

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

Article — Digitized Version

Die wirtschaftlichen Lasten des österreichischen Staatsvertrages

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1955) : Die wirtschaftlichen Lasten des österreichischen Staatsvertrages, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 35, Iss. 6, pp. 347-350

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132103>

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.

kam vor einem Jahr zustande. Heftig war die Reaktion der öffentlichen Meinung, in der die Verfassungsrechtler die Führung in die Hand nahmen und die Eidgenössische Preisbildungskommission unter der Leitung des bekannten Professor Fritz Marbach ebenfalls ernste Bedenken anmeldete. Sollten doch die sog. öffentlichen Submissionsordnungen (Regelung von Bauaufträgen durch Bund, Kantone und Gemeinden) in den Dienst der Nahverkehrsordnung gestellt werden. So schwebt die neue Ordnung vorerst in der Luft und zeigt, daß man um eine gesetzliche Regelung nicht herumkommen wird.

DIE GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG

Eine weitere, 1949 vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement berufene Kommission für die Koordinierung des Verkehrs hat im April 1954 ihre Arbeit abgeschlossen. Auf Wunsch von Bundesrat Escher beschränkte sich der Bericht auf die großen Linien eines Verkehrskonzepts, was allgemein enttäuscht hat, weil, wie die Neue Zürcher Zeitung bemerkt, „nur längst bekannte allgemeine Voraussetzungen behandelt werden.“ Die Kommission mußte anerkennen, daß die gemeinwirtschaftlichen Leistungen des öffentlichen Verkehrs: Betriebspflicht, Beförderungspflicht, Fahrplanpflicht, Tarifpflicht sich jedenfalls nur in einzelnen Positionen abbauen lassen. Es wird empfohlen, die Wettbewerbsbedingungen des privaten Verkehrs einigermaßen an die des öffentlichen Straßenverkehrs anzugleichen, also etwa in arbeitsrechtlicher und haftpflichtrechtlicher Beziehung. Soweit dann das Gleichgewicht zwischen öffentlichem und privatem Verkehr noch nicht voll hergestellt wird, sollten die Bahnen teilweise für ihre bahnfremden Leistungen entschädigt werden.

Mit dieser Frage der „Abgeltung“ gemeinwirtschaftlicher Leistungen befaßt sich der Bundesrat schon seit drei Jahren, und es verläutet aus dem Bundeshaus, daß dem Parlament noch in diesem Jahr ein Bericht zugehen wird. Außerdem liegen zwei Gutachten über die finanzielle Gleichbehandlung der Verkehrsmittel

durch den Staat vor, eines, das ein Professorenkollegium vor fünf Jahren erstattet hat, das zweite, das von einem Ausschuß der Koordinierungskommission stammt. Beide werden erst veröffentlicht, wenn der Bericht des Delegierten für Wirtschaftsfragen des Post- und Eisenbahndepartements, Prof. Meyer, fertig vorliegt. Wie vermutet wird, soll Übereinstimmung darüber bestehen, daß bei den bisherigen Abgaben die schweren Wagen ihren Anteil an den Straßenkosten nicht decken.

Wird nun ein neues Eisenbahngesetz den Ansatzpunkt zur gesetzlichen Koordinierung von Schiene und Straße bieten können, so ist darüber nicht aus dem Auge zu verlieren, daß die Koordinierung der Straßenbaupolitik in eidgenössischer Hand im Vordergrund des öffentlichen Interesses steht. Die Kantone haben einen Teil ihrer Souveränität an den Bund zu übertragen, sich seiner Aufsicht und Weisung stärker als bisher zu unterwerfen. Eine Modernisierung des Straßennetzes bedeutet auf alle Fälle eine weitere Gewichtsverlagerung von der Schiene auf die Straße. Auch für das Militärdepartement wird die Motorisierung des Heeres immer wichtiger, und es baut sein Subventionssystem im Frieden für private Motorfahrzeuge aus, die ihm im Ernstfall zur Verfügung stehen. Fahrzeug-Miliz wird das System genannt, das in gewissem Umfang den freien Wettbewerb einschränkt. Denn das Militärdepartement ist daran interessiert, mit möglichst wenig Fabrikmarken zu tun zu haben, um Ersatz und Reparaturen nicht zu komplizieren.

Die Referendumsdemokratie, das zeigt das Beispiel Schiene—Straße, wirkt als Bremsklotz und zwingt zur Geduld, wie sie vielleicht nur der Schweizer aufbringt. Er will nicht an der Spitze des Fortschritts marschieren und rühmt sich dessen. Er läßt den anderen den Vortritt, macht sich ihre Belehrungen zu eigen und bemüht sich dann um eine Lösung, die als „Schweizer Lösung“ Bestand haben soll. Wie sie für das Problem Schiene—Straße einmal aussehen wird, weiß noch niemand. Irgendwo wird sie zwischen öffentlich-rechtlicher und privatrechtlicher Ordnung liegen.

Die wirtschaftlichen Lasten des österreichischen Staatsvertrages

* * *

Die Paraphierung des österreichischen Staatsvertrages am 15. Mai 1955 hat in Wien eine Stimmung des Optimismus geschaffen. Die Österreicher sind sich natürlich im klaren, daß der Abschluß des Staatsvertrages nicht eine Konsequenz ihres eigenen Handelns, sondern die Folge einer Änderung der weltpolitischen Lage oder zumindest eines geänderten Standpunktes der Sowjetunion darstellt.

Der laute Jubel täuscht jedoch in Wien keinen über die Kehrseite hinweg, nämlich die sich aus dem Vertrag ergebenden wirtschaftlichen Lasten, die das Land in den kommenden Jahren vor nicht leichte Probleme stellen werden. Sicher ist der Staatsvertrag kein wirtschaftliches Rechenexempel, und die wiedergewonnene Freiheit bedeutet für Österreich viel zu viel, als daß

man nicht bereit wäre, auch eine gewichtigere wirtschaftliche Bürde dafür zu übernehmen. Dazu kommt, daß die Änderung der Haltung der Sowjetunion nicht nur den Abschluß des Vertrages als solchen ermöglichte, sondern darüber hinaus auch weitgehende Konzessionen mit sich brachte, die eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem ursprünglichen Vertragswerk darstellen.

ERDOLFORDERUNG

Seinerzeit hat man des öfteren als Grund für die Ablehnung bzw. die Hinauszögerung des Abschlusses durch die Sowjetunion angeführt, daß die Zistersdorfer Ölquellen, über die die sowjetische Besatzungsmacht verfügt, ein nicht unbedeutendes Aktivum im kalten Krieg darstellen, dessen man sich nur ungern begeben würde. Der

ursprüngliche Staatsvertrag sah auch vor, daß die Sowjetunion 30 Jahre lang Konzessionen auf Erdölfelder erhält, die 60% der Förderung Österreichs im Jahre 1947 (damals 900 000 t) entsprechen. Ferner sollten ihr Konzessionen auf 60% aller in Ostösterreich gelegenen Schürffelder, die deutsches Eigentum waren, mit der Berechtigung zugesprochen werden, acht Jahre hindurch Schürfarbeiten durchzuführen und weitere 25 Jahre lang Öl zu fördern; schließlich sollte die Sowjetunion fünf Raffinerien erhalten. Diese Ansprüche sind nun entscheidend gemildert worden. Bevor jedoch auf die neuen Vertragsbestimmungen eingegangen wird, sei ein kurzer Überblick über die Entwicklung der österreichischen Erdölwirtschaft gegeben.

Die geologische Beschaffenheit und das seit etwa 100 Jahren bekannte Auftreten von Erdgasen an mehreren Orten Österreichs begründete bereits vor einigen Jahrzehnten die Hoffnungen, daß man auch in Österreich Erdöl fördern könne. Im Jahre 1927 gründete der deutsche Tiefbauexperte Anton Raky die Gewerkschaft „Raky-Danubia“, die im August 1930 im Zistersdorfer Gebiet in einer Tiefe von 849 m zum erstenmal Öl fand. Das gleiche Unternehmen fand auch zum zweitenmal bei Gösting in Niederösterreich in einer Tiefe von 785 m Öl. Durch diese Funde waren die großen Ölkonzerne auf Österreich aufmerksam geworden, und ihre österreichischen Tochterunternehmen, nämlich die „Shell-Floridsdorfer“ und die „Vacuum Oil Company“ erwarben einen großen Teil des im nördlichen Wiener Becken gelegenen Freischürffbesitzes der Gewerkschaft Raky-Danubia.

Erst 1935 begann aber in Österreich die systematische Erschließung der Erdölfelder, und man erreichte in diesem Jahr eine Produktion von 6 600 t. Bis zum Jahre 1938 stieg diese auf 56 000 t an. Durch den Anschluß an das Deutsche Reich und im Laufe des zweiten Weltkriegs erfuhr die Ölgewinnung einen großzügigen Ausbau, den vor allem deutsche Firmen vorantrieben. Die rechtliche Grundlage dafür bildete das deutsche Bitumengesetz, nach dem das Recht zur Erdölgewinnung dem Staat vorbehalten blieb, der jedoch Konzessionen verleihen kann. Die bestehenden Freischürfrechte wurden ab 31. Juli 1940 für erloschen erklärt, und es erfolgte eine Neuverteilung der erdölhöffigen Gebiete. Auf Grund von Konzessionen erhielten dann eine Reihe deutscher Erdölfirmer und neu gegründete Gesellschaften Rechte auf das österreichische Erdöl.

Nach Kriegsende wurde die gesamte Erdölwirtschaft Österreichs, deren Produktionsstätten und Anlagen ganz überwiegend in Niederösterreich, der russischen Besatzungszone, lagen, auf Grund der Potsdamer Beschlüsse von den Russen beschlagnahmt und der „Sowjetischen Mineralölverwaltung“ (SMV) unterstellt.

Entwicklung der Erdölförderung
(in t)

Jahr	Menge	Jahr	Menge
1935	6 600	1951	2 200 000 ¹⁾
1938	56 000	1952	2 700 000 ¹⁾
1944	1 200 000	1953	3 200 000 ¹⁾
1947	900 000 ¹⁾	1954	3 400 000 ¹⁾
1950	1 500 000 ¹⁾		

¹⁾ Schätzungen.

Die Erdölproduktion sank anfänglich unter den im Krieg erreichten Höchststand, stieg jedoch später durch die Erschließung neuer ergiebiger Felder sehr rasch. An diesen Produktionsmengen sind außer der SMV noch 3 Privatgesellschaften beteiligt, deren Gesamtproduktion jedoch nicht mehr als 6—7% der oben angeführten Mengen beträgt. Sie befinden sich zum überwiegenden Teil im Besitz der großen westlichen Ölkonzerne und wurden verpflichtet, das von ihnen geförderte Rohöl an die SMV zu liefern, die die weitere Verteilung vornimmt. Auf Grund von Schätzungen wird angenommen, daß bisher etwa die Hälfte des in Österreich geförderten Rohöls in unverändertem Zustand exportiert wurde, die andere Hälfte wurde von der SMV den Raffinerien zur Verarbeitung überlassen.

ERDÖLRAFFINERIEEN

Noch bevor in Österreich selbst Öl gefördert wurde, bestanden in Niederösterreich einige Erdölraffinerien, die zur Verarbeitung galizischen Öls bestimmt waren. Sie wurden 1930 unter staatlichem Schutz mit einem Investitionsaufwand von rund 120 Mill. Schillingen (Vorkriegswährung) ausgebaut. Anstelle galizischen Rohöls wurde nun Öl rumänischer Provenienz verarbeitet. Neben österreichischen und rumänischen Gesellschaften beteiligten sich auch die großen westlichen Ölkonzerne an dem Ausbau der österreichischen Raffinerien und erwarben Eigentumsrecht an ihnen. Nach 1938 wurden eine Reihe neuer Raffinerien gebaut, die von deutschen Erdölgesellschaften gegründet wurden und nach dem zweiten Weltkrieg ebenso wie die Ölfelder unter den Begriff des deutschen Eigentums fielen.

Seit 1945 erfolgte die Verarbeitung des in Österreich geförderten Rohöls in 7 Raffinerien, die sämtlich in Niederösterreich liegen. Davon stehen 5 unter sowjetischer Kontrolle, eine gehört der Shell, die andere der Socony Vacuum. Die jährliche Verarbeitungskapazität dieser Raffinerien wird derzeit auf etwa 1,9 Mill. t Rohöl geschätzt. Sie arbeiten größtenteils mit atmosphärischem Betrieb und nach dem Vacuumverfahren. Crack-Anlagen sind nur in zwei Raffinerien vorhanden. Dieser gesamte Erdölkomplex wird nunmehr Österreich zufallen, als Ablösung dafür wird Österreich der Sowjetunion über eine Zeit von 10 Jahren jährlich 1 Mill. t Rohöl liefern. Dies würde bedeuten, daß Österreich noch genug Erdöl zur Deckung des Eigenbedarfs behielte und darüber hinaus noch ein Quantum für den Export zur Verfügung hat, allerdings unter der Voraussetzung, daß die derzeitige Rekordförderung beibehalten werden kann. Man muß aber höchstwahrscheinlich mit einem Rückgang der Produktion rechnen, da die bisherigen rücksichtslosen Fördermethoden durch schonungsvollere Verfahren zu ersetzen sein werden; insbesondere aber werden bedeutende Investitionen erforderlich sein, vor allem in den Raffinerien. Die Errichtung weiterer Crackanlagen erscheint notwendig, da das österreichische Erdöl verhältnismäßig benzinarmer ist und unter Anwendung des thermischen Verfahrens nur eine Benzinausbeute von 10—12% erlaubt, der eine unverhältnismäßig große Heizölgewinnung gegenübersteht. Mit Hilfe des mo-

dernen katalytischen Crackverfahrens könnte die Benzinausbeute auf 35—40% gesteigert werden, wozu aber Investitionen in Höhe von 500 Mill. S erforderlich wären. Weitere Kapitalien werden notwendig sein, um die Bohrtätigkeit in verschiedenen Teilen Österreichs außerhalb des niederösterreichischen Erdölgebietes fortzuführen, wo nach vorliegenden Anzeichen aussichtsreiche Vorkommen vermutet werden.

DIE USIA-BETRIEBE

Eine weitaus größere Belastung stellt die Ablösung dar, die Österreich für die sogenannten USIA-Betriebe leisten muß; das sind jene Werke, die als deutsches Eigentum 1945 von der sowjetischen Besatzungsmacht beschlagnahmt wurden und seither unter sowjetischer Verwaltung standen. Es handelt sich um einen Komplex von 291 Industriebetrieben und etwa 128 landwirtschaftlichen Betrieben. Unter diesen Erzeugungstätten befinden sich wichtige Werke der Hüttenindustrie (z. B. die Böhlerwerke bei Waidhofen, Schmitthütte Krems), der Elektroindustrie (Brown-Boverie, Siemens-Schuckert, Ariadne, Osram), des Maschinenbaus (Voith, Hofherr & Schrantz, Teudloff-Vamag, Waagner & Biro, Wiener Brückenbau, Wiener Lokomotivenfabrik, Mannesmann-Traulz, Nibelungenwerk in St. Valentin, König & Bauer in Mödling, Leobersdorfer Maschinenfabrik, Wiener-Neustädter Maschinenfabrik), der Eisen- und Metallverarbeitung (St. Egydyer, Krupp in Berndorf, Enzesfelder Metallwerke, Kromag in Hirtenberg), der chemischen Industrie (Unilever in Atzgersdorf, Schwefelsäureerzeugung der Donauchemie in Liesing), der Textilindustrie (Vereinigte Glanzstoffwerke), der Bauindustrie (Porr, Negrelli, Union, Philipp Holzmann), der Glasindustrie (Stölzle, Moosbrunner Glasfabrik, Wiener Glashütten A. G.), der Lebensmittelindustrie (Oetker, Wolfrum, Zuckerfabrik Bruck), der Lederindustrie (Stadlauer Lederindustrie, Vereinigte Lederfabriken, Franz Schmitt, Krems-Rehberg) und der Kraftfahrzeugindustrie (Austro-Fiat). Der Preis dafür beträgt 150 Mill. \$, zahlbar in Dollar oder Waren, und zwar in 6 Jahresraten zu je 25 Mill. \$. Ferner müssen als Ablösung für die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (DDSG) zusätzlich 2 Mill. \$ entrichtet werden. Die Summe von 25 Mill. \$ jährlich (650 Mill. öS) macht etwa 4% des österreichischen Exportes im Jahre 1954 und etwa 3% des ordentlichen Bundeshaushaltes 1955 aus. Der österreichische Finanzminister glaubt, diese Summe ohne Steuererhöhung aus Mitteln des Budgets bereitstellen zu können. In der Tat ist der Zeitpunkt des Überganges der USIA-Betriebe an den österreichischen Staat nicht ungünstig. Die Hochkonjunktur wird die Eingliederung in die Wirtschaft zweifellos erleichtern und die wirtschaftliche Anpassung weniger schmerzhaft gestalten. Auch hat sich die finanzielle Lage des Bundes weitgehend gebessert, und im letzten Jahr wurde ein Budgetüberschuß von 500 Mill. S erzielt.

Mit der Bezahlung der 25 Mill. \$ jährlich allein ist es nicht abgetan. Es ist allgemein bekannt, daß in den USIA-Betrieben beträchtliche Investitionen erforderlich sein werden, um diese Unternehmungen einigermaßen konkurrenzfähig zu machen. Schätzungen über

ROMANOEXPORT

Staatsunternehmen für Außenhandel

BUKAREST

Piata Rosetti Nr. 4

Drahtanschrift: „Romanoexport“

Fernruf: 4.35.96 — 5.11.85

Exportiert:

Diverse Baumaterialien, darunter Portland-Zement, Gipsstein, Gips, Marmor, Travertin, Dach- und feuerfeste Ziegel, gezogenes Tafelglas, Schnürl-, Ornament- und Drahtglas, Glaswaren in reicher Auswahl, Service, Metallwaren (Sturmleaternen, Petroleum-Kochlampen usw.), elektrotechnische Artikel, Rauchwaren und Pelzkonfektion, Schuhwaren und Lederartikel, Bürsten und Pinsel, Volkskunsterzeugnisse (handgestickte Blusen, Tischtücher und Garnituren, Flechtwaren, Keramik, Puppen in Volkstracht, Holzschnitzereien und sonstige kunstgewerbliche Erzeugnisse), Gruben- und Tafelsteine, natürliche Mineralwässer usw.

Importiert:

Rohmaterialien (Wolle, Baumwolle, Hartfasern, Zellwolle, Natur- und Kunstseide, Textilabfälle, Garne), Rohhäute, Gerbstoffe.

Vertretung in der Bundesrepublik:

SORICE, S.A.

Frankfurt a/Main, Grüneburgweg 85

den Wert dieses ganzen Komplexes liegen zwischen 30 und 70 Mill. \$, machen also nicht einmal die Hälfte des Ablösungsbetrages aus.

Ungewiß sind die künftigen Eigentumsverhältnisse dieser Unternehmen. Durch den Staatsvertrag wird Österreich verpflichtet, keine der ihm als ehemalige deutsche Vermögenswerte übertragenen Liegenschaften, Rechte und Interessen in das Eigentum deutscher juristischer Personen oder — sofern der Wert der Liegenschaften, Rechte und Interessen 260 000 öS übersteigt — in das Eigentum deutscher natürlicher Personen zu übertragen. Bundeskanzler Raab erklärte kürzlich dazu, daß es verfrüht wäre, schon heute eine bindende Erklärung über diese deutschen Sachwerte zu geben. „Es wird jedoch versucht werden, mit Deutschland zu einer Einigung zu gelangen, die es ermöglicht, im Rahmen und unter Wahrung des nunmehrigen Vertrages die Grundsätze des Rechtes auf das Eigentum soweit wie möglich zur Auswirkung kommen zu lassen.“

Innerhalb der Koalition der österreichischen Regierungsparteien bestehen heute Differenzen darüber, ob der Komplex der USIA-Betriebe der Privatwirtschaft zugeführt werden soll oder unter staatlicher Verwaltung bleiben wird. Während die österreichische Volkspartei für eine möglichst vollständige Privatisierung der ehemaligen USIA-Betriebe eintritt (ausgenommen jene, die bereits 1946 verstaatlicht wurden, das ist zahlenmäßig der geringste, aber größenordnungsmäßig der wichtigste Teil des USIA-Komplexes), schei-

nen die Sozialisten einer weiteren Ausdehnung der Staatswirtschaft mehr geneigt zu sein. Sicher ist man sich auch bei ihnen darüber im klaren, daß eine Pauschalübernahme des ganzen Komplexes in das Eigentum der öffentlichen Hand unmöglich und gar nicht wünschenswert ist, nicht zuletzt deshalb, weil es als zweifelhaft erscheinen muß, ob der Staat allein die notwendigen, für die Investitionen erforderlichen Kapitalien aufbringen kann. Aber auch der private inländische Kapitalmarkt ist in Österreich stark begrenzt. Die Hereinnahme ausländischen Kapitals wird daher erneut und im verstärkten Ausmaß aktuell. Wenn man auch die Abdeckung der Warenschulden aus außerordentlichen Budgetmitteln zu bewerkstelligen hofft, so bleibt nach wie vor die Frage offen, ob dies nicht auf Kosten anderer Investitionen gehen muß, die seit längerer Zeit diskutiert werden. Dazu gehören z. B. der Bau der Autobahn Wien—Salzburg, die Errichtung eines modernen Flughafens in Schwechat, die weitere Elektrifizierung der Bundesbahnen usw. Die knappe Kapitaldecke wird daher in den nächsten Jahren besonders stark zu spüren sein.

DEISENBILANZ

Die größten Sorgen jedoch machen die Auswirkungen auf die Devisenbilanz. Die österreichische Handelsbilanz hat sich im letzten halben Jahr bedeutend verschlechtert, und Passivsaldo sind in einer Höhe entstanden, die auch nicht durch die recht bedeutenden Fremdenverkehrseinnahmen ausgeglichen werden können. Die Förderung der österreichischen Exporte ist daher besonders akut geworden. Der Abzug der Besatzungstruppen bringt nun eine weitere empfindliche Verschlechterung der Zahlungsbilanz mit sich. Zwar sind die bisherigen Zahlungen der Besatzungsmächte, insbesondere der Amerikaner, noch nicht der Öffentlichkeit mitgeteilt worden, jedoch bietet der von der Österreichischen Nationalbank veröffentlichte Posten „Eingänge, sonstige Dienstleistungen“ einen gewissen Anhaltspunkt. Sie werden in der Höhe von 2,242 Mill. S ausgewiesen und dürften hauptsächlich aus Zahlungen der Besatzungsmächte bestehen.

BUNDESHEER

Die Bestimmungen über die Begrenzung der österreichischen Streitkräfte auf die ursprünglich vorgesehenen 53 000 Mann sind gefallen. Trotzdem dürfte der weggestrichene Artikel mehr oder weniger theo-

retische Bedeutung haben, insoweit er — als eine Souveränitätsbeschränkung — beseitigt werden konnte. Österreich wird sich in der nächsten Zukunft keine kostspieligen Ausgaben für ein Bundesheer leisten können. Insbesondere das kommende Jahr dürfte budgetmäßig für das Bundesheer nicht viel bereitstellen können. Auf lange Sicht werden natürlich auch hier größere Lasten nicht zu umgehen sein, falls die bewaffnete Neutralität kein Schlagwort bleiben soll. Es erscheint aber derzeit müßig, sich über die Aufwendungen auf lange Sicht besonders den Kopf zu zerbrechen.

AKTIVPOSTEN

Die wirtschaftlich positiven Seiten des Staatsvertrages sind vor allem:

1. Österreich wird über den Komplex der USIA-Betriebe verfügen. Die Steuerleistungen dieser Unternehmen, die bisher dem Staate vorenthalten wurden, fließen nun wieder den Staatskassen zu, wenn sie auch anfangs nicht sehr beträchtlich sein werden. Die bisher unter Umgehung der Zollgesetze aus dem Osten ins Land gebrachten Waren, die von den Detailhandelsbetrieben der USIA vertrieben wurden, werden nunmehr erfaßt werden können.

Der Komplex der USIA-Betriebe kann in die Struktur der österreichischen Wirtschaft eingebaut werden.

2. Der Abzug der Besatzung wird zweifellos eine Belebung des Fremdenverkehrs mit sich bringen, insbesondere im östlichen Teil Österreichs, der bisher stark gelitten hat. Erhöhte Fremdenverkehrseinnahmen können daher erwartet werden. Dazu kommt, daß eine beträchtliche Anzahl von Hotels frei werden, die als Gästeunterkunft gleichzeitig zur Verfügung stehen.

3. Ein freies Österreich ist im weitaus höheren Maß attraktiv für das dringend benötigte Auslandskapital.

4. Die größte Chance, die Österreich nunmehr als freies Land besitzt, liegt in der Reaktivierung des Osthandels. Seiner Geschichte und Struktur nach war das Land stets ein wichtiger Mittler im Handel zwischen Ost und West und hat seine eigene Industrie im hohen Maße auf den Export nach dem Osten ausgerichtet. Wenn es gelingt, diesen vollkommen darniederliegenden Warenaustausch nur einigermaßen wieder in Gang zu setzen (was man derzeit allerdings mit größter Skepsis beurteilt), dann können viele schwierige Fragen leicht lösbar sein.

Die Entwicklung der ungarischen Industrie

Dr. László M. v. Taubinger, Arosa

Die Entwicklung der modernen ungarischen Industrie ging in drei Phasen vor sich und war von den weltpolitischen Ereignissen stets stark beeinflusst. Die erste Periode begann Ende des vorigen Jahrhunderts und dauerte bis 1918, als die Österreich-Ungarische Monarchie zerfiel und die Wirtschaftseinheit des Donauraumes durch die Pariser Friedensverträge von 1919 zersplittert wurde. Damals bildete sich in Ungarn eine hauptsächlich landwirtschaftliche Indu-

strie, die der integrierten Wirtschaftsstruktur der Donaumonarchie entsprach. Nur in der Umgebung von Budapest, Miskolc, und in den nördlichen und östlichen Grenzgebieten des Landes war eine junge Schwerindustrie im Entstehen, die aber verglichen mit der österreichischen und böhmischen ziemlich unbedeutend war. Dagegen stärkte der ungarische Bergbau das Wirtschaftspotential des Habsburgerreiches mit wichtigen Rohstoffen.