

MONATSBERICHTE DES  
WIENER INSTITUTS FÜR  
WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

16. JAHRGANG

1942



IM SELBSTVERLAGE DES WIENER INSTITUTS FÜR  
WIRTSCHAFTSFORSCHUNG, WIEN, I., BÖRSEGASSE 11

Das  
**Wiener Institut für Wirtschaftsforschung**

steht unter der Leitung von

**Professor Dr. Ernst Wagemann**  
Präsident des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (Inst. f. Konjunkturforschung), Berlin;

es ist mit der

**Südosteuropa - Gesellschaft**  
verbunden

# MONATSBERICHTE DES WIENER INSTITUTS FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

16. Jahrgang, Nr. 1/2

Ausgegeben am 25. Juni 1942

## Inhaltsverzeichnis:

<b>Grundlagen und Wesensmerkmale der Eisenbahnen des Südostraumes</b> . . . . .	1	<i>Ausnahmetarife</i> . . . . .	12
<i>Der Raum</i> . . . . .	1	<i>Tarifniveau und Einnahmen</i> . . . . .	13
<i>Die politische Geschichte</i> . . . . .	2	<i>Letzte Entwicklung</i> . . . . .	14
<i>Die Wirtschaft</i> . . . . .	4	<i>Statistische Übersichten: Eisenbahnfrachtsätze wichtiger Güter</i> . . . . .	15
<i>Dichte der Netze</i> . . . . .	5	<b>Zeittafel zur Entwicklung der Eisenbahnen im Südostraum 1825—1942</b> . . . . .	20
<i>Ausnutzung der Netze</i> . . . . .	5	<i>Besondere Bedeutung der synchronischen Schau</i> . . . . .	20
<i>Kapitalexensive Bau- und Betriebsgestaltung</i> . . . . .	6	<b>Zeittafel</b> . . . . .	21
<i>Der Güterverkehr</i> . . . . .	9	<b>Tabellenanhang:</b>	
<i>Zusammensetzung nach wichtigen Waren</i> . . . . .	9	<i>Wirtschaftszahlen der Südostländer</i> . . . . .	34
<i>Zwischenstaatlicher Güterverkehr</i> . . . . .	9		
<i>Die Gütertarife</i> . . . . .	10		
<i>Tarifaufbau</i> . . . . .	10		

## Grundlagen und Wesensmerkmale der Eisenbahnen des Südostraumes

Für die Entwicklung und den gegenwärtigen Stand des Eisenbahnwesens des Südostraumes sind im wesentlichen drei Faktoren bestimmend gewesen: die Disharmonie seiner Bodengestalt, seine gerade in den letzten hundert Jahren des Eisenbahnzeitalters höchst wechselvolle politische Geschichte und schließlich die eigentümliche Entwicklung seiner Wirtschaft.

### Der Raum

Der Südostraum ist keine geographische Einheit. Er setzt sich aus einer Vielzahl in sich geschlossener Landschaften höchst unterschiedlichen Charakters und Klimas zusammen. Der Karst, das Balkan- und Rhodopengebirge sowie die Karpaten zerteilen Südosteuropa in Sonderlandschaften, die sowohl geographisch als auch wirtschaftlich stark voneinander isoliert bleiben, so daß kein großer natürlicher Verkehrsmittelpunkt des Gesamttraumes entstehen konnte. Vor allem die hohen Gebirgsketten des Karstes, des Balkan- und Rhodopengebirges steigen — besonders im Westen — von der Küste unmittelbar steil an, so daß sie das Hinterland vom Meere abschneiden und den Gesamttraum zu einer schwer zugänglichen, ja zum Teil sogar ausgesprochen verkehrsfeindlichen „Schütterzone“ machen, die noch bis in die jüngste Zeit hinein — weit entfernt davon, als „Brücke von Europa

nach Asien“ zu dienen — vom Weltverkehr eher gemieden als gesucht wurde<sup>1)</sup>. Ebenso haben die Randgebirge der asiatischen Türkei, das Pontische Gebirge im Norden und das Taurusgebirge im Süden, die Erschließung des Landes zur Küste sehr erschwert.

Diese der Eisenbahn feindliche Raumgestalt des Südostens begünstigte auf der anderen Seite die Küstenschiffahrt, da die ins Meer mündenden Grate, und Täler eine reich gegliederte Steilküste mit zahlreichen Naturhäfen schufen. In Griechenland, der am stärksten vom Meer aufgeschlossenen Halbinsel Europas, mit ihren fjordartig weit ins Land eindringenden Buchten, hat die Küstenschiffahrt bis heute einen erheblichen Teil des binnenländischen Güter- und Personenverkehrs behalten. An der reich gegliederten ehemals jugoslawischen Küste (sie mißt 450 Kilometer Luftlinie bei einer tatsächlichen Länge von 1.450 Kilometer) vermittelt die Küstenschiffahrt mangels einer Küstenbahn vor allem den Reiseverkehr zwischen den Badeorten an der Adria. Der bescheidene Güterverkehr spielt sich in vielen kleinen Häfen ab, da die schwierige Verbindung mit dem Hinterland eine Ballung des Verkehrs in einem großen Hafen bisher verhindert hat. An den Küsten der von vier Meeren umspülten kleinasiati-

<sup>1)</sup> Vgl. *Wagemann, Ernst*, Der neue Balkan, Hamburg 1939, S. 15/16.

schen Halbinsel verteilt die Küstenschiffahrt vor allem die Rohstoffe, wie Kohle, auf einzelne Landesteile. Der Binnenverkehr von landwirtschaftlichen Erzeugnissen ist dagegen wegen der Gleichartigkeit der wirtschaftlichen Struktur der einzelnen Küstenzonen gering<sup>2)</sup>.

Nur wenige, der natürlichen Gravitation des Verkehrs parallel laufende Senken und Durchlässe standen den Erbauern der ersten großen Durchgangslinien als „verkehrsgeographische Leitlinien“ ursprünglich zur Verfügung, und die Anlegung der Verbindungs- und Stichbahnen innerhalb des Raumes war im allgemeinen vor noch größere, der widrigen Bodengestalt entspringende Schwierigkeiten gestellt. Die hervorragendsten Beispiele dafür, welche außergewöhnlichen natürlichen Hindernisse die Herstellung der großen, den Gesamtraum verbindenden Linien bereitet hat, bietet der in dem Aufsatz über die Eisenbahnen der Türkei<sup>3)</sup> beschriebene Bau der zweiten Teilstrecke der *Bagdadbahn* von Bulgurlu nach Derbesiye sowie die Fertigstellung der Gebirgstrecken dieser Bahn im letzten Weltkrieg.

Was dagegen die Schwierigkeiten bei der Schaffung der interbalkanischen Verbindungslinien und Stichbahnen anlangt, sei auf die in dem Aufsatz „Die Eisenbahnen im Staatsgebiet des ehemaligen Jugoslawien<sup>4)</sup>“ erörterte Legung der Trasse Agram—Fiume hingewiesen, auf die Verkehrserschließung Bosniens und der Herzegowina sowie auf den Bau der Transbalkanbahnen in Bulgarien<sup>5)</sup>.

Nur in den ausgedehnten Ebenen der Kerngebiete Ungarns und Rumäniens war der Ausbau des binnenstaatlichen Eisenbahnnetzes sowohl technisch weniger schwierig als auch wirtschaftlich weniger kostspielig. Dadurch konnte dort das Eisenbahnsystem durch Anlegung von Radiallinien auch zielbewußt auf die Landeshauptstadt ausgerichtet werden.

Die großen Hindernisse verkehrsgeographischer Natur im größten Teil Südosteuropas haben den Verkehr in den Südostländern mehr als anders-

wo gezwungen, sich den natürlichen geographischen Leitlinien anzupassen. So folgen auch die zwei wichtigsten internationalen Eisenbahnlinien südlich der Donau, nämlich die Linien Belgrad—Saloniki und Belgrad—Istanbul, den beiden tektonischen Furchen, die von Nisch ausgehend die Verbindung zum Mittelmeer und zu Kleinasien herstellen. Der Südosten ist dadurch heute noch eines der wenigen Gebiete Europas, wo die Eisenbahnlinien das verkehrsgeographische Strukturbild<sup>6)</sup> widerspiegeln.

### Die politische Geschichte

Als sich um die Mitte des 19. Jahrhunderts Mitteleuropa mit einem immer dichterem Eisenbahnnetz überzog, entstanden mit dem Bedürfnis, dieses Netz nach dem Osten auszudehnen, auch die ersten Projekte für Bahnlinien in Südosteuropa, die, wie in Ungarn, wegen der geringeren Investitionskosten und dem Mangel an Kohle noch als Pferdebahnen gedacht waren. Aber schon 1846 stellt Ungarn den Plan für ein umfangreiches Netz von Dampfeisenbahnen auf und noch im selben Jahr wurde die erste Teilstrecke dem Verkehr übergeben. In den Jahren 1850—1866 übernahm dann der Staat sowohl den Ausbau als auch den Betrieb der neuen Eisenbahnen selbst. Durch die verhältnismäßig enge Wirtschaftsverflechtung mit Mitteleuropa und die starke staatliche Initiative schritt der ungarische Eisenbahnbau in den nächsten Jahrzehnten gewaltig voran. Der Vorsprung, den Ungarn dadurch im Ausbau seines Bahnnetzes erhielt, konnte trotz der schwierigen Lage des Landes nach dem Kriege von den übrigen Südostländern bis heute nicht eingeholt werden. (Vgl. Zeittafel zur Entwicklung der Eisenbahnen im Südostraum 1825—1942, S. 20 ff.)

Erst ungefähr ein bis zwei Jahrzehnte später und auch wesentlich langsamer als in Ungarn setzte der Bahnbau in den übrigen Südostländern ein. Die erste türkische Eisenbahnkonzession wurde für die Strecke Smyrna—Aydin 1856 vergeben. In Bulgarien, das damals unter türkischer Herrschaft stand, wurde die erste Bahn 1866 in Betrieb genommen, in Rumänien 1869 und in Serbien 1884, also wenige Jahre nach Erlangung der Selbständigkeit.

Drei Umstände haben in den Südostländern (Ungarn ausgenommen) den Ausbau des Eisenbahnnetzes nach nationalen Gesichtspunkten zu Beginn der Verkehrserschließung behindert: der Kapitalmangel sowie die geringe Kreditfähigkeit der

<sup>2)</sup> Vgl. Hauptprobleme der türkischen Agrarpolitik, in: Monatsberichte des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung, 15. Jg. (1941), Heft 11/12, S. 209.

<sup>3)</sup> Vgl. Die Eisenbahnen der Türkei, in: Monatsberichte des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung, 15. Jg. (1941), Heft 3/4, S. 62.

<sup>4)</sup> Vgl. Die Eisenbahnen im Staatsgebiet des ehemaligen Jugoslawien, in: Monatsberichte des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung, 15. Jg. (1941), Heft 9/10, S. 159 ff.

<sup>5)</sup> Vgl. Die Eisenbahnen Bulgariens, in: Monatsberichte des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung, 14. Jg. (1940), Heft 9/10, S. 158 ff.

<sup>6)</sup> Vgl. *Wilhelmy, Herbert*, Die verkehrsgeographischen Leitlinien der Balkanhalbinsel, in: Geographischer Anzeiger, Jg. 1932, Heft 6, S. 168.

Länder, die widerstreitenden Interessen der Großmächte und das Mißtrauen der Türkei gegenüber den Selbständigkeitsbestrebungen der von ihr beherrschten Balkanvölker.

Mangelnder Kredit und geringe Organisationsfähigkeit der damaligen staatlichen Verwaltung<sup>7)</sup> bewog die Länder, vor allem die ersten Bahnlinien durch Privatgesellschaften bauen und meist auch betreiben zu lassen. Dadurch bestimmte vielfach das rein privatwirtschaftliche Ertragsstreben die Linienführung, und die gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkte für einen systematischen Ausbau des nationalen Bahnsystems traten zurück. Außerdem suchten die politischen Auslandsinteressen häufig sich auf dem Wege über diese privaten Baugesellschaften Einfluß zu verschaffen. Andererseits waren die ersten Bahnlinien noch ziemlich unabhängig voneinander, und solange kein einheitliches Bahnnetz bestand, empfand man auch das Bedürfnis nach einer einheitlichen Verwaltung der Bahnen weit weniger dringlich.

Allmählich überwandern aber die Staaten die Schwierigkeiten, die sich bei ihrer ersten Bahnbautätigkeit ergaben. Sie ergriffen — vor allem nach Erlangung ihrer politischen Souveränität — immer stärker die Initiative im Eisenbahnbau und übernahmen schließlich den Bahnbetrieb der Privatgesellschaften in eigene Regie. Heute verwaltet in allen Südostländern, mit Ausnahme Griechenlands, das nur rund die Hälfte seiner Bahnen verstaatlicht hat, der Staat praktisch das ganze nationale Bahnnetz<sup>8)</sup>.

Die politische Schwäche der Türkei, die Selbständigkeitsbestrebungen der von ihr beherrschten Völker und die widerstreitenden Interessen der westeuropäischen Großmächte machten den Balkanraum in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einem Mittelpunkt politischer Machtkämpfe, die auch die Führung einiger Hauptlinien und damit die Anlage des ganzen Bahnnetzes entscheidend mitbestimmt haben.

Besonders auffallend zeigte sich der Einfluß der fremden Mächte beim Bau der *Bagdadbahn* im Jahre 1903 durch eine deutsche Gesellschaft<sup>9)</sup>.

<sup>7)</sup> 1871 begann z. B. der türkische Staat die Linie Haydarpaşa—Izmit selbst zu bauen und nach Fertigstellung auch zu betreiben. Der Versuch hatte nur geringen Erfolg. Die Fortsetzung der Linie wurde daher einer deutschen Gruppe übertragen, die auch die Konzession zum Betrieb der ganzen Strecke erhielt.

<sup>8)</sup> Vgl. *Witte, Bernhard*, Eisenbahn und Staat, Ein Vergleich der europäischen und nordamerikanischen Eisenbahnorganisationen in ihrem Verhältnis zum Staat, Viertes Ergänzungsheft zum Weltwirtschaftlichen Archiv, Jena 1932.

<sup>9)</sup> Vgl. Die Eisenbahnen der Türkei, a. a. O., S. 62.

Um Rußland entgegenzukommen, wurde die Bahn statt von Ankara von Konya aus begonnen. Außerdem wurde auf Betreiben Rußlands, Englands und Frankreichs, die eine so starke deutsche Einflußnahme auf diese wichtige Bahnlinie verhindern wollten, die Konzession für den Bahnbau Bagdad—Basra (Persischer Golf), die schon der gleichen deutschen Gesellschaft erteilt worden war, an eine internationale Baugesellschaft übertragen.

Ein weiteres Beispiel bietet der Bau der ersten bulgarischen Bahnlinie, bei dem England seine Interessen voll durchsetzen konnte, obwohl Bulgarien damals noch unter türkischer Herrschaft stand. Diese Strecke wurde nämlich England zuliebe — das Getreide Nordbulgariens sollte unabhängig vom Donauweg bezogen werden können — über die ziemlich abseitige Strecke Russe—Varna geführt, obwohl die Türkei selbst eine strategische Verbindung zwischen Istanbul und der Donau erstrebte. Schließlich scheiterte auch der von der österreichisch-ungarischen Monarchie (nach dem Berliner Kongreß 1878) geplante Bau der *Sandschakbahn*<sup>10)</sup> an den widerstreitenden Interessen der europäischen Großmächte und der Nachbarländer.

Ebenso entscheidend für den späten Ausbau der Bahnen in Südosteuropa war, daß die Türkei dem Bau neuer Bahnlinien selbst in den von ihr beherrschten Gebieten ablehnend gegenüberstand, soweit die Gefahr vorlag, daß die wirtschaftliche Erschließung vor allem der abgelegenen Gebiete, wie z. B. des Adriaumes, ihren Selbständigkeitsbestrebungen Vorschub leisten würde. Daher konnte z. B. Serbien erst nach Erlangung seiner Selbständigkeit (1878) mit einem großzügigen Eisenbahnbau beginnen.

Durch die territorialen Verschiebungen nach dem Weltkrieg wirkten sich politische Machtfaktoren noch einmal entscheidend auf die Eisenbahnen der Südostländer aus. Die Siegerstaaten erhielten mit den neuen Gebieten auch Teile von fremden Eisenbahnnetzen, die mit den eigenen Eisenbahnen zu einem neuen homogenen Netz verschmolzen werden mußten. So übernahm das ehemalige Jugoslawien nach dem Weltkrieg Teile von vier verschiedenen Netzen und Rumänien Teile der ehemals ungarischen, österreichischen und russischen Bahnen. Die besiegten Länder aber mußten den Rumpf ihres Eisenbahnsystems auf den kleineren Raum neu ausrichten. In allen Fällen ergab sich daraus die Notwendigkeit, neue Verbindungslinien

<sup>10)</sup> Vgl. Die Eisenbahnen im Staatsgebiet des ehemaligen Jugoslawien, a. a. O., S. 161.

zu bauen, das Bahnnetz nach neuen strategischen Gesichtspunkten zu vervollständigen, umzugestalten, es auf neue Handels- und Verkehrsmittelpunkte (Häfen) auszurichten, neue Grenzbahnhöfe zu errichten usw.

Ähnliche Probleme sind, wenn auch in kleinerem Maßstab, nach der territorialen Neuordnung in den Jahren 1939, 1940 und 1941 durch die Angliederung Oberungarns und Nordsiebenbürgens an Ungarn, den Zerfall des jugoslawischen Staatsgebildes und die Neuordnung in Thrazien und Mazedonien entstanden.

### Die Wirtschaft

Am stärksten wird die gegenwärtige Gestalt der südosteuropäischen Eisenbahnen von den Eigentümlichkeiten der Wirtschaftsstruktur dieses Raumes beeinflußt. Vor allem müssen Anlage und Betrieb der Eisenbahnen in Südosteuropa darauf Rücksicht nehmen, daß in diesen überwiegend agrarischen Ländern die Wirtschaftsintensität, d. h. die Erzeugung und der Warenaustausch im Vergleich zur Größe des Raumes und der Bevölkerungszahl, sehr niedrig sind. Die dünne Besiedlung<sup>41)</sup>, die verhältnismäßig extensive Wirtschaftsweise der südosteuropäischen Landwirtschaft und das lückenhafte und dürftige Straßennetz, die geringe Anteilnahme weiter Gebiete an der Marktwirtschaft, — alle diese Ursachen und Äußerungen der geringen Wirtschaftsintensität spiegeln sich wider in dem im Vergleich zu Mittel- und Westeuropa sehr niedrigen Entwicklungsstand des Eisenbahnnetzes.

Die Bevölkerungsdichte wird verhältnismäßig niedrig bleiben, solange der größte Teil der Bevölkerung des Südostens seinen Lebensunterhalt in der Landwirtschaft sucht (gegenwärtig sind es durchschnittlich drei Viertel der Berufstätigen) und diese noch auf lange Sicht nur einer sehr beschränkten Zahl von Menschen Arbeit und Existenzmöglichkeit geben kann. Die Südostländer gelten (mit Ausnahme der Türkei) im landwirtschaftlichen Sektor schon heute als überbevölkert. (Die Arbeitskräfte sind in der Landwirtschaft durchschnittlich nur mit

<sup>41)</sup> Die Bevölkerungsdichte ist am höchsten in Ungarn mit 84 Menschen je Quadratkilometer; sie kommt den mitteleuropäischen Verhältnissen am nächsten (Deutsches Reich 143 Menschen je Quadratkilometer). Am niedrigsten ist die Bevölkerungsdichte in der Türkei mit 23 Menschen je Quadratkilometer. Die übrigen Südostländer haben eine Dichte, die zwischen den beiden Extremen ziemlich gleich hoch liegt: in Rumänien leben 68, im ehemaligen Jugoslawien 63, in Bulgarien 61 und in Griechenland 54 Menschen auf einem Quadratkilometer.

50—75 v. H. ausgenützt.) Zwar könnte durch Umstellung auf arbeitsintensivere Kulturen die Landwirtschaft mehr Arbeitskräfte beschäftigen und ausreichend ernähren, doch ist dieser Umstellungsprozeß angesichts der vorherrschenden Kapitalarmut und anderer strukturbedingter Hemmungen sehr langwierig. Von dieser Seite her kann deshalb nur sehr allmählich mit einer Steigerung der Bevölkerungsdichte, der Wirtschaftsintensität und mit einer generellen Erhöhung des Verkehrsaufkommens der Eisenbahnen gerechnet werden. Die Donauländer sehen die Lösung des Problems der agrarischen Übervölkerung vornehmlich in einer Industrialisierung, die die überschüssigen Arbeitskräfte vom Lande absaugt. Eine umfangreiche Industrialisierung, die eine allgemeine Produktivitätssteigerung der Volkswirtschaft mit sich brächte, würde in der Tat der Verkehrsentwicklung und damit auch der Vervollkommnung des Eisenbahnwesens sehr förderlich sein.

Zunächst aber hält die extensive Wirtschaftsweise der südosteuropäischen Landwirtschaft — die Hektarerträge für Getreide z. B. sind nur halb so hoch wie im Reich — die Gesamterzeugung und damit das durchschnittliche Realeinkommen der Bevölkerung noch sehr niedrig, wodurch das Verkehrsaufkommen seinerseits ebenfalls gering bleiben muß. Das sehr bescheidene Durchschnittseinkommen beschränkt den Verbrauch auf die einfachsten Lebensnotwendigkeiten, und läßt den größeren Teil des Einkommens der Landbevölkerung noch als Natural-einkommen anfallen. Ein beträchtlicher Teil der Erzeugung wird so ohne Umweg über den Markt dem Verbrauch zugeführt.

Diese verhältnismäßige Unentwickeltheit des Binnenmarktes erklärt zu einem guten Teil, warum das gegenwärtig vorhandene südosteuropäische Eisenbahnnetz von der Wirtschaft wesentlich weniger und in anderer Art beansprucht wird wie etwa die mitteleuropäischen Netze von ihren Volkswirtschaften. Auch erhellt daraus, daß sein weiterer Ausbau, der sich schließlich immer ungefähr in den Proportionen der Steigerung der Wirtschaftsintensität halten muß, unter ganz anderen entwicklungs-mäßigen Voraussetzungen steht. Zwar wird grundsätzlich auch in Südosteuropa eine neue Bahnlinie, die ein bisher abgelegenes Gebiet dem Verkehr erschließt, dessen Wirtschaftsintensität und damit das gesamte Verkehrsaufkommen erhöhen. Verkehrserschließung und Wirtschaftsintensität bedingen sich bis zu einem gewissen Grad gegenseitig. Aber im Südosten würde die Inbetriebnahme einer solchen

Strecke den Verkehr in wesentlich bescheidenerem Maße und Tempo erhöhen können als etwa in Mitteleuropa; denn andere verkehrsbehindernde Ursachen (schlechtes Straßennetz usw.) blieben zunächst bestehen, und das Eingehen der Landwirtschaft auf eine derartige neu gebotene Verkehrsmöglichkeit wäre daher viel geringer. Der Übergang der im Stile einer „geschlossenen Hauswirtschaft“ wirtschaftenden Betriebe zu einer laufenden Erzeugung für den Markt und die Erhöhung der Erzeugung in den einzelnen Bauernbetrieben würden trotz der neuen Bahnlinie durch die übrigen wirtschaftlichen und sozialen Hemmungen (agrarisches Übervölkern, Bodenzersplitterung, Kapitalknappheit usw.) behindert bleiben. Der Bau jeder neuen Linie setzt also von vornherein ein wesentlich größeres Einzugsgebiet („Hinterland“) als in Mitteleuropa voraus, wenn er mindestens in einem weiteren Sinne<sup>12)</sup> wirtschaftlich noch gerechtfertigt werden soll. Da diese Voraussetzung — nicht zuletzt aus Gründen der Raumgestalt — sehr selten vorliegt, wird der Bau neuer Linien, sofern nicht strategische Motive oder Rücksichten des zwischenstaatlichen Durchgangsverkehrs im Spiele sind, erheblich erschwert. Die Grenzen der Wirtschaftlichkeit sowohl der Haupt- als vor allem auch der Nebenlinien lassen sich allerdings nicht unbeträchtlich erweitern, wenn die Baukosten so niedrig wie möglich gehalten werden. (Vgl. unten S. 8.)

Aus allen diesen Umständen erklären sich die Weitmaschigkeit der Netze, die geringe Ausnützung der einzelnen Linien und eine Gestaltung der Gesamtanlage, die große Investitionen tunlichst vermeidet.

**Dichte der Netze**

Die Dichte der Eisenbahnnetze der Südostländer bleibt sowohl im Vergleich zur Fläche als

auch zur Einwohnerzahl erheblich hinter jener der mitteleuropäischen Staaten zurück. Selbst in Ungarn, das das weitaus dichteste Eisenbahnnetz Südosteuropas besitzt, gibt es auf die Flächeneinheit bezogen nur halb so viel Eisenbahnen wie im Reich, in der Türkei sechzehnmal weniger.

**Ausnutzung der Netze**

Obwohl das Eisenbahnnetz des Südostens also verhältnismäßig weitmaschig ist, werden dennoch sehr viel weniger Güter (je Streckeneinheit) zur Beförderung angeliefert als z. B. auf den deutschen Eisenbahnen: in Ungarn rund ein Drittel, in der Türkei nur ein Zehntel (vgl. Übersicht II). Auf der anderen Seite werden die Güter in den Südostländern (mit Ausnahme Ungarns und Griechenlands,

**Güterverkehr auf den Bahnen der Südostländer und des Deutschen Reiches**

[Übersicht II]

Land	Jahr	Geleistete Tonnenkilometer		Beförderte Tonnen		Transportweg in Kilometer je Tonne
		je Kilometer Streckennetz	je Quadratkilometer Landesfläche	je Einwohner	in Tausend	
Ungarn . . .	1929/30					91.6
	1933/34	308	2.40	202.0	2.1	128.4
	1937/38	384	3.09	260.0	2.7	124.0
Jugoslawien (ehemal.) . .	1929	422	2.43	99.8	1.8	174.0
	1933	293	1.50	63.2	1.1	194.7
	1938	407	2.08	89.1	1.4	195.6
Rumänien . .	1929	415	2.07	78.0	1.3	200.8
	1933	401	1.86	70.5	1.1	216.3
	1938	529	2.43	93.5	1.4	217.2
Bulgarien . .	1929/30	295	1.60	46.2	0.8	184.7
	1933/34	247	1.30	41.1	0.7	191.0
	1938	314	1.67	55.7	0.9	187.7
Griechenland	1929	68	0.76	15.8	0.3	89.1
	1933	62	0.71	14.6	0.4	87.9
	1937	100	0.95	23.3	0.4	105.5
Türkei 1) . . .	1933/34	81	0.40	3.1	0.2	202.6
	1939/40	190	0.65	6.1	0.3	292.0
Deutsches Reich (Altreich) . . .	1936	1047	7.28	1056.0	7.4	143.8

1) Ausschließlich Vieh und Dienstgut.

**Eisenbahndichte der Südoststaaten**

[Übersicht I]

Land	Jahr	Bahnnetz (in km) je	
		100 km <sup>2</sup>	100.000 Einwohner
Ungarn . . . . .	1940 (IX.)	7.9	94
Slowakei . . . . .	1941	6.7	95
Jugoslawien (ehemal.) . . . . .	1938	4.3	68
Rumänien . . . . .	1939	3.9	63
Bulgarien . . . . .	1938	3.3	55
Griechenland . . . . .	1937	2.0	38
Türkei . . . . .	1941 (I.)	0.9	41
Deutsches Reich (Altreich) 1) . . . . .	1936	14.5	101

1) Einschließlich der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen.

<sup>12)</sup> Auch in Mittel- und Westeuropa decken die Einnahmen auf den Nebenlinien bei weitem nicht die Kosten; die entstehenden Verluste werden durch den Überschuß ausgeglichen, den der Verkehr auf den Hauptstrecken erbringt (vgl. dazu auch Fußnote 37).

wo die Versandweite durchschnittlich kürzer ist) über wesentlich weitere Strecken befördert als in Mitteleuropa. Z. B. ist der Transportweg in der Türkei doppelt so lang wie im Reich (vgl. auch Übersicht II). Die Gründe dafür sind vielfältig. Oft, besonders in der Türkei, müssen weite, dünn besiedelte Räume überwunden und — schon im Interesse der Staatsverwaltung, der Landesverteidigung usw. — mit dem Notwendigsten an Staats- und Privatbedarf versorgt werden. Auch liegen die wenigen, stärker für den städtischen Verbrauch und die Ausfuhr erzeugenden landwirtschaftlichen Überschußgebiete häufig wie Inseln über das ganze Staatsgebiet verstreut. Ähnliches gilt für die Industriepflanzenkulturen und die Bergwerke,

während die nationalen Industrien, soweit sie Produktionsgüter und industrielle Fertigwaren erzeugen oder auch heimische landwirtschaftliche Rohstoffe verarbeiten, überwiegend konsumorientiert sind und sich daher vorwiegend in den großen Städten konzentrieren. Vor allem aber sind die Durchschnittsziffern für den Transportweg der Frachtgüter deswegen so hoch, weil beträchtliche Teile der agrarischen und bergbaulichen Erzeugung der einzelnen Länder den Weg ins Ausland nehmen. Infolgedessen erhält der Ausfuhrverkehr im gesamten Eisenbahnverkehr auch statistisch einen hervorragenden Platz. Während in Deutschland auf den Auslandsverkehr (einschließlich Durchfuhr) nur 8,2 v. H. aller beförderten Gütermengen entfallen, beträgt diese Ziffer für Ungarn 20,5 v. H., für das ehemalige Jugoslawien 31,3 v. H. und für Rumänien 32,8 v. H. (vgl. Übersicht III). Die Ausfuhrgüter werden nahezu in allen Fällen (soweit die Produkte nicht — wie z. B. entlang der Donau — auf Bauerngefährten oder Lastkraftwagen unmittelbar an Bord von ins Ausland fahrenden Schiffen oder Kähnen gebracht werden) auf der Bahn bis an die Landesgrenze oder den Ausfuhrhafen befördert, und diese Wege sind, zumal fast alle direkten Eisenbahnexporte einseitig nach Westen gerichtet sind, meist sehr lang.

#### Binnen- und zwischenstaatlicher Eisenbahngüterverkehr in den Südostländern und in Deutschland [Übersicht III]

Land	Jahr	Binnenverkehr <sup>1)</sup>	Einfuhrverkehr <sup>1)</sup>	Ausfuhrverkehr <sup>1)</sup>	Durchfuhrverkehr <sup>1)</sup>	in v. H. des mengenmäßigen Gesamtverkehrs der Eisenbahnen
Ungarn . . . . .	1938/39	79,5	8,4	5,6	6,5 <sup>2)</sup>	
Jugoslawien (ehemal.) . . . . .	1938	68,7	4,2	16,6	10,5	
Rumänien <sup>3)</sup> . . . . .	1939 <sup>4)</sup>	67,2	2,5	30,2	0,1	
Deutschland (Altreich) . . . . .	1937	91,8	3,3	4,6	0,3	

<sup>1)</sup> Über trockene und nasse Grenze. — <sup>2)</sup> Berechnet auf Grund der Nettotonnenkilometer. — <sup>3)</sup> Ohne Dienstgut. — <sup>4)</sup> Vorläufige Ziffer.

Ganz ähnlich verhält es sich mit der Beförderung von Personen. Der Südosteuropäer benützt seine Eisenbahnen auch als Passagier viel weniger als der Mittel- und Westeuropäer. So werden z. B. je Kilometer Bahnlänge in Ungarn 10.000 Personen befördert, in der Türkei 4.000, im Reich aber 24.000 (vgl. Übersicht IV). Der private Reise- und Erholungsverkehr ist in diesen Ländern mit einer überwiegend kleinbäuerlichen, wenig begüterten und traditionell sehr ortsgebundenen Bevölkerung an und für sich sehr begrenzt. Der geschäftliche Verkehr ist infolge der allgemein geringeren Wirtschaftsintensität ebenfalls sehr klein. Auch bedingt die Weitmaschigkeit des Netzes, daß die nächste

Bahnstation oft nur sehr schwierig erreichbar ist, so daß die Bequemlichkeit des über kurze Strecken gehenden Nahverkehrs nur von einem kleinen Teil der Bevölkerung nutzbringend beansprucht werden kann. Zum Teil wird der Nahverkehr heute auch bereits in steigendem Maß von dem sich rasch ausdehnenden Netz von Kraftwagenlinien übernommen. Der Südosteuropäer benutzt die Bahn vor allem dann, wenn er eine weitere Reise vorhat. Ganz allgemein werden die durchschnittlichen Reisedrecken verlängert, weil die Räume weiter und die Besiedlung dünner ist und weil die größeren Städte, die — besonders angesichts einer gewissen kolonialartigen Hypertrophie der wenigen Metropolen — meistens Ziel- oder Ausgangspunkt der Passagiere sind, viel weiter als in Mitteleuropa voneinander entfernt liegen. Der durchschnittliche Reisedweg ist daher in den Südostländern wesentlich höher als im Reich. So fährt z. B. der Reisende in Deutschland im Durchschnitt nur 26,6 Kilometer, in der Türkei 50 Kilometer und in Rumänien sogar 90 Kilometer (vgl. Übersicht IV).

#### Personenverkehr auf den Bahnen der Südostländer und des Deutschen Reiches

[Übersicht IV]

Land	Jahr	Geleistete Personenkilometer	Beförderte Personen	Durchschnittlicher Reisedweg in km	
		je km Streckennetz in Tausend	je Einwohner	je beförderte Person	je beförderte Person
Ungarn . . . . .	1929/30	.	.	.	29,6
	1933/34	237	7,45	7	209
	1937/38	300	9,84	8	259
Jugoslawien (ehemal.) . . . . .	1929	217	4,87	4	162
	1933	164	3,16	2	118
	1938	289	5,59	4	198
Rumänien . . . . .	1929	274	3,49	2	173
	1933	205	2,42	1,5	123
	1938	331	4,28	3	230
Bulgarien . . . . .	1929/30	217	3,16	2	114
	1933/34	156	2,20	1	86
	1938	215	3,24	2	118
Griechenland <sup>1)</sup> . . . . .	1929	253	10,49	4	168
	1933	198	9,05	4	81
	1937	292	11,70	4	110
Türkei . . . . .	1933/34	79	1,81	0,8	35
	1939/40 <sup>2)</sup>	176	3,53	1,4	72
Deutsches Reich (Altreich) . . . . .	1936	650	24,44	25	658

<sup>1)</sup> Einschließlich der Bahn Athen—Piräus.  
<sup>2)</sup> Nur Hauptstrecken.

#### Kapitalexensive Bau- und Betriebsgestaltung

Im allgemeinen sind von den Gesamtkosten der Eisenbahnen über die Hälfte fix<sup>13)</sup>, d. h. sie ent-

<sup>13)</sup> Der Anteil ist bei den einzelnen Bahnen nicht völlig gleich. Bei den deutschen Reichsbahnen schätzt *Tecklenburg* die festen Kosten, wenn man nur die Betriebskosten ohne Kapitaldienst betrachtet, auf 43 v. H.; und auf 52 v. H., wenn man den damaligen Kapitaldienst (1925) mitberücksichtigt. Vgl. *Tecklenburg, Kurt*, Die Selbstkosten des Eisenbahnbetriebes als Faktor der Tarifbildung, in: Die Reichsbahn, Jg. 1925, Nr. 39, S. 345.

stehen ziemlich unabhängig davon, ob mehr oder weniger Güter befördert werden. Nun haben, wie erwähnt, die Bahnen in Südosteuropa verhältnismäßig viel weniger Güter zu befördern als jene in Mitteleuropa. Sind aber die fixen Kosten der südosteuropäischen Bahnen ungefähr gleich hoch wie die der Eisenbahnen Mitteleuropas, so folgt daraus, daß im Südosten auf das einzelne beförderte Gut ein viel höherer Kostenanteil entfallen muß. Diese aus der geringeren Wirtschaftsintensität und der entsprechend geringeren Ausnutzung des vorhandenen Netzes herrührende Ungunst wird indessen durch einige besondere Umstände sehr gemildert. Vor allem ist zu berücksichtigen, daß sich bei den südosteuropäischen Bahnen die hauptsächlichsten Kosten, aus denen sich die fixen Kosten zusammensetzen (Aufwand für Abschreibung und Verzinsung des Anlagekapitals einerseits, für Löhne und Gehälter andererseits), in anderen Proportionen zueinander halten als bei den mitteleuropäischen Bahnen. Während die südosteuropäischen Bahnen ihre Anlagegüter im allgemeinen wesentlich teurer beschaffen, also für sie mehr Mittel aufwenden und das angelegte Kapital auch wesentlich höher verzinsen müssen als die mitteleuropäischen, brauchen sie nur sehr viel niedrigere Löhne und Gehälter zu zahlen. Die benötigten Anlagegüter verteuern sich vor allem dann, wenn sie unter wesentlich höheren Kosten als in der mitteleuropäischen Eisenbahnmaterialindustrie in heimischen Fabriken hergestellt werden. Der Zinsfuß war im Südosten immer sehr hoch. Vor dem Weltkrieg betrug er für langfristige Kapitalanlagen bis 10 v. H. und darüber, während in Mittel- und Westeuropa Investitionskredite schon für 3 bis 5 v. H. beschafft werden konnten. Auf der anderen Seite sind die (Nominal-) Löhne im Südosten sehr viel niedriger (im allgemeinen kaum halb so hoch wie z. B. im Reich). Während etwa die durchschnittlichen jährlichen Ausgaben der ehemals jugoslawischen Staatsbahnen für eine beschäftigte Person nur 973 Reichsmark betragen, gab die Deutsche Reichsbahn rund 3.500 Reichsmark<sup>14)</sup> aus. Da nun im allgemeinen 60 v. H. der Gesamtausgaben der Bahnen auf Arbeitskosten entfallen<sup>15)</sup>, erhalten die Bahnen des Südostens durch

<sup>14)</sup> Ein Vergleich der Durchschnittsentgelte kann nur Anhaltspunkte über den Unterschied der Löhne und Gehälter selbst geben, da ja die Zusammensetzung und Qualifizierung der Kräfte sehr verschieden ist.

<sup>15)</sup> Bei der Deutschen Reichsbahn betrug der Anteil der Arbeitskosten an den Gesamtausgaben 1925 60 v. H. Die ehemals jugoslawischen Bahnen geben den Anteil der Ausgaben für persönliche Dienste an den Gesamtausgaben ebenfalls mit 60 v. H. an (1937).

die niedrigeren Löhne einen Kostenvorsprung gegenüber den Bahnen Mitteleuropas und vermögen vermutlich allein dadurch die Nachteile der höheren Kapitalkosten und des geringeren Transportgüteranfalls bereits so weit auszugleichen, daß ihre durchschnittlichen Transportkosten<sup>16)</sup> und damit das Frachtniveau nicht höher als in Mitteleuropa sind<sup>17)</sup> (vgl. S. 13). Insbesondere aber sind die Bahnen unter diesen Umständen bestrebt, die fixen Kosten nicht nur allgemein niedrig zu halten, sondern vor allem die überproportional hohen fixen Kapitalkosten möglichst durch Arbeitskosten zu ersetzen. Sie beschäftigen z. B. Bahnpersonal zur Verrichtung von Funktionen, die bei den mitteleuropäischen Bahnen ganz allgemein Geräten (Signalanlagen,

Bahnpersonal in den Südostländern und in Deutschland (1937) [Übersicht V]

Land	Personal je 100.000 Zugkilometer
Ungarn . . . . .	127
Jugoslawien (ehemal.) . . . . .	137
Rumänien . . . . .	122
Bulgarien . . . . .	135
Griechenland . . . . .	146
Deutsches Reich (Altreich) . . . . .	85

Aus der jugoslawischen Eisenbahnstatistik 1938, S. 50 (Teil I).

Weichenstellwerken, automatischen Bremsen usw.<sup>18)</sup> übertragen sind. Tatsächlich wird in allen Südostländern die Einzelleistung der Bahn mit einem wesentlich höheren Arbeitsaufwand erbracht als etwa im Reich. Bei den Bahnen des ehemaligen Jugoslawien ging die Mehrbeschäftigung von Arbeitskräften so weit, daß die Personalausgaben der Bahnen trotz der wesentlich geringeren Löhne 60 v. H. der Gesamtausgaben erreichten, der Lohn-

<sup>16)</sup> Zwischen den Kosten und der Höhe der Frachtsätze besteht bei den Bahnen des Südostens nicht immer eine enge Relation. Da die Bahnen in den Südostländern meist einen Teil des allgemeinen Staatshaushaltes bilden, werden sie teils subventioniert, teils fiskalisch belastet und die Gesamtkosten werden oft gar nicht nach kaufmännischen Grundsätzen genau ermittelt. Die ehemals jugoslawischen Bahnen hatten z. B. einen erheblichen Aufwand für Ausgaben, die ihnen wesensfremd waren (Aufbringung der Subventionen für die Seeschifffahrt und der Kosten für die Verwaltung der Fluß- und Seeschifffahrt usw.). Außerdem waren sie durch eine staatliche Transporttaxe belastet, die 1934 auf 20 v. H. der Einnahmen aus dem Personenverkehr und 15 v. H. der Einnahmen aus dem Güterverkehr erhöht wurde (vgl. *Le Mang, Richard*, Das jugoslawische Verkehrswesen und seine Leistungen, Borna 1941, S. 94).

<sup>17)</sup> Die Gesamtkosten können nur annähernd verglichen werden (vgl. o.). Die Unterschiede in der Qualität der Leistung der Bahn, wie Geschwindigkeit und Pünktlichkeit der Beförderung usw., bleiben außer Betracht.

<sup>18)</sup> Bulgarien, die Türkei und Ungarn haben allerdings bereits die Güterwagen mit Luftdruckbremsen ausgestattet.

anteil also ebenso hoch war wie bei den deutschen Eisenbahnen.

Allerdings setzen die Bemühungen um den Ausgleich der Diskrepanz zwischen der Höhe der fixen Kosten und dem verhältnismäßig geringen Anfall an Transportgütern schon sehr viel früher, d. h. nicht erst in der Betriebsgestaltung, sondern bereits beim Bau der Linien, ein. Hier besteht die aus der Kapitalarmut der Südostländer ohne weiteres begreifliche Tendenz, möglichst billig zu bauen, d. h. hohe Kapitalinvestitionen tunlichst zu vermeiden. Diese Tendenz gibt fast allen Bahnen des Südostens das Gepräge: Die Anlage von Brücken und Tunnels wird möglichst vermieden<sup>19)</sup>; dafür werden lieber kurvenreiche<sup>20)</sup> und längere Transportwege mit stark wechselndem Gefälle<sup>21)</sup> und geringerer Geschwindigkeit in Kauf genommen<sup>22)</sup>, der Oberbau und die Schienen der Bahnen werden schwächer gehalten<sup>23)</sup>, und die billigere Schmalspur wird der Normalspur vorgezogen<sup>24)</sup>, auch wenn sie erheblich weniger leistungsfähig ist. Schließlich wird

<sup>19)</sup> Dadurch wird vor allem auch der Verkehr zwischen den Südoststaaten sehr behindert. Zwischen dem ehemaligen Jugoslawien, Ungarn und Rumänien vermitteln z. B. nur zwei Donaubrücken und eine Eisenbahnfähre den Verkehr. Zum Teil verhinderten freilich auch militärische Erwägungen den Bau von Donaubrücken.

<sup>20)</sup> In Bulgarien z. B. liegen 35 v. H. der Eisenbahnlinien in Kurven und 56 v. H. aller Kurven haben einen geringeren Krümmungsradius als 500 Meter.

<sup>21)</sup> In Bulgarien z. B. haben 25 v. H. der Eisenbahnen ein Gefälle zwischen 10 und 25 v. T.

<sup>22)</sup> Die Reisegeschwindigkeit auf den bulgarischen Bahnen beträgt z. B. bei Schnellzügen 39 Kilometer je Stunde, bei Personenzügen 32 Kilometer je Stunde. Lokalgüterzüge haben zum Teil eine Geschwindigkeit von nur 13,5 Kilometer je Stunde. Auf den griechischen Bahnen, wo meist gemischte Züge verkehren, beträgt die durchschnittliche Zugsgeschwindigkeit auf den Bahnen mit Normalspur 37 Kilometer in der Stunde, auf den schmalspurigen Bahnen 23 Kilometer in der Stunde. D-Züge haben eine Stunden-geschwindigkeit von 32 bis 42 Kilometer.

<sup>23)</sup> In Bulgarien sollen die 37-Kilogramm-Schienen allmählich durch 41-Kilogramm-Schienen ersetzt und gleichzeitig der Unterbau verstärkt werden, um modernere Lokomotiven verwenden zu können.

<sup>24)</sup> Die Schmalspurbahnen sind vor allem in Griechenland und im ehemaligen Jugoslawien von besonderer Bedeutung, wo 45 v. H. bzw. 31 v. H. des Bahnnetzes schmalspurig sind. In den übrigen Südostländern besteht nur noch ein kleiner Rest von Schmalspurbahnen; in Bulgarien sind 13 v. H., in Ungarn 9 v. H., in Rumänien 6 v. H. und in der Türkei 5 v. H. des Bahnnetzes schmalspurig. In Bulgarien hat sich das Schmalspurnetz, das erst im letzten Weltkrieg durch den Bau von Feldbahnen entstanden war, durch den Umbau der Schmalspurbahnen mit 600 Millimeter auf Normalspur in den letzten Jahren sehr verringert.

der Bau doppelgleisiger Strecken vermieden; eher werden die eingleisigen Bahnen stärker ausgenutzt, auch wenn der eingleisige Betrieb durch die Notwendigkeit der Errichtung von Ausweichstellen und Überholungsbahnhöfen die Geschwindigkeit stark herabsetzt<sup>25)</sup>.

Genährt wird diese Neigung zu möglichst billigem Bau und arbeits- statt kapitalintensivem Betrieb nicht nur durch die eigentümliche Ertrags- und Kostenlage der Bahnen, sondern auch durch das nationalwirtschaftliche Verselbständigungsinteresse. Der offensichtliche Widerspruch, daß man in einzelnen Südostländern einerseits die Bahnen möglichst billig bauen und betreiben will, die Bahnverwaltungen andererseits aber zwingt, im eigenen Land sehr teuer erzeugtes Eisenbahnmaterial zu verwenden, erklärt sich politisch, wirtschaftlich und devisenpolitisch daraus, daß eher ein Minus an Leistungsfähigkeit der Bahnen als ein solches an nationaler Selbständigkeit in Kauf genommen wird. Die Kostspieligkeit der heimischen Materialerzeugung schafft also eher noch einen besonderen Druck zur Herabsetzung des Aufwandes für Kapitalgüter.

Dafür sprechen schließlich auch die großen Schwankungen in der Ausnützung der Bahnen, die auf die im Südosten besonders hohen Saison- und Ernteschwankungen zurückzuführen sind<sup>26)</sup>. Dies gilt vor allem für die Ausnützung des Wagenparks.

Die geringe Kapitalintensität, die als technische Rückständigkeit erscheinen mag, ist daher zumindest teilweise wirtschaftlich motivierbar. Von wirklicher Rückständigkeit könnte man nur dort sprechen, wo erhöhte Sachinvestitionen auch die Kosten- und Ertragslage der betreffenden Eisenbahnen wenigstens auf längere Sicht bessern würden. Daß dafür die Voraussetzungen in einzelnen Südostländern angesichts der Vernachlässigung der Erneuerung des Oberbaues, des Wagenparks usw. und auch der ungenügenden Erschließung grundsätzlich gegeben sind, ist in den einzelnen Ländern auch von amtlicher Seite wiederholt hervorgehoben worden.

<sup>25)</sup> Das behindert vor allem die Geschwindigkeiten im internationalen Personenverkehr, da selbst die zwischenstaatlichen Durchgangsstrecken zum großen Teil eingleisig sind. In Bulgarien z. B. erreicht der Simplon-Orientexpress nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 45 Stundenkilometern.

<sup>26)</sup> Im Jahre 1938 z. B. betrug der Saisonanstieg des Verkehrs (Wagengestellung oder beförderte Wagen) zwischen dem Monat mit der geringsten Verkehrsbewegung (meist Januar) und dem Monat mit dem höchsten Verkehr (meist Oktober) in Ungarn 80 v. H., im ehemaligen Jugoslawien 55 v. H., in Rumänien 63 v. H., in Bulgarien 103 v. H., in der Türkei 176 v. H., in Deutschland dagegen nur 22 v. H.

## Der Güterverkehr

### Zusammensetzung nach wichtigen Waren

Billige Massengüter, wie Brennstoffe (Kohle, Koks, Erdöl), Holz, Erze, Baumaterialien und landwirtschaftliche Produkte, stellen in allen Südostländern die größten Transportmengen; doch schwankt die Bedeutung der einzelnen Waren und Warengruppen je nach der Wirtschaftsstruktur der einzelnen Staaten. Die griechischen Bahnen z. B. befördern hauptsächlich Erze, dagegen weniger andere Massengüter, da das Land besonders rohstoffarm ist (sowohl Holz als auch Kohle und Erdöl werden über die See eingeführt). Die sehr niedrigen Frachtsätze für Massengüter und der hohe Anteil der Leerfrachten<sup>27)</sup> infolge der meist sehr einseitigen Transportrichtung vermindern die Bedeutung der Massengüter für die Einnahmestaltung der Bahn.

Höherwertige Waren, die im Südosten an sich spärlich anfallen, wurden dagegen in den letzten Jahren immer stärker, besonders auf kürzere Entfernungen, von der Schiene zum Lastkraftwagen abgezogen, der sie angesichts der starken Wertstaffelung der Gütertarife auf den Südostbahnen (vgl. S. 11) billiger befördern kann. Fast alle Südostländer haben daher den Wettbewerb des Lastkraftwagens durch tarifpolitische Maßnahmen der Bahnen und durch gesetzliche Beschränkungen des Lastkraftwagenverkehrs zu regeln gesucht. Die Binnenschifffahrt innerhalb des Landes und die Küstenschifffahrt dagegen ergänzten die Eisenbahn, vor allem in der Türkei und im ehemaligen Jugoslawien, während in Griechenland die Küstenschifffahrt den weiteren Ausbau der Bahnen hinderte.

### Zwischenstaatlicher Güterverkehr

Die südosteuropäischen Staaten tauschen einen verhältnismäßig größeren Teil ihrer Erzeugung über die Landesgrenzen aus als die Industriestaaten Mitteleuropas<sup>28)</sup>. Daher sind auch die zwischenstaatlichen Eisenbahntransporte im Vergleich zum gesamten Verkehrsvolumen der Bahnen verhältnismäßig hoch (vgl. o.). Die finanzielle Bedeutung des zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehrs erhöht sich

<sup>27)</sup> In Ungarn betrug der Leerverkehr (im Durchschnitt der Jahre 1937/39) mehr als ein Drittel des Güterverkehrs.

<sup>28)</sup> In den Südostländern fällt ein größerer Teil des Volkseinkommens auf die Ausfuhr als in den Industrieländern. So war z. B. der Anteil der Ausfuhr am Volkseinkommen (1925) in Rumänien 16 v. H., im ehemaligen Jugoslawien 11 v. H., in Griechenland 15 v. H. (1928), in Bulgarien 9 v. H., in den großen Industrieländern dagegen blieb der Anteil unter 10 v. H. (vgl. *Wagemann, Ernst*, a. a. O., S. 106).

für die Bahnen noch dadurch, daß die zwischenstaatlichen Gütertransporte auch schon auf dem eigenen Bahnnetz einen verhältnismäßig langen Weg zurücklegen, besonders da der Güteraustausch an sich überwiegend auf Mittel- und Westeuropa ausgerichtet ist.

Da die Südoststaaten vor allem landwirtschaftliche und bergbauliche Massengüter, die sehr viel Wagenraum beanspruchen, ausführen, dagegen verhältnismäßig viel wenigervoluminöse Industriegüter einführen, haben im allgemeinen die Bahnen in der Ausfuhr eine größere Gütermenge zu bewältigen als in der Einfuhr. Bei Ungarn ist allerdings die Einfuhrmenge größer, da es seine Auslandskohle fast ganz über die Bahn bezieht. Die Bewältigung der Güter im zwischenstaatlichen Wirtschaftsverkehr wird den Bahnen durch die Binnen- und Seeschifffahrt erleichtert<sup>29)</sup>, die vor allem die geringwertigen Massengüter<sup>30)</sup> sowohl in der Einfuhr als auch in der Ausfuhr übernommen haben, so daß die Bahn diese nur bis zum nächsten Donau- oder Seehafen oder von dort bis zur Bestimmungsstation zu befördern braucht. Dadurch verbleiben dem zwischenstaatlichen Verkehr der Bahn über die trockene Grenze die höherwertigen und leicht verderblichen Güter, die im allgemeinen günstigere Frachteinahmen erbringen.

Der Güteraustausch unmittelbar über die Bahn zwischen Griechenland, der Türkei und Rumänien und den mittel- und westeuropäischen Ländern muß über die ungarischen oder die ehemals jugoslawischen und die bulgarischen Bahnen geleitet werden. Diese Länder haben daher in der Ostwestrichtung

<sup>29)</sup> Das Getreide wurde entweder über den Seeweg, wie bei Bulgarien und Rumänien, oder über die Donau, wie bei Ungarn und dem ehemaligen Jugoslawien, ausgeführt; die Getreideausfuhr über die Bahn war unbedeutend. Das Erdöl Rumäniens ging fast vollständig über die See und über die Donau. Die Ausfuhr von Bauxit aus Ungarn übernahm vorwiegend die Bahn, aus dem ehemaligen Jugoslawien vorwiegend die Seeschifffahrt. Die Kohle, das wichtigste Massengut in der Einfuhr, ging nach Ungarn über die Bahn, nach den anderen Südostländern über den Seeweg.

<sup>30)</sup> 1938 bestand die Ausfuhr Rumäniens mengenmäßig zu 61 v. H. aus Erdölprodukten und zu 19 v. H. aus Getreide, die Ausfuhr Ungarns zu 18 v. H. aus Bauxit und zu 21 v. H. aus Weizen; die Ausfuhr Griechenlands zu 71 v. H. aus Mineralien, die Ausfuhr der Türkei zu 27 v. H. aus Getreide. In Bulgarien fiel bei der Ausfuhr 38 v. H. auf Getreide und 28 v. H. auf leicht verderbliche Früchte und Gemüse. Aber auch in der Einfuhr einzelner Südostländer waren die Massengüter mengenmäßig von entscheidender Bedeutung. So entfielen auf Kohle und Koks in Ungarn 18 v. H., auf Holz 31 v. H., auf Eisenerz 14 v. H. der gesamten Einfuhrmengen, in Griechenland 50 v. H. auf Mineralien, in Jugoslawien 39 v. H. auf Kohle und in der Türkei 30 v. H. auf Brennstoffe und Mineralöle.

einen bedeutenden Durchfuhrverkehr gehabt, der ihnen beträchtliche Deviseneinnahmen einbrachte. Jugoslawien hatte überdies auch einen Transitverkehr in der Nordsüdrichtung aus dem Verkehr zwischen Ungarn und Italien und den ehemaligen jugoslawischen Häfen. In den letzten Jahren hat der Transitverkehr in nordsüdlicher Richtung über Rumänien auf der Bahnlinie Bukarest—Czernowitz nach den mittel- und osteuropäischen Staaten stark zugenommen.

Im ehemaligen Jugoslawien entfielen fast 11 v. H. der Eisenbahngütertransporte auf die Durchfuhr, in Ungarn rund 7 v. H., in Deutschland dagegen nur 0,3 v. H. (vgl. auch Übersicht III).

Im außenwirtschaftlichen Güterverkehr bestand vor der Sperrung des Seeweges ein sehr reger Wettbewerb, vor allem zwischen der Bahn und der Donauschiffahrt und in geringerem Maße auch zwischen dieser und der Seeschiffahrt. Verschiedene Vereinbarungen, besonders tariflicher Art, konnten dennoch einen Interessenausgleich und eine weitgehende Zusammenarbeit zwischen den drei Verkehrswegen erzielen. Bis zu Kriegsbeginn konnte man wohl von einer Arbeitsteilung im zwischenstaatlichen Verkehr sprechen, die darin bestand, daß die See- und Binnenschiffahrt vorwiegend die Beförderung von Massengütern übernahm, die sie billiger als die Bahn befördern konnte, die Bahnen dagegen jene Güter, bei denen eine schnelle und pünktliche Lieferung unbedingt notwendig ist (Obst, Gemüse, lebendes Vieh) oder die hohen Transportkosten gegenüber den Vorteilen des Bahntransports nicht ins Gewicht fallen (hochwertige Fertigwaren). Allerdings hat vor allem die Donauschiffahrt versucht, die Vorteile des Wassertransportes mit denen des Bahntransportes zu verbinden, indem sie für die Stückgutbeförderung auf der Donau einen fahrplanmäßigen Schiffsverkehr eingerichtet hat, der einen erheblichen Teil des Stückgutverkehrs nach dem Südosten an sich zieht.

Die Seeschiffahrt ergänzt die Eisenbahn und den Donauverkehr noch in anderer Weise. Die Ausfuhrmengen aus Südosteuropa pflegten sich in den einzelnen Jahren, je nach Ausfall der Ernten, sehr stark zu ändern. Die Donautonnage und der Wagenpark der Bahn konnten aber (trotz des europäischen Waggonleihverkehrs) die Spitzenausfuhr nicht bewältigen. In den Jahren sehr guter Ernten wurde daher immer ein größerer Teil der Ausfuhr von der Seeschiffahrt übernommen, die durch ihren Anschluß an die Weltmeere am leichtesten instande war, sich einer örtlichen Veränderung des Tonnagebedarfs anzupassen.

Die Verkehrslage der einzelnen Südostländer zur Donau und zum Seeweg sowie die Art der Waren in der Ein- und Ausfuhr bestimmen die Bedeutung der Bahn gegenüber den beiden anderen Verkehrswegen im Außenhandel der Südostländer (vgl. Übersicht VI). Ungarn, ohne unmittelbaren Zu-

Verteilung des Außenhandelsverkehrs der Südostländer<sup>1)</sup>  
nach Verkehrswegen [Übersicht VI]

Land	Jahr	Einfuhr			Ausfuhr		
		Eisenbahn <sup>2)</sup>	Binnen-schiffahrt	Meer-schiffahrt	Eisenbahn <sup>2)</sup>	Binnen-schiffahrt	Meer-schiffahrt
		in v. H. der Gesamteinfuhr bzw. Gesamtausfuhr					
Ungarn . .	1929	82	14	.	74	22	.
	1939	79	20	.	64	35	.
Jugoslawien (ehemal.)	1929	49	26	25	58	15	27
	1939	39	33	28	41	13	46
Rumänien .	1939	51	19	30	15	25	60
Bulgarien .	1929	18	52	30	21	21	58
	1939	17	50	33	33	22	45

<sup>1)</sup> Die Ausfuhr Griechenlands und der Türkei ging fast zur Gänze über den Seeweg, die Einfuhr zum allergrößten Teil.  
<sup>2)</sup> Nur Transporte über die trockene Grenze.

gang zum Meer, bewältigt den zwischenstaatlichen Warenaustausch zum größten Teil durch die Bahn. Von der Einfuhr gingen 1939 79 v. H. und von der Ausfuhr 64 v. H. über die Bahn. Im ehemaligen Jugoslawien übernahmen die Bahnen fast die Hälfte der Ein- und Ausfuhr des Landes, in Rumänien die Hälfte der Einfuhr, aber nur 15 v. H. der Ausfuhr, die zu 60 v. H. über die See ging. Bulgarien leitet 17 v. H. der Einfuhr und 33 v. H. der Ausfuhr über die Bahn. Der zwischenstaatliche Verkehr mit Griechenland und der Türkei spielt sich infolge ihrer günstigen maritimen Lage hauptsächlich über den Seeweg ab.

### Die Gütertarife Tarifaufbau

Die Gütertarife der südosteuropäischen Eisenbahnen sind ähnlich aufgebaut wie in Mitteleuropa<sup>31)</sup>. Alle Bahnen der Südostländer staffeln ihre Frachtsätze nach dem Umfang bzw. dem Gewicht des abgegebenen Frachtgutes, nach dessen Wert und nach der Länge des Transportweges. Neben den Regeltarifen bestehen für die meisten wichtigen Transportgüter im Binnen- und Auslandsverkehr Ausnahmetarife, denen, ähnlich wie im Reich, wo rund drei Viertel der Güter zu Ausnahmetarifen befördert werden (1938), eine überragende Bedeutung zu-

<sup>31)</sup> Die Darstellung beschränkt sich im wesentlichen auf die Gütertarife der ungarischen, der ehemals jugoslawischen, der rumänischen und bulgarischen Bahnen im Jahre 1938, das als letztes Normaljahr gelten kann. Während des gegenwärtigen Krieges haben die Bahnen in Südosteuropa die Tarife wiederholt geändert, vor allem erhöht.

kommt. Schließlich werden heute die Gütertarife (wie in Mittel- und Westeuropa) einheitlich auf das ganze Staatseisenbahnnetz angewendet.

Da die Beförderung großer Gütermengen, vor allem durch die bessere Ausnutzung des Wagenparks, niedrigere Kosten verursacht, sind auch auf den Bahnen der Südostländer die Tarife für Wagenladungen bzw. für Halbwagenladungen niedriger als für Stückgüter; dies um so mehr, als den Eisenbahnverwaltungen angesichts des allgemeinen Wagenmangels daran liegt, dem Verfrachter einen Anreiz zu geben, möglichst große Transportmengen auf einmal befördern zu lassen. Die Stückgüter bis 5 Tonnen, aber auch Wagenladungen (Rumänien) können außerdem beschleunigt als Eilgut befördert werden, wofür ein Frachtzuschlag<sup>32)</sup> zu den normalen Frachtsätzen berechnet wird.

Das Verfahren der Staffelung der Regeltarife nach dem Wert bzw. der „Belastungsfähigkeit“ der einzelnen Güter wenden alle südosteuropäischen Bahnen an. Sie schreiten dazu, einerseits aus allgemein volkswirtschaftlichen Gründen, um die wirtschaftliche Erschließung generell zu begünstigen; andererseits, um möglichst viel zusätzliche Gütermengen heranzuziehen, die bei durchschnittlicher Höhe der Tarife aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr befördert würden. Z. B. wird durch die besonders billige Beförderung von Rohstoffen die Entstehung von Industrien in allen Landesteilen gefördert und einer Ballung der rohstofforientierten Industrien entgegengewirkt. Diese Festsetzung von verschiedenen hohen Regelsätzen ist auf den südosteuropäischen Bahnen formell<sup>33)</sup> stärker ausgeprägt als

<sup>32)</sup> Der Zuschlag betrug 1938 für Eilgut im ehemaligen Jugoslawien 50 v. H. (für beschleunigtes Eilgut 100 v. H.), in Rumänien 50 v. H., in Bulgarien 25 v. H. Die Frachtsätze für die drei Eilgutklassen auf den ungarischen Bahnen waren ungefähr ein Drittel höher als die Tarife der drei Stückgutklassen.

<sup>33)</sup> Die allgemeinen Ausnahmetarife (im Gegensatz zu den speziellen) sind wirtschaftlich ebenfalls als besondere Güterwertklassen zu betrachten, die nur aus formalen Gründen gesondert angeführt werden.

etwa auf den deutschen. Die Wagenladungsgüter werden auf den Bahnen der Südostländer tarifmäßig in weit mehr Wertklassen<sup>34)</sup> eingeteilt als auf den deutschen Reichsbahnen, und in einzelnen Südostländern wird auch das Stückgut und Eilgut nach Wertklassen tarifiert<sup>35)</sup>.

Ferner ist auch die Spanne zwischen dem Frachtsatz der höchsten und niedrigsten Wertklasse im Südosten im allgemeinen höher als im Reich. Die Güter der niedrigsten Wertklasse werden z. B. auf den ungarischen und den ehemals jugoslawischen Bahnen um über 80 v. H., auf den bulgarischen um 75 v. H., auf den rumänischen um 94 v. H. billiger befördert als die der höchsten Wertklasse; auf den deutschen Bahnen beträgt die Spanne 66 v. H. Aus diesen Tarifspannen zwischen der höchsten und niedrigsten Güterwertklasse können freilich nur Anhaltepunkte über die verschiedene Frachtbelastung einzelner Güterarten gewonnen werden. Praktisch entscheidend bleibt die Wertklassifizierung der wichtigsten Waren selbst.

Auch bei der Staffelung der Tarife nach der Länge des Transportweges vermischen sich betriebswirtschaftliche Interessen der Bahn mit gemeinwirtschaftlichen Absichten. Die Bahn vermag über längere Entfernungen einen niedrigeren Frachtsatz zu berechnen, da sich eine Reihe ihrer Unkosten, die mit der Übernahme und der Begleitung der Güter entstehen, mit zunehmender Länge des Transportweges verhältnismäßig verringern. Eine Ermäßigung der Frachtsätze auf längere Entfernung entspricht einer Verkürzung des Verkehrsweges und wird so den Transport einer größeren Gütermenge über längere Entfernungen rentabel machen. Noch größer

<sup>34)</sup> Die ungarischen Bahnen stufen die Tarife für Frachtgüter in 17 Wertklassen und 2 Klassen für Ladeflächen, die ehemals jugoslawischen in 25 Wertklassen und 3 Klassen für Ladeflächen, die rumänischen in 88 Wertklassen und 4 Klassen für Ladeflächen, die deutschen nur in 7 Wertklassen.

<sup>35)</sup> Die ungarischen und bulgarischen Bahnen tarifieren die Stückgüter nach 3 Wertklassen, die rumänischen nach ebenso vielen wie die Wagenladungsgüter.

Frachtsätze je Tonnenkilometer auf den Bahnen Südosteuropas und Deutschlands  
(am 1. Juni 1938 in Reichspfennig und in v. H.)

[Übersicht VII]

Entfernungen in Kilo- meter	Ungarn		Jugoslawien (ehemal.)				Rumänien				Bulgarien				Deutschland					
	Tarifklasse 16 Eisenerz		Tarifklasse 12 Getreide		Tarifklasse 21 Eisenerz		Tarifklasse 12 Weizen		Tarifklasse 016 Eisenerz		Tarifklasse 055 Weizen		Tarifklasse 23 Eisenerz		Tarifklasse AT 52 Weizen, Roggen		Eisenerz von Gewinnungs- stätten		Getreide, Mehl	
	Pf.	in v. H.	Pf.	in v. H.	Pf.	in v. H.	Pf.	in v. H.	Pf.	in v. H.	Pf.	in v. H.	Pf.	in v. H.	Pf.	in v. H.	Pf.	in v. H.	Pf.	in v. H.
50	3'4	100'0	7'7	100'0	5'2	100'0	6'4	100'0	4'4	100'0	4'8	100'0	3'8	100'0	4'7	100'0	2'2	100'0	7'8	100'0
100	2'7	79'4	6'8	88'3	3'4	65'4	5'4	84'4	4'4	100'0	4'8	100'0	3'0	78'9	3'9	83'0	1'5	68'2	7'0	89'7
150	2'3	67'6	5'7	74'0	2'7	51'9	4'9	76'6	4'1	93'2	4'2	87'5	2'6	68'4	3'5	74'5	1'3	59'1	6'5	83'3
200	2'1	61'8	5'2	67'5	2'3	44'2	4'4	68'8	3'8	86'4	3'9	81'3	2'4	63'2	3'2	68'1	1'2	54'5	6'1	78'2
350	1'8	52'9	4'4	57'1	1'7	32'7	3'7	57'8	3'3	75'0	3'0	62'5	2'0	52'6	2'6	55'3	0'9	40'9	5'4	69'2
500	1'6	47'1	3'8	49'4	1'4	26'9	3'3	51'6	2'9	65'9	2'4	50'0	1'7	44'7	2'2	46'8	0'8	36'4	4'8	61'5

ist das gemeinwirtschaftliche Interesse an dieser Degression der Tarife mit zunehmender Entfernung. Die Entfernungsstaffel bewirkt eine innigere wirtschaftliche Verflechtung weit voneinander liegender Gebiete, schließt die peripheren Gegenden enger an das Kernland an und wirkt dort ausgleichend, wo zwischen einzelnen Gebieten große wirtschaftliche Strukturunterschiede bestehen. Alle diese Wirkungen sind gerade im Südosten höchst erwünscht.

Die Degression der Tarife bei zunehmender Entfernung ist auf den südosteuropäischen Bahnen ungefähr die gleiche wie auf den deutschen. Die Frachtsätze je Kilometer sind bei einem Transportweg von rund 500 Kilometer gegenüber einem solchen von 50 Kilometer um rund die Hälfte niedriger, doch ist die Entfernungsstaffel bei einzelnen Waren noch ausgeprägter. (Vgl. Übersicht VII.)

Von nicht geringerer allgemeinwirtschaftlicher Bedeutung ist die in einigen Ländern erst jüngst erreichte einheitliche Anwendung der Tarifsätze auf allen Strecken der staatlichen Bahnnetze<sup>36)</sup>. Diese Einheitlichkeit der Tarife steht ähnlich wie die Tarifierung nach Güterwertklassen im Gegensatz zum „natürlichen“ Tarifsysteem, d. h. zur Tarifierung nach den Selbstkosten der Bahn. Die Selbstkosten der Bahn sind nämlich auf den Nebenstrecken meist wesentlich höher als auf den Hauptstrecken<sup>37)</sup>. Die Einheitlichkeit des Frachtsatzes für das ganze Landesnetz wird also nur dadurch möglich, daß die Überschüsse, die die Hauptlinien einbringen, zur Deckung der Verluste auf den Nebenstrecken verwendet werden. Die verkehrswirtschaftliche Gleichstellung der an Nebenbahnen liegenden, meist peripheren Gebiete mit jenen, die unmittelbar durch eine

Hauptverkehrsader erschlossen werden, erhöht ebenfalls die Wirtschaftsverflechtung der einzelnen Landesteile und gibt ihnen gleichmäßigere Entwicklungsmöglichkeiten.

#### Ausnahmetarife

Die Staffelung der Frachtsätze nach Wagenraum, Wert und Entfernung berücksichtigt bereits allgemeine wirtschaftspolitische Gesichtspunkte, sie wahren aber dennoch auch die wirtschaftlichen Interessen der Bahn, die vor allem in der Vorsorge für den eigenen Haushalt liegen<sup>38)</sup>. Die Ausnahmetarife dagegen tragen ganz überwiegend volkswirtschaftlichen Bedürfnissen Rechnung. Das gilt sowohl für die allgemeinen als auch für die speziellen, d. h. die eigentlichen Ausnahmetarife, die einschränkenden Bedingungen unterliegen (Stationstarife, Saisonstarife).

Die Ausnahmetarife haben sich zu einem wichtigen Mittel der Lenkung der Binnenwirtschaft entwickelt. Aber auch der zwischenstaatliche Wirtschaftsverkehr wird immer mehr durch solche Sondertarife beeinflußt, nämlich durch die Ausfuhr- und Einfuhrtarife, die Seehäfen- und Umschlagstarife und die Durchfuhrtarife. Die Verbandstarife, die meist nur für einzelne Waren vereinbart werden (Artikeltarife), entstehen durch ein Übereinkommen mit anderen Eisenbahnverwaltungen, werden also nicht autonom festgesetzt.

Im Auslandsverkehr übernehmen die Ausnahmetarife vor allem die Funktion, die Wirkungen der Zölle und Ausfuhrprämien zu unterstützen. Sie sind für den Außenhandel der Südostländer vor allem deshalb von Bedeutung, weil hauptsächlich geringwertige Massengüter ausgeführt werden, die besonders tarifempfindlich sind. Die Tarifsysteme der Südostländer sind im letzten Jahrzehnt immer stärker differenziert worden, und die Bedeutung der Ausnahmetarife hat ständig zugenommen.

In allen Südostländern wird die bergbauliche Rohstoffherzeugung durch allgemeine und spezielle Ausnahmetarife gefördert. Das gilt vor allem für Kohle und Eisenerz, der Basis für jede weitere Industrialisierung. In Ungarn z. B., das einen besonders niedrigen Tarif für die inländische Braunkohle hat, wird die inländische Kohlenerzeugung überdies noch dadurch geschützt, daß ausländische Kohle (und Koks) wesentlich höher tarifiert wird. Schließlich haben jene Länder, die bereits Braunkohlen in großen

<sup>36)</sup> Im ehemaligen Jugoslawien z. B. waren bis zur Einführung des Einheitstarifs am 1. Oktober 1925 über 20 verschiedene Tarife in Geltung.

<sup>37)</sup> Nach *Vogt* war z. B. bei der Deutschen Reichsbahn das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen (die sogenannte Betriebszahl) der Nebenbahnen, auf die 42,5 v. H. des Gesamtnetzes entfallen, 140,3, auf den Hauptbahnen nur 85,9 (1930). Rechnet man zu den Betriebsausgaben alle übrigen Kosten und errechnet die sogenannte Wirtschaftszahl, so macht diese bei den Nebenbahnen sogar 167 aus, bei den Hauptbahnen etwa 100. Die Einnahmen je Tonnenkilometer betragen auf den Nebenbahnen 17,45 Reichspfennig, die Ausgaben 29,1 Reichspfennig; auf den Hauptbahnen dagegen betragen die Einnahmen 17,4 Reichspfennig je Tonnenkilometer, die Ausgaben nur 15,6 Reichspfennig. Wollte man auch nur die Betriebsausgaben auf den Nebenstrecken decken, so müßten die Tarife um 50 v. H. erhöht werden (vgl. *Vogt, J.*, Welche Tarifpolitik muß heute die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft verfolgen?, in: Verkehrsprobleme der Reichsbahn, Berlin 1932, S. 21). Auf den Nebenbahnen, die meist Nebenlinien betreiben, werden daher auch heute noch im allgemeinen höhere Frachtsätze berechnet.

<sup>38)</sup> Vgl. *Spieß, W.*, Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft, in: Archiv für Eisenbahnwesen 1941, Heft 1, S. 1.

Mengen ausführten, wie das ehemalige Jugoslawien und Bulgarien, diesen Export durch stark ermäßigte Ausfuhrtarife erleichtert. In Ungarn und Rumänien wird die Eisenerz- und Roheisenerzeugung durch Ausnahmetarife besonders gefördert. Das ehemalige Jugoslawien hatte überdies, da seine Eisenerz-erzeugung weit über den eigenen Bedarf hinausging, sehr niedrige Ausfuhrtarife für Eisenerz angesetzt. Doch auch für die meisten übrigen Massengüter gelten in allen Südostländern ähnliche Sondertarife. Für die landwirtschaftlichen Produkte, vor allem für Getreide, spielt die Tarifiermäßigung im Inlandsverkehr eine geringere Rolle, weil die einzelnen Gebiete sich im allgemeinen selbst versorgen. Wirtschaftspolitisch von Bedeutung ist, daß Mehl und Getreide im Gegensatz zum Prinzip der Werttarifizierung praktisch zu gleichen Frachtsätzen befördert werden, um einer Konzentration der Mühlenindustrie entgegenzuwirken. (Vgl. Eisenbahnfrachtsätze S. 15 ff.)

In den Friedensjahren, in denen im allgemeinen der Absatz der eigenen Erzeugung das schwierigste handelspolitische Problem war, haben die Südostländer ihren Export durch niedrige Seehäfen- und Ausfuhrtarife — vor allem für Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft (Getreide, Holz, Obst, Vieh), aber auch für die Rohstoffe und Industriegüter (Kohle, Zement, Eisen, Maschinen) — unterstützt.

Das Bestreben, die Eigenerzeugung vor ausländischem Wettbewerb zu schützen, erklärt es, daß die Einfuhrtarife oft höher festgesetzt werden als die Binnentarife (wie z. B. für Kohlen in Ungarn). Im allgemeinen aber begnügt man sich damit, der Einfuhr keine besonderen Ermäßigungen zu gewähren. Nur im ehemaligen Jugoslawien war die Einfuhr von Rohstoffen und Nahrungsmitteln, die nicht im Inland erzeugt wurden, durch niedrige Tarife erleichtert. Außerdem besteht ja die Einfuhr der Südostländer, besonders soweit sie auf der Bahn erfolgt, von Kohle abgesehen, vorwiegend aus hochwertigen Fertigwaren, die durch die Tarifpolitik weniger beeinflusst werden.

Eine Sonderstellung nehmen die Durchfuhrtarife ein. Ihre Höhe wird einerseits vom betriebswirtschaftlichem Interesse der Bahn und den außenpolitischen Absichten des Staates, andererseits von den Frachtsätzen jener Verkehrsmittel bestimmt, die als Wettbewerber im Transport der Durchfuhrgüter auftreten. So konnten in Ungarn die Durchfuhrtarife im allgemeinen höher als die Binnentarife für die gleichen Waren sein.

### Tarifniveau und Einnahmen

Obwohl die Frachtsätze einzelner Waren<sup>39)</sup>, besonders soweit sie Ausnahmetarife genießen, sowohl zwischen den Südostländern als auch zwischen diesen und Deutschland sehr unterschiedlich sind, besteht im durchschnittlichen Tarifniveau doch eine bemerkenswerte Übereinstimmung<sup>40)</sup>.

Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren in Deutschland und den südosteuropäischen Ländern  
(Wagenladungen je 15 Tonnen: Stand am 1. Juni 1938)  
[Übersicht VIII]

Warenart	Deutschland	Ungarn	Ehem. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien
	in Reichsmark je Tonne bei einer Entfernung von 200 km				
Steinkohle, Braunkohle, Koks, allgemein . . . . .	—	—	15'68	—	6'48
von Gewinnungsstätten . . . . .	7'10	5'78 <sup>1)</sup>	5'07 <sup>2)</sup>	5'75	4'74
Eisenerz, allgemein . . . . .	6'90	4'22	4'62	7'65	4'87
an Hüttenwerke . . . . .	2'30	3'13	—	4'15 <sup>2)</sup>	—
Stab- u. Formeisen, allgem. Stationstarif . . . . .	13'00	13'95	11'57	23'82	9'73
Landwirtschaftliche Maschinen, allgemein . . . . .	15'40	16'47	9'01	23'82 <sup>3)</sup>	13'89
Getreide u. Mehl, allgem. Weizen von und nach allen Stationen . . . . .	12'20	10'44 <sup>4)</sup>	8'89 <sup>5)</sup>	7'87 <sup>5)</sup>	6'48 <sup>5)</sup>
Verbrauchszucker, allgem. von bestimmten Bahnhöfen . . . . .	18'10	19'97	20'81	15'08	13'89
—	—	—	18'70	—	—

<sup>1)</sup> Braunkohle, incl. — <sup>2)</sup> Von bestimmten Bahnhöfen. — <sup>3)</sup> Maschinen, allgem. — <sup>4)</sup> Getreide, außer Mais. — <sup>5)</sup> Weizen, allgem.

Im allgemeinen ist die Tarifspanne zwischen den Güterklassen im Südosten stärker als im Reich ausgeprägt. Die geringwertigen Massengüter, vor allem die Rohstoffe, haben im Südosten niedrigere Tarife als im Reich (vgl. Übersicht VIII). Die hochwertigen Fertigwaren dagegen sind auf den südosteuropäischen Bahnen tariflich stärker als auf den deutschen Bahnen belastet. Das erklärt sich einerseits aus dem Bestreben des Südostens, vor allem seine Rohstoff-erzeugung durch die billige Beförderung der Massengüter zu entwickeln, dann aber auch daraus, daß das Reich im Jahre 1927 und 1931 unter dem Druck des Wettbewerbs des Kraftwagens gezwungen war, die Staffelung der Tarife nach dem Wert der Güter zu verringern, indem es die Tarife der hohen Wertklassen herabsetzte. Wo es im Südosten zu einem stärkeren Wettbewerb zwischen Bahn und Kraftwagen kam, wurde die Freizügigkeit des Kraftwagenverkehrs stärker beschränkt. Aber auch

<sup>39)</sup> Die Tarifsätze der einzelnen Länder wurden zu den Devisenkursen der Reichsbahn für die einzelnen Währungen in Reichsmark umgerechnet. Die Devisenkurse der Reichsbahn stimmen im wesentlichen mit den Clearingkursen des Außenhandels überein.

<sup>40)</sup> Die Gleichheit der durchschnittlichen Tarifhöhe zwischen dem Südosten und Deutschland ist besonders auffallend, wenn man andere Wirtschaftsgrößen, wie etwa die Löhne oder Agrarpreise gegenüberstellt, die in Deutschland zum Teil um ein Vielfaches höher sind.

die Bahnen paßten ihre Tarife an. So senkten z. B. die ungarischen Bahnen ihre Frachtsätze auf den Kurzstrecken; im ehemaligen Jugoslawien wurden in diesem Zusammenhang die Tarife über 150 Kilometer ermäßigt.

Ein gleich hoher Frachtsatz wie im Reich bedeutet für viele Güter des Südostens, vor allem für die landwirtschaftlichen Erzeugnisse, eine verhältnismäßig höhere Frachtbelastung, da die Preise vieler Massengüter niedriger, die durchschnittlichen Beförderungswege der Waren aber erheblich länger sind als im Reich<sup>41)</sup>.

**Einnahmen der Südostbahnen aus dem Güterverkehr je Nettotonnenkilometer**

[Übersicht IX]

Land	Jahr	Einnahmen je Tonnenkilometer in Reichspfennig
Ungarn . . . . .	1938/39	2'24
Jugoslawien (ehemal.)	1938	2'16
Rumänien . . . . .	1938	2'30
Bulgarien . . . . .	1938	2'72
Deutschland . . . . .	1938	3'62

Da nur kleine Mengen hochwertiger Güter befördert werden, fallen deren höhere Frachtsätze weniger ins Gewicht. Für die Massengüter aber gelten im allgemeinen niedrigere Frachtsätze als im Reich. Außerdem werden die durchschnittlichen Einnahmen je Tonnenkilometer noch dadurch gedrückt, daß die Transportwege der Bahnen (mit Ausnahme Ungarns) länger sind als im Reich und daß sich daher die Degression der Entfernungsstaffel stärker auswirkt.

Die durchschnittlichen Einnahmen der Bahnen im Südosten je Tonnenkilometer sind daher um rund ein Drittel niedriger als die Einnahmen auf den deutschen Bahnen.

**Letzte Entwicklung**

Im gegenwärtigen Krieg wurden die südosteuropäischen Eisenbahnen, besonders ihr Wagenpark, äußerst beansprucht. Die Erhöhung der Betriebskosten, die vor allem auf den in allen Südostländern beobachteten starken Anstieg der Preise und Löhne zurückgeht, nötigte die Bahnen wiederholt, ihre Binnentarife zu erhöhen. Besonders verschlechterte sich die Ertragslage durch verringerte Einnahmen und erhöhte Kosten auf jenen Strecken Kroatiens, Serbiens und Griechenlands, auf denen der Verkehr infolge der Kriegsschäden noch sehr behindert ist.

Noch einschneidender als auf den Binnen-

<sup>41)</sup> Die durchschnittliche Belastung der Güter durch die Fracht wird in Deutschland auf 5 bis 7 v. H. ihres Wertes am Verbrauchsort geschätzt. (Vgl. Pirath, Carl, Verkehr und Landesplanung, Stuttgart 1938, S. 30). Bei Massengütern ist aber die Frachttangente wesentlich höher. Sie steigt z. B. bei Steinkohle für die Donau- und Alpengau bis auf 40 v. H.

verkehr wirkte der Krieg auf den zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehr ein. Der schon vor dem Krieg sehr unangenehm fühlbar gewesene Wagenmangel verschärfte sich, als in zwei Stößen (Herbst 1939: Sperre der Straße von Gibraltar und Calais — Juni 1940: Sperre des Mittelmeeres) sehr große Teile der Massengüter vom Seeweg auf die Bahn umgeleitet werden mußten. Solche zusätzliche Transporte erhöhen infolge der weiten Transportwege des zwischenstaatlichen Wirtschaftsverkehrs, der die Wagen lange Zeit bindet, den Wagenbedarf wesentlich stärker als im Binnenverkehr. Es kam infolgedessen — neben der erweiterten Beanspruchung der Donauschifffahrt — zu einer starken Überlastung einzelner Bahnlinien. Um deren Leistungsfähigkeit den neuen großen Anforderungen anzupassen, schritt Deutschland dazu, seinen gesamten eigenen Verkehr mit den Südostländern (Ungarn ausgenommen), aber auch den Transitverkehr zwischen dem Südosten und den nord- und westeuropäischen Staaten, durch die Frachtleitstellen planmäßig auf die einzelnen Verkehrsmittel und Verkehrslinien zu verteilen.

Die Transportkosten haben sich während des Krieges im zwischenstaatlichen Wirtschaftsverkehr zum Teil noch fühlbarer als im Binnenverkehr erhöht. Zunächst wurde auch der zwischenstaatliche Eisenbahnverkehr durch die Tariferhöhungen der südosteuropäischen Bahnen betroffen. Soweit diese Tariferhöhungen eine Folge des allgemeinen Preisanstieges in den Südostländern waren, hätten sie durch eine entsprechende Erhöhung der Frachtumrechnungskurse abgeschwächt oder ausgeglichen werden können. Da jedoch die Clearingkurse und auch die Frachtumrechnungskurse dem Preisanstieg im Südosten besonders in jüngster Zeit nicht oder nur teilweise Rechnung getragen haben, wirkten sich die Frachterhöhungen für die zwischenstaatlichen Eisenbahntransporte auf den Warenverkehr mit Deutschland verteuern aus.

Auch haben die territorialen Veränderungen im Südosten die Transportkosten überwiegend erhöht. Bei Beginn der Kriegshandlungen im ehemaligen Jugoslawien mußten die früheren Verbandstarife außer Kraft treten. Die seither eingeführten Kartierungstarife im Verkehr mit Serbien und Kroatien und Grenzstarife im Verkehr mit Bulgarien und Griechenland haben zwar zunächst weitere Frachterhöhungen vermieden, doch wurden die bisherigen Frachten am 1. Juni 1942 im allgemeinen um 35 v. H. erhöht.

Ferner hat die Aufteilung der Verkehrsstrecke von Deutschland nach Griechenland auf fünf Staaten

die tarifkilometrische Entfernung, besonders im Verkehr mit Bulgarien<sup>42)</sup>, vergrößert. Andererseits haben sich auf den verlängerten deutschen Strecken in Südkärnten und Krain durch die sich stärker auswirkende Degression die Frachtkosten vermindert, doch werden dadurch die Verteuerungen auf der weiteren Strecke bis Bulgarien bei weitem nicht ausgeglichen.

Entscheidend haben sich dagegen die Frachtkosten nach Rumänien über die Strecke Breslau—Czernowitz dadurch ermäßigt, daß der deutsche Staffeltarif nunmehr auch auf Galizien ausgedehnt worden ist.

\* \* \*

Von dieser kurzen Erörterung der letzten Entwicklung abgesehen, wurde die vorliegende Untersuchung der südosteuropäischen Eisenbahnen und

<sup>42)</sup> Der Kilometeranzeiger der ehemals jugoslawischen Staatsbahn gab z. B. die Entfernung Spielfeld—Straßgrenze nach Caribrod-Grenze mit 886 Kilometer an, während jetzt, nach Aufteilung der Strecke auf vier Staatsgebiete, 976 Kilometer angerechnet werden.

ihrer wirtschaftlichen Probleme im allgemeinen auf das Jahr 1938 abgestellt. Die unmittelbaren und mittelbaren Folgen des gegenwärtigen Krieges, die das gesamte Verkehrswesen — wie hervorgehoben — teils in vieler Beziehung bereits verändert haben, teils noch weiter verändern dürften, werden sicherlich in mancher Hinsicht von Dauer sein und insoweit auch die wirtschaftlichen Grundlagen der südosteuropäischen Eisenbahnen umformen. Nichtsdestoweniger darf behauptet werden, daß die wichtigsten Einwirkungen des Krieges im wesentlichen vorübergehenden Charakter behalten werden. Dazu zählen vor allem die Umlegung des Seeverkehrs auf den Landweg, die Kriegstransporte und die Beschädigung von Eisenbahnanlagen durch die Kampfhandlungen. Wenn diese Veränderungen wieder ausgeglichen sind, wird sich das Verkehrswesen Südosteuropas vermutlich sehr bald wieder stark an die Vorkriegsverhältnisse angleichen. Vor allem aber werden alle systematischen Wiederaufbaumaßnahmen an die Gegebenheiten der bis zum Jahre 1938 vollzogenen Entwicklung anknüpfen müssen.

**Eisenbahnfrachtsätze wichtiger Güter in Bulgarien, Ungarn, ehemal. Jugoslawien und Rumänien**  
(Vgl. Fußnote 39)

**Bulgarien**

Eisenbahnfrachtsätze für Wagenladungen (15 Tonnen) in Reichsmark je Tonne am 1. Juni 1938

Güterart	Fracht in Reichsmark je Tonne bei einem Transportweg von		
	50 km	200 km	500 km
Steinkohle, ausländisch allgemein . . . . .	2'57	6'48	11'07
„ Ausnahmetarif von Förderungsstätten, Donau-Meerhäfen nach allen Stationen <sup>1)</sup> . . . . .	2'45	4'74	7'32
„ Ausnahmetarif von Pernik nach Sofia . . . . .	42 km 2'23 RM		
„ Ausnahmetarif von Bobovdol nach Sofia . . . . .	134	„ 4'12	„
Koks, allgemein . . . . .	2'82	6'73	11'38
Eisenerz, allgemein . . . . .	1'92	4'87	8'25
Roheisen, allgemein . . . . .	2'82	6'73	11'38
Stabeisen, allgemein . . . . .	3'41	9'73	17'58
Maschinen, landwirtschaftliche, allgemein . . . . .	4'65	13'89	26'72
Kalk, gewöhnlich . . . . .	1'64	4'25	7'10
Zement, allgemein . . . . .	3'13	8'25	14'48
„ von der Station Batanovzi und Plewen . . . . .	2'33	5'61	9'46
Ziegel: Dachziegel, gewöhnlich . . . . .	1'64	3'60	5'05
„ Mauerziegel, gewöhnliche und hohle . . . . .	1'64	2'73	4'65
Schnittholz, allgemein . . . . .	3'41	9'73	17'58
Gerste, Hafer, Hirse, Mais von und nach allen Stationen bei der Durchfuhr von Oborischte Grenze nach Warna . . . . .	2'23	6'20	10'23
	90 km 2'79 RM		

<sup>1)</sup> Jedem Absender, der in der Zeit vom 1. Januar 1937 bis 31. Dezember 1937 einschließlich von Gorkowo, Nikolaewo, Twardiza und Tschumerna nach Krastez und Platschkofzi insgesamt mindestens 4000 t Steinkohle in Waggonladungen von mindestens 15 t Fracht bezahlt, wird im Rückvergütungswege eine Ermäßigung von 40% von den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 55 gewährt. — Bei der Ausfuhr Frachtermäßigung 25%. — Für Schiffsbedarf ebenfalls 25% Ermäßigung (inländische und ausländische Schiffe für Seefahrt).

Güterart	Fracht in Reichsmark je Tonne bei einem Transportweg von		
	50 km	200 km	500 km
Weizen, Roggen, Gersten- und Maismehl, Futtermehl aus Gerste, Hafer und Mais von und nach allen Stationen . . . . .	2'33	6'48	10'79
Weizen, Roggen usw. (wie vorherige Position) bei der Durchfuhr von Oborischte Grenze nach Warna . . . . .	90 km 2'98 RM		
Mehl aus Korn, Roggen und Weizen von und nach allen Stationen . . . . .	2'57	7'01	11'53
Verbrauchszucker, allgemein . . . . .	4'65	13'89	26'72
Kartoffeln <sup>2)</sup> , Speise . . . . .	2'57	6'48	11'07
„ andere . . . . .	1'92	4'87	8'25
Schweine, allgemein . . . . .	3'35	8'53	14'48
Obst: Beeren . . . . .	4'65	13'89	26'72
„ Südfrüchte . . . . .	5'36	16'52	31'93
„ Anderes Obst . . . . .	4'22	12'46	22'66
„ Ausfuhrtarif (ohne Südfrüchte) . . . . . bei der Durchfuhr (außer Beeren und Südfrüchten) von Swilengrad nach Dragoman Grenze . . . . .	3'81	9'64	14'42
„ v. Swilengrad nach Oborischte Grenze . . . . .	384 km 12'77 RM		
„ v. Swilengrad nach Oborischte Grenze . . . . .	484 „ 15'90 „		
Salz: Meer- und Kochsalz, gemahlen, zerkleinert <sup>3)</sup> . . . . .	3'41	9'73	17'58
„ Steinsalz, auch gemahlen, zerkleinert <sup>3)</sup> . . . . .	4'22	12'46	22'66
Kristallsoda, allgemein . . . . .	4'22	12'46	22'66
Kalisalze, Nitrophoska, Chilesalpeter, Leunalsalpeter, Kalziumsalspeter, Superphosphat, Thomasschlackenmehl nur für den Gebrauch der bulgarischen Landwirtschaft . . . . .	3'13	8'25	14'48
Schwefelsäure, allgemein . . . . .	5'36	16'52	31'93

<sup>2)</sup> Bei der Ausfuhr in Waggonladungen von mindestens 10 t 30% Ermäßigung.

<sup>3)</sup> Meer- oder Sudsalz von dem Bahnhof Burgas prist., Dobrina (Haltestelle Mirowa) und Pomorie, sowie Steinsalz von einem Donauhafenbahnhof oder dem Bahnhof Oborischte nach einem beliebigen Bahnhof der bulgarischen Staatsbahnen in Wagenladungen wenigstens 15 t, Beförderung ohne Frachtgebühr, weil schon in der Akzisegebühr des Finanzministeriums eingerechnet; vom Ausland eingeführtes Salz über Oborischte (falls Berechnung der Fracht bis bulgarische Grenze nach dem rumänischen Binnentarif) frei, bei direkter Frachtberechnung Rückvergütung des Anteils der bulgarischen Fracht.

Ungarn

Eisenbahnfrachtsätze für Wagenladungen (15 Tonnen) in Reichsmark je Tonne am 1. Juni 1938

Güterart	Fracht in Reichsmark je Tonne bei einem Transportweg von		
	50 km	200 km	500 km
Steinkohle, Koks aus dem Auslande . . . . .	7'32	18'01	34'14
Braunkohle, inländisch . . . . .	2'76	5'78	9'71
Eisenerz, allgemein . . . . .	1'70	4'22	7'81
„ an Hüttenwerke . . . . .	1'29	3'13	5'90
Roheisen, allgemein . . . . .	4'54	12'10	22'11
„ an Eisenwerke . . . . .	3'87	10'44	18'86
„ von Diosgyöry vasgyár und Özd nach Budapest und anderen Stationen . . . . .	2'65	7'12	13'23
„ Ausfuhrtarif v. Diosgyöry vasgyár u. Özd nach allen Grenzstationen . . . . .	2'62	7'18	13'45
Stab- und Formeisen, allgemein . . . . .	5'16	13'95	26'11
Maschinen (Erntemaschinen), allgemein . . . . .	6'02	16'47	31'09
„ landwirtschaftliche (Dreschmaschinen, Dampfpflüge) Ausfuhrtarif von bestimmten Stationen bis Grenze . . . . .	5'47	14'93	27'82
Kalk von bestimmten Bahnhöfen . . . . .	2'58	6'94	12'90
„ Ausfuhrtarif von bestimmten Bahnhöfen nach sämtlichen Grenzstationen . . . . .	2'11	5'53	9'92
Zement, allgemein . . . . .	3'26	8'66	15'79
„ Ausfuhrtarif von bestimmten Bahnhöfen nach sämtl. Grenzstationen . . . . .	2'11	5'53	9'92
Ziegel, allgemein . . . . .	1'66	4'12	7'62
„ auf allen Linien außer benannten Übergangsstationen . . . . .	1'41	3'87	7'37
Schnittholz, allgemein, inländisch . . . . .	3'87	10'44	18'86
„ Durchfuhrtarif . . . . .	4'67	12'48	22'52
Getreide (Gerste, Weizen, Roggen, Mais), allgemein . . . . .	3'87	10'44	18'86
Weizen von und nach allen Stationen . . . . .	3'15	8'57	14'18
„ „ allen Stationen nach allen Grenzstationen . . . . .	3'65	9'92	16'53
Mais von und nach allen Stationen . . . . .	3'59	9'64	15'94
„ „ allen Stationen nach allen Grenzstationen . . . . .	4'16	11'23	18'58
Weizen und Mais, Durchfuhrtarif . . . . .	4'67	12'48	22'52
„ „ von ung.-jugosl. Grenzübergängen nach ung.-rum., -tschechosl., -österr. Grenzübergangspunkten (Kürzung der tarifmäßigen Grenztarife um 20%) . . . . .	3'74	9'98	18'02
Mehl von Mühlen . . . . .	3'87	10'44	17'26
Weizenmehl von und nach allen Stationen . . . . .	3'97	10'71	17'70
„ „ „ bestimmten Stationen nach Budapest . . . . .	3'59	9'64	15'94
Verbrauchszucker, allgemein . . . . .	7'19	19'97	38'22
Kartoffeln, allgemein, zum Inlandsverbrauch . . . . .	2'09	4'92	8'63
Schweine, lebend, allgemein je m <sup>2</sup> der Ladefläche . . . . .	1'83	6'02	12'52
„ „ nach Stellung am Budapester Viehmarkt unmittelbar ins Ausland (— 50% des allgem. Satzes) . . . . .	0'92	3'01	6'26
„ „ von und nach allen Stationen . . . . .	1'48	4'88	8'79
Fleischschweine und Magerschweine zum Mästen von u. nach allen Stationen, gemästete Schweine nach Budapest v. allen Stationen bei zweibödigem Etagenwagen . . . . .	1'32	4'33	7'81
Schweine aller Art von sämtl. Stationen nach sämtl. Grenzstationen (— 35% des Ausfuhrtarifs) . . . . .	1'25	4'31	9'47
„ „ „ allgemein, Durchfuhrtarif . . . . .	2'13	7'01	14'57
„ „ „ Durchfuhrtarif von ung.-jugoslaw. Grenzübergängen nach ung.-rum., -tschechoslow., -österr. Grenzübergangspunkten (Kürzung der tarifmäßigen Grenztarife um 35%) . . . . .	1'38	4'56	9'47
Apfel, Birnen, Pflaumen, unverpackt . . . . .	4'54	12'10	22'11
„ „ „ verpackt . . . . .	4'91	13'29	24'44
„ „ „ Ausfuhrtarif von sämtl. Stationen nach allen Grenzstationen . . . . .	4'10	11'06	20'12
Obst, frisch, unverpackt, Durchfuhrtarif . . . . .	5'30	14'08	25'76
Kochsalz, Sud-, Stein- u. Stücksalz, allgem. . . . .	3'97	10'71	19'34
Kristallsoda, allgemein . . . . .	4'91	13'29	24'44

Güterart	Fracht in Reichsmark je Tonne bei einem Transportweg von		
	50 km	200 km	500 km
Kunstdünger: phosphorsaurer (oder Phosphat) . . . . .	1'70	4'22	7'81
Stickstoff: schwefelsaurer . . . . .	4'54	12'10	22'11
Ammoniak, unreiner Kalkstickstoff . . . . .	5'67	15'56	29'48
Stickstoff, anderer . . . . .	1'70	4'22	7'81
Düngsalze, roh, auch kalziniert, Kali- und -düngsalze . . . . .	5'29	14'30	26'78
Schwefelsäure, allgemein . . . . .	1'70	4'22	7'81
Bauxit, allgemein . . . . .	1'70	4'22	7'81
„ von Bodajk nach Komárom Grenze . . . . .	70 km	2'22	3M
Durchfuhrtarife für weitere wichtige Durchfuhrgüter: Bohnen . . . . .	5'70	15'50	28'44
Tabak, roh . . . . .	7'54	21'38	40'24
Eier . . . . .	9'23	25'99	49'99
Ölkuchen . . . . .	5'70	15'50	28'44
Mineralöle . . . . .	4'67	12'48	22'52

Weitere spezielle Ausnahmetarife siehe „Frachtbegünstigungen“ der königl.-ung. Staatseisenbahnen, gültig ab 1. Januar 1938:

- Kohle (S. 27, 28)
- Eisenerze (S. 5)
- Roheisen (S. 2)
- Stab- und Formeisen (S. 2)
- Maschinen (S. 18)
- Schnittholz (S. 26)
- Obst (S. 19, 31)
- Kochsalz (S. 20)
- Kunstdünger (S. 2)
- Schweine (S. 37)
- Bauxit (S. 1)
- für verschiedene Waren (S. 18)

und „Anhang zum Lokalgütertarif“ der königl.-ung. Staatseisenbahnen, Budapest 1936:

- Kohle, Koks (Nr. 2028—2034)
- Maschinen, landwirtschaftliche (Nr. 2014)
- Getreide und Mahlprodukte (Nr. 2013)
- Kartoffeln, frische (Nr. 2007 und 2008)
- Schweine (Nr. 2004)

Jugoslawien (ehemal.)

Eisenbahnfrachtsätze für Wagenladungen (15 Tonnen) in Reichsmark je Tonne am 1. Juni 1938

Güterart	Fracht in Reichsmark je Tonne bei einem Transportweg von		
	50 km	200 km	500 km
Steinkohle, Braunkohle, Koks, allgemein . . . . .	4'96	15'68	31'01
„ „ „ von bestimmten Bahnhöfen . . . . .	2'79	5'07	8'04
„ „ „ Braunkohle, Koks bei der Ausfuhr von bestimmten Bahnhöfen von allen Grenzübergängen und Hafenbahnhöfen nach bestimmten Bahnhöfen (Gas-, Kalkstickstoff-, Elektrodenfabriken oder elektro-chemische Industrie) . . . . .	1'60	2'96	5'30
Lignit von Sremska Rača (Ugljvek) nach bestimmten Bahnhöfen . . . . .	3'02	5'99	9'92
„ „ Sremska Rača (Ugljvek) nach allen übrigen Bahnhöfen . . . . .	0'46	2'00	4'39
Eisenerz, allgemein . . . . .	0'91	3'88	6'67
„ bei der Ausfuhr von bestimmten Bahnhöfen . . . . .	2'62	4'62	7'13
„ Prijedor—Koprivnica Staatsgrenze . . . . .	1'25	2'57	4'62
„ Durchfuhr Zaribrod—Subotica Staatsgrenze . . . . .	249 km	2'45	3M
„ „ „ . . . . .	548	5'24	„
Roheisen, allgemein . . . . .	3'31	7'81	13'68
„ bei der Ausfuhr von bestimmten Bahnhöfen . . . . .	2'62	4'62	7'13
Stabeisen, allgemein . . . . .	4'10	11'57	22'52
Landwirtschaftliche Maschinen: Eggen, Kultivatoren, Pflüge, Ackerwalzen und Geräte . . . . .	3'59	9'01	17'04
andere Maschinen und Apparate . . . . .	3'05	9'63	18'64
Kalk, gewöhnlich (gebrannt), auch gelöscht . . . . .	2'62	4'62	7'13
Zement, allgemein . . . . .	3'42	8'38	15'39
„ bei der Ausfuhr von bestimmten Bahnhöfen . . . . .	2'79	5'07	8'04
„ bei der Ausfuhr über See von bestimmten Bahnhöfen . . . . .	2'74	6'73	12'31
Mauerziegel, allgemein . . . . .	3'31	7'81	13'68
„ von bestimmten Bahnhöfen . . . . .	1'60	2'96	5'30
Schnittholz, inländ. (außer Nuß, Eiche, Esche und Ahorn), allgemein . . . . .	3'42	8'38	15'39
„ inländ. (außer Nuß, Eiche, Esche und Ahorn), bei der Ausfuhr von bestimmten Bahnhöfen . . . . .	3'25	7'01	12'03

Güterart	Fracht in Reichsmark je Tonne bei einem Transportweg von		
	50 km	200 km	500 km
Schnittholz inländ. (außer Nuß, Eiche, Esche und Ahorn), über See von Celje nach Bakar oder Sušak . . . . .	333 km 7'30 <i>SM</i>		
" inländ. (außer Nuß, Eiche, Esche und Ahorn), über See von Planina nach Bakar oder Sušak . . . . .	385 " 2'68 "		
" inländ. (außer Nuß, Eiche, Esche und Ahorn), über See von Skale nach Bakar oder Sušak . . . . .	375 " 8'15 "		
" von Eiche, Esche, Ahorn, allgemein . . . . .	3'65	9'63	18'64
" von Eiche, Esche, Ahorn, bei der Ausfuhr von bestimmten Bahnhöfen . . . . .	3'31	7'81	13'68
Getreide: Weizen, allgemein . . . . .	3'19	8'89	16'30
Gerste, Mais, Hafer, übriges Getreide, allgemein . . . . .	3'19	8'32	13'74
bei der Ausfuhr über best. Grenzbahnhöfe: Mais . . . . .	3'42	7'81	9'92
Weizen, Mahlprodukte	3'65	9'58	12'37
übriges Getreide . . . . .	3'42	7'81	12'37
bei der Ausfuhr über best. Hafenbahnhöfe: Mais . . . . .	2'28	5'76	9'35
Weizen, Mahlprodukte	2'51	7'01	11'80
Mahlprodukte (außer Kleie), allgemein . . . . .	3'71	10'20	18'70
Konsumzucker, allgemein . . . . .	6'67	20'81	44'46
" von bestimmten Bahnhöfen . . . . .	5'99	18'70	39'73
" bei der Ausfuhr von bestimmten Bahnhöfen . . . . .	3'82	10'37	20'41
Kartoffeln, frisch . . . . .	2'62	4'62	7'13
Schweine, nicht in Behältern, in einem mehrbödigen Wagen, je m <sup>2</sup> Ladefläche . . . . .	1'37	4'21	9'15
Obst, frisch, Quitten, Apfel, Birnen, Zwetschken, unverpackt, allgemein . . . . .	3'82	10'37	20'41
" übriges, allgemein . . . . .	4'39	13'22	24'91
" bei der Ausfuhr von bestimmten Bahnhöfen . . . . .	3'42	8'38	15'39
Kochsalz (Meer-, Stein-, Sud-, Jodsalz), allgemein . . . . .	4'10	11'57	22'52
" bei der Ein- und Ausfuhr über See . . . . .	3'14	8'78	17'10
Kristallsoda, allgemein . . . . .	4'67	14'76	28'16
" von bestimmten Bahnhöfen . . . . .	3'65	9'63	18'64
" bei der Ausfuhr von bestimmten Bahnhöfen . . . . .	3'02	5'99	9'92
Düngsalze: Kalisalze, auch kalziniert, bis 42% Reinkali, schwefelsaure Kalimagnesia, Thomasphosphatmehl . . . . .	2'79	5'07	8'04
Kalisalze, auch kalziniert, über 42% Reinkali . . . . .	2'91	5'59	8'95
Thomasphosphatmehl, Kalisalze zum Düngen im Inland . . . . .	1'25	2'57	4'62
Schwefelsäure, allgemein . . . . .	3'65	9'63	18'64
Bauxit, allgemein . . . . .	3'02	5'99	9'92
" von bestimmten Bahnhöfen nach bestimmten Bahnhöfen . . . . .	2'79	5'07	8'04
" bei der Ausfuhr über See nach bestimmten Hafenbahnhöfen . . . . .	2'39	5'02	8'61
" bei der Ausfuhr über See Mostar-Dubrovnik . . . . .	158 km 1'65 <i>SM</i>		
" bei der Ausfuhr über See Kuin-Sibenik . . . . .	76 " 0'90 "		

Weitere spezielle Ausnahmetarife (siehe Anhang zu dem Tarif für die Beförderung von Gütern auf den Linien der jugoslawischen Staatsbahnen, Belgrad 1938) bestehen für:

Braunkohle (A 36)	Mauerziegel (A 8, B 204)
Bauxit (B 203)	Zucker (A 4, B 204)
Düngemittel (A 3)	Getreide (A 43, B 204, D 619)
Eisenerz (A 31, B 220, D 603)	Küchensalz (A 17)
Getreidemehl (A 44, A 4, A 26)	Mais (D 614, 617)
Holz, gesägt (A 6, B 204, D 614, B 207)	Maschinen (C 411)
Kalk (A 14)	Steinkohlen (A 8, C 419)
Lebende Tiere, Schweine (B 226)	Zement (A 2, B 204)
	Ziegel (B 204)

Die Seehafentarife sind gegenüber den allgemeinen Tarifen um 10-30% ermäßigt.

Rumänien  
Eisenbahnfrachtsätze<sup>1)</sup> für Wagenladungen (15 Tonnen) in Reichsmark je Tonne am 1. Juni 1938

	Fracht in Reichsmark je Tonne bei einem Transportweg von		
	50 km	200 km	500 km
Kohlen von Gewinnungsstätten . . . . .	2'59	5'75	7'72
Koks von bestimmten Bahnhöfen . . . . .	3'06	10'27	16'39
Eisenerz, allgemein (Spezialtarif) . . . . .	2'19	7'65	14'64
" von bestimmten Bahnhöfen . . . . .	1'31	4'15	7'21
Roheisen, allgemein (Spezialtarif) . . . . .	2'19	7'21	12'02
Stab- und Formeisen (Spezialtarif) . . . . .	8'08	23'82	35'18
" " (Stationstarif) . . . . .	4'59	13'33	20'10
" " (Ausfuhrtarif) . . . . .	3'06	9'18	13'33
Maschinen, allgemein, von bestimmten Bahnhöfen (Spezialtarif) . . . . .	6'77	23'82	45'67
" " (Ausfuhrtarif) . . . . .	2'19	7'65	14'64
Kalk, allgemein (Spezialtarif) . . . . .	1'75	5'68	8'74
" (Ausfuhrtarif) . . . . .	1'31	4'15	7'21
Zement von bestimmten Bahnhöfen . . . . .	6'77	23'82	45'67
" (Ausfuhrtarif) . . . . .	2'19	7'65	14'64
Ziegelsteine, allgemein (Spezialtarif) . . . . .	1'31	4'37	7'21
Schnittholz, allgemein (Spezialtarif) . . . . .	2'62	9'18	16'39
" ungehobelt (Ausfuhrtarif) . . . . .	1'53	5'46	10'05
" gehobelt, über 20 cm breit, allgemein . . . . .	3'71	12'45	22'29
" gehobelt, über 20 cm breit, zur Ausfuhr am Wasserweg . . . . .	3'06	8'52	11'80
" gehobelt, über 20 cm breit, zur Ausfuhr am Landweg . . . . .	2'62	9'18	17'70
" gehobelt, über 20 cm breit, vom I. XII. bis 31. III. zur Ausfuhr über Konstanza . . . . .	1'31	4'15	7'21
Weizen, allgemein . . . . .	2'40	7'87	12'24
" (Ausfuhrtarif) . . . . .	1'09	4'15	8'08
" vom I. IV. bis 30. XI. über Braila, Galatz und Reu . . . . .	1'09	4'15	7'65
" (Ausfuhrtarif) vom I. XII. bis 31. III. über den Hafen Konstanza . . . . .	1'31	4'15	7'21
Mais, allgemein . . . . .	1'53	5'03	9'18
" (Ausfuhrtarif) . . . . .	wie Weizen		
" über Braila usw. . . . .	wie Weizen		
" " Konstanza . . . . .	wie Weizen		
Weizenmehl, allgemein . . . . .	2'62	8'52	14'64
" (Ausfuhrtarif) . . . . .	wie Weizen		
" über Braila usw. " Konstanza . . . . .	wie Weizen		
Verbrauchszucker, allgemein . . . . .	4'59	15'08	25'78
" zur Ausfuhr von bestimmten Bahnhöfen . . . . .	2'62	9'18	17'70
Kartoffeln . . . . .	1'53	5'46	10'05
Schweine, allgemein, je m <sup>2</sup> Ladefläche für 2 Böden . . . . .	0'66	2'19	4'02
" (Ausfuhrtarif), je m <sup>2</sup> Ladefläche für 2 Böden . . . . .	0'44	1'62	3'15
Obst, frisch (außer Südfrüchte, Nüsse, Melonen), allgemein . . . . .	3'06	9'18	13'33
" frisch (Ausfuhrtarif) . . . . .	1'53	5'46	10'05
Koch- und Steinsalz, allgemein . . . . .	3'06	11'14	21'41
" (Ausfuhrtarif) . . . . .	1'14	3'61	6'27
Meersalz, allgemein . . . . .	2'62	9'18	17'70
Kristallsoda, allgemein . . . . .	5'68	19'67	37'58
" (Stationstarif) . . . . .	3'06	11'14	21'41
" (Ausfuhrtarif) . . . . .	wie Weizen		
Kunstdünger: Kalisalze, allgemein . . . . .	3'06	9'18	13'33
" (Stationstarife) . . . . .	1'31	4'37	8'08
" (Ausfuhrtarife) . . . . .	1'31	4'15	7'21
Schwefelsäure, rauchende, allgemein . . . . .	5'68	19'67	37'58
" (Stationstarif) . . . . .	2'62	9'18	17'70
" (Ausfuhrtarif) . . . . .	3'06	9'18	13'33

<sup>1)</sup> Anwendung der im Gesetz zur Förderung der einheimischen Industrie vorgesehenen Ermäßigungen: Die im Gesetz zur Förderung der einheimischen Industrie vorgesehenen, den vom Staate geförderten Industrieunternehmungen gewährten Ermäßigungen werden von den normalen Gebühren der Klassentarife angewendet:

20% für Materialien, Maschinen, Zubehör, Maschinenteile und Apparate, die für den Bau und die Einrichtung der Fabriken notwendig sind, welche die Begünstigungen dieses Gesetzes genießen;

30% für einheimische oder vom Zoll befreite Rohstoffe, die an die im Genusse der Begünstigungen dieses Gesetzes stehenden Fabriken versandt werden. Auf Getreide für Mühlen keine Ermäßigung;

45% für Fabrikzeugnisse.

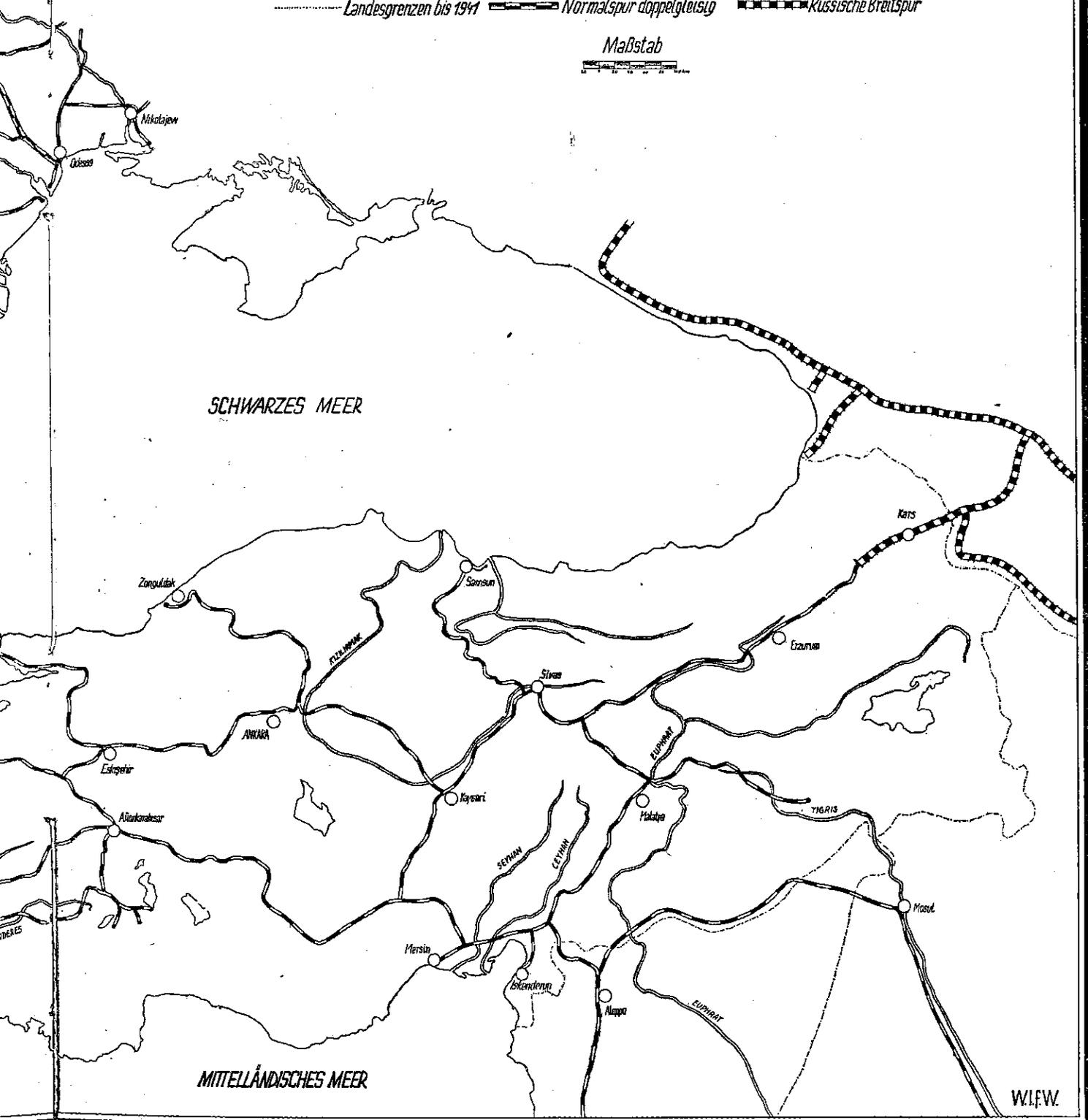
Ist bei einer Post außer dem Klassentarif auch ein Spezialtarif vorgesehen und ergibt die Anwendung der oben vorgesehenen Ermäßigungen höhere Gebühren als der Spezialtarif, so ist der Spezialtarif ohne Ermäßigung anzuwenden.



# DIE WICHTIGSTEN EISENBAHNEN SÜDOSTEUROPAS

- Landesgrenzen
- Landesgrenzen bis 1941
- ==== Normalspur
- ==== Normalspur doppelgleisig
- ==== Schmalspur
- ==== Russische Breitspur

Maßstab  

W.I.F.W.

## Zeittafel zur Entwicklung der Eisenbahnen im Südostraum 1825—1942

### Besondere Bedeutung der synchronischen Schau

Der Südostraum, in dem „so vielerlei Volk . . . geschleudert und . . . durcheinander gewirbelt wurde“ (*Ernst Wagemann*<sup>1)</sup>), kann weder als ein „raumwirtschaftliches Ausgleichsgebiet“ (*Hermann Groß*<sup>2)</sup>), noch als eine geographische Einheit gelten. Unähnlich den meisten anderen Gebieten der Erde, für die die Bezeichnung eines „Raumes“ in Anspruch genommen wird, liegt beim Südostraum das, was die Raunteile miteinander verbindet, nicht so sehr in der geographischen Gleichartigkeit oder der wirtschaftlichen Aufeinanderabstimmung, sondern wesentlich in der Gemeinsamkeit des politischen Schicksals. Alle Südostländer sind seit Beginn des Eisenbahnzeitalters *Objekte* der Mächtepolitik gewesen. Das gilt auch für das Osmanische Reich, obgleich es in fast drei Vierteln dieser Zeit noch gewisse andere Teile dieses Raumes beherrschte. Daher ist auch die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Südosteuropa entscheidend von politischen Ereignissen und Bewegungen bestimmt worden. Mehr als anderswo ist infolgedessen die Bewertung der wirtschaftlichen Seite der Entwicklungsgeschichte des Eisenbahnwesens abhängig von einer simultanen Betrachtung der politischen, eisenbahnpolitischen und wirtschaftlichen Daten.

Es waren im wesentlichen diese Überlegungen, die zur Zusammenstellung der nachfolgenden synchronischen Schau der Entwicklung der Eisenbahnen Südosteuropas veranlaßt haben, in die mit Absicht auch alle jene politischen Ereignisse aufgenommen wurden, die in der Zeit zwischen 1825 und 1942 als eisenbahnwirtschaftlich relevant angesehen worden sind. Die „Zeittafel“ spricht daher auch dort, wo sie keine Angaben aufweist. Auf solche Weise kommt z. B. sehr deutlich in ihr die Tatsache zum Ausdruck, daß Ungarn seine politische Selbständigkeit schon wesentlich früher als andere Länder der Balkanhalbinsel erlangt und demzufolge auch schon Jahrzehnte früher sein Eisenbahnnetz selbständig und „staatsraumbezogen“ gestalten konnte als die anderen Südostländer, die teils erst auf dem *Berliner Kongreß*, teils noch später zu ihrer vollen staatlichen Souveränität gelangten. Ähnlich wird auch der bestimmende, wenn auch vielfach entgegengesetzte Einfluß der im 20. Jahrhundert geführten

<sup>1)</sup> Der neue Balkan, Hamburg 1939, S. 15.

<sup>2)</sup> Südosteuropa, Bau und Entwicklung der Wirtschaft, Leipzig 1937, S. 4.

Kriege auf die Entwicklung des Eisenbahnwesens der einzelnen Länder ersichtlich.

Die Zeittafel beabsichtigt indessen nicht nur die Aufhellung der politischen Einflüsse auf das Eisenbahnwesen; sie ist zu gleicher Zeit auch ein Spiegel der wirtschaftlichen Entwicklung des Raumes, die in der Entwicklung des Eisenbahnwesens einen ihrer entscheidenden Gradmesser findet. Sie ergänzt sich hier mit den Eisenbahnverkehrskarten der einzelnen Südostländer, die im Laufe der letzten zwei Jahre in den „Monatsberichten des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung“ veröffentlicht worden sind<sup>3)</sup>. Das gleiche gilt für die im vorliegenden Heft auf den Seiten 18 und 19 enthaltene allgemeine Übersichtskarte über das Eisenbahnnetz des Gesamttraumes.

Der Wert der Zeittafel für eisenbahnpolitische Entschlüsse und für die Beurteilung der künftigen Entwicklung wird sich in beträchtlichem Maße danach richten, wie eng in Zukunft die politischen und wirtschaftlichen und damit auch die verkehrswirtschaftlichen Tatbestände miteinander verflochten bleiben werden.

\* \* \*

*In der Tafel kam es nicht darauf an, in lückenloser Vollständigkeit alle kleinen und kleinsten Linien, die zahllosen Konzessionserteilungen und -zurückziehungen, alle einzelnen Baubeginne und Bauunterbrechungen sowie den häufigen Wechsel in den Besitzverhältnissen — soweit er nicht von grundsätzlicher Bedeutung war — wiederzugeben. Sie beschränkt sich auch, um nicht durch eine zu große Fülle von weniger wichtigen Daten mit der Übersichtlichkeit die Erreichung ihres eigentlichen Zwecks zu gefährden, auf die Wiedergabe der die Gesamtstruktur des Eisenbahnwesens bestimmenden Faktoren, zu denen neben der Inbetriebnahme der Hauptstrecken und wichtigeren Nebenlinien die Finanzierung, die Einflußnahme des Staates auf das Eisenbahnwesen u. a. gezählt werden.*

<sup>3)</sup> Das Eisenbahnnetz Rumäniens, in: Monatsberichte des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung, 14. Jg. (1940), Heft 7/8, S. 123; Die Eisenbahnen Bulgariens, ebenda, 14. Jg. (1940), Heft 9/10, S. 159; Die Eisenbahnen Griechenlands, ebenda, 15. Jg. (1941), Heft 1/2, S. 25; Die Eisenbahnen der Slowakei, ebenda, 15. Jg. (1941), Heft 3/4, S. 57; Die Eisenbahnen der Türkei, ebenda, 15. Jg. (1941), Heft 3/4, S. 61; Die Eisenbahnen Ungarns, ebenda, 15. Jg. (1942), Heft 9/10, S. 153; Die Eisenbahnen des ehemal. jugoslawischen Staatsgebietes, ebenda, 15. Jg. (1942), Heft 9/10, S. 165.

## Zeittafel

*Die Anführung der Strecken ohne weitere Zusätze bedeutet ihre Inbetriebnahme. Für die Kennzeichnung der Längen der einzelnen Strecken standen teils die Bau-, teils die Tarifkilometer zur Verfügung. Nur in wenigen Fällen wurde die Länge der Strecken mangels entsprechender Angaben vorsichtig geschätzt.*

Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1825	Österreichische und ungarische Studienkommission empfiehlt u. a. Bau Budapest—Esseg, Budapest—Sisak—Semlin (→Adria)					
1827	Plan Pferdebahn Pest—Debrecen					
1836	Eisenbahnbau-Gesetz Erste Konzession Pferdebahn Győr—österr. Grenze					
1844	Konzession Pferdebahn Mardhegg—Budapest—Debrecen und Zweige an Ung. Zentralbahn-Ges.					
1845	Friedrich List veröffentlicht Betrachtungen über künftiges ungar. Eisenbahnnetz					
1846	Budapest—Vác (34 km)					
1847	Sopron—Katzelsdorf (5 km) u. Budapest—Cegléd—Szolnok (101 km)					
1848	Eisenbahnbauprogramm (Graf Szechenyi)					
1850	Vác—Párkány—Nána—Preßburg (180 km) Verstaatl. d. Ung. Zentralbahn-Ges.	Laibach—Triest (94 km)				
1851		Türkei versagt Serbien Bewilligung f. Bauten in eigener Regie				
1852		Plan f. Bau Istanbul—Edirne—Plovdiv—Sofia—Semendria—Belgrad (engl. Kapital); Serbien will eig. Teilstr. selbst bauen (pol. Unterst. Frankreichs)		Plan f. Bau Istanbul—Edirne—Plovdiv—Sofia—Semendria—Belgrad (engl. Kapital)		Plan f. Bau Istanbul—Edirne—Plovdiv—Sofia—Semendria—Belgrad (engl. Kapital)
1853	Cegléd—Félegyháza (59 km)					
1854	Félegyháza—Szeged (78 km) Verstaatl. Sopron—Katzelsdorf Konzessionsgesetz (Heranziehung Privatkapital)					
1855	Győr—Hegyeshalom—Bruck a. d. Leitha (84 km)					
1856	Komárom—Győr (38 km) Staat garantiert Eisenbahnbonds (100 Mill. fl.)		Türkische Konzession Cernavoda—Konstanza (an engl. Ges.)			Konzession Izmir—Aydin (an engl. Ges.)
1857	Szolnok—Debrecen (121 km); Szeged—Temeschburg (117 km) u. Pécs—Mohács (61 km; Kohlenbahn)	Wien—Graz—Laibach—Rakek—Triest (380 km; Bau d. Staates); Verbindung östl. Adria-raum—Mitteleuropa		Türkisches Militär erwägt Bau Istanbul—Russe (Donau) mit Zweigen Burgas und Varna		Türkisches Militär erwägt Bau Istanbul—Russe (Donau) mit Zweigen Burgas und Varna
1858	Püspökladány—Nagyvárad (69 km) u. Szolnok—Békéscsaba—Lökösháza—Arad (153 km)		Temeschburg—Bazias (120 km) u. Szolnok—Arad (153 km)			

Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1859	Debrecen—Nyíregyháza—Szerencs—Miskolcz (137 km)	Übergang Wien—Laibach—Triest vom Staat an K. K. Privilegierte Südliche Staats-, Lombardisch-Venezianische u. Central-Italienische Eisenbahn-Ges. (Später K. K. Privilegierte Südbahn-Ges.)	<b>Vereinigung der Donaufürstentümer Moldau und Walachei</b> Erteilung der ersten Baukonzessionen			
1860	Komárom—Székesfehérvár (80 km); Pragerhof—Nagykanizsa (110 km) u. Miskolcz—Kassa (89 km)	Pragerhof—Nagykanizsa (110 km)	Cernavoda—Konstanza (63 km; türkisch)			Izmir—Trianda (43 km; 1. Teil Izmir—Aydin-Bahn)
1861	Budapest—Székesfehérvár—Siófok—Nagykanizsa (221 km)					Trianda—Djellad-Kawc—Kozbunar (21 km)
1862		Steinbrück—Agram—Sisak (51 km)				Kozbunar—Ajasoluk (13 km)
1863	Staat garantiert Eisenbahnbonds (4·5 Mill. fl. jährl.)	Marburg—Klagenfurt (93 km)		Türk. Reg. überträgt Bau Russe—Varna an engl. Ges.		
1864			Erste Eisenbahnleihe (12 Mill. fr.)			
1865	Sopron—Szombathely—Nagykanizsa (165 km)	Agram—Karlstadt (49 km)	Rasdjelna—Kutschurgan (14 km; russisch) Eisenbahnleihe (11 Mill. fr.)			Izmir—Manisa (66 km) u. Penagia—Bornova (5 km) Errichtung v. Ministerium f. öffentl. Arbeiten (zuständig f. Eisenbahnbauten)
1866			Lemberg—Czernowitz (267 km; österreich.)	Russe—Varna (223 km; türk.)		Manisa—Turgutlu (27 km) u. Ajasoluk—Aydin (53 km; letzte Teilstrecke Izmir—Aydin)
1867	<b>Österreichisch-ungarischer Ausgleich</b>					
	Budapest—Hatvan—Salgótarján (123 km) Errichtung einer Eisenbahndirektion	Konzession für serbische Eisenbahnen (an belgisch-franz. Ges.)				
1868	<b>Ungarisch-kroatischer Ausgleich (Kroatien u. Slawonien autonom)</b>					
	Nagykanizsa—Murakeresztúr—Zákány—Barcs (72 km) u. Barcs—Pécs (68 km) Staat garantiert Eisenbahnbonds (8·3 Mill. fl. jährl.) Errichtung Eisenbahn-Zentralbehörde Verstaatlichung Nordbahn (Budapest—Lusonc)		Arad—Karlsburg (211 km) Wegebaugesetz Konzession für 916 km an preuß. Ges.			
1869	Szeged—Subotica—Zombor (100 km; 1. Teilstr. d. Alföld-Fiumaner Bahn)		Bukarest—Giurgiu (70 km; engl. Bau-firma; staatl. Betrieb) u. Suczava—Burdzjeni—Verești—Pașcani—Roman (103 km)		Piräus—Athen (8·65 km; Bau engl. Ges.)	Konzession für Orientbahn in europäischer Türkei
1870	Zákány—Agram (103 km); Hatvan—Miskolcz (115 km) Nagyvárad—Kolozsvár (152 km); Békéscsaba—Hódmezővásárhely—Szeged (97 km; 2. Teilstr. d. Alföld-Fiumaner Bahn); Zombor—Esseg—Vilány (103 km; 3. Teilstr. d. Alföld-Fiumaner Bahn); Gombos—Erdőd (Donau-Dampftrajekt)	Agram—Zákány (103 km); Tarvis—Laibach (105 km) u. Subotica—Esseg (114 km)	Pașcani—Jassi (76 km) u. Piski—Petroșeni (79 km)			Staatl. Prämienobligationen (300 Mill. fr.; f. Eisenbahnbau) Gründung d. Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux

Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1871	Nagyvárad—Békéscsaba (88 km); 4. Teilstr. d. <i>Alföld-Fiumaner-Bahn</i> ; Salgótarján—Losonc—Altsohl (90 km); Sátoraljaujhely—Szerencs (46 km); Miskolcz—Bánréve (46 km); Legenye Mihályi—Humené (66 km); Győr—Celldömölk—Szombathely (115 km); Debrecen—Ermihályfalva—Nagykároly—Szatmárnémeti (107 km) u. Székelykocsárd—Marosvásárhely (59 km)		Arad—Temeschburg (56 km) u. Tiraspol—Kischinew (70 km; russisch) Preuß. Ges. gerät in fin. u. pol. Schwierigkeiten. Entwertung ihrer Obligationen; Entziehung der Baukonzession			
1872	Zákány—Ujdombóvár (100 km); 1. Teilstr. d. <i>Donau-Drau Bahn</i> ; Székesfehérvár—Veszprém—Celldömölk (122 km); Szombathely—Gyanafalva (63 km); Sátoraljaujhely—Legenye Mihályi (16 km); Sátoraljaujhely—Csap—Bátyu—Királyháza (126 km); Nyíregyháza—Kisvárd—Csap—Ungvár (96 km); Szatmárnémeti—Bustyaháza—Máramarossziget (114 km) u. Bátju—Munkács (26 km)	Banjaluca—Bosn.-Novi (87 km; türk.)	Roman—Tecuci—Barboși—Galatz—Galatz Hafen—Braila Hafen—Ploesti—Chitila—Bukarest (482 km); Tecuci—Bârlad (54 km); Chitila—Pitești (99 km) u. Verbindungsbahn Bukarest-Stadt (7 km) <i>Rumänische Eisenbahn A. G.</i> erhält Baukonzession; <i>Osterr.-ung. Staatseisenbahn-Ges.</i> übernimmt Betrieb ihrer Strecken		Edirne—Dedeagatsch (153 km; türk.)	Haydarpaşa—Pendik (24 km) u. Jedikale (Istanbul)—Küçük Çekmedje
1873	Hatvan—Szolnok (69 km); Bánréve—Fülekk (48 km); Ujdombóvár—Bátaszék (66 km); 2. Teilstr. d. <i>Donau-Drau Bahn</i> ; Legenye Mihályi—Kassa (49 km) u. Kolozsvár—Apahida—Székelykocsárd (67 km) Staat garantiert Eisenbahnbonds (15 Mill. fl. jährl.)	Djevdeliija—Skoplje (165 km; türk.) u. Karlstadt—Ogulin—Sušak (176 km)	Kischinew—Kornești (73 km; russisch) Hermannstadt—Copsa Mica (45 km) u. Großwardcin—Kronstadt (485 km)	(Istanbul—) Swilengrad—Belowo (208 km; türk.) Übergabe Russe—Varna an <i>Orientbahn-Ges.</i>	Plan Piräus—Athen—Larissa Saloniki—Skoplje (244 km; türk.)	Istanbul—Edirne (318 km); —Sarambey—Belowo) u. Pendik—Gebze—Izmit (67 km)
1874	Bánréve—Rozsnyó—Dobschau (70 km) u. Feled—Rimaszombat—Theifholz (49 km) Vertrag mit Rumänien über Streckenbau Karpatischen-Tunnel bei Voloc	Skoplje—Mitrovica (120 km; türk.)	Vertrag mit Ungarn über Streckenbau Jassi—Ungheni (21 km; erste direkte Verbindung m. russ. Grenze)	Slatidol (Seimen)—Jambol (106 km; türk.) und Tschirpan—Nova Zagora (79.5 km; türk.)		
1875		Betriebseinstellung Banjaluka—Bosn.-Novi Projekt Sandschakbahn vor österr.-ungar. Kronrat	Pitești—Craiova—Varciorova—Landesgrenze (274 km; durchgehende Verbindung Bukarest—Budapest—Wien—Prag—Berlin) u. Kornești—Ungheni (36 km; russisch)			Staatsbankrott
1876	Győr—Sopron (84 km) Verstaatl. <i>Donau-Drau-Bahn</i>	<b>BEGINN DER UNABHÄNGIGKEITSKRIEGE GEGEN DIE TÜRKEI</b>				
1877	Verbindungsbahn Budapest Stadt Verstaatl. <i>Donau-Drau-Bahn</i>	Siveric—Split—Sibenik (105 km)	Czernowitz—Suczava (90 km); Kutschurgan—Tiraspol (32 km) u. Bender—Reni (288 km; russisch) Eisenbahnleihe (237.5 Mill. ffr.)			

Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1878	<b>B E R L I N E R K O N G R E S S</b>					
	<b>Annexion v. Bosnien u. Herzegowina durch Österreich-Ungarn</b> <b>Serbien selbständig</b> Konvention zwischen Serbien und Österr.-Ungarn: Ö.-U. muß bis 1881 seine Bahnen an serb. Netz anschließen, Serbien d. Str. Belgrad—Nisch—Pirót—Belowo, Nisch—Vranje—Anschluß Saloniki—Mitrovica bauen	Dalja—Vinkovici—Brod (96 km) Wiederinbetr. Banjaluka—Prijeđor (56 km)	<b>Rumänien wird unabhängig, erhält nördl. Dobrudscha; Bessarabien fällt an Rußland</b> Kronstadt—Predeal (25 km)	<b>Gründung des Fürstentums Bulgarien</b> (s. ehemal. Jugoslawien)	<b>Besetzung Thessaliens durch Griechenland</b>	<b>Verluste: Serbien, Rumänien u. Montenegro selbständ.; Bulgarien tributpflichtiges Fürstentum; Bosnien und Herzegowina an Österr.-Ungarn</b>
1879	Sopron—Ebenfurt (30 km)	Slow. Brod—Bosn. Brod (Saveübergang) und Bosn. Brod—Zenica (186 km; Eisenerze) Bau militärischer Rollbahnen in Bosnien u. Herzegowina. (Vorläufer der späteren Schmalspurbahnen)	Ploesti—Campina—Sinaia—Predeal—Landesgrenze (85 km; Verbind. über Transylvanische Alpen mit Mittel- u. Westeuropa; Erschließung des Erdölgebietes u. d. Steinsalzgruben) u. Orsova—Temeschburg—Budapest (493 km)			
1880	Verstaatl. <i>Theißbahn</i> Lokalbahn-gesetz		Verstaatl. d. Linien d. <i>Rumänischen Eisenbahn A. G.</i>			
1881	Apahida—Dés (45 km; <i>Szamosalbahn</i> )		<b>Rumänien wird Königreich</b> Buzău—Focsani—Marăsești (90 km)		<b>Konferenz v. Istanbul; Thessalien griechisch</b> Konzession f. thessal. Bahnen (200 km)	Aydin—Kujudjak (56 km)
1882	Budapest—Kunszentmiklós—Kiskőrös—Kiskunhalas—Subotica (168 km); Budapest—Sárbogárd—Újdombóvár—Szentlőrinc (206 km); Rákos—Újszász (76 km; Verbindung <i>Theißbahn</i> Budapest) u. Szőreg—Makó—Mezőhegyes—Arad (111 km)	<b>Serbien wird Königreich</b> Zenica—Sarajevo (78 km; Betrieb durch Militärverwaltung) u. Sunja—Doberlin (25 km) Eisenbahnleihe (90 Mill. Din. f. Bau d. Strecke Belgrad—Vranje—türk. Grenze)			Pyrgos—Katakolon (13 km; Korinthenhandel) Konzession f. Peloponn. Netz (750 km)	Kujudjak—Serayköy (45 km)
1883	<b>V I E R E R - K O N V E N T I O N</b> in Wien zwischen Österreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei. Verpflichtung zur Anschlußherstellung an serbisches Netz bis 15. Oktober 1886; Tarifabmachungen					
	Subotica—Ujvidék (101 km); Galánta—Szered (11 km); Köszeg—Szombathely (17 km) u. Rétság—Szekeşárd (55 km) Staatsbahnsystem (Sequestrationsgesetz)	Subotica—Neusatz—Semlin (173 km; erster Zug Wien—Belgrad) u. Indija—Mitrovica (44 km)			Planung Piräus—Papa-pouli (Synova); Anschluß an europ. Netz	Torbali—Bayindir—Tire (48 km)
1884	Budapest—Komárom (90 km) u. Szatmárnémeti—Nagybánya (56 km) Verstaatl. d. <i>Siebenbürg. u. Alföld. Bahn</i>	Bau d. Donaubrücke bei Neusatz u. Savebrücke bei Semlin (Irz. Ges.); Belgrad—Nisch (244 km); Barcs—Pakrac u. Suhopolje—Slatina zus. 118 km)	Adjud—Targu Ocna (50 km)	Eisenbahngesetz über Bau Serb. Grenze—Zaribrod—Sofia—Vakarel	Volo—Larissa (60 km)	
1885	Subotica—Baja (58 km) u. Esztergom—Nána Csata (20 km)	<b>Beginn des Krieges gegen Bulgarien</b> Mostar—Metkovic (42 km) Eisenbahnleihe (33 Mill. Din. f. Nisch—Pirót; 12,5 Mill. Din. f. Semendria—Velika Plana und Lapovo—Kragujevac) Beginn einer langen Bauperiode v. Industrie-, Schlep- und Waldbahnen in Bosnien u. Herzegowina	Bărlad—Crasna—Vaslui (52 km)	<b>Beginn des Krieges gegen Serbien</b>	Athen—Laurion (66 km; Silber-, Blei- u. Zinnbergwerke) und Herakleion—Kephissa (7 km)	

Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1886	Marosvásárhely—Szászregén (32 km) u. Dés—Beszterce (60 km)	<b>Ende des Krieges gegen Bulgarien</b> Nisch—Leskovac—Ristovac (122 km; Anschluß Saloniki—Mitrovica); Flügelbahn Doboj—Tuzla (Kohlenwerke); Velika Plana—Semen-dria (25 km); Lapovo—Kragujevac (30 km; Arsenal Serbiens); u. Čakovec—Varaždin—Agram (99 km)	Piatra Olt—Dragăşani (34 km)	<b>Ende des Krieges gegen Serbien</b> Eisenbahnleihe (47 Mill. Lewa)	Athen—Korinth—Argos—Nauplia (154 km); Argos—Myli (97 km) u. Velestino—Demerli—Kalabaka (143 km)	Mersin—Jenice—Adana (67 km)
1887	Munkács—Voloč—Szkotárszka (68 km); Nagyvárad—Ermihályfalva (66 km); Csata—Léva (32 km); Kistenyey—Kisújszállás (132 km); Nyíregyháza—Mátészalka (57 km); Nagykároly—Zilah (92 km) u. Taracköz—Tarackraszna (Taracktalbahn; 29 km)		Bukarest—Feteşti (Überbrückung von zwei Donauarmen); Ciulniga—Călărăsi; Ciulniga—Slobozia—Faurci (zus. 282 km); Dragăşani—Rimnicu-Vâlcea (53 km); Piatra Olt—Corabia (76 km); Goleşti—Campulung (55 km); Costeşti—Roşiori (65 km); Roşiori—Turau Măgurele (47 km) u. Dolhasca—Fălticeni (25 km)			
1888	Erster Zug Wien—Istanbul Budatelke—Sajómagyaros (40 km); Keszthely—Balaton Szt. György (10 km) u. Szombathely—Pinkafeld (52 km) Verstaatl. d. Budapest-Verbindungsbahn	Nisch—Bela Palanka—Zaribrod (98 km); Skoplje—Zibefce (82 km; türk.); Mostar—Ostrožac (66 km) u. Siveric—Knin (20 km)	Hatna—Kimpolung (67 km; österreich.)	Staat übernimmt Russe—Varna Bewilligung: 105 Mill. Lewa Ausbau Eisenbahnen Zaribrod—Sofia—Vakarel—Belovo (161 km)	Erster Zug Wien—Istanbul Korinth—Patras (131 km)	Catal—Üdemis (26 km) Deutsch-österreich. Bankgruppe kauft Linie Haydarpaşa—Izmit
1889	Székelyhid—Sarmaság (87 km); Budapest—Lajosmizse (63 km) u. Kisújszállás—Gyoma (45 km) Verstaatl. Budapest—Pécs (Verb. m. Adria, Einfl. auf Donau-Dampfschiffahrt) und Westbahn (Betr.)	Ostrožac—Konjic (15 km) u. Sisak—Sunja—Brod (153 km) Beginn des Staatsbahnsystems Verstaatlichung d. serb. Linien d. franz. Ges. (Gesamtl. rd. 530 km)	Czernowitz—Nowosielica (31 km; österreich.) Eisenbahnleihe (50 Mill. Gold-Lei)	Eisenbahnleihe (30 Mill. Lewa)		Serayköy—Apa (97 km); Apa—Dinar, Goudjeli—Denizli u. Sütlac—Çivril (insges. 186 km) Gründung d. Société du chemin de fer ottoman d'Anatolie (C. F. O. A.) mit deutschem Kapital (Deutsche Bank und Wiener Bankverein)
1890	Dés—Zilah (99 km); Bethlen—Kisilva—Oradna (68 km) u. Torna—Kassa (41 km)	Anleihe (26-6 Mill. Din. für Verstaatlichung d. Bahnen)		Jambol—Burgas (110 km; Verbindung Sofias mit Schwarzem Meer)	Patras—Pyrgos (99 km)	Reşadiye—Söke (22 km); Izmit—Arifiye (44 km); Manisa—Soma (92 km) u. Sabandja—Adapazari (18 km)
1891	Esztergom—Almásfüzitő (42 km); Debrecen—Füzesabony (101 km) u. Bóba—Tapolca (45 km) Verstaatl. Budapest—Marchegg, Budapest—Zsolna u. Budapest—Orsova	Konjic—Sarajevo (52 km; einzige Verb. Österr.-Ungarns mit südl. Adria) u. Mitrovica—Vinkovici (75 km)	Hermannstadt—Landesgrenze (16 km) Anleihe (45 Mill. Lei für Bau von Eisenbahnen u. a.)		Pyrgos—Olympia (21 km); Missolonghi—Kryonerion (17 km); Myli—Tripolis (58 km) u. Kalamata—Diaboli-tion (45 km) mit Zweig Mikromane—Messene (5 km)	Adapazari—Lefke (64 km) und Lefke—Bilecik (36 km)
1892	Eisenbahnnetz 1874 bis 1892 von 5.925 km auf 12.144 km; davon 9.810 km Staatsbetrieb	Cuprija—Okne Aleksander (24 km); Kohlengruben i. Senje)	Vaslui—Jassy (68 km); Slobodka—Rybniza (50 km; russisch); Felek—Fogaras (52 km) u. Hermannstadt—Felek (32 km)	Anleihe (142 Mill. Lewa; vorw. f. Bahnbauten)	Missolonghi—Agrinion (44 km; Tabakgebiet); Kabasilia—Bartholomio (6 km) u. Saloniki—Vertekop (97 km)	Bilecik—Inönü—Eskişehir—Alpöküi—Lariköi (174 km); Lariköi—Belik Köprü—Polati—Ankara (171 km) u. Mudanya—Bursa (42 km; Umbau)
1893	Balaton Szt. György—Somogyuszob—Barcs (108 km) u. Mezötúr—Szarvas—Mezőhegyes (97 km)	Lasva—Travnik (23 km) u. Laibach—Großlupp—Gottschee (76 km) Eisenbahnleihe (8 Mill. Din.)	Balți—Nowosielica (229 km; russisch)	Sofia—Pernik (34 km; Kohlenvorkommen)	Staatsbankrott	
1894	Pusztatényő—Hódmezővásárhely (92 km)	Travnik—Bugojno (44 km); Kenale—Monastir (17 km); Großlupp—Rudolfswert (49 km); Vršac—Kubin (84 km); Esseg—Nasič (49 km) u. Nasič—Batrina (60 km)	Rybniza—Balți (123 km; russisch) Anleihe (120 Mill. Lei für Bahn-, Straßen-, Brückenbauten u. a.)		Saloniki—Doiran (70 km) u. Vertekop—Monastir (124 km)	Eskişehir—Alayunt—Kütahya (78 km)

Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1895	Máramarosziget—Körösmező—Havasalja—Zimir—Stanislau (176 km); Budapest—Esztergom (55 km) u. Szentlőrinc—Slatina—Našic (93 km)	Donji Vakuf—Jajce (25 km); Baja—Sombor—Neusatz (145 km); Podlugovi—Vareš (24 km; Eisenwerke) u. Szentlőrinc—Slatina—Našic (93 km)	Fetești—Cernavoda—Saligny (26 km) (Überbrückung des Borceaarmes der Donau) u. Craiova—Calafat (106 km)	Schumen—Kaspitschan (23 km)	Hadzi Beilik—Serres (41 km); Serres—Anghista (40 km); Anghista—Nusretli (41 km); Nusretli—Bukia (23 km) u. Diakophton—Kalavryta (22 km)	Alayunt—Afyonkarahisar (94 km) u. Afyonkarahisar—Aşchir (98 km)
1896	Miskolcz—Torna (70 km)		Anleihe (90 Mill. Lei f. Eisenbahnen u. a.)	Eisenbahnanleihe (260 Mill. ffr.)	Kirköi—Okschilar (109 km) u. Bodoma—Feredzik (39 km); Gesamtstrecke Feredzik—Karasüh (527 km)	Aşchir—Ilgin—Konya (176 km)
1897	Székesfehérvár—Sárbo-gárd (38 km); Szek-szárd—Bátaszék (19 km); Szolnok—Kiskunfélegyháza (65 km) u. Celldömök—Fertő Szt. Miklos—Pandorfing (109 km) Eisenbahnanleihe (246 Mill. Kr.)		Alvincz—Hermannstadt (81 km)	Pernik—Radomir (15 km) und Sofia—Roman (109 km)		Alaşchir—Usak—Afyonkarahisar (251 km)
1898	Székesfehérvár—Bicsake (50 km)		Galag—Ghibarteni (71 km)	Gebedje—Devnia (8 km; Erleichterung d. Ausfuhr über Varna) und Somovit—Jassen (35 km)		
1899	Nagybánya—Zsibo (78 km) u. Kronstadt—Sepsiszentgyörgy—Gyimes (114 km)	Pančevo—Romanpetre (32 km)	Karpathenübergang (bei Targu Ocna)	Roman—Plewen—Schumen (326 km) Staat übernimmt Materialbahn Somovit—Jassen, Ausbau f. Personenverkehr	Tripolis—Diabolition (77 km)	
1900	Kaposvár—Szigetvár (54 km)			Russe—Tirnovo (130 km)		
1901		Abzweigung der Strecke Mostar—Metković nach Gravosa, Bocche di Cattaro und Trebinje (165 km; Anschluß der Häfen Dubrovnik u. Kotor)	Übergang Transsylv. Alpen (bei Rimnicu-Vâlcea) u. Kimpolung—Valeputna (19 km)			
1902	Pápa—Bánhida (90 km)	Autonome Finanzkasse der serb. Bahnverwaltung	Valeputna—Dorna Vatra (23 km)		Pyrgos—Meligala (79 km) mit Zweig Kaloneri—Kyparissa (6 km)	
1903	Tapolca—Keszthely (23 km)	Sisak—Virginmost (60 km)			Volo—Meleei (28 km)	Gründung der Société Imperiale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad (deutsches Kapital, Sitz Istanbul)
1904	Verstaatl. Ungtal (Csap—Uzsok)- und Marosvásárhely—Szászrégenerer Bahn	Split—Sinj (45 km) u. Mladenovac—Arandjelovac (30 km)		Anleihe (100 Mill. Lewa; Eisenb. u. a.)		Konya—Eregli—Bulgurlu (200 km)
1905	Ungvár—Uzsok—Turka—Sambor—Lemberg (262 km) u. Lajosmizse—Kecskemét (29 km)					
1906	Kiskunfélegyháza—Oroszháza (79 km)	Sarajevo—Vardište (105 km) u. Klagenfurt—Abling—Triest (202 km) Anleihe (95 Mill. ffr. f. Eisenb. u. a.) Zollkrieg mit Österr.—Ungarn (Schweinekrieg); neue Ausfuhr richtig, Orient, Saloniki Ausfallstor Konferenz in Bremen berät u. a. direkte Verbind. Norditalien—Kroatien—Belgrad			Griech.-türk. Verhandl. über Anschluß Nord-Südbahn an Saloniki—Monastir gescheitert  Elektrifizierung Athen—Piräus und Verläng. (als Untergrundbahn) bis Athen-Stadtmitte (10 km)	

Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1907	Madéfalva—Gyergyó-szentmiklós (47 km)	Virginmost—Karlstadt (41 km)		Zimmiga—Sliven (24 km) Anleihe (145 Mill. Lewa; Eisenb. u. a.)		C. F. O. A. übernimmt Bewässerung von 51.000 ha in Konya-Ebene
1908	Sopron—Kőszeg (58 km) u. Szatmárnémeti—Mátészalka (56 km)	Karlstadt—Möttling (28 km); Vir—Bar (42 km; ital. Gcs.) u. Okne Aleksander—Ravna Reka (8 km) Osterr.-Ungarn ersucht Türkei um Konzession für Sandschakbahn Uvač—Mitrovica	Anleihe (70 Mill. Gold-Lei f. Eisenbahninvestitionen, Ausbau des Hafens von Konstanza u. a.)	<b>Bulgarien wird unabhängiges Königreich, Einverleibung Ostrumeliens</b> 310 km ostrumelische Strecken fallen an Bulgarien	Piräus—Athen—Theben—Levadia—Lianokladi—Demerli (304 km); Zweigstr. Inoi—Chalkis (22 km) u. Lamia—Stilis (17 km)	<b>Annexion v. Bosnien Herzegowina durch Österr.-Ungarn</b> <b>Bulgarien unabhängig</b> Verlust von 310 km ostrumelische Strecken an Bulgarien
1909	Baja—Bátaszék (19 km; Donaubrücke) u. Szászrégen—Gyergyószentmiklós (101 km)	Stalac—Kruševac (15 km) Eisenbahnleihe 150 Mill. ffr.)	Fogaras—Kronstadt (65 km)	Radomir—Küstendil (55 km) und Levski—Swistov (51 km) Eisenbahnleihen (182 Mill. Lewa) Staat übernimmt Vakarrel—Belowo; Belowo—Sarambey—Slatidol (Sefmen)—Svilengrad—türkische Grenze und Slatidol (Sefmen)—Jambol	Demerli—Larissa (46 km) und Larissa—Papapouli (46 km)	
1910		Arandjelovac—Lajkovac (35 km) Bosnien u. Herzegowina besitzt Gesamtneig 1.631 km, dav. 112 km Normalspur- und 1.520 km Schmalspur- und Waldbahnen	Ploesti—Slobozia (117 km) Eisenbahnleihe (128 Mill. Lei)	Küstendil—Gnjesevo (33 km); Tirnovo—Platschkovzi (49 km); Plovdiv—Tschirpan (59 km) und Devnia—Dobritsch (59 km)		Dinar—Keçiborlu (35 km)
1911	Börgönd—Tapolca (118 km) u. Veszprém—Alsóörs (20 km)			Stara Zagora—Dabovo (37 km)		Bulgurlu—Ulukişla (38 km); Keçiborlu—Kule Oaü (36 km)
1912	<b>B E G I N N D E S E R S T E N B A L K A N K R I E G E S</b>					
		Stalac—Uziče (167 km; Teilstr. bis Kruševac 1909); Paracin—Zaječar—Vražogovac (105 km); Prahovo—Knjaževac (119 km; <i>Timokbahn</i> ); Metovnica—Bor (25 km); Kupferbergwerk) u. Lajkovac—Gorni Milanovac (50 km)	Eröffnung Tunnel Bereşti (3.300 m; direkte Verbindung Galaş—Bárlad)			Soma—Balikesir (71 km); Kule Oaü—Egridir (23 km); Balikesir—Bandirma (112 km); Alpulu—Kirkklareli (66 km); Ulukişla—Karapınar (53 km); Durak—Jenice (18 km) u. Adana—Mamure (79 km)
1913	<b>ENDE DES ERSTEN BALKANKRIEGES (PRÄLIMINARFRIEDE VON LONDON; MAI 1913) ZWEITER BALKANKRIEG (JUNI-AUGUST 1913; FRIEDE VON BUKAREST)</b>					
	<b>Zuwachs Teil v. Mazedonien</b> Übernahme von 375 km Strecken i. Mazedonien (Mitrovica—Skoplje—Djevdelija; Monastir—Kenale (griech. Grenze) u. Skoplje—Zibefce) Vertrag m. Griechenland über Freizone in Saloniki u. freien Verkehr auf Str. Saloniki—Skoplje u. Saloniki—Monastir für 50 Jahre (Weltkrieg vereitelt Ratifizierung)	<b>Zuwachs Süd-dobrudscha von Bulgarien</b>	<b>Zuwachs Teil v. Westthrazien</b> Übernahme d. Str. Dedeagatsch—Okschilar; Bodoma—Feredzik u. Dedeagatsch—Swilengrad <b>Verlust Süd-dobrudscha an Rumänien</b> Verlust d. Str. Devnia—Dobritsch Mezdra—Lom (118 km); Boitschnovtze—Ferdinand (14 km); Platschkovtze—Boruschitza (23 km) u. Boruschitza—Dabovo (44 km)	<b>Zuwachs Teil v. Mazedonien u. Westthrazien</b> Übernahme d. Str. Saloniki—Monastir bis Kenale; Saloniki—Okschilar ( <i>Konstantinopelbahn</i> ); Saloniki—Skoplje bis Idomeni ( <i>Orientbahn</i> ) Saloniki-Freihafenvertrag m. chem. Jugoslawien	<b>Europ. Besitz beschränkt auf thrazisches Gebiet zw. Edirne u. Istanbul</b> Verlust der meisten europ. Linien an Bulgarien, Griechenland u. Serbien Toprakale—Iskenderun (60 km)	

Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1914	<b>B E G I N N D E S W E L T K R I E G E S</b>					
	Gesamtney 22.530 km (dav. 19.022 km Staatsbetrieb)	Rudolfswerth-- Möttling (58 km) Serb. Gesamtney 1.753 km (dav. 692 km schmalsp.; in Bau 571 km) Eisenbahn- und Armee- anleihe (250 Mill. Din.)	Gesamtney 3.588 km (fast ausschl. staatl. Bahnen) Mircea Voda--Bazargic (116 km) Eisenbahnleihe (428 Mill. Lei; Net soll in 7 Jahren auf 5.600 km erweitert werden; Kriegssaus- bruch verhindert Durchführung)	Gesamtney 2.124 km dav. 2.108 km staatl. Bahnen)	Gesamtney 1.609 km Plan Verbindungstrecke (3.6 km) zwisch. Salo- niki--Monastir und Saloniki--Skoplje	<b>Kriegserklärung d. Entente-Mächte an Türkei (Nov.)</b> Fevzipasa--Haran (290 km) Staat übernimmt Ver- waltung Izmir--Tur- gutlu, Izmir--Aydin u. Mudanya--Bursa
1915			Leipzig--Akkerman (159 km; russisch)	<b>Bündnis mit Deutschland u. Österreich-Un- garn (6. 9.)</b> <b>Eintritt i. d. Krieg (3. 10.)</b> Umgebungsbahn Sofia (18 km) 22.5 Mill. Lewa für Eisenbahnbauten Staat übernimmt Dede- gatsch--Edirne	Staat übernimmt maze- donisches Netz u. Betr. Saloniki--Djefeldelija (79 km)	Baubeginn Uzunköprü-- Gallipoli (178 km; fertiggestellt nur 78 km)
1916		Batajnica--Boljevci (22 km) Bau provis. Kleinbahnen Skoplje--Ochridasec; Gradsko--Prilep-- Monastir; Prijedor-- Knin u. Srnetica-- Jajce durch deutsche, österreich. u. bulgar. Truppen während des Weltkrieges	<b>Eintritt i. d. Krieg, Bündnis mit Entente-Mächten</b>	Deutsche Militärverw. übernimmt Fahrdienst Kaspitschan--Varna, Gebedje--Oborische (bis 1917) u. Soha-- Nisch (bis 1918)	<b>Eintritt i. d. Krieg (Bündnis mit En- tente-Mächten)</b> <b>Mazedon. Netz an französ. Saloniki- Armee abgetr.</b> Papapouli--Platy (89 km; Europaverb. d. Anschluß an Salo- niki--Monastir u. Saloniki--Skoplje) u. Stavros--Sarakli (67 km)	Sarikamis--Erzurum (0.75 Spurw., 190 km von russ. Militär er- baut.; dadurch Anschl. an russ. Breitspur Sarikamis--Kars-- türk.-russ. Grenze-- Leninakan [124 km])
1917		Boljevci--Lajkovac (42 km)		Radomir--Petritsch (167 km); Dubnitza-- Grube Bobovdol (26 km); Kaspitschan-- Kraina (57 km); Struma --Rila (12 km) u. Jam- bol--Elhovo (40 km)	Saloniki--Angista (134 km; militärische Anlage)	Mamure--Fevzipasa (20 km; Amanus- gebirge)
1918				Tscherwene Breg--Bela Slatina (52 km) u. Voluyak--Bankya (11 km)	Militärbahn Sarakli-- Angista verstaatlicht (später abgebrochen)	Haran--Nusaybin (200 km; türk.-syrr. Grenze)
	<b>E N D E D E S W E L T K R I E G E S</b>					
		Zerrüttete Verkehrsverhältnisse, Verfall im Ober- bau, Verrottung des Wagenparks, bes. Mangel an Lokomotiven (Bestellungen im Ausland)				<b>Besetzung Istanbuls (Alliierte Truppen)</b>
1919	<b>FRIEDE VON SAINT-GERMAIN UND VON NEUILLY</b>					
	Räterepublik (März--Juli)	Gründung d. Ver- einigten König- reiches d. Serben, Kroaten u. Slo- wenen Zuwachs v. Bosnien, Herzegowina, Dal- matien u. Monte- negro Prilep--Monastir (44 km) Simplon-Express erst- malig Paris--Istanbul (96 Std.)	Zuwachs v. Buko- wina u. Süd- dobrudscha	Verlust v. West- thrazien, Süd- dobrudscha u. Teil v. Maze- donien Simplon-Express erst- malig Paris--Istanbul (96 Std.)	Zuwachs v. Süd- mazedonien u. Westthrazien	<b>Besetzung von Kilikien (franz.), Adalia (ital.), Ostthrazien u. Izmir (griech.)</b> Engl. Militärbehörde übernimmt Verwaltung anatolischer Bahnen bis Konya u. Ankara; Bagdadbahn südl. Konya v. Franzosen besetzt Unterstellung d. Orient- bahn in besetzten Ge- bieten unter franz. Militär Simplon-Express erst- malig Paris--Istanbul (96 Std.)

Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1920	<b>FRIEDE VON TRIANON</b>			Rakowski—Mina Maritza (5 km)	<b>FRIEDE VON SÈVRES</b>	
	Verlust v. Oberungarn, Siebenbürgen, Banat u. Kroatien-Slawonien Gesamtnetz 1914 bis 1920 von 22.530 km (davon 19.022 km Staatsbetrieb) auf 9.529 km (davon 3.198 km Staatsbetrieb); Verringerung d. Güterwagen von 110.000 auf 35.000, Lokomotiven v. 4.887 auf 1.528	Zuwachs v. Kroatien-Slawonien, Banat, Wojwodina u. Batschka Vertrag v. Rapallo mit Italien über Adriaküste Gradsko—Prilep (135 km; im Krieg Militärbahn) u. Cačak—Gornji Milanovac (20 km) Simplon-Express Paris—Istanbul über Nisch—Saloniki (58 Std.); m. Zweig n. Athen	Zuwachs v. Siebenbürgen, östl. Banat Zuspruch von Bessarabien Gesamtnetz 11.009 km; von Rußland 1.221 km, Osterreich 638 km u. Ungarn 5.562 km übernommen		Zuwachs v. Teil Ostthraziens 597 km Str. in Thrazien Verstaatl. d. Str. d. Hellen. Eisenbahn-Ges., Orientbahn-Ges. u. Konstantinopelbahn Zweig Simplon-Express Paris-Istanbul über Nisch—Saloniki bis Athen	Verlust v. Teil Ostthraziens; Kemalisten nehmen Kars u. Ardahan in Besitz Übernahme d. v. Russen geb. Str. Erzurum—Sarikamis—Leninakan (Friede v. Gümri) Regierung übernimmt anatol. Netz (926 km); Bagdadbahnstr. Konya—Kelebek (325 km) u. Teil v. Izmir—Turgutlu—Afyonkarahisar mit Zw. (insges. 223 km) Generaldirektion in Eskişehir Auflösung der deutsch-östr. Betriebsges. d. oriental. Eisenbahnen
1921	Burgenland an chemal. Osterreich	Anleihe (500 Mill. Din. f. Bau v. Eisenbahnen, Straßen, Hafenanlagen usw.)		Oreche—Belene (24 km)	<b>Griechisch-türkischer Konflikt</b>	
1922		Ogulin—Gračac (160 km; Likabahn) Knjaževac—Nisch (185 km) Gesamtnetz 7.740 km; alle Strecken eingleisig Anleihe (100 Mill. Dollar, davon 15-25 Mill. realisiert für Eisenb., Hafen von Kotor u. a.)		Jambol—Elhovo (39,5 km; auf Normalspur)	Verstaatl. der Peloponnesbahn-Ges.	Griechenland aus Kleinasien verdrängt Karapinar—Durak (35 km; letztes Teilstück d. Bagdadbahn auf türk. Boden)
1923	<i>Donau-Save-Adria-Bahn-Ges. übernimmt Hauptstrecken d. chemal. Südbahn-Ges.</i>			Brusarzi—Aleksandrowo—Vidin (87 km)	<b>FRIEDE VON LAUSANNE</b>	
		Subotica—Velika Kikinda (47 km) u. Gornje Skoplje—Ohrid (234 km, teilw. whd. d. Krieges entstand.) Regelung Transit über Saloniki; jugosl. Zollfreizone; Anschluß bei Djevdelija			Verlust v. Ostthrazien u. Ansprüchen in Kleinasien	Festlegung der Grenzen; Gründung der Türkischen Republik  Griech.-türk. Bevölkerungsaustausch Verstaatl. d. bisher türk. Str.; Staatsbahnverwaltung in Athen (Generaldirektion) u. Saloniki Regelung jugosl. Transit über Saloniki; jugosl. Zollfreizone
1924		Abkommen mit Italien über Tarife, Grenz- u. Transitverkehr, Fiumaner Hafen Bosn. Novi—Bihač (66 km)				Friede v. Brest-Litowsk mit Rußland (bestätigt Zuwachs v. Kars u. Ardahan)
1925		Užice—Vardište (65 km; Anschluß Belgrads an das bosn. Netz); Gračac—Knin (63 km) u. Titel—Orlovat (27 km; dir. Verb. Batschka—Banat)	Staatseisenbahnen werden autonom; Verwaltung nach kaufmänn. Grundsätzen			
1926	Budapest—Hegyeshalom zweigleisig Eisenbahnleihe (14 Mill. Pengö; Völkerbund)		Anleihe (263.260 engl. Pfd., für Rückkauf von Eisenbahnlinien)	Tscherwene Breg—Saraevo (97 km) und Sarambey—Ledschene (38 km)	Neuregelung der Staatsbahnverwaltung; Unterstellung unter Verkehrsministerium	

Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1927		Anleihe (30 Mill. Doll. für Belgrad—Adria u. a.)	Beseitigung der Autonomie; Unterstellung unter Verkehrsministerium	Levski—Lowetsch (47 km)		Ankara—Kayseri (381 km) u. Samsun—Amasya (133 km) Anleihe (200 Mill. Tpf. f. Bahnen u. a.) Schnellzugsdienst Ankara—Haydarpaşa (Intern. Schlafwagen-Ges.) Simplon-Orient-Express üb. Istanbul—Konya—Aleppo—Homs—Tripoli—Haifa bis Kairo verlängert
1928	Eisenbahnleihe (3 Mill. Pf. St., engl. für Elektrifizierung)	Belgrad—Obrenovac (39 km; Fertigstellung Belgrad—Gruž)	Baubeginn Kronstadt—Buzau (145 km)	Rakowski—Knischownik (41 km)		Verstaatl. Mersin—Tarsus—Adana, Hafen- u. Kajanlagen (Haydarpaşa)
1929	Dieselmotorwagen mit Rohölantrieb	Trebinje—Lastva (12 km) u. Kragujevac—Kraljevo (56 km) Betrieb Saloniki—Djevdelija an Griechenland	Sanierungsprogramm; Eisenbahnen wieder autonom; Betrieb nach kaufm. Grundsätzen	General Todorof—Kulata (16 km) 40 v. H. der seit 1919 entst. Bahnen (264 km) vom Arbeitsdienst gebaut	Betriebsrechte Saloniki—Djevdelija von Jugoslawien	Modernes Signal- und Weichensicherungssystem auf Strecke Haydarpaşa—Ankara Str. Kütahya—Balikesir in Staatsbetrieb Verstaatl. Konya—Fevzipaşa
1930	Eisenbahnleihe (30 Mill. Pengö) Automatische Bremsen Gesetzl. Regelung des Wettbewerbs Schiene — Straße	Kommerzialisierung der Staatsbahnen Erste staatl. Eisenbahn-Reparaturwerkstätte in Kraljevo Deutsche Reparationskonto-Liefg. seit 1926 rd. 2 Md. Din. Eisenbahnmaterial; davon 1.110 Mill. rollendes Material u. 205 Mill. Schienen	Gesetzl. Regelung des Wettbewerbs Schiene — Straße	Knischownik—Maslinovo (10 km); Twerdiza—Sliven (44 km) und Radomir—Dubniša (39 km; früher 60 cm-Kriegsbahn)	Piräus—Athen—Peloponnes-Eisenbahn-Ges. (PAP) übernimmt Betrieb Athen—Laurion	Kayseri—Sivas (222 km)
1931		Kraljevo—Mitrovica (135 km; Verbindung Belgrad—Skoplje mit Umgehung Nisch)	Eisenbahnleihe (1.637 Mill. Lei)	Maslinovo—Kardjali (33 km); Iliansi—Makozewo (46 km) u. Saraevo—Donauhalten Orehowo (8 km)	Eisenbahnleihe für Pelop. Eisenbahn-Ges. (500.000 engl. Pfd.)	Derbesiye—Mardin (25 km) Verstaatl. Mudanya—Bursa
1932	Verstaatl. ungar. Str. d. Donau-Save-Adria-Bahn-Ges. (560 km)	Staatl. Fremdenverkehrsförderung durch Gründung Putnik-Büro	Kischinew—Sahaidac (45 km)	Kardjali—Momtschilgrad (14 km)	Baubeginn Kalabaka—Kozani—Verria (182 km; nach 32 km unterbrochen)	Kütahya—Balikesir (253 km; Erschließung der Chromerze von Tavşanlı u. Dagardi Verstaatl. Samsun—Cargamba u. Adana—Fevzipaşa
1933				Plovdiv—Panaguriste (71 km) und Plovdiv—Karlovo (60 km) mit Zweig Dolna Mahala—Hisar (17 km)		Amasya—Sivas (245 km); Kayseri—Ulukisla (180 km) u. Irmak—Çerkes (175 km)
1934	Elektrifizierung Budapest—Komárom—Hegyeshalom (196 km) Schnellverkehr Budapest—Wien (3 Std.); Budapest—Szeged und Budapest—Pécs		Eisenbahnverwaltung übernimmt Betrieb d. Erdölleitungen Beförderungsmonopol m. Kraftwagen auf 150 wichtigen Straßen (10.000 km)			Hisarönü—Eskipazar (120 km) Verstaatl. d. Izmir—Turgutlu-Bahn (mit Abzw. 710 km)
1935		Belgrad—Pančevo (26 km; Verbind. Serbien—Banat üb. neue Donaubrücke)	Deutsche Reparations-lief. an Eisenbahnen 840 Mill. Lei seit 1920 Eisenbahnleihe (280 Mill. Lei)	In Bau: Popowo—Rasgrad—Kemanlar (96 km); Kalofer—Klissura (34 km); Klissura—Makozewo (60 km); Leskowatz—Elena (24 km); Preslav—Warbiša (10 km); Lowetsch—Trojan (36 km); Umgebungs-bahn Sofia (2 km); Somowit—Nikopol (12 km) und Tschere-wene Breg—Tetewene (66 km)	Eisenbahnverkehrsmonopol; Staatl. Regl. des Wettbewerbs Schiene — Straße	Hisarönü—Zonguldak (Erschl. d. Kohlen-vorkommen); Fevzipaşa—Malatya—Yolçati—Diyarbakir (530 km; Kupfererze v. Ergani) Verstaatl. Izmir—Aydin (mit Zw. 610 km)

BEGINN DER SANKTIONEN (ABESSINIENKONFLIKT) GEGEN ITALIEN (NOV.)

Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1936		<b>ENDE DER SANKTIONEN (ABESSINIENKONFLIKT) GEGEN ITALIEN (JULI)</b>				
		Jugoslawisch-rumänische Konvention betr. Donaubrücke Turn-Severin  Schienenausbau auf Schmalspurstrecke Belgrad—Dubrovnik		Michailowo—Rakowski (34 km)	Zehnjahresplan für Ausbau der Eisenbahnen und Straßen	<b>Meerengenvertrag von Montreux</b> Staat kauft Konzessionen d. C. F. O. A. zurück
1937	Wettbewerbsabkommen über zwischenstaatl. Güterverkehr (Staatsbahnen-Donauschiffahrts-Ges.) zwischen Ungarn, ehemal. Österreich, ehemal. Tschechoslowakei u. ehemal. Jugoslawien  Eisenbahnleihe (96 Mill. Pengö für rollendes Material)		Einführung Schnelltriebwagen Bukarest—Konstanza u. Bukarest—Kronstadt	Dubniza—Gorna Džumaja (33 km); Karlowo—Sopot (5.4 km); Kritschim—Peschtera (28.5 km) u. Tschepinobanja—Istok (44 km)		Zonguldak—Eregli (Kohlenbahn; Teil v. Irmak—Filyos—Eregli); Afyonkarahisar—Karakuyu (119 km) u. Ilica—Palamutluk (45 km)
1938	<b>SUDETENKRISE; ABKOMMEN VON MÜNCHEN</b>					
	<b>Erster Wiener Schiedsspruch: Rückgliederung Oberungarns</b>  Gesamtneß v. 9.529 km auf 10.614 km Kisilva—Kosna (60 km; Karpathenübergang nach Rumänien)		Kleinilva—Dorna Vatra (Karpatenübergang, Verbind. mit Siebenbürgen); Konstanza—Mangalia u. Caransebes—Reschiga (Schwerindustrie)  Zunehmende Motorisierung d. Eisenbahnen (24 v. H. der Zugleistungen entfallen auf Triebwagen)  Beförderungsmonopol f. Kraftwagen auf 2.500 km Straßen beschränkt	Schumen—Smedovo (24.8 km); Karnobat—Kamerevo (17 km); Kalofer—Kazanlik (36.8 km) u. Burgas—Pomorie (24 km)	Dieselmotor-Doppeltriebwagen (Franz.-hell. Eisenbahn-Ges.)	Baladz—Isparta (12 km) u. Bozanönü—Burdur (Teilst. nach Antalya—Mittelmeer)  Türk.-engl. Kreditverträge (Verkehrsmateriallieferungen)
1939	<b>Schaffung des Protektorates; Rückgliederung des Karpatenlandes</b> Gesamtneß v. 10.614 km auf 11.033 km  <b>Gründung des selbständigen Staates Slowakei</b>	<b>Serbokroatischer Ausgleich: Autonomie des Banats Kroatien</b>	Deutsch-rumän. Wirtschaftsvertrag ( <i>Wohlthatabkommen</i> ) mit Vereinbarungen über Verkehrsausbau  Brit.-rumän. Wirtschaftsabkommen (Verkehrsbauten)			<b>Rückgliederung Hatays (Sandschak von Alexandrette)</b>
<b>B E G I N N D E S N E U E N K R I E G E S</b>						
				Eisenbahnleihe (75 Mill. Lewa)		Sivas—Çetinkaya (112 km); Çetinkaya—Malatya (140 km) u. Çetinkaya—Erzurum (448 km; Erschl. der Erze v. Divrigi)
1940	<b>EINTRITT ITALIENS IN DEN KRIEG; MITTELMEERSPERRE</b>					
	<b>Zweiter Wiener Schiedsspruch: Rückgliederung Nordsiebenbürgens</b>  Gesamtneß v. 11.033 km auf 12.680 km Zweigleisiger Ausbau: Budapest—Székesfehérvár Fünfjahr-Invest.-Programm (500 bis 700 Mill. Pengö)		<b>Nordbukowina und Bessarabien an Rußland</b> <b>Zweiter Wiener Schiedsspruch: Nordsiebenbürgen an Ungarn</b> <b>Vertrag von Craiova: Süddobrußdja an Bulgarien</b> Eisenbahnleihe (8.5 Md. Lei) Teius—Apahida u. Schäßburg—Kronstadt—Ploesti zweigleisig Bau d. Str. Arciz—Ismaïl (durch die Russen whd. der Besetzung)	<b>Vertrag v. Craiova; Zuwachs Süddobrußdja v. Rumänien</b>  Übernahme d. Str. Kardam—Oboriste	<b>Italienisch-griechischer Konflikt</b>	Zonguldak—Kozlu (5 km) Geplante Str. Elâzığ—Muş—Tatvan—Kotur (um 159 km weitergeführt) Fertigstellung der <i>Bagdadbahn</i> ; durchgehender Verkehr Istanbul (Haydarpaşa)—Basra

Jahr	Ungarn	Ehemal. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien	Griechenland	Türkei
1941	<b>DEUTSCHER FELDZUG IN EHEMAL. JUGOSLAWIEN UND GRIECHENLAND</b>					
	Batschka an Ungarn	Zerfall Jugoslawiens Gründung des Un- abhängigen Staates Kroatien		Übernahme Mazedo- niens, d. Morawa- distriktes u. Teil Westthraziens	Besetzung durch deutsche, italien. u. bulgar. Truppen	
	<b>KRIEG GEGEN DIE SOWJETUNION</b>					
			Rückgliederung Bessarabiens Gesamtney 8.963 km Besetzung Transmstriens Zuwachs eines Netzes v. 1.250 km Inbetr. der Fähre Giurgiu—Russe In Bau: Bukarest—Videle— Roşiori—Caracal— Craiova (202 km); Bukarest—Urziceni— Faurci (130 km); Deva—Brad (36 km); Tândărei—Giurgeni (21 km) u. Bumbeşti— Livezeni (30 km) Beginn d. Elektrifizier. d. Str. Ploeşti—Kron- stadt (107 km)	Angliederung d. Str. Mazedoniens u. Thraziens Gorna Djumaja— Simitli—Krupnik (21 km; Vollspur) und Murna—Luliakowo (35 km); Inbetr. der Fähre Giurgiu—Russe In Bau: Gnjesevo—Kumanovo (110 km); Gorna Dju- maja—Kočane (108 km) u. Momtschil- grad—Gümürdjina (95 km)		
1942	Szeretfalva—Déda (48 km; Verbindung Szamos—Sajótal u. Marostal) in Bau	In Bau: Bihac—Knin (80 km); Karlstadt— Bihac (92 km); Metko- vic—Ploce u. Banja- luka—Ukrina	Fünfjahresplan (97 Md. Lei)	Kulata—Demir Hissar (16 km; Schmalspur) Plan: Kostinbrod— Batanovji (59 km); Entlastung Pernik— Soŭa) Einführung von Trieb- wagen		

*Anmerkungen zu den nachstehenden Tabellen:*

**Ungarn:**

<sup>1)</sup> Monatsende. — <sup>2)</sup> Staatliche und private Geldforderungen. — <sup>3)</sup> 5%ige Zwangsanleihe 1924, Monatsdurchschnitt nach Notierung an der Budapester Börse, Angabe der Nationalbank. — <sup>4)</sup> Originalbasis 1926, Magyar Statiztikai 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 (ehemal.):**

<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>9)</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 Südsländer

Ungarn<sup>19)</sup>

Zeit	Nationalbank <sup>1)</sup>					Geld- und Kapitalmarkt		Großhand- (deutscher Preis)				Industrielle (Erzeugungs <sup>12)</sup> )				Außenhandel <sup>14)</sup> (Spezialhandel)																	
	Mill. Pengö					in v. H. d. a.	1928 = 100	1929 = 100				1929 = 100				1929 = 100		Millionen Pengö															
	1	2	3	4	5			Bankrate	Rendite festverzinslicher Werte <sup>8)</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	Beförderte Güter	Gesamt	Rohstoffe u. halbfertige Waren <sup>15)</sup>	Fertigwaren <sup>12)</sup>	Gesamt	Landwirtschaftliche Erzeugnisse <sup>12)</sup>	Industrielle Fertigwaren <sup>12)</sup>	Einfuhr	Ausfuhr	Handel mit Deutsch-land <sup>15)</sup>		
1928	171	453	649	106	151	6.73	58.7	87	73	93	88	79	127	116	132	123	161	112	174	165	34.9	19.2	10.3	43.6	24.2	10.3	14.2	10.9					
1929	215	523	928	158	176	7.00	48.6	86	75	93	87	82	153	156	153	151	216	134	204	198.7	40.9	20.9	14.1	50.4	32.8	8.2	19.8	25.3					
1930	179	407	1153	156	217	6.70	57.3	101	67	102	94	95	163	151	168	168	218		225	2270	49.9	22.2	18.4	42.1	25.6	7.1							
1931	140	907	1721	270	291	5.56	120.1	129	120	123	111	98								2809	60.8			65.9									
1940 VI	181	690	1078	162	182	6.93	53.1	99	92	103	92	92	162	157	165	172	229	138	227	2394	56.4	30.4	19.9	30.7	27.8	7.5							
VII	174	826	1158	114	255	7.42	55.3	106	99	104	94	98	157	155	158	166	208	131	224	2263	43.9	19.1	11.7	31.7	17.6	6.7							
VIII	174	826	1158	114	255	6.96	53.8	102	102	105	94	100	157	155	158	166	208	131	224	2263	43.9	19.1	11.7	31.7	17.6	6.7							
IX	167	815	1157	123	201	6.51	52.9	107	108	106	100	104	168	154	175	163	208	136	243	2927	41.5			38.2		6.7							
X	166	860	1170	113	270	6.51	52.9	107	108	106	100	104	168	154	175	163	208	136	243	2866	42.3	16.2	17.9	45.9	24.7								
XI	158	728	1136	126	225	6.28	61.2	109	108	109	100	101	168	154	175	163	208	136	243	2866	42.3	16.2	17.9	45.9	24.7								
XII	158	710	1387	160	231	6.28	61.2	109	108	109	100	101	168	154	175	163	208	136	243	2866	42.3	16.2	17.9	45.9	24.7								
1941 I	160	692	1345	187	259	6.11	75.1	107	109	108	110	101	167	150	175	163	203	159	254	2200	37.9			34.6									
II	156	691	1344	166	226	6.97	79.0	115	111	109	113	101	167	150	175	163	203	159	254	2070	40.0			31.2									
III	152	729	1360	177	233	6.60	79.0	115	113	111	114	102	167	150	175	163	203	159	254	2535	54.9			65.6									
IV	152	844	1681	183	311	6.48	100.0	114	115	115	115	105	168	143	145	145	143	143	288	2166	51.4			41.4									
V	151	856	1734	202	259	6.58	112.3	116	115	114	117	105	159	164	157	164	176	154	288	2838	62.5			49.0									
VI	149	851	1756	209	228	6.06	142.1	114	116	113	119	106	158	158	158	158	158	158	2691	60.1			49.0										
VII	144	822	1723	221	310	5.41	142.1	117	120	129	127	115	166	161	173	154	165	173	162	2991	69.4			53.0									
VIII	144	822	1723	221	310	5.41	142.1	117	120	129	127	115	166	161	173	154	165	173	162	2991	69.4			53.0									
IX	116	1037	1009	338	311	5.82	150.2	159	133	130	132	119	98							3701	69.9			86.9									
X	118	1039	84	337	311	5.53	162.1	170	133	128	137	120	92							3168	66.9			86.9									
XI	117	1121	1890	463	323	5.04	161.7	175	135	128	137	120	92							3337	65.4			86.9									
XII	118	1190	1984	472	349	5.92	168.6	164	140	140	121	91								3347	65.4			115.8									
1942 I	119	1033	1982	419	381	6.10	165.5	169	140	131	144	127								2309	70.6			74.5									
II	119	1034	1972	377	292	3.0	5.99	162.4																									
III	118	1107	1999	380	283			142																									
IV	115																																

Jugoslawien (ehemal.)

Zeit	Nationalbank <sup>1)</sup>					Geld- u. Kapitalmarkt		Großhandelspreise <sup>9)</sup>				Arbeits- eintritt		Industrielle Erzeugung																						
	Millionen Dinar					v. H. p. a.	Mill. Dinar	1926 = 100				1000 Per- sonen	1926 = 30	1000 t																						
	1	2	3	4	5			Bankrate	Börsenumsätze	Rendite festverzinslicher Werte <sup>8)</sup>	Spareinlagen <sup>8)</sup>			Emissionen <sup>4)</sup>	Depositen	Ausleihungen	Gesamt	Pflanzliche Erzeugnisse	Industrielerzeugnisse	Einfuhrwaren	Ausfuhrwaren	Index der Einzelhandels- preise <sup>6)</sup>	Versicherte Arbeiter	Arbeitslose (15.400) <sup>1)</sup> 7)	Bergbau	Hüttenindustrie	Roheisengewinnung	Kupfererzeugung	Kohlen- Förderung	Eisenerz- Förderung	Kupfererz- Förderung	Bauxit- Förderung	Blei- und Zinkerz			
1928	1686	658	1649	5.602	2185	5.0	90.4	77.4	31.4	73.1	3228	4166	74.7	74.1	77.6	74.1	72.6	73.2	680	21.7	128	147	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3
1929	1832	438	1669	6.308	2340	5.0	85.0	70.4	31.7	321.8	2880	4022	78.3	85.8	78.2	71.2	76.2	81.3	715	22.5	143	191	4.9	5.5	3.7	5.1	5.1	5.1	5.1	5.1	5.1	5.1	5.1	5.1	5.1	5.1
1930	1941	538	2041	7.807	1039	5.0	87.9	70.8	31.7	60.8	2880	3971	79.3	82.5	79.8	79.7	77.4	84.5	721	24.2	149	197	5.1	5.5	3.9	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6
1931	2282	660	1816	11.829	2299	5.0	57.2	71.3	31.4	54.4	2824	3890	144.1	137.4	110.5	115.0	112.3	109.4		26.7																
1940 VI	2244	580	1901	12.210	1862	5.0	63.3	71.6	31.3	72.1	2601	3879	105.8	118.3	106.4	112.4	100.3	104.7		19.1	159	262	6.8	3.0	4.7	6.2	7.4	27	61							
VII	2286	513	1851	12.179	1941	5.0	26.2	71.2	31.3	62.6	2757	3753	108.3	128.7	106.1	112.9	105.7	106.2		19.3	177	282	7.9	2.9	4.2	7.8	7.4	33	61							
VIII	2370	556	1951	12.241	2181	5.0	40.8	71.2	31.3	19.0	2912	3758	121.2	159.6	114.8	119.6	120.6	110.6		18.1	178	286	8.2	3.1	4.8	5.7	8.8	33	66							
IX	2380	518	1952	12.403	2464	5.0	80.0	69.9	31.4	15.5	3021	3808	129.4	173.8	120.9	124.1	126.7	110.0		16.7	170	298	7.0	3.7	4.7	4.8	8.1	38	66							
X	2385	472	1952	12.424	2816	5.0	57.6	69.9	31.4	26.3	2999	3888	132.1	176.5	121.1	126.0	131.8	121.5		16.1	186	301	8.1	3.9	5.0	6.7	8.8	23	64							
XI	2394	611	1827	13.361	3064	5.0	77.7	70.2	31.4	50.0	3027	3878	136.6	187.8	124.2	127.6	135.8	128.7		19.1	175	291	8.1	3.9	5.0	6.7	8.8	23	64							
XII	2740	726	1767	13.834	3531	5.0	42.6	70.0	31.5	50.0	3027	3878	145.9	195.0	132.6	136.8	142.0	133.2		19.1	175	291	8.1	3.9	5.0	6.7	8.8	23	64							
1941 I	2791	809	1749	13.717	4004	5.0	69.6	73.6	31.6	74.2			150.7	210.3	139.2	139.1	151.4	138.2		19.1	175	291	8.1	3.9	5.0	6.7	8.8	23	64							
II	2790	909	1686	13.973	3510	5.0	69.2	31.7	31.7	20.7			155.3	213.7																						

Zeit	Güterverkehr				Außenhandel				Nationalbank 9)						Geld- u. Kapitalmarkt						Großhandelspreise 9)																
	Beladene Güterwagen		Eingelaufene Schiffe		Einfuhr 3)		Ausfuhr 3)		Einfuhr		Ausfuhr		Ordentliche Einnahmen 4)		Bankrate		Rendite festverzinslicher Papiere 5)		Kursindex festverzinslicher Papiere 6)		Index der Aktienkurse 6)		Emissionen 7)		Spareinlagen 8)		Gesamt		Landwirtschaftliche Erzeugnisse		Industrieerzeugnisse		Lebenshaltungskosten 1)		Arbeitslose (in 6,66) 10)		
	1000 NRT	1000 NRT	Millionen Dinar	Millionen Dinar	Millionen Lei	Millionen Lei	Millionen Lei	Millionen Lei	v. H. p. a.	1926 = 100	1929 = 100	Mill. Lei	Mill. Lei	1933 = 100	1933 = 100	1933 = 100	1933 = 100	1933 = 100	1933 = 100	1933 = 100	1933 = 100	1933 = 100	1933 = 100	1933 = 100	1933 = 100	1933 = 100	1933 = 100	1933 = 100	1933 = 100	1933 = 100	1933 = 100	1933 = 100	1933 = 100	1000 Per-Sent			
1938	149	152	415	421	1042	17.176	1.747	8.310	31.703	35.777	3.8	7.33	94.4	107	392.1	3.9	28.3	67.2	90.5	127.7	7.3																
1939	154	1533	396	450	1038	19.357	1.514	13.631	41.403	26.804	3.5	7.04	102.4	115	247.1	3.5	87.7	72.7	103.6	137.6	6.0																
1940	157	1043	502	557	1249	28.224	2.555	18.834	50.142	27.638	3.7	8.91	93.6	103	172.2	3.1	140.2	113.4	108.2	136.4	3.2																
1941	168	1032	474	505	1066	33.153	3.21	24.680	80.087	34.815	3.0	8.87	97.5	114	300.8	4.3	149.2	113.4	108.2	136.4	3.2																
1942	177	1028	476	528	1066	31.697	2.997	18.104	56.331	27.559	3.5	8.65	94.6	101	118.0	3.1	117.7	104.9	161.0	104.0	1.8																
1943	186	1068	406	402	1869	31.7245	2.268	19.124	68.051	28.459	3.5	8.71	94.0	87	215.5	2.9	133.0	107.1	161.1	107.9	2.2																
1944	186	1047	408	402	1309	31.843	1.988	19.124	68.051	28.459	3.5	9.168	92.2	96	61.5	2.9	133.5	108.6	162.0	268.4	2.1																
1945	203	1044	408	413	1309	31.989	2.191	19.467	62.344	29.185	3.0	9.477	90.2	98	64.3	2.9	140.5	110.5	167.3	210.1	2.1																
1946	187	1004	408	372	1433	32.089	2.107	20.778	63.123	30.005	3.0	10.05	89.8	82	28.0	3.0	140.6	113.7	173.0	231.0	0.3																
1947	146	834	557	450	1500	32.089	1.120	19.554	61.453	29.489	3.0	9.941	90.0	90	180.0	3.1	150.2	131.7	181.4	223.0	1.0																
1948	147	867	513	533	1354	32.204	1.835	22.588	64.863	32.011	3.0	9.231	89.0	79	341.5	3.3	139.9	135.9	182.5	239.7	1.7																
1949	147	867	513	533	1354	32.204	1.712	23.881	66.976	33.258	3.0	8.722	87.3	81	104.3	3.4	164.2	145.0	182.4	240.7	1.4																
1950	147	867	513	533	1354	32.204	2.001	24.727	68.866	33.684	3.0	8.44	86.6	91	331.7	3.5	173.7	149.8	198.4	243.1	2.1																
1951	147	867	513	533	1354	32.204	2.917	23.431	71.448	33.639	3.0	9.771	83.9	78	185.1	3.9	181.2	174.6	203.3	280.0	0.7																
1952	147	867	513	533	1354	32.204	3.806	23.270	70.510	33.447	3.0	8.066	82.5	85	540.8	4.0	198.7	180.7	203.3	290.3	0.6																
1953	147	867	513	533	1354	32.204	4.706	24.207	72.510	34.450	3.0	8.066	82.5	85	540.8	4.1	205.5	180.7	203.3	290.3	0.6																
1954	147	867	513	533	1354	32.204	5.606	24.207	72.510	34.450	3.0	8.066	82.5	85	540.8	4.2	205.5	180.7	203.3	290.3	0.6																
1955	147	867	513	533	1354	32.204	6.506	24.207	72.510	34.450	3.0	8.066	82.5	85	540.8	4.3	205.5	180.7	203.3	290.3	0.6																
1956	147	867	513	533	1354	32.204	7.406	24.207	72.510	34.450	3.0	8.066	82.5	85	540.8	4.4	205.5	180.7	203.3	290.3	0.6																
1957	147	867	513	533	1354	32.204	8.306	24.207	72.510	34.450	3.0	8.066	82.5	85	540.8	4.5	205.5	180.7	203.3	290.3	0.6																
1958	147	867	513	533	1354	32.204	9.206	24.207	72.510	34.450	3.0	8.066	82.5	85	540.8	4.6	205.5	180.7	203.3	290.3	0.6																
1959	147	867	513	533	1354	32.204	10.106	24.207	72.510	34.450	3.0	8.066	82.5	85	540.8	4.7	205.5	180.7	203.3	290.3	0.6																
1960	147	867	513	533	1354	32.204	11.006	24.207	72.510	34.450	3.0	8.066	82.5	85	540.8	4.8	205.5	180.7	203.3	290.3	0.6																
1961	147	867	513	533	1354	32.204	11.906	24.207	72.510	34.450	3.0	8.066	82.5	85	540.8	4.9	205.5	180.7	203.3	290.3	0.6																
1962	147	867	513	533	1354	32.204	12.806	24.207	72.510	34.450	3.0	8.066	82.5	85	540.8	5.0	205.5	180.7	203.3	290.3	0.6																

Noch: Jugoslawien (ehem.)

Rumänien 14)

Nationalbank 9)

Großhandelspreise 9)

Noch: Rumänien

Bulgarien 10)

Nationalbank 9)

Großhandelspreise 9)

Zeit	Industrielle Erzeugung 9)				Außenhandel (Spezialhandel)				Staatsfinanzen				Nationalbank 9)				Spar-einlagen 9)				Großhandelspreise 9)							
	Metall- u. Feinmetall		Gewaltete Waren		Einfuhr 13)		Ausfuhr 13)		Einnahmen		Ausgaben		Einnahmen		Ausgaben		Einnahmen		Ausgaben		Einnahmen		Ausgaben		Einnahmen		Ausgaben	
	1000 T	1000 T	1000 T	1000 T	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei	Mill. Lei
1927	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1928	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1929	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1930	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1931	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1932	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1933	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1934	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1935	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1936	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1937	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1938	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	1	2	3									

