

Hamburg, den 30. November 1923

WIRTSCHAFTSDIENST

»WELTWIRTSCHAFTLICHE NACHRICHTEN«

Herausgegeben vom Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archiv an der Universität Hamburg in Verbindung mit dem Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel
Bezugspreis vierteljährlich 4,50 Buch-Mark :: In Kommission bei Otto Meißners Verlag, Hamburg
Schriftleitung: Hamburg 13, Rothenbaumchaussee 5 :: Fernsprecher Hansa 2447-51 und Elbe 5052

8. Jahrgang

Nr. 48

Zur Beurteilung des Kohlenkreditabkommens

Hamburg, den 27. November 1923.

Von sachkundiger Seite wird uns geschrieben:

Das Kreditabkommen, welches die Reichsbahn durch die Deutsche Verkehrskreditbank A.-G. mit einer Gruppe von Londoner Bankiers abgeschlossen hat, und über das so viele, zum Teil widersprechende Nachrichten durch die Tagespresse gegangen sind, soll in den folgenden Darlegungen mit dem Auge eines Kaufmannes, insbesondere dem Auge eines Hamburger Kaufmannes, betrachtet werden. Die Einzelheiten des Abkommens dürfen als bekannt vorausgesetzt werden. Es handelt sich darum, für den Bedarf der Reichsbahn in den nächsten Monaten einen Kredit zu erhalten, da die Reichsbahn mit inländischen Kohlen nicht genügend versorgt werden konnte und nicht genügend ausländische Zahlungsmittel zu beschaffen vermochte, um die benötigten englischen Kohlen zu bezahlen. Für diese Kredite sollten besondere Sicherheiten gegeben werden, und zwar:

1. Zahlungsverpflichtung der Reichsbahn,
2. Hypothek auf Kohlenfelder, welche der Bahn gehören,
3. Garantie des Kalisyndikates, seine eingehenden Devisen zur Verfügung zu stellen,
4. Eine Verpflichtung der Devisenbeschaffungsstelle, Devisen von ungefähr monatlich 300 000 £ zu liefern.
5. Eine Garantie von führenden Industriellen, Reedereien, Versicherungsgesellschaften und Handelsfirmen aus ganz Deutschland,
6. Die Verpflichtung von sechs führenden deutschen Banken, ihrerseits wieder die Garantie für die unter 5 genannten Garanten zu übernehmen.

Die Frage, ob es überhaupt nötig war, in dieser Weise auf englische Kohlen zurückzugreifen und ob nicht die Möglichkeit vorhanden war, den Bedarf durch die inländische Produktion, wenn auch notdürftig, zu decken, kann bei der vorliegenden Betrachtung ganz ausgeschlossen werden. Es ist hierüber eine Interpellation beim Reichstag angemeldet. Man wird also darüber in nächster Zeit hören. Im übrigen ist wohl anzunehmen,

daß die Bahn ganz ohne englische Kohlen nicht auskommen kann, denn Schlesien kann nicht den ganzen Bedarf liefern, die Liefermöglichkeiten von Rhein und Ruhr sind zu unbestimmt, und die übrige deutsche Produktion könnte größtenteils nur Brennstoffe liefern, welche für die Bahn schlecht geeignet und daher unrentabel sind. Das gewaltsame Heranziehen von ungeeigneten Brennstoffen hat Betriebsstörungen und Reparaturen stets in weitestem Umfange zur Folge.

Daß die Kohlen infolge der Aufnahme eines Kredites durch die verschiedenen dabei mitwirkenden Mittelspersonen, durch die Garantien und durch Zinsen verteuert werden, steht außer allem Zweifel. Die Reichsbahn ist aber augenscheinlich der Meinung gewesen, daß nur dieses Kreditabkommen ihr den Bezug der benötigten englischen Kohlen ermöglichen könnte, und wenn dem so wäre, so müßte man diese Art Verteuerungen mit in den Kauf nehmen. Es ist unbestimmt, ob und welcher Teil dieser Unkosten sich bei anderer Behandlung der Sache hätte vermeiden lassen, jedenfalls ist die auf diese Weise entstandene Extrabelastung gering gegen die Verteuerung und die Schäden, welche entstanden sind dadurch, daß der ganze Kohlenmarkt in unverständlich ungeschickter Weise beeinflusst worden ist.

Vor fast 1½ Monaten sind die Verhandlungen in London eingeleitet worden. Es war von Anfang an ein Kredit in Aussicht genommen von 4 000 000 £. Davon sollten 1 000 000 £ gegen alte Schulden der Bahn benutzt werden und 3 000 000 £ sollten zum Einkauf von 2 000 000 tons englischer Kohlen dienen; nach einer andern Version sollten sogar 2 500 000 tons englischer Kohlen gekauft werden. Diese Nachricht ging sofort durch die englische Presse, und es liegt ohne weiteres klar auf der Hand für jeden, der sich auch nur einmal vorübergehend mit dem englischen Kohlenmarkt befaßt hat, daß die Bekanntgabe des beabsichtigten, derart gewichtigen Einkaufes den Markt sofort befestigen muß. Jeder Grubenbesitzer, jeder Exporteur, jedermann, der in England größere Kohlenkontrakte in Hand hatte, wußte also seit langen Wochen, daß ein Einkauf von 2 000 000 tons gemacht werden sollte, und dieses beeinflusste natürlich sofort den ganzen englischen Kohlenmarkt. Dem auf diese Weise ungeschickt angekündigten Einkauf von

2 000 000 tons gegenüber sind nun nach langen Wochen, wie aus den letzten Nachrichten hervorgeht, 4—600 000 tons zum Abschluß gelangt. Ohne die vorherige Ankündigung des größeren Quantum hätte man diese Kohlen weit billiger kaufen können, und so ist nicht nur der deutsche Steuerzahler in empfindlicher Weise dadurch benachteiligt worden, daß die Bahn höhere Preise bezahlen muß, sondern auch jeder Verbraucher in Deutschland, der inzwischen englische Kohlen in dem befestigten Markt hat kaufen müssen.

Diese Art der Behandlung der Sache widerspricht jedem kaufmännischen Gefühl. Man mußte sich von vornherein sagen, daß man durch ein derartiges Vorgehen unnötigerweise auf den Markt einwirkt. Der kaufmännisch vorgehende Einkäufer würde unbedingt den umgekehrten Weg beschreiten. Er würde nach kleineren Teilmengen anfragen und würde dann allmählich im Markt die Gesamtmenge günstig decken. In unserem Falle heißt dieses, daß man zunächst die Sache hätte einleiten sollen durch die Einziehung der Garantien der unter Nr. 5 oben angeführten Sicherheiten, denn es ist jetzt bekannt geworden, daß der Plan nur dadurch in ganzer Auswirkung nicht zustande gekommen ist, daß die Garantien unter Nr. 5 nur in der Höhe von ungefähr 1 000 000 £ eingelaufen sind. Alsdann würde man von vornherein nicht von einem Einkauf von 2 oder 2½ Mill. tons gesprochen haben, sondern von einigen 100 000 tons, und der Hauptschaden wäre vermieden worden.

Sodann berührt es sonderbar, daß — wenn man derartige gewichtige Garantien aufrufen will: Garantien von Industrie und Handel, Doppelgarantie von führenden deutschen Banken, Verpflichtung der Lieferung von Devisen und Verpfändung von Kohlenfeldern — man nicht auf Grund dieser Sicherheiten wenigstens zunächst versucht hat, die Kohlen durch die führenden Einfuhrfirmen auf Grund deren guten Verbindungen zu erhalten, sondern daß man geflissentlich den Gesamthandel beiseite geschoben hat, um den Einkauf einer Firma in die Hand zu geben. Daß hierdurch keine Verbilligung irgendwelcher Art eintreten kann, ist für den Eingeweihten vollkommen klar, denn diese eine deutsche Firma kauft die Kohlen auch wieder durch ihre Verbindung in England ein, und diese englische Verbindung wird auch wieder sehen, die Kohlen da zu bekommen, wo sie gerade günstig zu haben sind. Sie wird also auch wieder in diesem Falle von andern englischen Firmen kaufen. Die Ausschaltung von Zwischengliedern, die sehr oft in Verkennung der wirklichen Sachlage als Hauptzweck heutigen Tages in den Vordergrund gerückt wird, ist doch nicht eingetreten.

Die Handelskammer Hamburg hat in der Angelegenheit an den Reichsverkehrsminister ein Schreiben gerichtet, welches sie in ihren Mitteilungen vom 17. November veröffentlicht hat. Da sich die Ausführungen der Handelskammer vollständig mit der allgemeinen Ansicht des Handels decken, so sei es erlaubt, diese Ausführungen, wenigstens im Auszug, hier anzuführen. Eine Wiedergabe des ganzen Berichtes der Handelskammer würde nur zu Wiederholungen führen und diesen Artikel ungebührlich verlängern. Die Handelskammer schreibt wie folgt:

„Auf das gefl. Schreiben vom 25. Oktober — E. VI. 61 Nr. 9080 — beehrt sich die Handelskammer zu er-

widern, daß sie dem dortigen Wunsch, die hiesigen Reedereien, Handels- und Industriefirmen zu gewinnen, für die Einhaltung der Verpflichtungen aus den Kohlenlieferungsverträgen zwischen der Firma J. Henry Schröder & Co., London, und der Verkehrskreditbank die Garantie zu übernehmen, gern nachgekommen ist. . . Nach Ansicht der Handelskammer würde es sich empfehlen, an Stelle des Abschlusses eines Kreditabkommens die Einfuhr der englischen Kohle durch die großen Kohlenimportfirmen vorzunehmen. Nach Ansicht der Handelskammer würden diese weit billiger in der Lage sein, die erforderlichen Kredite der Eisenbahn zu beschaffen. Soweit die englische Seite in Frage kommt, beläuft sich der Kommissions- und Zinssatz auf mindestens 12 %. Hinzukommt noch die Provision für die Verkehrskreditbank und die Ausfallgaranten, von denen anzunehmen ist, daß sie die Garantie nicht wie die Erstgaranten unentgeltlich übernehmen werden. . . Da das Kreditabkommen den Anschein erweckt, als ob die Kohlenimporteure umgangen werden sollten, besteht in den Hamburger Wirtschaftskreisen leider wenig Neigung zur Übernahme von Garantien, weil sie nicht dazu beitragen wollen, daß ein wichtiger und alteingessener Hamburger Geschäftszweig ausgeschaltet wird. Im Falle der Einfuhr durch deutsche Kohlenimporteure würde sich auch die Heranziehung der deutschen Schiffahrt in weit größerem Umfange, als es jetzt der Fall sein dürfte, ermöglichen lassen. Der politischen Bedeutung des Abkommens, die nach Mitteilung des Herrn Referenten dort hoch eingeschätzt wird, kann die Handelskammer kein besonderes Gewicht beimessen, da es sich nicht um einen dem Reich oder dem Reichsverkehrsministerium unmittelbar, sondern um einen der Verkehrskreditbank unter Garantieübernahme seitens fast des gesamten deutschen Wirtschaftslebens bewilligten Kredit handelt. Es ist daraus im Gegenteil ein Zweifel an der Kreditwürdigkeit des Reiches zu entnehmen, denn während den Hamburger Importfirmen aller Handelszweige vom Ausland ein erheblicher Kredit ohne Garantien eingeräumt wird, wird im vorliegenden Falle die Beibringung besonderer Bürgschaften gefordert, was in Zukunft auch für den deutschen Handel von unbequemen Folgen sein kann, da an ihn das gleiche Ersuchen um Herbeiführung von Garantien gestellt werden könnte. Die Handelskammer gibt daher ergebenst anheim, nochmals zu prüfen, ob nicht die beabsichtigte Einfuhr ganz oder doch zum größten Teil durch die bekannten Kohlenimportfirmen vorgenommen werden kann.“

Soweit die Handelskammer. Es liegt noch ein anderer Grund vor, weshalb die Berliner Ministerien die moralische Verpflichtung gehabt hätten, nicht die Importeure beiseite zu schieben, sondern den Versuch hätten unternehmen müssen, unter Heranziehung aller zuverlässigen und für diese Art des Imports in Betracht kommenden Firmen den Einkauf vorzunehmen. Es muß daran erinnert werden, daß bei Beginn des Ruhreinfalles vom Reichskohlenkommissar an die Importeure die Anforderung gerichtet wurde, möglichst viele Kohlen zu importieren und dazu ihre ganze Macht und ihre Verbindungen zu benutzen, um bei dem Ausfall der Ruhrkohle die deutsche Wirtschaft vor dem Erliegen zu bewahren. Seitens des Wirtschaftsministeriums wurde damals sogar beabsichtigt, einen festen Bestand von 4—500 000 tons in englischer Kohle zu schaffen. Dieser Bestand

sollte mit Reichsgeldern geschaffen werden, und die Beschaffung sollte auch möglichst in eine Hand gelegt werden, und zwar in die Hand des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikates. Die Gesamtheit der deutschen Kohlenimporteure hat damals angeboten, diese Reserven aufzubringen, ohne daß das Reich einen Pfennig dafür auszulegen brauchte, welcher Vorschlag damals vom Reichswirtschaftsminister angenommen wurde. Die Reserveläger sind dann wirklich von den Importeuren geschaffen worden. Wie richtig es war, hierfür Reichsmittel nicht zu verschwenden, zeigte sich sehr bald, denn schon nach wenigen Wochen wurde den Importeuren mitgeteilt, daß nur ein Teil der Reserven noch nötig wäre, und bald darauf, daß die Reserven ganz abgebaut werden könnten. Abrufe gegen die Reserveläger sind überhaupt nicht erfolgt. Der Handel konnte sehen, wie er die Läger los wurde, und den Verlust hat der Handel allein getragen. Durch die Bekanntgabe der Notlage Deutschlands und durch die öffentlichen Mitteilungen, welche durch die Presse gingen, daß in weitem Umfange Reserveläger geschaffen werden sollten, hat damals Deutschland in erster Linie selbst mit dazu beigetragen, die Preise unnötig zu befestigen, und aus dem heutigen Vorkommnis sieht man, daß man durch den damaligen Schaden nicht klüger geworden ist und daß derselbe Fehler, wenn auch in etwas anderer Form, wiederum gemacht worden ist.

Es ist gewiß erfreulich, daß in den Kreisen der englischen Bankiers noch ein gewisses Vertrauen zu Deutschland besteht, zum mindesten ein Vertrauen zu den Garantien von deutscher Industrie, deutschem Handel und deutschen Banken, aber es ist abwegig, dieses Vertrauen in der maßlosen Weise zu überschätzen, wie es jetzt in der Tagespresse geschieht. Die deutschen Importeure haben das Vertrauen des englischen Handels nie verloren, sie würden sonst nicht imstande gewesen sein, den Import von englischen Kohlen in dem großen Umfange, wie er für Deutschland nötig war, durchzuführen, und daß es sich bei diesem Vertrauen letzten Endes um Kredite handelt, die der Importhandel in Gestalt von Lieferungen und in Gestalt von großen Kontrakten tatsächlich von englischer Seite erhalten hat, ist jedem Kaufmann ohne weiteres geläufig.

Durch die Tagespresse ist eine große Reihe von Artikeln gegangen, welche augenscheinlich mit der Absicht geschrieben worden sind, das Kreditabkommen als eine große Tat und als einen großen Fortschritt zu verherrlichen. Man könnte diese Artikel auf sich beruhen lassen, wenn nicht darin auch gleichzeitig Anwürfe gegen die Importeure im allgemeinen enthalten wären. Erstens sollen sich die Importeure dadurch mißliebig gemacht haben, daß sie Zahlung gegen die gemachten Lieferungen verlangt haben zu einer Zeit, als die Reichsbahn nicht zahlen konnte; zweitens soll die Reichsbahn Ursache gehabt haben, über die Qualität der gelieferten Kohlen teilweise zu klagen; drittens soll der Einkauf dadurch verteuert sein, daß die Importeure erst wieder durch andere Firmen in England gekauft haben und nicht direkt von den Gruben. Auch soll teilweise die Qualität der Firmen, durch deren Hand die Kohlen in England gegangen sind, zu wünschen übrig gelassen haben.

Alle diese Vorwürfe fallen in nichts zusammen. Für den Verbraucher kommt es nur darauf an, daß er die

richtigen Kohlen, Kohlen in guter Qualität und zu billigen Preisen bekommt und daß sein Kontrahent, d. h. die letzte Hand, zuverlässig und vertrauenswürdig ist. Es ist wirklich naiv, dem Kaufmann vorzuwerfen, daß er besteht auf Innehaltung der Verpflichtung zur Zahlung, wenn er seinerseits der Verpflichtung zur Lieferung nachgekommen ist. Man muß den Spieß umdrehen: Man muß der Reichsbahn den großen Vorwurf machen, daß sie große Kontrakte getätigt hat und die Verpflichtung der sofortigen Zahlung eingegangen ist, sich dabei aber nicht vergewissert hatte über die rechtzeitige Beschaffung der Devisen. Den Importeuren konnte es natürlich nicht möglich sein, nun plötzlich sich die enormen Kredite zu verschaffen, denn die Importeure haben, obgleich ihnen Vertrauen und Kredite zur Verfügung stehen, als richtige Kaufleute stets darauf gesehen, ihren Zahlungsverpflichtungen in England unbedingt rechtzeitig, und sehr rechtzeitig, nachzukommen. Nur dadurch werden letzten Endes Vertrauen und Kredit aufrechterhalten und gestärkt.

Wenn die Reichsbahn über die Behandlung von seiten der bisherigen Lieferanten teilweise Ursache zur Klage gehabt hat, so liegt das nur daran, daß sie teils in der Wahl der Lieferanten nicht vorsichtig genug gewesen ist, teils nicht genügend Sachkenntnis über englische Kohlen und den englischen Kohlenhandel im allgemeinen gehabt hat bzw. haben konnte. Und dann hat sie es auch nicht für der Mühe wert gehalten, sich bei einer so wichtigen Angelegenheit bei den Stellen zu informieren, die sicher imstande gewesen wären, jede gewünschte Auskunft zu geben. So hätte sicher der Kohlenkommissar, Abteilung Einfuhr, eine Übersicht über die in Betracht kommenden Importfirmen der Bahn zur Verfügung stellen können. So besteht, wie der Staatsbahn bekannt war, eine Organisation der Hamburger Kohleneinfuhrfirmen — und über Hamburg ist früher hauptsächlich der Import englischer Kohlen gekommen — in Gestalt des Vereins der Importeure englischer Kohlen zu Hamburg, und dieser Verein hätte im allgemeinen Interesse und natürlich auch im Interesse seiner Mitglieder und anderer deutscher Importeure jede zweckdienliche Auskunft gegeben. So hätte man sich bei den nordischen Ländern erkundigen können, z. B. in Schweden, denn es mußte der Reichsbahn bekannt sein, daß die nordischen Bahnen fast ausschließlich Kohlen verfeuern, die aus England stammen, und durch jahrzehntelange Praxis wissen diese Bahnen, welche Kohlenarten passend sind und wie man solche zweckmäßig und günstig einkauft. Die nordischen Bahnen gehen bekannt, wenn sie Offerte zu haben wünschen. Sie fordern die ihnen als vertrauenswürdig bekannten Firmen auf, ihnen Offerte zu machen. Es ist keine unbedingte Submission, aber die Konkurrenz, das freie Spiel der Kräfte, ist tätig, und die Bahnen erhalten infolgedessen günstige Angebote. Sie wählen davon aus und behalten sich natürlich vor, beliebige Mengen innerhalb der Angebote zu akzeptieren oder auch zurzeit nicht einzukaufen, wenn ihnen die Preise nicht genehm erscheinen. Auf diese Weise kann man für verhältnismäßig kleine Mengen auftragen und doch, ohne den Markt zu beunruhigen, von verschiedenen Seiten insgesamt große Mengen einkaufen. Die Reichsbahn ist bis jetzt gerade entgegengesetzt verfahren. Es ist nicht bekannt, ob sie die Firmen, welche die Lieferung bisher gemacht haben, zu einem Angebot aufgefordert hat; es

ist möglich, daß sie nur stets von den Firmen gekauft hat, die freiwillig ohne Aufforderung an die Bahn herantreten sind. Jedenfalls steht fest, daß eine ganze Reihe von erstklassigen führenden Firmen niemals von der Reichsbahn aufgefordert worden ist, Angebote zu machen, und daher scheint es, als wenn die Reichsbahn, seitdem sie zu englischen Kohlen ihre Zuflucht hat nehmen müssen, nicht alles und nicht das Zweckmäßige getan hat, um die richtige Qualität zum billigsten Preise zu kaufen.

Die unnötige Beunruhigung und Beeinflussung des englischen Marktes, die schon oben wiederholt erwähnt worden ist, wurde auch bei der bisherigen Art des Einkaufes der Bahn nie vermieden, denn sobald die Bahn im Markt war, gingen sofort Benachrichtigungen durch die englische Presse, und da jede offizielle Grundlage der Reichsbahn fehlte, welche Angebote und welche Mengen sie zu haben wünschte, so wurden durch diese Geheimhaltung natürlich die Nachrichten arg entstellt, die benötigten Mengen wurden übertrieben, und der Schaden nicht nur für die Reichsbahn, sondern für die Gesamtheit der deutschen Verbraucher war angerichtet.

Nicht direkt zur Sache gehörig, aber als bezeichnende Tatsache mag erwähnt werden, daß die Reichsbahn ihre Lieferanten von englischen Kohlen gezwungen hat, die besonderen Bedingungen der Reichsbahn anzuerkennen und daß in diesen Bedingungen die allgemein übliche und vom Rheinisch-Westfälischen Kohlsyndikat für Lieferungen in deutschen Kohlen natürlich auch zu-

grunde gelegte Streikklausel ausgeschaltet worden ist. Ja, die Reichsbahn ist noch einen Schritt weitergegangen. Sie hat in ihren Lieferungsbestimmungen ausdrücklich erwähnt, daß die Verkaufsbedingungen des Vereins der Importeure englischer Kohlen zu Hamburg nicht gültig sind und hat dieses getan, ohne auch nur diesem Verein vorher ein Wort über diese Bedingungen zu gönnen. Die Verkaufsbedingungen des Vereins der Importeure bestehen mit unwesentlichen Änderungen seit über 25 Jahren, sind von sämtlichen Verbrauchern, auch von den Behörden, stets als berechtigt anerkannt worden und haben seit Jahrzehnten niemals Anlaß zu Einwendungen gegeben. Es ist daher unverständlich, wie gerade die Reichsbahn zu einer anderen Ansicht gelangen konnte.

An der Tatsache des Kreditabkommens ist heute nichts mehr zu ändern, auch nichts an der Tatsache, daß der Handel im allgemeinen ausgeschlossen ist und daß man es für richtig gehalten hat, einer einzelnen Firma und deren englischen Verbindungen den Alleineinkauf zu übergeben. Man muß jedoch die Hoffnung nicht aufgeben, daß bei den maßgebenden Stellen in Berlin mit der Zeit eine bessere Einsicht Platz greift und daß in Zukunft schwere Fehler vermieden werden, denn wir können es uns wirklich in Deutschland nicht leisten, daß unsere Wirtschaft durch derartige falsche Maßnahmen ungünstig beeinflusst wird.

Der Wiederaufbau Österreichs (II)

Produktionsgrundlagen und Zukunftsmöglichkeiten

Die Hauptquellen des deutschösterreichischen Wirtschaftsdefizites liegen in der geringen Eigenversorgung mit Nahrungsmitteln und den meisten industriellen Rohstoffen. Die Einfuhr nach Deutschösterreich betrug in Mill. Goldkronen:

	1920	1921	1922	1. Halbjahr 1923
Nahrungsmittel.....	634,2	497,6	469,5	207,9
Kohle, Erdöl und Erzeugnisse daraus	148,1	135,2	178,0	87,5
Baumwolle und Wolle.....	59,6	84,7	82,0	39,5
Gesamteinfuhr.....	1701,2	1698,3	1590,9	700,8

Für diese Einfuhrmengen vermochten die deutschösterreichischen Exportindustrien bei weitem nicht aufzukommen. Die Hauptindustrien des Landes, die einen namhaften Ausfuhrüberschuß aufweisen, sind die Metall-, Maschinen- und die während der Kriegs- und Nachkriegszeit sich mächtig entfaltende Automobilindustrie (Umstellung der Waffenfabrik Steyr), der Waggonbau, Möbelfabrikation, die auf dem Holzreichtum beruhende Papierindustrie und schließlich die Lederverarbeitung. Weiter liefert auch die Forstwirtschaft erhebliche Ausfuhrmengen, vielfach wird aber angenommen, daß in den Forsten während der letzten Jahre Raubbau getrieben wurde. Die wichtigsten Ausfuhrgruppen und die Gesamtausfuhr haben sich wie folgt entwickelt (in Mill. Goldkronen):

	1920	1921	1922	1. Halbjahr 1923
Eisen und Metallwaren.....	119,0	95,4	103,0	43,8
Maschinen, Fahrzeuge, elektr. Apparate	181,0	139,1	145,0	44,3
Holz und Holzwaren.....	62,4	90,0	111,6	40,1
Papier- und Papierwaren.....	55,0	65,6	77,0	41,2
Gesamtausfuhr.....	631,8	604,2	1046,6	425,2

Es ergibt sich mithin ein Einfuhrüberschuß von etwa 700 Mill. in den Jahren 1920/21 und 550 Mill. nach-

her. Über die Genauigkeit dieser Zahlen mag man Zweifel hegen, da in Perioden heftiger Preisschwankung die Ermittlung zuverlässiger Goldwerte auf fast unüberwindbare Schwierigkeiten stößt. An der starken Passivität der deutschösterreichischen Handelsbilanz zweifelte man niemals. Womit wurde dieses Passivum beglichen? Die unsichtbaren Exporte Deutschösterreichs sind nicht unbedeutend. Der Transitverkehr, die Vermittlungstätigkeit im Bankwesen und Warenhandel, der Fremdenverkehr sichern fortlaufend Einkünfte aus dem Auslande. Trotz der gehegten Befürchtungen blieb Wien aus dem Gesichtspunkte der Zahlungsbilanz ein Aktivum für das Land. Es behauptete sich als das Handelsemporium der Donauländer, auch nachdem es aufgehört hat, politisch die Hauptstadt eines großen Gebietes zu sein. Die Erhaltung dieser günstigen wirtschaftlichen Position mag schwieriger sein als früher, wo auch die politische Sicherung gegeben war, die bestehende Handels- und Finanzorganisation, die alten Verbindungen und die besondere Kenntnis der Märkte und Absatzverhältnisse in Südosteuropa scheinen dazu doch hinzureichen.

Neben den internationalen Dienstleistungen wurde auch ein Kapitalexport erforderlich, um den Verpflichtungen dem Auslande gegenüber zu genügen. Die Kapitalbilanz Deutschösterreichs erfuhr die verwickeltesten Umschichtungen. Altösterreich war ein Gläubigerland mit erheblichen Kapitalanlagen im Südosten. Mit der Ausscheidung wichtiger Industrieprovinzen und der Verlegung des Sitzes der wichtigsten Industriegesellschaften aus Wien nach den Nationalstaaten gingen offenbar