

## DIE VERKEHRSLAGE DER OSTMARK VOR UND NACH DEM ANSCHLUSS

Der österreichische Verkehr war naturgemäß weitgehend von der Entwicklung des zwischenstaatlichen Handels mitbestimmt, wenn sich auch Besonderheiten ergaben, auf die noch näher einzugehen sein wird. Mit Rücksicht auf die beherrschende Bedeutung der ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen im Binnen- und Außenhandelsverkehr können ihre Leistungs- und Einnahmeneziffern als Maß für die Entwicklung des österreichischen Gesamtverkehrs angesehen werden.

### Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs der Österreichischen Bundesbahnen

Jahr	Personenverkehr		Güterverkehr	
	Leistung in 1000 Nutzlastgütertonnenkilometern	Einnahmen in 1000 S	Leistung in 1000 Nutzlastgütertonnenkilometern	Einnahmen in 1000 S
1923	501.000	49.935	3.365.000	152.123
1924	516.234	133.746	3.574.530	311.324
1925	540.660	172.711	3.686.115	316.733
1926	546.074	183.141	3.985.843	343.996
1927	561.012	184.723	4.199.105	362.798
1928	604.417	198.499	4.261.886	372.000
1929	586.018	218.967	4.432.749	412.666
1930	557.370	219.683	3.759.351	372.549
1931	509.655	192.445	3.246.725	322.523
1932	441.834	169.269	2.506.876	266.355
1933	392.115	151.935	2.528.636	265.720
1934	407.958	138.786	2.675.980	271.362
1935	399.963	137.880	2.740.846	274.360
1936	389.485	136.701	2.824.825	271.261
1937	413.271	138.492	3.784.960	315.241

In der Zeit von 1924 bis 1929 sind sowohl die Einnahmen als auch die Leistungen (in Nutzlasttonnenkilometern gemessen) im Güterverkehr ununterbrochen gestiegen. Im Jahre 1929 wurden die höchsten Werte beider Reihen erreicht. Noch vor Ende 1929 begann unter dem Einfluß der Krise ein rascher Rückgang in den Leistungen, einige Zeit später auch in den Einnahmen, obwohl die Personentarife am 15. März 1929 um 15 v. H. und die Tarife für den Gütertransport am 1. April 1929 allgemein um 20 v. H. erhöht worden waren. Das Kennzeichnende ist — trotz der vorgenommenen Tarifänderungen — die auffallende Parallelität der Einnahmen aus dem Güterverkehr mit der allgemeinen Konjunktorentwicklung, die in Österreich wiederum weitgehend vom Außenhandel her bestimmt wurde, durch dessen Kanäle sich die internationale Konjunktur stets auf Österreich auswirkte. Das Gesamtvolumen des österreichischen Außenhandels hat sich der Menge nach von 1929 bis 1933 um 46 v. H., dem Gesamtwerte nach um 64 v. H. verringert, bis 1937 ist wieder eine Steigerung der beiden Ziffern um 28 v. H. bzw. 34 v. H. eingetreten. Ferner ist auf die Umgestaltung hinzuweisen, die sich darin auswirkte, daß bei der Ausfuhr niedertarifierende Rohstoffe die höher tarifierenden Fertigwaren stark

zurückgedrängt haben. Hiezu kommt noch, daß die internationale Konkurrenz der Eisenbahnen und der Konkurrenzkampf mit der Donaudampfschiffahrt die Bundesbahnen gezwungen haben, namentlich in der Durchfuhr die Tarife stark zu senken. Im Vergleich mit anderen Ländern hat der Binnenverkehr in Österreich immer eine verhältnismäßig geringe Rolle gespielt, während der Durchfuhr-, Ein- und Ausfuhrverkehr besonders hohe Anteile am Gesamtverkehr hatten. Anteilmäßig war der Durchfuhrverkehr sogar größer als in den Ländern mit einer ähnlichen Wirtschaftsstruktur, wie etwa in der Schweiz. Schließlich waren die auf eine Förderung der einheimischen Industrie und Landwirtschaft bedachten Maßnahmen mit einer Erklärung für einen Teil des Einnahmerrückganges. Die besonderen betriebswirtschaftlichen Schwierigkeiten der Österreichischen Bundesbahnen, unter denen die Pensionslast die größte Rolle spielte, verhinderten zudem die Schaffung tarifpolitischer Voraussetzungen, die geeignet gewesen wären, die Einnahmen zu steigern. Die von den österreichischen Regierungen als Schicksal widerspruchslos hingenommene Abhängigkeit von dem Auf und Ab der internationalen Konjunktur hätte eine Anpassungsfähigkeit erfordert, die gerade bei den Bahnen, zumal den österreichischen, nicht gegeben war.

Anhaltspunkte über die Entwicklung des Binnenverkehrs geben nur die Ziffern der Wagenstellung. Wenn dadurch auch weder der Gesamtverkehr noch die genauen Mengen erfaßt werden,

### Wagengestellung der Österreichischen Bundesbahnen

Jahr	Vollspürige Wagenstellung	Durchschnittliche Wagenanzahl je Arbeitstag								
		Offene	Ge-deckte	Sche-mel	Ge-samt-ver-kehr	Bin-nen-ver-kehr	Aus-lands-ver-kehr	Ein-fuhr	Aus-fuhr	Durch-fuhr
1923	4862	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1924	4861	2319	2505	37	.	.	.	.	.	.
1925	5205	2461	2697	49	.	.	.	.	.	.
1926	5443	2574	2856	51	.	.	.	.	.	.
1927	5946	2813	3047	70	8.984	5072	3606	1861	878	868
1928	6035	3230	3310	92	9.651	5634	3675	1938	1003	735
1929	6752	3273	3377	73	10.007	5899	3813	2148	871	774
1930	6258	2854	3344	60	8.926	5514	3177	1711	745	697
1931	5679	2392	3250	36	8.084	5133	2729	1626	545	558
1932	4788	1820	2950	19	6.452	4378	2035	1219	411	405
1933	4483	1718	2780	18	6.187	4103	1902	1056	414	432
1934	4958	1973	2952	33	6.565	4510	1890	989	448	453
1935	5028	2090	2911	27	6.656	4552	1891	963	476	452
1936	4963	2021	2910	31	6.549	4476	1868	919	487	463
1937	5524	2432	3061	31	7.702	4882	2546	1116	642	820

so können die Ziffern doch als repräsentativ für die Entwicklungstendenzen gelten. Der Binnenverkehr zeigte die geringste Konjunktorempfindlichkeit. Er sank von 1929 bis 1933 nur um 30 v. H. und erhöhte sich bis 1937 wieder um 19 v. H. Für diese geringere Konjunktorempfindlichkeit gibt es mehrere Ursachen. Entscheidend ist der Umstand, daß die auf wachsende Außenhandels Hindernisse

zurückgehende Umstellung auf eine erhöhte Selbstversorgung eine Umlagerung des Verkehrs auf das Inland mit sich brachte, wodurch der Schrumpfung des Binnenverkehrs infolge der Krise entgegengewirkt wurde. Die Folgen dieser Umlagerung können wir nur an den Gesamtverkehrsziffern der Bundesbahnen für einzelne wichtige Waren ablesen, da Ziffern über die Beförderung einzelner Waren im Binnenverkehr allein nicht zur Verfügung stehen. Als zweite Ursache für die im Verhältnis zum Auslandsverkehr geringere Schrumpfung des Binnenverkehrs ist der Umstand anzusehen, daß gerade die voluminösen Güter des österreichischen Außenhandelsverkehrs, vor allem gewisse Rohstoffe, besonders Holz, das an der Gesamtausfuhr von 1929 einen mengenmäßigen Anteil von 51·6 v. H. hatte, im allgemeinen eine besonders starke Konjunkturempfindlichkeit aufweisen. Die Umschichtung des Außenhandels von den Fertigwaren zu den Rohstoffen und halbfertigen Waren hat wohl mehr die Frachteinnahmen als die mengenmäßigen Auslandsverkehrsziffern beeinflußt. Auch aus der Statistik der durch die Bundesbahnen beförderten Mengen einzelner Güter, die, wenn auch mit Einschränkungen, Rückschlüsse auf die Umsätze verschiedener Güter erlaubt, geht deutlich die Umschichtung auf den Binnenverkehr hervor. Die beförderte Menge vieler typischer Binnengüter ist gestiegen. Sehr bedeutsam ist, daß Verbrauchsgüter wie Fleisch, Vieh und Gemüse eine deutliche Ausnahme machen. Besonders die Wirkungen der Umschichtung in der österreichischen Landwirtschaft sind unverkennbar. So ist z. B. die Beförderung von Rüben und Rübenabfällen stark gestiegen, auch verhältnismäßig, ihr Anteil an der gesamten beförderten Menge war im Jahre 1928 2·8 v. H., im Jahre 1934 bereits 8·3 v. H., im Jahre 1937 5·1 v. H. Ähnlich verhält es sich mit Getreide und Milch. Vorwiegend konjunktureller Natur ist der überdurchschnittliche Rückgang des Verkehrs in Produktionsgütern, wie vor allem Eisenwaren.

#### Verkehr der Österreichischen Bundesbahnen

Güterverkehr		1932	1933	1934	1935	1936	1937
Geleistete Nutzlastgüter-	tonnenkilometer . . . . .	100·00	100·87	106·75	109·33	112·68	150·98
Einnahmen . . . . .		100·00	99·76	101·88	103·91	101·84	118·35
Wagengestellung:							
Binnenverkehr . . . . .		100·00	93·72	103·02	103·97	102·24	111·57
Einfuhr . . . . .		100·00	86·63	81·13	79·00	75·39	91·55
Ausfuhr . . . . .		100·00	100·73	109·00	115·82	118·49	156·20
Durchfuhr . . . . .		100·00	106·67	111·85	111·60	114·32	202·47
Auslandsverkehr . . . . .		100·00	93·46	92·87	92·92	91·79	125·11
Personenverkehr							
Geleistete Nutzlastgüter-	tonnenkilometer . . . . .	100·00	88·75	92·33	90·52	88·15	93·54
Einnahmen . . . . .		100·00	89·76	81·99	81·46	80·76	81·82

Den Tiefpunkt der Krise erreichte die Güterverkehrsleistung der Bundesbahnen schon im Jahre

1932, während die Einnahmen noch bis 1933 sanken. Wenn man das Jahr 1932 = 100 setzt, ergab sich bei den einzelnen Verkehrsarten vorstehende Entwicklung bis 1937.

Aus dieser Übersicht geht klar hervor, daß sich sowohl die Leistung als auch die Einnahmen der Österreichischen Bundesbahnen erst im Jahre 1937 merklich über den Krisenstand erheben konnten, und zwar vor allem infolge der starken Steigerung in der Ausfuhr und Durchfuhr. Allerdings steht der Steigerung der Leistung im Zeitraum von 1932 bis 1937 um 50·98 v. H. eine solche der Einnahmen um nur 18·35 v. H. gegenüber. Der Binnenverkehr konnte am wenigsten aufholen, seine Zunahme beträgt 11·51 v. H.; bis zum Jahre 1936 hatte er nicht mehr als 2·24 v. H. aufholen können, die Einfuhr hat sogar nach 1932 ihren Abstieg fortgesetzt, die Wagengestellung für sie betrug 1936 nur noch drei Viertel jener im Jahre 1932, erst 1937 stieg sie wieder auf 91·55 v. H. des Standes von 1932.

Die fortgesetzte Verkümmern der Lebenshaltung der breiten Bevölkerungsschichten findet ihren unverkennbaren Ausdruck in dem Verfall des Personenverkehrs, dessen Krise bis zum Umsturz andauerte. Sinkende Einkommen und eine verfehlte Tarifpolitik waren neben dem Vordringen des Kraftwagens die Ursachen dieser Entwicklung. Welche Rolle die Tarifpolitik in diesem Zusammenhang spielte, ergab sich deutlich seit Mai 1937, als wenigstens im Nahverkehr eine Tarifsenkung um 50 v. H. durchgeführt worden war, worauf auch die seit 1929 erstmalige Unterbrechung der sinkenden Tendenz sowohl der Leistung als auch der Einnahmen zurückzuführen ist.

Die Anlaufschwierigkeiten, die der tiefgreifende Umbruch im März 1938 auf dem Gebiete der Wirtschaft zunächst zur Folge haben mußte, sind bereits überwunden und haben besonders seit Juli einem sehr kräftigen Aufstieg Platz gemacht. Es entspricht nur sowohl dem Strukturwandel der deutschen Wirtschaft als auch den Entwicklungstendenzen im Auslande, daß der Binnenverkehr und der Einfuhrverkehr<sup>1)</sup> unverhältnismäßig besser abgeschnitten haben und im Vergleich mit den Vorjahrsziffern einen weit lebhafteren Aufstieg erfuhren als der Auslandsverkehr. Im Binnenverkehr der ostmärkischen Eisenbahnen ist schon im Mai ein sehr beträchtlicher Vorsprung gegen den gleichen Vorjahresmonat erzielt worden; er betrug in diesem Monat 28.285 Wagen oder 25·7 v. H., im Juni 18.182 Wa-

1) Die Zählungen erstrecken sich auch auf die aus dem alten Reichsgebiet eingeführten Güterwagen.

**Eisenbahngüterverkehr (Wagenanzahl)  
in der Ostmark<sup>1)</sup>**

	Einfuhr		Ausfuhr		Durchfuhr		Binnenverkehr		Gesamtverkehr	
	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938
Jänner	24.972	26.412	12.598	13.059	16.537	17.465	96.542	102.119	156.138	164.677
Feb.	25.762	23.914	14.022	12.652	18.974	17.723	94.505	103.389	158.009	163.274
März	25.197	23.594	17.034	13.168	20.952	17.034	109.686	117.023	178.481	176.270
April	24.668	26.444	16.142	12.432	17.212	15.568	119.614	119.845	183.594	179.395
Mai	25.218	31.961	16.268	15.099	20.734	16.984	109.974	138.259	178.277	209.039
Juni	27.763	36.240	18.371	19.323	23.466	21.437	117.970	136.152	193.694	219.499
Juli <sup>2)</sup>	27.845	37.680	19.226	17.616	24.177	22.769	130.772	147.858	208.607	228.607
Aug.	31.403	39.378	13.337	20.554	24.663	19.758	131.523	148.837	207.729	227.729

Jänner = 100

	Einfuhr	Ausfuhr	Durchfuhr	Binnenverkehr	Gesamtverkehr
Jänner	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Feb.	103,2	90,5	111,3	96,9	114,7
März	100,9	89,3	135,2	100,8	126,7
April	98,8	100,1	128,1	95,2	104,1
Mai	101,0	121,0	129,1	115,6	125,4
Juni	111,2	137,2	145,8	148,0	141,9
Juli <sup>2)</sup>	111,5	142,7	152,6	134,9	146,2
Aug.	125,8	149,1	105,9	157,4	149,1

<sup>1)</sup> Einschließlich des Verkehrs mit dem Altreich.

<sup>2)</sup> Ab 15. Juli 1938 ohne den Verkehr auf den Strecken westlich von Wörgl.

**Eisenbahngüterverkehr in der Ostmark<sup>1)</sup>**

(+ = Zunahme, -- = Rückgang in v. H. gegenüber dem jeweiligen Vorjahrsmonat)

	Einfuhr	Ausfuhr	Durchfuhr	Binnenverkehr	Gesamtverkehr
Jänner	+	5,8	+ 3,7	+ 5,6	+ 5,8
Februar	-	7,2	- 9,8	- 6,6	+ 9,4
März	-	6,4	- 22,7	- 18,7	+ 6,7
April	+ 7,2	- 23,0	- 9,6	+ 0,2	- 2,3
Mai	+ 26,7	- 7,2	- 18,1	+ 25,7	+ 17,3
Juni	+ 30,5	+ 5,2	- 8,6	+ 15,4	+ 13,3
Juli <sup>2)</sup>	+ 35,3	- 8,4	- 5,8	+ 13,1	+ 13,1
August	+ 25,4	+ 54,1	- 19,9	+ 13,2	+

<sup>1)</sup> Einschließlich des Verkehrs mit dem Altreich.

<sup>2)</sup> Ab 15. Juli 1938 ohne den Verkehr auf den Strecken westlich von Wörgl.

gen oder 15,4 v. H., im Juli 17.086 Wagen oder 13,1 v. H., im August 17.314 Wagen oder 13,2 v. H. Im Vorjahr stieg der österreichische Binnenverkehr in der Zeit von März bis August um 21.837 Wagen oder 19,9 v. H., heuer in der gleichen Zeit um 31.814 Wagen oder 27,2 v. H.

Über den Umfang der Belegung des ostmärkischen Binnenverkehrs unterrichtet auch die Zahl der Empfangs- und Versandabfertigungen; sie vermitteln zwar mehr ein Bild von dem Geschäftsgang bei den Güterabfertigungen als von der Größe der Bahntransporte, etwa in Tonnen gemessen, da eine Abfertigung gleich viel zählt, ob es sich um eine große oder eine kleine Versandmenge handelt; aber dennoch spiegeln sie ebenfalls das starke Anwachsen des ostmärkischen Bahnverkehrs wider. So ist von März bis Juli die Zahl der Versandabfertigungen im Binnenverkehr um 105.986 oder ein Viertel gestiegen.

Die Entwicklung des Güterverkehrs der Ostmark mit dem Altreich, der im Vorjahr von März bis Juli praktisch keine Änderung erfahren hatte, hat sich heuer in dem gleichen Zeitabschnitt mehr als verfünffacht, was die Zahl der ostmärkischen Versandabfertigungen betrifft, während sich die Zahl der Empfangsabfertigungen knapp verdoppelte. Nach der Zahl der behandelten Güterwagen da-

gegen stieg die Einfuhr aus dem Altreich, wie aus der folgenden Übersicht hervorgeht, von März bis August auf beinahe das Vierfache, die Ausfuhr nach dem Altreich auf fast das Dreifache, die Durchfuhr nach dem Altreich um die Hälfte, wobei aber zu berücksichtigen ist,

**Ostmärkischer Eisenbahngüterverkehr mit dem Altreich (Anzahl der Güterwagen)**

	Einfuhr aus dem Altreich	Ausfuhr nach dem Altreich	Durchfuhr nach dem Altreich
1937 I.	5.091	3.152	6.848
II.	5.006	3.591	6.298
III.	5.188	4.610	7.549
IV.	4.626	4.421	4.927
V.	4.689	4.421	6.866
VI.	4.887	4.669	9.763
VII.	4.302	4.478	10.947
VIII.	5.506	4.014	10.573
IX.	5.809	3.623	6.829
X.	5.679	4.416	6.065
XI.	5.341	4.839	6.079
XII.	5.826	5.730	7.032
1938 I.	5.577	4.608	6.113
II.	5.065	5.322	6.633
III.	5.212	5.413	6.467
IV.	9.498	5.566	4.869
V.	12.892	6.265	5.363
VI.	16.786	7.617	10.215
VII. <sup>2)</sup>	19.655	10.363	12.944
VIII.	19.850	14.344	9.720

<sup>2)</sup> Ab 15. Juli 1938 ohne den Verkehr auf den Strecken westlich von Wörgl.

daß seit 15. Juli 1938 die Strecken westlich von Wörgl bereits zur Reichsbahndirektion München, bzw. Augsburg gehören, der Verkehr auf ihnen also in den angegebenen Ziffern nicht mehr enthalten ist.

Um welche Güter es sich bei diesem Mehrverkehr mit dem Altreich hauptsächlich handelt, zeigt die Übersicht auf Seite 201. Vorwiegend sind es sowohl in der Einfuhr (Kohle, Koks, Schrott, Düngemittel) als auch in der Ausfuhr (Holz, Eisen, Erze, Magnesit, Steine) Rohstoffe.

Ein Bild vom Außenhandelsverkehr (d. i. ohne den Verkehr mit dem Altreich) der ostmärkischen

**Ostmärkischer Eisenbahngüterverkehr mit dem Auslande<sup>1)</sup> (Wagenanzahl)**

Monat	Einfuhr		Ausfuhr		Durchfuhr <sup>**)</sup>	
	1937	1938	1937	1938	1937	1938
Jänner	19.881	20.335	9.446	8.451	9.689	11.352
Februar	20.756	18.849	10.431	7.330	12.676	11.179
März	20.009	18.382	12.424	7.755	13.403	10.567
April	20.042	16.046	11.721	6.866	12.285	10.699
Mai	20.529	19.059	11.847	8.834	13.868	11.621
Juni	22.876	19.454	13.702	11.706	13.703	11.242
Juli <sup>2)</sup>	23.543	18.025	14.808	7.253	13.230	9.825
August	25.897	19.528	9.323	6.210	14.090	10.038

<sup>1)</sup> Ohne den Verkehr mit dem Altreich. — <sup>2)</sup> Ab 15. Juli 1938 ohne den Verkehr auf den Strecken westlich von Wörgl. — <sup>\*\*)</sup> Zahl der ausgetretenen Güterwagen.

Bahnen vermittelt die vorstehende Übersicht. Die Einfuhr aus dem Auslande in den Monaten April bis August betrug im Vorjahre 112.887 Wagen, heuer 93.022, um 18 v. H. weniger, was aber mehr als ausgeglichen wird durch die Steigerung der Einfuhr aus dem Altreich von 24.010 auf 78.681 Wagen, d. i. um 228 v. H. Es fand demnach eine Verlagerung

*Eisenbahngüterverkehr zwischen Ostmark und Altreich im Jahre 1938*

(+ = Zunahme, — = Rückgang in Güterwagen gegenüber dem jeweiligen Vorjahrsmonat)

Monat	Einfuhr aus dem Altreich		Ausfuhr nach dem Altreich		Durchfuhr nach dem Altreich	
	Wagen	v. H. Güterart	Wagen	v. H. Güterart	Wagen	v. H. Güterart u. Herkunftsland
Jänner . .	+ 486	+ 10 Kohle, Schrot	+ 1.456	+ 46 Holz, Magnesit	- 735	- 11 — Getreide (Ung., C. S. R.) — Schweine (Jug.)
Februar . .	+ 59	+ 1	+ 1.731	+ 48 Holz, Erze, Eisen	+ 355	+ 6 + Mais (Jug.) — Orangen (Italien) — Bauxiterze (Jug.)
März . . .	+ 24	+ 4/1 Kohle, Koks, Dünger	+ 803	+ 17 Holz, Magnesit	- 1.082	- 14 — Bauxiterze (Jug.) — Wein (Italien) + Gemüse (Italien)
April . . .	+ 4.872	+ 105 Kohle, Kartoffeln, Maschinen	+ 1.145	+ 26 Holz, Magnesit, Milch, Eisen	- 58	- 1 — Bauxiterze (Jug.)
Mai . . . .	+ 8.203	+ 175 Kohle, Kartoffeln, Dünger, Baumaterialien	+ 1.844	+ 42 Holz, Magnesit, Erze, Eisen	- 1.503	- 22 — Bauxiterze (Jug.) — Eier (Bulgarien)
Juni . . .	+ 11.899	+ 243 Kohle, Kartoffeln, Dünger, Eisenwaren	+ 2.948	+ 63 Holz, Magnesit, Erze, Eisen	+ 452	+ 5 — Bauxiterze (Jug.) + Gemüse, Obst (Italien)
Juli . . .	+ 15.353	+ 357 Kohle, Kartoffeln, Dünger, Maschinen	+ 5.945	+ 135 Holz, Eisenerze, Kalksteine	+ 1.997	+ 18 + Gemüse, Obst (Italien) + Fett (Ungarn)
August . .	+ 14.344	+ 261 Kohle, Koks, Dünger, Baumaterial, Eisenwaren, Auto, Formeisen	+ 10.330	+ 257 Holz, Zement, Magnesit, Eisenerz, Eisenwaren, Papier, Pappe, Stahl, Pflastersteine, Rinder, Gemüse, Eier, Obst	- 853	- 8 — Bauxit, Holz, Schweinefett, Apfel (Jug.) — Obst (Ung.) + Gemüse, Stroh, Obst (Italien)

1) Ab 15. Juli ohne den Verkehr auf den Strecken westlich von Wörgl.

statt; den Rückgängen der Einfuhr aus dem Auslande steht eine, zudem unverhältnismäßig größere, Zunahme der Einfuhr aus dem Altreich gegenüber. Das zeigt sich am deutlichsten bei der Einfuhr aus der Tschechoslowakei, die von März bis August 1938 gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres um 12.731 Wagen oder 16 v. H. zurückgegangen ist, wovon hauptsächlich Kohle, Koks, Düngemittel und Weizen betroffen waren.

In der ostmärkischen Ausfuhr nach dem Auslande ist in den fünf Monaten April bis August 1938 gegenüber dem Vorjahre eine Abnahme um 20.532 Wagen oder ein Drittel festzustellen, der eine Zunahme der Ausfuhr nach dem Altreich um 22.212 Wagen oder um die Hälfte gegenübersteht; es ergab sich also eine Mehrausfuhr des Ostmarkgebietes um 1680 Wagen. Es darf freilich nicht außer acht gelassen werden, daß die vorstehenden Ziffern nur Mengen darstellen, die ihrer Natur nach nur ganz beschränkte Aussagen zulassen; da genaue Angaben über Art und Wert der Güter fehlen, die zwischen Österreich und dem Altreich getauscht werden, mangelt es naturgemäß auch an der Möglichkeit, die Bedeutung etwa der genannten Mehrausfuhr näher zu untersuchen. Die Ausfälle in der Ausfuhr nach dem Auslande betreffen vor allem Holz, Erze, Eisenwaren, Papier, Zellulose, Holzstoff, sämtlich Güter, deren Ausfuhr nach dem Altreich verlagert wurde, ohne daß aber dadurch alle fremden Absatzländer gleichmäßig betroffen wurden. So ist z. B. die Ausfuhr nach Italien im zweiten Vierteljahr 1938 gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres rückgängig vor allem nur in Papierzeug, Grobblechen, Magnesitziegeln und -platten, während die Ausfuhr mehrerer anderer Güter sogar beträchtlich gestiegen ist.

Zum überwiegenden Teil sind von den Ausfuhrückgängen die Rohstoffe betroffen, eine zwangsläufige Folge des Umbruches, denn die Rohstoffe, die vorher einen so bedeutenden Anteil (1937: 86 v. H.) an der österreichischen Ausfuhr hatten, bleiben nun notwendig dem inländischen Bedarf vorbehalten. Dieser Umstand ist die Hauptursache für die Rückgänge in der österreichischen Ausfuhr. Die Ostmark hat sich so wie das Altreich auf eine nahezu ausschließliche Ausfuhr von Fertigwaren umstellen müssen. Die Überfülle inländischer Aufträge im Zuge des Wiederaufbaues der ostmär-

*Ostmärkische Ausfuhr wichtiger Halb- und Fertigwaren (ohne die Ausfuhr ins Altreich)*

(+ = Zunahme, — = Rückgang gegenüber den gleichen Zeitabschnitten des Vorjahres)

	1938		1937	
	Jänner bis März	Jänner bis Juni	Jänner bis März	Jänner bis Juni
	q	v. H.	q	v. H.
Baumwollgarne . . . . .	- 12.903	- 37	- 36.643	- 56
Wollgarne . . . . .	- 1.230	- 33	- 3.215	- 45
Strick- und Wirkwaren aus Wolle . . . . .	+ 32	+ 5	- 157	- 15
Hüte . . . . .	- 59	- 24	- 222	- 40
Papier und Pappe . . . . .	- 42.733	- 14	- 172.919	- 25
Stab- und Formeisen . . . . .	+ 40.289	+ 37	- 2.489	- 1
Grobbleche (Schwarzbleche) . . . . .	- 22.524	- 36	- 55.735	- 50
Feinbleche (Schwarzbleche) . . . . .	+ 936	+ 17	- 182	- 2
Schiene . . . . .	+ 36.869	+ 949	+ 39.412	+ 132
Sensen . . . . .	+ 19	+ 0.3	- 3.027	- 19
Sicheln . . . . .	- 320	- 20	- 1.036	- 33
Feilen und Raspeln . . . . .	- 144	- 13	- 740	- 30
Eisendraht, roh . . . . .	- 12.786	- 49	- 27.413	- 54
Grobe Messer, Scheren, Tisch-, Haus- u. Küchen- geräte aus Eisenblech	- 59	- 9	- 353	- 26
Magnesitziegeln, -platten	- 712	- 37	- 1.493	- 41
Schrauben, -muttern, Bolzen, Niete . . . . .	+ 16.624	+ 19	- 23.367	- 10
Maschinenteile aus schmiedbarem Eisen . . . . .	+ 191	+ 4	- 3.315	- 32
Metallbearbeitungs- maschinen . . . . .	+ 837	+ 23	+ 473	+ 7
Pumpen und Spritzen . . . . .	+ 468	+ 21	+ 2.071	+ 42
Kugel- und Rollenlager . . . . .	+ 63	+ 7	+ 144	+ 8
Armaturen aus Eisen . . . . .	+ 224	+ 54	+ 83	+ 9
Transformatoren . . . . .	+ 375	+ 57	+ 173	+ 11
Glühlampen . . . . . (Stück)	- 63	- 3	+ 190	+ 4
Elektronenröhren . . . . .	- 31.404	- 3	- 696.560	- 30
Taschenerwaren aus Leder ohne Koffer und Kassetten . . . . .	+ 95.956	+ 49	- 52.517	- 13
	+ 19	+ 9	99	- 18

kischen Wirtschaft sowie die während des Umbruches eingetretenen Stockungen haben zunächst freilich auch die Ausfuhr von Fertigwaren beeinflußt. Es ist aber nicht zu übersehen, daß schon vor dem Anschlusse eine sehr starke Abwärtsbewegung der Ausfuhr zu beobachten war, seit im Sommer 1937 die Weltwirtschaftskrise immer mehr auf Österreich übergreifen hatte. Aus der Übersicht auf Seite 201 gehen deutlich die schon vor dem Umbruch beobachteten Rückgänge in der Ausfuhr hervor.

### BERICHT ÜBER DIE LAUFENDE ENTWICKLUNG

**Preise:** In der Berichtszeit konnte sowohl die Angleichung der Preisbildung als auch der Preishöhe weitere erhebliche Fortschritte erzielen. Insbesondere wurden bei einigen Metallen und Chemikalien weitgehende Preisherabsetzungen zum Zwecke des Angleiches an die Reichspreise vorgenommen.

#### *Veränderungen wichtiger Großhandelspreise im August und September 1938 (Mitte des Monats)*

	Au- gust	Ver- änderung gegen- über Juli (- = Ab- nahme, + = Zu- nahme) in v. H.	Sep- tem- ber	Ver- änderung gegen- über Juli (- = Ab- nahme, + = Zu- nahme) in v. H.
Zink	18'25	- 46'32	18'25	- 46'32
Blei	18'75	- 7'50	19'75	- 7'50
Nickel	264'00	- 32'91	246'00	- 32'91
Zinn	260'00	- 7'14	254'00	- 7'14
Kupfer	59'25	- 25'94	59'25	- 25'94
Aluminium	137'00	+ 3'01	137'00	+ 3'01
Steinkohle	5'20	- 7'47	5'20	- 7'47
Koks	5'45	- 6'03	5'45	- 6'03
Kristallsoda	7'70	- 9'41	7'70	- 9'41
Schwefelsäure	11'90	- 6'23	11'90	- 6'23
Salzsäure	8'00	- 20'63	8'00	- 20'63
Ätznatron	22'65	- 42'95	22'65	- 42'95
Borax, krist.	30'00	- 30'59	30'00	- 30'59
Schellack	110'00	- 7'56	110'00	- 7'56
Soda-Ammoniak	10'20	- 49'83	10'20	- 49'83
Weinsteinsäure, krist.	202'00	- 12'88	202'00	- 12'88
Chromalaun, inl.	37'80	- 20'95	37'80	- 20'95
Glaubersalz, krist.	7'80	- 19'59	7'80	- 19'59
Schmelz- und Kerntalg, dunkel	41'00	- 3'35	41'00	- 3'35
" hell	45'00	- 5'86	45'00	- 5'86
Kalb- felle	104'00	- 4'59	98'00	- 10'09
Flachs	90'43	- 2'76	90'00	- 3'23
Jute	24'03	+ 7'32	22'82	+ 1'92
Hanf	91'70	0	85'15	- 7'14
Weizen	24'30	- 5'08	24'30	- 5'08
Roggen	17'35	- 6'82	17'35	- 6'82
Mais	11'70	+ 10'59	11'70	+ 10'59
Kartoffeln	8'90	- 23'28	5'30	- 54'31

Außer den in der Tabelle angeführten Preissenkungen waren noch folgende von größerer Bedeutung: Durch die Aufhebung der Schaumweinsteuer, der Hefeabgabe und der Mineralwassersteuer (deren Gesamtertrag 1937 über 1 Million Schilling betrug) ergab sich eine entsprechende Verbilligung, die z. B. bei Schaumwein ein Ausmaß von 23 v. H. erreichte.

Im Sinne der Aufhebung der gegenseitigen Handelshindernisse wurde am 6. August mit Kraft

vom 1. Juli nunmehr auch die Aufhebung der österreichischen Ausfuhrabgaben im Verkehr mit dem Reich verlaublich. Davon sind z. B. Häute, Magnetit, Eisen und Stahl gebrochen, gebrauchte Maschinen und verschiedene Abfälle betroffen. Die Edelstahlpreise, die von der Eisenpreissenkung am 16. Mai unberührt blieben, wurden rückwirkend mit 1. Juli im Sinne des Preisangleiches um durchschnittlich ungefähr 15 v. H. herabgesetzt. Für ein großes Gebiet der Ostmark wurden die Strompreise weitgehend verbilligt (Netz der Newag); bei Lichtstrom für Kleinverbraucher durchschnittlich um über 40 v. H. Die Gemeinde Wien bereitet einen Haushaltstarif für Strom vor, der den überdurchschnittlichen Verbrauch von Strom durch eine Preisstaffelung begünstigt. Verbilligt wurde bereits der Preis für Gaskoks (5 v. H.). Die Autobustarife für Tagesfahrten wurden mit 1. September um 8 bis 18 v. H. ermäßigt.

Im Rahmen der Regelung des Marktverkehrs (vgl. Seite 204) wurde auch eine Reihe von Höchst- und Richtpreisen für landwirtschaftliche Produkte, wie für Weizen, Roggen, Eier, Häute und Kartoffeln festgesetzt.

Mit 1. Oktober wurden die restlichen Einfuhrzölle gegenüber dem Reich vollständig aufgehoben und nur dort, wo sich ein vorläufiger Schutz der österreichischen Produktion als notwendig erweist, werden die Zölle durch Preis- und Gebietschutzübereinkommen vorübergehend ersetzt werden. Dadurch wurde mit dem 1. Oktober die letzte Phase der österreichischen Preisangleichung eingeleitet.

**Erzeugung:** In dieser Berichtsperiode hat sich die Belebung der industriellen Erzeugung in der Ostmark, die zunächst nur die Eisenindustrie in größerem Umfang erfaßt hatte, wesentlich verbreitert. Neben der Papierindustrie, der Holzindustrie, der Gummiindustrie und verschiedenen Zweigen der Bergwerksproduktion hat sich auch die Lage der Elektroindustrie weiterhin gebessert. Die Gründe dafür liegen einmal in dem gesteigerten Bedarfe des Vierjahresplanes und andererseits in dem Umstand, daß die Rationalisierung und Umstellung in den wichtigsten Industriezweigen Neubestellungen erforderlich machten. Wenn man berücksichtigt, daß eine Reihe von öffentlichen Aufträgen seitens der Reichsbahn, des Heeres, der Post usw. noch dazukommen, dann ergeben sich auch für die nähere Zukunft äußerst günstige Aussichten. Vor allem hat das Arbeitsvolumen im Bau von elektrischen Maschinen, Starkstromapparaten, Akkumulatoren