

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

Article — Digitized Version

Die österreichische Kraftfahrzeugindustrie

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1950) : Die österreichische Kraftfahrzeugindustrie, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 30, Iss. 5, pp. 45-48

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131111>

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.

Die Österreichische Kraftfahrzeugindustrie

Von unserem österreichischen Korrespondenten

Die österreichische Kraftfahrzeugindustrie litt trotz sehr beachtlicher technischer Leistungen vor dem Kriege an dem zu engen Inlandsmarkt, der zu einer Verteuerung, aber auch zu einer Verzettlung in den Produktionsprogrammen und in der Zahl der Betriebe führte. Der Krieg brachte zwar auch in dieser Hinsicht eine gewisse Ordnung und führte zu einer verbesserten maschinellen Ausstattung der Werke, die aber durch den Krieg selbst, namentlich durch die nachfolgenden Demontagen größtenteils wieder verloren ging¹⁾. Liegen doch die Automobilfabriken fast durchweg in der Ostzone, vorwiegend in und um Wien, während Graz und Steyr von den Russen kurzfristig besetzt wurden, was ebenfalls zum Verlust der modernen Anlagen führte. In Steyr dauerte es wieder einige Zeit, ehe die neue, amerikanische Besatzungsmacht die Erlaubnis zur Wiederaufnahme der Produktion gab, bis zu deren Beginn einstweilen Jeeps umgebaut und mit Karosserien versehen wurden.

Obwohl in Österreich sehr viele ehemalige Wehrmachtsfahrzeuge wieder in Benützung genommen werden konnten (Angaben darüber fehlen) und auch von den Besatzungsmächten laufend Fahrzeuge abgegeben werden, so scheint doch der inländische Markt noch keineswegs gesättigt zu sein. Die Gesamtzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge hatte sich seit 1937 (bis 31. 10. 1948²⁾) um 60 % auf rund 200 000 erhöht, wobei in den 6 Monaten ab April 1948 eine Vermehrung um 38 % eingetreten sein soll, was jedoch die Richtigkeit der Zwischenzählung bezweifeln läßt.

Der Stand der österreichischen Kraftfahrzeuge nach der Zählung vom 31. 10. 1948

Gattung	Stück	in % gegenüber 1937
Insgesamt	199 423	167
davon:		
PKW (ohne Taxi)	31 804	113
Autotaxi	2 578	60
Omnibusse	1 927	81
Lastkraftwagen	35 869	260
Zugmaschinen und		
Traktoren	11 702	5 001
Anhänger	13 642	614
Spezialkraftfahrzeuge	2 985	163
Lastdreiräder	2 201	178
Krafträder		
über 125 ccm	62 332	148
bis 125 ccm	34 383	148

¹⁾ In Wien und Niederösterreich allein — also ohne Steiermark und Steyr — wurden 1945 bei der Fahrzeugindustrie Maschinen im Werte von 40 Mill. RM (zu Stoppreisen) demontiert und durch Eingriffe der Besatzungsmacht Gesamtschäden von 99 Mill. RM zugefügt.

²⁾ Die Zwischenzählung erfolgte am 30. 4. 1948, die Hauptzählung am 31. 10. 1948, deren Ergebnisse erst im Herbst 1949 vom Statistischen Zentralamt veröffentlicht wurden. Diese „Statistik der Kraftfahrzeuge in Österreich 1948“ ist bereits überholt, aber mangels späterer Veröffentlichungen noch immer allein maßgebend.

Noch bedeutsamer ist der Umstand, daß von diesen Fahrzeugen 41 % älter als 10 Jahre, also noch Vorkriegserzeugnisse, waren, so daß sie die normale Betriebsdauer bereits überschritten hatten. Es besteht daher ein erheblicher Bedarf an Ersatzteilen und andererseits an neuen Fahrzeugen, der aus Devisengründen nicht völlig aus dem Ausland gedeckt werden kann³⁾.

Trotz dieses sehr erheblichen Nachholbedarfes — für PKW lagen auch 1949 etwa 20 000 ernsthafte Zuteilungsansuchen vor — konnte sich die österreichische Automobilindustrie noch nicht entschließen, mit dem Personenwagenbau zu beginnen. In erster Linie käme dafür das Werk in Steyr in Frage, das gegenwärtig besonders mit dem Traktorenbau und der Wiederaufnahme der Jagdwaffenerzeugung beschäftigt ist. Es sind zwar hier die Pläne für einen 1951 herauszubringenden PKW weit vorgeschritten, die jüngsten Preisveränderungen zwingen aber zu neuer Nachkalkulation⁴⁾, von der es abhängt, ob überhaupt sein Bau aufgenommen wird, da ohne Exportmöglichkeit der Inlandmarkt auf späterhin für Serienherstellung als zu begrenzt angesehen wird.

In der Zwischenzeit hat Steyr mit der Montage des Fiatwagen 1100 B begonnen, der einer bereits in Italien im Auslaufen befindlichen Serie angehört. Für österreichische Verhältnisse wurden lediglich die Übersetzungsverhältnisse den Bergstraßen angepaßt. Dieser Assemblingbau, der 2000 Wagen umfassen sollte, hat aber nicht befriedigt. Einerseits klagt die österreichische Industrie darüber, daß ihr keine Gelegenheit zur Lieferung von Zubehör und Ausrüstung geboten wird, und andererseits haben die österreichischen Gegenleistungen im Kompensationsverfahren Italien nicht befriedigt. Eine Fortsetzung des Fiat-Assemblingbaues in Steyr soll geplant sein, ferner wird von einem neuen Assemblingvertrag mit der Tschechoslowakei gesprochen. Insgesamt wurden 1949 in Österreich rund 1500 Wagen montiert, ob nur in Steyr oder einschließlich der Montage tschechoslowakischer Aero-Minors ist mangels endgültiger Produktionszahlen noch nicht ersichtlich.

Günstiger entwickelt sich die Montage von 500 tschechischen Aero-Minors bei Gräf & Stift in Wien, die auch als Lieferwagen karosseriert werden. Auch hier handelt es sich um Kompensationsgeschäfte,

³⁾ 1945—31. 12. 1948 wurden nur 1093 PKW eingeführt.

⁴⁾ Der Steyr-Fiat, der ursprünglich 22.000 S kostete, kommt nun auf 30.500 S (+ 36 %) zu stehen, wovon 2000 S auf die erhöhten Reifenpreise entfallen. Die Haupterhöhungen der letzten Zeit sind aber durch die Eisenpreiserhöhung, die durch eine Kohlenpreiserhöhung von über 100 % ausgelöst wurde, bedingt und betragen etwa 10 %. Der Steyrdiesel-LKW stellt sich nun auf 74.600 S (bisher 68.000 S), Puch 250 auf 7250 S (6600 S), Puch 125 auf 4500 S (4050 S). Der Preis für den 26 PS-Traktor wurde dagegen nur von 32.000 S auf 34.000 S erhöht, der neue Kleintraktor bleibt wie vorgesehen bei 23.000 S.

wobei als Gegenlieferung 600 t Stahl und österreichische Holzhäuser in die tschechischen Bergwerksgebieten wie Mährisch-Ostrau vorgesehen sein sollen.

In der Zwischenzeit behilft sich Österreich durch Übernahme ausländischer PKW, die nicht immer den offiziellen Weg gehen. Vielfach handelt es sich um Privatkompensationen der unter sowjetischer Leitung stehenden USIA-Betriebe, um Käufe von den Besatzungsangehörigen und „Geschenke“ u. ä. mehr (zusammen 175 Stück von 1945—48). Unter den vom 1. 11. 48 bis 31. 3. 49 zugelassenen 511 fabrikneuen Fahrzeugen dominieren England mit 52,1 % (vor allem 65 Austin, 153 Standard, 9 Vauxhall, da offenbar die Typen von 1—2 l am stärksten gefragt werden). Ausgesprochene Kleinwagen unter 1 l kommen für die österreichischen Bergstraßen weniger in Frage. Andererseits sind die USA-Wagen nur mit 6,7 % vertreten, da sie zu groß sind, und auch Jeeps können infolge des hohen Benzinverbrauches nur beschränkt übernommen werden.

Stark vertreten bei der Neuzulassung sind noch die Tschechoslowakei und Italien (17 % bzw. 9,4 %), die nun aber infolge der Sammel-Montagen zurückgehen werden, und endlich Frankreich (10,9 %: 34 Peugeot, 5 Citroen). Die Zulassung deutscher Wagen macht dagegen nur 2,9 % aus, ist aber noch immer umfangreicher als die österreichische Eigenherstellung (1 %), von der noch gesprochen werden soll. Bei den deutschen Wagen handelt es sich um 4 Volkswagen und 2 deutsche Fordwagen.

Die Entwicklung der Zulassung fabrikneuer PKW im weiteren Verlaufe von 1949 wurde bereits durch die österreichische „Eigenherzeugung“ bzw. den Zusammenbau beeinflusst. Ein Rückgang der tschechischen Quote kommt aber vorerst nicht zum Ausdruck. Ein Teil der Aerowagen erhielt LKW-Chassis und wurde möglicherweise auch der Tschechoslowakei zugerechnet.

Zulassung fabrikneuer PKW⁵⁾

Warenkategorie	II. Quartal 1949	III. Quartal	IV. Quartal
Gesamtzulassung	785	1113	812
österr. PKW	275	582	326
davon Fiatassembling	268	582	326
ausländ. PKW	510	531	486
englische	147	142	136
tschechische	121	164	210
französische	62	22	42
italienische	40	35	19
deutsche	54	92	28
von den deutschen Wagen waren:			
Volkswagen	47	64	13
Mercedes	4	25	13
andere	3	2	2

⁵⁾ Diese Statistik betrifft nur die Neuzulassung fabrikneuer Wagen. Die Außenhandelsstatistik 1948 weist dagegen bei einer Gesamteinfuhr von 1 448 Personenwagen eine Einfuhr von 282 deutschen aus — nur Frankreich lieferte mehr, nämlich 451 Stück — und 609 Kraftfahrzeugteile bei einer Gesamteinfuhr von 1 583 dz. Gewichtsmäßig steht auch hier die deutsche Einfuhr an der Spitze, wird aber bei beiden Posten wertmäßig von anderen Ländern überflügelt. Die Handelsstatistik 1949 liegt noch nicht vor. Nach vorläufigen Angaben wurden eingeführt an PKW aus England 574 Stück, aus der Tschechoslowakei 329, aus Deutschland 196, aus Frankreich 175, aus den USA. 134, aus Italien 84 Stück. Die Einfuhr (1493 Stück) ist also gleich den in Österreich selbst ab Mai 1949 montierten Wagen (1477 Stück).

Für deutsche Volkswagen, für die im Herbst 1949 eine Lieferfrist von 5 Monaten verlangt wurde, haben sich die Liefermöglichkeiten gebessert. Im September 1949 konnten in der Wiener Volkswagenvertretung täglich 30 Vormerkungen gebucht werden. Auch mit den Opelwerken kam es zu Verhandlungen, doch kam es anscheinend noch nicht zu wesentlichen Importen, wohl aber bei Mercedes Benz-Wagen, mit denen z. B. die Hütte Linz (VOEST) ihren Kraftwagenpark erneuert. Die Volkswageneinfuhr ist im Handelsvertrag nicht vorgesehen, erfolgt also durch anderweitige Kompensationsgeschäfte, was wegen der Problematik des österreichisch-deutschen Handelsvertrages aber wenig zu sagen hat. Seit kurzem werden jedenfalls auch Volkswagenkabrioletts nach Österreich geliefert und finden großen Anklang, doch brachte das IV. Quartal 1949 einen Einfuhrückgang.

Seit kurzem taucht in der österreichischen Eigenherzeugung auch der Porschewagen⁶⁾ auf, der von Dr. Porsche in seinem kriegsverlagerten Betrieb in Gmünd (Kärnten) erzeugt wird, der weitab von jeder Bahnverbindung liegt (17 km von Spittal). Deswegen ist dieser Wagen, der mehr oder weniger in Handarbeit hergestellt wird (höchstens 10 Stück monatlich, meist weniger) sehr teuer (66 000 S), er soll aber in größerem Umfang nunmehr in Salzburg erzeugt werden. Als Sportzweisitzer kommt er nur für einen beschränkten Abnehmerkreis in Frage, namentlich in der Schweiz und in Holland erfreut er sich wegen seiner hervorragenden Eigenschaften großer Beliebtheit, und er hat auch Exporterfolge nach Ägypten aufzuweisen. Der Bau eines Gebirgstraktors durch Porsche in Gmünd scheint aufgegeben zu sein.

In den übrigen Produktionszweigen hat jedoch Österreich wesentliche Produktionssteigerungen gegenüber der Vorkriegszeit aufzuweisen, obwohl Fross-Büssing nur noch Karosserien und Elektrokarren herstellt. Gräf & Stift (Wien) haben zwar nach dem Kriege ihre Maschinen verloren, stellen aber heute neben der Personenwagenmontage Dieselwagen her, bei denen durch Anwendung der von Prof. List (Graz, früher T.H.Dresden) entwickelten Wirbelkammer eine 25 %ige Brennstoffeinsparung erzielt wird. Diese Firma, die in Liesing über das größte österreichische Karosseriewerk verfügt, spezialisiert sich dabei auf die Herstellung von Omnibussen, deren Fahrgestell auch für Obusse Verwendung findet⁷⁾. Auch die Saurerwerke

⁶⁾ Beim Porschewagen handelt es sich um eine Fortentwicklung aus dem Volkswagen, von dem auch Bestandteile (Motor, Achsen) nach Österreich geliefert werden, so daß seine Erzeugung vorerst nur durch besonders günstige Kompensationsmöglichkeiten möglich wurde. Porsche steht auch weiter in Verbindung mit seinem Stuttgarter Konstruktionsbüro. — Eine weitere Fortbildung des Volkswagens ist der vereinzelt herausgekommene Denzlwagen, ebenfalls eine Sportkarosserie mit durch Kunstharz gebundenen Sperrholzstreifen, so daß der Aufbau nur 75 kg wiegt. Eine weitere Kunststoffkarosserie soll nun auch in Graz zunächst für bestimmte DKW-Typen (F7, F8) hergestellt werden. Nähere Angaben darüber fehlen.

⁷⁾ Zahl der zugelassenen Gräf & Stift Obusse im II. Quartal 1949: 11 Stück. — Die Studiengruppe Prof. List entwickelte auch den 15 PS-Dieselmotor „JW 15“ der Jenbacher Werke (früher Heinkelwerke) in Tirol (Viertakt-Einzyklindermotor mit liegendem Zylinder, Blockbau zum Schutz gegen äußere Einflüsse und Baukastenbauweise zur raschen Ersetzung rasch abnutzbarer Teile). Dieser Neukonstruktion werden hervorragende Eigenschaften zugesprochen, so daß ein lebhafter Export (auch nach Übersee wie Brasilien) und eine ständig steigende Serienerzeugung im Gange ist. Die Jenbacher Werke bauen selbst Generatoren dazu und haben im übrigen ein umfangreiches Produktionsprogramm, namentlich für Landmaschinen, Kältekompressoren, Seilbahnkabinen, Industriearüstung, und sind gegenwärtig das bedeutendste Industrieunternehmen Tirols.

stellen einen 5 t-Diesel Überlandautobus her und beginnen mit der serienmäßigen Erzeugung eines 125 PS Diesels, der durch ein Kesselgebläse eine Leistung von 150 PS erreicht. Es handelt sich dabei um einen 6,5 t LKW, der auch als Omnibus entwickelt wird. Ferner haben die Steyrwerke nach einem 3 t Otto-LKW aus alten Bestandteilen einen 3,5 t Diesel-LKW mit 85 PS herausgebracht, der nun auch als Omnibus verwendet wird. Ein Lizenzbau ist an die Rabawerke nach Raab in Ungarn vergeben worden, wobei einzelne Werkzeugmaschinen aus Österreich mitgeliefert werden.

Einzelbestandteile stellt auch Austro-Fiat in Wien her, das neben einem 5 t Wagen und Omnibussen im Lizenzbau einen MAN 120 PS-Diesel herstellt. Da dieses Werk, das als erstes trotz Zerstörungen zu arbeiten begann, aber unter sowjetischer Kontrolle steht, erscheinen seine Erzeugnisse, die auf etwa 15 LKW und 10 Autobusse monatlich geschätzt werden, nicht in der österreichischen Produktionsstatistik. Diese weist im 1. Quartal 1949 403, im 2. Quartal 518 LKW und Omnibusse aus, womit die Produktion vom Jahre 1937 um etwa 40 % überschritten wurde. Im 3. Quartal wurden (ohne USIA, d. h. sowjetisch kontrollierter Produktion) 426 LKW und 127 Omnibusse erzeugt. Dies entspricht einer Steigerung von 55 % bzw. 300 % gegen 1937. Die letzte bekannte Monatsproduktion (Oktober 1949) betrug 194 LKW (+ 215 % gegen 1937) und 79 Omnibusse (+ 690 %). Wie die halbjährlichen Neuzulassungszahlen zeigen, entfielen auf österreichische Erzeugnisse bereits 72,6 % der Neuzulassungen von LKW und Autobussen. 1948 bestand bereits eine bescheidene Ausfuhr von 16 Stück, während 913 Stück eingeführt werden mußten (davon 162 Stück aus Deutschland⁹). Ausgesprochener Bedarf besteht noch immer an leichten LKW mit weniger als 3 t Tragkraft.

Sprunghaft gestiegen ist die Motorräderproduktion, die bei dem Grazer Betrieb der Steyr-Daimler-Puchwerke konzentriert ist. Es handelt sich dabei um 2 Typen mit 125 und 250 ccm, für die insgesamt eine Monatsserie von 800—1100 Stück erzielt wird. Das sind etwa 30—70 % mehr als die gesamte Friedensproduktion. Damit wurden 97,2 % der Neuzulassungen gedeckt. Die USA. treten mit 2,2 % auf, während Deutschland nur 0,2 % stellt. Im Jahre 1948 konnte eine Ausfuhr von 1 619 Stück (26 Stück nach Deutschland) erzielt werden, während die Einfuhr nur 617 (davon 241 Stück aus Deutschland) betrug.

Die Motorrad-Jahresproduktion wird auf 14 000 Stück geschätzt. Die Oktoberproduktion erreichte 1166 Stück (+ 85 % gegen 1937, Monatsdurchschnitt). Die Grazer Puchwerke (Teilwerk der Steyr-Daimler-Puch AG, verstaatlicht) verloren 1945 rund 3000 Maschinen durch Demontage, besitzen nunmehr wieder rund 1000 und haben durch Mittel der Ex- und Importbank und ERP-Mittel teilweise neue Maschinen, insbes. Automaten und Stahlrohrpreßmaschinen erhalten. Sie erzeugen auch den überwiegenden Teil der österreichischen Fahrräder (monatliche Gesamtproduktion 10—14 000 Stück, das sind 90—115 % des Vorkriegs-

monatsdurchschnittes, geschätzte Jahreserzeugung der Puchwerke 1949: 150 000 Stück) und Fahrradzubehör, namentlich Freilaufnaben. (Beschäftigtenstand Mitte 1949: 3200 Mann einschl. Angestellte).

Ein Einfuhrbedarf Österreichs von Kraftfahrrädern dürfte also nur noch an schweren Maschinen bestehen, wobei sich aus Preis- und Devisengründen die Einfuhr wohl in bescheideneren Grenzen halten wird. Dagegen kommt seit kurzem ein Hilfsmotor (Fuchs-Königer, Hallein) mit etwa 45 ccm auf den Markt, dem gute Eigenschaften nachgesagt werden, obwohl seine Einführung wegen des Führerscheinzwanges zunächst Schwierigkeiten begegnete, die nun behoben sind.

Besondere Fortschritte kann Österreich im Traktorenbau aufweisen, der praktisch erst nach dem Kriege aufgenommen wurde (Monatsdurchschnitt 1937: 9 Stück). Er erreicht in Steyr Monatsserien von mindestens 300 Stück, die aber auch schon auf über 400 Stück stiegen. Es ist dies ein 2 Zylinder 26 PS-Dieselmotor, der demnächst durch einen leichteren Einzylindermotor ergänzt wird. Verschiedene Zusätze und Anhänger wie Schleppachsen usw. werden miterzeugt¹⁰). Demnach fallen 98,3 % der Neuzulassungen auf diesen Traktor (1065 Stück im 1. Halbjahr), nur Großbritannien konnte noch 1,2 % Neuzulassungen buchen. Überdies wird seit kurzem in Kundl (Tirol) ein leichter Gebirgstraktor¹¹) in geringer Anzahl erzeugt. Auch bei Traktoren konnte Österreich bereits im Vorjahr einen Ausfuhrüberschuß erzielen (Einfuhr 139 Stück, davon Deutschland 31 — Ausfuhr 289 Stück, davon nach Deutschland 28 Stück).

Neu begonnen hat Ende 1949 durch die Lohner Werke Ges. m. b. H. in Wien-Floridsdorf (bisher nur Karosseriebau) die Serienerzeugung eines Motorrollers nach Art der italienischen Vespa, jedoch nach eigenen Konstruktionen und aus österreichischem Material. Der Preis des „Motorroller Lohner 98“ beträgt 4100 S. Der Antrieb erfolgt durch einen Einzylinder-Zweitakt Sachsmotor (98 ccm - 2,25 PS), der in Österreich (Rotaxwerke in Wels) erzeugt wird.

Mit dem Ansteigen der Kraftfahrzeugproduktion hat auch die Erzeugung von Einzelteilen Schritt gehalten, die früher in Österreich entweder überhaupt nicht oder nur in geringer Zahl hergestellt wurden. So wurden 1948 bereits 11 565 Dieseleinspritzpumpen (namentlich in Hallein), 237 800 Zündkerzen und 98 700 Bremsbeläge hergestellt¹¹). Auch die Reifenproduktion ist

⁹) Der 26 PS Traktor der Steyrwerke wurde für Dänemark mit verstellbaren Spurweiten und einem Sondergetriebe zum Einsatz bei Gemüsekulturen geliefert. Breite Eisenräder mit Greifern hat die Sonderausführung für brasilianische Reisfelder. — Der ebenfalls in Steyr erzeugte Kleintraktor hat 13—15 PS, wiegt 1050 kg, erreicht 16 Stundenkilometer und ist seit der Wiener Frühjahrmesse 1950 im Handel. Die Produktion beider Traktoren soll insgesamt 600 Stück monatlich erreichen. Für beide Traktoren stellen die Paltenstahlwerke (Rottenmann) Anhänger allein in Österreich industriell her.

¹⁰) Lindnertraktor mit 14 PS-Warchalowski-Viertaktdieselmotor nunmehr vermutlich auch mit Jenbachermotor. Es soll eine Monatsserie von 30 Stück angestrebt werden, im 2. Halbjahr 1949 wurden aber nur 58 Stück zugelassen. Sein Weiterbau dürfte durch die Steyrserienerzeugung leiden. Die letzte bekannte Monatsproduktion (Oktober 1949) beider Werke erreichte 312 Stück.

¹¹) Die letzten bekannt gewordenen Monatsproduktionszahlen (Mai 1949) belaufen sich auf 1 400 Stück Diesel-Einspritzpumpen (Friedmann & Maier, Hallein), 24 400 Stück Zündkerzen, 9 500 Stück Bremsbeläge (April 1949: 13 700 Stück), Kugellager (Steyr) 370 300 Stück, Luftdruckbremsen 10 000 t. Die Reifenerzeugung (Semperit) erreichte für LKW, Autobusse und Traktoren 1948 34 573 Stück mit 2 881 Stück Monatsdurchschnitt, im Mai 1949 7 133 Stück. Bei PKW-Reifen lauten diese Zahlen: 59 295, 4 941, 6 359.

⁸) Deutsche LKW-Importe werden nur im II. Quartal 1949 ausgewiesen (3 Opel-Blitz unter 170 Importen), sie kommen vereinzelt vielleicht noch unter „Verschiedene“ vor.

erheblich. Trotz Demontage und Zerstörungen konnte die Kugellagererzeugung mehr als verdreifacht werden (970 000 bzw. 2 968 200 Stück). Hierin erreicht Österreich nunmehr in Mitteleuropa eine führende Rolle, die sich auch bei den Lieferungen an die Oststaaten zeigt. (Ausfuhr 1948: 6 862 dz, davon an die Tschechoslowakei 4 113 dz, Polen 762 dz und Ungarn 158 dz). Mit ihren 11 400 Arbeitern erreicht gegenwärtig die

österreichische Kraftwagenindustrie infolge Drosselung der PKW-Herstellung zwar nur eine gegen die Vorkriegszeit im ganzen um 30 % gesteigerte Produktion, aber ihre Bedeutung erschöpft sich nicht nur für das Inland. Ihre Exportmöglichkeiten sind zwar noch nicht ausgenutzt, Österreich wird jedoch auch ausländischen Erzeugern stets Möglichkeiten zu bestimmten Importen bieten.

Entwicklungstendenzen in der Verpackungswirtschaft

Dr. Hans-Carl Strohmayer, München

Die Verpackung im weitesten Sinne des Wortes mußte in Deutschland länger als ein Jahrzehnt zurückstehen und wurde dadurch in ihrer Entwicklung als eigenständiger Wirtschaftszweig stark gehemmt: Einmal trat die Ware selbst als lebenswichtiges und dazu fast ständig knappes Verbrauchsgut übermäßig in den Vordergrund. Ihre Erzeugung und Verteilung (über das Großgebäude in die „Ration“) war so dringlich und schwierig, daß die Art ihrer Darbietung kaum noch eine Rolle spielte. Zum anderen teilte die Verpackung in der Periode der Mangelwirtschaft das Schicksal fast aller Werbemittel, nämlich zur völligen Bedeutungslosigkeit herabzusinken.

Diese Situation änderte sich sofort beim Übergang zur freien Marktwirtschaft. Der Plötzlichkeit dieser so tief einschneidenden wirtschaftspolitischen Maßnahme entsprach die Schlagartigkeit, mit der die Verpackung sofort ihrem angestammten Platz im Wirtschaftsverkehr zustrebte. Der Ausweitung des volkswirtschaftlichen Umsatzes folgte zunächst eine Vermehrung des Verpackungsbedarfes der absoluten Menge nach. Der Verbrauch an Verpackung, z. B. Packpapier und Kartonagen, war schon immer ein zuverlässiges Konjunkturbarometer. Dazu trat dann sehr rasch die Notwendigkeit, der Verpackung als solcher erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen. Mit der schnell fortschreitenden Aufhebung der Bewirtschaftung auf allen Verbrauchsgebieten, wuchs nicht nur das Warenangebot nach Menge und Güte, auch die Differenzierung des Angebotes nahm zu. Mit der sich erhöhenden Sortenzahl trat auch die Herkunftskennzeichnung wieder in ihre alten Rechte. Neben den alteingeführten Markennamen aber hat die spezifische Verpackungsform die stärkste Unterscheidungskraft.

DAS AUSLÄNDISCHE VORBILD

Die Ausstrahlungen dieser allgemeinen, überwiegend binnenwirtschaftlichen Entwicklungstendenzen wurden integriert durch das unerwartete Eindringen ausländischer Verpackungsvorbilder. Der in Verpackungsfragen nicht verwöhnte deutsche Konsument lernte plötzlich amerikanische Verpackungsmethoden kennen, und zwar in technologischer wie in geschmacklich-werblicher Hinsicht. Die saubere, praktische, ansprechende Art der amerikanischen Verpackung, die überall aufgedruckten genauen Herkunftsbezeichnungen, die wissenschaftlich exakten Angaben über die Zu-

sammensetzung des Inhaltes; die weit vorgeschrittene Normung, Standardisierung und Typisierung erregten Bewunderung. Die Güte der Ware, die ansprechende Art ihrer Darbietung, die Sorgfalt der Verpackung hielten einander die Waage.

Mit erschreckender Deutlichkeit zeigte sich, einen wie großen Vorsprung das ausländische Verpackungswesen mittlerweile gewonnen hat. Wohl war sich jeder wirtschaftlich Einsichtige darüber klar, daß namentlich das amerikanische Beispiel nur sehr bedingt und keineswegs vorbehaltlos auf unsere deutschen, ganz andersartig gelagerten Verhältnisse übertragbar ist. Dort stellen andere Verbrauchsgewohnheiten, andere Geschmacksrichtungen, andere Werbemethoden auch andere Anforderungen an die Verpackung. Weiterhin darf nicht außer acht gelassen werden, daß nur ein sehr breiter, kaufkräftiger Markt bei ebenso hohem wie schnellem Umsatz auf der Basis eines entsprechenden Lebensstandards überhaupt in der Lage ist, einen derartigen Verpackungsaufwand ökonomisch zu tragen. Unsere um so viel bescheidenen Wirtschaftsstände lassen eine bloße Kopie nicht zu. Lediglich die Grundhaltung kann uns ein nachahmenswertes Vorbild sein, denn daß auch bei uns noch sehr vieles entwicklungsfähig und verbesserungsbedürftig ist, kann keinem Zweifel unterliegen.

ENTWICKLUNG IN DEUTSCHLAND

Die Entwicklungsarbeit am Verpackungswesen, die unterdessen auch in Deutschland wieder auf breiter Linie eingesetzt hat, ist weitläufig und schwierig, weil der horizontal durch die gesamte Volkswirtschaft gelagerte Verpackungsbedarf nach Art, Gestalt, Rohstoff und Verwendungszweck außerordentlich vielfältig ist. Eine Koordinierung der Arbeiten parallel mit dem technischen Fortschritt ist kaum möglich. Jeder Wirtschaftszweig, ja jedes einzelne Unternehmen bleibt mehr oder weniger darauf angewiesen, seinen Bedarf auf seine Weise zu decken. Trotzdem lassen sich bestimmte Entwicklungslinien gleicher Richtung in allen Ländern verfolgen.

Wo keine Rohstoffhemmnisse bestehen, hat sich mehr und mehr eine Abwendung von der Dauer- und Leihpackung zur „verlorenen Packung“ vollzogen, ein Vorgang, der in den USA. sogar schon auf die Bierflasche übergegriffen hat. Ein weiteres typisches Bei-