtig ist, zeigt noch deutlicher die Wirtschaftsgliederung der Erwerbspersonen im besonderen.

In der für Hamburg kennzeichnenden Wirtschaftsabteilung, in Handel und Verkehr, sind dort 40 v. H. Erwerbspersonen tätig, in Wien jedoch nur 29 v. H. Viel stärker sind dagegen in Wien Industrie und Handwerk (48 v. H.) vertreten (Hamburg 40 v. H.).

**Gliederung der Erwerbspersonen nach Wirtschaftsabteilungen**

Wirtschaftsabteilungen	Wien		Hamburg		Berlin	
	in 1000 Pers.	v. H.	in 1000 Pers.	v. H.	in 1000 Pers.	v. H.
Erwerbspersonen insgesamt	929	100·0	825	100·0	2.303	100·0
davon entfielen auf die Wirtschaftsabteilungen:						
Land- u. Forstwirtschaft,						
Fischerei	28	3·0	21	2·5	18	0·8
Industrie u. Handwerk	441	47·5	328	39·8	1.115	48·4
Handel und Verkehr	266	28·7	329	40·0	679	29·5
Öffentl. Dienst u. priv.						
Dienstleistungen	148	15·9	106	12·8	390	16·9
Häusliche Dienste	46	4·9	40	4·9	101	4·4

Vergleicht man Wien mit Berlin, so ergibt sich eine fast vollkommene Übereinstimmung in der Verteilung der Erwerbspersonen auf die großen Wirtschaftsabteilungen; kleine Abweichungen ergeben sich nur daraus, daß infolge des großen Gemeindegebietes von Wien die an sich verhältnismäßig geringfügige Zahl von Erwerbspersonen in der Landwirtschaft hier etwas höher ist als in Berlin. Innerhalb der einzelnen Wirtschaftsabteilungen, insbesondere in der gewerblichen Wirtschaft, unterscheiden sich Wien und Berlin allerdings beträchtlich.

**Gewerbliche Wirtschaft**

Annähernd die Hälfte aller Erwerbspersonen sind in Wien, ebenso wie in Berlin, in der Wirtschaftsabteilung Industrie und Handwerk beschäftigt. Im Vergleich zu Berlin läßt sich die Besonderheit der gewerblichen Wirtschaft in Wien folgendermaßen umreißen:

*In Wien werden verhältnismäßig wenig Produktionsmittel und viel Verbrauchsgüter erzeugt, und*

**Anteil der einzelnen Wirtschaftsgruppen an je 100 Erwerbspersonen innerhalb der Wirtschaftsabteilung Industrie und Handwerk im Jahre 1939**

	Wien	Berlin	Wien höher (+) oder niedriger (-) als Berlin
<b>Produktionsmittelerzeugung:</b>			
Maschinenbau	9·6	16·6	- 7·0
Elektrotechnik	7·5	21·4	- 13·9
Feinmechanik und Optik	1·1	2·1	- 1·9
Zusammen	18·2	40·1	- 21·9
<b>Verbrauchsgütererzeugung:</b>			
Bekleidungs-gewerbe	18·7	15·1	+ 3·6
Nahrungsmittel-gewerbe	11·7	8·2	+ 3·5
Textilindustrie	6·2	1·3	+ 4·9
Holz-gewerbe	5·7	3·1	+ 2·6
Papierindustrie	2·3	1·6	+ 0·7
Lederindustrie	1·5	0·6	+ 0·9
Zusammen	46·1	29·9	+ 16·2
<b>Bauindustrie i. weiteren Sinne:</b>			
Baugewerbe	12·9	10·8	+ 2·1
Industrie d. Steine u. Erden	2·3	0·9	+ 1·4
Zusammen	15·2	11·7	+ 3·5

*zwar zu einem großen Teil in Handwerksbetrieben. Zum Beweis dieses Satzes dient die Gegenüberstellung folgender für beide Städte charakteristischen Wirtschaftsgruppen.*

Einschließlich der Bauindustrie werden mit diesen charakteristischen Wirtschaftsgruppen, die sich der Unterscheidung in Produktions- und Verbrauchsgütererzeugung anpassen, in beiden Städten rund 80 v. H. der gewerblichen Wirtschaft erfaßt. Eine größere Gruppe, die sich hier nicht einordnen läßt, ist noch die Herstellung von Eisen-, Stahl- und Metallwaren, auf die in Wien 8·0, in Berlin 6·8 v. H. entfallen. Die restlichen Erwerbspersonen der gewerblichen Wirtschaft verteilen sich auf acht weitere Wirtschaftsgruppen, die in beiden Städten schwach vertreten sind und nur geringfügige Abweichungen aufweisen.

Daß in Wien die handwerklichen Betriebe innerhalb der gewerblichen Wirtschaft sehr viel stärker hervortreten als in Berlin, ergibt sich zunächst aus der Feststellung, daß alle Wirtschaftszweige, in denen die handwerkliche Erzeugungsweise im allgemeinen charakteristisch ist — z. B. im Bekleidungs-gewerbe oder in der Möbelerzeugung —, in Wien viel stärker vertreten sind als in Berlin.

Jedoch auch in solchen Wirtschaftszweigen, in denen sich industrielle und handwerkliche Produktion nebeneinander finden, sind in Wien die Handwerksbetriebe weit stärker verbreitet als in Berlin oder in Hamburg. Das gilt z. B. für die Herstellung von Lederwaren, Musikinstrumenten, für die Optik, Feinmechanik, für die Herstellung von Eisen-, Stahl- und Metallwaren und nicht zuletzt für das Baugewerbe.

Auf den stark handwerklichen Einschlag der Erzeugung ist der Ruf zurückzuführen, den Wien als Stadt des Kunsthandwerks und des Handwerks überhaupt genießt.

In manchen Gewerbebezügen (z. B. im Bau-gewerbe, aber auch in manchen Zweigen der Metall-verarbeitung) mag die Frage berechtigt sein, ob nicht die industrielle Erzeugungsweise auch in Wien wirtschaftlicher wäre. Eine Voraussetzung dafür wäre freilich die Ausstattung mit entsprechenden Arbeitsmaschinen. Im übrigen wäre es aber nicht erwünscht, das besondere Gepräge, das Wien durch den starken Anteil des Handwerks am Gewerbe in seiner sozialen und wirtschaftlichen Struktur zum Unterschied von einer Fabrikstadt erhält, grundsätzlich zu ändern. Indessen ist das selbständige Handwerk doch nur insofern von Wert, als die Handwerker auf ihre Weise auch fruchtbringend arbeiten und davon leben können. Ein genauer Vergleich des Handwerks wird auf Grund der noch nicht veröffentlichten Ergebnisse der Betriebszählung 1939 möglich sein.

#### Handel und Verkehr

Der gesamten Wirtschaftsabteilung Handel und Verkehr kommt in Hamburg verhältnismäßig größere Bedeutung als in Wien oder auch in Berlin zu. Innerhalb dieser Abteilung sind im Handel einschließlich seiner Hilfsgewerbe in Wien wie auch in den beiden anderen Städten rund die Hälfte aller Erwerbspersonen beschäftigt, wobei jedoch der Groß-, Ein- und Ausfuhrhandel in Hamburg erfahrungsgemäß weit mehr Bedeutung hat als in Wien.

#### Gliederung von Handel und Verkehr

Wirtschaftsgruppen	Wien		Hamburg		Berlin	
	in 1000 Pers.	v. H.	in 1000 Pers.	v. H.	in 1000 Pers.	v. H.
Erwerbspersonen insges. . . . .	266'3	100'0	329'4	100'0	678'7	100'0
davon entfielen auf die Wirtschaftsgruppen:						
Warenhandel . . . . .	101'0	37'9	148'3	45'0	268'8	42'3
Verlags-gewerbe und Hilfs-gew. d. Handels	30'7	11'5	10'3	3'1	83'4	12'3
Geld-, Bank- und Ver-sicherungswesen . . .	18'1	6'8	20'9	6'3	79'3	11'7
Reichspost u. Reichs-bahn . . . . .	47'0	17'7	32'1	9'8	100'9	14'9
Verkehrswesen (ohne Reichspost u. -bahn)	32'4	12'2	90'2	27'4	59'3	8'7
Gaststättengewerbe . .	37'1	13'9	27'6	8'4	68'9	10'1

Das Geld-, Bank- und Versicherungswesen nimmt innerhalb der Abteilung Handel und Verkehr in Wien mit 6'8 v. H. etwa den gleichen Rang ein wie in Hamburg; in Berlin dagegen ist es anteilmäßig fast doppelt so stark vertreten. Dies ist u. a. darauf zurückzuführen, daß die Berufsbereinigung im Bankgewerbe in Wien zum Unterschied von anderen deutschen Städten schon durchgeführt wurde.

Im Verkehrswesen kommt, der Lage im europäischen Raum entsprechend, der Reichsbahn in Wien erheblich mehr Bedeutung zu als in Hamburg; im übrigen Verkehrswesen steht natürlich Hamburg dank seiner Schifffahrt und den damit zusammenhängenden Gewerbebezügen weit an der Spitze. Sehr auffällig ist es, daß Berlin im gesamten Verkehrswesen einschließlich der Reichsbahn und Reichspost verhältnismäßig mit weniger Erwerbspersonen auskommt als Wien. Im Hinblick auf den so viel regeren Verkehr der Reichshauptstadt liegt die Vermutung nahe, daß die veralteten Verkehrsanlagen von Wien unverhältnismäßig viel Arbeitskräfte in Anspruch nehmen.

Die verhältnismäßig große Zahl von Erwerbspersonen, die im Wiener Gaststättengewerbe beschäftigt sind, scheint im Hinblick auf die große Zahl von Fremdenübernachtungen in Wien gerechtfertigt, wengleich auch hier durch Rationalisierungsmaßnahmen Einsparungen möglich sein dürften.

#### Dienstleistungen

Unter den Dienstleistungen werden so verschiedene Gruppen zusammengefaßt, daß sie zur Beurteilung ihrer zahlenmäßigen Bedeutung nicht untereinander in Beziehung gebracht werden können, sondern nur in ihrem Verhältnis zur Gesamtbevölkerung der einzelnen Städte.

#### Erwerbspersonen in den Gruppen der Dienstleistungen

Gruppen	Wien		Ham-burg	Berlin
	Zahl der Personen	in v. T. der Gesamtbevölkerung		
NSDAP., Verwaltung, Wehr-macht, Erziehung, Kirche usw.	98.200	51	37	63
Volks- und Gesundheitspflege, hygien. Gewerbe . . . . .	29.800	16	18	16
Friseur-gewerbe . . . . .	10.100	5	4	4
Theater und Musik, Filmwesen, Schaustellungsgewerbe . . . .	9.900	5	4	7
Häusliche Dienste . . . . .	45.800	24	24	23

Dabei ergibt sich, daß in der Gruppe NSDAP., Verwaltung, Wehrmacht, Erziehung, Kirche usw. in Wien 51 v. T. der Bevölkerung tätig sind, während es in Hamburg nur 37 v. T. sind. Hingegen fehlt es in Wien in der Volks- und Gesundheitspflege an Erwerbspersonen, weil hier nur 16 v. T., in Hamburg jedoch 18 v. T. tätig sind. Bei der großen Bedeutung von Wien als Theater- und Musikstadt ist es auffallend, daß hier bloß 5 v. T. bei Theater, Musik, im Filmwesen und Schaustellungsgewerbe beschäftigt sind, während es in Berlin 7 v. T. sind.

Schließlich sei noch das häusliche Dienstpersonal erwähnt, an dem es in Wien bekanntlich so sehr mangelt, wobei jedoch die Verhältnisse in Berlin oder in Hamburg nicht günstiger liegen.

### Gliederung der Erwerbspersonen nach dem Geschlecht

Von den 929.000 Erwerbspersonen in Wien waren 359.000 weibliche Erwerbspersonen, die sich auf verhältnismäßig wenige Wirtschaftsgruppen verteilen. So sind allein in den Gruppen Bekleidungs-gewerbe, Warenhandel und Häusliche Dienste zwei Fünftel aller weiblichen Erwerbspersonen tätig. Der künftige Arbeitseinsatz wird eine stärkere Lenkung der erwerbstätigen Frauen auch in andere Wirtschaftsgruppen erforderlich machen. In erster Linie kommen hier typische Frauenberufe in Frage, wie die Volksgesundheitspflege, aber auch das Friseur-gewerbe und das Gaststättenwesen. In diesen Wirtschaftsgruppen sind in Wien auch verhältnismäßig weniger Frauen berufstätig als in Berlin. Auch in einzelnen Industriezweigen, wie z. B. in der Eisen- und Metallwarenherstellung, im Maschinenbau, in der elektrotechnischen, in der feinmechanischen und auch in der chemischen Industrie, sind in Berlin verhältnismäßig etwas mehr Frauen beschäftigt als in Wien. Hierbei handelt es sich um jene Wirtschaftsgruppen, die in Berlin vorwiegend fabrikmäßig, in Wien jedoch zu einem großen Teil handwerksmäßig betrieben werden. Inwieweit der stärkere Einsatz von Frauen in diesen Gewerbezweigen möglich ist, hängt von der künftigen Struktur dieser Gewerbezweige ab; ob er aus bevölkerungspolitischen Gründen erwünscht ist, ist eine andere Frage. Im allgemeinen scheint mit dem hohen Anteil der Frauen an den Erwerbspersonen überhaupt, der in Wien ebenso wie in Berlin durchschnittlich fast 40 v. H., in der Abteilung Industrie und Handwerk 33,6 v. H. beträgt, eine Obergrenze der Beschäftigung weiblicher Erwerbspersonen für normale Zeiten erreicht zu sein; in Hamburg sind beispielsweise insgesamt nur 31,5 v. H. in der Abteilung Industrie und Handwerk nur 24 v. H. weibliche Erwerbspersonen beschäftigt.

### Gliederung der Erwerbspersonen nach der Stellung im Beruf

Nach ihrer Stellung im Beruf waren in Wien, ebenso wie in den beiden anderen Großstädten, mehr als die Hälfte aller Erwerbspersonen Arbeiter. Nur über ein Fünftel waren in Wien Angestellte, also verhältnismäßig weniger als in Berlin; dagegen gibt es dort verhältnismäßig weniger selbständige Erwerbspersonen. Allerdings stammen in Wien etwa 40 v. H. aller Selbständigen aus dem Handwerk, wobei auf den oft fraglichen Wert dieser Art von

### Gliederung der Erwerbspersonen nach der Stellung im Beruf

Berufsstellungen	Erwerbspersonen			
	Wien		Hamburg	Berlin
	in 1000 Personen	v. H.	v. H.	v. H.
Selbständige . . . . .	106	11,5	12,3	9,7
Mithelf. Familienmitglied.	28	3,0	3,8	2,5
Beamte . . . . .	77	8,3	5,9	6,8
Angestellte . . . . .	202	21,8	23,8	26,9
Arbeiter . . . . .	516	55,4	54,2	54,1
Erwerbspersonen insges.	929	100,0	100,0	100,0

Selbständigen hingewiesen wurde. Bloß 43.000 Selbständige gab es in Wien im Handel und Verkehr; dies ist im Vergleich zu Hamburg (mit 56.000 Selbständigen) wenig. Auch die Zahl der im Handel mithelfenden Familienangehörigen ist dort größer als hier.

Auffallend groß ist der achtprozentige Anteil der Beamten an den Erwerbspersonen in Wien. Allein in der Abteilung „Öffentlicher Dienst“ wurden in Wien 48.600 Beamte gezählt. Demnach entfallen auf je 1000 Einwohner hier 25 Beamte; dies sind beträchtlich mehr als in Hamburg (18 v. T.), ja sogar auch ein wenig mehr als in der Reichshauptstadt (24 v. T.).

### Zusammenfassung

Aus all dem ergibt sich, daß sich in Wien sowohl die kontinentale Lage, als auch die einstige Funktion der Stadt in ihrem wirtschaftlichen Gefüge stark auswirkt. Wien ist hinsichtlich seiner gegenwärtigen Wirtschaftsgliederung eher mit der Reichshauptstadt als mit der Hansestadt zu vergleichen. Damit die Wiener Wirtschaft dereinst Funktionen erfüllen kann, die denen von Hamburg in kontinentaler Abwandlung entsprechen, wird vor allem der Großhandel und das diesen bedingende Verkehrswesen eine beträchtliche Erweiterung erfahren müssen. Daneben wird es immer zu den arteigenen Aufgaben von Wien gehören, die kunsthandwerkliche Erzeugung, die auf der besonderen Begabung der Bevölkerung beruht, zu pflegen. Im Hinblick auf die außerordentlich weit fortgeschrittene Überalterung der Wiener Handwerksmeister ist jedoch auf diesem Gebiet ein wesentlicher Zustrom von jungen Erwerbspersonen besonders notwendig. Der Ausbau von Handel und Verkehr einerseits, der hochqualifizierten Erzeugung andererseits erfordert ganz allgemein für Wien einen Zustrom von Arbeitskräften, wodurch gleichzeitig auch der Altersaufbau und das Zahlenverhältnis der Erwerbspersonen zu den Angehörigen in Wien günstig beeinflusst werden kann.

*Anmerkungen zu den nachstehenden Tabellen:*

**Ungarn:**

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

**Jugoslawien:**

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

**Rumänien:**

<sup>1)</sup> Monatsende. — <sup>2)</sup> Am 9. November 1936 Goldbestände gemäß Erhöhung des Goldankaufspreises (um 38 v. H.) neu bewertet. — <sup>3)</sup> Einschließlich Devisen auf Clearingkonto. — <sup>4)</sup> Vom Markt begleichbar. Stand am Jahresende. — <sup>5)</sup> Staats- und Kommunalanleihen, Pfandbriefe; auf Grund der Notierungen an der Bukarester Börse. Ab 1934 ohne Auslandsanleihen. — <sup>6)</sup> Völkerbund. — <sup>7)</sup> Neugründungen und Kapitalerhöhungen von Aktiengesellschaften. — <sup>8)</sup> Allgemeine Sparkassen. — <sup>9)</sup> Allgemeines Statistisches Staatsamt. — <sup>10)</sup> Nur die bei den staatlichen Arbeitsämtern eingetragenen Arbeitslosen, ohne die gewerkschaftlich organisierten Arbeitslosen. Die Zahl innerhalb der Klammer gibt die Bevölkerungszahl in 1000 nach dem letzten Berichte an. — <sup>11)</sup> Benzin, Petroleum, Gasöl, Schmieröl, Mazut. — <sup>12)</sup> Brennholz, Bauholz (Laubholz), Nadelholzbretter. — <sup>13)</sup> Ab Januar 1938 einschließlich Ostmark. — <sup>14)</sup> Ab Oktober 1939 ohne die abgetretenen Gebiete.

**Bulgarien:**

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

**Griechenland:**

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

**Türkei:**

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

Wirtschaftszahlen der Südostländer

Ungarn<sup>16)</sup>

Zeit	Nationalbank <sup>1)</sup>					Geld- und Kapitalmarkt				Großhandelspreise <sup>6)</sup>				Industrielle Erzeugung <sup>12)</sup>					Außenhandel <sup>14)</sup> (Spezialhandel)											
	Gold- u. Devisenbestand		Wechselbestand		Notenumlauf	Giroverbindlichkeiten <sup>2)</sup>	Clearingumsätze	Bankrate	Rendite festverzinslicher Werte <sup>3)</sup>	Index der Aktienkurse <sup>4)</sup>	Spareinlagen <sup>5)</sup>	Gesamt	Agrarprodukte	Industrielle Rohstoffe und Erzeugnisse	Lebenshaltungskosten <sup>7)</sup>	Kaufkraft der landwirtschaftlichen Erzeugnisse <sup>8)</sup>	Gesamt <sup>9)</sup>	Produktionsgüter <sup>10)</sup>	Verbrauchsgüter <sup>11)</sup>	Schwerindustrie	Textilindustrie	Arbeiterstand <sup>13)</sup>	Lohn- und Gehaltssumme	Einfuhr		Ausfuhr		Handel mit Deutschland <sup>15)</sup>		
	Mill. Pengö																							in v. H. p. a.				1928 = 100		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
1937	137	429	440	196	1'31	4'0	6'42	85'7	131	86	69	95	87	73	130	110	139	116	193	104	155	1622	40'3	24'9	10'5	49'0	26'4	10'8	10'5	11'8
1938	171	452	640	196	1'51	4'0	6'73	58'7	122	87	73	93	88	79	127	116	132	123	161	112	174	1635	34'9	19'2	10'3	43'6	24'2	10'3	14'5	19'9
1939	215	523	928	178	1'76	4'0	7'00	48'6	132	86	75	93	87	82	153	136	163	151	216	124	204	1987	40'9	20'9	14'1	50'4	32'8	8'2	19'8	25'3
1940	179	676	1152	156	2'17	3'8	6'70	57'3	144	101	97	102	94	96	163	151	168	168	218	130	225	2270	49'9	22'2	18'4	42'1	25'6	7'1		
1940 I.	201	607	954	187	2'26	4'0	6'23	63'9	141	92	83	97	89	89	119	109	141	123	193	129	204	1729	46'3			46'0				
II.	199	600	968	155	1'86	4'0	6'32	62'9	143	93	86	97	90	91	163	139	175	170	234	120	204	1456	41'2	22'9	18'1	39'3	32'2			
III.	192	595	901	113	1'57	4'0	6'40	62'9	142	94	87	97	90	92	123	123	154	142	190	126	204	2174	55'3			59'7				
IV.	187	539	976	120	2'14	4'0	6'50	59'1	148	94	88	98	90	92	132	123	154	142	190	126	204	2377	64'1			55'6				
V.	183	647	1040	186	2'17	4'0	6'09	55'0	140	98	90	102	92	90	162	157	165	172	229	129	227	2381	56'6	30'4	19'9	43'3	27'8			
VI.	183	670	1078	162	1'82	4'0	6'93	53'1	136	99	92	103	92	92	138	138	154	142	190	126	204	2384	56'4			35'7				
VII.	181	693	1158	114	2'55	4'0	7'42	55'3	136	102	99	104	94	98	130	130	154	142	190	126	204	2190	61'4			33'0				
VIII.	174	849	1200	209	2'38	4'0	7'12	56'5	138	104	102	105	94	100	157	155	158	166	208	130	224	2283	43'9	19'1	17'7	31'7	17'6			
IX.	167	815	1357	172	2'01	4'0	6'96	53'8	143	106	106	105	96	103	131	131	154	142	190	126	204	2200	46'3			27'8				
X.	164	689	1379	113	2'70	3'0	6'68	50'8	151	107	108	106	100	104	133	133	154	142	190	126	204	2937	41'5			38'2				
XI.	160	728	1366	180	2'25	3'0	6'51	52'9	151	108	109	106	100	104	136	136	154	142	190	126	204	2866	42'3	16'2	17'9	45'9	24'7			
XII.	158	710	1387	160	2'31	3'0	6'28	61'2	159	109	108	100	100	101	131	131	154	142	190	126	204	2265	42'9			48'5				
1941 I.	166	692	1345	187	2'59	3'0	6'11	75'1	167	109	108	110	101	100	133	133	154	142	190	126	204	2200	37'9			34'6				
II.	156	691	1344	166	2'26	3'0	5'87	79'0	175	111	109	113	101	97	145	145	154	142	190	126	204	2070	40'0			51'2				
III.	151	729	1369	177	2'33	3'0	5'69	79'0	176	113	111	114	102	98	145	145	154	142	190	126	204	2535	54'9			65'6				
IV.	152	844	1681	182	3'11	3'0	5'48	100'0	174	115	115	115	105	100	143	143	154	142	190	126	204	2166	51'4			41'4				
V.	151	826	1734	202	2'59	3'0	5'28	112'3	180	115	114	117	105	99	159	164	157	164	176	143	288	2828	62'5			62'9				
VI.	149	825	1756	209	2'28	3'0	5'06	142'1	164	116	113	119	106	97	155	155	154	142	190	126	204	2691	60'1			49'0				
VII.	144	887	1773	251	3'10	3'0	5'23	141'9	167	125	126	120	115	106	155	155	154	142	190	126	204	2991	69'4			53'0				
VIII.	144	1027	1912	326	3'31	3'0	5'41	141'7	170	130	129	127	115	102	161	173	154	165	173	162		3115	61'5			67'7				
IX.	116	1017	1909		3'11	3'0	150'2	159	133	130	132	119	98		161	173	154	165	173	162		3168	66'9			70'8				
X.	118	1029	1941		3'54	3'0	162'1		133	128	135	120	94									3168	79'7			86'9				
XI.	117	1121	1899		3'22	3'0			135	128	137	120	92									3168	65'4			92'2				

Jugoslawien (ehemal.)

Zeit	Nationalbank <sup>1)</sup>					Geld- u. Kapitalmarkt				Großhandelspreise <sup>6)</sup>				Arbeits-einsatz		Industrielle Erzeugung																		
	Gold und denkungsfähige Devisen		Sonstige Devisen		Wechsel und Vorschüsse	Notenumlauf	Giroverbindlichkeiten	Bankrate	Börsenumsätze	Rendite festverzinslicher Werte <sup>2)</sup>	Spareinlagen <sup>3)</sup>	Emissionen <sup>4)</sup>	Depositen	Ausleihungen	Privatbanken <sup>1) b)</sup>	Gesamt	Pflanzliche Erzeugnisse	Industrielerzeugnisse	Einfuhren	Ausfuhren	Index der Einzelhandelspreise <sup>6)</sup>	Versicherte Arbeiter	Arbeitslose (15-400) <sup>7)</sup>	Bergbau	Hüttenindustrie	Rohleistungsgewinnung	Kupfererzeugung	Förderung		Kohlen-	Eisenerz-	Kupfererz-	Bauxit-	Blei- und Zinkerz
	Millionen Dinar																											v. H. p. a.						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29					
1937	1686	658	1649	5.602	2185	5'0	99'4	7'74	3'4	73'1	3228	4122	74'7	74'1	77'6	74'1	72'6	73'2	680	21'7	128	147	3'3	3'3	331	52	54	30	68					
1938	1832	438	1669	6.305	2340	5'0	85'0	7'04	3'7	321'8	3289	4066	78'3	85'8	78'2	71'2	76'2	81'3	715	22'5	143	191	4'9	3'5	373	51	63	34	73					
1939	1941	538	2041	7.867	1689	5'0	87'9	7'05	3'7	69'8	2889	3971	79'3	82'5	79'8	79'7	77'4	84'5	721	24'2	149	197	5'1	3'5	395	56	83	26	65					
1940	2282	660	1816	11.829	2299	5'0	57'1	7'13	3'4	54'4	2824	3590	114'1	137'4	110'5	115'0	112'3	109'4																
1940 I.	2010	772	1955	9.798	2120	5'0	48'7	7'14	3'3	22'7	2777	3976	93'3	91'7	95'5	98'4	94'4	93'6	651	36'9	153	217	4'8	4'5	466	11	73	9	73					
II.	2034	908	1889	10.072	2112	5'0	42'4	7'09	3'3	236'4	2738	3958	94'9	97'0	96'5	99'8	94'7	94'9	666	44'8	161	275	6'4	4'6	469	28	77	10	72					
III.	2046	873	1875	10.400	1874	5'0	52'5	7'00	3'4	30'9	2790	4011	98'3	101'4	99'5	102'6	98'2	99'1	705	43'1	171	253	6'8	3'5	482	56	82	17	73					
IV.	2069	870	1802	10.764	1777	5'0	67'0	7'00	3'5	6'0	2716	4021	102'4	106'3	104'2	108'7	98'9	101'8	744	32'2	166	250	6'3	3'2	478	68	68	24	73					
V.	2162	585	1084	11.755	1842	5'0	88'1	7'32	3'4	101'4	2602	3939	102'8	107'7	103'8	110'7	98'8	102'4	755	23'2	165	247	7'0	2'7	468	66	65	23	72					
VI.	2244	520	1901	12.210	1862	5'0	63'3	7'56	3'3	72'1	2661	3878	105'8	118'3	106'4	112'4	100'3	104'7	761	19'1	159	252	6'8	3'0	437	62	74	27	63					
VII.	2286	513	1855	12.179	1941	5'0	26'3	7'21	3'3	62'6	2757	3763	108'3	128'7	106'1	112'9	105'7	106'2	750	19'3	177	282	7'9	2'9	484	78	74	33	61					
VIII.	2330	556	1651	12.241	2181	5'0	40'8	7'12	3'3	19'0	2912	3758	121'2	163'6	114'8	119'6	120'6	110'6	767	18'1	178	286	8'2	3'1	488	88	88	35	66					
IX.	2380	518	1632	12.403	2494	5'0	80'6	7'06	3'4	15'5	3021	3800	129'4	173'8	120'9	124'1	126'7	116'0	788	16'7	170	298	8'1	3'9	509	67	88	23	64					
X.	2435	472	1692	12.924	2816	5'0	57'6	6'99	3'4	20'1	2982	3813	132'1	176'5	121'1	126'0	131'8	121'5	756	19'1														
XI.	2594	611	1827	13.363	3064	5'0	77'7	7'02	3'4	26'3	2909	3886	136'6	187'8	124'2	127'6	135'8	128'7																
XII.	2740	726	1787																															

Noch: Jugoslawien

Rumänien<sup>14)</sup>

Zeit	Güterverkehr						Außenhandel					Nationalbank <sup>1)</sup>					Geld- u. Kapitalmarkt					Großhandelspreise <sup>2)</sup>					
	Beladene Güterwagen		Eingelaufene Schiffe				Einfuhr <sup>3)</sup>	Ausfuhr <sup>4)</sup>	Handel mit Deutschland <sup>10)</sup>			Gold und deckungs-fähige Devisen <sup>5)</sup>	Sonstige Devisen <sup>6)</sup>	Wechselportefeuille	Notenumlauf	Vorschüsse an die Volkswirtschaft <sup>7)</sup>	Bankrate	Rendite festver-zinslicher Papiere <sup>8)</sup>	Kursindex festverzins-licher Papiere <sup>9)</sup>	Index der Aktien-kurse <sup>6)</sup>	Emissionen <sup>7)</sup>	Sparanlagen <sup>8)</sup>	Gesamt	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	Industrielerzeugnisse	Lebenshaltungskosten <sup>9)</sup>	Arbeitslose (19.6.46) <sup>10)</sup>
	1000	1000 NRT	Millionen Dinar						Millionen Lei																		
	30	31	32	33	34	35	36	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16				
1937	140	1729	436	523	141	113	999	15.996	3.542	6.163	26.744	9.102	45	8'93	76'0	111	401'3	3'9	78'2	64'6	94'1	115'5	10'9				
1938	149	1652	415	421	103	177	1042	17.176	1.747	8.310	31.703	15.777	3'8	7'33	94'4	107	392'1	3'9	78'3	67'2	90'5	127'7	7'3				
1939	154	1533	396	460	163	189	1038	19.357	1.514	13.591	41.463	26.864	3'5	7'64	102'4	115	247'1	3'5	87'7	72'7	103'6	137'6	6'0				
1940	167	1043	502	557		147	1249	28.224	2.555	18.834	56.142	27.633	3'3	8'91	93'6	103	172'2	3'1	140'2	113'4	168'2	198'4	3'2				
1940 I.	120	931	478	624			1073	20.846	2.072	17.558	47.749	24.757	3'5	7'90	97'8	119	231'2	3'3				164'0	9'3				
II.	133	1043	430	627			1123	20.899	2.615	17.497	48.095	24.847	3'5	8'03	96'1	127	82'0	3'3				171'7	6'5				
III.	160	1189	504	597			1205	20.964	3.735	17.612	49.828	25.496	3'5	8'04	97'1	136	164'0	3'3				173'7	5'6				
IV.	166	1282	642	593			1214	21.029	3.997	17.843	49.844	25.432	3'5	8'05	98'0	114	300'8	3'4	126'7	96'5	160'5	181'0	3'8				
V.	174	1186	561	743			1069	31.540	4.094	18.632	51.252	26.788	3'5	8'57	92'4	108	71'4	3'2	131'4	104'2	161'5	186'9	3'3				
VI.	168	1032	474	565			1363	31.607	2.997	18.104	56.331	27.559	3'5	8'65	94'6	101	118'0	3'1	131'7	104'9	161'0	194'0	1'8				
VII.	177	1048	476	578			1363	31.745	2.308	19.124	58.961	28.459	3'5	8'71	94'9	87	215'5	2'9	133'0	107'1	161'1	197'9	2'2				
VIII.	186	1106	400	402			1306	31.843	1.988	19.305	60.357	28.358	3'5	9'68	92'2	96	61'5	2'9	135'5	108'6	162'0	208'4					
IX.	186	1047	429	413			1303	31.930	2.191	19.487	62.342	29.105	3'0	9'47	90'2	98	64'3	2'9	140'5	110'5	170'3	216'1	2'1				
X.	203	1004	489	372			1433	32.038	2.107	20.778	63.125	30.665	3'0	10'05	89'8	82	230'0	3'0	146'6	119'2	173'6	231'0	0'3				
XI.	187	834	557	456			1566	32.089	1.110	19.554	61.445	29.489	3'0	9'41	90'6	90	186'0	3'1	156'2	133'7	181'4	225'0	1'0				
XII.	146	817	579	611			1409	32.156	1.520	20.494	64.349	30.311	3'0	9'39	89'0	79	341'5	3'3	160'0	135'9	182'5	230'7	1'4				
1941 I.	147	867	513	533			1354	32.204	1.835	22.548	64.863	32.011	3'0	9'21	87'3	81	104'3	3'4	164'2	145'0	182'4	240'7	1'7				
II.								32.262	1.712	23.881	66.976	33.258	3'0	9'72	85'6	91	331'7	3'5	173'7	149'8	195'4	243'1	1'9				
III.								32.325	2.901	24.727	68.886	33.984	3'0	8'44	90'6	101	99'1	3'7	185'4	164'1	203'2	261'3	2'1				
IV.								32.279	3.517	23.413	71.448	33.030	3'0	10'40	83'9	78	155'1	3'9	191'2	174'6	203'5	280'0	0'7				
V.								32.556	5.869	23.270	70.519	33.447	3'0	9'71	82'6	85	79'0	4'0	198'7	186'7	205'4	290'5	0'7				
VI.								32.974	10.336	24.207	77.081	34.550	3'0	9'86	85'2	95	540'8	4'1	205'5	190'3	212'8	302'3	0'6				
VII.								33.605	12.534	24.619	81.861	34.483	3'0	8'66	97'4	121	119'3	4'4				304'0	0'5				
VIII.								33.673	14.357	24.503	87.163	35.243	3'0	8'21	105'2	118	56'6	4'3				321'0	0'6				
IX.								33.715	17.265	24.943	89.691	35.481	3'0	8'50	106'7	133	742'0	4'7									
X.								33.881	17.716	26.078	92.244	36.554	3'0	7'89	114'7	166											
XI.																											

Noch: Rumänien

Bulgarien<sup>10)</sup>

Zeit	Industrielle Erzeugung <sup>1)</sup>					Güterverkehr d. Eisenbahnen					Außenhandel (Spezialhandel)					Staatsfinanzen		Nationalbank <sup>1)</sup>					Sparanlagen <sup>2)</sup>		Großhandelspreise <sup>4)</sup>				
	Metall-warenind.		Erdölgewinnung			Tonnenkilometer	Einnahmen	Gesamt	Ausfuhr			Handel mit Deutschland	Einnahmen	Ausgaben	Gold und deckungs-fähige Devisen	Sonstige Devisen (Netto)	Notenumlauf	Bankrate	Gesamte Kredit-gewährung	Postsparkasse	Banken <sup>3)</sup>	Gesamt	Agrarprodukte	Industrieprodukte	Einfuhrwaren	Ausfuhrwaren			
	Halbwaren	Gewalzte Waren	Textilind.	Erdölgewinnung					Erdölprodukte <sup>1)</sup>																		Getreide		
	1927 = 100	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
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	467	2.618	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	2.628	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	3.489	6'0	15.164	3258	13.287	121'7	140'4	100'2	108'4	178'7	
1940	148	146	146	146	480	446	612	2284	3065	260'0	90'0	24'6			3295	2422	2006	1781	4.956	5'8	17.824	3795		139'2	153'8	116'6	149'0	182'4	
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	3.988	6'0	16.468	3681		125'1	141'9	103'9	119'6	174'8	
II.	142'5	158'2	145'1	151'2	489	456	569	2079	2360	147'1	97'6	35'6			2953	2974	2006	2253	3.718	6'0	16.308	3724	14.575	126'2	142'5	104'7	123'7	175'4	
III.	156'8	163'8	134'2	149'3	521	495	666	2585	3648	283'6	140'1	40'2			4771	3584	2006	1999	3.917	6'0	16.589	3759		128'2	143'7	107'1	128'4	177'8	
IV.	147'1	158'9	130'4	162'9	502	471	687	1903	3639	230'5	190'9	46'6			2635	1434	2006	1760	4.526	6'0	17.317	3741		128'3	142'5	107'6	132'8	174'6	
V.	150'2	160'2	132'9	150'2	519	490	811	4122	5131	426'2	171'4	62'7			3022	1683	2006	1620	4.510	6'0	17.583	3738	14.179	130'4	143'8	108'0	145'1	174'9	
VI.	152'3	168'2	141'2	148'2	499	453	628	2571	2917	206'9	91'2	32'7			3019	1585	2006	1496	4.537	6'0	17.948	3711		131'2	142'8	109'7	150'7	170'9	
VII.					517	531	619	2274	3699	283'8	113'6	12'9			3044	2459	2006	1158	4.620	6'0	18.221	3803		135'2	146'3	113'3	157'6	175'1	
VIII.					524	490	690	2262	3011	286'1	56'3	9'7			3233	4102	2006	1385	4.879	6'0	18.310	3794		140'8	152'2	120'3	158'4	176'1	
IX.					441	382	467	2568	2030	245'6	8'7	7'6			3497	1927	2006	1293	5.429	6'0	18.993	3815		148'8	160'3	128'0	165'8	182'2	
X.					415	458	604	2213	2532	294'8	7'4	7'0			3831	2028	2006	1436	6.262	5'5	19.506	3852		156'8	173'4	131'5	166'3	198'1	
XI.					398	383	562	1556	2776	238'9	52'2	4'3			3257	2225	2006	2450	6.566	5'5	19.468	3877		159'9	178'2	132'2	169'1	203'9	
XII.					423	307	510	1430	2241	175'5	23'3	2'2			3445														

Noch: Bulgarien

Zeit	Lebenshaltungskosten <sup>4)</sup>		Arbeitslose (6319) <sup>5)</sup>		Industrielle Erzeugnisse <sup>6)</sup>					Eisenbahngüterverkehr (Ankünfte)		Außenhandel (Spezialhandels)				Staatsfinanzen		Bank von Griechenland <sup>7)</sup>			Geld- u. Kapitalmarkt				
	1934 bis 35 = 100	1000 Pers.	1934/35 = 100	1000 Pers.	Gesamt	Produktionsgüter	Nahrungsmittel	Übrige Verbrauchsgüter	1934/35 = 100	1000 Pers.	Gesamt	Investitionsgüter	Gesamt	Rohtabak	Vollbes. (mon. <sup>7)</sup> )	Handl. mit besessend	Einnahmen <sup>8)</sup>	Ausgaben <sup>8)</sup>	Gold- und Devisenbestand	Wechsel und Vorschüsse <sup>2)</sup>	Notenumlauf	Drachme in v. H. der Goldparität <sup>3)</sup>	Bankrate	Spareinlagen, Postsparkasse <sup>4)</sup>	Index der Aktienkurse <sup>5)</sup>
1937	95,0	7,3	142,7	133,3	180,9	137,6	413	416	156	418	134	171	131	225	180	783	716	3.275	5.866	6.458	41,2	6,0	3319,9	67,7	72,3
1938	98,2	6,3	135,0	137,1	180,7	153,6	479	441	165	465	107	172	144	204	274	821	768	3.335	8.841	6.739	40,8	6,0	3649,9	68,6	72,3
1939	100,1	8,3	164,1	153,6	199,0	160,1	548	433	188	505	207	194	144	284	342	855	797	3.496	10.993	8.480	40,8	6,0	3211,9	..	..
1940	109,6	8,1	182,1	153,7	249,2	107,6	548	580	274	585	..	185	148	..	..	985	922	5.594	..	11.192	..	..	..	..	..
I. 1940	102,7	11,8	105,8	66,5	131,3	107,6	301	259	97	575	..	..	..	..	..	809	1539	3.828	..	8.914	6,0	3436	..	..	..
II. 1940	104,1	4,1	116,6	83,6	165,0	139,9	433	345	172	277	..	..	..	..	..	748	616	3.780	..	8.890	6,0	3487	..	..	..
III. 1940	104,4	11,4	144,1	107,6	147,8	148,9	492	585	232	369	..	..	..	..	..	710	791	4.225	..	9.010	6,0	3526	..	..	..
IV. 1940	104,6	4,6	137,0	130,5	171,4	132,6	533	693	228	609	..	..	..	..	..	1025	453	4.430	..	11.004	6,0	..	..	..	..
V. 1940	103,6	4,0	162,0	128,2	152,0	161,2	533	522	163	444	..	..	..	..	..	1025	857	4.600	..	11.475	6,0	..	..	..	..
VI. 1940	106,4	3,8	173,1	191,4	143,0	175,1	577	580	140	446	..	..	..	..	..	1069	1400	4.790	..	10.603	6,0	..	..	..	..
VII. 1940	108,7	3,8	205,5	194,8	100,3	234,2	575	407	143	442	..	..	..	..	..	1033	1400	4.967	..	11.072	6,0	..	..	..	..
VIII. 1940	110,0	3,5	222,5	202,9	200,0	228,0	602	407	150	442	..	..	..	..	..	953	886	4.959	..	11.336	6,0	..	..	..	..
IX. 1940	113,1	3,8	235,0	191,4	391,2	217,0	692	373	150	620	..	..	..	..	..	1019	1205	6.070	..	12.599	6,0	..	..	..	..
X. 1940	116,5	5,5	220,2	160,4	469,3	190,2	724	512	235	959	..	..	..	..	..	1165	1205	6.070	..	14.174	6,0	..	..	..	..
XI. 1940	119,3	16,5	220,2	160,4	469,3	190,2	724	512	235	959	..	..	..	..	..	994	854	9.788	..	15.309	6,0	..	..	..	..
XII. 1940	120,0	24,3	187,9	121,1	287,0	182,2	610	1169	830	1067	..	..	..	..	..	1447	987	11.856	..	16.175	6,0	..	..	..	..
I. 1941	121,1	15,4	193,2	89,2	165,4	142,4	503	432	269	501	..	..	..	..	..	1069	1223	12.239	..	17.039	6,0	..	..	..	..
II. 1941	121,1	15,4	140,8	77,8	153,4	148,3	499	631	397	268	..	..	..	..	..	1069	1223	12.239	..	16.175	6,0	..	..	..	..
III. 1941	123,9	10,2	149,3	86,8	167,8	150,8	602	737	419	607	..	..	..	..	..	1069	1223	12.239	..	17.039	6,0	..	..	..	..
IV. 1941	125,7	3,7	118,1	71,8	152,1	119,5	499	523	259	322	..	..	..	..	..	1069	1223	12.239	..	17.039	6,0	..	..	..	..
V. 1941	127,5	3,2	158,8	113,5	185,5	161,3	505	679	96	377	..	..	..	..	..	1069	1223	12.239	..	17.039	6,0	..	..	..	..
VI. 1941	127,9	2,6	193,9	167,3	178,4	200,3	640	679	222	544	..	..	..	..	..	1069	1223	12.239	..	17.039	6,0	..	..	..	..
VII. 1941	130,8	3,9	219,9	173,7	164,5	234,1	685	958	459	713	..	..	..	..	..	1069	1223	12.239	..	17.039	6,0	..	..	..	..
VIII. 1941	133,0	2,6	226,7	187,4	180,1	239,7	716	906	403	656	..	..	..	..	..	1069	1223	12.239	..	17.039	6,0	..	..	..	..
IX. 1941	133,0	3,4	226,7	187,4	180,1	239,7	716	906	403	656	..	..	..	..	..	1069	1223	12.239	..	17.039	6,0	..	..	..	..
X. 1941	133,0	3,4	226,7	187,4	180,1	239,7	716	906	403	656	..	..	..	..	..	1069	1223	12.239	..	17.039	6,0	..	..	..	..
XI. 1941	133,0	3,4	226,7	187,4	180,1	239,7	716	906	403	656	..	..	..	..	..	1069	1223	12.239	..	17.039	6,0	..	..	..	..
XII. 1941	133,0	3,4	226,7	187,4	180,1	239,7	716	906	403	656	..	..	..	..	..	1069	1223	12.239	..	17.039	6,0	..	..	..	..

Griechenland

Zeit	Großhandelspreise					Außenhandel (Spezialhandels)					Türk. Zentralbank <sup>1)</sup>					Außenhandel									
	Gesamt	Pflanzliche	Tierische	Industrielle	Inländische	Ausländische	Lebenshaltungskosten <sup>2)</sup>	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr <sup>10)</sup>	Ausfuhr <sup>10)</sup>	Goldbestand	Devisenbestand (netto)	Notenumlauf	Bankrate	Spareinlagen	Großhandelspreise	Lebenshaltungskosten <sup>2)</sup>	Steinkohlenförderung <sup>3)</sup>	Gesamt <sup>4)</sup>	Investitionsgüter <sup>5)</sup>	Gesamt <sup>4)</sup>	Rohtabak	Einfuhr <sup>6)</sup>	Ausfuhr <sup>6)</sup>
1937	136,0	116,1	130,0	132,7	115,2	133,6	113,6	1267	795	345	247	36,5	8,6	163	5,36	95,0	64,3	70,6	192	9,5	2,8	11,5	3,3	4,0	4,2
1938	133,0	114,4	134,3	126,1	111,5	131,5	113,1	1230	846	373	339	36,9	19,0	105	4,75	110,4	61,1	70,4	216	12,5	4,3	12,6	3,3	3,9	5,3
1939	131,9	110,6	135,8	126,5	107,9	131,6	112,8	1022	767	306	211	36,9	25,6	230	4,00	81,4	63,1	71,0	225	9,9	3,3	10,6	3,6	5,0	5,9
1940	131,9	110,6	135,8	126,5	107,9	131,6	112,8	1018	757	..	..	36,8	33,0	286	4,0	85,5	70,9	75,0	172	5,0	1,3	10,8	2,0	..	..
I. 1940	134,8	121,7	145,6	139,1	121,1	145,2	116,0	1012	978	..	..	36,8	33,0	286	4,0	85,5	70,9	75,0	172	5,0	1,3	10,8	2,0	..	..
II. 1940	135,3	122,6	151,3	141,2	123,6	145,0	116,3	1094	1139	..	..	36,8	33,0	286	4,0	85,5	70,9	75,0	172	5,0	1,3	10,8	2,0	..	..
III. 1940	137,7	121,4	151,3	145,4	124,6	147,3	117,1	1280	1080	..	..	36,8	33,0	286	4,0	85,5	70,9	75,0	172	5,0	1,3	10,8	2,0	..	..
IV. 1940	141,4	122,5	152,8	152,8	125,7	153,2	119,5	1247	832	..	..	36,8	33,0	286	4,0	85,5	70,9	75,0	172	5,0	1,3	10,8	2,0	..	..
V. 1940	142,7	123,9	153,3	155,2	127,7	154,0	121,8	1194	933	..	..	36,8	33,0	286	4,0	85,5	70,9	75,0	172	5,0	1,3	10,8	2,0	..	..
VI. 1940	143,0	123,9	153,3	155,2	127,7	154,0	121,8	1194	933	..	..	36,8	33,0	286	4,0	85,5	70,9	75,0	172	5,0	1,3	10,8	2,0	..	..
VII. 1940	143,0	123,9	153,3	155,2	127,7	154,0	121,8	1194	933	..	..	36,8	33,0	286	4,0	85,5	70,9	75,0	172	5,0	1,3	10,8	2,0	..	..
VIII. 1940	143,0	123,9	153,3	155,2	127,7	154,0	121,8	1194	933	..	..	36,8	33,0	286	4,0	85,5	70,9	75,0	172	5,0	1,3	10,8	2,0	..	..
IX. 1940	143,0	123,9	153,3	155,2	127,7	154,0	121,8	1194	933	..	..	36,8	33,0	286	4,0	85,5	70,9	75,0	172	5,0	1,3	10,8	2,0	..	..
X. 1940	143,0	123,9	153,3	155,2	127,7	154,0	121,8	1194	933	..	..	36,8	33,0	286	4,0	85,5	70,9	75,0	172	5,0	1,3	10,8	2,0	..	..
XI. 1940	143,0	123,9	153,3	155,2	127,7	154,0	121,8	1194	933	..	..	36,8	33,0	286	4,0	85,5	70,9	75,0	172	5,0	1,3	10,8	2,0	..	..
XII. 1940	143,0	123,9	153,3	155,2	127,7	154,0	121,8	1194	933	..	..	36,8	33,0	286	4,0	85,5	70,9	75,0	172	5,0	1,3	10,8	2,0	..	..
I. 1941	143,0	123,9	153,3	155,2	127,7	154,0	121,8	1194	933	..	..	36,8	33,0	286	4,0	85,5	70,9	75,0	172	5,0	1,3	10,8			