

liegen nur bis Juni 1937 vor; aus der verhältnismäßig günstigen Entwicklung von Mai bis Juni kann über die herrschende Tendenz noch nichts ausgesagt werden.

Die sofort nach der Abwertung einsetzende Hausse auf dem Aktienmarkte hat sich im April in ihr Gegenteil umgekehrt. Der Export hat sich weniger günstig entwickelt, als von der Abwertung erhofft worden war. Die mengenmäßige Steigerung betrug im August 1937 gegenüber August 1936 nur 5%. Die wertmäßige Steigerung um 59% ist eine Folge der allgemeinen Steigerung der französischen Preise. In der Preisentwicklung ist die Ursache dafür zu suchen, daß die Abwertung, zu deren Ergänzung eine Niedrighaltung der Erzeugungskosten unerlässlich gewesen wäre, infolge der verschiedenen wirtschaftspolitischen Eingriffe nicht die Ergebnisse gezeitigt hat, die in anderen Abwertungs-ländern eingetreten sind. Die gleichzeitig mit der Abwertung eingesetzte Preiskontrolle behob nicht die Ursachen der Kostenerhöhung und änderte vor allem nichts an den protektionistischen Einrichtungen, deren preiserstarrende Wirkungen daher andauerten und die mit der Abwertung bezweckte Lockerung des Preisgefüges behinderten. Das Ziel der mit der Abwertung eingeleiteten Wirtschaftspolitik war weiters eine Angleichung der französischen Preise an die der Weltmärkte. In Gold gerechnet stieg der französische Großhandelspreisindex (1929 = 100) von 47 im September vorigen Jahres auf 52 im September 1937. Frankreich sieht sich ein Jahr nach der Abwertung weiterhin vor der unverminderten Notwendigkeit, die bis heute unterbliebene Politik der Kostensenkung und Erleichterung des Außenhandelsverkehrs zu betreiben.

DIE KAPITALINVESTITIONEN DER EISENBAHNEN UND DER KONJUNKTURVERLAUF IN DEN VEREINIGTEN STAATEN

In der nachstehenden Abhandlung soll versucht werden, die Bedeutung der Kapitalinvestitionen der Eisenbahnen für die Produktionsmittelindustrie in U. S. A. für eine längere Reihe von Jahren zu untersuchen. Die besonders große Kapitalintensität bei den Eisenbahnen bringt es mit sich, daß bei ihnen den Veränderungen des Zinsfußes für langfristige Kapitalanlagen eine viel höhere Bedeutung zukommt als etwa bei den weniger kapitalintensiven Betrieben in der Konsumgüterindustrie. Der verhältnismäßig große Anteil des Kapitals der gesamten Volkswirtschaft, der in den Eisenbahnen investiert

ist, hat daher zur Folge, daß Veränderungen in der Investitionstätigkeit der Eisenbahnen auch die mit dem Eisenbahnverkehr verbundenen Produktionszweige in starkem Maße beeinflussen. Damit soll jedoch keineswegs behauptet werden, daß ein derart enger Zusammenhang, wie er hier für den Zeitraum der Jahre 1901 bis 1936 beobachtet wurde, für immer bestehen muß. Infolge des technischen Fortschrittes ist vielfach der Automobilverkehr als Konkurrent der Eisenbahnen in Erscheinung getreten. Wenn die weitere Entwicklung zugunsten des Kraftwagenverkehrs verläuft, so würde selbstverständlich die Bedeutung der Kapitalinvestitionen im Verkehrswesen anders verteilt sein als dies bisher der Fall war.

Die Bedeutung der Produktionsmittelindustrien für den Konjunkturaufschwung ist in diesen Berichten bereits des öfteren deutlich betont worden. Hier soll es sich einmal darum handeln, an einem ganz speziellen Fall zu zeigen, wie sich die in einem wichtigen Bereich der Volkswirtschaft der Vereinigten Staaten durchgeführten Investitionen, die sich im wesentlichen nach den Veränderungen des Zinsfußes richten, auf andere Industriezweige, z. B. auf die Waggonindustrie und auf die Lokomotivindustrie auswirken.

Der Bedarf der Eisenbahnen an Waggons und Lokomotiven hat seit dem Bestehen der Eisenbahnen verschiedene Formen angenommen. Zunächst trat er als Neubedarf für die Eisenbahnen und später, nach dem allmählichen Ausbau der Eisenbahnnetze in den Industriestaaten als Zusatzbedarf für den inzwischen intensiver gewordenen Eisenbahnverkehr auf, ferner als Ersatzinvestitionen für verbrauchtes Material (Geleise, Brücken, rollendes Material etc.) und schließlich als Neubedarf für Bahnen in den Agrarländern, die erst später ihr Eisenbahnnetz ausbauten. In den Jahren des Aufschwunges war die Beschäftigung in den Eisenbahnausrüstungsindustrien meist so groß, daß deren Produktion immer weiter ausgedehnt werden mußte, während noch vor dem Ende des Hochschwunges die Beschäftigung merklich nachließ, um dann während der Krise ihren Tiefstand zu erreichen.

Die große Bedeutung des Investitionsbedarfes der Eisenbahnen für die Industrie und die Konjunkturentwicklung hatte man bald erkannt und schon vor dem Kriege wurde in Deutschland von den Staatsbahnverwaltungen aus konjunkturpolitischen Gründen verlangt, daß sie ihren Investitionsbedarf während der Aufschwungsperiode tunlichst einschränken und für die Krisenjahre aufsparen. Durch diese Politik glaubte man damals die Kon-

Ordereingänge der Waggonindustrie in den Vereinigten Staaten

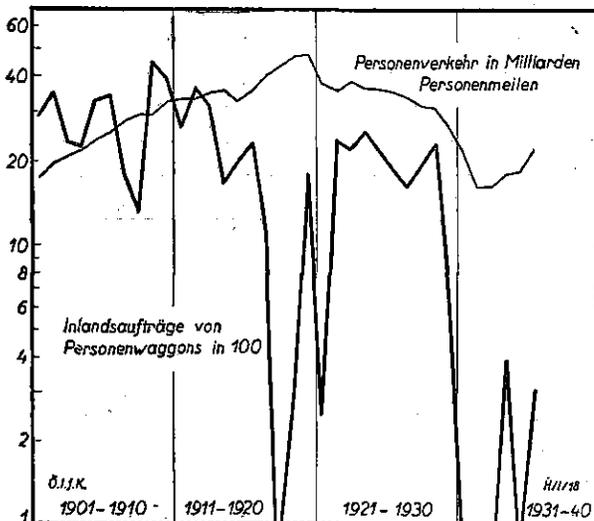
		Güterwaggons			
Nur Inlandsaufträge		Inland	Canada	Übriges Ausland	Insgesamt
1901	193.439	109.792		18.222	128.014
1902	195.248	170.054		35.314	205.368
1903	108.936	79.367		53.191	132.558
1904	136.561	114.113	9.657	53.547	177.317
1905	341.315	22.062	3.837	3.994	29.893
1906	310.315	84.207	12.406	9.056	105.669
1907	151.711	23.346	30	4.982	28.358
1908	62.669	180.154	746	1.072	181.972
1909	189.360	94.471	8.685	396	103.552
1910	141.024	143.728	1.867	4.017	149.612
1911	133.117	92.816	642	2.138	95.596
1912	234.758	67.029	1.495	1.971	70.495
1913	146.732	72.006	2.133	646	74.785
1914	80.264	51.200	8.901	2.530	62.631
		111.218	9.899	3.023	124.140
		46.360	1.936	1.200	49.496
		10.880	3.807	151	14.838
		1.968	501	77	2.546
		1.685	75	132	1.892
		24.611	12	1.323	25.946
		18.699	2.421	110	21.230
		67.544	271	526	68.341
	1936 I. Hlbj.				26.560
	1937 I. Hlbj.				45.090

Quelle: Railway Age, New-York, 1937, Seite 71 ff. und Seite 783.

junkturschwankungen möglichst zu verringern. Auch am Beginn der letzten Krise im Jahre 1930 versuchten einige Staaten durch große Neuinvestitionen bei ihren Eisenbahnen die Konjunktur wieder anzukurbeln. Als jedoch im Laufe der Krise der Eisenbahnverkehr in den meisten Staaten einen bedeutenden Rückgang erfuhr, wurden sogar die Staatsbahnen mit Neuinvestitionen immer zurückhaltender und die öffentliche Investitionstätigkeit wendete sich vornehmlich dem Straßenbau zu.

Erst in den letzten Monaten machte sich in einer Reihe von Staaten infolge des wieder zunehmenden Eisenbahnverkehrs (insbesondere des Güterverkehrs) neuerlich eine rege Investitionstätigkeit der Eisenbahnen bemerkbar. Die während einer Reihe von Jahren unterlassenen Ersatzinvesti-

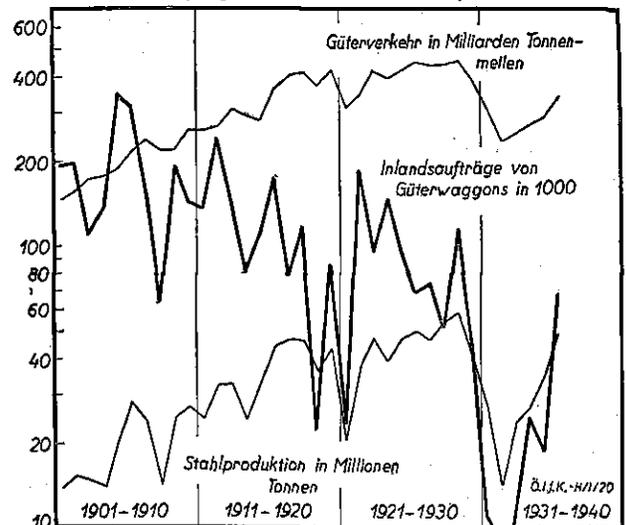
Abb. 9. Personenverkehr und Inlandsaufträge von Personenwaggons in U. S. A. von 1901-1936
(Logarithmischer Maßstab)



tionen erwiesen sich nun als unaufschiebbar. Am besten kann man die Entwicklung der Investitionstätigkeit der Bahnen im Laufe der Konjunktur in den Vereinigten Staaten studieren, da dort besonders hinsichtlich des rollenden Materials (Lokomotiven und Waggons) hinreichende Statistiken zur Verfügung stehen. An Hand derselben vermag man genau zu erkennen, welche Veränderungen der Nachfrage für die Kapitalgüterindustrien im Laufe der Zeit infolge von Änderungen der Konjunktur, des Ersatzbedarfes oder des technischen Fortschrittes entstehen.

Sehr aufschlußreich ist in dieser Hinsicht die folgende Abb. 10, die die Bestelleingänge für Güterwaggons der Eisenbahnen in der Union seit dem Jahre 1901 zeigt. Dabei ist allerdings zu bemerken, daß die Stückzahl vor dem Kriege anders zu werten ist als nach dem Kriege. In den Vereinigten Staaten stehen im Gegensatz zu Europa und England seit jeher Großraumwaggons, also Wagen mit einer Ladefähigkeit von 40 Tonnen, in Verwendung. Seit dem Kriege ist die Ladefähigkeit noch weiter auf 50 bis 70 Tonnen bei den neuen Güterwagen erhöht worden, so daß die geringere Stückzahl der Ordereingänge seit etwa 1915 zum großen Teile auf die größeren Einheiten zurückzuführen ist. Wie aus der Abb. 10 zu ersehen ist, stieg der amerikanische Eisenbahngüterverkehr von der Jahrhundertwende bis 1913 von 157 Milliarden Tonnenmeilen auf 288 Milliarden Tonnenmeilen, somit um 6.41% im Jahresdurchschnitt. In derselben Zeit wurde der Güterwagenpark von 1,365.531 auf 2,273.564 Waggons,

Abb. 10. Güterverkehr und Inlandsaufträge von Güterwaggons in U. S. A. von 1901-1936
(Logarithmischer Maßstab)



also um 908.033 Einheiten (um 66,5% in den Jahren 1900 bis 1913) erhöht, während 2.345.185 Güterwaggons in Auftrag gegeben wurden. Die Differenz der beiden letzten Zahlen ergibt den ungefähren Betrag der Ersatzanschaffungen mit 1.437.152 Stück in den 13 Vorkriegsjahren, d. h. 110.550 Stück im Jahresdurchschnitt. Wie man sieht, waren bereits in den Vorkriegsjahren die Ersatzbestellungen bedeutend größer als die Neueinstellungen von Güterwaggons. Bemerkenswert ist die hohe Auftragszahl in den Aufschwungsjahren 1901, 1902, 1905 und 1906, sowie der Rückgang in den Depressionsjahren 1903/4 und 1908, aber auch im Vorkriegskrisenjahr 1907. Wie sich die Zu- und Abnahme der Ordergänge für Güterwaggons im Vergleich zur allgemeinen Konjunkturentwicklung verhält, zeigt die Abb. 10. Da es für die Vorkriegsjahre noch keinen allgemeinen Produktionsindex und auch keinen Produktionsindex der Investitionsgüterindustrie gibt, sind in der Abb. 10 an ihrer Stelle die Veränderungen der amerikanischen Stahlproduktion, die als charakteristische Konjunkturreihe angesehen werden kann, eingezeichnet.

Während der Jahre 1913 bis 1920 nahm der Güterverkehr der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten neuerdings von 289 Milliarden Tonnenmeilen auf 414 Milliarden Tonnenmeilen, somit um 6,18% im Jahresdurchschnitt zu. In diesen sieben Jahren stieg der Güterwagenpark von 2.273.564 Waggons auf 2.403.082, somit um 129.518 Einheiten (18.503 Stück im Jahresdurchschnitt). Da in derselben Zeit 659.863 Güterwagen neu bestellt wurden, entfielen somit 530.345 Waggons auf Ersatzanschaffungen, d. s. 75.764 Güterwaggons im Jahresdurchschnitt. Bemerkenswert ist in diesem Zeitraum der Rückgang der Bestellungen im Jahre 1919, der darauf zurückzuführen ist, daß in diesem Jahre den Eisenbahnen der Union die Verstaatlichung drohte und diese daher mit Bestellungen zuwarteten. Das Ausmaß der Ersatznachfrage kann also auch durch außerwirtschaftliche Momente beeinflusst werden. Seit 1915 sind auch die Auslandsaufträge ausgewiesen. Diese waren besonders während des Krieges sehr groß, da damals auch europäische Staaten (Frankreich und Rußland) große Bestellungen in den Vereinigten Staaten tätigten.

In den nun folgenden Jahren 1921 bis 1929 nahm der Güterverkehr nach einem bedeutenden Rückgang im Krisenjahr 1921 wieder zu, allerdings in einem weit geringeren Maße als in früheren Jahren. Trotz des großen Aufschwunges, den die Produktion der Vereinigten

Staaten in den Jahren 1923 bis 1929 erfuhr, erreichte die jährliche Zunahme des Eisenbahngüterverkehrs daselbst infolge der Konkurrenz der Küstenschiffahrt (Panamakanal), der Binnenschiffahrt, der Pipelines und des Lastautos nur knapp 1%. In dieser Zeit ging auch der Güterwagenpark der amerikanischen Eisenbahnen von 2.403.082 auf 2.339.608 Waggons, also um 63.474 Einheiten zurück. Dabei ist es allerdings möglich, daß die Ladefähigkeit des Wagenparkes keinen Rückgang erfahren hat, da ja die neueren Güterwaggons eine größere Ladefähigkeit besitzen. Die in den Jahren 1920 bis 1929 erfolgten Güterwagenbestellungen von 835.968 Stück, d. s. 92.885 im Jahresdurchschnitt, waren daher offenbar durchwegs Ersatzanschaffungen. Letztere haben also im Vergleich zur vorhergehenden Periode stückmäßig bedeutend zugenommen. Die Inlandsbestellungen waren besonders groß in den Jahren 1922 bis 1925, 1927, 1929, während die Auslandsbestellungen erst in den letzten zwei Konjunkturjahren 1928 und 1929 wieder größere Ausmaße annahmen.

Während der Krisenjahre gingen die In- und Auslandsordereingänge stark zurück. Nur im Jahre 1930 konnte infolge eines Appells des Präsidenten Hoover an die Eisenbahngesellschaften, in welchem dieser zur Inangriffnahme von Neuinvestitionen aufforderte, der Inlandsauftragsbestand halbwegs hochgehalten werden. Interessant ist, daß der Tiefstand der Bestelleingänge erst 1933 erfolgte, also zu einer Zeit, als den Bahnen schon von Seite der Finanzierungsgesellschaften der NIRA für Investitionen Geld zur Verfügung stand. Die Konjunkturentwicklung wurde zu dieser Zeit in den Vereinigten Staaten von Amerika noch nicht sehr günstig beurteilt. Aber auch in den folgenden Jahren machten die Eisenbahnen von der bundesstaatlichen Kreditbeschaffung nur wenig Gebrauch. Erst als Ende 1935 die Konjunktur in der Union eine merkliche Besserung zeigte und auch der Güterverkehr der Eisenbahnen wieder in größerem Maße belebt wurde, entschlossen sich die Eisenbahngesellschaften zu größeren Ersatzinvestitionen. Mit dem Andauern der Konjunkturbesserung und mit der sich fortsetzenden Verkehrszunahme nahmen dann im Vorjahre und ganz besonders im Laufe des heurigen Jahres die Güterwagenbestellungen in einem derartigen Ausmaße zu, daß heuer der Jahresdurchschnitt der Prosperitätsperiode hätte erreicht werden können. Diese günstige Entwicklung wurde jedoch Mitte dieses Jahres durch Erhöhungen der Eisenbahnerlöhne, die im August in Kraft traten, sowie durch ein neues Gesetz, das Mitte dieses Jahres verab-

schiedet wurde und die Länge der Güterzüge auf 70 Waggons beschränkt, jäh unterbrochen. Da die Lohnerhöhung mit 98 Millionen Dollar, die neuen Betriebsvorschriften hinsichtlich der Länge der Güterzüge mit 155 Millionen Dollar die Betriebskosten der amerikanischen Eisenbahnen jährlich zusätzlich belasten werden, sahen sich die Eisenbahngesellschaften gezwungen, ihre Investitionen vorläufig auf das äußerste Maß einzuschränken, weil noch abgewartet werden muß, wie sich die aus diesem Anlasse geplante Tariferhöhung finanziell auswirken wird.

Während der Eisenbahngüterverkehr in der Union in den Jahren 1920 bis 1929 eine, wenn auch in geringerem Maße als früher, noch ansteigende Tendenz zeigt, hatte der Personenverkehr der amerikanischen Eisenbahnen bereits im Jahre 1920 seinen größten Umfang erreicht und zeigte hernach selbst während der Prosperitätsperiode eine ständige Abnahme, vielleicht zum Teil infolge der Konkurrenz des Personenautos und der Überlandautobuslinien, zum Teil infolge einer verfehlten Tarifpolitik, s. Abb. 9. Von 1900 bis 1913 nahm der Personenverkehr in der Union noch um etwas mehr als 100% zu, d. h. sogar in höherem Maße als der Güterverkehr. Von 1914 bis 1920 erfolgte eine weitere Zunahme von 34.673 Millionen Personenmeilen auf 47.370 Millionen Personenmeilen, die allerdings auf die damals besonders niedrigen Personentarife zurückzuführen ist. Die Interstate Commerce Commission lehnte eine Erhöhung der Personentarife entsprechend der Verminderung der Kaufkraft des Dollars ab, so daß diese im Vergleich zu den inzwischen gestiegenen Einkommen äußerst niedrig waren. Als 1921 die Tarife erhöht wurden, setzte ein empfindlicher Rückgang des Personenverkehrs ein. Aber gerade die Zeit der niedrigen Personentarife von 1914 bis 1920 bewies deutlich die große Elastizität der Nachfrage des Personenverkehrs, da dieser damals trotz der inzwischen erfolgten Zunahme des Automobilbestandes von 1.7 Millionen auf 9.2 Millionen Stück eine bedeutende Zunahme erfuhr. Überdies kann der enge Zusammenhang der Tarifpolitik mit den Verkehrsleistungen auch in allen übrigen Ländern festgestellt werden. Während der Krise wurden die Personentarife nicht ermäßigt und so sank der Personenverkehr im Jahre 1933 fast auf das Ausmaß des Jahres 1900, also jener Zeit, als die Einwohnerzahl der Union nur 76 Millionen betrug. Auch während der Jahre des Aufstieges 1934 bis 1935 trat nur eine allmähliche Zunahme ein, die erst 1936 etwas bedeutender wurde, als eine teil-

weise Herabsetzung der Personentarife durchgeführt worden war.

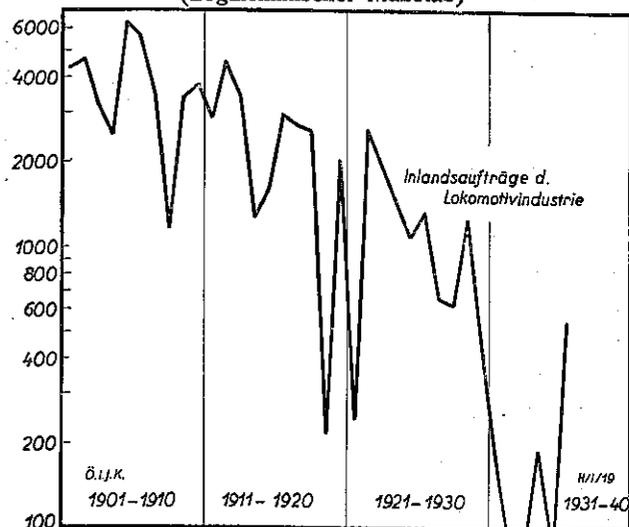
Ordereingänge der Waggonindustrie in den Vereinigten Staaten
Personenwaggons*)

Jahr	Nur Inlandsaufträge	Inland Canada		Übriges Ausland	Insgesamt
		Inland	Canada		
1901	2.879	2.302			2.411
1902	3.459	1.124		109	1.167
1903	2.310	9	22	43	57
1904	2.213	292	347		782
1905	3.289	1.781	275		2.094
1906	3.402	246	91		492
1907	1.791	2.382	87		2.488
1908	1.319	2.214	263		2.483
1909	4.514	2.554	100		2.679
1910	3.881	2.191	50		2.317
1911	2.623	1.868	236		2.162
1912	3.642	1.612	143		1.803
1913	3.124	1.930	334		2.208
1914	1.674	2.303	122		2.458
1915	1.978	667	203		885
		11	11		43
		39	0		39
		6	0		6
		388	0		403
		91	16		107
		307	10		317
					149
					456

*) Ohne Motorwagen und Straßenbahnwagen.
 Quelle: Railway Age, a. a. O.

Entsprechend dieser Entwicklung des Personenverkehrs wurde in der Vorkriegszeit (1900 bis 1913) der Personenwagenpark von 34.713 auf 51.700 Waggons, also um 16.987 Einheiten, d. s. im Jahresdurchschnitt 1307 Stück, vergrößert. In diesen 13 Jahren wurden 38.445 Waggons in Auftrag gegeben, so daß rund 21.458 Waggons, d. s. 1651 im Jahresdurchschnitt, als Ersatzbestellungen anzusehen sind. In den Jahren 1913 bis 1920 nahm der Personenwagenbestand nur mehr um 4294 Waggons, d. s. 613 im Jahresdurchschnitt, zu, während 9160 Neubestellungen erfolgten. Die Ersatzbestellungen betragen in diesem Zeitraum 4866 Stück oder 695 im Jahresdurchschnitt. In den Jahren 1920 bis 1929 ging der Personenwagenfahrpark von 55.994 auf 53.757 Wagen zurück. Die in

Abb. 11. Inlandsaufträge der Lokomotivindustrie in U. S. A. von 1901—1936
 (Logarithmischer Maßstab)



dieser Zeit erfolgten Bestellungen von 17.300 Einheiten (d. s. 1922 Waggon im Jahresdurchschnitt) sind somit als Ersatzinvestitionen anzusprechen. Hier zeigt sich, wie selbst bei sinkender Tendenz der Umsätze eines Erwerbszweiges dennoch der Kapitalersatz zuzunehmen vermag, falls die Konkurrenz die Unternehmungen dazu zwingt. Die amerikanischen Eisenbahnen mußten damals auf die Erneuerung ihres Wagenparkes bedacht sein, um den Personenverkehr gegenüber dem Auto anziehender und durch die Einführung von Stahlwaggonen sicherer zu gestalten. Während der letzten Krise gingen von 1931 bis 1933 die Bestelleingänge für Personenwagen stark zurück. Erst seit 1934 erfolgte eine allerdings im nächsten Jahre schon wieder unterbrochene Zunahme, die erst im Jahre 1936 ihre Fortsetzung fand. Gegenwärtig scheint der Personenwagenbau wieder in eine Konjunktur einzutreten, die der technische Fortschritt bedingt, dem die Bahnen, soweit es ihre Mittel erlauben, nachzukommen bestrebt sein müssen. Es handelt sich dabei um die Einführung von Waggonen aus Leichtmetallen, die eine schnellere und billigere Beförderung ermöglichen. Auch bei den Personenwagenbestellungen ist der Einfluß des Konjunkturaufschwunges in den Jahren 1902, 1905, 1906, 1922 bis 1925 und jener der Krisen in den Jahren 1907, 1908, 1914, 1921 und 1931 bis 1933 bemerkbar. Die Exportaufträge zeigen dagegen eine äußerst unregelmäßige Entwicklung (abgesehen vom Konjunkturjahr 1928) und selbst während der letzten Aufschwungsjahre keine namhafte Besserung.

Die Beurteilung der Entwicklung der Kapitalinvestitionen der Eisenbahnen hinsichtlich ihres Lokomotivparkes stößt bei dem vorhandenen statistischen Material, das beim Bestand und bei den Bestelleingängen nur die Stückzahl angibt, auf große Schwierigkeiten. Die Leistung der Lokomotiveinheiten hat sich seit der Jahrhundertwende verdreifach bis vervierfacht, so daß nur eine Statistik, die den Bestand und die Bestelleingänge auch in Pferdekraften angibt, weitergehende Schlüsse zuläßt. Die folgende Tabelle und Abb. 12 lassen nur erkennen, daß die Ordereingänge für Lokomotiven in denselben Jahren stärker zu- und abnehmen, wie die Bestellungen für das übrige rollende Material. Besonders auffallend ist der Rückgang während der letzten Krise und auch die verhältnismäßig starke Zunahme während der letzten zwei Jahre. Auch hier dürfte in den folgenden Jahren ein größerer Ersatz der alten Triebfahrzeuge erfolgen, da der technische Fortschritt der letzten Jahre im Lokomotivbau die Eisenbahnen veranlaßt, sich

Ordereingänge der Lokomotivindustrie in den Vereinigten Staaten*)

	Nur Inlandsaufträge		Inland	Canada	Übriges Ausland	Insgesamt
1901	4.340	1915	1.612		850	2.462
1902	4.665	1916	2.910		2.983	5.893
1903	3.283	1917	2.704		3.438	6.142
1904	2.538	1918	2.593	209		2.806
1905	5.265	1919	214	58		298
1906	5.642	1920	1.998	189		718
1907	3.482	1921	239	35		546
1908	1.182	1922	2.600	68		131
1909	3.350	1923	1.944	82		116
1910	3.787	1924	1.413	71		142
1911	2.850	1925	1.055	10		209
1912	4.515	1926	1.301	61		180
1913	3.467	1927	734	58		54
1914	1.265	1928	603	98		27
		1929	1.212	77		106
		1930	440	95		20
		1931	176	2		28
		1932	12	1		1
		1933	42	0		7
		1934	183	0		17
		1935	87	27		15
		1936	533	1		22
		1936 I. Hibj.	.	.	.	122
		1937 I. Hibj.	.	.	.	228

*) Einschließlich elektrischer Lokomotiven und Benzinlokomotiven.
Quelle: Railway Age, a. a. O.

diesen schon im Hinblick auf die Verringerung der Beförderungskosten dienstbar zu machen.

Die eben gezeigte Entwicklung der Ordereingänge bei der amerikanischen Eisenbahnfahrzeugindustrie zeigt deutlich, welche Bedeutung allein den Ersatzanschaffungen der Eisenbahnen auch dann noch zukommt, wenn keine weitere sprunghafte Zunahme des Verkehrs eintritt, ja selbst bei sinkender Tendenz, falls bedeutende technische Neuerungen Ersatzinvestitionen vorzeitig notwendig machen. Sie läßt aber auch erkennen, daß die oft versuchten Vorausberechnungen des Ersatzbedarfes etwa nach dem Alter der in Gebrauch stehenden Kapitalgüter, besonders für die Konjunkturprognose, oft von zweifelhaftem Wert sein können, da eben technische Neuerungen einen rascheren Ersatz notwendig machen können. In den letzten Jahren wurde verschiedentlich die Ansicht vertreten, daß in den Industrieländern künftig die Gesamtproduktion zurückgehen müsse, da nur mehr wenig neue Bahnen, Straßenbahnen, Gas- und Elektrizitätswerke usw. gebaut werden, d. h. auf vielen Gebieten für Neuinvestitionen ein geringerer Bedarf als in den früheren Jahrzehnten besteht, bzw. in Zukunft bestehen werde, falls die Bevölkerung nicht mehr in dem Maße wie früher zunimmt. Dabei wird aber stets vergessen, daß die Kapitalinvestitionen, die im Laufe des letzten Jahrhunderts nach und nach durchgeführt wurden, allmählich durch andere rentablere ersetzt werden können, so daß die Ersatzinvestitionen der gesamten Volkswirtschaft nicht dadurch erhalten werden können, daß verlustbringende Produktionsbereiche der Volkswirtschaft dauernd erhalten werden, sondern vielmehr nur dadurch, daß ein stetiger Anpassungsprozeß an die geänderten Verhältnisse nicht verhindert wird.

Zeit	Durchschnittliche Geldsätze			Privateinlagensätze ²⁾	Kurs des Schilling in Zürich in % der Parität ³⁾	Nationalbank ¹⁾									Kapitalmarkt																		
	Privatkredit		Lombardkredit an der Wiener Börse ¹⁰⁾			Mill. S	1923-1932=100	Mill. S	Giroverbindlichkeiten	Gesamte valutarische Deckung ⁷⁾	Deckungsverhältnis ⁹⁾	Wechselportefeuille	34 Industrieketten ¹⁾	Kursindex festverzinslicher Werte ¹¹⁾	Rendite österr. Staatspapiere ¹⁾	Nominalkapital ¹⁾	Börse																
	% p. a.																d. a. d. Börse not. österr. Aktien ⁸⁾	Kurswert ¹⁾															
	1	2	Millionen Schilling																														
	3	4	5															6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1929	7.08	8.30	—	100.0	934													117	110	725	70.3	206	101	98.8	99.8	6.8	810	1070	43	86	174	61	288	57	57	16
1930	4.94	6.48	—	99.7	916	115	130	814	77.6	123	61	80.5	99.9	6.6	819	893	36	94	154	60	215	34	36	17									
1931	4.63	8.64	—	99.5	994	125	171	628	55.4	434	203	60.9	98.7	7.0	807	654	27	70	109	44	144	22	25	15									
1932	—	9.08	100.0	83.0	915	115	190	215	19.4	726	345	51.7	88.8	8.4	808	570	23	60	83	45	114	20	23	19									
1933	—	7.05	179.9	78.8	853	107	196	193	18.5	252	126	43.0	90.3	7.7	807	478	22	42	57	25	98	15	20	20									
1934	—	6.30	222.1	92.5	910	114	209	256	22.9	261	131	47.9	98.5	7.3	784	462	21	39	56	29	89	14	19	21									
1935	—	5.43	249.5	100.4	885	111	282	324	27.7	233	116	63.6	107.4	6.4	762	557	34	52	77	33	123	11	19	28									
1936	—	5.00	243.8	98.6	863	111	290	340	29.0	218	108	80.9	109.0	5.9	728	707	42	63	103	41	207	24	23	32									
1936 III.	—	5.00	267.0	97.8	878	114	284	323	27.8	219	124	76.8	106.4	6.1	735	672	39	60	97	37	185	23	23	31									
IV.	—	5.00	238.6	97.4	883	114	277	323	27.8	219	118	83.9	106.8	6.0	735	747	42	64	103	41	227	25	25	31									
V.	—	5.00	227.3	99.6	897	115	263	324	27.9	218	114	77.2	105.9	6.1	731	683	39	60	95	40	191	22	22	31									
VI.	—	5.00	215.9	99.5	885	112	289	331	28.2	220	114	76.9	106.6	6.1	727	673	39	61	93	40	196	22	22	31									
VII.	—	5.00	204.6	99.7	886	109	286	330	28.2	221	102	76.4	106.6	6.0	725	675	39	63	94	39	202	21	21	31									
VIII.	—	5.00	193.2	99.7	897	109	300	358	29.9	219	108	79.7	106.9	5.9	724	699	42	64	99	39	215	23	22	31									
IX.	—	5.00	227.3	99.2	880	111	334	376	31.0	216	122	81.1	108.2	5.8	721	702	43	63	103	41	216	23	22	31									
X.	—	5.00	397.7	97.9	891	110	279	359	30.7	213	106	86.0	117.0	5.4	722	758	45	67	118	47	235	25	24	34									
XI.	—	5.00	238.6	97.9	861	107	300	348	30.0	209	100	91.7	116.6	5.4	722	803	49	69	126	50	250	27	25	37									
XII.	—	5.00	221.6	98.0	897	107	258	344	29.7	208	83	93.2	116.8	5.3	723	821	49	71	129	53	258	29	25	37									
1937 I.	—	5.00	215.9	98.3	846	107	297	341	29.9	206	88	95.1	115.4	5.3	717	847	49	63	132	56	285	32	25	35									
II.	—	5.00	227.3	98.9	826	108	310	349	30.7	202	103	100.9	115.3	5.4	720	917	54	60	142	60	321	42	27	35									
III.	—	5.00	250.0	99.1	841	109	294	341	30.0	199	113	101.0	115.8	5.4	719	947	53	60	139	60	355	42	26	35									
IV.	—	5.00	255.7	99.2	834	108	300	338	29.8	197	107	95.4	114.2	5.4	719	886	51	59	132	54	315	39	25	35									
V.	—	5.00	215.9	98.9	846	108	287	339	29.9	195	102	92.1	113.9	5.4	713	837	50	59	126	52	285	35	25	35									
VI.	—	5.00	227.3	98.9	823	104	318	341	29.9	191	99	89.9	110.3	5.5	712	809	49	59	124	50	266	34	24	35									
VII.	—	5.00	244.3	99.1	840	103	311	348	30.2	194	89	93.7	110.5	5.4	709	864	50	60	129	52	303	38	26	35									
VIII.	—	5.00	210.2	99.3	865	105	308	367	31.3	195	96	96.7	110.6	5.4	708	902	50	61	135	53	325	37	27	35									
IX.	—	5.00	238.6	99.3	855	107	332	383	32.3	192	108	94.8	109.4	5.4	709	870	49	61	131	50	309	36	26	35									
X.	—	5.00	—	—	861	106	335	394	32.9	190	94	87.9	109.1	5.5	724	823	47	60	136	46	275	33	24	35									

Zeit	Kapitalmarkt																																															
	Börse										Umlauf an				Spareinlagen bei den Sparkassen ²⁾						Giroumsätze ³⁾																											
	Kurswert in % des Nominalkapitals ¹⁾		Ausbezahnte Dividendensumme ²⁾		Rendite der Aktien ³⁾		Variable Rendite ⁴⁾		Geldumsätze aus dem Effektenverkehr ⁵⁾		Arrang. Schlüsse ⁶⁾		Vom Wr. Giro- und Cassenverein abgeführte Umsätze ⁷⁾		Gesamtertrag d. Effektenumsätze ⁸⁾		Pfandbriefen ⁹⁾		Kommunalobligationen ¹⁰⁾		Spareinlagen insgesamt ¹¹⁾		Wien		Niederösterreich		Oberösterreich		Salzburg		Stetlermark		Kärnten		Tirol		Vorarlberg		Burgenland		Österreichische Nationalbank		Postsparkasse		Wiener Giro- und Cassenverein		Saldierungsverein	
	d. a. d. Börse not. österr. Aktien ⁸⁾																																															
	% 1000 S				%		Mill. S		1923-1932=100		1000 S		1000 S		1000 S		1000 S		1000 S		1000 S		1000 S		1000 S		1000 S		1000 S		1000 S		1000 S		1000 S		1000 S		1000 S		1000 S							
1929	132	4240	4.5	5.5	56.6	19	9.2	55	181	64	2119	623	257	161	48.1	160	42.3	62.6	23.3	1.8	4149	130	2069	127	2793	134	342	127	2173	133	2636	127	1959	94	257	108	1878	115	1340	64	213							
1930	109	4034	4.4	6.2	42.8	16	5.6	39	220	79	2419	728	286	175	51.8	175	51.8	71.3	28.3	2.6	4093	128	2173	133	2636	127	343	127	1959	94	257	108	1878	115	1340	64	213	108	1878	115	1340	64	213					
1931	81	3247	3.5	5.9	41.0	17	4.2	33	294	149	2025	718	289	175	51.6	169	54.0	74.1	26.7	2.6	4140	130	2080	127	1959	94	257	108	1878	115	1340	64	213	108	1878	115	1340	64	213	108	1878	115	1340	64	213			
1932	71	1874	2.6	5.1	15.1	6	2.0	15	310	174	1959	713	264	165	44.0	158	44.0	65.4	26.6	2.9	3431	108	1878	115	1340	64	213	108	1878	115	1340	64	213	108	1878	115	1340	64	213	108	1878	115	1340	64	213			
1933	59	1286	3.2	5.3	18.8	10	1.6	14	300	174	2015	760	279	165	43.7	159	43.2	66.6	27.5	3.0	3066	96	1786	110	1335	64	189	96	1786	110	1335	64	189	96	1786	110	1335	64	189	96	1786	110	1335	64	189			
1934	59	1311	3.7	5.5	21.2	20	1.8	15	347	201	2087	739	277	170	44.3	156	43.8	66.6	29.2	3.0	2227	70	1895	116	775	37	165	70	1895	116	775	37	165	70	1895	116	775	37	165	70	1895	116	775	37	165			
1935	73	1422	3.6	5.2	30.5	24	3.0	20	354	205	2249	798	294	184	49.4	166	45.9	74.8	34.0	3.1	2057	64	2005	123	536	26	196	64	2005	123	536	26	196	64	2005	123	536	26	196	64	2005	123	536	26	196			
1936	97	1665	3.3	4.8	48.0	26	7.2	30	336	192	2331	835	304	195	54.3	170	47.9	81.1	35.0	3.9	2244	70	2047	125	531	26	204	70	2047	125	531	26	204	70	2047	125	531	26	204	70	2047	125	531	26	204			
1936 III.	91	1747	3.4	5.0	60.0	38	9.6	28	336	201	2352	840	305	196	53.1	172	48.0	81.3	36.0	3.9	2241	68	1872	118	506	24	204	68	1872	118	506	24	204	68	1872	118	506	24	204	68	1872	118	506	24	204			
IV.	102	3130	3.1	4.7	56.6	27	9.4	39	335	200	2337	837	304	195	52.9	170	47.8	81.4	35.8	3.9	2249	71	1983	125	519	2																						

Zeit	Umsätze ²⁾																											
	Lebensmittel ²⁰⁾					Schlachtungen in Wien				Indexziffern			Zufuhren nach Wien		Zufuhren nach Wien													
	Konfektion	Schuhe	Hausrat	Punzierungen	Inserate (1928-1931 = 100)	Rinder	Käber	Fleischschweine	Fettschweine	Fleischzufuhren i. d. Großmarkthalle	Butter ²⁰⁾	Eier ²⁰⁾	Gemüse	Kartoffeln	Zuckerabsatz in Osterreich	Milchmanifertierung nach Wien	Bier	Wein	Branntwein	Rohentnahmen aus dem Tabakverschleiß	Ertrag der Warenumsatzsteuer	Stromverbrauch in Wien	Davon durch Private	Gasverbrauch in Wien	Davon durch Private	Brennstoffverbrauch für Hausbrand und Kleingewerbe in Osterreich	Brennstoffverbrauch in Wien	
	1923-1931 = 100	1000 Stück	1923-1931 = 100	1000 q		100 t	1000 hl	Mill. S	Mill. kw/h																			Mill. m ³	1000 t
105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	
1929	115	123	114	118	122	102	125	119	33.4	24.1	110	98	99	111	57	180	251	74	22	30	21	48	34	27	25	202	291	
1930	114	115	116	114	115	97	10.8	1.4	29.1	28.8	109	103	127	114	60	161	247	75	21	30	21	47	33	26	25	131	225	
1931	108	106	120	117	107	88	10.7	1.7	43.1	28.7	86	99	114	110	55	169	228	95	20	29	18	45	31	27	26	162	223	
1932	101	81	100	89	67	73	10.9	1.4	32.6	26.7	89	96	109	111	53	152	226	92	17	27	15	42	29	27	25	143	202	
1933	94	72	97	66	43	70	9.1	1.1	30.3	27.4	82	99	95	104	52	148	227	84	15	26	11	40	27	26	126	186		
1934	87	70	84	58	41	65	8.8	1.0	39.8	21.5	66	104	77	116	44	143	226	81	15	26	12	38	26	25	110	159		
1935	87	76	90	63	42	68	9.5	1.0	29.1	25.0	66	111	76	98	39	144	225	80	18	24	12	40	27	22	112	158		
1936	85	76	73	65	42	68	7.6	0.9	23.2	25.0	64	88	67	122	43	143	229	196	17	24	12	41	29	25	101	152		
1936 III.	77	81	79	72	34	69	9.6	0.8	29.5	27.7	49	100	60	60	26	129	238	155	14	24	11	42	30	27	23	64	121	
1936 IV.	86	70	78	70	47	71	6.8	0.6	24.1	19.9	61	111	96	121	35	125	229	182	16	23	12	39	27	25	23	47	94	
1936 V.	84	76	70	67	37	74	7.4	0.6	25.4	20.7	59	86	58	127	49	124	236	218	15	24	11	37	25	25	21	57	104	
1936 VI.	74	68	69	63	44	64	8.3	1.2	30.6	24.3	54	91	56	119	34	142	232	243	17	25	11	35	24	22	19	59	94	
1936 VII.	86	71	66	63	46	68	6.5	1.3	21.3	22.0	73	93	72	174	66	180	241	269	19	27	12	36	25	20	16	92	120	
1936 VIII.	86	60	75	65	37	66	8.5	1.2	23.6	31.1	65	62	61	166	51	146	228	252	23	22	12	36	24	21	33	96	147	
1936 IX.	87	82	78	61	46	64	7.5	0.9	19.4	26.0	91	93	79	180	66	200	216	200	19	24	12	40	28	21	33	129	182	
1936 X.	99	79	93	60	39	75	7.6	0.7	20.1	25.7	73	74	61	129	62	188	223	146	154	20	24	14	47	33	26	162	200	
1936 XI.	83	74	72	59	46	68	8.8	1.0	24.2	30.6	65	76	64	113	45	131	214	132	16	23	14	48	35	29	23	158	216	
1936 XII.	101	70	67	63	46	62	5.4	0.7	20.0	23.3	74	80	70	114	36	113	226	153	112	17	26	15	40	35	27	146	212	
1937 I.	79	75	62	68	40	70	7.3	0.7	20.7	21.6	64	69	64	66	24	162	227	120	85	14	21	13	48	34	29	25	138	204
1937 II.	80	85	62	61	42	67	6.8	0.7	22.3	19.1	56	68	62	73	22	123	208	122	74	14	12	12	43	31	29	115	175	
1937 III.	94	81	67	61	38	72	8.4	0.8	32.9	19.5	54	91	95	110	36	138	237	160	87	13	24	12	44	32	27	70	140	
1937 IV.	87	63	55	62	35	71	7.3	0.6	24.9	18.4	67	76	67	102	42	126	227	161	93	14	12	12	41	30	26	62	118	
1937 V.	80	66	74	66	34	74	6.7	0.8	25.6	18.8	55	74	56	130	64	129	237	253	91	14	24	12	38	26	21	56	109	
1937 VI.	93	67	67	72	52	72	8.8	1.5	30.0	25.7	72	105	83	210	98	144	240	251	84	14	25	12	38	26	22	64	129	
1937 VII.	93	66	67	66	63	74	6.6	1.1	21.6	22.7	62	71	77	169	79	184	235	269	96	17	25	13	37	26	17	91	140	
1937 VIII.	83	85	73	68	52	70	8.7	1.4	26.7	28.2	63	72	66	160	56	164	222	188	18	25	13	38	27	22	62	118		
1937 IX.	60	60	83	74	65	67	7.6	1.0	22.4	22.4	80	93	79	132	55	210	211	15	15							108	166	

Zeit	Umsätze ²⁾													Produktion ²⁾																																																										
	Bepflanzungsabsatz in Osterreich			Besuch der städtischen Bäder insgesamt		davon der Warmbäder		in Wien		Fremdenverkehr			Produktionsindex (1929 = 100)			Stromerzeugung in Osterreich (1929 = 100)			Gaserzeugung in Wien			Steinkohle			Braunkohle			Eisenerz			Rohisen			Rohstahl			Walzware + Absatz von Halbzeug			Baumwoll-garn			Erzeugung je Spindel			Holzmaterialebedarf der Webereien			Holzschiff			Zellulose			Papier			Pappe			Bier (Bierwürze) in 1000 hl			Eisenindustrie in % des Normalbestandes			Baumwollspinnereien (1923-1931 = 100)			Auftragsbestand ⁴⁾		
	1000 Per-sonen	1000 Per-sonen	1000 Per-sonen	1000 Personen	überhaupt	aus dem Aus-land	überhaupt	aus dem Aus-land	überhaupt	aus dem Aus-land	überhaupt	aus dem Aus-land	überhaupt	aus dem Aus-land	überhaupt	aus dem Aus-land	überhaupt	aus dem Aus-land	überhaupt	aus dem Aus-land	überhaupt	aus dem Aus-land	überhaupt	aus dem Aus-land	überhaupt	aus dem Aus-land	überhaupt	aus dem Aus-land	überhaupt	aus dem Aus-land	überhaupt	aus dem Aus-land	überhaupt	aus dem Aus-land	überhaupt	aus dem Aus-land	überhaupt	aus dem Aus-land	überhaupt	aus dem Aus-land	überhaupt	aus dem Aus-land	überhaupt	aus dem Aus-land	überhaupt	aus dem Aus-land	überhaupt	aus dem Aus-land	überhaupt	aus dem Aus-land	überhaupt	aus dem Aus-land																				
	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160																																												
1929	869	640	52.3	184	53	35	87	100	28	17	294	156	144	143	146	78	110	105	868	1870	1913	455	436	102	119																																															
1930	897	656	50.3	254	55	37	81	101	27	18	255	98	89	104	107	77	102	110	862	1779	1752	492	424	66	113																																															
1931	900	647	47.6	257	46	30	69	97	28	19	249	43	47	68	70	72	96	121	801	1796	1751	247	332	21	95																																															
1932	11	903	639	43.6	241	36	24	60	94	18	259	25	30	39	40	68	95	118	695	1664	1675	189	257	14	81																																															
1933	11	815	620	39.1	187	34	22	62	92	20	251	22	28	43	41	68	98	109	732	1850	1671	238	191	17	97																																															
1934	11	784	618	37.6	165	119	25	29	19	21	238	39	41	59	60	83	122	139	667	1988	1657	269	202	32	89																																															
1935	11	750	580	39.9	146	142	36	32	22	22	248	64	61	73	71	90	141	152	677	2119	1644	411	195	32	130																																															
1936	12	718	598	39.9	144	155	47	35	26	27	241	85	78	86	85	96	160	168	684	2118	1488	435	183	37	153																																															
1936 III.	10	628	628	41.3	164	90	23	32	20	78	109	27	21	224	93	85	106	105	106	168	173	500	1866	1359	307	273	44	154																																												
1936 IV.	10	677	677	40.6	153	91	18	30	20	84	101	25	20	208	85	81	103	104	106	162	191	712	2187	1431	449	269	47	139																																												
1936 V.	12	677	677	42.8	146	120	21	32	22	81	100	25	20	199	79	79	99	96	100	145	149	777	2059	1463	582	245	42	125																																												
1936 VI.	13	1067	537	40.1	136	186	47	35	27	78	101	21	19	197	80	78	89	88	83	137	162	684	2038	1355	492	215	44	128																																												
1936 VII.	15	1079	512	36.8	127	341	126	44	36	80	102	21	20	225	93	81	90	88	83	136	177	745	2122	1558	614	214	39	122																																												
1936 VIII.	16	802	539	35.3	105	421	163	58	50	77	102	21	20	223	85	74	77	79	147	167	708	2172	1355	445	139	30	138																																													
1936 IX.	14	637	582	39.4	140	211	70	57	45	78	102	23	20	250	87	76	81	76	92	157	176	613	2133	1480	336	63	30	151																																												
1936 X.	12	613	613	43.7	158	93	20	37	25	81	102	28	21	285	82	82	77	74	97	173	177	764	2285	1675	433	102	28	171																																												
1936 XI.	11	588	588	40.2	147	62	19	27	16	82	100	29	19	274	88	77	63	64	103	184	157	799	2204	1563	227	118	24	170																																												
1936 XII.	10	570	570	40.8	155	75	19	27	17	91	101	29	19	277	87	74	78	65	97	163	143	807	2299	1929	847	151	36	174																																												
1937 I.	9	526	526	38.1	138	83	22	26	17	87	105	29	19	274	98	88	118	107	98	155	159	533	2177	1559	247	178																																														

Zeit	Produktion																	Arbeitsmarkt																
	Lagerhaltung ³⁾		Brennstoffbedarf ⁴⁾															Gegen Krankheit Versicherte ⁵⁾		Gegen Arbeitslosigk. Versich. ⁶⁾		Zur Vermittlung vorgemerkte Arbeitslose ⁷⁾			Unterstützte Arbeitslose ^{1) 2)}				Altersrentner ⁸⁾		Wien ⁹⁾			
	Baumwollspinnereien (1923-1931=100)	Lagerhäuser der Gemeinde Wien Versicherungswert	Müll. S	Industrie und Landwirtsch. abfahrtpf.	Landwirtschaft	Nahrungsmittelind.	Eisen- u. Metallind.	Chemische Industrie	Keramische und Glasindustrie	Baustoffe	Textil	Lederindustrie	in Österreich	in Wien ²⁾	in Österreich	in Wien	in Österreich insgesamt ²⁾	in Wien	in Österreich	Österr. ohne Wien	in Österreich	in Wien	in Österreich	in Wien	Neuanmeldungen Stellensuchender	Neuanmeldungen offener Stellen	Vermittlungen	Andrangsziffer ²⁾						
																													Müll. Pers.	1000 Pers.	1929 = 100	1000 Pers.	1923-1933 = 100	1000 Personen
161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191				
1929	113	8-8	351	6-5	34	128	20	10-7	36	26	3-4	636	109	1124	554	84	192	82	164	67	97	86	81	89	38	14	31-7	15-4	13-9	232				
1930	91	7-3	279	4-0	31	84	15	9-7	40	19	3-2	606	95	1074	523	105	243	102	207	83	124	107	100	113	49	17	33-1	13-5	11-7	279				
1931	78	8-0	246	4-0	32	59	15	8-0	34	19	3-1	556	87	966	476	130	301	125	253	96	157	131	116	142	60	21	33-2	11-2	9-9	341				
1932	58	7-4	210	3-3	28	40	14	6-6	26	17	2-6	485	77	828	408	163	378	163	309	116	193	159	139	174	70	24	31-0	7-5	7-2	452				
1933	72	4-7	206	2-9	26	40	15	5-0	19	19	2-6	445	70	727	373	175	406	185	329	131	199	170	157	180	79	28	27-7	7-0	6-7	445				
1934	79	5-7	215	2-4	27	50	14	5-9	19	18	2-1	439	69	724	369	161	370	185	288	123	165	150	148	150	85	31	29-6	7-1	6-8	459				
1935	86	5-0	230	2-4	25	59	15	6-8	24	19	2-1	459	72	774	390	152	349	176	262	111	151	137	135	139	90	34	28-1	9-5	9-2	352				
1936	111	5-2	227	2-3	22	63	14	7-3	25	19	2-1	456	72	780	383	152	350	173	259	107	152	134	129	138	93	35	28-5	9-6	9-2	339				
1936 III.	102	7-0	209	1-0	18	65	13	6-3	16	19	2-1	451	73	753	383	152	392	186	314	121	193	132	129	135	92	34	22-1	11-5	10-9	192				
IV.	107	6-0	200	1-0	16	62	12	7-9	22	15	1-8	451	72	780	389	154	358	177	282	113	169	136	131	139	92	34	23-4	11-6	11-3	202				
V.	118	5-4	206	2-9	16	60	11	7-9	31	14	1-6	461	71	802	394	155	333	172	254	109	145	137	134	140	92	35	24-3	10-8	10-5	226				
VI.	118	4-7	199	3-8	17	55	11	6-1	32	12	1-4	460	72	808	395	156	323	169	236	104	131	137	131	141	92	35	24-1	10-5	10-1	229				
VII.	108	3-4	215	3-4	21	56	11	7-3	36	13	1-6	457	72	816	394	152	310	164	224	100	124	135	129	139	93	35	27-4	11-9	11-4	230				
VIII.	121	3-2	215	2-2	19	56	12	6-7	37	16	1-9	462	72	826	399	150	305	163	219	99	120	133	128	137	93	35	26-7	10-7	10-2	250				
IX.	120	3-9	233	2-6	21	61	14	6-5	38	18	2-1	471	72	822	405	150	304	160	216	96	120	133	128	137	93	35	29-3	13-1	12-6	223				
X.	117	4-1	212	2-8	33	70	19	8-6	32	23	2-4	475	71	812	408	152	317	160	221	94	127	134	128	138	94	35	31-0	10-7	10-4	290				
XI.	111	4-1	270	2-7	36	70	19	8-2	21	23	2-4	467	71	783	398	147	341	162	243	100	144	136	130	141	94	35	43-1	6-6	6-4	651				
XII.	123	3-3	255	2-5	24	72	19	7-3	14	25	2-3	437	71	725	373	145	382	177	273	107	166	133	128	137	94	35	32-4	4-6	4-4	705				
1937 I.	148	4-0	250	2-5	19	82	17	6-0	7	24	2-5	430	72	709	363	146	407	190	303	118	189	137	125	135	91	35	33-3	5-8	5-4	574				
II.	138	4-0	243	2-0	19	79	15	6-4	11	21	2-5	436	72	720	369	142	398	186	315	122	193	126	124	127	95	36	20-1	7-4	7-0	271				
III.	118	4-5	241	1-2	19	76	14	8-5	20	19	1-9	446	72	765	363	142	368	177	295	116	180	122	123	122	95	36	20-6	11-7	11-2	176				
IV.	123	4-2	241	1-0	18	75	14	7-6	26	19	1-0	455	71	811	392	142	330	170	258	109	149	123	127	121	95	36	24-0	11-9	11-5	202				
V.	123	4-2	243	1-7	18	85	13	7-6	30	16	1-4	454	71	846	401	142	304	163	226	103	123	123	127	120	95	36	22-3	13-0	12-6	172				
VI.	118	3-4	263	4-4	17	92	12	7-3	38	16	1-4	466	73	866	402	138	281	156	203	98	105	121	125	117	96	36	23-0	12-6	12-1	182				
VII.	122	3-2	272	3-6	20	94	15	6-2	39	15	1-3	463	73	873	400	136	273	154	191	95	95	118	123	114	96	36	29-3	11-4	11-0	258				
VIII.	134	3-3	275	2-3	23	98	15	6-8	37	18	1-9	465	73	883	405	132	262	150	182	93	90	114	121	109	96	36	24-7	12-0	11-7	206				
IX.																																		
X.																																		

Zeit	Arbeitsmarkt													Bundesbahnen													Personen-kraftwagen ²⁾				
	Zur Vermittlung vorgemerkte Arbeitslose nach Betriebsklassen in Österreich ³⁾												Unterstützte Arbeitslose Wien ³⁾	Durchschnittlich Wagen je Arbeitstag													Anmeldungen				
	Baugewerbe	Eisen- und Metallgewinnung	Eisen- und Metallwareindustrie	Maschinenzeug.	Elektroindustrie	Holzindustrie	Bekleidungsindustr.	Graphische Industr.	Chemische Industr.	Warenhandel	Bezugsdauer bis 30 Wochen	Notstandsausschle	Personenzüge ²⁾	Güterzüge ²⁾	Personenverkehr ²⁾	Güterverkehr ²⁾	Wagengestellung insgesamt in 1000 ³⁾	Gestellung (1923-1931=100) ³⁾	Wagengestellung insges.	Offene	Gedekte	Schemel	Binnenverkehr	Einfuhr	Ausfuhr	Durchfuhr	Gesamtverkehr	Auslandsverkehr	Anmeldungen	davon neu	Abmeldungen
192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	
1929	52	1-3	17	7	2-0	9-4	15	2-2	3-6	12	43-5	23-8	48-8	369	18-2	34-4	169	117	6752	3273	3377	73	5899	2148	871	774	10.007	3613	.	.	.
1930	64	4-4	21	13	3-4	12-7	15	2-8	5-0	13	53-7	29-6	46-5	313	18-3	31-0	156	109	6258	2854	3344	60	5514	1711	745	697	8.926	3177	.	.	.
1931	78	6-3	25	16	6-0	18-0	20	4-0	5-6	13	57-6	36-8	42-5	271	16-0	26-9	142	98	5679	2392	3250	36	5133	1626	545	558	8.084	2729	108	290	1020
1932	92	6-2	35	19	7-8	24-0	26	6-0	6-5	18	60-1	51-9	36-8	209	14-1	22-2	121	84	4788	1820	2950	19	4378	1219	411	405	6.452	2035	1099	203	1158
1933	90	6-6	38	20	8-1	27-2	28	7-1	7-0	22	48-8	81-5	34-0	211	12-7	22-1	113	78	4483	1718	2780	18	4103	1056	414	432	6.187	1902	1160	125	1217
1934	79	4-6	32	17	6-4	23-1	26	7-1	6-9	23	35-3	87-8	32-7	223	11-6	22-6	124	86	4958	1973	2952	33	4510	989	448	453	6.565	1890	1330	151	1228
1935	75	3-1	27	12	5-4	20-2	23	7-1	7-0	22	29-0	82-2	33-3	228	11-5	22-9	127	88	5028	2090	2911	21	4552	963	476	452	6.656	1891	1337	199	1098
1936	80	3-0	25	13	5-2	19-7	22	7-0	6-7	21	29-4	77-9	32-5	235	11-4	22-6	125	87	4963	2021	2910	31	4476	919	487	463	6.549	1868	1463	384	1173
1936 III.	97	3-3	27	14	6-1	22-5	21	7-2	6-9	22	33-9	83-0	29-3	214	9-4	21-5	119	82	4572	1658	2885	29	4080	839	491	350	5.944	1681	1768	239	822
IV.	80	3-3	26	14	5-8	20-5	20	7-1	6-6	22	29-2	81-8	29-4	199	10-5	20-0	120	85	4818	1845	2940	33	4331	760	488	261	6.020	1508	2865	476	909
V.	68	3-1	25	13	5-6	19-1	20	7-2	6-4	21	27-3	78-8	31-7	217	10-8	20-2	122	83	5094	2059	3003	32	4560	808	514	361	6.455	1683	2585	745	1132
VI.	64	3-0	24	12	5-2	18-0	22	6-8	6-8	21	25-7	76-9	33-9	226	12-7	20-5	118	81	5128	2120	2973	34	4542	860	586	524	6.707	1969	1903	742	887
VII.	60	2-8	23	12	4-7	17																									

Zeit	Lastwagen ²⁾		Krafträder ³⁾				Ertrag der Benzinststeuer	Außenhandel ²⁾																											
	Anmeldungen		davon neu		Abmeldungen			Einfuhr												Ausfuhr															
	in Stück		in Stück		in Stück			Insgesamt ²⁰⁾	Lebende Tiere	Nahrungsmittel und Getränke		Rohstoffe ²⁰⁾	davon Brennstoffe		Fertigwaren	Insgesamt ²⁰⁾	Rohstoffe	Fertigwaren ²⁰⁾		Einfuhrüberschuß insgesamt	Einfuhrüberschuß von Rohstoffen	Ausfuhrüberschuß von Fertigwaren ²²⁾													
	223	224	225	226	227	228				Mill. S	Mill. S		Mill. S	Mill. S				Mill. S	Mill. S				Mill. S	Mill. S	Mill. S	Mill. S	Mill. S	Mill. S	Mill. S	Mill. S	Mill. S	Mill. S			
	1929	1930	1931	1932	1933	1934		1935	1936	1937	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
1929	.	.	.	.	.	.	.	.	274	107	8.6	21.6	59.4	1.19	83	106	6.89	22.1	5.55	107	343	183	174	3.42	40.9	2.91	135	122	457	91	41.8	28
1930	.	.	.	.	.	.	.	.	228	92	6.9	18.9	51.8	1.24	63	82	5.24	15.9	4.02	90	279	156	97	2.93	34.6	2.46	112	102	382	72	28.6	23
1931	596	157	485	2126	395	1646	.	.	184	72	6.7	14.0	42.2	1.29	52	67	5.00	14.8	3.84	72	244	113	70	2.11	23.1	1.77	82	75	304	72	29.3	10			
1932	497	71	508	2084	244	2163	3.44	.	117	47	5.1	10.1	29.6	1.04	37	48	3.82	11.7	2.93	39	133	65	42	1.56	14.2	1.25	46	43	228	52	21.7	7			
1933	502	45	537	2239	192	2311	3.16	.	99	39	4.8	8.4	22.0	1.03	36	46	3.52	10.1	2.60	29	101	68	42	1.75	16.1	1.46	46	42	249	31	19.9	19			
1934	488	41	454	2667	222	2321	3.29	.	98	38	4.7	6.6	21.0	1.02	38	49	3.51	8.8	2.57	31	106	73	45	2.15	19.9	1.82	50	45	271	25	17.9	19			
1935	507	54	480	2775	285	1935	3.33	.	102	40	4.6	7.9	20.9	0.87	40	51	3.54	8.4	2.52	32	115	76	47	2.25	20.5	1.91	52	46	289	26	19.3	19			
1936	438	60	447	2487	445	2034	3.91	.	106	42	4.6	8.4	20.2	0.82	42	54	3.53	7.8	2.44	33	119	81	50	2.32	22.8	1.98	53	48	286	25	19.4	20			
1936 III.	615	59	381	3784	634	1946	2.83	.	113	46	3.9	8.7	18.4	0.74	47	58	2.97	6.0	1.81	36	124	90	55	2.20	24.4	1.84	59	52	297	23	22.3	23			
IV.	682	67	341	5233	1010	2030	3.40	.	104	42	3.6	6.6	17.2	0.73	42	55	2.67	5.4	1.68	35	147	83	51	2.25	23.1	1.92	56	49	299	20	18.9	21			
V.	597	49	487	3987	812	2549	3.43	.	97	40	3.9	7.1	19.0	0.79	38	54	2.91	6.1	1.95	32	130	79	51	2.30	22.6	1.97	51	48	297	18	15.4	20			
VI.	426	47	284	2877	576	1917	4.22	.	89	36	4.0	8.5	18.3	0.82	32	45	2.95	6.4	2.03	30	116	76	47	2.49	23.4	2.14	50	45	306	13	8.4	19			
VII.	442	71	353	3152	780	2200	4.52	.	94	38	4.4	7.6	18.5	0.82	37	51	3.40	7.3	2.30	30	114	71	46	2.46	22.4	2.17	46	45	250	22	14.5	16			
VIII.	367	81	364	2523	484	2098	5.24	.	101	41	4.7	8.9	20.3	0.96	35	49	3.53	7.6	2.39	31	105	76	48	2.58	22.5	2.28	50	45	257	25	12.8	19			
IX.	438	66	390	2123	334	2264	4.89	.	105	41	5.1	10.7	21.2	0.93	37	57	3.98	9.3	2.89	35	113	85	49	2.57	22.7	2.23	59	48	289	20	14.6	24			
X.	438	83	552	1566	213	2804	5.00	.	117	44	5.6	9.0	24.6	0.86	46	67	4.50	0.5	3.26	36	119	85	49	2.24	21.7	1.91	59	49	278	32	24.5	22			
XI.	398	71	692	1453	152	2722	3.67	.	119	44	5.7	8.9	22.9	0.76	51	62	4.76	10.8	3.43	36	119	85	50	2.41	22.4	2.05	57	50	313	34	28.3	21			
XII.	250	50	670	776	122	1555	4.07	.	128	41	5.4	9.0	28.5	1.02	55	54	4.18	19.7	3.07	35	114	95	53	2.68	27.2	2.27	62	48	357	33	27.9	27			
1937 I.	289	42	469	717	74	1048	3.44	.	105	45	4.8	7.2	21.8	0.81	48	67	3.80	8.4	2.69	28	95	73	52	2.17	22.8	1.84	46	52	286	32	24.9	18			
II.	363	52	351	1022	147	1028	3.04	.	116	49	4.5	6.7	23.5	0.85	54	72	3.44	7.4	2.40	31	101	91	59	2.47	26.9	2.07	59	56	338	25	27.4	26			
III.	598	59	339	3912	916	1808	2.67	.	127	52	4.5	8.1	28.6	1.09	54	67	3.25	6.6	2.20	36	112	105	65	3.00	33.1	2.56	67	59	368	22	20.7	30			
IV.	724	04	387	5387	1720	2407	4.23	.	122	49	4.6	5.9	26.5	1.02	53	69	3.39	6.6	2.23	37	121	103	63	3.12	29.0	2.66	70	62	411	19	23.7	34			
V.	555	175	304	4023	1271	2104	3.71	.	122	49	4.6	6.6	26.9	1.07	53	73	3.31	6.8	2.30	35	126	99	62	3.25	31.8	2.79	63	58	412	23	21.1	28			
VI.	523	79	339	3597	949	2209	4.15	.	126	50	5.0	8.0	30.7	1.22	51	69	3.60	7.7	2.63	36	135	105	65	3.91	34.9	3.46	66	60	421	21	15.7	30			
VII.	499	87	330	3352	954	2233	4.59	.	119	48	5.2	7.9	25.3	1.00	50	68	4.00	8.0	2.74	36	134	109	70	3.90	36.3	3.41	69	65	450	10	13.2	33			
VIII.	437	88	326	2501	616	1927	4.93	.	113	45	5.5	9.3	18.3	0.74	50	68	4.54	9.9	3.28	35	125	102	63	3.00	25.8	2.53	72	65	441	11	23.7	37			
IX.	.	.	.	.	.	.	.	.	117	46	5.7	8.5	22.3	0.82	48	65	4.63	10.2	3.44	35	123	108	63	2.96	30.1	2.50	72	60	411	9	18.0	37

Anmerkungen zu den vorstehenden Tabellen:

* Saisonbereinigt. — Ø Durchschnitt. — *) Provisorische Zahlen. — 1) Monatsmitte. — 2) Monatssummen. — 3) Monatsende. — 4) Monatsdurchschnitt. — 5) Der Rückgang von August auf September 1936 erklärt sich vorwiegend aus der Neubewertung der auf Schweizer Franken lautenden Effekten. — 6) Parität ab Mai 1934: 100 S = 57.0726 Schw. Fr., vorher 100 S = 72.926 Schw. Fr., ab September 1936 100 S = 82.509 Schw. Fr., ab Jänner 1937 100 S = 82.336 Schw. Fr. — 7) Ab Mai 1934 Aufwertung des Goldbestandes und der Devisen. — 8) Ohne Bankaktien. — 9) Kol. 27: Dividendensumme ausgedrückt in % des Gesamtkurswertes; Kol. 28: Dividendensumme ausgedr. in % des Kurswertes der A. G. die Dividende zahlen. — 10) Bei einer Laufzeit von 2 Wochen bis 3 Monate gegen 150%ige Deckung in Effekten (mit Nachschußpflicht) für erste Firmen. — 11) Ab April 1934 Umrechnung zum Privatclearingkurs, bzw. für 100 S Gold = 125 S. — 12) 1928 nur Pfandbriefe der Hypothekenanstalt, sonst inkl. Aktienbanken. — 13) Für Juni und Juli 1931 nur Sparkassen allein, da Angaben der anderen Geldinstitute fehlen; ab November 1933 inkl. der auf Schillingbeträge umgerechneten Fremdwährungseinlagen und Kassenscheine in fremder Währung. — 14) Angaben des Reichsverbandes deutscher Sparkassen in Österreich. — Für die Jahre 1929—1931 Jahresdurchschnitte aus den Vierteljahrsziffern. — 15) Ab Juni 1935 wurde an Stelle der 7% Völkербundanleihe die 5% Konversionsanleihe, ab Juli 1935 wurde statt der 7% Anleihe der Stadt Baden vom Jahre 1926 die konvertierte 6% Anleihe in die Berechnung einbezogen. — 16) Großhandelspreis von Schweinefleisch als Vielfaches des Großhandelspreises von Futtermais. — 17) Inländische Agrarstoffpreise in Prozenten der inländischen Industriestoffpreise. — 18) Nur Neuauftrieb auf dem Zentralviehmarkt in St. Marx, ausschließlich der Kontumazanlage und der Außermarktbezüge. — 19) Die jeweils letzten 12 Werte der saisonbereinigten Indexziffern sind provisorische Zahlen, die sich nur unbedeutend von den endgültigen Werten unterscheiden. — 20) Auf 100 unmittelbar neu angemeldete offene Stellen entfallen unmittelbar neu angemeldete Stellensuche. — 21) Ohne Vorzeichen = Ausfuhrüberschuß, — = Einfuhrüberschuß.