

Cresta, Maximilian

Article — Digitized Version

Entwicklung und Lage der italienischen Automobilindustrie

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Cresta, Maximilian (1952) : Entwicklung und Lage der italienischen Automobilindustrie, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 32, Iss. 7, pp. 439-442

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131561>

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.

Entwicklung und Lage der italienischen Automobilindustrie

Maximilian Cresta, Rom

Die Automobilindustrie nimmt im Sektor der mechanischen Industrie Italiens nicht nur dem Produktionsumfang nach, sondern auch — und vor allem — auf Grund ihrer den modernsten Anforderungen entsprechenden Betriebe und dem Niveau ihrer technischen Ausrüstung unzweifelhaft den ersten Platz ein. Der Kapitalwert dieser Anlagen, deren schwere Kriegsschäden bereits restlos behoben sind, beläuft sich auf rund 120 Mrd. Lire, ihr Betriebskapital auf 150 Mrd. Lire. Sie beschäftigt gegenwärtig 60 000 meist spezialisierte Arbeiter und Angestellte mit direkten und indirekten Personalkosten von 4 Mrd. Lire im Monat. Der Produktionswert, der vor dem Kriege mit 2 Mrd. Lire angegeben wurde, hob sich von 80 Mrd. Lire im Jahr 1948 auf 156 Mrd. Lire im Jahr 1950 (bei einem Volkseinkommen von annähernd 750 Mrd. Lire) und hat im Jahre 1951 die Summe von 195 Mrd. Lire erreicht. Er hat damit den monetären Entwertungsverlust um etwa 50 % überholt. Mehr als 150 000 t Stahl, ungefähr die gleiche Menge Brennstoffe, 20 000 t Gußeisen, 10 000 t Aluminium, 3000 t Kupfer, 54 000 t Gummi werden im Jahr verbraucht. Italien steht in der vorderen Reihe der automobilproduzierenden Länder, während sein Karosseriebau nach Form, Linie und Farbe in Verbindung mit der technischen Konstruktion zu den Spitzenleistungen der Welt gehört.

PRODUKTIONSENTWICKLUNG

Die Anfänge der italienischen Automobilindustrie gehen auf das Jahr 1896 (Gründung der ersten industriellen Firmen Miari e Giusti in Padua und Lanza, Turin) zurück. Die Gründung der FIAT, Turin, folgte 1899. Bis zum ersten Weltkrieg waren 42 Betriebe entstanden. In der Zeit zwischen den beiden Kriegen sank die Zahl der Neugründungen ab, und die Entwicklung mündete zwangsläufig in den vom Staat geförderten Konzentrationsprozeß, der heute im wesentlichen abgeschlossen ist. Der „Associazione Nazionale fra Industrie Automobilistiche e Affini“ (ANFIAA.), die den Industriesektor umfaßt und etwa dem deutschen Verband der Automobilindustrie entspricht, gehören an: die 8 großen Unternehmungen für die Herstellung von Kraft- (Personen- und Last-) Wagen mit Verbrennungsmotor, 5 Konstruktionsgesellschaften

Entwicklung der italienischen Automobilproduktion

Jahr	Personenkraftwagen	Lastkraftwagen ⁴⁾	Insgesamt
1925	45 800	3 600	49 400
1928 ¹⁾	53 900	3 700	57 600
1937 ²⁾	61 366	16 342	77 708
1939	55 533	13 301	68 834
1944 ³⁾	1 818	11 963	13 781
1945	2 093	8 197	10 290
1948	44 425	15 528	59 953
1949	65 379	20 675	86 054
1950	101 310	26 537	127 847
1951	119 267	26 286	145 553

¹⁾ Höchstproduktion bis 1930; ²⁾ Höchstproduktion bis zum zweiten Weltkrieg; ³⁾ Tiefpunkt; ⁴⁾ Einschließlich der „Derivati“ (Beiwagen, etc.) und Autobusse; letztere erreichten 1951 eine Zahl von 1679 gegen 2980 im vorangegangenen Jahr.

ten für (Akkumulator-) Elektromobile, 57 Karosserie-Konstruktionsfirmen (in der Mehrzahl kleine Werkstätten), 3 Reifenproduzenten, 24 Produzenten von Anhängern (vielfach spezialisierte Betriebe der mechanischen Industrie oder Wagenbauer im allgemeinen), 3 große Fabrikationswerkstätten für Kraftwagenräder und 8 Großbetriebe für den Bau von Spezialwagen.

Während des zweiten Weltkrieges erhielt die Lastkraftwagenerzeugung einen bedarfsbedingten Auftrieb, und der bisher erreichte Produktionshöchststand fiel mit 27 777 Einheiten in das Jahr 1941. Der Wiederanstieg setzte 1949 (für die Personenwagen 1947) ein. Nach der Leistung des Jahres 1951, die bereits gegen Jahresende absank, folgte im ersten Halbjahr des laufenden Jahres ein begrenzter, wenn auch empfindlicher Produktionsrückgang, der voraussichtlich für die nächste Zeit anhalten wird. Während in den beiden ersten Monaten 1951 insgesamt 22 895 Wagen hergestellt wurden, liegt für die gleiche Zeit 1952 die (statistisch letztbelegte) Ziffer von 17 764 Stück vor. Von der Weltproduktion, die für 1951 mit ca. 10 Mill. Kraftwagen veranschlagt werden kann, entfielen auf Italien 145 553 Wagen, also knapp 1,5 %.

BETRIEBSSTRUKTUR

Wie eingangs hervorgehoben, kann sich der technische Ausrüstungsstand der italienischen Großbetriebe des Kraftwagenbaus mit den hochindustrialisierten Anlagen Europas messen. Es kommen vor allem die Unternehmungen, die in der ANFIAA. organisiert sind, in Betracht: an der Spitze stehen die großen Werke Fiat, Turin, die für sich allein fast zwei Drittel der von der Automobilindustrie des Landes beschäftigten Arbeiterschaft absorbieren und in denen drei Fünftel des Aktienkapitals dieses Industriesektors konzentriert sind ¹⁾; dann folgen in mehr oder weniger beträchtlichem Größenabstand die Gesellschaft Edoardo Bianchi, Mailand; Lancia & Co., Turin; Alfa Romeo, Mailand; Ferrari Automobili, Modena; die Officine Alfieri Maserati, Modena; die OM. in Mailand und die SPA. in Turin ²⁾. Die Elektromobil-

¹⁾ Die Fiat hat mit Förderung der mexikanischen Regierung eine Automobilfabrik unter dem Firmennamen „Diesel National“ (vorgesehener Kapitalaufwand 7,3 Mill. \$) in Mexiko errichtet, die ihren Betrieb bereits aufgenommen hat und 1952 eine Produktion von etwa 1000 Lastkraftwagen und einer Anzahl Traktoren erreichen soll. Zunächst liefert die italienische Gesellschaft das Montagematerial, doch rechnet man damit, daß diese Fiat-Gründung innerhalb von vier Jahren in der Lage sein wird, die Herstellung von Kraftwagen und Traktoren ganz in ihren Anlagen vorzunehmen.

²⁾ Im XXXIV. Internationalen Automobilsalon, Turin (April 1952), haben Italien und vier große Produktionsländer ihre Spitzenzeugnisse zu einer vergleichenden Schau gestellt: Deutschland (Borgward, Daimler-Benz, Ford, Goliath, Opel, Porsche, Volkswagenwerk), England (Armstrong Siddeley, Austin, Bentley, Ford, Frazer Nash, Hillman, Humber, Jaguar, M. G., Morris, Riley, Rolls-Royce, Rover, Singer, Sunbeam Talbot, Vauxhall, Wolseley), Frankreich (Citroen, Panhard, Peugeot, Renault, SIMCA), Italien (Alfa Romeo, Cisitalia, F. A. M., Ferrari, Fiat, Lancia & Co., Maserati Alfieri, Moretti, Nardi & Co., SIATA.), und die USA. (Buick, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, De Soto, Dodge, Ford, Frazer, Henry J., Hudson, Kaiser, Lincoln, Mercury, Nash, Oldsmobile, Packard, Plymouth, Pontiac, Willys Overland). Völlig abseits von jeder Bewertung sei hier lediglich erwähnt, daß die

Gruppe des Verbandes umfaßt außer Fiat und Alfieri Maserati, die auch der ersten Gruppe angehören, die FLAMM., Vicenza; Giustina & Co., Turin, und die Officine Elettroferroviarie Tallero (Bau elektrischer Eisenbahnlokomotiven) in Mailand. Die Verbandsgruppe der Konstruktionsbetriebe für Spezialkraftwagen umschließt die A. G. Aspi Tamini, Mailand; Bergomi, Mailand; die Officine Meccaniche Bruneri C. M., Turin; Giuseppe Calabrese, Bari; A. G. Emanuel, Turin; S.O.M. di Cicogna, Mailand; Tudini e Talenti S. A., Rom; und die Officine Viberti in Turin. Diese Firmen decken den Bedarf Italiens an technischen Kraftwagen für die verschiedenen Zwecke (Feuerwehr, Straßenbau und Straßenpflege, Treibstoffverteilung, Müllabfuhr, Krankentransporte, Wagen für erste Hilfe, Leiter-, Kran-, Kippwagen usw.) und nehmen Konstruktionen nach den Wünschen der Besteller vor. Die italienische Produktion ist jedenfalls auch hinsichtlich der Industrie- und Nutzkraftwagen — mit nur vereinzelten Ausnahmen — nicht nur vom Auslandsbezug unabhängig, sondern kann auch auf diesem Gebiet auf Exporterfolge hinweisen.

BESCHRÄNKTER INLANDSABSATZ

Die Automobildichte ist in Italien verhältnismäßig niedrig. Von den rund 73 Mill. Kraftwagen des Weltbestands entfallen 681 681 auf Italien, d. h. je einer auf 68,6 Personen seiner Bevölkerung. Unter den Ländern Mittel- und Westeuropas verzeichnet Italien nach Spanien (1 Auto auf 152,9 Personen) und Portugal (1 : 86,8) die geringste Automobildichte. Die noch geringe Dichte des nationalen Automobilverkehrs müßte an und für sich der Produktion gute Erfolgsaussichten bieten. Die Unternehmungen sehen das Haupthindernis für eine sich verstärkt und anhaltend auswirkende Bedarfshebung in der italienischen Steuerpolitik, die einerseits den Erzeugungsprozeß, andererseits den Verkehr als solchen übermäßig belastet. Die Steuereinnahmen, die dem Staate aus der Kraftwagenwirtschaft 1951 zugeflossen sind, errechnet der Verband mit rund 200 Mrd. Lire, und zwar (in Mrd.):

Steuern auf die Produktion	46
Steuern aus dem Verkauf der Wagen und Reifen und auf Reparaturen	11
Steuern auf Benzin	87
Steuern auf Gasöl	28
Steuern auf Schmieröle	7
Verkehrssteuer	9
Registersteuer	8
Gebühren für Betriebsaufnahme	2
	200

Dazu kommt, daß die Steuerbehörde das Halten eines Personenkraftwagens für den Eigengebrauch im allgemeinen als Luxus ansieht und nur in vereinzelt Fällen — wie etwa für Ärzte — als durch den Beruf begründet ansieht. Man behauptet, daß es zur Praxis der Einkommensteuerveranlagung gehört, Steuer-

Fiat der guten Aufnahme ihrer Typen „500 C“ (4 Zyl. 52×67 mm, 569 ccm, Effektivstärke 16,5 Hp., 4 Gänge + RG, 2 Sitze, Gew. 580 kg, bzw. viersitzig 640 kg), „1100 E“ (4 Zyl. 68×75 mm, 1089 ccm, Effektivstärke 35 Hp., 4 Gänge + RG, 4 Sitze, Gew. 900 kg), und „1400“ (4 Zyl. 82×66 mm, 1395 ccm, Effektivstärke 45 Hp., 4 Gänge + RG, sechssitzig, Gew. 1085 kg) den Hauptimpuls zu ihrer 1951 gegenüber 1950 erzielten Produktionssteigerung um etwa 18 % zu verdanken hat. Der Moretti-Typ „600“ (4 Zyl., 57×58 mm, 592 ccm, Effektivstärke 21 Hp., 4 Gänge + RG, 4 Sitze, Gew. 680 kg) wird als „italienischer Volkswagen“ lanciert. Mit Industrie-(Lastkraft-)Wagen war in Turin außer Italien (Alfa Romeo, Edoardo Bianchi, Fiat, Lancia & Co., Maserati, Moretti, OM.) nur Westdeutschland (Büssing N.A.G., Daimler Benz, Goliath und Vidal & Sohn) vertreten.

erklärungen von Autobesitzern, die dem Amt mit einem solchen Aufwand nicht im Einklang erscheinen, beträchtlich, bis um 1 Mill. Lire im Jahr, heraufzusetzen. Nach Äußerungen des Verbandspräsidenten entfallen vom Kraftwagenpreis 28 % auf Steuern und soziale Abgaben. Eine vom Finanzministerium überprüfte Ermittlung des fiskalischen Kostenanteiles am Verkaufspreis eines für den normalen Gebrauch konstruierten Autos ergab folgende Teilposten (ohne soziale Abgaben):

Zölle auf Einfuhrmaterial	8 %
Warenumsatzsteuer („IGE“)	5 %
Strom- und Lichtsteuer	0,22 %
Direkte Steuern und Abgaben	4,55 %
Zusammen	17,77 %

Daß die Zahl der Privatautos in Italien trotz der fortschreitenden Erhöhung des Volkseinkommens nur langsam und nicht im Einklang mit der Zunahme des realen Bedarfs ansteigt, ist außer durch die Höhe der Anschaffungskosten durch die maßlose Verteuerung der Betriebskosten, vor allem durch den hohen Benzinpreis, bedingt. Aus fiskalischen Erwägungen wurde der Benzinpreis seit 1948 bis Ende 1951 ständig heraufgesetzt. Normalbenzin erreichte zu diesem Zeitpunkt einen Literpreis von 128 Lire (gegen den Jahresdurchschnitt von 50 Lire 1947 und 119 Lire 1948), wovon auf Steuern und Abgaben nicht weniger als 86,24 Lire (67 %) entfallen. Die Verteuerung des Treibstoffes wirkt sich bei der Höhe der Reparaturkosten, den alles andere als mäßigen Garage- und Reinigungskosten, geradezu prohibitiv aus. Wer nicht über ein beträchtliches Einkommen verfügt oder wer nicht auf die Haltung eines eigenen Wagens angewiesen ist, übt begreiflicherweise Verzicht. Im vergangenen Jahr 1951 wurden in Italien 109 723 fabrikneue Kraftwagen (Personen- und Lastwagen, Automobile und Anhänger) eingetragen.

Die Automobilindustrie, deren Belegschaft sich überwiegend aus spezialisierten, im übrigen aus qualifizierten Arbeitskräften zusammensetzt, gehört zur Kategorie der höchsten Lohnsätze. Der durchschnittliche Lohnanteil an den Produktionskosten ist auch nur mit annähernder Verlässlichkeit nicht zu ermitteln. Er variiert stark von Wagen zu Wagen, von Betrieb zu Betrieb. Die sozialen Abgaben wurden bisher nur bis zu einem Höchstlohn geleistet, der im großen und ganzen unterhalb der von den Unternehmungen der Automobilherzeugung gezahlten Löhne lag. Ab Mai 1952 sind die Sozialbeiträge jedoch vom Gesamtlohn (ohne Höchstgrenze) zu entrichten (37,11 % vom Lohn und 22,24 % von den Angestelltengehältern zu Lasten des Arbeitgebers, 1,89 % bzw. 1,59 % zu Lasten der Arbeitnehmer).

ZWANG ZUM EXPORT

Solange sich der Inlandsabsatz nicht als genügend erweiterungsfähig erweist, bleibt die Ausnutzung der Kapazität der italienischen Automobilindustrie selbst noch im rationellen Mindestmaß vom Export abhängig. Die offizielle Außenhandelspolitik ist darauf ausgerichtet, weitere Einfuhrländer zu erschließen und in den Handelsverträgen Lieferungskontingente für Kraftwagen zu sichern. Auf der anderen Seite wehrt sich der Fiskus gegen Konzessionen zur Ausfuhr-

förderung, obgleich sein Anteil an der Höhe der italienischen Produktionskosten die Konkurrenzfähigkeit des italienischen Angebots stark gefährdet. Die Automatik der beschränkten, aber glatt eingespielten Bedarfsdeckung in den Kolonien, die in den Jahren 1931 — 1935 immerhin 30 221 Kraftwagen aus Italien bezogen, ist in Fortfall gekommen. Trotzdem hat sich der Export seit 1947 von Jahr zu Jahr gehoben und etwa den Umfang der letzten Vorkriegsjahre wieder erreicht. Unter Einbezug der Kolonien erreichte die italienische Automobilausfuhr (Personen- und Lastwagen) folgende Zahlen:

Italiens Ausfuhr von Kraftfahrzeugen

Jahr	Anzahl	Jahr	Anzahl
1925	29 061	1944	1 462
1928	28 280	1945	—
1937	33 680	1948	15 185
1939	25 615	1949	17 536
1941	7 480	1950	21 905
1943	2 352	1951	32 250

Die Exportzahl für 1951 (32 250 Einheiten) gliedert sich in 28 905 Personen-, 1647 Lastkraftwagen, 1454 Hilfswagen (Derivati) und 244 Autobusse. Von der Ersatzteilproduktion 1951, die ein Gewicht von 7193 t ergab, gingen 2038 t ins Ausland. Unter den Bezugsländern italienischer Automobile steht 1951 Westdeutschland mit 6157 bei weitem an erster Stelle, dann folgen die Schweiz mit 3261, Österreich mit 3105, Australien 2561, Schweden 2556, Brasilien 1456, Indonesien 1317, Siam 1109 und Belgien mit 1100 Einheiten. Von den Märkten, die mit namhafteren Posten (über 300 Stück) beliefert wurden, sind anzuführen: die Niederlande, Dänemark, Portugal, Spanien, Argentinien, Ägypten, Südafrika, Ceylon und Malaya. Der Anteil der Ausfuhr an der italienischen Automobilproduktion belief sich 1925 auf 58,83 %, 1928 auf 49,11 %, 1937 auf 43,34 %, 1939 auf 37,20 %, 1944 auf 10,60 %. Nach dem Krieg wurde der Höchstsatz 1948 mit 25,32 % erreicht, der dann 1949 auf 20,37 % und 1950 auf 17,13 % zurückfiel; 1951 verbesserte er sich auf 22,16 %. Auf der anderen Seite hat Italien aus arbeits- und steuerpolitischen Erwägungen heraus seinen eigenen Markt durch Einfuhrregime und Zollpositionen vor dem Auslandsbezug geradezu hermetisch abgedichtet³⁾. Nur fremden Staatsbürgern, die in Italien länger dauernden Berufsaufenthalt haben, wird die begünstigte Hereinbringung eines Wagens aus ihrer Heimat zugestanden. An fabrikneuen Automobilen wurden 1951 nur 733 (311 aus Deutschland, 197 aus Frankreich, 152 aus den USA., 72 aus England und 1 Wagen anderer Provenienz) importiert.

Der Erlös aus der Kraftwagenausfuhr Italiens hat sich in den letzten vier Jahren bei praktisch stabiler Parität der Lira zum Dollar mehr als verdoppelt. Von 80,99 Mrd. Lire im Jahr 1948 stieg er 1949 auf 107,02, 1950 auf 156,21 und 1951 auf 195,49 Mrd. Lire. Der auf den Auslandsbezug italienischer Personenwagen entfallende Teil am Gesamtexporterlös hat sich in diesen vier Jahren von annähernd 45 % auf 70 % gehoben. Ob es gelingen wird, die 22,16 % der Produktionsaufnahme, zu der sich das Ausland 1951 bereitgefunden hat, trotz der Schwierigkeiten des Zahlungsverkehrs

³⁾ Von den weitgehenden Einfuhr liberalisierungen im letzten Herbst blieben Kraftwagen ausgenommen.

in absehbarer Zeit fühlbar zu steigern, oder ob die inzwischen abgeschwächte Nachfrage der fremden Märkte für das italienische Angebot einen nicht bloß vorübergehenden Abfall einleitet, ist eine Frage, die jetzt noch nicht beantwortet werden kann. Daß die staatlichen und privaten Bemühungen um die Länder des Nahen Ostens und um einen vergrößerten Absatz in Lateinamerika sich seit Monaten hinziehen, ohne bisher greifbare Resultate zu zeitigen, weist immerhin auf die Widerstände hin, die sich auch heute in den Bedarfsgebieten mit fehlender oder ungenügender Eigenproduktion dem Kraftwagenimport entgegenstellen. Mit Preiszugeständnissen kann die italienische Industrie nicht nachhelfen.

IM RAHMEN DER GESAMTWIRTSCHAFT

Der Arbeitsrhythmus in den Automobilwerken wird von der Unternehmenseite als normal bezeichnet. Der Ausfall infolge der Streikbewegungen war in diesem Produktionssektor verhältnismäßig gering. Die Erzeugung von Personenwagen sichert, trotz der Absatzminderung in den letzten Monaten, immerhin eine ausreichende Leistungskontinuität; die Produktionskapazität ist aber doch nur zu annähernd 70 % ausgenutzt, und eine fortschreitende Ausweitung des Absatzes auf dem Binnenmarkt sowohl wie im Export läge nicht einseitig im Interesse der Unternehmungen, sondern auch in dem der italienischen Gesamtwirtschaft. Zufriedenstellend ist der Autobusbau, dem es an Bestellungen nicht fehlt. Weniger günstig liegen die Verhältnisse für die Lastkraftwagenindustrie, während die Herstellung von Anhängern im Hintertreffen geblieben ist. Die offizielle Verkehrspolitik unterstützt die Bestrebungen der Staatsbahnen, die Konkurrenz der Straße — zumal im Warentransport — so weit wie möglich auszuschalten, und auf dem Umweg über die den Automobilverkehr belastenden Steuern hat sich diese Tendenz bisher durchgesetzt. Die Automobilindustrie verlangt eine Revision der die Produktion, vor allem jedoch eine wirksame Ermäßigung der den Verkehrsbetrieb belastenden Steuern. Sie stellt heute diese Forderung um so ungeduldiger, als die von der Regierung mehrmals abgegebenen Versprechungen bisher nicht eingelöst worden sind. Für die Ausfuhr will sie, analog den englischen, französischen und deutschen Maßnahmen, Steuerrückvergütungen zugestanden erhalten.

Schließlich steht in Italien auch das für die Kraftverkehrswirtschaft dringlich gewordene Problem des Straßennetzes zur Debatte. Nach dem Stand vom 31. Dezember 1951 erreichte die Länge der Staatsstraßen 21 734 km (72,2 km auf 1000 qkm des Staatsgebietes), davon 16 252 km mit harter Decke. Dazu kommen 42 119 km Straßen der Provinzverwaltungen mit 11 575 km staubfreien Strecken. Weitere 106 752 km entfallen auf die Gemeindestraßen mit sehr unterschiedlichem Belag (ohne die eigentlichen Stadtstraßen, deren Länge auf 20 000 km geschätzt wird). Der Erhaltungsaufwand erforderte im vergangenen Jahr etwa 14 Mrd. Lire für das Staatsnetz, 16 Mrd. Lire für das Provinzialnetz, 12 Mrd. Lire für die außerstädtischen Kommunalstraßen und weitere 12 Mrd. Lire für die Stadtstraßen, insgesamt 54 Mrd.

Lire. Dieser Betrag macht also nicht viel mehr als ein Viertel der Steuerleistungen der Automobilproduktion und des Kraftwagenverkehrs aus. Allein die Benzinststeuer hat 1951 87 Mrd. Lire abgeworfen. Der italienische Straßenbestand ist ungefähr der gleiche wie vor dem Krieg. Allerdings sind erhebliche öffentliche Mittel zur Wiederherstellung der kriegsbeschädigten

Straßen aufgewendet worden, doch hätten nach 1948 auch größere Bereitstellungen für den Ausbau des Netzes genehmigt werden müssen. Wenn sich die italienische Regierung zu einer zielstrebig-aktiven Förderung der Automobilwirtschaft aufrafft, wird sie auch um das Straßenbauproblem nicht herumkommen können.

Standortbedingungen und Entwicklungstendenzen der schwedischen Zementindustrie

Dr. Alfred Dietrich, Stockholm

Die natürlichen, günstigen Bedingungen für die Herstellung von Portlandzement, die am Ende des vorigen Jahrhunderts in größerem Umfange aufgenommen worden ist, bilden in Schweden die sehr reichlichen Vorkommen von Kalkstein und Ton. Insofern der Kalkstein als grundlegender Rohstoff von Portlandzement nicht die erforderlichen Mengen Kieselsäure, Eisenoxyd und Tonerde enthält, können diese Stoffe von der schwedischen Industrie in Form von Ton, Sandstein, Kiesbränden usw. zugesetzt werden. Die bedeutendsten Kalksteinvorkommen finden sich auf Gotland und Oland sowie auf dem Festland in den Landschaften Oster- und Västergötland, Närke, Dalarna und Jämtland. Daneben sind kleinere Vorkommen über das ganze Land verstreut, mit stärkerer Konzentration auf das südliche und nordöstliche Schonen und die Landschaft Södermanland. Gegenwärtig ist der Bruch von Kalkstein auf Södermanland, Gotland sowie die Provinzen Malmöhus und Skaraborg konzentriert, aus denen 90 % der jährlich bis zu 8 Mill. t betragenden Förderung stammen. Reichlich die Hälfte davon, im Durchschnitt zwischen 3 Mill. t und 5 Mill. t, wird von der schwedischen Zementindustrie verbraucht.

Während der Bedarf an Rohstoffen im eigentlichen Sinne vollständig im Lande gedeckt werden kann, ist nun aber die Zementindustrie, ebenso wie praktisch im übrigen alle schwedischen Industrien, in der Versorgung mit Brennstoffen auf Zufuhren aus dem Auslande angewiesen. Unter normalen Verhältnissen werden zur Hauptsache importierte Steinkohle und Öl verwendet. Da die Herstellung von Portlandzement eine Brennstoffmenge von ungefähr einem Viertel des Zementgewichtes erfordert, ist die nahezu vollständige Einfuhrabhängigkeit von Brennstoffen für die Industrie höchst nachteilig. Das hat sich während des letzten Krieges sehr empfindlich gezeigt. Es ist damals versucht worden, durch Einsatz von einheimischer Kohle, Torf, Holzkohle usw. die Abhängigkeit von ausländischen Brennstoffzufuhren zu verringern. In technischer Beziehung ist das auch gelungen, die Produktionskosten der Zementindustrie wurden dadurch aber wesentlich verteuert, so daß die Industrie unmittelbar nach Kriegsende wieder zu ausländischer Steinkohle übergegangen ist. In den letzten Jahren haben die teilweise sehr hohen Kohlenpreise zur Folge gehabt, daß die Verwendung von Öl beträchtlich zu-

genommen hat. Auf Grund der weit durchgeführten Mechanisierung ist die schwedische Zementindustrie ein großer Verbraucher von elektrischer Energie. Nach ihrer Lokalisierung ist die Wahl der Standorte der schwedischen Zementindustrie als transportorientiert zu qualifizieren. Wegen ihrer Standortgewichte bedingen sowohl die Roh- und Brennstoffe als auch das Fertigprodukt vergleichsweise hohe Transportkosten. So macht allein der Transport von Zement infolge der Weiträumigkeit Schwedens vom Erzeugungsplatz bis zum Verbraucher durchschnittlich etwa 20 % des Verkaufspreises aus. Die Nähe zum Verbrauchsplatz oder auch billige Transportwege für Rohmaterialien und Brennstoffe sind infolgedessen für die Standortwahl der schwedischen Zementfabriken in den letzten Jahren immer mehr bestimmend geworden. Heute liegen so gut wie alle Fabriken an Wassergewegen. Die neueste Fabrik Stora Vika des südschwedischen Zementkonzerns hat ihren Standort ganz in der Nähe von Stockholm, das transportmäßig günstig liegt und mit etwa 200 000 t jährlich den bedeutendsten schwedischen Verbraucher darstellt.

DIE STRUKTUR DER ZEMENTINDUSTRIE

Die Zahl der Zementfabriken ist in Schweden verhältnismäßig klein. Bisher wurden insgesamt 14 Fabriken gebaut, 6 davon sind jedoch wieder stillgelegt worden. Zur Zeit arbeiten 8 Fabriken, deren Kapazitäten sowie Zahl der Arbeiter sich aus der folgenden Übersicht ergeben.

Zementfabriken in Schweden

Gesellschaft	Zahl der Arbeiter	Jahreskapazität in t Zementklinker
Olands Cement A/B, Degerhamn	200	90 000
Skånska Cement A/B, Limhamn	600	300 000
Skånska Cementfabriken A/B, Hellekisfabriken, Hellekis	400	200 000
Slite Cement & Kalk A/B, Slite	350	365 000
A/B Gullhögens Bruk, Skövde	200	225 000
Hidinge Kalkverk A/B, Lana	50	20 000
Skånska Cement A/B, Köpingsfabriken, Köping	250	280 000
Skånska Cement A/B, Stora Vikafabriken, Stora Vika	200	300 000
Insgesamt	2 250	1 780 000

Die Kapazität ist in dem Halbfabrikat Zementklinker angegeben, aus dem Portlandzement unter Zusatz von etwa 3 % Gipsstein durch Mahlen hergestellt wird.