

# MONATSBERICHTE DES ÖSTERREICHISCHEN INSTITUTES FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

8. Jahrgang, Nr. 10

Ausgegeben am 26. Oktober 1934

## ÖSTERREICH

*Die Besserung der allgemeinen internationalen Wirtschaftslage hat auch in dieser Berichtszeit keine wesentlichen Fortschritte mehr erzielen können und die Ermüdungserscheinungen in der Aufwärtsentwicklung haben ihre Basis verbreitert. Die parallele Bewegungsrichtung in den Wirtschaftsreihen ist daher vielfach verlorengegangen, wodurch der Eindruck einer stärkeren Uneinheitlichkeit hervorgerufen wird.*

*In England ist die Lage nach dem englischen Konjunkturbericht (siehe Seite 197) durch eine beginnende Zunahme der Arbeitslosenziffern und einen übersaisonnmäßigen Rückgang des Produktionsindex im dritten Quartal gekennzeichnet. Auch in den Vereinigten Staaten, deren Wirtschaftslage sich in den beiden vergangenen Monaten wesentlich verschlechterte, hat sich die Lage kaum gebessert.*

*Ein Erfolg der Verhandlungen der Goldblockländer würde zweifellos auf die internationale Wirtschaftslage beruhigend wirken. Die ständig wechselnde Kursentwicklung auf den internationalen Börsen bestätigt die Ungeklärtheit der Lage, ebenso wie die Preisentwicklung auf den Weltmärkten sich durch ihre Uneinheitlichkeit in das gezeichnete Bild einfügt.*

*Gegenüber dieser Entwicklung der Weltwirtschaftslage, die natürlich, falls sie im Verlaufe der nächsten Monate weitere Verschlechterungen aufweisen sollte, auch auf Österreich einen stärkeren Druck ausüben muß, hebt sich die Wirtschaftslage Österreichs verhältnismäßig günstig ab. Das Niveau der industriellen Produktion ist bei einigen Rückgängen, zum Teil saisonmäßiger Natur, durch Zunahme der Produktion in anderen Zweigen gehalten. Die Preise sind stabil, die Währung ist fest, die Spartätigkeit bleibt weiterhin hoch. Besonders hervorzuheben ist die günstige Entwicklung des Anlagemarktes, die auf echtes Publikumsinteresse zurückgeht. Die erfreuliche Volumssteigerung des Außenhandels und die Fortdauer der Rohstoffimporte bei steigender Fertigwarenausfuhr läßt vermuten, daß sich die österreichische Wirtschaft den möglicherweise neuauftretenden, von auswärts kommenden Belastungsproben gegenüber weiterhin widerstandsfähig erweisen wird, so daß das gegenwärtige Niveau beibehalten werden kann.*

*Geldmarkt und Währung:* Die Berichtszeit hat im Bereiche der Währungspolitik und der für sie charakteristischen Ziffern keine nennenswerten Verschiebungen ergeben. Der Notenumlauf und die Giroverbindlichkeiten sind fast unverändert, während der Notenumlauf als solcher gegenüber dem Vormonat abermals abgenommen hat und derzeit 906 Millionen Schilling beträgt. Deckungsverhältnis und Wechselportefeuille sind gleichfalls so gut wie konstant geblieben, wenngleich infolge dieser Konstanz des Wechselportefeuilles die saisonbereinigte Indexziffer gegenüber dem Vormonat gesunken ist. Die Geldsätze, von denen sich nur der Satz für Reportgeld (Monatsgeld) erfassen läßt, der vom Juli vorigen Jahres angefangen bis zum Juli dieses Jahres 6½% betrug, zeigen seither eine rückläufige Tendenz, was im Zusammenhang mit der kürzlich vorgenommenen Diskontsenkung der Österreichischen Nationalbank steht. Der Reportgeldsatz betrug daher im September nur noch 6%.

*Kapitalmarkt:* Mehr Aufmerksamkeit wendet sich diesmal den Vorgängen an der Börse zu, denn die schon seit einiger Zeit zu beobachtende und hier festgehaltene Aufwärtsbewegung sowohl der Kurse der Industrieaktien als auch jener der festverzinslichen Werte hat namentlich bis Mitte Oktober Fortschritte gemacht. Der Index von 35 Industrieaktien erreichte mit 50.6 nicht nur den höchsten Stand dieses Jahres, sondern war der höchste seit Dezember 1932. Der Kursindex der festverzinslichen Werte erreichte mit 97.9 das Maximum dieses Jahres und den höchsten Wert seit Juli 1931. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Basen der beiden Indizes verschieden sind; im ersten Falle wurde der Durchschnitt der Jahre 1923—1932 gleich 100 gesetzt, im zweiten Falle der Durchschnitt des Jahres 1927 gleich 100 gesetzt. Diese verschiedenartige Basis ist rein statistisch begründet.

Die Aufmerksamkeit, die jetzt bereits das Publikum vor allen Dingen den festverzinslichen Werten zuwendet, richtet sich besonders auf die staatlichen Papiere. Hierin kommt zweifellos zum Ausdruck, daß die Käuferschichten nicht nur die gegenwärtige Verzinsung dieser Papiere als günstig beurteilen, sondern auch ein gleichmäßig

günstiges Urteil über die Staatsfinanzen fällen. Die andauernden Käufe in Staatspapieren, die zweifellos von privater Seite vorgenommen werden, zeigen ebenso wie die schon mehrfach festgestellten ständigen Zunahmen der Spareinlagen, daß die verschiedenen schweren Erschütterungen, die Österreich in diesem Jahr durchgemacht hat, keineswegs dazu führten, das Vertrauen in die wirtschaftliche Weiterentwicklung zu erschüttern. Die Interessennahme an den Aktien zeigt andererseits, daß man erstens die bisherigen Belebungerscheinungen der österreichischen Industrie bereits für so weitgehend hält, daß die Anlage in Industriepapieren auf Grund der bisher erreichten Aktivität schon anreizt, während zweitens, wie bei allen Anlagen wohl in erster Linie die Zukunftskomponente, in diesem Falle die Chance der weiteren Belebung der Industrien, von der Börse als günstig betrachtet wird. Die Elektrizitätswerte stiegen von Mitte September auf Mitte Oktober von 58.4 auf 60.3 Millionen Schilling, welcher Wert genau um 10 Millionen Schilling höher ist als im Jänner dieses Jahres. Bei den übrigen Werten waren die Veränderungen in diesem Monat eher geringfügiger.

Die Spareinlagen haben im September abermals, wenn auch sehr geringfügig, zugenommen. Bei den einzelnen Ländern ist fast durchwegs völlige Konstanz zu beobachten, nur in Wien und Niederösterreich ergab sich bei den Sparkassen ein Rückgang um je 1 Million Schilling.

*Giroumsätze:* Im vorigen Bericht wurde ausführlicher über die Gründe des Rückganges der Giroumsätze geschrieben. Unter Berücksichtigung der dort gemachten Feststellungen ergibt sich für den Monat September eine Zunahme der Umsätze der Österreichischen Nationalbank, saisonmäßig betrachtet ein Gleichbleiben bei der Postsparkasse und eine erhebliche Steigerung beim Saldierungsverein, bei dem bekanntlich die Umsätze der Börse aufscheinen. Die Steigerung gegenüber dem stets sehr stillen Monat August betrug 51 Millionen Schilling und der Gesamtbetrag erreichte 181 Millionen Schilling. Im gleichen Monat des Vorjahres wurden nur 179 Millionen Schilling umgesetzt. Man erkennt daraus — worauf besonders hingewiesen werden muß —, daß die Kursbewegungen, von denen eben gesprochen wurde, auf einer etwas breiteren Basis vor sich gehen. In dieser Marktverbreiterung liegt eines der wichtigsten Charakteristika und es ist zu hoffen, daß sie weiter um sich greifen wird, denn nur dann, wenn den an der Börse notierten Kursen größere Umsätze entsprechen, hat diese Kursgestaltung überhaupt für

die Erkenntnis der Konjunkturlage wie auch für die praktische Bewertung der Papiere Bedeutung.

*Produktion:* Die Produktionsdaten für den Monat August zeigen bei der Steinkohlen- und Braunkohlenförderung eine Zunahme gegenüber Juli, die zum Teil saisonmäßig bedingt ist. Bei der Textilindustrie ergab sich eine Steigerung des saisonbereinigten Index der Baumwollgarnherzeugung von 110 im Juli auf 118 im August; im Vorjahr stand der Index in dem selben Monat auf genau der gleichen Höhe. Der Rohmaterialbedarf der Webereien ist gegenüber dem Vormonat sowie gegenüber dem gleichen Monat im Vorjahr gestiegen, außerdem ist der Auftragsbestand bei den Baumwollspinnereien von 77 im Juli auf 95 im August gestiegen; im Vorjahr war jedoch, da die Sonderbelebung der Textilindustrie gerade eingesetzt hatte, der Auftragsbestand wesentlich höher und betrug 112. Der Verbrauch an Brennstoffen war im August um 11.000 Tonnen höher als im August des Vorjahres. Steigerungen ergaben sich vor allem in der Landwirtschaft, in der Nahrungsmittelindustrie, in der Eisen- und Metallindustrie, bei denen die Steigerungen sowohl gegenüber dem Juli dieses Jahres als auch gegenüber dem August des Vorjahres zu verzeichnen sind. Die chemische Industrie weist einen gesteigerten Verbrauch auf, der aber nicht die Höhe des Vorjahres erreicht.

Für den Monat September liegen die Ziffern der Stromerzeugung und der Eisenindustrie vor. Die ersteren ergaben für Österreich eine Senkung um 3 Millionen Kilowattstunden gegenüber August, wodurch auch die saisonbereinigte Indexziffer von 138 im August auf 128 sank (im September 1933: 123). Die Wiener Ziffern sind absolut um 3 Millionen Kilowattstunden gestiegen und der saisonbereinigte Index stieg von 99 auf 100 (im September des Vorjahres: 103.9). Bei der Eisenindustrie ergab sich ein Rückgang, der zum Teil saisonbedingt sein dürfte. Die Erzförderung sank um 6000 Tonnen, sie ist aber damit um 16.000 Tonnen größer gewesen als im September vorigen Jahres. Auch die Roheisenförderung, deren Index von 49 auf 43 gesunken ist, ist um 1 Punkt höher als im Vorjahr. Die Rohstahlerzeugung sank von 71 auf 57, sie ist aber um 11 Punkte höher als im September vorigen Jahres. Die Produktion von Walzware und Absatz von Halbzeug sank von 75 auf 51, was die stärkste Senkung bedeutet. Der Wert von September dieses Jahres ist aber immer noch um 12 Punkte höher als im Vorjahr. Der Auftragsbestand der Eisenindustrie setzte im September seine schon seit Mai zu beobachtende rückläufige Tendenz fort.

*Umsätze:* Der Index der Verbrauchsgüterumsätze liegt bis einschließlich August vor und zeigt mit dem Stand von 76 eine geringfügige Zunahme gegenüber Juli. Die weiteren Umsatzdaten sind auch für den Monat September errechnet und zeigen eine Fortdauer der Lebensmittelumsätze auf ziemlich unverändertem Niveau, jedoch erheblich unter dem Vorjahresstand. Dasselbe gilt für die Konfektion, wogegen bei den Schuhen, die völlig

unregelmäßige Bewegung, die auch durch die bei allen diesen Indizes vorgenommene Bereinigung der Ursprungswerte von den Saisonschwankungen nicht beseitigt werden kann, angehalten hat. Bei Hausrat und Möbeln ist seit Mai dieses Jahres fast eine völlige Gleichförmigkeit der Umsätze festzustellen. Ähnliches gilt im allgemeinen während des gleichen Zeitraumes auch für die recht konjunkturrempfindlichen Inserate. So wie bei diesen

**Perzentanteil der einzelnen Warengruppen  
an der Ausfuhr  
(Jänner bis August)**

	1933		1934	
	der Menge nach	dem Werte	der Menge nach	dem Werte
I. Lebende Tiere	0.21	0.75	0.10	0.52
Rinder	0.15	0.42	0.05	0.16
Pferde	0.05	0.24	0.05	0.26
II. Nahrungsmittel und Getränke	1.92	2.46	1.73	2.03
Obst	0.79	0.62	0.04	0.06
Speisefette und -öle	0.05	0.25	0.10	0.40
Geflügel und Wildbret, tot	0.02	0.14	0.01	0.10
Topfen und Käse	0.10	0.56	0.06	0.40
Andere Nahrungsmittel	0.70	0.56	1.29	0.74
III. Rohstoffe und halbfertige Waren	83.62	24.17	85.78	27.90
Haare und Federn	0.04	0.36	0.05	0.69
Blasen und Därme	0.03	0.43	0.02	0.42
Technische Fette, Öle, Fettsäuren	0.13	0.21	0.12	0.19
Erze	1.89	0.16	3.71	0.28
Andere mineralische Stoffe, Erden, Steine	19.38	1.04	17.96	1.06
Asphalt, Gummen, Harze	0.07	0.22	0.07	0.28
Baumwollabfälle, Kunstbaumwolle	0.13	0.29	0.14	0.36
Wolle, -abfälle, -watte	0.10	1.19	0.12	2.13
Papierzeug	5.85	3.33	5.17	3.66
Felle und Häute, roh	0.37	1.67	0.21	1.44
Holz	45.43	8.99	49.21	10.41
Magnesit	2.71	1.00	3.39	1.27
Roheisen, Alteisen usw.	1.01	0.40	0.90	0.59
Andere Rohmetalle, Altmetalle	0.29	0.98	0.31	1.18
Lumpen	0.70	0.95	0.56	1.03
Andere Rohstoffe und halbfertige Waren	5.00	2.87	3.61	2.83
IV. Fertige Waren	14.24	66.43	12.38	67.10
Baumwollgarne	0.29	3.01	0.25	3.03
Baumwollwaren	0.10	4.41	0.08	3.51
Flachs-, Hanf- und Jutegarne	0.11	0.59	0.14	0.70
Flachs-, Hanf- und Jutewaren	0.14	0.56	0.15	0.65
Wollgarne	0.08	2.58	0.05	2.07
Wollwaren	0.03	2.51	0.03	2.63
Seidengespinnste	0.04	1.23	0.03	1.06
Seidenwaren	0.02	2.74	0.02	2.62
Hüte und Hutstumpen	0.01	1.41	0.01	1.33
Herrenkleider	0.00	0.14	0.00	0.21
Damenkleider	0.01	1.64	0.01	2.20
Wäsche	0.01	0.76	0.01	0.70
Putzwaren und andere genähte Gegenstände	0.00	0.27	0.00	0.26
Pappen	1.09	0.83	0.81	0.71
Papier	4.62	5.93	3.67	5.49
Papierwaren	0.15	1.18	0.12	1.05
Kautschukwaren	0.11	1.73	0.11	1.95
Leder	0.11	1.90	0.06	1.52
Andere Lederwaren	0.01	0.75	0.01	0.82
Kürschnerwaren	0.00	0.45	0.00	0.41
Andere Holzwaren	0.31	0.98	0.20	0.72
Drechslerwaren	0.00	0.48	0.00	0.49
Glaswaren	0.09	0.81	0.14	0.97
Feuerfeste Ziegel	1.31	1.20	1.13	1.28
Eisenwaren	2.43	8.29	2.74	10.75
Metallwaren	0.31	4.00	0.21	3.56
Elektrische Maschinen	0.05	0.57	0.06	0.82
Glühlampen	0.01	0.67	0.01	0.47
Elektr. Apparate und Bedarfsgegenstände	0.08	2.02	0.06	1.82
Andere Maschinen und Apparate	0.45	2.52	0.41	3.06
Kraftfahrzeuge u. Motoren für solche	0.06	1.06	0.05	0.89
Andere Fahrzeuge	0.01	0.24	0.01	0.15
Musikinstrumente	0.01	0.14	0.01	0.12
Andere Instrumente	0.01	0.71	0.01	0.75
Chemische Hilfsstoffe	0.61	1.37	0.60	1.54
Chemische Erzeugnisse, n. a. gereicht	0.14	0.65	0.14	0.79
Farben	0.10	0.40	0.07	0.36
Arznei- und Parfümeriewaren	0.00	0.31	0.00	0.30
Spielwaren	0.01	0.18	0.01	0.18
Bücher, Zeitungen	0.14	2.06	0.13	2.02
Andere fertige Waren	1.16	2.86	0.82	2.83
V. Gold und Silber, auch gemünzt	0.00	6.19	0.00	2.45

**Perzentanteil der einzelnen Warengruppen  
an der Einfuhr  
(Jänner bis August)**

	1933		1934	
	der Menge nach	dem Werte	der Menge nach	dem Werte
I. Lebende Tiere	1.82	8.60	1.65	6.63
Rinder	0.35	1.42	0.37	1.28
Schweine	1.27	6.55	1.09	4.86
Pferde	0.17	0.41	0.16	0.31
II. Nahrungsmittel und Getränke	24.97	24.63	23.69	21.35
Kaffee, Tee, Kakao	0.18	1.51	0.21	1.42
Süßfrüchte	0.95	1.55	0.89	1.43
Getreide	19.27	12.16	17.42	9.99
Mehl	0.42	0.56	0.89	1.01
Reis	0.54	0.71	0.54	0.62
Obst	0.60	1.18	1.06	1.72
Gemüse	1.49	1.00	1.46	1.10
Gellügel	0.21	1.07	0.14	0.84
Speisefette und -öle	0.19	1.02	0.10	0.43
Wein	0.13	0.25	0.09	0.21
Geflügel und Wildbret, tot	0.11	0.85	0.09	0.61
Fleisch, frisch	0.15	1.02	0.10	0.43
Fleisch, zubereitet; Würste	0.01	0.18	0.01	0.13
Topfen und Käse	0.02	0.19	0.02	0.14
Fisch- und Fleischkonserven	0.04	0.27	0.03	0.20
Andere Nahrungsmittel	0.43	0.74	0.32	0.62
III. Rohstoffe und halbfertige Waren	70.94	34.27	72.35	38.38
Mineralische Brennstoffe und Torf	51.25	9.36	51.34	8.18
Rohtabak	0.18	2.64	0.13	2.47
Sämereien	0.40	1.05	0.53	1.26
Futtermittel	4.43	2.44	3.77	2.30
Haare und Federn	0.02	0.38	0.03	0.51
Blasen und Därme	0.03	0.57	0.03	0.56
Technische Fette u. Öle, Fettsäuren	0.48	1.19	0.59	1.27
Erze	1.14	0.24	1.14	0.29
Andere mineralische Stoffe, Erden, Steine	1.83	0.43	2.09	0.39
Asphalt, Gummen, Harze usw.	0.07	0.17	0.07	0.18
Erdöle	5.34	2.36	5.26	2.09
Baumwolle, -abfälle, -watte	0.44	3.18	0.58	4.34
Flachs, Hanf, Jute u. Abfälle davon	0.23	0.69	0.24	0.76
Wolle, -abfälle, -watte	0.21	3.17	0.20	4.80
Kautschuk, Hartgummi	0.06	0.26	0.07	0.51
Felle und Häute, roh	0.09	0.81	0.11	1.12
Holz	0.81	0.40	1.24	0.51
Roheisen, Alteisen usw.	0.51	0.44	1.00	1.08
Andere Rohmetalle, Altmetalle	0.24	1.32	0.30	1.79
Chemische Rohstoffe	0.23	0.16	0.22	0.16
Künstliche Düngemittel	1.24	1.05	1.90	1.49
Andere Rohstoffe u. halbfertige Waren	1.59	1.71	1.28	1.94
IV. Fertige Waren	2.27	28.63	2.31	31.58
Baumwollgarne	0.04	1.03	0.04	1.02
Baumwollwaren	0.05	2.31	0.05	2.51
Wollgarne	0.03	1.11	0.05	1.85
Wollwaren	0.02	1.57	0.02	1.79
Seidengespinnste	0.02	1.08	0.03	1.55
Seidenwaren	0.02	2.95	0.02	3.03
Papierwaren	0.08	0.88	0.07	0.82
Kautschukwaren	0.02	0.59	0.02	0.59
Leder	0.02	0.70	0.02	0.79
Schuhe	0.00	0.17	0.00	0.18
Kürschnerwaren	0.00	0.64	0.00	0.77
Holzwaren	0.03	0.23	0.03	0.25
Glaswaren	0.05	0.49	0.06	0.55
Tonwaren	0.29	0.28	0.31	0.28
Eisenwaren	0.58	2.11	0.59	2.11
Metallwaren	0.02	0.66	0.02	0.75
Elektrische Maschinen	0.03	1.08	0.04	1.21
Andere Maschinen	0.08	1.35	0.12	1.77
Kraftfahrzeuge	0.02	0.62	0.03	0.63
Chemische Hilfsstoffe	0.38	1.19	0.46	1.36
Chemische Erzeugnisse n. a. gereicht	0.21	0.78	0.24	0.97
Farben	0.06	1.08	0.10	1.44
Arznei- und Parfümeriewaren	0.01	1.00	0.01	0.85
Bücher, Zeitungen	0.07	1.51	0.05	1.13
Andere fertige Waren	0.09	2.09	0.11	2.16
V. Gold und Silber, auch gemünzt	0.00	3.86	0.00	2.06

Reihen ist auch die Konstanz einiger anderer Ziffern überaus bemerkenswert, wie z. B. die Konstanz des Gasverbrauches oder der Milchanlieferung.

Aus alledem geht hervor, daß zweifellos auch in dem Bereiche der Konsumgüterumsätze ein Innehalten der Abwärtsbewegung eingetreten ist und eine Aufwärtsbewegung, die, wie in diesen Berichten oft betont worden ist, immer und überall erst geraume Zeit nach dem Einsetzen der Aufwärtsentwicklung der Produktivgüterumsätze vor sich geht, nun im Bereiche der Möglichkeit liegt. Die Anpassung der Einkommen ist in Österreich vielleicht in stärkerem Grade als in vielen anderen Ländern sowohl einerseits an die allgemeine Krisenlage als auch andererseits an die Verbrauchshöhe vor sich gegangen. Infolge dieser weitgehenden Abstimmung zwischen Verbrauch und Einkommen ergibt sich eine wohl begründete Vermutung, daß die Basis für den österreichischen Konjunkturaufstieg soliderer Natur ist als in jenen Ländern, bei denen entweder der Konsum oder die Erzeugung von Kapitalgütern durch künstliche Maßnahmen gefährlicher Art vorübergehend aufgepeitscht wird. Die weitere Entwicklung des Konsumgütermarktes wird nach wie vor in erheblichem Maße von der weiteren Gestaltung des Außenhandels und dem dadurch gesteigerten Beschäftigungsgrad der Produktivgüterindustrie abhängig sein.

**Außenhandel:** In Anbetracht der außerordentlich großen Bedeutung, die gegenwärtig dem Außenhandel für Österreich zukommt, veröffentlicht das Institut in dem vorliegenden Bericht in Fortsetzung der bisherigen Studien eine Reihe neuartiger Zusammenstellungen und Berechnungen, die vielleicht noch besser als alle vorhergehenden Veröffentlichungen geeignet sind, die Struktur sowohl der Einfuhr als auch der Ausfuhr klar in Erscheinung treten zu lassen. Das Bestreben der Untersuchung ging dahin, erstens die Bedeutung der einzelnen Waren im Außenhandel erkennen zu lassen, sowie zweitens die Bedeutung der verschiedenen Länder, mit denen Österreich im Handelsverkehr steht, ziffernmäßig zu prüfen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind auch graphisch festgehalten und die entworfenen Schaubilder werden noch eingehend erklärt werden.

Was zunächst den Anteil der einzelnen Warengruppen im Außenhandel anbelangt, so wurde die Berechnung für die Monate Jänner bis August 1933, bzw. 1934 vorgenommen. In der umfassenden Tabelle auf S. 183 sind alle Warengruppen enthalten, lediglich unter Streichung jener, bei denen der Anteil entweder bei der Ausfuhr oder der Einfuhr oder bei beiden wertmäßig unter 0·1 % lag. Um einen Überblick über die absoluten Größen zu geben, wurden außerdem die Mengen- und Wertziffern für den gleichen Zeitraum für die fünf Hauptgruppen in einer gesonderten Tabelle (S. 184) zusammengestellt. Es ist überaus eigenartig, daß sowohl bei der Einfuhr als auch bei der Ausfuhr eine Reihe von Artikeln in den beiden betrachteten Zeiträumen nicht nur annähernd gleiche Prozentsätze erreichen, sondern diese bis auf die zweite Dezimalstelle gleich groß blieben. Bemerkenswerterweise ist diese Gleichförmigkeit nur bei relativ unwichtigen Artikeln festzustellen, wogegen alle jene Waren, die erhebliche Prozentsätze erreichen, auch schon Schwankungen erkennen lassen, die etwas tiefer reichend sind. Bei einer Berechnung wie der vorliegenden, bei der ohne Rücksicht auf die Veränderung der absoluten Beträge die Aufteilung dieses Betrages immer 100 ergeben muß, ist es selbstverständlich, daß, wenn der Anteil auch nur eines einzigen Artikels zunimmt, die Anteile aller anderen oder wenigstens einiger zurückgehen müssen. Daraus folgt, daß eine Rückläufigkeit der Prozentanteile selbst auch dann vorliegen kann, wenn der absolute Betrag dieses betreffenden Artikels von dem einen Jahr zu dem anderen Jahr zugenommen hat.

Betrachtet man jene Waren, die im Jahre 1934 die höchsten Prozentanteile der Ausfuhr erreichten, so ergibt sich folgende Reihung: Eisenwaren 10·75 % (im Vorjahr 8·29 %), Holz 10·41 % (im Vorjahr 8·99 %), Papier 5·49 % (im Vorjahr 5·93 %), Papierzeug 3·66 % (im Vorjahr 3·33 %), Metallwaren 3·56 % (im Vorjahr 4·00 %), Baumwollwaren 3·51 % (im Vorjahr 4·41 %), „Andere Maschinen und Apparate“ 3·06 % (im Vorjahr 2·52 %) und Baumwollgarn 3·03 % (im Vorjahr 3·01 %). Nach diesen letzten Werten bricht die Reihe schnell ab und weist im allgemeinen

	Einfuhr				Ausfuhr			
	Jänner bis August		Jänner bis August		Jänner bis August		Jänner bis August	
	1933	1934	1933	1934	1933	1934	1933	1934
	M	W	M	W	M	W	M	W
I. Lebende Tiere . . . . .	642.621	64.570	573.338	49.627	27.830	3.750	17.134	2.904
II. Nahrungsmittel und Getränke . . . . .	8.813.416	184.828	8.230.698	159.886	252.717	12.361	291.514	11.409
III. Rohstoffe und halbfertige Waren . . . . .	25.042.803	257.237	25.136.875	287.404	11.019.951	121.297	14.441.461	156.471
IV. Fertige Waren . . . . .	800.792	214.911	801.258	236.533	1.877.107	333.339	2.084.981	376.397
V. Gold und Silber . . . . .	186	29.005	156	15.455	378	31.063	229	13.732
Zusammen . . . . .	35.299.818	750.551	34.742.325	748.905	13.177.983	501.810	16.835.319	560.913

M = Menge in q, W = Wert in 1000 S.

Werte um 1% und weniger auf. Dieses Ergebnis ist überaus bemerkenswert, denn es zeigt sich, daß an dem Außenhandel keineswegs einige wenige Industrien oder Erzeugergruppen interessiert sind, sondern, daß sich die Gesamtmenge der Ausfuhr überaus gleichförmig über die ganze Wirtschaft verteilt. So sehr daher auch manchmal der Außenhandel eines einzelnen Gewerbes oder einer einzelnen Industrie für sich betrachtet, oder etwa aus dem Zusammenhang dieser Statistik herausgerissen, unwesentlich erscheinen mag, so erkennt man doch, daß es sich hier um eine sehr allgemeine Eigenschaft handelt. Daß Österreich trotzdem einige wesentliche Ausfuhrindustrien aufweist, steht dazu nicht in Widerspruch und die angeführten Güter geben ein einwandfreies Bild über die Bedeutung dieser Industrien, bzw. der Forstwirtschaft. Der Schluß, der sich bei Betrachtung des Ergebnisses aufdrängt ist der, daß die Belebung der Ausfuhr, die erfreuliche Fortschritte gemacht hat, ganz breiten Schichten zugute kommt. Dies erklärt wiederum andererseits die Erscheinung, daß, infolge der Aufteilung der Gesamtsumme des Ausfuhrerlöses in so gleichförmiger Weise auf eine derartig große Zahl von Warengruppen bei den einzelnen Unternehmungen der Beginn einer Belebung weder sonderlich stark in Erscheinung treten muß noch in Erscheinung treten kann.

Es sei noch, um etwaigen Mißverständnissen vorzubeugen, erwähnt, daß es sich bei dieser Berechnung ausschließlich um den Warenverkehr handelt und daß die errechneten Prozentanteile sich nur auf diesen beziehen können. Würde man auch die Dienstleistungen Österreichs einbeziehen, so würde sich das Bild erheblich verschieben, insofern als dann zum Beispiel der Wert des Fremdenverkehrs, des Verkehrs, der ärztlichen Hilfsleistungen usw. in Rechnung zu stellen wäre, von denen einzelne Posten oft bedeutsamer sind als wesentlich stärker in die Augen fallende Industrien. Da es leider an einer Statistik der Zahlungsbilanz, in der diese Größen aufscheinen, fehlt, muß ausdrücklich betont werden, daß die Betrachtung sich ausschließlich auf den *reinen Warenverkehr* beschränkt, was namentlich bei etwaigen wirtschaftspolitischen Schlußfolgerungen auf Grundlage dieses Materials berücksichtigt werden mußte.

Was die Einfuhr anbelangt, so ergibt sich ein mit dem ebengezeichneten weitgehend übereinstimmendes Bild. Natürlich ist die Verteilung der einzelnen Warengruppen nach ihrer Größe, wie nicht anders möglich, eine wesentlich verschiedene. Der höchste Wert für 1934 betrug 9.99% (im

Vorjahr 12.16%) für Getreide, für mineralische Brennstoffe betrug der Prozentanteil 8.18% (im Vorjahr 9.36%), für Schweine 4.86% (im Vorjahr 6.55%), für Wolle 4.80% (im Vorjahr 3.17%), für Seidenwaren 3.03% (im Vorjahr 2.95%). Die übrigen Ziffern sind wiederum alle wesentlich niedriger. Wenn man nun bedenkt, daß ein großer Teil der hereinkommenden Waren für die Weiterverarbeitung dient oder überhaupt Rohstoffe betrifft, so lassen schon die außerordentlich geringfügigen Werte bei der Fertigwareneinfuhr erkennen — wobei noch zu berücksichtigen ist, daß alle unter 0.1% gelegenen Waren überhaupt gestrichen sind — daß die Einfuhr in noch stärkerem Maße als die Ausfuhr sich bis in die letzten Verzweigungen der österreichischen Wirtschaft hinein auswirkt. Das Bild, das die Verteilung des Außenhandels auf die einzelnen Warengruppen für Österreich liefert, ist demnach dasjenige, das mit allen bisherigen Untersuchungen in Einklang steht, deren Ergebnis stets dahin gehend gelautet hat, daß Österreich ein mit der Weltwirtschaft ganz besonders engverflochtener Staat ist und den Typus eines hochentwickelten Industrie- und Fremdenverkehrslandes bei starkem Anteil der Landwirtschaft trägt.

Anschließend an die Prüfung der Veränderungen bei den einzelnen Warengruppen und ihres Anteiles gibt die nachfolgend auf S. 186 abgedruckte Tabelle Aufschluß über die Entwicklung des Außenhandels, wiederum in den ersten acht Monaten des Jahres 1933, bzw. 1934 im Verhältnis zu 26 Ländern. Die einzelnen Staaten sind jeweils der absoluten Größe ihrer Anteile nach geordnet; dadurch ergibt sich eine Verschiebung der Reihenfolge, wenn die Länder auch im Jahre 1934 nach den absoluten Beträgen gereiht werden, wie dies in der Tabelle geschehen ist. Es zeigt sich, daß trotz gewisser Umlagerungen, um nur die Ausfuhr zu betrachten, einige Länder an der ihnen für 1933 zugekommenen Stelle geblieben sind; z. B. das Deutsche Reich an erster Stelle, die Tschechoslowakei an vierter Stelle, die Schweiz an fünfter Stelle, Rumänien an achter Stelle, Frankreich an zehnter Stelle usw., wogegen die übrigen Stellen einen Wechsel erfahren haben. Während 1933 die zweite Stelle von Italien und die dritte von Ungarn besetzt wurde, hat sich diesmal das Verhältnis umgekehrt, wobei gleichzeitig bei den beiden Staaten, wie bei den meisten anderen, eine Zunahme erfolgt ist. Die Ausfuhr Österreichs hat sich in dem angegebenen Zeitraum lediglich vermindert nach Südslawien um 4.2%, nach Amerika um 26.1%, nach Argentinien um 15.2%, nach

Bulgarien um 9·6% und nach Spanien um 7·0%, wobei die Reihenfolge dieser Ziffern nach der Größe der absoluten Werte geordnet ist. Die größte Zunahme mit 88·0% verzeichnet die Ausfuhr nach Griechenland, nach Rußland beträgt sie 85·7% und nach Großbritannien 55·2%. Bei dem Deutschen Reich, das den größten Betrag aufnahm, erfolgte eine Vermehrung von 10%. Um das Bild zu vervollständigen und jeden Irrtum über die Bedeutung der Ziffern auszuschließen, ist es nötig, die absoluten Beträge dieser Differenzen zu betrachten. Es ergibt sich dann abermals eine andere Reihung sowie bei der Ausfuhr als auch bei der Einfuhr.

Die zweite hier eingeschaltete Tabelle bringt schließlich noch die Zusammenstellung dieser absoluten Veränderungen der Ein- und Ausfuhr in dem gleichen Zeitraum im Verkehr mit den einzelnen

*Veränderungen der Ein- und Ausfuhr Österreichs vom Jänner bis August 1934 gegenüber dem gleichen Zeitraume 1933*

Einfuhr aus		Ausfuhr nach	
in 1000 S			
Großbritannien	+ 12.255	Großbritannien	+ 11.452
Schweiz	+ 6.118	Ungarn	+ 10.788
Frankreich	+ 5.189	Italien	+ 8.199
Rumänien	+ 3.556	Deutsches Reich	+ 8.042
Tschechoslowakei	+ 3.108	Rumänien	+ 7.857
Türkei	+ 2.475	Tschechoslowakei	+ 5.393
Niederlande	+ 1.993	Schweiz	+ 3.768
Griechenland	+ 1.828	Frankreich	+ 2.786
Belgien	+ 1.784	Rußland	+ 2.423
Saargebiet	+ 1.684	Griechenland	+ 2.011
Ver. Staaten v. Amerika	+ 1.348	Dänemark	+ 1.595
Spanien	+ 668	Schweden	+ 1.594
Dänemark	+ 349	Türkei	+ 1.390
Portugal	+ 264	Belgien	+ 873
Litauen	+ 257	Niederlande	+ 660
Italien	+ 188	Litauen	+ 567
Schweden	+ 427	Norwegen	+ 544
Brasilien	+ 1.153	Saargebiet	+ 458
Norwegen	+ 1.693	Portugal	+ 164
Rußland	+ 2.106	Brasilien	+ 4
Südslawien	+ 3.918	Spanien	+ 197
Ungarn	+ 3.959	Bulgarien	+ 349
Polen	+ 4.094	Argentinien	+ 769
Bulgarien	+ 6.108	Südslawien	+ 1.461
Argentinien	+ 6.982	Ver. Staaten v. Amerika	+ 3.168
Deutsches Reich	+ 20.191	Polen	+ 12.937

Staaten. Überraschenderweise hat dem absoluten Betrage nach die Ausfuhr nach Großbritannien am stärksten zugenommen ebenso wie die Einfuhr von dort, sodann stieg die Ausfuhr am stärksten der Reihenfolge nach geordnet nach Ungarn, Italien, Deutschland, Rumänien, Tschechoslowakei usw., wogegen die stärkste Abnahme, nämlich um 12·9 Millionen Schilling nach Polen erfolgte und außerdem nach Amerika, Jugoslawien usw. Die stärksten Einfuhrverschiebungen ergeben sich wie schon erwähnt bei der Einfuhr aus Großbritannien, sodann in einer ebenfalls erheblichen Zunahme aus der Schweiz, Frankreich, Rumänien, Tschechoslowakei, wogegen der allerstärkste Einfuhrrückgang, nämlich über 20 Millionen Schilling, bei der Einfuhr aus dem Deutschen Reich zu verzeichnen ist. Stark gesunken ist die Einfuhr ferner noch aus Argentinien, Bulgarien, Polen, Ungarn und Jugoslawien. Inwieweit bei diesen Verschiebungen die Handelsverträge eine Rolle spielen ist deswegen schwer zu beurteilen, weil gleichzeitig zwischen den verschiedenen Staaten untereinander allerlei devisenpolitische und sonstige Abkommen verschiedenster Fassung bestehen, die auch den österreichischen Handel in Bahnen bringen, die mit der österreichischen Handelspolitik keinen unmittelbaren Zusammenhang haben müssen.

Bei der Einfuhr ergeben sich ebenfalls stärkere Veränderungen, von denen hervorzuheben sind: die Senkung der Einfuhr aus Deutschland um 13%, aus Ungarn um 4·8%, aus Jugoslawien um 5·8%, aus Polen um 9·1%, aus Bulgarien um 52·2%, aus Brasilien um 20%, aus Rußland um 38%, aus Schweden um 14% und aus Norwegen um 40%, wobei die Reihenfolge wieder nach der Größe der absoluten Werte geordnet ist. Diesen

*Vergleich zwischen den Werten der Einfuhr und der Ausfuhr für die wichtigsten Herkunfts- und Bestimmungsländer in den Jahren 1933 und 1934 (für die Zeit Jänner bis August, Angaben in 1000 S)*

1933		1934	
Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
Deutsches Reich	155.742	Deutsches Reich	80.810
Tschechoslowakei	94.755	Italien	52.500
Ungarn	83.156	Ungarn	50.729
Südslawien	68.054	Tschechoslowakei	38.851
Polen	44.894	Schweiz	37.305
Ver. Staaten v. Amerika	40.441	Polen	36.236
Rumänien	35.602	Südslawien	34.888
Italien	33.112	Rumänien	23.833
Schweiz	24.553	Großbritannien	20.761
Großbritannien	21.566	Frankreich	18.824
Frankreich	18.338	Ver. Staaten v. Amerika	12.130
Argentinien	13.518	Niederlande	9.863
Bulgarien	11.707	Belgien	6.302
Niederlande	9.643	Argentinien	5.054
Griechenland	7.180	Schweden	4.546
Brasilien	5.761	Türkei	3.712
Rußland	5.523	Bulgarien	3.619
Belgien	4.229	Dänemark	3.508
Norwegen	4.207	Rußland	2.826
Türkei	3.971	Spanien	2.803
Dänemark	3.162	Griechenland	2.286
Schweden	3.055	Norwegen	2.127
Spanien	1.187	Brasilien	1.470
Saargebiet	1.086	Litauen	999
Portugal	922	Portugal	922
Litauen	165	Saargebiet	833
Deutsches Reich	135.551	Deutsches Reich	88.852
Tschechoslowakei	97.863	Ungarn	61.517
Ungarn	79.197	Italien	60.699
Südslawien	64.136	Tschechoslowakei	44.244
Ver. Staaten v. Amerika	41.789	Schweiz	41.073
Polen	40.800	Südslawien	33.427
Rumänien	39.158	Großbritannien	32.213
Großbritannien	33.821	Rumänien	31.690
Italien	33.300	Polen	23.299
Schweiz	30.671	Frankreich	21.610
Frankreich	23.507	Niederlande	10.523
Niederlande	11.636	Ver. Staaten v. Amerika	8.962
Griechenland	9.008	Belgien	7.175
Argentinien	6.536	Schweden	6.140
Türkei	6.446	Rußland	5.249
Belgien	6.013	Dänemark	5.103
Bulgarien	5.599	Türkei	5.102
Brasilien	4.608	Belgien	4.297
Dänemark	3.511	Argentinien	4.285
Rußland	3.417	Bulgarien	3.270
Saargebiet	2.770	Norwegen	2.671
Schweden	2.628	Spanien	2.606
Norwegen	2.514	Litauen	1.566
Spanien	1.855	Brasilien	1.474
Portugal	1.186	Saargebiet	1.291
Litauen	422	Portugal	1.086

Veränderungen stehen auch starke Zunahmen der Einfuhr gegenüber, geordnet nach der absoluten Größe der Gesamteinfuhr aus den verschiedenen Ländern ergibt sich folgende Reihung: aus der Tschechoslowakei und aus den Vereinigten Staaten stieg die Einfuhr um 3·3%, aus Rumänien um 10%, aus Großbritannien um 56·8% usw. Am stärksten stieg die Einfuhr aus dem Saargebiet, und zwar um 155·1%, jedoch handelt es sich hier nur um den Betrag von rund 1·7 Millionen Schilling. Es müssen also auch diese Länder so wie oben die Werte bei der Einfuhr nach dem absoluten Betrag der Veränderung geordnet werden. Dies ist aus der Tabelle auf Seite 187 ersichtlich.

Um das Bild über die Aufteilung des Außenhandels zu vervollständigen, wurde noch folgende weitere Berechnung durchgeführt. Es wurde der Prozentanteil der Ausfuhr aus Österreich nach den einzelnen Ländern bestimmt und außerdem der Prozentanteil der einzelnen Länder an der Einfuhr

**Perzentuelle Veränderungen im Außenhandel Österreichs nach Ländern**

Jänner bis August 1934 gegenüber Jänner bis August 1933

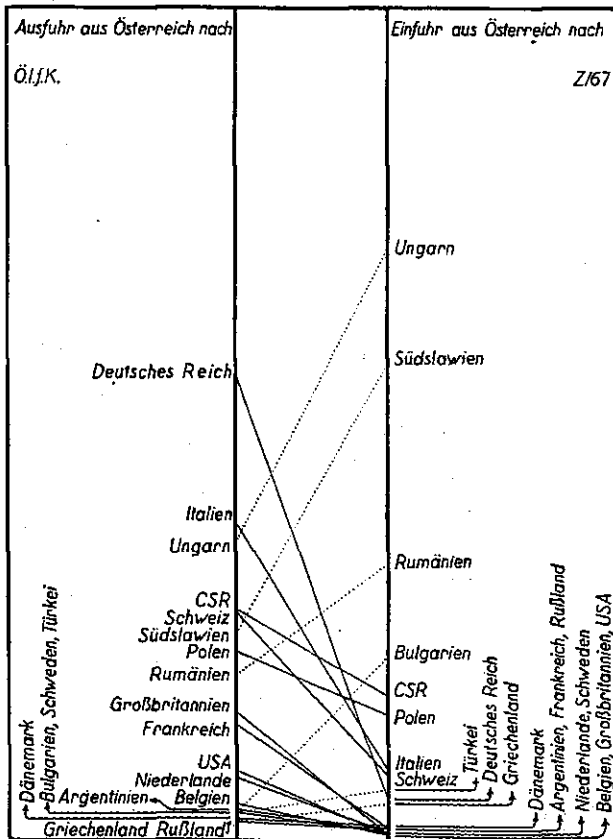
Einfuhr aus		Ausfuhr nach	
Deutsches Reich	13·0	Deutsches Reich	10·0
Tschechoslowakei	3·3	Ungarn	21·3
Ungarn	4·8	Italien	15·6
Südslawien	5·8	Tschechoslowakei	13·9
Ver. Staaten v. Amerika	3·3	Schweiz	11·0
Polen	9·1	Südslawien	4·2
Rumänien	10·0	Großbritannien	55·2
Großbritannien	56·8	Rumänien	33·0
Italien	0·6	Polen	35·7
Schweiz	24·9	Frankreich	14·8
Frankreich	28·2	Niederlande	6·7
Niederlande	20·7	Ver. Staaten v. Amerika	26·1
Griechenland	25·5	Belgien	13·9
Argentinien	51·6	Schweden	35·1
Türkei	62·3	Rußland	85·7
Belgien	42·2	Dänemark	45·5
Bulgarien	52·2	Türkei	37·4
Brasilien	20·0	Griechenland	88·0
Dänemark	11·0	Argentinien	15·2
Rußland	38·1	Bulgarien	9·6
Saargebiet	155·1	Norwegen	25·6
Schweden	14·0	Spanien	7·0
Norwegen	40·2	Litauen	56·8
Spanien	56·3	Brasilien	0·3
Portugal	28·6	Saargebiet	55·0
Litauen	155·8	Portugal	17·8

nach Österreich. Diese Aufstellung ergibt in sich bereits interessante Einblicke. Um jedoch das Bild zu vervollständigen, wurde auch festgestellt, welche

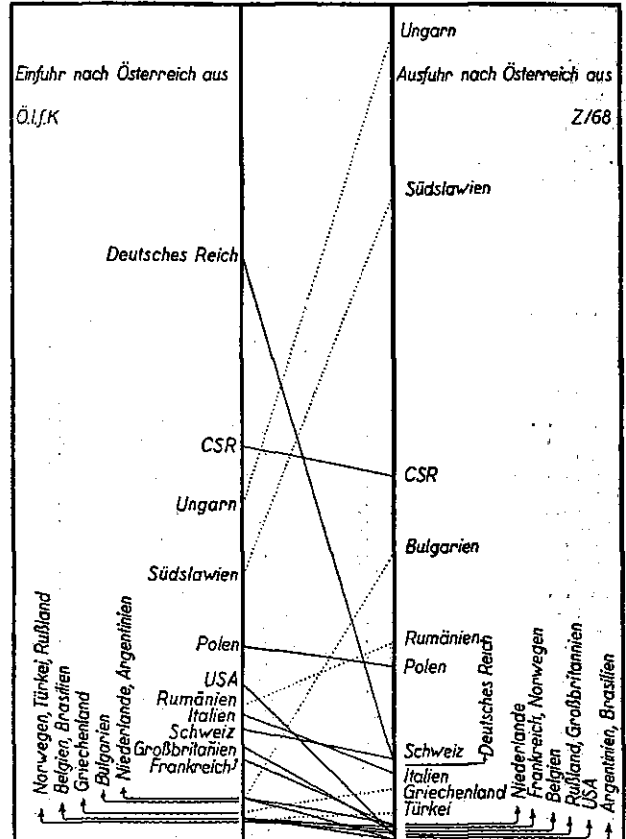
**Quoten wichtiger Länder am Außenhandel Österreichs und Quoten Österreichs am Außenhandel der gleichen Länder**

(In Prozenten des Gesamthandels Österreichs, beziehungsweise des Gesamthandels der betreffenden Staaten; natürlicher Maßstab)

**Österreich als Ausfuhrland**



**Österreich als Einfuhrland**



Perzentanteile an der Gesamteinfuhr der betreffenden Länder die Einfuhr aus Österreich ausmacht und welche Perzentanteile an der Gesamtausfuhr der betreffenden Länder die Ausfuhr nach Österreich erreicht. Es ist möglich, den Überblick über diese dadurch geschaffenen Beziehungen durch eine einfache graphische Methode zu veranschaulichen; dies geschieht in der graphischen Darstellung auf S. 187. Auf dem linken Diagramm wurden einander gegenübergestellt die Ausfuhr aus Österreich und die Einfuhr aus Österreich in dem oben beschriebenen Sinne. Es wurden sodann, da die Ländernamen an der Stelle des ihnen jeweils zukommenden Perzentsatzes gesetzt wurden, die beiden Werte für die gleichen Länder miteinander durch eine Linie verbunden. Ein Teil dieser Linien sinkt von links nach rechts ab, woraus folgendes hervorgeht: Z. B., daß die Ausfuhr aus Österreich nach Deutschland 15·7% der gesamten Ausfuhr aus Österreich beträgt, dagegen macht diese Ausfuhr in Deutschland nur 1·4% der deutschen Gesamteinfuhr aus. Ähnlich liegt es mit Italien, wo die Ausfuhr aus Österreich 10·7% der österreichischen Gesamtausfuhr beträgt, dieser Wert jedoch nur 2·4% der italienischen Gesamteinfuhr entspricht.

Ein umgekehrtes Verhältnis liegt vor, wenn z. B. die Ausfuhr aus Österreich nach Ungarn, Jugoslawien, Rumänien, Bulgarien und der Türkei einen wesentlich höheren Perzentsatz in der Gesamteinfuhr dieser betreffenden Länder erreicht als er in der österreichischen Ausfuhr ausmacht. Österreich befindet sich gegenüber allen diesen Ländern, bei denen die Verbindungslinien von links nach

rechts steigen in der gleichen Lage, in der sich alle jene Länder gegenüber Österreich befinden, bei denen die Verbindungslinien von links nach rechts sinken. Horizontale oder fast horizontale Linien würden ein Pari-Verhältnis darstellen. Diese mehr oder minder horizontalen Linien sind jedoch (mit Ausnahme der Tschechoslowakei) nur bei denjenigen Ländern festzustellen, bei denen sowohl für Österreich als für die anderen Staaten die Anteile unter 1% liegen, also überaus geringfügig sind. Nur durch ihre große Zahl vermögen sie erhebliche Beachtung hervorzurufen. Zu diesen Ländern gehören Belgien, Argentinien, Griechenland, Spanien, Litauen, Finnland, Lettland, Estland usw.

Das der ebenbesprochenen Darstellung rechts beigegebene Diagramm ist auf genau der gleichen Methode aufgebaut und stellt die Beziehung der Perzentanteile dar, den die Ausfuhr aus den einzelnen Ländern an der gesamten Einfuhr Österreichs hat im Vergleich zu dem Perzentanteil, den dieser Einfuhrbetrag an der Gesamtausfuhr jedes dieser betreffenden Länder ausmacht. Die Interpretation der Verbindungslinien erfolgt auf analoge Weise. Will man auf Grund dieser Feststellungen die Gruppen der für den österreichischen Außenhandelsverkehr in Waren wichtigsten Länder zusammenfassen, so erhält man als erste Staaten folgende: Deutsches Reich, Ungarn, Jugoslawien, Tschechoslowakei, Italien, Rumänien, Polen.

Ein weiterer Aspekt des Außenhandels von größter Wichtigkeit eröffnet sich bei der Untersuchung der Entwicklung der Ein- und Ausfuhr nach einzelnen Waren auch dann, wenn jede einzelne Ware oder Warengruppe für sich allein betrachtet wird. Infolge der Vielfalt der Waren und wegen des hier nur in so beschränktem Maße zur Verfügung stehenden Raumes ist es leider nicht möglich, auch nur einen nennenswerten Bruchteil des vorhandenen Materials zum Abdruck zu bringen. Wir beschränken uns daher vorläufig auf Veröffentlichungen einer Reihe von Diagrammen, die sämtliche auf S. 189 abgedruckt sind und in denen die Ein- oder Ausfuhr sowohl für die Jahre 1923 bis 1932 als auch für die Monate seit 1933 enthalten ist. Gewicht wurde diesmal vor allem auf die Zusammenfassung einer Anzahl von wichtigen Einfuhrwaren gelegt, da sich aus diesen ein Maßstab nicht nur für den Beschäftigungsgrad, sondern eher noch für den Auftragsbestand gewinnen läßt. Wie schon an anderer Stelle betont, bedeutet Rohstoffeinfuhr Arbeits- und Lohnbildung. Daß die Baumwolleinfuhr gestiegen ist, ergibt sich aus der besseren Beschäftigung der Textilindustrie, die

Perzentanteil  
der einzelnen Staaten Österreichs am Außenhandel wichtiger Länder  
am österreichischen Außenhandel  
im Jahre 1933

	Einfuhr nach Österreich	Ausfuhr aus Österreich	Ausfuhr nach Österreich	Einfuhr aus Österreich
Deutsches Reich . . . . .	19·6	15·7	2·5	1·4
Belgien . . . . .	0·7	1·2	0·3	0·2
Bulgarien . . . . .	1·3	0·9	9·7	6·2
Dänemark . . . . .	0·4	0·7	0·2	0·5
Spanien . . . . .	0·2	0·5	0·1	0·2
Estland . . . . .	0·0	0·0	0·0	0·4
Finnland . . . . .	0·0	0·2	0·0	0·0
Frankreich . . . . .	2·7	3·9	0·4	0·4
Griechenland . . . . .	0·9	0·6	1·7	1·3
Ungarn . . . . .	11·3	10·0	27·1	19·9
Italien . . . . .	4·2	10·7	2·2	2·4
Lettland . . . . .	0·0	0·1	0·1	0·4
Litauen . . . . .	0·0	0·3	0·0	0·0
Norwegen . . . . .	0·6	0·4	0·4	0·4
Niederlande . . . . .	1·4	2·1	0·5	0·3
Polen . . . . .	6·5	6·4	5·8	4·2
Portugal . . . . .	0·1	0·2	0·0	0·0
Rumänien . . . . .	4·5	5·6	6·6	9·3
Schweden . . . . .	0·4	0·9	0·2	0·3
Schweiz . . . . .	3·7	7·7	2·7	2·3
Tschechoslowakei . . . . .	13·2	7·8	12·2	4·9
Türkei . . . . .	0·6	0·9	0·8	1·7
Südslawien . . . . .	8·9	7·0	21·7	16·1
Rußland . . . . .	0·6	0·6	0·2	0·4
Großbritannien . . . . .	3·1	4·3	0·2	0·2
Ver. Staaten v. Amerika . . . . .	5·2	2·3	0·1	0·2
Argentinien . . . . .	1·4	1·0	0·0	0·4
Brasilien . . . . .	0·7	0·3	0·0	0·1

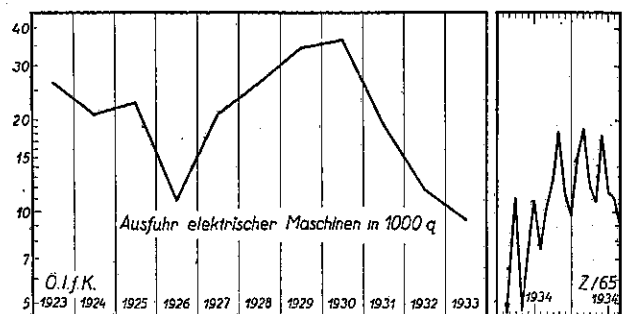
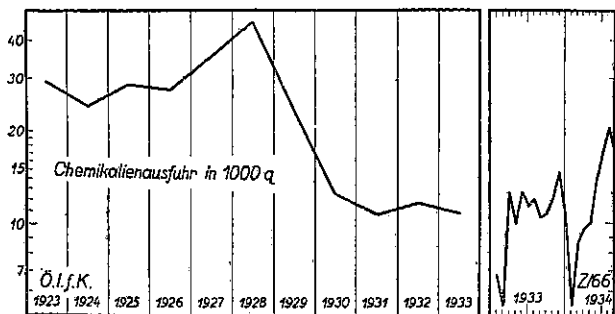
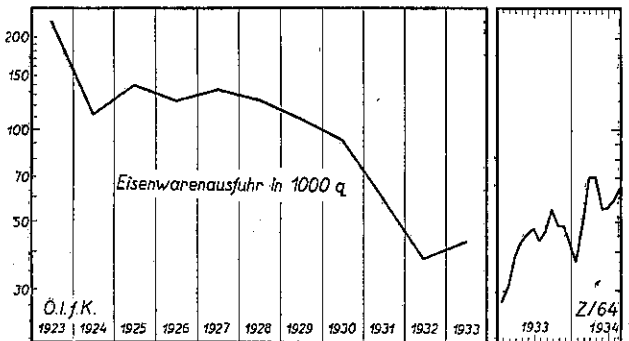
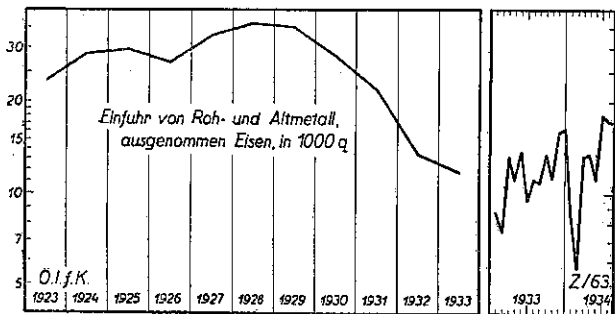
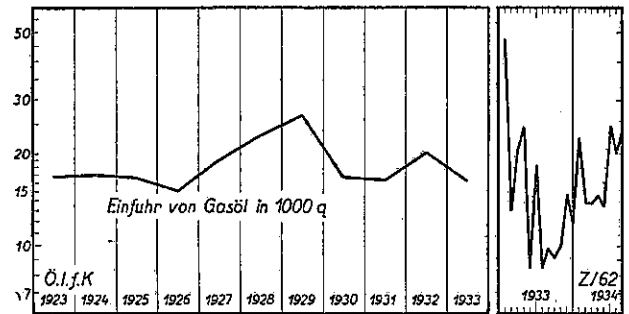
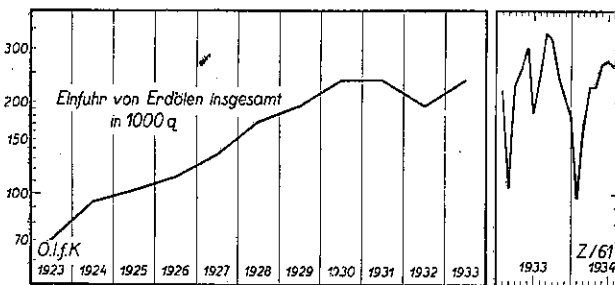
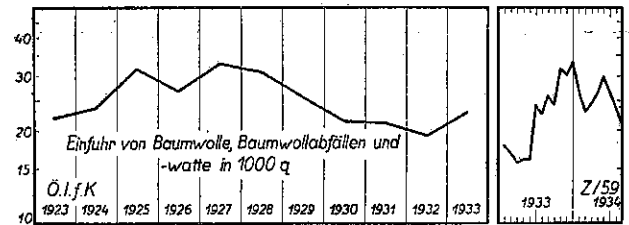
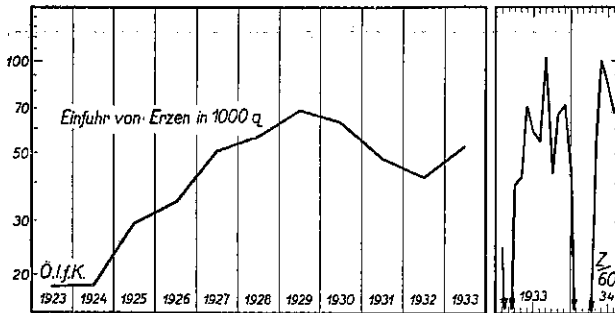


ihren Rohstoff nur auf diese Weise erhalten kann. Interessant sind auch gewisse Spezialbewegungen, z. B. die Erdöl- und Gasöleinfuhr, bei denen die Substitution infolge der seinerzeitigen Kohlenpolitik eine gewisse Rolle bei der Entwicklung der letzten Jahre gespielt haben mag. Die gesteigerte Einfuhr von Rohmetallen paßt gut zu dem höheren Beschäftigungsgrad der Metallwaren- als auch der

Eisenindustrie. Von Ausfuhrwerten wurde dargestellt die Ausfuhr von elektrischen Maschinen, Chemikalien und Eisenwaren, von denen namentlich die Ausfuhr von Eisenwaren und Chemikalien in den letzten 1½ Jahren gute Fortschritte gemacht hat. Während im Jahre 1932 nur für 58 Millionen Schilling Eisenwaren exportiert wurden, stieg der Betrag für 1933 bereits auf 68 Millionen und wird

**Einfuhr und Ausfuhr wichtiger Waren beziehungsweise Warengruppen**

(Logarithmischer Maßstab)



für 1934 noch wesentlich über diesen Betrag hinaus anwachsen. Die Stetigkeit dieser Bewegung, sowie der Umstand, daß sie überall, wenn auch nicht gleichzeitig und beim Einsetzen nicht gleich stark auftritt — was alles den angeführten Diagrammen entnommen werden kann — ist ein Beweis dafür, daß, wie schon an anderer Stelle bemerkt, die Basis der Belebung der österreichischen Wirtschaft sich allmählich immer verbreitert.

*Außenhandel im September:* Im Monat September dieses Jahres hat das Volumen des Außenhandels, gebildet aus der Summe von Einfuhr und Ausfuhr, das Volumen im September des Vorjahres um 4 Millionen Schilling übertroffen. Diese Zunahme geht sowohl auf eine Zunahme der Einfuhr als auch der Ausfuhr zurück. Die Einfuhr betrug 97 Millionen gegenüber 93 Millionen und die saisonbereinigte Indexziffer stieg von August dieses Jahres, da sie 34 betrug, auf 37, woraus hervorgeht, daß die Einfuhr über das saisonmäßig im Herbst, bzw. Winter zu erwartende Ausmaß hinausging. Bei der Gesamtausfuhr dagegen hat die Zunahme nicht ganz die saisonmäßige Höhe erreicht, wohl aber ist die Fertigwarenausfuhr übersaisonnmäßig gestiegen. Die Zunahme beträgt hier 7 Millionen Schilling gegenüber dem August dieses Jahres, wodurch der Index von 44 im August auf 45 im September stieg. Die Werte für August und September dieses Jahres sind bei der Fertigwarenausfuhr mit denen in den beiden gleichen Monaten des Vorjahres identisch. Erfreulicherweise hat namentlich die Rohstoffeinfuhr gegenüber dem August stark zugenommen, nämlich um 6 Millionen Schilling, wodurch sich die Indexziffer von 42 auf 49 steigerte, auch hier ist der Septemberwert dieser beiden Reihen genau der gleiche wie im September des Vorjahres. Da auch die Brennstoffeinfuhr davon in den beiden Jahren wertmäßig fast genau den gleichen Betrag ausmacht, so ist anzunehmen, daß die später zur Veröffentlichung gelangenden detaillierten Angaben zeigen werden, daß diese gesteigerte Rohstoffeinfuhr namentlich auf Rohstoffe für industrielle Weiterverarbeitung fallen, woraus sich sowohl der Schluß ergibt, daß der Auftragsbestand der Industrie im wesentlichen der gleiche ist wie im vorigen Jahre als auch die Tatsache erhellt, daß diese Rohstoffeinfuhr arbeitsbeschaffend wirkt. Infolge dieser Entwicklung hat sich der Einfuhrüberschuß, wie nicht anders zu erwarten, wiederum gegenüber dem Vormonat gesteigert. Er ist aber mit 17 Millionen Schilling noch immer der zweitniedrigste dieses Jahres. Auch die Entwicklung des Einfuhrüberschusses von Monat zu Monat folgt den

Saisonschwankungen und es ist daher anzunehmen, daß, wie in früheren Jahren, auch in den letzten 3 Monaten dieses Jahres eine weitere Zunahme zu verzeichnen sein wird. Der Ausfuhrüberschuß von Fertigwaren mit 26 Millionen ist nicht nur der höchste dieses Jahres, sondern auch um 1 Million höher als der höchste Wert im Vorjahr.

#### KONJUNKTURVERLAUF IM WELTSCHIFFS- VERKEHR

Der Schiffsbestand der Welt in Bruttoregister-tonnen hat in der Nachkriegszeit bis zum Jahre 1931, wenn auch in weniger stürmischem Maße als vor 1914, ständig zugenommen. Die durch den Krieg hervorgerufene Teilung der Verkehrsgebiete führte zu einer Änderung bedeutenden Ausmaßes in der Größe der Handelsflotte verschiedener Länder. Da die Handelsflotte der Mittelmächte still lag, der Bedarf an Schiffsraum in den Entente-ländern aber ständig zunahm, entstand eine Verknappung der Tonnage, welche vom Jahre 1914 bis zum Jahre 1916 Steigerungen der Frachtsätze bis auf das Zehnfache zur Folge hatte. Die riesigen Gewinnchancen bewirkten eine gewaltige Zunahme der Schiffbautätigkeit, so daß die Welt-handelsflotte im Jahre 1920 trotz der großen Verluste durch den Krieg um über 8 Millionen Bruttoregister-tonnen größer, als vor Ausbruch des Krieges war.

Im Jahre 1920 traten die ersten Anzeichen einer Schifffahrtskrise auf. Diese selbst kam 1923 zur vollen Wirkung. Im Jahre 1926 beginnt im Zusammenhang mit der Aufschwungsphase des letzten Konjunkturzyklus und einer verstärkten Subventionspolitik einzelner Länder die Welttonnage wieder rascher zuzunehmen und erreicht 1931 den höchsten Wert. Die genannten Einflüsse hatten in der Richtung einer Überdimensionierung der Welttonnage gewirkt, weshalb die Weltschifffahrt durch die im Jahre 1929 hereinbrechende Krise besonders schwer getroffen wurde. Die Hauptursache der stärkeren Zunahme der Handelsflotte nach 1926 ist aber doch die allgemeine Konjunktur-entwicklung gewesen, der gegenüber die Schifffahrt in einem besonders starken und eigenartigen Abhängigkeitsverhältnis steht, das sich in vielen Richtungen von dem anderer Wirtschaftszweige erheblich unterscheidet.

Die Handelsschiffe als solche stellen innerhalb der Gesamtwirtschaft dauerhafte spezifische Produktionsgüter dar, d. h. Güter, die besonders schwer oder überhaupt nicht in einer anderen Produktion oder Produktionsstufe als der, für die sie

bestimmt sind, verwendet werden können, ohne den größten Teil ihres Wertes zu verlieren. Durch die lange Lebensdauer, innerhalb der sich oft Umstellungen (besonders bei Konjunkturänderungen) als notwendig erweisen, wird die Bedeutung der spezifischen Güter noch wesentlich erhöht. Diese Güter finden daher in der konjunkturtheoretischen Analyse besondere Beachtung. Aus dem Vorhandensein beider Eigenschaften, der Spezifität und der Dauerhaftigkeit, ergibt sich die besondere Schwierigkeit der Anpassung des Angebotes an Tonnage an eine Nachfrage, die sich jährlich um einen größeren Prozentsatz verändert als dem normalen Ersatz entspricht. Vergrößert sich die Nachfrage, so liegt die Schwierigkeit, ihr zu entsprechen, darin, daß die Bauzeit eines Schiffes durchschnittlich 1 Jahr beträgt und außerdem die Kapazität der Werften, da sie jährlich nur 1 bis 5% des Weltbestandes an Tonnage produzieren, leicht erschöpft wird. Aus der Eigenschaft der Dauerhaftigkeit allein ergibt sich ferner, daß in der Kostenkalkulation dem Zins eine relativ große Bedeutung zukommt, wodurch bewirkt wird, daß sich durch die künstliche Zinssenkung im Konjunkturaufschwung infolge Kreditausweitung eine Erhöhung der Rentabilität auch von dieser Seite, ganz abgesehen von der durch die erhöhte Nachfrage nach Schiffsraum, ergibt, was ebenfalls zur Vergrößerung der Tonnage im Konjunkturanstieg beiträgt.

Noch schwieriger als die Anpassung des Angebotes an Schiffsraum an eine erhöhte Nachfrage gestaltet sich die Anpassung an einen Minderbedarf an Tonnage, wie er besonders in der Krise einzutreten pflegt. Selbst im Falle vollständiger Einstellung der Neubauten würde sich der Schiffsbestand jährlich nur um wenige Prozent vermindern. Die geringe Einschränkung des Angebotes wird daher zu besonders niedrigen Frachtraten führen, die oft unter der Höhe der Aufwendungen des Reeders für die Betriebskosten, also der Gesamtkosten ausschließlich der Kosten für Abschreibung und Verzinsung des Kapitals, liegen. Zur Abtaktung der Tonnage wird erst dann geschritten werden, wenn die Frachteinnahmen um mehr unter die Betriebskosten sinken, als die Auflegungskosten betragen. Meist wird der Reeder aber aus verschiedenen anderen Gründen, wie z. B. aus Prestige Gründen eine Auflegung vermeiden. Er wird dies um so eher können, als er in Zeiten guter Konjunktur durch die schwierige Anpassung des Angebotes höhere Gewinne macht. Diese höheren Gewinne müssen dann freilich nur als Risikoprämien gewertet werden. Der letzte Ausweg, der

Verkauf der Tonnage zur Abwrackung, wird nur in beschränktem Maße gangbar sein. Die Unelastizität des Angebotes an Schiffsraum wird zur Folge haben, daß die Einflüsse einer Änderung weniger in der Gesamttonnage als vielmehr im Schiffbau und in den Frachtraten zum Ausdruck kommen wird. Von Seite der Nachfrage werden Änderungen außer durch Einflüsse der Wirtschaftspolitik und der allgemeinen Entwicklung, vor allem durch die Konjunkturen hervorgerufen werden, von Seite des Angebotes durch Änderung der Produktions- und Betriebskosten der Schiffe. Solche Änderungen von Angebot und Nachfrage, die auf exogene Ursachen zurückgehen, werden mehr oder weniger regelmäßige Schwankungen in den abhängigen Reihen zur Folge haben.

In jüngster Zeit hat der Holländer *Tinbergen*\*) nachgewiesen, daß auch Schwankungen endogener Natur im Schiffbau möglich sind. *Tinbergen* nimmt vereinfachend an, daß folgender Zusammenhang bestehe: Die Nachfrage nach neuem Schiffsraum hängt von der Nachfrage der Reeder ab und die Höhe der Frachtsätze von dem Angebot an Schiffsraum durch die Reeder. Hohe Frachtsätze in einem bestimmten Zeitpunkt werden daher eine Nachfrage nach neuen Schiffen zur Folge haben. Doch wird eine gewisse Zeit vergehen, bis diese Schiffe tatsächlich auch in Dienst gestellt werden können und die Gesamttonnage vermehren. *Tinbergen* fand, daß die Gesamttonnage in einem Zeitpunkt, vor allem durch den Umfang der Tonnage 2 Jahre vor diesen Zeitpunkt bestimmt wird. Bei Annahme der oben erwähnten Zusammenhänge ergibt sich, daß die Entwicklung der Gesamttonnage vielfach in Form einer zyklischen Bewegung vor sich gehen wird. Diese interessante Möglichkeit soll zwar nicht geleugnet werden, doch dürften die erwähnten exogenen Ursachen für die tatsächliche Entwicklung bestimmend sein.

Einen annähernd richtigen Maßstab für den Rückgang der beförderten Menge im Weltseeverkehr dürfte der Mengenindex des Weltaußenhandels geben, der einen Rückgang von 30% seit dem Konjunkturjahr 1929 ausweist. (Abb. H/IV/2.) Immerhin ist zu berücksichtigen, daß im Mengenindex des Weltaußenhandels auch der Binnenverkehr enthalten ist. In weit geringerem Maße hat sich dagegen die Weltbruttotonnage der Handelsschiffe verändert. Sie erreichte im Gegensatz zum Weltaußenhandel ihren höchsten Wert erst Mitte 1931, was sich durch die lange Bauzeit der Schiffe

\*) J. Tinbergen. Ein Schiffbauzyklus? Weltwirtschaftliches Archiv 1931.

erklärt und der Rückgang von Mitte 1931 bis Mitte 1934 betrug nur 6%.

Um die Ursachen der Entwicklung der Gesamttonnage zu erkennen, müssen jene Reihen untersucht werden, durch die sie bestimmt wird, nämlich der Neubau an Schiffen, die Verluste und Abwrackungen und was besonders in der Krise für die Beschränkung des effektiven Angebotes wichtig war, die aufgelegte Tonnage.

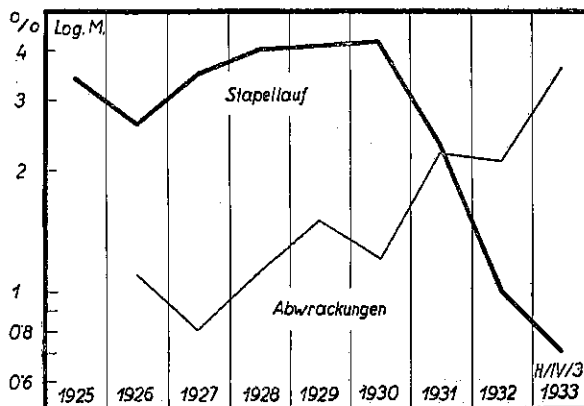
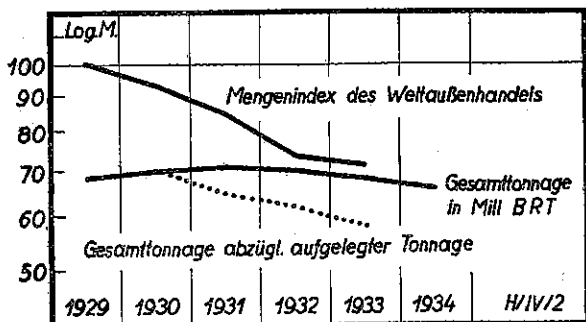
Abb. H/IV/3 gibt einen Überblick über die Entwicklung der vom Stapel gelaufenen Schiffe der Welt in Prozenten der Gesamttonnage. Auffallend ist einerseits der geringe Prozentsatz von Neubauten auch in der Hochkonjunktur und andererseits ihre starke Konjunktorempfindlichkeit. Betrug die Neubauten 1930 noch 4.2% des Weltschiffsbestandes, so waren sie 1933 auf 0.7%, also auf ein Sechstel gesunken. Im ersten Vierteljahr 1934 hat der Schiffbau zum erstenmal wieder zugenommen. Wie zu erwarten, bewegen sich die Abwrackungen gerade entgegengesetzt und zeigen ein beachtliches Ansteigen in der Krise. Während der Prozentsatz der Abwrackungen in Prozenten der Gesamttonnage 1927 0.8% betrug, war er 1933 bereits 3.6%. Die vermehrten Abwrackungen in der Krise hatten also einen fast ebenso großen Einfluß auf den Gesamtbestand, wie die Verminderung der Schiffsneubauten. Den wichtigsten Einfluß, zwar nicht auf den Umfang der Gesamttonnage, wohl aber auf die Größe des effektiven Angebotes an Schiffsraum, hatten jedoch die aufgelegten Schiffe ausgeübt. Da die Statistiken darüber nicht vollständig sind, muß dieser Einfluß in der Richtung einer Verminderung des Angebotes an Tonnage noch größer angenommen werden, als er in den Prozentziffern zum Ausdruck kommt. Die aufgelegte Gesamttonnage in den wichtigsten Ländern, worüber erst ab 1931 Statistiken zu erhalten waren — im Konjunkturanstieg dürfte sie nicht von Bedeutung gewesen sein — zeigt eine Zunahme der abgetackelten Schiffe von 9% der Welt-

tonnage im Jahre 1931, auf 15% im Jahre 1933. Die Steigerung im Jahre 1933 geht allerdings auf die Einbeziehung der Vereinigten Staaten zurück, über die für die vorhergehenden Jahre keine Angaben zu erhalten waren. Schließt man die aufgelegten Schiffe in den Vereinigten Staaten aus der Statistik, so zeigt sich schon im Jahre 1933 ein Rückgang der aufgelegten Schiffe um 9%; bis Mitte 1934 ist dieser Rückgang auch unter Ein-schluß der amerikanischen Tonnage festzustellen. Zieht man die aufgelegte Tonnage von der Gesamttonnage der Handelsschiffe ab, so erhält man die Tonnage der in Betrieb stehenden, d. h. als Angebot in Frage kommenden Welttonnage. Das wurde in Abb. H/IV/3 dargestellt. Es zeigt sich ein Rückgang von 1930 bis 1933, in welchem Jahr der Tiefpunkt der wirklich in Betrieb stehenden Handelsflotte erreicht wird. Das Jahr 1934 zeigt zum erstenmal wieder eine geringe Zunahme, die den Konjunktumschwung auch in der Weltschiffahrt zum Ausdruck bringt.

Die Entwicklung der Schiffahrtsverhältnisse war freilich nicht ausschließlich durch die internationale Konjunkturlage bestimmt worden. Vielfach waren in den einzelnen Ländern ganz verschieden intensive, wirtschaftspolitische Maßnahmen von Bedeutung, die am deutlichsten in der unterschiedlichen Entwicklung, der mit der Schiffahrt zusammenhängenden Reihen, in den einzelnen Ländern zum Ausdruck kommt. Außerdem ist die verschiedenartige Organisation der Schiffahrt in den einzelnen Ländern für die Entwicklung von Einfluß gewesen. Wie aus Abb. H/IV/1 hervorgeht, waren jedoch diese Einflüsse auf die Entwicklung der Gesamttonnage bei den meisten Ländern nur von sekundärer Bedeutung. Auffallend ist nur die überdurchschnittliche Zunahme der norwegischen Tonnage im Konjunkturaufschwung. Die vielen Neubauten haben zu einer starken Verschuldung der

**Stapellauf und Abwrackungen von Handelsschiffen in Prozent der Gesamttonnage der Handelsschiffe**

**Weltaußenhandelsvolumen und Weltschiffsbestand der Handelsmarine**



**Internationale Schifffahrt**

	Schiffsbestand der Handelsmarinen in 1000 BRT <sup>1)</sup> (Schiffe unter 100 BRT sind ausgenommen)											Vom Stapel gelaufene Handelsschiffe in 1000 BRT (Schiffe unter 100 BRT sind ausgenommen)										
	Britisches Reich <sup>2)</sup>	Ver. Staaten v. Amerika	Japan	Deutsches Reich	Norwegen	Frankreich	Italien	Niederlande	Schweden	Dänemark	Welt	Großbritannien und Irland	Deutsches Reich	Ver. Staaten v. Amerika <sup>3)</sup>	Niederlande	Japan	Dänemark	Schweden	Frankreich	Italien	Norwegen	Insgesamt
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1929	22.783	14.633	4.140	3.777	2.968	3.345	3.429	2.817	1.448	1.068	66.955	1.446	376	91	167	104	139	107	81	59	10	2.699
1929	23.116	14.482	4.187	4.093	3.225	3.379	3.285	2.939	1.510	1.056	68.074	1.523	249	126	187	164	111	107	82	71	40	2.793
1930	23.382	14.046	4.317	4.229	3.668	3.531	3.331	3.086	1.624	1.088	69.608	1.479	245	247	153	151	137	132	101	88	54	2.889
1931	23.380	13.642	4.276	4.255	4.066	3.566	3.336	3.118	1.705	1.145	70.131	502	104	206	120	84	126	113	103	165	18	1.617
1932	22.784	13.547	4.255	4.165	4.167	3.557	3.391	2.964	1.716	1.181	69.734	188	81	144	26	54	22	43	89	47	11	727
1933	21.820	13.358	4.258	3.901	4.080	3.512	3.150	2.766	1.675	1.168	67.920	133	42	11	36	74	34	61	34	17	10	489
1934	20.841	13.045	4.073	3.691	3.981	3.298	2.928	2.618	1.609	1.104	65.577											

<sup>1)</sup> Bestandsaufnahme Mitte des Jahres. — <sup>2)</sup> Großbritannien, Nordirland und britische Länder. — <sup>3)</sup> Meer- und Seeschifffahrt.

norwegischen Schifffahrt geführt, unter der sie in der Krise besonders zu leiden hat. Ebenfalls einen von der allgemeinen Entwicklung abweichenden Verlauf nahm der Schiffsbestand der Vereinigten Staaten von Amerika, der seit 1928 im Rückgang begriffen ist. Er wird vor allem erklärt aus der geringen Lebensdauer, des während des Krieges in größter Hast erbauten Schiffsmaterials. Sowohl die Welttonnage, wie der Schiffsbestand der einzelnen Länder ist bis Mitte des Jahres 1934 noch immer rückgängig gewesen. Aus der Größe des Stapellaufes in den einzelnen Ländern lassen sich noch keine Schlüsse auf die Zunahme an neuen Schiffsraum in diesem Lande ziehen, da der Schiffbau für andere Länder mitgezählt wird. Dasselbe gilt auch für die aufgelegten Schiffe. Nur die Abwrackungen beziehen sich auf die Flaggen der einzelnen Länder.

Die Entwicklung der Gesamttonnage unter den verschiedenen erwähnten Einflüssen hat natürlich auch die Anteile der einzelnen Länder am Gesamt-

bestand der Weltschifffahrt beeinflusst, was aus folgenden Ziffern hervorgeht:

*Anteil der einzelnen Länder am Schiffsbestand in Prozenten*

	30. Juni 1928	30. Juni 1934
Britisches Reich	34.0	31.8
* Vereinigte Staaten von Amerika	18.1	15.8
Japan	6.2	6.2
Norwegen	4.4	6.1
Deutsches Reich	5.6	3.6
Frankreich	5.0	5.0
Italien	5.1	4.5
Niederlande	4.2	4.0
Schweden	2.2	2.5
Dänemark	1.6	1.7

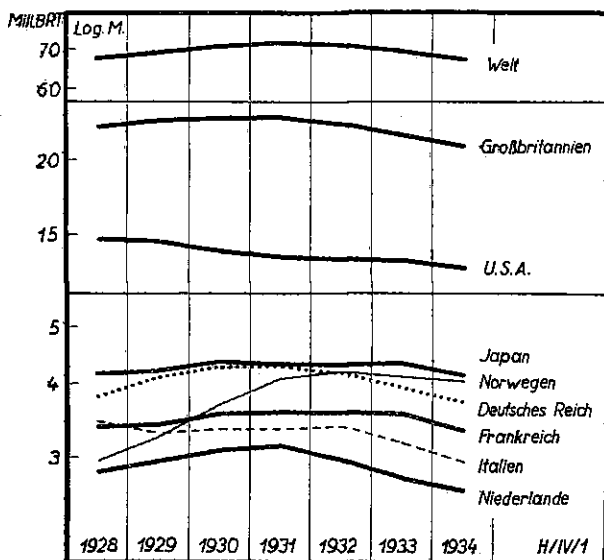
\* Meeresschifffahrt

Unter dem Eindruck der in großen Zügen dargestellten Entwicklung von Angebot und Nachfrage an Tonnage ist die Preisbildung der Frachtraten im wesentlichen vor sich gegangen. Auf wichtigere Besonderheiten, die meist in den einzelnen Ländern verschieden sind, von denen aber die Preisbildung ebenfalls in gewissem Maße abhängig ist, wird noch einzugehen sein.

In Tabelle S. 195 wurden die in Gold umgerechneten Frachtraten und ihre Veränderung im Konjunkturverlauf dargestellt. Sie sind, wie aus der Anmerkung zur Tabelle hervorgeht, nicht ohne weiteres untereinander vergleichbar, sondern bedürfen vielfach einer detaillierten Betrachtung.

Ganz allgemein läßt sich feststellen, daß die Frachtraten im Gegensatz zu vielen anderen Preisen noch immer eine rückläufige Tendenz haben, die bis Mitte 1934 angehalten hat. In diesem Zusammenhang ist besonders auch der Vergleich mit den Frachtraten des zweiten großen Weltverkehrsmittels, der Eisenbahn, interessant. In Abb. H/IV/5 wurde die Entwicklung der Eisenbahnfrachtraten für Eisenerz in den wichtigsten Ländern auf Goldbasis gerechnet wiedergegeben. Sie zeigen gegenüber dem starken Sinken der Frachtraten im Schiffsverkehr eine fast völlige Starrheit. Der Rückgang der in Gold gerechneten Frachtraten in Schweden

**Schiffsbestand einzelner Länder**

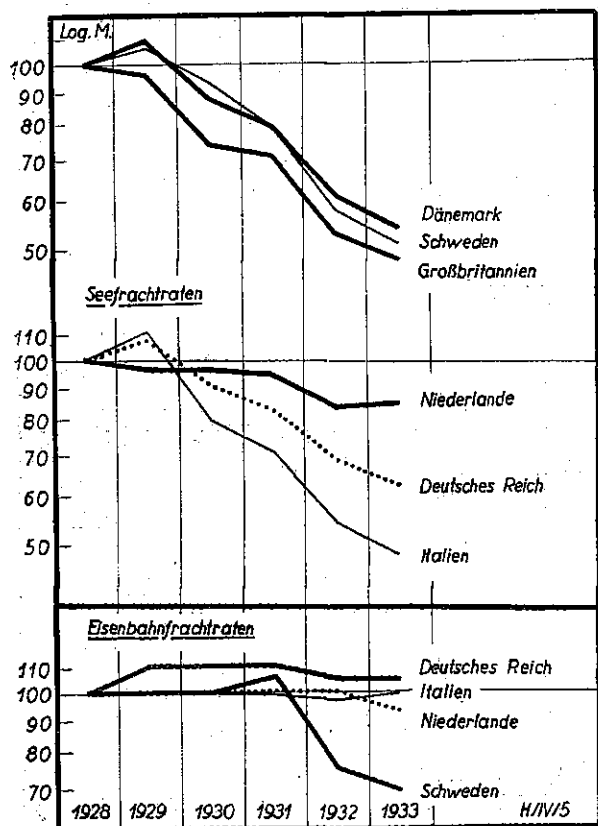


ist auf die Abwertung der Schwedenkrone zurückzuführen. Diese ungleiche Entwicklung der Frachten hatte naturgemäß eine Verschiebung der Konkurrenzfähigkeit mancher Güter am Weltmarkt nach sich gezogen.

Ein wichtiger Faktor für die allgemeine Lage der Schifffahrt und die Höhe der Frachtraten der einzelnen Länder war die Abwertung der verschiedenen Währungen. Die Begünstigung der Schifffahrt liegt in einer Schuldenverminderung der Unternehmungen und in einer Kostensenkung für die in einer heimischen Währung zu zahlenden Waren und Dienste, solange die Inlandspreise weniger steigen, als der Abwertung entspricht. Sie ermöglicht daher eine relativ stärkere Senkung der Frachtraten. Darauf wird z. B. die relativ günstigere Lage der nordischen Schifffahrt zurückgeführt. In der Entwicklung der Frachtraten der Länder mit annähernd gleicher Abwertung wie Großbritannien, Schweden und Dänemark, die sehr parallel verläuft (Abb. H/IV/5), kommt dies dadurch zum Ausdruck, daß die in Gold umgerechneten Frachten nach dem Abwertungsjahr 1931 wieder in stärkerem Maße gesunken sind.

Die Frachtsätze der Länder mit stabiler Währung mußten sich, soweit sie dem vollen Druck des Wettbewerbes ausgesetzt waren, wie z. B. in der

#### Frachtraten der Seeschifffahrt und Eisenbahn einzelner Länder in Gold



Trampschifffahrt, diesen niedrigeren Frachtsätzen, wenn auch unter größeren Opfern, anpassen. So z. B. ist der Verlauf der italienischen Frachtraten für Kohle von Großbritannien nach Italien mit dem Verlauf der auf Gold umgerechneten englischen Frachtsätze fast identisch. Der geringere Rückgang der Frachtsätze im Deutschen Reich und den Niederlanden dürfte sich dagegen durch die Mitberücksichtigung der Tarife der Linienschifffahrt im Frachtenindex erklären.

Der Unterschied in der Organisation der Tramp- und Linienschifffahrt führt ebenfalls oft zu beachtlichen Differenzen in der Frachtratenbildung. Die Linienschifffahrt verkehrt regelmäßig auf bestimmten Routen, die Trampschifffahrt dagegen ist völlig ungebunden und richtet ihre Fahrten nur nach der Verdienstmöglichkeit. Die Linienschifffahrt besorgt vor allem auch den Personenverkehr, benötigt dazu weitaus besseres Schiffsmaterial mit hohen Geschwindigkeiten. Die Ausnutzung des Laderaumes ist geringer, da er überall leicht zugänglich und für die verschiedensten Güter eingerichtet sein muß. Das Anlagekapital wird noch meist durch eigene Hafenanlagen vergrößert und auch das Risiko, zu bestimmten Zeiten ohne Rücksicht auf die Beladung fahren zu müssen, ist ein höheres. Die Frachtsätze werden daher im allgemeinen höher sein als bei der Trampschifffahrt, weshalb vor allem hochwertige Güter für die Beförderung durch die Linienschifffahrt in Betracht kommen.

Die Trampschifffahrt befördert dagegen besonders Massengüter, bei denen die Transportgeschwindigkeit nicht so sehr ins Gewicht fällt. Sie kann daher ältere und weniger kostspielige Schiffe verwenden. Das Anlagekapital und daher auch die fixen Kosten sind geringer als bei der Linienschifffahrt. Das Risiko, das in der Einhaltung fester Routen liegt, fällt weg. Daraus geht hervor, daß die Trampschifffahrt sich im allgemeinen in der Krise leichter anpassen können als die Linienschifffahrt. Aber auch die Verschiedenartigkeit der transportierten Güter hat zur Folge, daß die Konjunkturlage in der Tramp- und Linienschifffahrt sich verschieden gestalten kann. So wird zum Teil die relativ günstigere Lage der nordischen Schifffahrt auch durch die erhöhte Ausfuhr von Erzen und Holz erklärt werden müssen. Die Bedeutung von Tramp- und Linienschifffahrt ist in den einzelnen Ländern und Verkehrsgebieten naturgemäß sehr verschieden. Im Nordseeverkehr wird schätzungsweise 80% des Verkehrs durch die Trampschifffahrt besorgt. Dagegen herrscht auf den



großen Überseerouten der Linienschiffsdienst vor. Nach einer Schätzung Chamberlins bewältigte die Linienschiffahrt vor dem Kriege 60%, 1927 aber 81% des Weltschiffverkehrs.

Die großen Kapitalsanlagen und das hohe Risiko haben den Zusammenschluß der Linienschiffahrt in Form von Konferenzen, Pools oder Betriebsgemeinschaften gefördert, durch die man versuchte, den Preisdruck der freien Konkurrenz auf die Frachtraten abzuschwächen. Tatsächlich sind die Frachtraten (Tarife) der Linienschiffahrt stärker gebunden und unbeweglicher als die der Trampschiffahrt. Das bedeutet aber noch keineswegs, daß die Linienschiffahrt nicht der Konkurrenz ausgesetzt ist. Vielfach konkurrieren die Linien untereinander und ferner stehen sie besonders bei dem Transport von Massengütern mit der Trampschiffahrt in ständigem Wettbewerb. Die schärfere Konkurrenz ist ein wesentliches Merkmal der Trampschiffahrt. Verschiedene Versuche des Zusammenschlusses waren meist erfolglos, da sie das entscheidende Außenseiterproblem nicht überwinden konnten. Zwei interessante Versuche dieser Art wurden wieder in jüngster Zeit unternommen. Die „Nor-Wood Co.“ stellt sich die Aufgabe, das Tonnageangebot in der nordischen Holzschiffahrt durch Zusammenschluß der Reeder dadurch zu beschränken, daß durch gemeinsames Vorgehen ein Teil der Tonnage aufgelegt werden soll. Den zweiten Versuch stellt der Zusammenschluß der konzernfreien Tankschiffe dar, der ebenfalls durch Auflegen eines Teiles der Tonnage das Angebot an Tonnage einschränken will. Von den dadurch erhofften höheren Bruttofrachteinnahmen soll ein bestimmter Prozentsatz in einen Fonds gezahlt werden, aus dem die Besitzer der aufgelegten Schiffe entschädigt werden sollen.

Von Wichtigkeit für die Lage der Schiffahrt und des Frachtenmarktes sind schließlich die wirtschaftspolitischen Eingriffe des Staates besonders durch die Subventionierung. Die Formen der Subventionierung weisen eine große Mannigfaltigkeit auf und das Ausmaß der Unterstützung ist oft schwer festzustellen. *Siegert* gibt über die von den wichtigsten Staaten gezahlten Subventionen für das Jahr 1927 folgende Ziffern an:

Land	Millionen Reichsmark
Vereinigte Staaten von Amerika	189·00
Italien	43·36
Großbritannien und Irland	29·89
Frankreich	22·04
Japan	20·00
Spanien	17·00

Im Jahre 1933 wurden nach dem Bericht des Postmaster General in den Vereinigten Staaten 23 Millionen Dollar zur Aufrechterhaltung verschiedener Schiffsdienste ausgeworfen. Außerdem erhalten die Reedereien Baudarlehen und Zinszuschüsse. Die englische Regierung gewährte in diesem Jahr zum erstenmal seit vielen Jahrzehnten auch eine Subvention von 2 Millionen Pfund an die Trampschiffahrt. Die Beurteilung der Natur der englischen Postkontrakte vom Standpunkt der Subventionsfrage ist deshalb schwierig, weil der Vertrag jeweils mit dem niedrigsten Angebot abgeschlossen wird. Bekannt ist ferner die Übernahme des Bau- und Fahrtrisikos für das neue Großschiff der Cunardline, soweit eine private Deckung dieses Risikos nicht möglich ist. Auch in Frankreich sind die Schiffahrtssubventionen bedeutend. Sie bestehen sowohl für die Tramp- als auch für die Linienschiffahrt vor allem in Form von Betriebszuschüssen und Steuerbefreiungen. Sehr intensiv ist die Subventionspolitik Italiens, die in Postkontrakten, Steuerbefreiungen, Zinszuschüssen, Versicherungsbeihilfen und versteckter Übernahme der Schiffahrtsgesellschaften durch den Staat besteht. Diese Aufzählung der wichtigsten subventionierenden Staaten erhebt aber keineswegs Anspruch auf Vollständigkeit.

Nach Darstellung der Grundlagen des Schiffverkehrs soll dieser selbst in seiner Entwicklung betrachtet werden. Den allgemeinsten Überblick geben die Ziffern über die Größe der Tonnage der in den einzelnen Ländern ein- und auslaufenden Schiffe aller Flaggen, Ziffern, von denen keine allzu große Genauigkeit erwartet werden darf. Die höchsten Verkehrsziffern werden im Jahre 1929 oder 1930 erreicht, die niedrigsten fallen in das Jahr 1932. Die Zahlen des Jahres 1933 zeigen deutlich den Krisenumschwung in der Weltschiffahrt an. Eine Ausnahme machen nur die Vereinigten Staaten, deren Gesamtschiffsverkehr im Jahre 1933 den tiefsten Wert erreichte. Erst die Monatsziffern des Jahres 1934 liegen über dem Niveau der gleichen Monate des Vorjahres. Wenn dagegen die Frachtraten, wie festgestellt, noch rückläufig sind, so erklärt sich das in erster Linie durch den Druck, den die allmähliche Wiederinbetriebsetzung der aufgelegten Tonnage auf den Frachtenmarkt ausübt.

Die Verkehrsziffern beziehen sich auf Netto-registertonnen, sagen also nur etwas über die Größe des Schiffverkehrs und nichts über den tatsächlichen Warenumsatz aus. Auffallend ist daran, daß der Verkehr in den meisten Häfen im



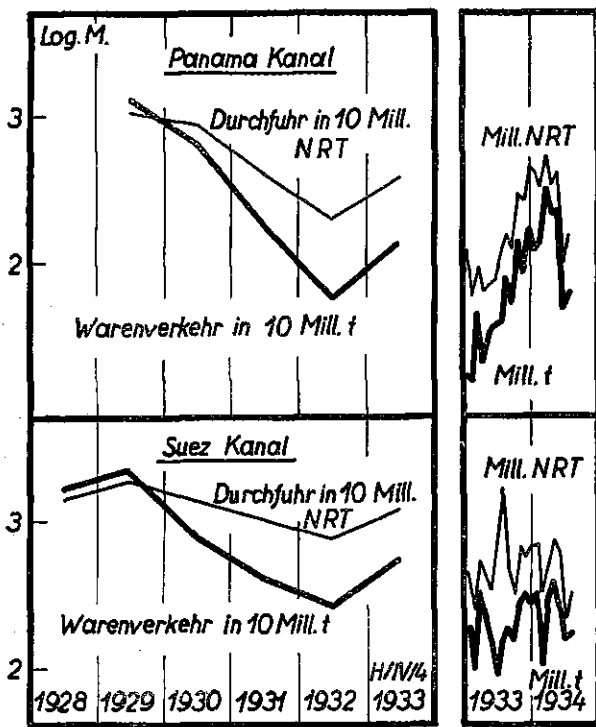
Jahre 1933 nur um einen verhältnismäßig kleinen Perzentsatz geringer als im Jahre 1929 war. In Marseille, Neapel, Triest, Genua und Yokohama war der Schiffsverkehr 1933 sogar größer als im Jahre 1929. Den stärksten Rückgang gegenüber 1929 weist der Hafen von Cherbourg mit 33% auf.

Auch in der Größenordnung der Häfen haben sich im Konjunkturabstieg bemerkenswerte Verschiebungen ergeben. Vom Jahre 1929 bis 1932 war New York unbestritten der größte Verkehrshafen der Welt. Der Vorsprung vor den anderen Häfen, der 1930 am größten war, ging aber immer mehr zurück und im Jahre 1933 wurde New York an die dritte Stelle hinter Hamburg zurück-

gedrängt, während London der größte Verkehrshafen der Welt wurde und auch bis Mitte 1934 blieb. Im ersten Halbjahr 1934 stritten Antwerpen, Hamburg, Rotterdam und Hongkong mit abwechselndem Erfolg um die nächsten Plätze. (Tab. S. 195.) Die Statistiken über die Größe des Warenumschlages in den größeren Häfen geben wohl Aufschluß über die Entwicklung jedes einzelnen Hafens. Einen Größenvergleich untereinander erlauben aber die Zahlen wegen ihres zu verschiedenartigen Aufbaues nicht.

Einen Rückschluß auf die Verkehrsentwicklung gestatten schließlich die Statistiken des Schiffsverkehrs durch die beiden wichtigsten Kanäle, den Suez- und Panamakanal (Tabelle S. 195). Auch sie haben den geringsten Verkehr im Jahre 1932 zu verzeichnen gehabt. Die Steigerung, die im folgenden Jahre wieder eintrat, hat auch im Jahre 1934 angehalten. Die Durchfuhr durch den Suezkanal erhöhte sich vom Jahre 1932 auf 1933 um 8%, durch den Panamakanal um 12%. Im ersten Halbjahr 1934 konnte gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres durch den Suezkanal ein um 7% und durch den Panamakanal ein um 29% größerer Verkehr festgestellt werden. Die Zunahme des Verkehrs der einzelnen Flaggen von 1932 auf 1933 weist bemerkenswerte Unterschiede auf. So hat z. B. die Verkehrszunahme der französischen Flagge durch den Suezkanal 2%, der italienischen 9%, der deutschen 10% und der englischen 6% betragen, während die japanische Flagge einen Rückgang von 3% zeigt. Die analogen Veränderungen des Verkehrs der wichtigsten Flaggen durch den Panamakanal waren: Vereinigte Staaten + 18%, Großbritannien + 2%, Norwegen + 11%, Japan + 19% und Deutsches Reich - 2%.

**Schiffsverkehr durch den Panama- und Suezkanal**



Während des Druckes eingelangt:

**ALLGEMEINE WIRTSCHAFTSLAGE  
GROSSBRITANNIENS,**

mitgeteilt vom London and Cambridge Economic Service,  
London, 19. Oktober 1934.

Während der letzten 6 Monate haben wir wiederholt der Meinung Ausdruck gegeben, daß die Besserung in der Industrie (der Geschäftstätigkeit) sich einer Grenze nähern würde, welche sie nicht überschreiten würde, bevor sich die Exportbedingungen nicht günstiger gestaltet hätten.

Die Statistiken für das letzte Vierteljahr, und besonders jene für September, bestätigen diese Ansicht und lassen vermuten, daß diese Grenze nahezu erreicht ist. Der Produktionsindex für das dritte Quartal dieses Jahres zeigt gegenüber dem zweiten Viertel dieses Jahres einen so großen Rückgang, wie er nur in der Vergangenheit zu finden ist, als die Lage nahezu stagnierte, während sonst im Jahre 1933 der Rückgang sehr gering war. Die Besserung seit Juni oder Juli in der Gesamtzahl der Arbeitslosen geht, wie auf Grund einer Analyse festgestellt wurde, hauptsächlich auf eine

Verminderung der Zahl der Kohlenarbeiter zurück, welche Besserung vorübergehend unterbrochen war. Die Gesamtzahl der männlichen und weiblichen Vollarbeitslosen hat sich in jedem der beiden Monate vergrößert. Infolge einer Stagnation in der Textilindustrie ist der Prozentsatz der weiblichen versicherten Arbeitslosen nahezu ebenso groß wie ein Jahr vorher.

Der Wert der Ausfuhr in Pfund Sterling war kürzlich ungefähr 6% größer als im Vorjahr, aber diese Zunahme zeigt keine Anzeichen irgendeiner baldigen oder bedeutenden Verstärkung. Die jüngsten Ziffern über den Import von Rohstoffen weisen auf ein Nachlassen auf diesem Gebiete hin. Das einzige Anzeichen des weiteren Fortschrittes

ist eine, im Vergleich mit den vorhergehenden Monaten, starke Zunahme der Stahlproduktion.

Aus diesen Merkmalen geht hervor, daß das erreichte Niveau, welches beträchtlich höher als im letzten Jahre ist, aufrechterhalten werden wird, daß aber die Besserung, welche im letzten Herbst stattfand, sich nicht fortsetzen wird.

Die Großhandelspreise, welche durch ziemlich rasche Schwankungen in den Nahrungsmittelpreisen beeinflußt werden, setzen im allgemeinen ihren zögernden Rückgang fort. Die allmähliche Abschwächung des Pfund Sterlings, welche während des Jahres in zunehmendem Maße eingetreten war, hat, zwar verlangsamt und mit Unterbrechungen, angehalten.



Preise II)

Table with multiple columns for trade types (Wholesale, Retail, Living Costs, etc.) and price indices for various years from 1929 to 1934.

Saisonbereinigt. - Durchschnitt... Die angegebenen Indexziffern in Kolonne 58-70...

Umsätze 12)

Table with multiple columns for consumption categories (Consumer goods, Production goods, etc.) and volume indicators (Visitors, Fuel consumption, etc.) for years 1929-1934.

Saisonbereinigt. - Durchschnitt... Die Zahlen beruhen auf Monatssummen...



