

## Kurzberichte

### Wöchentliche Berechnung und Erweiterung des Aktienindex

Das Institut berechnete bisher *monatlich* einen *Aktienindex* von 36 Industrieaktien, der regelmäßig in den „Monatsberichten“ veröffentlicht wurde<sup>1)</sup> Dieser Index konnte aus technischen Gründen bestenfalls 14 Tage nach Notierung veröffentlicht werden. Da die Interessenten jedoch möglichst rasch über die Kursentwicklung informiert sein wollen, berechnet das Institut den Aktienindex nunmehr *wöchentlich* (jeden Freitag), wobei die neuesten Ziffern unverzüglich über die Austria-Press-Agentur (APA) bekanntgegeben werden. Die jeweils letzten vier wöchentlich errechneten Indizes erscheinen in den „Statistischen Übersichten“ zu den Monatsberichten in Tabelle 1 6.

Der neue Aktienindex wurde durch die Einbeziehung von 6 Banken- und Versicherungsaktien *erweitert*. Er umfaßt jetzt 42 von den 70 im amtlichen Verkehr notierten, nicht verstaatlichten Aktien. Der neue Aktienindex repräsentiert damit 91% des Aktienkapitals, während der bisherige Index nur 68% einschloß. Die nicht einbezogenen Aktien stammen aus kleinen Gesellschaften, die nur selten notieren. Der Teilindex für Banken- und Versicherungsaktien wird ab Jänner 1958 berechnet. Die starke Kurserhöhung der Bankaktien im Jahre 1957, die darauf zurückging, daß Aktien unter ihrem Wert ausgegeben wurden, ist dadurch ausgeschaltet. Für die Berechnung des Gesamtindex von 42 Aktien erhält die Gruppe Banken und Versicherungen ein Gewicht von 23%, was dem Anteil der notierten Aktien aller Banken und Versicherungen am gesamten notierten Aktienkapital entspricht. Der Teilindex wurde ab Jänner 1958 mit dem Industrieaktienindex zu einem Gesamtindex verkettet. Der Index der Industrieaktien wird weiterhin auch gesondert veröffentlicht werden.

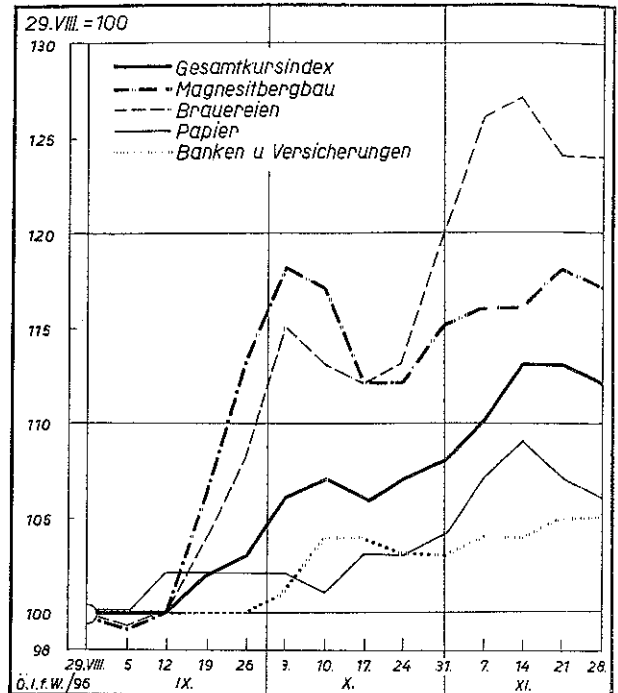
Die gesamten im amtlichen Verkehr notierten, nicht verstaatlichten Aktien hatten am 31. Oktober 1958 ein Nominalkapital nach der SEB<sup>2)</sup> von 3.881 Mill. S und einen Kurswert von 7.104 Mill. S.

<sup>1)</sup> Zur Berechnungsmethode dieses Index siehe Monatsberichte, Heft 10, Jg. 1949, S. 399 f. und Heft 1, Jg. 1955, S. 7.

<sup>2)</sup> SEB = Schillingeröffnungsbilanz

### Kursbewegung in der Hausse

(Normaler Maßstab; 29. August = 100)



Die Kursentwicklung der Aktien war in der Hausse sehr unterschiedlich. Zuerst zogen die Kurse von Aktien der Magnesitbergbau-Gesellschaften, dann die der Brauereien kräftig an. Die Kurse der Papieraktien blieben hinter der allgemeinen Entwicklung zurück, ebenso die Kurse jener Bank- und Versicherungsaktien, bei denen Kurspflege betrieben wird. Die Kurse der am stärksten haussierenden Aktien erreichten ihren Höchststand schon einige Zeit bevor der Gesamt-Kursindex leichte Einbußen erlitt. Wahrscheinlich setzten die Gewinnrealisationen zuerst bei den stark steigenden Aktien ein.

Der Gesamtkursindex stand zum gleichen Zeitpunkt auf 1.134. Eine Veränderung des Kursindex um 1% zeigt somit eine Veränderung des Kurswertes um rd 71 Mill. S an. Es muß allerdings berücksichtigt werden, daß der Index nicht mit dem Kurswert gewogen ist. Wenn sich die Kurse der Aktien von großen und kleinen Gesellschaften uneinheitlich entwickeln, dann gibt der Index die Entwicklung des Kurswertes nicht exakt wieder. Der Kurswert der Aktien wird vom Institut nur fallweise berechnet. Ein Kurswertindex würde vom Kursindex auch dann abweichen, wenn Kapitalerhöhungen erfolgen

Index der Aktienkurse

Zeit	Gesamt- aktien- Kurs- index	davon Banken, Versiche- rungen 15. XII. 1957 = 100	Industrie- aktien- kurs- index	Bau	Brau	Papier	davon März 1938 = 100			
							Textil	Metall- verarbeitung	Nahrungs- mittel	Magnesit- bergbau
1958 15. Jänner	1 128	101	1 130	909	922	2 738	770	1 119	529	1 110
29. August	1 050	95	1 047	894	896	2 407	667	1 021	510	964
15. September	1 051	95	1 049	892	899	2 388	684	1 024	518	971
26. September	1 081	95	1 087	935	968	2 450	678	1 063	523	1 084
3. Oktober	1 113	96	1 127	998	1 030	2 465	692	1 111	545	1 134
10. Oktober	1 120	99	1 127	1 003	1 010	2 430	693	1 117	550	1 124
15. Oktober	1 111	99	1 114	994	997	2 466	693	1 092	545	1 036
17. Oktober	1 116	99	1 121	1 001	1 001	2 467	693	1 099	549	1 080
24. Oktober	1 121	98	1 128	1 009	1 015	2 467	699	1 110	549	1 077
31. Oktober	1 134	98	1 146	1 011	1 071	2 496	726	1 118	555	1 106
7. November	1 157	99	1 174	1 012	1 129	2 583	739	1 144	565	1 121
14./15. November	1 185	99	1 208	1 015	1 138	2 634	752	1 220	577	1 118
21. November	1 190	100	1 212	1 016	1 111	2 578	761	1 244	578	1 138
28. November	1 175	100	1 194	997	1 108	2 539	750	1 216	571	1 123

Dann steigt der Kurswert, die Kurse aber können stabil bleiben.

Die wöchentliche Berechnung erfolgt jeweils für die Kurse vom Freitag. Dieser Tag wurde gewählt, weil er der letzte Börsetag der Woche ist und der Index dann den Interessenten zum Wochenende zur Verfügung steht. Die Notierungshäufigkeit ist am Freitag nur um rd. 10% geringer als zu Beginn der Woche. Weil die Arrangementperiode eine Woche beträgt, werden Käufe und Verkäufe während der Woche erst am Wochenende abgerechnet. Bei einem Kauf am Montag und Verkauf am Freitag braucht nur die Differenz zwischen den beiden Kursen bezahlt werden, es ist also kein Kapital für diese kurzfristige Spekulation notwendig. Werden starke Kurssteigerungen erwartet, entsteht durch die Gewinnmitnahme am Freitag ein Kursdruck. Selbst während der starken Kurssteigerungen im September und Oktober dieses Jahres wurde jedoch dadurch die gesamte Kursentwicklung kaum beeinflusst. Die Zahl der Kurserhöhungen und Kurssenkungen war an Freitagen ebenso hoch wie an Montagen. Die ständige Berechnung des Index am Freitag schaltet außerdem die kurzfristig kurssteigernde Spekulation innerhalb der Woche aus.

Die Notierungshäufigkeit innerhalb einer Woche schwankt mit der Kursentwicklung. Während z. B. Anfang September, gegen Ende der Urlaubssaison, als sich die Kurse kaum änderten, in-

nerhalb einer Woche sieben von den 36 Aktien des alten Index ohne Umsatz blieben, gab es während der Hausse im September und Oktober in manchen Wochen nur zwei umsatzlose Aktien. Die Sensibilität des wöchentlichen Index dürfte somit ausreichend sein. Obwohl die Notierungshäufigkeit seit Wiedereröffnung der Börse laufend zunimmt, ist die Basis für die Kursbildung weiterhin klein. Im Jahre 1958 sind rd. 18% des Kurswertes der an der Börse notierten Aktien an der Börse umgesetzt worden. Allerdings pflegen die Kreditinstitute nur solche Aufträge an die Börse zu geben, die sie nicht durch Kompensation der verschiedenen Kauf- und Verkaufsaufträge selbst ausführen können. Die tatsächlichen, den Kurs beeinflussenden Aktienumsätze dürften ein Mehrfaches der Börsenumsätze erreichen. Bei höherem Aktienumsatz nehmen die Kompensationsmöglichkeiten zu, so daß der Börsenumsatz weniger zunimmt als der gesamte Aktienumsatz.

Der wöchentliche Index der Industrieaktien wird ebenso wie der bisherige monatliche Index in neun Branchenindizes untergliedert (siehe Übersicht). Wegen der geringen Repräsentation von zwei Branchenindizes werden nur sieben Branchenindizes veröffentlicht. Die Branchenentwicklung ist sehr unterschiedlich. Vom Beginn der Hausse (Ende August) bis Ende November erhöhte sich z. B. der Index für Bank- und Versicherungsaktien nur um 5%, die Brauereiaktien stiegen um 24%.

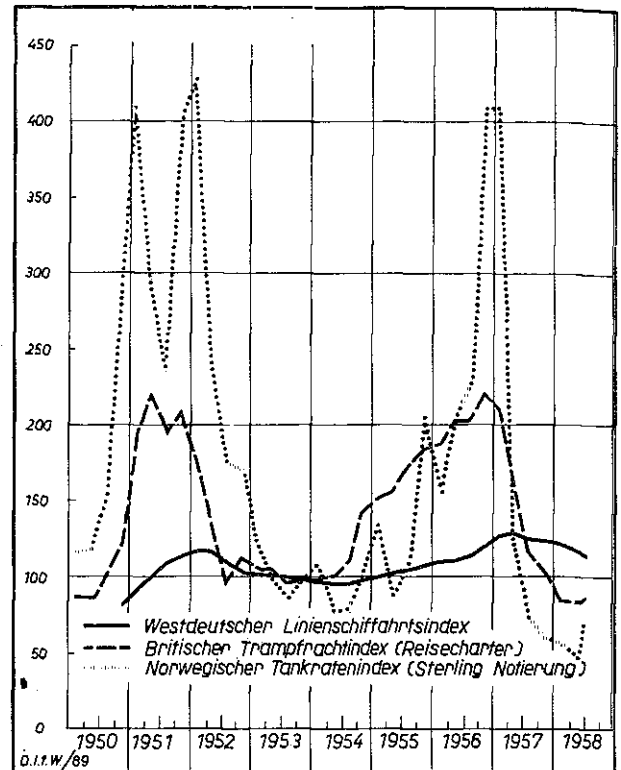
## Die Depression auf den internationalen Seefrachtmärkten

Die Seefrachtraten sind seit ihrem Höchststand während der Suezkrise auf den freien Märkten durchwegs rascher und stärker gefallen als die Rohwarenpreise. Die britischen Trampfrachtsätze (Reisecharter) lagen im September durchschnittlich um 65% und die norwegischen Tankerraten auf Sterling-Basis um 86% niedriger als Ende 1956. Erst in jüngster Zeit haben die Frachtsätze — vorwiegend aus Saisonsgründen — zum Teil etwas angezogen, die Depression auf den Frachtmärkten wurde dadurch aber kaum gemildert. Die allgemeine Frachtenflaute geht hauptsächlich auf ein Überangebot an Tonnage und auf konjunkturelle Nachfragerückgänge zurück. Sie hatte zur Folge, daß in den letzten Monaten mehr Schiffe stillgelegt und verschrotet wurden als bisher. Andererseits ist die internationale Schiffbautätigkeit bis jetzt kaum beeinträchtigt worden.

### Entwicklungsphasen auf den Seefrachtmärkten seit Kriegsende

Die ersten Nachkriegsjahre standen im Zeichen einer Frachtenkonjunktur. Da das Frachtaufkommen schneller zunahm als die Tonnage, sind die Frachtraten fast ständig gestiegen. Der Korea-Boom verschärfte die Frachtenhausse so sehr, daß sich die Raten im Trampverkehr binnen kürzester Frist verdoppelten bis verdreifachten. In der Folgezeit schwächten sich zunächst die Frachtraten stark ab, stabilisierten sich aber dann auf einem Niveau, das dem Stand vor dem Korea-Boom annähernd entsprach. Vom Spätsommer 1954 an trieb jedoch die Konjunktur die Frachtraten wieder hinauf. Diese Entwicklung erreichte mit der Sperre des Suezkanals ihren Höhepunkt, wobei Ende 1956 (unmittelbar nach der Kanalsperre) auf einzelnen Strecken die Spitzenraten der Koreahausse meist beträchtlich überboten und die bisher höchsten Sätze der Nachkriegszeit gezahlt wurden. Die Suezblockade wirkte sich auf die Frachtsätze nachhaltiger als die Korea-krise aus, weil der bisher schon beschränkte Schiffsraum kurzfristig noch mehr verknappt wurde, so daß schon relativ geringe Nachfragesteigerungen genügten, die Raten sprunghaft in die Höhe zu treiben. Mit Jahresbeginn 1957 kehrte sich jedoch der Trend um und bereits im Frühjahr unterschritten auf den Tagesmärkten die meisten Raten wieder ihren Stand vor der Suezkrise. Der Rückgang der Frachtraten setzte sich dann fast allgemein bis zum Ende des heurigen Sommers fort (im Juli unterbrach ihn kurz die Nahostkrise), wurde jedoch lang-

Internationale Seefrachtenindizes  
(Normaler Maßstab; Quartalsdurchschnitte;  $\phi$  1953 = 100)



Die Seefrachtraten waren seit Kriegsende großen Schwankungen unterworfen. Die wichtigsten Entwicklungsphasen sind der lange Aufwärtstrend in den ersten Nachkriegsjahren, die stürmische Hausse während der Korea-krise (in deren Verlauf sich die Raten im Trampverkehr [Trochsen- und Tankerfrachten] verdoppelten bzw. verdreifachten), danach eine zweijährige Stabilisierung auf dem Vorkorea-Niveau, eine neuerliche Hausse, deren Spitze in der Suezkrise den Höhepunkt der Korea-krise übertraf, und schließlich seit Anfang 1957 eine Baisse, die im Sommer dieses Jahres ihren Tiefpunkt erreichte. Seither haben die meisten Trampfrachtsätze nur wenig angezogen. Die Frachtsätze in der Linienschiffahrt änderten sich weit weniger als jene im Trampverkehr, da die Raten auf längere Sicht durch Reederkonferenzen festgelegt werden

samer Ende September hatten die meisten Promptraten für Trockenfrachten einen neuen Tiefstand erreicht. Seither haben die meisten Raten (zum Teil saisonbedingt) etwas angezogen. Im November ging aber ein Teil der Frachterhöhung wieder verloren.

Der starke Ratenverfall hat mehrere Ursachen. Zwei besonders milde Winter und eine relativ gute Ernte in Westeuropa ließen die überseeischen Kohlen- und Getreidevers Schiffungen zurückgehen und der internationale Konjunkturrückschlag verringerte vor allem den Warenverkehr mit den Rohstoffländern. Außerdem ist das Angebot an Tonnage ständig gewachsen, da die Reeder nicht aufhörten, den Schiffsbau zu forcieren und auch wenig Neigung

zeitigen, ältere Tonnage aufzulegen; überdies setzten die USA Ende 1956 eine größere Anzahl von Schiffen aus ihrer Reserveflotte wieder in Fahrt.

**Ausmaß des Frachtenrückganges und sein Einfluß auf die Rohwarenpreise**

Der Ratenverfall hat sich besonders in der *Trampschiffahrt* (Trocken- und Tankerfrachten) und hauptsächlich auf die Tagesraten für Einzelreisen, nachhaltig ausgewirkt. Anfang Dezember wurden für Kohle von Hampton Roads nach Antwerpen/Rotterdam und für Getreide von St. Lorenz und dem amerikanischen Golf nach Antwerpen/Rotterdam um etwa drei Viertel niedrigere Sätze gezahlt als Ende 1956, während die Tankerraten vom Persischen Golf und den karibischen Häfen nach England um rund neun Zehntel zurückgegangen sind. Der Index der britischen Trampfrachtraten für Einzelreisen lag im September um etwa ein Fünftel niedriger als ein Jahr vorher. Die Raten der *Linienschiffahrt* gingen dagegen weniger stark zurück, da sie nicht von der Tagesnachfrage abhängen, sondern zumeist durch Reederkonferenzen auf längere Sicht festgelegt werden (Der Linienschiffahrtsindex der Deutschen Bundesrepublik lag im September nur um 8% unter seinem Vorjahresstand.) Die zunehmende Verschärfung des Wettbewerbes (insbesondere durch Außen-seiter) hat jedoch in den letzten Monaten viele Reeder veranlaßt, die bisherigen Rabatte im Linienverkehr zu erhöhen.

*Entwicklung der Frachtsätze im transatlantischen Verkehr<sup>1)</sup>*

	Mitte 1956		Ende 1956		Stand zu Ende 1957		Anfang Dez. 1958		Veränderung Dez. 1958 gegenüber Ende 1956	
	Mitte 1951 (Korea)	1956	1956	1957 (Suez)	Mitte 1957	Ende 1957	Mitte 1958	1958	Dez. 1958	in %
Kohle										
Hampton-Roads—Antwerpen/Rotterdam	103	70	120	47	25	23	28	-77		
Getreide										
St. Lorenz—Rotterdam	130	70	114	46	37	25	27	-76		
Amerikanischer Golf—Antwerpen/Rotterdam		105	136	62	34	35	38	-72		
Erdöl <sup>2)</sup>										
Persischer Golf/karibische Häfen—England										
		% +310	+70	+347	-30	-55	-55	-50	-89	

Q: Statistisches Bundesamt Wiesbaden, The Financial Times, London — <sup>1)</sup> Durchschnittssätze (Mitte 1956, 1957 und 1958, Ende 1957 und Dezember 1958) bzw. Höchstsätze (Mitte 1951, Ende 1956) auf Einzelreisenbasis. — <sup>2)</sup> Tankerindex der Londoner Firma Harley, Mullion & Co., Ltd

Der starke Rückgang der Frachtraten hat die Rohstoffimporte zum Teil beträchtlich verbilligt. Vor allem die Kohle- und Getreidepreise reagieren

*Veränderung der Trampraten seit Mitte 1956<sup>1)</sup>*

	1956				1957				1958			
	III Qu	IV Qu	I Qu	II Qu	II. Quartal	III. Quartal	IV. Quartal	I Qu	II Qu	III Qu	IV Qu	1956 = 100
Zucker												
Mauritius nach England	109	126		68 <sup>2)</sup>	61	58	52 <sup>3)</sup>	47 <sup>4)</sup>	47			
Erze												
Marmagao nach England/Kontinent <sup>4)</sup>		98 <sup>5)</sup>	154 <sup>6)</sup>	164 <sup>7)</sup>	80 <sup>8)</sup>	57	46	42	37	35 <sup>9)</sup>		
Holz (Schnitt- und Bauholz)												
Finland nach England	103	103	98	91	84	74	70	71	72 <sup>9)</sup>			

Q: Statistisches Bundesamt Wiesbaden — <sup>1)</sup> Für Einzelreisen — <sup>2)</sup> Nur Mai und Juni. — <sup>3)</sup> Nur Februar — <sup>4)</sup> Basiszeitraum nur Mai und Juni — <sup>5)</sup> Nur Juli — <sup>6)</sup> Nur Oktober und November (Kaproute) — <sup>7)</sup> Nur Februar (Kaproute) — <sup>8)</sup> Nur August und September — <sup>9)</sup> Nur Juli und August

auf Frachtkostenveränderungen empfindlich. So sind beispielsweise in der transatlantischen Kohlefahrt von Ende 1956 bis November 1958 die cif-Preise nach westeuropäischen Häfen wegen des Frachtensturzes zum Teil um nahezu die Hälfte gesunken, während die für kanadischen Weizen um etwa ein Viertel zurückgegangen sind (Der Seefrachtenanteil an den cif-Preisen verringerte sich im gleichen Zeitraum von ungefähr 60% auf 25% und von 17% auf 5%). Den unmittelbaren Einfluß der Frachtenbaisse auf die cif-Preise der Rohwaren darf man allerdings nicht überschätzen. Die internationalen Seefrachtenmärkte unterliegen nämlich schon seit längerem einem Strukturwandel. Die Verfrachtung erfolgte in den letzten Jahren in steigendem Maße auf Grund mittel- und langfristiger Verträge mit festen Sätzen, so daß der Tagesmarkt immer mehr an Bedeutung verlor. In der Kohlefahrt ist der überwiegende Teil der Tonnage bis 1965 und später gebunden, so daß die Ratenschwankungen am Tagesmarkt die Importpreise für Kohle nur teilweise beeinflussen<sup>1)</sup>. Aber auch auf dem Tankerfrachtenmarkt gehört die freie Ratenbildung zur Ausnahme, da die großen Ölgesellschaften in normalen Zeiten die laufende Versorgung zu etwa vier Fünfteln mit eigenen oder langfristig gecharterten Schiffen durchführen<sup>2)</sup>. Der Getreidemarkt ist der einzige Großmarkt, der noch von den Tagesraten beherrscht wird, da wegen der Ernteschwankungen nur selten langfristige Bindungen eingegangen werden. Diese relative Enge des Tagesmarktes ist die Hauptursache seiner Empfindlichkeit, da schon verhältnismäßig kleine Veränderungen von Angebot und Nachfrage extreme Schwankungen auslösen. Obwohl die Entwicklung der Tagesraten in der

<sup>1)</sup> Im Jahre 1957 sind z. B. etwa vier Fünftel der amerikanischen Kohlevershiffungen nach Westdeutschland auf Grund langfristiger Verträge abgewickelt worden

<sup>2)</sup> Etwa ein Drittel der Welttankertonnage ist im Besitz der Ölgesellschaften, die restlichen zwei Drittel entfallen auf unabhängige Reeder. Sie haben ihre Schiffe zu rund zwei Dritteln langfristig an die Ölgesellschaften vermietet

Trampfahrt die Gesamtsituation auf den Seefrachtenmärkten nur teilweise widerspiegelt, ist sie doch für die übrige Ratenbildung zumindest mittelbar von entscheidender Bedeutung. So wurden die langfristigen Charterverträge, die Ende 1957 abgelaufen waren, von den Verfrachtern wegen der Flaute auf den Tagesmärkten vielfach überhaupt nicht oder nur sehr zögernd und mit entsprechend niedrigeren Sätzen verlängert. Die Depression auf den Frachtenmärkten wird sich daher auf die meisten Rohwarenimportpreise erst später auswirken

#### Rückwirkungen auf die Weltschifffahrt

Der seit dem Vorjahr anhaltende Frachtratenrückgang hat sich sowohl auf die in Fahrt befindliche Tonnage als auch auf die Neubauprogramme zum Teil spürbar ausgewirkt. Da die Einzelreisraten der letzten Monate die Selbstkosten zum Teil nicht mehr deckten, wurden in zunehmendem Maße alte und wenig leistungsfähige Schiffe außer Dienst gestellt oder abgewrackt oder von den Reedern auf längere Routen umgeleitet, um ihre Verwendung zu strecken. Die seit langem zu beobachtende Änderung der Schiffsgrößenstruktur, insbesondere die ständig steigende Zahl von Superfrachtern und -tankern hat die finanziellen Probleme noch verschärft, da sie das Kostengefälle in der internationalen Schifffahrt verstärkt. Da die Superschiffe (volle Ausnutzung vorausgesetzt) weit billiger fahren können als die früheren mittelgroßen Schiffe der Trampfahrt, wird in Krisenzeiten das Frachtratenniveau maßgeblich von den Selbstkosten der Großschiffe bestimmt<sup>1)</sup>. Dies gilt vor allem für die Kohlefahrt, weniger aber für die Getreideverschiffung, da sie Superfrachter nur selten heranzieht. In der Getreidefahrt hat sich jedoch der Einsatz von nichtbeschäftigten Tankern frachtdrückend ausgewirkt. Die Preise für Alt-Schiffe sind ebenfalls stark gefallen. Für Liberty-Schiffe wird gegenwärtig nur etwa die Hälfte oder noch weniger gezahlt als Ende 1956.

Die große Frachtenflaute hat die internationale Schifffahrt bisher bemerkenswert wenig beeinträchtigt. Es wurden zwar heuer in zunehmendem Maße Schiffe stillgelegt. Am Höhepunkt der Flaute im Sommer 1958 waren aber (ohne amerikanische Reserveflotte) erst etwa 5 bis 7% der gesamten nutzbaren Welttonnage aufgelegt worden (Tanker rund 10%); dies entspricht nur annähernd dem jährlichen

<sup>1)</sup> Der Transport einer Tonne Rohöl mit einem 47 000-Tonnen-Tanker stellt sich um die Hälfte billiger als mit einem 16 000-Tonner.

Nettozuwachs der Welthandelsflotte<sup>2)</sup>. Wohl sind zum Teil auch Aufträge auf *Neubauten* storniert oder erst nach entsprechenden Konzessionen der Werften vergeben worden (Offerte zu Festpreisen, kürzere Liefertermine). Trotz allem wurde in den letzten Jahren die Differenz zwischen Zu- und Abgängen und damit der Tonnagezuwachs immer größer. Mitte 1958 erreichte die gesamte Welthandels-tonnage 118 03 Mill. BRT (Brutto-Register-Tonnen), davon entfiel mehr als ein Viertel auf Öltanker<sup>3)</sup>. Sie hat von Mitte 1955 bis Mitte 1958 jährlich um 4,6%, 4,8% und 7,1% zugenommen, wobei die Ausweitung von 1957 auf 1958 um 7,8 Mill. BRT (nicht ganz die Hälfte davon entfiel auf Tanker) die bisher größte der Nachkriegszeit ist. Auch die Angaben über die Schiffbautätigkeit in der zweiten Jahreshälfte 1958 lassen erkennen, daß sie durch die Schwäche der Frachtenmärkte bisher noch nicht berührt wurde. Anfang Oktober befanden sich auf der ganzen Welt (ohne China und Sowjetunion) 1 563 Dampf- und Motorschiffe mit insgesamt 10 21 Mill. BRT in Bau (54,1% Öltanker). Gegenüber dem Stand zu Ende des II. Quartals 1958 entspricht dies einer Zunahme von 72 294 BRT, oder 0,7%, und somit einem neuen *Rekordzuwachs* in der Geschichte des internationalen Schiffbaues. Der Bau-fortschritt hat sich jedoch etwas verlangsamt. So wurde im Laufe des III. Quartals 1958 mit dem Bau von 2 11 Mill. BRT begonnen, während Schiffe mit 2 25 Mill. BRT vom Stapel gelassen und 2 06 Mill. BRT fertiggestellt wurden; die entsprechenden Werte des Vorquartals wurden damit um 16%, 7% und 17% unterschritten.

#### Entwicklung der Welthandels-tonnage

Jahr	Gesamttonnage BRT <sup>1)</sup>	davon Öltanker		Jährlicher Tonnagezuwachs (einschl. Öltanker)	
		%	%	%	%
1938	66 870 151	16,2		2,4	
1950	84 583 155	20,3		2,4	
1951	87 245 044	21,2		3,1	
1952	90 180 359	22,2		3,4	
1953	93 351 800	23,5		3,5	
1954	97 421 526	25,3		4,4	
1955	100 568 779	26,3		3,2	
1956	105 200 361	26,8		4,6	
1957	110 246 081	27,2		4,8	
1958	118 033 731	28,5		7,1	

Q: Lloyd's Register of Shipping, London — <sup>1)</sup> Einschl. USA-Reserveflotte (Mitte 1958 geschätzt auf 14 Mill. Bruttoregister-tonnen)

<sup>2)</sup> Inzwischen wurde ein Teil der Aufliegerflotte wieder reaktiviert (Von den Tankern wurde etwa ein Viertel der stillgelegten Schiffe wieder in Fahrt gesetzt.)

<sup>3)</sup> Der Anteil der Öltanker am gesamten Handelsschiffbestand der Welt erhöht sich seit der Vorkriegszeit ständig; er war Mitte 1958 (28,5%) etwa doppelt so groß wie Mitte 1935 (14,1%).

### Schiffbautätigkeit im Jahre 1958

Zeit	Im Bau befindliche Handelschiffe <sup>1)</sup> BRT	Davon Öltanker %	Veränderung gegen Vorquartal %
1958 I Quartal	10.065.459	50,2	+1,2
II Quartal	10.133.497	51,9	+0,7
III Quartal	10.205.791	54,1	+0,7

Q: Lloyd's Register of Shipping, London. — <sup>1)</sup> Welt insgesamt (ohne China und Sowjetunion), ausgenommen Schiffe mit weniger als 100 BRT.

Diese ungewöhnliche Entwicklung, nämlich die Intensivierung der Schiffbautätigkeit trotz sinkenden oder gedrückten Frachtsätzen ist vor allem auf optimistische Erwartungen zurückzuführen. Zum Teil rechnet man mit einer baldigen Konjunkturbelebung auf den Frachtenmärkten, oder man hofft mit neuen Schiffen besser konkurrieren zu können, da ihre Betriebskosten je Leistungseinheit beträchtlich niedriger sind als die älterer Schiffe. Die umfangreichen Bauprogramme der Ölgesellschaften beruhen weniger auf der Sorge um den zukünftigen Tankraum, sondern hauptsächlich auf dem Bestreben, den eigenen Marktanteil auf Kosten der unabhängigen Reeder und Außenseiter zu erhöhen sowie die freie Ratenbildung unter Druck zu setzen. Die Steigerung der Schiffbautätigkeit wurde in den letzten Monaten gewiß auch dadurch begünstigt, daß sich die Werften besser mit Schiffbaumaterialien dank dem allgemeinen Nachfragerückgang auf den Eisen- und Stahlmärkten versorgen konnten. Bei der Beurteilung der Schiffbautätigkeit (insbesondere in diesem Jahr) darf man allerdings nicht übersehen, daß die Bauzeit oft mehrere Jahre beträgt und daher ein entsprechender „Lag“ zwischen Auftragsingang und Fertigstellung besteht. Die ständig steigende Tonnage-Ablieferung der letzten Jahre ist daher das Ergebnis einer weit zurückliegenden

Nachfrage nach neuem Schiffsraum. Daß aber bei den Werften bisher relativ wenig Aufträge storniert wurden, liegt nicht zuletzt daran, daß für die Auftraggeber Vertragsrücktritte mit hohen Kosten verbunden sind. Die Schiffbaukonjunktur dürfte allerdings ihren Höhepunkt schon überschritten haben. Da in den letzten Monaten die Storni für Schiffbaumaterial bei den Eisen- und Stahlwerken immer häufiger geworden sind, liegt die Vermutung nahe, daß die Auftragsbestände bei den Werften zurückgehen.

Die künftige Entwicklung auf den Seefrachtmärkten, insbesondere auf den Tagesmärkten, läßt sich schwer beurteilen, da sie von vielen Faktoren, vor allem aber von der Entwicklung der internationalen Konjunktur abhängt. Es hat allerdings den Anschein, als ob die seit Herbst zu beobachtende Belebung auf den Frachtenmärkten ihren Höhepunkt schon erreicht hat. Der noch immer wachsende Tonnageüberschuß und die labile Weltkonjunktur lassen außerdem vermuten, daß mit einer dauerhaften Belebung vorläufig nicht zu rechnen ist. Das erklärt die in den letzten Monaten in Reederkreisen erörterten Pläne über die organisierte Stilllegung von Tonnage. Auch die Vereinbarung von Mindestfrachtraten hat erneut aktuelle Bedeutung gewonnen. In einer Ende Oktober abgehaltenen Sitzung der International Chamber of Shipping wurden diese Fragen behandelt. Die Aussichten auf eine Einigung sind aber wegen der starken Konkurrenz auf dem Frachtenmarkt nicht sehr günstig. Selbst im Falle eines Übereinkommens würde es vermutlich längere Zeit dauern, bis sich derartige Maßnahmen auswirken könnten.

## Der österreichische Braunkohlenbergbau

### Förderung und Absatz

Die heimische Braunkohlenförderung wurde seit Kriegsende stetig ausgeweitet. Im Jahre 1957 erreichte sie mit 6,9 Mill. t und 212% von 1937 den bisher höchsten Stand. Heuer jedoch beeinträchtigt die Baisse auf den europäischen Kohlenmärkten Förderung und Absatz der inländischen Braunkohle. Niedrige Frachtkosten und Preise schwächen bisher die Auswirkungen der Kohlenkrise auf den Inlandsbergbau stark ab. Sinkende Weltmarktpreise und Erhöhungen der Inlandspreise haben aber inzwischen die Konkurrenzbedingungen ver-

schlechtert. Der Ausbau der Erdgasversorgung und der Sturz der Preise für ausländisches Heizöl verschärfen den Wettbewerb.

Die inländische Braunkohlenförderung war im Jahre 1956 mit 6,7 Mill. t noch um 1,7% und im Jahre 1957 mit 6,9 Mill. t um 2,2% höher als im Jahr vorher. Bereits im I. Quartal 1957 wurde die bisher höchste Förderleistung erzielt. Auch in den übrigen Quartalen war die Produktion höher als im Vorjahr, erreichte aber nicht die Rekordförderung vom I. Quartal. Erst seit Anfang 1958 paßt sich die Förderung der geringeren Nachfrage an. Im I. Quartal war sie um 6%, im II. und III. Quartal um 4% und 3% geringer als im Vorjahr.

Die Förderung entwickelte sich in den einzelnen Bundesländern uneinheitlich, und zwar weniger wegen regionaler Absatzschwankungen, als vielmehr infolge unterschiedlicher geologischer und technischer Gegebenheiten in den Gruben. Deshalb war auch die Pro-Kopf-Förderung je Schicht zeitlich und von Grube zu Grube sehr verschieden. Im Durchschnitt des verstaatlichten Braunkohlenbergbaues (rund 95% der Gesamtförderung) hat sich die Förderung je Mann und Schicht seit 1955 kaum verändert. Daß sie trotz der seitherigen Investitionen nicht gestiegen ist, läßt auf eine Verschlechterung der durchschnittlichen Förderbedingungen schließen.

### Braunkohlenförderung

Zeit		Nieder- österreich	Burgen- land	Ober- österreich	Steier- mark	Kärnten	Insgesamt
1956	I Qu	82,9	47,7	371,5	1.055,9	185,9	1.743,9
	II	39,1	45,3	359,5	955,4	169,3	1.568,6
	III	54,1	50,3	366,2	1.011,4	177,7	1.659,6
	IV	89,3	50,8	356,8	1.079,9	180,7	1.757,6
1957	I Qu	79,9	50,8	389,9	1.109,8	192,7	1.823,1
	II	34,4	47,4	363,2	977,9	162,7	1.585,8
	III	45,9	52,7	352,7	1.061,7	169,1	1.682,1
	IV	79,1	52,3	381,3	1.094,8	178,9	1.786,3
1958	I Qu	62,5	50,6	390,3	1.023,2	179,9	1.706,5
	II	31,7	49,9	334,3	937,3	173,3	1.526,5
	III	37,0	52,1	362,4	999,9	175,7	1.627,9

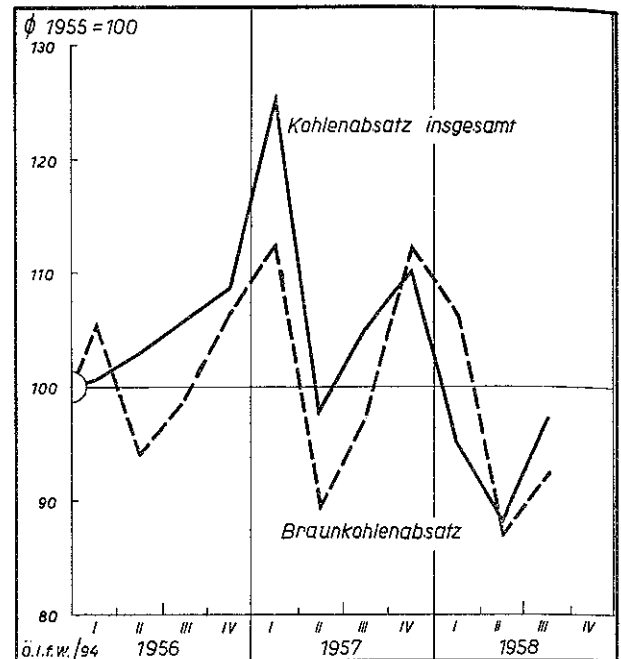
Q: Oberste Bergbehörde.

Dank niedrigen Preisen hatte der österreichische Braunkohlenbergbau bisher geringe Absatzschwierigkeiten. Kurze Transportwege sicherten den Kunden verlässliche Anlieferung. Die Fortschritte der Feuerungstechnik ermöglichten eine bessere Ausnützung geringerwertiger Kohle. Viele, vor allem Großverbraucher, stellten sich daher in den letzten Jahren auf heimische Braunkohle um.

Die begrenzten Fördermöglichkeiten aus den meist nicht sehr ergiebigen Lagerstätten ließen in den letzten drei Jahren (1955 bis 1957) nur eine 3%ige Erhöhung der Versorgung mit inländischer Braunkohle zu, obwohl der gesamte Kohlenverbrauch in der gleichen Zeit um 9% stieg. Die österreichischen Braunkohlengruben konnten dadurch zwar an der allgemeinen Kohlenhausse nicht so stark teilhaben wie der Kohlenbergbau anderer europäischer und überseeischer Länder. Andererseits blieben sie aber später von ähnlich schweren Rückschlägen verschont.

Ebenso wie die heimische Kohlenförderung erreichten die Kohlenbezüge (Inlandslieferungen + Importe) im I. Quartal 1957 ihren bisherigen Höchststand. Im II. Quartal ging die Nachfrage mehr als saisonüblich zurück — es wurde um 5% weniger Kohle abgesetzt als im II. Quartal 1956 —,

Gesamte Kohlennachfrage und Absatz inländischer Braunkohle  
(Normaler Maßstab;  $\phi$  1955 = 100)



Seit Anfang 1958 ist die Nachfrage nach Kohle, die sich schon Mitte 1957 mehr als saisongemäß abgeschwächt hatte, stark zurückgegangen. Im Durchschnitt der ersten drei Quartale 1958 wurden insgesamt um 14% weniger Kohle abgesetzt als ein Jahr vorher. Die inländischen Braunkohlengruben bekamen die Baisse weniger zu spüren; ihr Absatz ging im gleichen Zeitraum nur um 5% zurück.

Im 2. Halbjahr jedoch war der Absatz wieder annähernd gleich hoch wie ein Jahr vorher.

Der Absatz inländischer Braunkohle entwickelte sich ähnlich. Seine Spitze im I. Quartal war weniger stark ausgeprägt, dagegen belebte sich der Absatz im IV. Quartal kräftiger als die gesamten Kohlenlieferungen. Inländische Braunkohle wurde im Jahre 1957 um 2%, Kohle insgesamt um 5% mehr bezogen als ein Jahr vorher.

Seit Beginn des Jahres 1958 tritt die Absatzschwäche, die sich schon im Frühjahr 1957 abzeichnen begann, deutlich zutage. Der milde Winter, das Vordringen anderer Energieträger (Heizöl, Erdgas) sowie eine leichte Konjunkturabschwächung in kohlenintensiven Industrien verminderten den Bedarf. Das Überangebot auf den internationalen Kohlenmärkten veranlaßte die Verbraucher überdies, ihre Lager abzubauen, weil sie Preismäßigungen erwarteten.

Das Zusammenwirken dieser Faktoren hatte im I. Quartal 1958 einen starken Rückgang der Kohlenbezüge zur Folge. Sie waren ein Viertel niedriger als im I. Quartal 1957. Im II. und III. Quar-

tal wurden um 10% und 8% weniger Kohle abgesetzt als ein Jahr vorher. Während die gesamten Kohlenbezüge in den ersten neun Monaten dieses Jahres um 15% hinter jenen des gleichen Vorjahreszeitraumes zurückblieben, war der Absatz heimischer Braunkohle durchschnittlich nur um 5% (I bis III. Quartal 6%, 3% und 5%) niedriger als im Jahre 1957. Die relativ günstige Absatzlage der heimischen Gruben ist in erster Linie den Dampfkraftwerken zu danken, deren Verbrauch sich stark von importierter Steinkohle auf heimische Braunkohle verlagert hat. Von Jänner bis September nahmen sie insgesamt um 9% mehr Braunkohle ab als im Vorjahr, ihre Bezüge von Steinkohle und Steinkohlenkoks dagegen sanken gleichzeitig um 30%. Allerdings haben sie gegenwärtig ziemlich hohe Lagerbestände<sup>1)</sup>. Es wird sehr von der Witterung abhängen, in welchem Maße die Dampfkraftwerke im kommenden Winter eingesetzt und welche Mengen an Braunkohle sie in den kommenden Monaten benötigen werden. Alle anderen Verbraucher bezogen weniger inländische Braunkohle als im Vorjahr, schränkten aber die Bezüge von Importkohle noch stärker ein. Der Hauptabnehmer der Inlandskohle, die Industrie, bezog insgesamt um 9% weniger Kohle, aber nur um 7% weniger Braunkohle. Hausbrand, Verkehr und Gaswerke nahmen insgesamt um 18%, 14% und 48% weniger Kohle, jedoch nur um 16%, 4% und 8% weniger Braunkohle ab als im Vorjahr. Da die Nachfrage seit dem II. Quartal 1957 etwas stärker zurückgegangen ist als die Produktion, sind die Lagerbestände, und zwar insbesondere jene an Feinkohle, gewachsen.

Einige langfristige Verbrauchsverschiebungen haben die Absatzstruktur der inländischen Braunkohle seit 1955 leicht verändert. Der Anteil der

### Absatz inländischer Braunkohle

Zeit	Verkehr	Strom- erzeugung	Gas- werke	Industrie	Haus- brand	Insgesamt	
							1 000 t
1956	I Qu	141,2	356,6	4,8	791,8	312,7	1 606,9
	II „	130,1	299,5	3,6	752,8	242,2	1 428,1
	III „	140,7	295,5	4,0	779,3	284,9	1 504,5
	IV „	150,2	339,6	4,6	826,8	296,9	1 617,2
1957	I Qu	131,2	442,8	5,1	808,8	342,4	1 710,1
	II „	124,6	249,4	4,8	753,9	229,6	1 362,2
	III „	136,5	262,0	3,8	794,7	283,2	1 480,2
	IV „	144,2	424,9	4,8	820,3	311,9	1 706,1
1958	I Qu	129,7	461,8	4,9	762,0	253,1	1 611,4
	II „	116,5	280,5	4,0	715,1	204,5	1 320,6
	III „	127,8	293,9	3,5	714,1	263,6	1 402,9

Q: Oberste Bergbehörde.

<sup>1)</sup> Sie betragen am 20. September rund 382 500 t Kohle (SKB) und 38 400 t Heizöl. Damit kann der Brennstoffbedarf der Dampfkraftwerke schätzungsweise bis Anfang Jänner gedeckt werden.

### Gesamter Kohlenabsatz

Zeit	Verkehr	Strom- erzeugung	Gas- werke	Industrie	Haus- brand	Insgesamt	
							1 000 t SKB
1956	I Qu	296,5	204,3	121,6	974,1	550,9	2 036,8
	II „	285,5	156,4	169,9	948,0	385,2	2 080,6
	III „	272,4	162,8	152,3	1 040,0	455,8	2 141,2
	IV „	240,7	203,6	123,2	1 130,0	520,2	2 201,2
1957	I Qu	320,3	258,7	230,9	1 111,4	568,6	2 520,9
	II „	248,9	134,7	97,6	1 017,9	360,5	1 982,5
	III „	235,6	156,5	117,1	1 061,5	488,8	2 121,0
	IV „	224,5	269,3	154,7	1 052,6	544,9	2 229,2
1958	I Qu	245,1	271,9	82,7	952,0	357,1	1 924,3
	II „	218,0	156,3	73,5	961,6	302,1	1 785,5
	III „	240,2	162,9	79,8	965,6	501,6	1 960,4

Q: Oberste Bergbehörde

### Haldenbestände im österreichischen Braunkohlenbergbau

Stichtag	Grobkohle	Feinkohle
1 Jänner 1956	5 162	865
1 Jänner 1957	4 308	50 145
1 Jänner 1958	1 217	138 844
30 September 1957	20 276	179 092
30 September 1958	25 560	237 395

Q: Österreichische Industrie- und Bergbauverwaltungsgesellschaft

Dampfkraftwerke am Braunkohlenabsatz nimmt ständig zu. Im Jahre 1955 betrug er 21%, im ersten Dreivierteljahr 1958 bereits 24%. Auch der Hausbrand gewinnt an Bedeutung. Da die Lager der Haushalte nicht allzu hoch sind, könnte ein strenger Winter die Nachfrage weiter steigern. Die Gaswerke beziehen nur unbedeutende Mengen an Braunkohle. Ihr Anteil am Gesamtverbrauch (0,3%) hat sich seit 1955 nicht verändert. Hingegen hat jener der Verkehrsbetriebe sowie der Industrie leicht abgenommen. Die Kohlenbezüge des Verkehrssektors gingen von 10% des gesamten Braunkohlenabsatzes im Jahre 1955 auf 9% in den ersten drei Quartalen 1958 zurück. Daß auch der Anteil der Industrie am Verbrauch heimischer Braunkohle etwas zurückging — er betrug 1958 50% gegen 52% im Jahre 1955 —, hat verschiedene Ursachen. Die Konjunktur hat vor allem in einigen kohlenintensiven Betrieben (Papierindustrie, Baustoffindustrie) nachgelassen, die überwiegend inländische Kohle beziehen. Andere Industriezweige, deren Produktion weiter expandierte, haben zum Teil weniger Kohle bezogen, weil sie Lagerbestände abbauten oder mehr Erdgas und Heizöl verwendeten.

### Verschlechterung der Konkurrenzbedingungen

Ein Preisvergleich vor und nach dem Beginn der internationalen Kohlenkrise zeigt, daß die österreichische Braunkohle je Wärmeeinheit immer noch billiger ist als Auslandskohle. Der Preisvorteil der



Inlandskohle hat sich aber in den letzten zwei Jahren sehr verringert. Als zur Zeit der Kohlenknappheit die Auslandspreise stiegen, wurden die Preise für inländische Kohle niedrig gehalten. Anfang 1957 jedoch, als die internationale Kohlenkrise begann, ist die inländische Kohle um durchschnittlich 15% verteuert worden. Vor kurzem

wurden die Preise wegen Verkürzung der Arbeitszeit neuerlich hinaufgesetzt, wogegen die Preise auf dem europäischen Kohlenmarkt sinken.

Während bisher für Industrie und Hausbrand einheitliche Grubenpreise galten, wurden nun getrennte Preislisten ausgearbeitet. Die in der vorstehenden Übersicht angeführten Preise vom Stichtag 10. Dezember 1958 sind auf Basis der Industriepreise erstellt. Grobkohle wurde stärker verteuert als Feinkohle, deren Absatz stagniert. Die Differenz wird noch durch die kürzlich erfolgte Frachterhöhung für Inlandskohle vergrößert, die für Grobkohle — je nach Entfernung — 5% bis 8%, für Feinkohle jedoch nur 1% beträgt. Die Preise für Hausbrand wurden stärker erhöht als für die Industrie. Trotz der abermaligen Preissteigerung kann die Inlandskohle noch immer mit der Importkohle konkurrieren.

Weniger günstig als zur Importkohle ist die Preisrelation der österreichischen Braunkohle zu Erdgas und Heizöl. Erdgas stellt sich für die neu angeschlossenen Industriebetriebe in Niederösterreich derzeit auf rund 68 S je Mill. WE, ein Preis, der nur noch von einzelnen Feinkohlensorten (Seegraben, Tauchen) knapp unterboten werden kann. In der Steiermark, die erst im nächsten Jahr mit Erdgas versorgt werden wird, dürfte die Braunkohle infolge der geringeren Frachtbelastung und der höheren Zuleitungskosten für Erdgas zwar etwas billiger sein als Erdgas. Man darf aber nicht übersehen, daß der Erdgaspreis bei weitem nicht so knapp kalkuliert ist wie der Kohlenpreis und daher viel elastischer gehandhabt werden kann.

Inländisches Heizöl war schon Anfang 1957 billiger als Braunkohle (rund 57 S pro Mill. WE), doch war es nur in geringen Mengen verfügbar. Ausländisches Heizöl war viel teurer. Inzwischen sind die ausländischen Heizölpreise von 73 S und mehr auf rund 58 S je Mill. WE gesunken. Der Preis für inländisches Heizöl liegt gegenwärtig knapp darüber. Nur die Unsicherheit über die weitere Preisentwicklung hält die Verbraucher noch davon ab, das Risiko einer kostspieligen Umstellung auf Heizölfeuerung auf sich zu nehmen.

Um sich künftig behaupten zu können, forciert der heimische Braunkohlenbergbau seine Rationalisierungsinvestitionen und will dadurch die Kosten senken und die Qualität verbessern. Teilweise strebt man eine noch engere Verbindung mit den Dampfkraftwerken an. Die Reviere Lavanttal, Köllach und Wolfsegg verfügen mit den ihnen angeschlossenen Dampfkraftwerken schon jetzt über ziemlich krisenfeste Abnehmer. Die Errichtung eines Wär-

### Preise in- und ausländischer Kohlen<sup>1)</sup>

Art und Herkunft Frachtbasis	Preise am		Veränderung gegen 1. II. 1957 %	
	1. II. 1957	15. V. 1958		10. XII. 1958
	S je 1 Mill. Wärmeeinheiten			
<b>Grobkohlen Inland</b>				
Seegraben				
Wien	73 51	73 51	86 31	+17 4
Bruck/Mur	65 44	65 44	74 66	+14 1
Piberstein Franzschacht				
Wien	80 40	80 40	81 90	+ 1 9
Bruck/Mur	69 47	69 47	73 97	+ 6 5
Bärnbach				
Wien	81 04	81 04	81 10	+ 0 0
Bruck/Mur	67 60	67 60	70 12	+ 3 7
Linz	83 44	83 44	83 50	+ 0 0
Tauchen				
Wien	81 02	81 02	86 91	+ 7 3
Karlschacht trocken				
Bruck/Mur	75 93	75 93	82 06	+ 8 1
Wolfsegg-Traunthal				
Linz	81 30	79 20	81 53	+ 0 3
Salzach				
Linz	76 94	83 26	84 05	+ 9 2
<b>Grobkohlen Ausland</b>				
Steinkohle Saar				
Linz	110 65	108 12	108 12	- 2 3
Steinkohle Ruhr				
Wien	116 76	117 57	117 57	+ 0 7
Linz	105 26	107 74	107 74	+ 2 4
Steinkohle Polen				
Wien	103 75	99 37	101 84	- 2 0
Bruck/Mur	115 67	109 92	105 19	- 9 1
ČSR Generator Kl. I				
Wien	133 45	112 30	113 28	-15 1
Bruck/Mur	149 43	126 96	129 36	-19 1
<b>Feinkohlen Inland</b>				
Seegraben				
Wien	66 82	66 82	66 82	-
Piberstein Franzschacht				
Wien	73 84	73 48	73 48	-
Kathrein Erbs				
Wien	78 50	83 92	83 92	+ 6 9
Bruck/Mur	69 07	74 84	74 84	+ 7 8
Tauchen				
Wien	58 40	62 78	63 51	+ 8 8
Wolfsegg Traunthal				
Linz	76 47	73 73	75 91	- 0 7
Salzach				
Linz	71 90	76 28	76 28	+ 6 1
<b>Feinkohlen Ausland</b>				
Steinkohle Saar				
Linz	111 80	108 88	108 88	- 2 6
Steinkohle Ruhr				
Wien	121 14	120 51	120 51	- 0 5
Linz	108 96	110 88	110 11	+ 1 1
Steinkohle Polen				
Wien	90 34	84 24	84 50	- 6 5
Bruck/Mur	100 00	95 61	90 54	- 9 5
Braunkohle ČSR				
Bruck/Mur	132 10	111 54	115 40	-12 6

<sup>1)</sup> Angaben der IBV; Die Auswirkungen der Frachterhöhungen für Inlandskohle sind in der Tabelle noch nicht berücksichtigt.

mekraftwerkes bei Fohnsdorf steht bevor. Dampfkraftwerke in Grubennähe bieten eine wirtschaftliche Verwertungsmöglichkeit jener Braunkohlen-

sorten — insbesondere von Feinstkohle —, die sonst vielleicht nicht oder nur zu sehr ungünstigen Bedingungen abgesetzt werden könnte.

## Der österreichische Luftverkehr

### Die natürlichen Grundlagen

Nach 20jähriger Unterbrechung hat im Frühjahr 1958 wieder eine österreichische Fluggesellschaft den fahrplanmäßigen Flugverkehr aufgenommen, der bisher nur von ausländischen Gesellschaften besorgt worden war. Naturgemäß hat eine neue Gesellschaft große Anlaufschwierigkeiten<sup>1)</sup>. Sie werden in Österreich durch besonders ungünstige Verhältnisse noch vergrößert.

Österreich ist ein kleines Land. Das läßt der Entwicklung des innerösterreichischen Luftverkehrs wenig Spielraum. Durch die Zu- und Abfahrt zu den Flugplätzen geht der Zeitgewinn aus dem Flug größtenteils verloren. Es gibt in Österreich nur wenige einigermaßen aussichtsreiche Relationen für den Linienverkehr, wie etwa zwischen Wien und den westlichen Bundesländern (Wien—Innsbruck 400 km, Wien—Dornbirn 530 km). Auch in der Vorkriegszeit (1936) wurden im innerösterreichischen Verkehr nur 12% der von Wien abfliegenden oder hier ankommenden Passagiere befördert. Innerhalb Österreichs könnte sich höchstens ein Zubringerdienst entwickeln, sei es durch regelmäßige Linien oder im Gelegenheitsverkehr, wie dies bereits durch heimische, auf den Bedarfsluftverkehr einggerichtete Gesellschaften geschieht (Wien—Innsbruck). Auch ein werkseigener Flugverkehr, eventuell mit Hubschraubern, wäre in Unternehmen, die über mehrere weiter entfernte Betriebe verfügen, denkbar und wird auch bereits erwogen (Steyr-Werke). Andere europäische Kleinstaaten standen vor dem gleichen Problem der schmalen Inlandsbasis und konnten sich dennoch im internationalen Flugverkehr behaupten. Zum Teil war allerdings der Verkehrsbedarf in den überseeischen Besitzungen eine große Stütze (Belgien, Niederlande). Andererseits versuchen die Gesellschaften der Kleinstaaten durch enge Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen wettbewerbsfähig zu bleiben. Erst jetzt im internationalen Flugverkehr Fuß fassen zu

wollen, ist für einen Kleinstaat ein schwieriges Unterfangen.

Infolge der geringen Entfaltungsmöglichkeit des innerösterreichischen Flugverkehrs können auch aus dem Kabotage-Vorbehalt keine Vorteile gezogen werden, der ausländische Gesellschaften vom innerstaatlichen Luftverkehr entweder ganz ausschließt oder nur unter gewissen Bedingungen zuläßt.

Die geographische Lage Österreichs im Herzen Europas eröffnet zwar dem Flugverkehr an sich große Chancen. Aus verschiedenen Gründen können sie aber von Österreich nur in geringem Maße genützt werden. Erstens verhinderte die Besetzung des Landes nach dem zweiten Weltkrieg die Neugründung einer österreichischen Fluggesellschaft, so daß sich Österreich nicht aktiv in den wieder anlaufenden internationalen Luftverkehr einschalten konnte. Die meisten aussichtsreichen Relationen sind daher bereits fest in ausländischen Händen. Der Mangel an einem Inlandsverkehr macht es Österreich auch nach dem Staatsvertrag unmöglich, wie die Bundesrepublik Deutschland zugunsten der neuen heimischen Fluggesellschaft darauf zu drängen, daß die eigene Luftfahrt stärker berücksichtigt werde, sei es durch Anwendung der Reziprozität oder des Kabotagerechts. Zweitens hemmt die politische und wirtschaftliche Entwicklung in den Oststaaten den West-Ost-Verkehr. Im Jahre 1936 hatte das österreichische Luftverkehrsnetz die Nachbarstaaten gleichmäßig einbezogen, doch entfielen zwei Drittel der Wiener Flugpassagiere auf den Verkehr mit den Oststaaten. Fast alle Wien berührenden internationalen Linien verbanden den Westen mit den heutigen Oststaaten oder boten in Wien günstige Umsteigmöglichkeiten. Die Abschließung des Ostens vom Westen in der Nachkriegszeit engt den Aktionsradius des österreichischen Luftverkehrs stark ein. Seit kurzem scheint sich der Verkehr mit den Oststaaten wieder zu beleben, freilich nur der von Geschäftsreisenden, während der früher sehr rege Fremdenverkehr aus den Oststaaten praktisch brach liegt. Österreich gelang es bisher nicht, sich in den ohnedies schwachen Verkehr mit den Oststaaten maßgebend einzu-

<sup>1)</sup> Vgl. hiezu: „Zur Frage der Gründung einer österreichischen Zivilluftfahrt.“ Monatsberichte, Heft 10, Jg. 1955, S. 353 ff.

schalten Er wird vorwiegend über Prag oder Budapest abgewickelt. Der Schwerpunkt des Ostverkehrs liegt gegenwärtig in der Verbindung mit der Sowjetunion, insbesondere Moskau. Für den West-Ost-Verkehr mit der UdSSR nimmt allerdings Österreich eine ungünstige Randlage ein.

Auch im Transitflugverkehr hat sich Österreichs Position verschlechtert. Die Verkehrsbeschränkungen, denen die ausländischen Gesellschaften in den Oststaaten unterworfen sind, hatten zur Folge, daß nur wenige der erst in der Nachkriegszeit entwickelten großen transversalen Strecken zwischen der westlichen und östlichen Hemisphäre Wien berühren. Sie werden meist an Wien und Südosteuropa vorbei über Rom und Athen nach dem Nahen und Fernen Osten geführt.

Die starke wirtschaftliche Verflechtung Österreichs mit der westlichen Welt ermöglicht zwar ein größeres österreichisches Verkehrsaufkommen. Es ist aber zu gering, eigene rentable Fernstrecken zu errichten. Da der Inlandsverkehr ebenfalls keinen Rückhalt bieten kann, bleibt für eine eigene österreichische Fluggesellschaft nur ein recht geringer Spielraum.

Die Außenseiterstellung Österreichs im internationalen Flugverkehr würde sich erst ändern, wenn die Südoststaaten den Fluggesellschaften auf dem direkten Weg Österreich—Istanbul entsprechende Verkehrserleichterungen zuerkennen. Dadurch könnte auch der Verkehr Wiens mit den südosteuropäischen Hauptstädten verdichtet werden.

#### Die österreichischen Flughäfen

Für den kommerziellen Luftverkehr stehen in Österreich derzeit sechs Flughäfen zur Verfügung, die von Flughafen-Betriebsgesellschaften gemeinwirtschaftlich verwaltet werden. An ihnen sind der Bund sowie die betreffenden Bundesländer und Landeshauptstädte beteiligt.

#### Flugplätze für den österreichischen kommerziellen Flugverkehr

Stand Herbst 1958

Flugplatz	Länge der Startbahn m
Wien-Schwechat	2.500
Linz-Hörsching	1.470
Salzburg-Maxglan	1.200
Innsbruck-Kranebitten	1.780
Graz-Thalerhof	1.500
Klagenfurt-Annabichl	1.800

Um sich in den interkontinentalen Flugverkehr einschalten zu können, muß ein Flughafen modern ausgebaut sein. In Wien-Schwechat, wo fast der ganze Transitverkehr und rund 90% des übrigen

österreichischen Flugverkehrs abgewickelt werden, können nicht nur Flugzeuge konventioneller Bauweise, sondern auch Düsenflugzeuge der Mittelstreckenklasse landen. Eine Verlängerung der Startbahn von 2.500 auf 3.500 m wird aber selbst den Anflug von Flugzeugen des großen Typs, wie DC 8 und der sowjetischen Tu 104, ermöglichen. Mit den erforderlichen Grunderwerbungen zur Verlängerung der Startbahn um 1 km wurde bereits begonnen. Damit wird Österreichs meist beflogener Flugplatz für die kommenden transkontinentalen Verkehrserfordernisse gerüstet sein. Gegenwärtig berühren bereits zwei solcher Routen, nämlich die Rundfluglinie der PAA Philadelphia—Tokio—Istanbul—Wien—Philadelphia und der SAS-Kurs Stockholm—Djakarta, Österreich. Werden weitere transkontinentale Strecken über Österreich (etwa mit Überquerung der Sowjetunion) geführt, ergeben sich neue Aufgaben im interkontinentalen Flugverkehr. Die interkontinentalen Düsenfluglinien werden nämlich die bisherigen Flugverbindungen, die Österreich bereits ins Hintertreffen geraten ließen, großmaschig und weiträumig ergänzen. Sichert sich Österreich einen Platz in diesem neuen Netz, dann werden sich auch mittlere Strecken als Zubringerlinien zum Interkontinentverkehr anschließen können und auch einer österreichischen Luftfahrtgesellschaft böten sich gewisse Chancen. Schon jetzt schließt die österreichische Linie Wien—Paris (Le Bourget) an die eben anlaufende transkontinentale Düsenroute nach USA an. Bei dem Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat ist nur die Nähe des Stadtzentrums bedenklich — die Innere Stadt liegt direkt in der vorgesehenen Startrichtung — da strahlentriebene Flugzeuge über großen Lärm entwickeln. Das Lärmproblem führte auf ausländischen Flugplätzen bereits zu gewissen Verkehrseinschränkungen und darf gerade im Fremdenverkehrsland Österreich nicht unterschätzt werden. Es sollte daher geprüft werden, ob nicht für die neuen Typen anderswo ein Flugplatz errichtet werden könnte, zumal auch ein Ausweichflughafen zweckmäßig wäre.

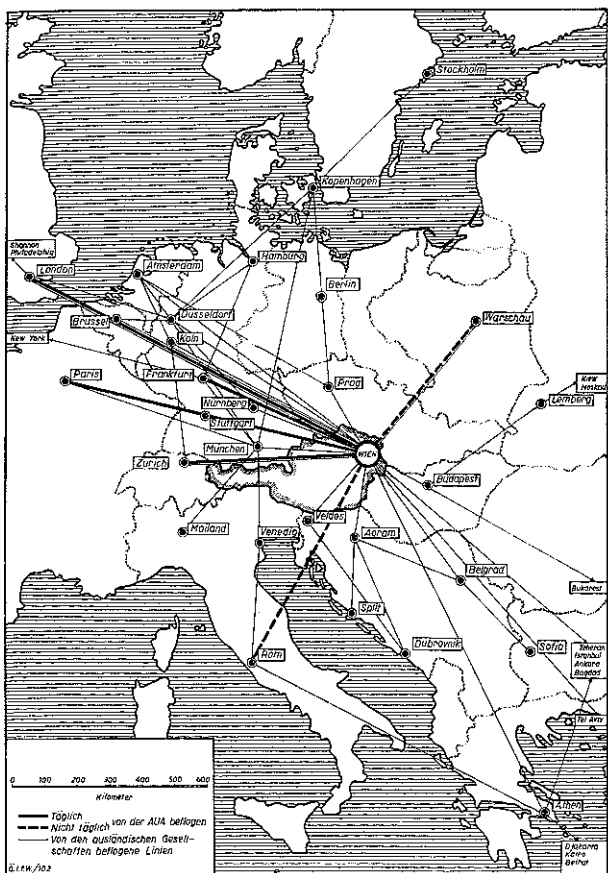
#### Wien im internationalen Flugverkehr

Zeit	Flüge	Fluggäste an und ab	Fluggäste Transit	Anteil der Wr. Fluggäste am gesamten Passagierverkehr		Fracht und Post (ohne Transit)
				an und ab	Transit	
1936	6 335	36 162		72,3		6 271
1954	3 320	53 830		59,2		1 156 <sup>1)</sup>
1955	5 576	93 993	17 425	72,4	84,4	1 482
1956	8 977	170 031	22 060	86,5	98,7	2 671
1957	11 769	208 657	36 788	89,7	99,6	2 388
1957 I—X	9 814	184 650	30 728	88,7	99,5	1 948
1958, I—X	12 540	208 011	36 180	89,8	97,5	2 069

<sup>1)</sup> Schätzung

**Österreichs Luftverkehr im Herbst 1958**

(Maßstab: 1 : 24,000,000)



*Dank seiner günstigen Lage im Herzen Europas wird Wien neben anderen Linien vor allem von mehreren Nahostlinien London—Istanbul bzw Athen angeflogen Der Verkehr mit den anderen Ost- und Südoststaaten ist dagegen sehr gering. Wien ist aus verschiedenen Gründen nicht das große Luftkreuz Mitteleuropas geworden Auch die meisten Fluglinien vom Westen nach dem Nahen Osten führen an Österreich vorbei. Dies ist jedoch aus der Skizze nicht zu ersehen, da sie nur direkte Flugverbindungen Österreichs berücksichtigt.*

Von den übrigen Flughäfen können Linz, Salzburg, Innsbruck und Graz von sämtlichen derzeit im kommerziellen Verkehr eingesetzten Flugzeugen (50 bis 68 t Gesamtfluggewicht) benützt werden. Der Flugplatz Klagenfurt, der nur ein Startgewicht bis 2 t erlaubte, hat eben eine Betonstartbahn erhalten, die gleichfalls den Anflug großer Maschinen (bis 50 t) ermöglicht. In Vorarlberg fehlt ein eigener Flugplatz, doch wird daran gedacht, mit entsprechender finanzieller Beteiligung den grenznahen schweizerischen Flugplatz Altenrhein durch österreichische Flugzeuge zu benützen. Da aber in Vorarlberg ein Militärflugplatz angelegt werden muß, wäre es zweckmäßiger, ihn mit einem Zivillflugplatz zu verbinden, wie dies in Linz der Fall ist und für Klagenfurt geplant wird.

Der gesamte österreichische Luftraum wird von dem staatlichen zivilen Flugsicherungsdienst betreut, dessen Einrichtungen dem internationalen Standard nach den Bedingungen der ICAO (Internationale zivile Luftfahrtorganisation) entsprechen. Auf Grund der internationalen Vereinbarungen arbeitet der Flugsicherungsdienst für in- und ausländische Benutzer unentgeltlich Seine Einrichtungen werden nach Maßgabe der verfügbaren Finanzmittel ausgestaltet, wozu im Budget 1958 rund 67 Mill. S eingesetzt waren; für 1959 sind 57 Mill. S vorgesehen (1957: 51 Mill. S) Das Luftfahrtgesetz vom 2. November 1957 schuf zwar zur Überwachung des Flugverkehrs das „Bundesamt für Zivilluftfahrt“, dem auch der Flugsicherungsdienst untersteht, doch haben auch die Landeshauptleute gewisse örtliche Luftverkehrskompetenzen.

Seit dem Wiedererlangen der Lufthoheit wurden in Österreich 50 Berufspilotenscheine, 573 Privatpilotenscheine, 12 Hubschrauberpilotenscheine und rund 1.000 Lernerlaubnisscheine für die Privatpilotenausbildung ausgestellt. Registriert sind (Stand Sommer 1958) 105 Flugzeuge, darunter 10 im Bundesbesitz, 45 im Privatbesitz und 50 im Besitz gewerblicher Luftfahrtunternehmungen. Neben 2 Gesellschaften für den Bedarfsflugverkehr, deren Flugzeuge mehr als 8 Sitze aufweisen und die auch für den aussichtsreichen Charterverkehr dienen, gibt es noch ein Dutzend weitere Gesellschaften, die nur über Kleinflugzeuge mit weniger als 8 Sitzen verfügen und nur zum Teil ihre Konzession ausüben.

**Die österreichische Luftverkehrsgesellschaft**

Die österreichischen Flughäfen werden zur Zeit von 19 ausländischen Flugverkehrsgesellschaften mit insgesamt 41 regelmäßigen Fluglinien angeflogen. Davon stellen 13 Verbindungen mit den Oststaaten her, wovon allein 5 auf die jugoslawische JAT entfallen. Die einzige österreichische Gesellschaft, die regelmäßige Flüge durchführt, die österreichische Luftverkehrsgesellschaft (Austria Airlines — AUA) betreibt von Wien aus gegenwärtig 6 Fluglinien, und zwar nach London (wo die Flugzeuge überholt werden können), Frankfurt, Zürich, Rom, über Stuttgart nach Paris und seit Ende Oktober auch nach Warschau. In der Vorkriegszeit, als der internationale Luftverkehr weit weniger entwickelt war, verbanden nur insgesamt 6 ganzjährige und 8 Saisonlinien Österreich mit dem Ausland. Drei von der Österreichischen Luftverkehrs-AG. (OLAG) betriebene Saisonlinien dienten überdies dem Inlandsverkehr. Das Verkehrsnetz der AUA

beträgt derzeit 11 500 km (Hin- und Rückflug gesondert gezählt). Im 1. Halbjahr ihrer Tätigkeit zählte die AUA auf 1 42 Mill. Flugkilometer 15 000 Passagiere (bis Ende November 1958 waren es 25 000, davon 55% ab Wien<sup>1)</sup>). Ihre Vorgängerin ÖLAG hatte im ganzen Jahr 1937 nur 19 000 Passagiere befördert. Dennoch entfallen erst etwa 7% der in österreichischen Flughäfen angekommenen und abgeflogenen Fluggäste auf die AUA.

Obwohl Österreich gleich nach dem Staatsvertrag den zivilen Luftverkehr hätte aufnehmen können, wurde erst am 30. September 1957 die neue Gesellschaft gegründet, da sich die beiden PropONENTENGRUPPEN (Austrian Airlines und Air Austria) nicht früher einigen konnten. Die neue Gesellschaft nahm ihren Flugbetrieb am 1. April 1958 auf, ohne längere Vorbereitungszeit. Die Mehrheit ihrer Aktien (60 Mill. S) haben verschiedene Unternehmungen der österreichischen Wirtschaft, auch verstaatlichte Betriebe und Banken. Nach dem Ausscheiden des KLM sind noch zwei ausländische Fluggesellschaften, die SAS und A/S Fred Olsens Flyselskap (Fred Olsen Airtransport Limited), Oslo, mitbeteiligt. Von der letztgenannten hat die AUA ihre vier 48-sitzigen Turbo-Propeller-Maschinen (Vickers Viscount 779 d) gechartert. Da der Chartervertrag mit Olsen im April 1960 endet, ist die Beschaffung eigener Flugzeuge dringend erforderlich. Um ihre Lieferungen bewerben sich verschiedene ausländische Firmen. Ein solches Mittelstreckenflugzeug, wie z. B. das in Wien vorgeführte Viscount 810, kostet 30 bis 35 Mill. S.

Da die unterkapitalisierte AUA auch bei günstiger Verkehrsentwicklung noch mit einer längeren Verlustperiode rechnen muß, benötigt sie dringend neues Kapital. Die Aufbringung stößt auf große Schwierigkeiten. Die meisten europäischen Luftfahrtgesellschaften arbeiten entweder mit staatlichem Kapital oder genießen Subventionen. Die Beteiligung der öffentlichen Hand beispielsweise an der Air France beträgt 98%, an der KLM 83%, an der Sabena 51% und an der Swissair ein Drittel. Die noch im Aufbau befindliche Deutsche Lufthansa erhielt 1955/57 jährlich rund 20 Mill. DM von der öffentlichen Hand. Ihr 1955 bis 1961 laufender Investitionsplan sieht Aufwendungen von 451 Mill. DM vor, von denen bis Ende 1957 erst die Hälfte, nämlich 219 Mill. DM, realisiert worden sind. Auch die Swissair verdankt ihren Aufschwung erst einer Sanierung durch die öffentliche Hand. Sie hat heuer ihr Aktienkapital von 14 auf 42 Mill. sfr. erhöht und will eine Anleihe von 30 Mill. sfr. auflegen. Selbst die PAA (133 Flugzeuge) konnte erst

im vergangenen Jahr ohne Subventionen auskommen. Auch die Vorgängerin der AUA, die ÖLAG, die im Jahre 1937 5 dreimotorige und 1 einmotoriges Junkers-Flugzeug besaß, erhielt eine nach Flugkilometern bemessene Bundessubvention (1937 12 Mill. S oder rund 15 Friedensschilling je km). In ihrem letzten Geschäftsjahr (1937) verzeichnete sie zwar rechnermäßig 35 600 S Reingewinn, der den Reserven zugeführt wurde. Tatsächlich bestanden aber ihre Bruttoeinnahmen in diesem Jahr zu 52,11% aus Beihilfen und nur 47,89% wurden wirklich verdient<sup>2)</sup>.

Aber auch Gesellschaften, die formell keine Subventionen bekommen, erhalten meist gewisse staatliche Zuwendungen, weil militärische Stellen großes Interesse an der laufenden Ausbildung und Schulung der nicht im aktiven Militärdienst stehenden Piloten und des übrigen Personals haben. Auch die unentgeltliche Beistellung des Flugsicherungsdienstes ist eine Subventionierung des Flugverkehrs.

Die AUA bezieht derzeit weder eine zivile Subvention für die geleisteten Flugkilometer noch Zuschüsse von Militärstellen, doch wird sie zweifellos, entgegen den bei ihrer Gründung geäußerten Erwartungen, nicht ohne Zuschuß beträchtlicher öffentlicher Mittel, sei es für das Gesellschaftskapital, sei es als Zuschuß für den Betrieb oder für beides gemeinsam, auskommen.

#### Bedeutung einer österreichischen Luftfahrt

Auch wenn es gelingt, die Anlauf- und Finanzierungsschwierigkeiten zu überwinden, darf die Bedeutung, die eine heimische Luftfahrtgesellschaft erlangen kann, nicht überschätzt werden. Wohl hat sich die Zahl der in Österreich ankommenden und abfliegenden Passagiere seit 1937 fast verfünffacht (1937: 50 057; 1957: 232 552) und der Fracht- und Postverkehr verdreifacht (von 840 auf 2 526 t); auf die AUA entfallen derzeit ungefähr 15% des Verkehrsaufkommens. Das Verkehrsvolumen wird sich zweifellos in der nächsten Zeit noch erhöhen. Es war in den ersten zehn Monaten 1958 um 11% höher als im gleichen Zeitraum des Vorjahres, obwohl damals der Lufttransport der Ungarnflüchtlinge besonders rege war. Da aber die Zahl der Flüge gleichzeitig um 20% stieg, waren die Flugzeuge schwächer ausgelastet als im Vorjahr. Das Übergewicht der ausländischen Linien und das kleine Flugnetz sowie die geringe Anzahl an einsatzfähigen Flugzeugen der AUA (Ende 1957 besaßen

<sup>1)</sup> Siehe auch Monatsberichte, Heft 9, Jg. 1958, S. 385.

<sup>2)</sup> Geschäftsbericht der Österreichischen Luftverkehrs-A.G., Wien, für das Geschäftsjahr 1937 (Im flugplanmäßigen Verkehr wurden 1937 795 048 km geflogen.)

die Lufthansa und die JAT je 22, Swissair 32, SAS 61 und die KLM 95 Flugzeuge, die AUA aber 1958 nur 4) lassen nicht erwarten, daß die AUA, selbst wenn sie leistungsfähiger wird, im Gesamtverkehr stark in Erscheinung treten kann.

Konkurrenz ins Hintertreffen geraten, wenn sie sich nicht für Geschäftsreisen und Gütertransport rascher und zuverlässiger Luftverbindungen bedienen könnte.

### Passagier- und Güterverkehr der österreichischen Flughäfen

Zeit	Fluggäste		Transit	Fracht und Post		Transit
	an und ab	1954=		an und ab	1954=	
	1937=	100		100		
1937	50 047	100 0		840 <sup>1)</sup>	100 0	
1954	90 992	181 8	100 0	1 285	152 9	100 0
1955	129 833	259 4	142 7	20 637	1 722	205 0
1956	196 586	392 8	216 0	22 345	2 988	355 7
1957	232 552	464 7	255 6	36 931	2 526	300 6
1957 I-X	208 079			30 871	2 059	196 6
1958 I-X	231 657			37 096	8 198	1 041
						796
						1 254

<sup>1)</sup> Schätzung

Von den im Jahre 1957 statistisch erfaßten 20·9 Mill. Grenzübertritten einreisender Ausländer erfolgten nur 82.553 per Flugzeug, also bloß 0·4% (Jänner bis Oktober 1958 trotz höherer Passagierzahl nur 0·3%). Trotzdem darf der Luftverkehr nicht als unbedeutend abgetan werden. Überseeische Vergnügungsreisende, insbesondere aus den USA, bedienen sich immer mehr des Flugzeugs, das auch neue Touristenschichten erfassen kann. Die Zahl der von den JATA-Gesellschaften im Jahre 1957 auf den nordatlantischen Strecken beförderten Personen stieg im Vergleich zum Vorjahr um 22% auf 1 02 Mill. Von den nach Österreich einreisenden Flugpassagieren sind rund ein Viertel Nordamerikaner. 4% aller nach Österreich einreisenden Amerikaner wählten das Flugzeug, das ist zehnmal soviel wie im Durchschnitt aller einreisenden Ausländer (Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß verhältnismäßig viele USA-Besatzungsangehörige aus Westdeutschland per Auto einreisen) Auch die Exportwirtschaft würde gegenüber ihrer ausländischen

### Verteilung der im Flugzeug einreisenden Ausländer

	1957	Zahl der Passagiere		%
		1958	1957	
		I-X	I-X	
Eingeflogene Ausländer				
insgesamt	82 553	87 899	100 0	100 0
davon				
USA	19 097	23 486	23 1	26 7
Großbritannien	12 793	14 751	15 1	16 8
Deutschland	8 457	9 445	10 2	10 7
Schweiz	6 968	6 367	8 4	7 2
Skandinavien	2 950	3 313	3 6	3 8

Von diesen Gesichtspunkten aus wird die Förderung des Luftverkehrs doch zu einer gesamtwirtschaftlichen Aufgabe. Österreichs finanziellen Möglichkeiten sind freilich weit knappere Grenzen gesetzt als anderen Staaten mit bereits entwickelter Luftfahrt. Engste internationale Zusammenarbeit ist daher erforderlich. Daher hat die AUA bereits Poolverträge mit der Lufthansa, der BEA und der Swissair abgeschlossen. Mit der PAA wurde ein Übereinkommen über den Transatlantikverkehr erzielt. Die Beteiligung ausländischer Gesellschaften an der AUA wird erwogen.

Österreich ist auch nicht in der Lage, eine größer angelegte, wirtschaftlich bedeutungsvolle Luftfahrtindustrie aus eigenen Mitteln aufzuziehen. (Immerhin beschäftigt die AUA schon 270 Arbeitskräfte) Für Hilfsbetriebe (Wartung und Reparatur von Flugzeugen) ergeben sich aber dann günstige Aussichten, wenn Österreich mehr als bisher in den internationalen Flugverkehr eingeschaltet wird. Solche Leistungen würden auch einen gewissen Ausgleich für die vorwiegend fremden Gesellschaften dienenden Aufwendungen der Flugsicherung und für die unvermeidliche Belastung der Zahlungsbilanz bieten.