

Wessely, Kurt

Article — Digitized Version

Die Struktur der österreichischen Überseetransporte

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Wessely, Kurt (1951) : Die Struktur der österreichischen Überseetransporte, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 31, Iss. 8, pp. 41-45

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131362>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

mittelbar vergleichbaren und übereinstimmenden Jahre angegeben sind, kann ungefähr die Grundtendenz der Entwicklung erkannt werden. Ein neugeborenes Kind hatte folgende Lebenserwartung (in Jahren):

Österreich	männl. 1870/71	31,0	1930/33	54,5
	weibl. 1870/71	33,8	1930/33	58,5
Belgien	männl. 1881/90	43,6	1928/32	56,0
	weibl. 1881/90	46,6	1928/32	59,8
Dänemark	männl. 1870/79	45,6	1941/45	65,6
	weibl. 1870/79	47,4	1941/45	67,7
Frankreich	männl. 1877/81	40,8	1933/38	55,9
	weibl. 1877/81	43,4	1933/38	61,6
Deutschland	männl. 1871/81	35,6	1932/38	59,9
	weibl. 1871/81	38,5	1932/38	62,8
Italien	männl. 1876/87	35,1	1930/32	53,8
	weibl. 1876/87	35,4	1930/32	56,0
Niederlande	männl. 1870/79	38,4	1931/40	65,7
	weibl. 1870/79	40,7	1931/40	67,2
Norwegen	männl. 1871/80	48,3	1921/30	61,0
	weibl. 1871/80	51,3	1921/30	63,8
Schweden	männl. 1871/80	45,3	1941/45	67,1
	weibl. 1871/80	48,6	1941/45	69,7
Schweiz	männl. 1876/80	40,6	1939/44	62,7
	weibl. 1876/80	43,2	1939/44	67,0
England und Wales	männl. 1871/80	41,4	1937	60,2
	weibl. 1871/80	44,6	1937	64,4

ZUSAMMENFASSUNG

Die Kenntnis der demographischen Grundlagen in einem Volk enthüllt eine Anzahl von Tatbeständen, die zur Erklärung sozialer und wirtschaftlicher Erscheinungen herangezogen werden können. In einem größeren politischen und wirtschaftlichen Raum wird das Verständnis für manche wirtschaftlichen und sozialen Vorgänge in ihrer Unterschiedlichkeit erst aus den demographischen Verhältnissen geklärt. Europa, speziell Westeuropa, zeigt nach den demographischen Daten innerhalb der einzelnen Völker teilweise stark voneinander abweichende Zustände neben großen gemeinsamen Grundzügen. Die Völker dieses geographischen Raumes weisen im Durchschnitt hohe Be-

wohnerzahlen, auf die Flächeneinheit bezogen, auf. Ihre Altersgliederung zeigt stärkere Anteile der erwerbstätigen und alten Bevölkerung als der Welt-durchschnitt. Die Lebenserwartung des Neugeborenen liegt höher als in anderen Gebieten der Erde (mit Ausnahme der nach dem demographischen Bilde verwandten Gebiete Nordamerikas und Ozeaniens). Und schließlich bewegt sich der Geburtenüberschuß über die Sterbeziffern etwas unter dem Welt-durchschnitt.

Neben spezifisch biologischen Veranlagungen, die den westeuropäischen Völkern zu eigen sind, zeichnen sich in den demographischen Daten aber auch der Lebens-zuschnitt und die Fortschritte der zivilisatorischen und kulturellen Entwicklungen ab. Lebensgewohnheiten, Hygiene, medizinische und soziale Verhältnisse u. a. haben hier ein Bild geschaffen, das sich in manchem vom Welt-durchschnitt unterscheidet. Leider fehlt es an genügendem statistischen Material, um die Erscheinungen auch unter sonstigen Gesichtspunkten untersuchen zu können. Die Verteilung der Bevölkerung nach Stadt und Land, nach wirtschaftlichen und sozialen Gruppierungen und anderen Unterteilungen könnte z. B. als derartige Grundlage für demographische Differenzierungen angesehen werden. Vielleicht wird es möglich, wenn erst die Ergebnisse der letzten großen Volkszählung für alle europäischen Nationen vorliegen, die Materie weiter zu durchleuchten.

Daß in einer Welt der Unsicherheit sich der Lebens-rhythmus von Geburt und Tod in den europäischen Ländern immer noch zugunsten der Fortentwicklung des Lebens, der Erhaltung und Vergrößerung des Volksbestandes bewegt, verdient außerdem besondere Beachtung.

Die Struktur der österreichischen Überseetransporte

Dr. Kurt Wessely, Linz

Der Gegensatz der europäischen Seehäfen, der Zwang, sich neues Hinterland zu sichern oder das überkommene zu verteidigen, die Umschichtung wichtiger Verkehrsbeziehungen haben den Binnenstaat Österreich beinahe über Nacht in den Mittelpunkt des Interesses der Nordseehäfen und Triests gestellt, zwischen denen ein Kampf um die österreichischen Überseetransporte entbrannt ist.

Bereits in einer früheren Arbeit wurde auf diese sich anspinnenden Gegensätze und die zielbewußte Tarifpolitik der Deutschen Bundesbahn hingewiesen¹⁾. Im folgenden soll nun versucht werden, einen Überblick über die österreichischen Überseeverkehre zu geben, aus dem sich deren wahrscheinliche künftige Entwicklung ergeben kann. Es soll weiter gezeigt werden, was an der gegenwärtigen Transportlage abnorm ist und was Dauerbestand haben kann. Es wird sich zeigen, daß vieles vom Tarifkampf Adria-Nordsee nur gegenwartsbedingt ist, so daß sich daraus weder ein Anspruch eines Hafens auf diese Transporte noch auch eine dauernde Konkurrenz zwischen Adria und Nordsee um diese Transporte ableiten läßt.

¹⁾ Wirtschaftsdienst, August 1950, S. 13 ff.

Für Österreich bedeutet diese Entwicklung die Möglichkeit, zwischen verschiedenen Wegen zu wählen und durch den Wettbewerb von Häfen und Transportrouten die Frachten zu vermindern, eine kaum erwartete Chance der Deviseneinsparung. Kaum erwartet deswegen, weil das in Frage kommende Transportvolumen gemessen an den Maßstäben der Welt-häfen relativ klein ist. Um so befriedigter ist man aber im Binnenstaat Österreich, daß auch diese Transportmengen für die Seehäfen interessant genug erscheinen, um eine Pflege des Österreichgeschäftes einzuleiten, so daß auf die Dauer weder eine Monopolisierung der Transporte noch eine einseitige Fixierung der Tarife möglich ist. Die an sich ungünstige, seeferne Lage Österreichs — noch verschlechtert durch den weitgehenden Ausfall der Donau als Transportweg — hat immerhin den Vorteil mit sich gebracht, daß nicht eine Verkehrsrichtung vorherrscht, sondern wie in der Schweiz eine gewisse Wahlmöglichkeit erhalten bleibt. Die österreichische Zahlungsbilanz des Jahres 1950, die allerdings nur gewisse Näherungswerte geben kann²⁾,

²⁾ Mitteilungen des Direktoriums der Oesterr. Nationalbank 1951 Nr. 2.

rechnet mit Ausgaben für Fracht und Spedition von 15,72 Mill. Dollar (2,7% der Gesamtausgaben der Zahlungsbilanz), denen nur eine Einnahme von 6,94 Mill. Dollar aus dem gleichen Titel gegenübersteht. Es ergibt sich somit bei den Dienstleistungen ein Defizit von 8,7 Mill. Dollar oder rund 3% des Zahlungsbilanzdefizits von rund 300 Mill. Dollar, das fast ausschließlich durch direkte und indirekte ERP-Hilfe gedeckt wurde. Aber auch innerhalb der ERP-Lieferungen stellen die Transportkosten einen bedeutenden Posten dar, und zwar hier vorwiegend die Überseefrachten. Bei 217 Mill. Dollar direkter ERP-Hilfe 1948/49 wurden 19 Mill. Dollar (8,8%) dafür abgezweigt, nach dem Voranschlag von 1949/50 wurde bei 166,4 Mill. Dollar Lieferungen mit 14,2 Mill. Dollar (8,5%) Frachtenabzug gerechnet³⁾.

Man ersieht also daraus, welches Interesse Österreich an der Senkung dieser für seine Volkswirtschaft unproduktiven Ausgaben hat, da ja im Überseeverkehr mangels eigener Flotte überhaupt keine Möglichkeiten bestehen, diese Ausgaben anderen Zweigen der eigenen Volkswirtschaft zuzuweisen. Infolge des Überwiegens der direkten ERP-Lieferungen amerikanischer Provenienz erscheint aber dieser hohe Abschlag für Frachten verständlich, um so mehr, als auch Italien mit mehr als 9% rechnen mußte. Die Errichtung einer eigenen österreichischen Charterstelle in Washington hat nun Österreich etwas mehr Freiheit in der Wahl der Transportwege für ERP-Lieferungen gegeben, ohne ihm aber volle Wahlmöglichkeit zu gewähren, die schon auf Grund der allgemeinen ERP-Transportbestimmungen ausgeschlossen ist.

Die österreichische Einfuhr betrug gewichtsmäßig im Vorjahr 6 Mill. t, die Ausfuhr 3,5 Mill. t. Es handelt sich also um ein Transportvolumen von rund 10 Mill. t, von dem allerdings nur ein beschränkter Anteil (etwa 2 Mill. t) auf den Überseeverkehr entfällt. Gegenüber der Vorkriegszeit ergibt sich als bemerkenswerter Unterschied zunächst das Ansteigen der Kohleneinfuhr von 3,3 auf 5,4 Mill. t. Es ist dies eine Folge der Schaffung des neuen schwerindustriellen Zentrums in Linz, dessen Kokerei 1950 einen Jahresdurchsatz von 1,2 Mill. t Kohle erreichte, während von hier rund 300 000 t Kalkammonsalpeter und fast ebensoviel Roheisen und Walzwaren zur Ausfuhr gelangten. Die Kohle für Linz wurde fast ausschließlich von der Ruhr bezogen, während vom Roheisen und vom Handelsdünger beträchtliche Mengen auch nach Übersee gingen. Die Industrialisierung Österreichs, die ab 1938 einsetzte und im Raum um Linz — in einem stets zwischen Nordsee und Adria umkämpften Gebiet — sich am stärksten äußerte, hat also zunächst zu einer Integrierung des interkontinentalen Verkehrs Österreichs geführt. Diese Verkehrsverflechtung ist nur eine der Folgen neuer Wirtschaftsverbindungen Österreichs, die es mit dem Westen, vor allem aber mit dem Rhein-Ruhrgebiet unterhält und noch weiter verdichten dürfte. Gewisse hochbewertete Investitionsgüter hoher Tarifklassen werden eben weiter auch beim Ausbau der österreichischen Wirtschaft benötigt und vom Westen geliefert werden. Vorübergehend —

³⁾ Oesterreichisches Jahrbuch 1949, S. 190, 194.

später vielleicht teilweise zur Deckung des Nachholbedarfes — treten aber auch die USA. als Lieferanten auf und wird somit das Interesse der Seehäfen geweckt, über die jetzt auch wieder USA.-Kohlenlieferungen für Österreich gehen.

Es ist also für die Beurteilung der österreichischen Überseetransporte von grundlegender Bedeutung, daß seit 1938 wesentliche Veränderungen seiner Ausfuhrstruktur vorgegangen sind. Kamen früher vorwiegend der Raum Wien und das obersteirische Industriegebiet für den Außenhandel in Frage, so gibt es nun eine größere Streuung. Anstelle des Gebietes der Südbahn, die die alte Wirtschaftsachse Österreich-Ungarns von Triest über Wien nach dem mährisch-schlesischen Industriegebiet bildete, sind nun weitere Industriezentren getreten. Standortmäßig sind sie für Adriatransporte weniger günstig gelegen, da, wie schon erwähnt, die obere Donau bereits im strittigen Schnittpunkt zwischen Adria und Nordsee liegt. Dazu kommt noch, daß ihre Exporte keineswegs ausschließlich in die klassische Ausfallrichtung Triests, nämlich Levante, Naher und Ferner Osten sowie Mittelmeer gerichtet sind. Wenn also von seiten Triests ein Anspruch auf sein Hinterland erhoben wird, so ist dieser, falls man ihm in Zeichen einer freien Wettbewerbswirtschaft und Wahlfreiheit überhaupt Bedeutung zuerkennen will, für dieses Gebiet und die neue Schwerindustrie im Großraum Linz nur mehr mit großem Vorbehalt zu rechtfertigen. Dabei ist es klar, daß die Tarifpolitik, die sich ständig ändert, und die Fazilitäten der Häfen und in letzter Zeit auch die Devisenlage eine ausschlaggebende Rolle für die Gewinnung der Transporte spielen.

Die zweite grundlegende Veränderung des österreichischen Außenhandels besteht in der Abkehr vom Südostgeschäft und der verstärkten Orientierung nach dem Westen, wobei vor allem die USA. in den Vordergrund getreten sind. Die Gründe für diese Erscheinung sind bekannt genug. Es muß betont werden, daß sie nicht bei Österreich zu suchen sind, das vielmehr in seinem ureigensten Interesse den Osthandel, den Verkehr mit seinen naturgegebenen Märkten fortzusetzen trachtet. Neben den politischen Schwierigkeiten, der Umorientierung der Südostwirtschaft zu einer wechselseitigen Ergänzung mit der sowjetischen Wirtschaft, wodurch mehr als die Hälfte des Außenhandels der Ostblockstaaten für andere Staaten verschlossen wird, kommt dazu noch die objektive Lieferunfähigkeit, sei es durch Mißernten, die verhängnisvollen Auswirkungen der Agrarreform, den noch nicht abgeschlossenen Umbau der Wirtschaft dieser Staaten. Wertmäßig wirkte sich das so aus, daß die Einfuhr Österreichs aus den Planländern (also einschließlich Jugoslawiens) von 1937 bis 1950 von 40,1% auf 14,4% der Gesamteinfuhr absank, während die Ausfuhr dorthin von 33,3% auf 18,5% zurückging. Diese unterschiedliche Entwicklung von Einfuhr und Ausfuhr dürfte auch hinlänglich beweisen, daß Österreich trachtet, diese Handelsbeziehungen aufrechtzuerhalten, wie auch die Ostblockstaaten weiterhin interessiert sind, vom Westen Waren zu erhalten. Diese Statistik umfaßt jedoch keineswegs alle Osthandelsbeziehungen Österreichs,

da sie vielfach unter Umgehung der österreichischen Statistik von sowjetisch kontrollierten Betrieben oder sonstigen Organisationen durchgeführt werden.

Nun entfiel ein Großteil der Lieferungen aus dem Osten auf Getreide, das fast ganz ausgeblieben ist. Ähnlich steht es auch mit dem rumänischen Öl, für das aber teilweise das Inland Ersatz bot. Es ist klar, daß das Getreide, noch dazu bei gesunkener Inlands-erzeugung, von anderer Seite beschafft werden mußte, wobei Amerika in die Bresche sprang. Wenn diese Getreidetransporte in der Nachkriegszeit vorwiegend über Triest umgeschlagen wurden, so handelt es sich dabei noch mehr als bei den Transporten des Linzer Raumes um eine Umschichtung der jüngsten Zeit, so daß kaum ein Hafen darauf ein angestammtes Recht anmelden kann. Durch die Steigerung der inländischen Getreideerzeugung, durch eine Verringerung der amerikanischen Hilfe und durch Erschließung europäischer Bezugsquellen werden diese Transporte wieder wegfallen. Jedenfalls kann in absehbarer Zeit mit ihrer Verminderung gerechnet werden. Es ist verständlich, daß Triest trachtet, sich dieses Geschäft zu erhalten, das in der Nachkriegszeit aus politischen Gründen und veränderten verkehrspolitischen Notwendigkeiten diesem völlig unbeschädigten Hafen zugefallen war. Man sollte aber auch dort bedenken, daß es sich um Transporte handelt, die über kurz oder lang einmal wegfallen oder in ihrer Bedeutung zurückgehen. Dabei ist ohnedies die Getreideeinfuhr Österreichs, namentlich an Futtergetreide, gegenwärtig noch wesentlich geringer als im Jahre 1937. Eine ähnliche, wenn auch beschränkte Umschichtung zeigt sich noch in manchen anderen Außenhandelsposten.

Zur Verdeutlichung dieser Verschiebungen und zur Herausarbeitung des Überseeanteiles geben wir im folgenden eine Zusammenstellung der wichtigsten Einfuhren, die für Seehäfen in Frage kommen. Die für das Jahr 1952/53 veranschlagten Zahlen, die also mit einem freien Einkauf nach dem Ende der ERP.-Hilfe rechnen, können natürlich nur als Wunschziel angesehen werden und dürften sicherlich bei der Getreideeinfuhr infolge der geringen landwirtschaftlichen Produktionssteigerung überschritten werden. Selbstverständlich kam 1937 ein Teil der heutigen Übersee-Einfuhr aus Südosteuropa.

Überseeische Einfuhren Österreichs nach Haupthandelsgütern

(in 1000 t)

Güterart	1937	1950	davon ERP. (direct aid)	1952/53
Brotgetreide	448	412	} 571	8
Futtergetreide	415	168		300
Futtermittel	180	14	5	110
Zucker	0	50	50	0
Erdöl	260	60	50	0
Baumwolle	44	18	12	30
Kautschuk	4	8	2	2)
Felle und Häute	6	6	4	2)
Buntmetalle	35	20	2,5	2)
Asbest	2,1	3,5	2,3	2)
Phosphate	100	78 ¹⁾		70

¹⁾ 1950 ohne Thomasphosphate aus Ziehungsrechten (132 000 t);

²⁾ eher steigend, ³⁾ darunter 12 000 t Kupfer.

Quelle: Statistische Nachrichten 1951, Nr. 1, Rapport Interiminaire der OEEC. 31. 12. 1948, Vol. II, S. 15.

Wie bemerkt, sind die Ansätze dieses Longterm-Programmes heute im einzelnen bereits überholt. Insbesondere dürfte im Phosphatbezug infolge der Er-

richtung einer modernen Phosphatdüngerfabrik mit Steigerungen zu rechnen sein. Nicht aufgenommen in diese Statistik ist der Erzbezug, über den — soweit es sich um Überseelieferungen handelt — noch keine Angaben vorliegen. Es wird gerechnet, daß er künftig 70—80 000 t jährlich, meist Schwedenerz betragen wird. Hierfür kommt vorwiegend Lübeck als Umschlag-hafen in Frage, doch gingen 1950 bereits 33 500 t über Bremen.

Mit obiger Zusammenstellung haben wir bereits die Hauptmenge der ERP.-Lieferungen für Österreich erfaßt. Eine nähere Gliederung für das Jahr 1950 der direkten ERP.-Hilfe zeigt nun folgendes Ergebnis:

Verteilung der ERP.-Lieferungen im Jahre 1950

(in 1000 t)

Kategorie	Insgesamt	Davon aus USA.
Nahrungsmittel	688	638
Rohstoffe und Halbfabrikate	92	79
Fertigwaren	41	25
Davon: Eisenwaren	7	7
Maschinen	12	11
Zusammen	821	742

Wichtig ist noch, daß auch die nicht aus den USA. stammenden ERP.-Lieferungen fast ausschließlich von anderen amerikanischen Staaten stammten, so daß als Umschlaghäfen jene in Frage kommen, die die günstigsten Seeverbindungen mit Amerika (niedrige Seefrachten), Umschlagmöglichkeiten und Eisenbahnverbindungen für Österreich aufweisen. Es ist nun klar, daß der erste Umstand für die Nordseehäfen spricht, außerdem sind ihre Umschlagkosten meist geringer als in Triest, und endlich bemüht sich die Deutsche Bundesbahn in jeder Art, die fast doppelt so lange Bahnstrecke nach den Nordseehäfen (Linz als Basis genommen⁴⁾ tarifarisch auszugleichen. Dies ist jetzt besonders durch den Deutsch-Österreichischen Seehafentarif nebst seiner Ergänzung für den Donauweg (DOES und DOESDU) der Fall, von denen der erstere durch ein System von festen Abschlägen den Weg über die Nordseehäfen gegenüber Triest nur um etwa 17—30% verteuert, während der DOESDU praktisch überhaupt die Gleichstellung der beiden Wege ab Linz erzielt. Daneben finden auch noch fallweise weitere Vergünstigungen statt wie für die eben jetzt nach Österreich hereinkommende USA.-Kohle.

Unter dem Einfluß der ERP.-Lieferungen und dem Rückgang des Osthandels hat sich also eine weitgehende Umschichtung des österreichischen Handels vollzogen, die sich im Ansteigen des wertmäßigen Anteils der USA. an der österreichischen Einfuhr von 6% (1937) auf 23,2% (1950) äußert. Es muß aber klar sein, daß zwar die EZU. und die durch sie angebahnte wirtschaftliche Integrierung Europas Österreich von dem durch den Eisernen Vorhang zurückgedrängten Osthandel ablenken, daß aber die USA.-Importe auf die Dauer nicht auf der gleichen Höhe gehalten werden können, schon weil ein gleichwertiger Export fehlt. Man muß sich also im klaren sein, daß die Konkurrenz der Häfen um Transporte geht, die vorwiegend politisch bedingt und daher teilweise nur vorübergehender Natur sind. Aber gerade diese vorüber-

⁴⁾ Strecke Linz-Tarvis (österreichischer Durchlauf) 340 km, Tarvis—Triest 175 km, Linz—Regensburg (Donauweg) 244 km, Regensburg—Hamburg 726 km.

gehenden Österreich-Transporte haben den Aufschwung Triests in der Nachkriegszeit mit sich gebracht, so daß ihr Aufhören oder Abwandern dort naturgemäß Besorgnisse erwecken muß. Die Steigerung, die der Triester Bahnverkehr nach Österreich gegenüber 1937 zeigt, geht mit der Höhe der ERP-Lieferungen nach Österreich auffällig parallel.

Triester Bahnverkehr
(in 1000 t)

Position	1937	1949
Eingehender Eisenbahnverkehr aus Österreich	355	460
Ausgehender Eisenbahnverkehr nach Österreich	406	1307

Wenn nun Triest seinen See-Bahnumschlag (1938: 3,4, 1950: 3,5 Mill. t) sogar vergrößern konnte, so nur dank dieser ERP-Transporte für Österreich. Dies zeigt sich auch klar an der relativen Verteilung des Triester Eisenbahnverkehrs, an dem Österreich 1950 sogar mit 72 % beteiligt war.

**Anteil am ein- und ausgehenden
Triester Eisenbahnverkehr**
(in % des Gesamtverkehrs)

Land	1937	1949	Land	1937	1949
Österreich	34	67	Jugoslawien	6	5
Frankreich	20	10	Italien	25	13
Ungarn	8	2			

Es fragt sich nun, was, abgesehen von den ERP-Transporten, Triest als im wesentlichen gesicherten österreichischen Umschlag aufweisen kann. Wertmäßig gliedert sich der uns hier interessierende Außenhandel Österreichs in folgende Gruppen:

**Wertmäßige Gliederung
des österreichischen Außenhandels**
(in % der Gesamtein- bzw. -ausfuhr)

Gebiet	Einfuhr		Ausfuhr	
	1937	1950	1937	1950
USA.	6,0	23,2	2,5	5,6
Ubriges Amerika	5,6	5,0	1,9	5,0
England	4,0	8,0	5,0	3,7
Triest		0,5		5,2
Türkei - Griechenland	1,8	2,2	2,0	3,4
Vorderasien		0,4	0,7	1,4
Sonstiges Asien		1,9		2,5
Ägypten		1,1	0,05	1,1
Sonstiges Afrika		1,1		1,5
Australien		0,5		0,7

Wertmäßig erreicht zwar der österreichische Überseeimport in seinen gegenwärtigen Hauptrichtungen 43,9 % der Einfuhr. Aber davon sind nur 7,7 % für Triest gesichert, während bei den 23,2 % der Nordamerikalieferungen bei hohen Seeraten die Nordseehäfen bevorzugt werden dürften. Aber dieser Nordamerikaanteil gibt kein bleibendes Frachtsubstrat ab. Die Einfuhr aus England (8 %) fällt natürlich ganz den Nordseehäfen zu. Aber auch dieser Anteil ist durch Kreditkäufe gegenwärtig überhöht und dürfte nicht ganz aus dem englischen Mutterlande stammen. Es ergibt sich somit die sehr aufschlußreiche und unsere bisherigen Feststellungen voll unterstreichende Tatsache, daß der verhältnismäßige Zuwachs an Überseeimporten aus den USA. und England weitgehend dem Schwund der Osteinfuhren entspricht⁵⁾.

In absoluten Mengenzahlen aber betrug der hier in Frage kommende Überseeverkehr (Einfuhr nach

⁵⁾ Rückgang der Osteinfuhren in Prozent der Gesamteinfuhr: 25,7 %; Steigerung der Einfuhr aus USA. und England 19,2 %.

Österreich) 1949 1,34 Mill. t, wovon 1,3 Mill. über Triest kamen. Davon stammten 0,98 Mill. t aus den USA. (also meist ERP-Lieferungen) und nur 0,18 Mill. aus der Levante. Der überragende Anteil der Hilfslieferungen und die Unmöglichkeit, den Triester Hafen mit sonstigen Einfuhren Österreichs gegenwärtig lohnend zu beschäftigen, ist somit bewiesen.

Weitaus geringer als die Einfuhr ist die Ausfuhr. Sie hat aber höherwertige Güter und stellt also den Verkehrstreibenden lohnende Aufgaben. Aber wenn auch bei ihr Schwankungen unvermeidlich sind und Krisen ihren Umfang ungünstig beeinflussen können, so handelt es sich dabei um weitaus realere Größen als die durch Hilfslieferungen aufgeblähten Überseeimporte. Beim Export ist auch das Abwandern von Ost nach West nicht so stark wie beim Import. Beim Wiederaufleben des Osthandels ist daher mit einem Weiterbestehen mancher dieser nun nach Westen gehenden Exporte zu rechnen. Freilich wird sich auch hier bei Normalisierung eine Umschichtung zeigen, indem gerade der nun stark ins Gewicht fallende Roh-eisenexport sich stark vermindern wird, um End-erzeugnissen der Eisenbearbeitung Platz zu machen. Jedenfalls entfällt die Masse der Investitionen der eisenschaffenden Industrie auf den Linzer Raum, wo auch die exportintensiven Stickstoffwerke arbeiten. Aus diesem auch für die Nordsee interessanten Raum werden daher künftige Exportmöglichkeiten erwachsen. Aus der oben gebrachten Tabelle ergibt sich, daß Triest etwa für die Hälfte der österreichischen Ausfuhren (wertmäßig gesehen) besonders prädestiniert ist. Wertmäßig waren 1950 am Österreich-Export die USA., das übrige Amerika und England mit 14,3 %, Asien, Afrika und die Levante mit 16,1 % beteiligt. Gewichtsmäßig gingen 1949 634 000 t österreichische Waren nach Übersee, davon 362 000 t nach der Levante, dem Mittelmeerraum und dem Vorderen Orient⁶⁾.

Die inzwischen vorliegenden Außenhandelsergebnisse des Jahres 1950 lassen folgende Gliederung erkennen, wobei die ersten zwei Positionen als ausschließlicher Besitzstand der Nord- (und Ost-)seehäfen anzusehen sind, die 3. Position bleibt strittig, die 4. Position kommt vorwiegend und die 5. teilweise für die Nordsee in Frage, während die Positionen 6—8 gesicherter

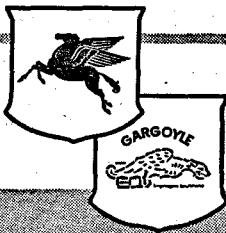
Gliederung des österreichischen Überseehandels 1950

(in 1000 t)

Gebiet	Einfuhr	Ausfuhr
Skandinavien - Finnland	87	61
England - Irland	37	41
Spanien - Portugal	11	72
USA. - Kanada	790	100
Mittel- Südamerika	129	263
Türkei - Griechenland - Triest	82	419
Sonstige Levante - Naher Osten	21	31
Nordafrika (Westl.-Mittelmeer)	35	91
Sonstiges Afrika	14	4
Sonstiges Asien	28	65
Australien	2	6
Überseehandel	1236	1153
Gesamthandel	8514	3518

Bearbeitet nach Statistik des Außenhandels Österreichs 1950, S. 14/15. Da die Grundlagen zur Einteilung der Untersuchung für 1949 nicht bekannt sind, ist ein Vergleich zwischen beiden Aufstellungen nur beschränkt möglich, auch ist das erhöhte Handelsvolumen zu berücksichtigen. Die Aufnahme von Triest ergibt sich daraus, daß es vorwiegend als Umschlagsplatz, und zwar nach Südosteuropa und der Levante auftritt.

⁶⁾ Denkschrift der verkehrspolitischen Abteilung der Wiener Bundeskammer in „Verkehr“ 1951, Nr. 3.



Mobiloel und Gargoyle Schmiermittel

haben Weltruf

DEUTSCHE VACUUM OEL AKTIENGESELLSCHAFT · HAMBURG

Besitzstand von Triest sind und die restlichen, wenig bedeutenden vorwiegend Triest zugute kommen, wiewohl auch hier einzelne Verschiffungen über die Nordsee denkbar bleiben. Wir kommen damit zu einem gesicherten oder wahrscheinlichen Ausfuhrsubstrat für Triest von rund 600 000 t, also die Hälfte der Ausfuhrmenge.

Sofern keine Verkehrsumschichtung eintritt, wird Triest für die Mehrzahl der österreichischen Exportgüter der vorzüglichste Exporthafen bleiben. Hauptausfuhrartikel ist zunächst Papier.

Papier- und Zellstoffexport
(in 1000 t)

Erzeugnis	1937	1950	Plan 1953
Papier	113	117	194
Zellstoff	143	117	90

Von diesen Mengen gingen 1950 7000 t Zellstoff und 4000 t Papier in die USA., 400 bzw. 7300 t nach England. Der Anteil der Oststaaten ging von 36 % (1937) auf 23 % (1949) zurück.

Mengenmäßig ausschlaggebend ist der Holzexport. Er betrug 1937 1,7 Mill. t, erreichte 1950 1,2 Mill. t und wird diese Menge in diesem Jahr wesentlich überschreiten. Er geht aber vorwiegend nach dem Süden (Italien, Levante) und bedient sich dazu Triests. Nur 17 000 t gingen im Vorjahr nach Großbritannien, 300 t nach den USA., doch dürfte ein Teil der Bezüge von Belgien-Luxemburg (29 000 t) und der Niederlande (146 000 t), wobei auch der Rheinweg eingeschaltet wurde, nach England weitergewandert sein (Grubenholz). In der Zukunft will man die Ausfuhr von Holzplatten und von Holzhäusern steigern.

Für den Überseetransport kommt auch Magnesit in Frage. Von einem Gesamtexport von 120 000 t gingen 8000 t in die USA. Sehr bedeutsam ist endlich der Export der eisenschaffenden Industrie, also namentlich der ehemaligen Reichswerke (nunmehr VOEST) Linz. 1949 exportierte Österreich 475 000 t Roheisen, Rohstahl und Walzware. 1950 gingen 60 000 t Roheisen nach den USA., ferner je 5000 t Eisenwaren nach den USA. und nach England. Infolge der gesteigerten Verarbeitungskapazität will man am Ende des ERP. diese Exporte auf 213 000 t Walzware senken und den Rest der inländischen Endfertigung zuführen, deren Absatz vorwiegend im Orient und im Nahen Osten gefunden werden soll. Für einen Überseetransport (30—50 000 t) dürfte vorwiegend Triest in Frage kommen. In Konjunkturzeiten kann sich aber der Roheisenexport auf ca. 130 000 t erhöhen. Es ist also eine Frage der Marktgestaltung, ob und wie weit die Nordseehäfen künftig

an diesen Transporten teilnehmen werden, denn es wird stets ein außergewöhnlicher Fall sein, daß von Linz Roheisen nach den USA. oder gar wie 1948/49 nach Japan transportiert wird.

Dagegen erwarten die Linzer Stickstoffwerke, die 1950 285 000 t Kalkammonsalpeter exportierten (darunter 7600 t nach den USA.), ihre Transporte aufrechterhalten oder sogar noch steigern zu können. Auch hier entscheidet die Konjunktur über das Absatzland. Es gingen im Vorjahr davon bereits bedeutende Mengen den Rheinweg über Rotterdam nach Spanien.

Wenn auch für die Wahl des Hafens die Bahnentfernung eine Rolle spielt und sich dies auch durch das Eintreten der österreichischen Bundesbahn für ihren längeren Durchlauf nach Süden zugunsten Triests auswirkt, so wird doch auch die Seerate eine wesentliche Rolle spielen. Beim Ansteigen der Seeraten und bei Verknappung des Schiffsraumes werden die Nordseehäfen bevorzugt werden. Hier wirkt sich auch die kürzere Entfernung zugunsten Bremens aus, namentlich bei Massengütern, falls keine tarifarische Gleichsetzung mit Hamburg erfolgt, das dagegen bei Stückgütern wegen der häufigeren Abfahrten bevorzugt wird. Die Erschließung des tschechischen Transitweges würde dem Hamburger Hafen aber auch einen stärkeren Umschlag für den Wiener Raum ermöglichen, der heute kaum mehr erfolgt, aber sich für die österreichische Industrie in der Vorkriegszeit günstig auswirkte.

Trotzdem kann der Seerate allein keine ausschlaggebende Bedeutung beigemessen werden. Sie ist für den Exporteur nur dann ausschlaggebend, wenn er cif verkauft. Liefert er fob, wie dies beispielsweise bei den Stickstoffwerken meist der Fall ist, dann ist der österreichische Produzent mehr an den billigen Eisenbahnfrachten nach Triest als an der Verbilligung der Seefracht interessiert. Auch darf man die Verzerrungen nicht außer acht lassen, die verkehrswirtschaftliche Erwägungen durch Devisenschwierigkeiten erhalten. Es wird daher bedeutungsvoll sein, wenn es in künftigen österreichisch-deutschen Handelsverträgen gelingt, nicht nur die Verrechnung der Bahnfracht im Clearing befriedigend zu gestalten, sondern auch die Dienste im Seehafen und die Dienste einer wachsenden deutschen Schifffahrt einzubeziehen, wie dies im eben abgeschlossenen deutsch-österreichischen Handelsabkommen durch die Bereitstellung von 235 000 Dollar für Dienstleistungen der deutschen Schifffahrt der Fall ist — falls, dies Abkommen nicht unter den gleichen Schwierigkeiten leiden wird, die seine Vorgänger praktisch bedeutungslos machten.