

ePub^{WU} Institutional Repository

Alois Brusatti

Warum besitzt Österreich keine eigene PKW-Produktion?

Book Section (Published)
(Refereed)

Original Citation:

Brusatti, Alois (1977) Warum besitzt Österreich keine eigene PKW-Produktion? In: *Wandel des Unternehmerbegriffes*. Veröffentlichungen des Vereines der wissenschaftlichen Forschung auf dem Gebiete der Unternehmerbiographie und Firmengeschichte, Heft 6, Hg. vom Verein der wissenschaftlichen Forschung auf dem Gebiete der Unternehmerbiographie und Firmengeschichte, Wien. pp. 7-22.

This version is available at: <http://epub.wu.ac.at/6674/>

Available in ePub^{WU}: November 2018

ePub^{WU}, the institutional repository of the WU Vienna University of Economics and Business, is provided by the University Library and the IT-Services. The aim is to enable open access to the scholarly output of the WU.

This document is the publisher-created published version.

Warum besitzt Österreich keine eigene PKW-Produktion?

Als man vor kurzem von kompetenter Seite her die Frage aufwarf, ob in Österreich wieder eine eigene Automobilindustrie aufzubauen wäre, (1) wurde diese Frage unterschiedlich, im wesentlichen negativ, beantwortet. Einer der Haupteinwände bestand darin, daß die in Aussicht genommene Serie von 50.000 Einheiten zu klein sei, der Markt für den geplanten Mittelwagen keine Lücke aufweise und daß außerdem die Errichtung einer Autofabrik Milliarden kosten würde. Die Befürworter einer eigenen PKW-Produktion verwiesen hingegen auf die Möglichkeit, Devisen einzusparen. Eine Autofabrik bedeute weiters die Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen, und schließlich könnten auch die in der VÖEST erzeugten Bleche bei dieser Produktion leichter Absatz finden. Ohne auf diese Erwägungen in unserem Rahmen näher einzugehen, (2) soll hier nur der Hinweis der Befürworter auf die alte Tradition Österreichs in der Erzeugung von Personenkraftwagen berücksichtigt werden.

Damit wird vor allem ein historischer Betrachter konfrontiert, der untersuchen möchte, warum nach 1945 die große Tradition der österreichischen Personenwagen-Konstruktion nicht mehr aufgenommen wurde. Da trotz allgemeiner Ablehnung dieser Möglichkeit aus politischen und volkswirtschaftlichen Gründen doch Ansätze einer PKW-Produktion zwischen 1945 und 1960 existierten, (3) so soll diese Frage mit den Methoden der historischen Betriebsanalyse und der „micro-economic history“ eingehend untersucht werden. (4)

Die Tradition bis 1914

Am Anfang jeder Autogeschichte für Österreich (5) steht der Name von Siegfried Marcus, der bereits im Jahre 1864 einen Petrol-Zweitakt-Motor erfunden hatte, aber allerdings erst nach 1875 das erste Auto – im eigentlichen Sinn des Wortes – konstruierte, das jedoch keine

industrielle Verwendung fand. Die ersten, auch industriell verwerteten Automobile schufen dann Karl Benz und Gottlieb Daimler, um nur die Wichtigsten unter den Erfindern zu nennen. Die Erfindungen und die Entwicklung gingen weiter. Es sollen hier nur als Beispiele die Leistungen eines Otto, Maybach oder Diesel erwähnt werden sowie auch die Zusatzerfindungen, wie etwa die Zündkerzen von Bosch oder die ersten brauchbaren Luftreifen des Schotten Dunlop, die von entscheidender Bedeutung für ein gebrauchsfähiges Fahrzeug waren. Auch Österreich brachte eine Reihe erfolgreicher Autokonstrukteure hervor. Unter ihnen überragte das Genie Ferdinand Porsches, (6) der mit dem von ihm erbauten Elektromobil im Jahre 1900 eine erste Weltsensation lieferte. Daneben gab es eine große Anzahl von Werkstätten und Fabriken, die sich mit dem Automobilbau beschäftigten; hier wären Ludwig Lohner in Wien und die Daimler-Werke in Wr. Neustadt zu nennen. (7) Die größte Firma der damaligen österreichisch-ungarischen Monarchie war die „Nesselsdorfer Waggon- und Fahrzeugfabrik“ in der heutigen Slowakei; außerdem sind noch die seit 1896 bestehenden Unternehmen der Gebrüder Gräf, Wien, dann die etwas später errichteten Favorit-Werke, ebenfalls in Wien, anzuführen, weiters die Leesdorfer Autowerke und schließlich, als bedeutendste, die Puch-Fahrrad-Werke in Graz, die sich nicht nur auf die Erzeugung von Fahr- und Motorrädern verlegten, sondern sich mit der Aufnahme der Produktion eines Dreirades bereits dem Automobil näherten. (8) Dazu traten später noch die Wiener Automobilfabrik, die Österreichischen Fiat-Werke AG, die Österreichischen Saurer Werke AG sowie die Firma Fross und Büssing, Wien, aus der später die Perl AG hervorging. Von ihnen konzentrierten sich Fross-Büssing und Saurer ausschließlich auf Lastwagen und Busse. Immerhin gab es 1913 in Österreich rund 8200 Automobile. Davon stammte etwa die Hälfte aus heimischen Werkstätten. (9)

Während des Ersten Weltkrieges war man jedoch gezwungen, auf die weitere PKW-Herstellung zu verzichten, hingegen wurde die Erzeugung von Lastkraftwagen besonders gefördert, und gerade Porsche erzielte bei den schweren Kriegsfahrzeugen seine großen Erfolge.

Die Zeit der Ersten Republik

Die meisten Kraftfahrzeugfirmen widmeten sich nach 1918 wieder ihrer alten Produktion, ohne vorerst die geänderte Marktlage zu er-

kennen. Dennoch gelangen gerade in den Jahren nach 1930 einige besonders glückliche Konstruktionen, wie sie etwa die Austro-Daimler-Werke in Wr. Neustadt oder die Steyr-Werke erzielten.

Es war in erster Linie das Ergebnis der hervorragenden Tüchtigkeit der Ingenieure, die damals, meist als Einzelanfertigungen, ausgezeichnete und zukunftsweisende Typen schufen. Wieder muß hier der geniale Ferdinand Porsche hervorgehoben werden, der zunächst bei den Daimler-Werken die schon vor dem Krieg begonnene Produktion von Mittelklassewagen weiterführte, aber auch daranging, kleinere Typen zu erzeugen, so den berühmten „Sascha“, der in vielen Rennen auf dem europäischen Kontinent Erfolge erzielen konnte. (10) Nach dem Ausscheiden Porsches aus den Daimler-Werken verlagerte sich die Automobil-Produktion stärker auf andere Firmen. Allerdings kam es auch zu einer Bereinigung; so stellte Austro-Fiat die Kraftwagenproduktion bereits 1926 ein, und andere wie Grofri oder Gräf & Stift bauten nur ganz wenige Personenautos, da sich diese Firma stärker auf den Bau von größeren Lastkraftwagen spezialisierte. Seit 1930 nahmen die Steyr-Werke eine führende Position in der Produktion von besonders für den Alpenraum ausgezeichnet verwendbaren Fahrzeugen ein.

Nachdem die erste große Entwicklungslinie, beherrscht von schweren PKW, etwa 1928 zu Ende gegangen war, begann man nun mit dem Bau von mittleren Personewagen; es entstand der legendäre Typ 12, der als „12er Steyr“ noch nach dem Zweiten Weltkrieg fahrbereit zur Verfügung stand. Diese Wagentype entwickelte man zwar weiter, aber die große Attraktion gelang mit dem Steyr 50, der im Jahre 1936 zum ersten Mal herauskam. (11) Derselbe „Steyr-Baby“ erreichte mit 13.000 Einheiten die höchste Produktionsziffer aller Steyr-Modelle und erwies sich auch als ideale Kleinwagenkonstruktion. Durch seine Karosserie erregte er Aufsehen; er gilt, da Porsche ebenfalls an den ersten Entwürfen beteiligt war, als Vorläufer des Volkswagens, der später in Deutschland erzeugt wurde.

Die bereits bis 1930 spürbare Konzentration auf einzelne Werke machte sich nach der Weltwirtschaftskrise besonders bemerkbar. Als nach der Fusion der Creditanstalt mit der Bodenkreditanstalt auch die Zusammenlegung mancher Werke notwendig wurde, übersiedelten 1933 Teile der schon stillgelegten Austro-Daimler-Werke aus Wiener Neustadt nach Steyr. Die Steyr- wie auch die Puch-Werke spezialisierten sich und stimmten ihre Produktionsprogramme in Steyr und Graz aufeinander ab.

Der Bestand an Kraftfahrzeugen stieg in Österreich von 7.500 im Jahre 1919 auf über 78.000 im Jahre 1929 und betrug schließlich 1937 bereits 113.000 Fahrzeuge, davon waren allerdings immer nur etwa ein Drittel Personenkraftwagen; im Jahre 1937 machte die Zahl der zugelassenen Automobile in unserem Land erst 32.373 aus. Auch die inländische Produktion an Kraftfahrzeugen betrug im Jahre 1931 erst rund 7000, 1937 14.000, davon rund 5000 PKWs. (12)

Der im Jahre 1938 erfolgte Anschluß an das Deutsche Reich brachte das Ende der heimischen Erzeugung auf diesem Sektor, da die letzte große Produktionsstätte in Steyr zugunsten anderer Erzeugnisse ihr bisheriges Programm aufgeben mußte.

Die Ausgangssituation nach 1945

Die Situation des wieder selbständigen Österreich im Jahre 1945 kann hier nicht im einzelnen behandelt werden; die Kriegsfolgen mit ihren schweren Zerstörungen und den starken Menschenverlusten stellten eine Belastung für alle Wirtschaftsbereiche dar, die in der unmittelbaren Nachkriegszeit nur in einigen Punkten gemildert werden konnte. Vor allem bildeten die Besatzungsmächte, die Österreich in vier Zonen aufteilten, eine schwere Belastung. Selbst der Regierung war es erst nach einem Jahr möglich, eine einheitliche Wirtschaftspolitik für das ganze Bundesgebiet zu erreichen; es dauerte noch weitere Jahre, bis der Verkehr zwischen den einzelnen Besatzungszonen so weit durchgeführt werden konnte, daß er für die Gründung und noch mehr für die Führung von Unternehmen keine unmittelbaren Schwierigkeiten mehr bedeutete. (13)

Für eine Wiederherstellung der PKW-Produktion in Österreich waren somit äußerst ungünstige Voraussetzungen gegeben. Notwendigerweise mußte sich der Verkehr damals im wesentlichen auf die Bahnlinien beschränken, da das Straßennetz zum Teil erheblich beschädigt war und Ende 1945, also etwa ein halbes Jahr nach Kriegsende, die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge nur 46.000 betrug, davon waren 10.000 PKW und 20.000 Motorräder. Das bedeutete gegenüber 1939, also vor Kriegsbeginn, einen Rückgang an Fahrzeugen auf 20 % der Vorkriegsstärke. (14) Somit bestand ohne Zweifel ein Bedarf an Fahrzeugen, und es stellte sich die Frage nach einer nationalen Auto-Produktion. Die zwischen 1938 und 1945 durchgeführte weitreichende Industrialisierung, (15) hatte die Zahl der Beschäftigten in der Indu-

strie und im Großgewerbe um etwa 10 % ansteigen lassen; die neu entstandenen Großbetriebe zogen eine Änderung der klein- oder mittelbetrieblichen Wirtschaftsstruktur Österreichs der Vorkriegszeit nach sich. Ferner stand eine Reihe von Ingenieuren und anderen Fachkräften nach ihrer Entlassung aus der Kriegsgefangenschaft zur Verfügung, von denen viele aus verschiedenen, zum Teil politischen Gründen noch nicht ihren Fähigkeiten entsprechend eingesetzt waren.

Die Schwierigkeiten überwogen jedoch: durch Kriegseinwirkungen und durch Demontagen in der unmittelbaren Nachkriegszeit beraubte man einige Betriebe fast völlig ihres Maschinenparks. Die Werksanlagen in Steyr, die wichtigste Produktionsstätte für PKW vor 1938, waren zu 85 % zerstört und nach dem Kriegsende von den Besatzungsmächten vollkommen demontiert worden. (16) Eine österreichische Kraftwagenindustrie bestand faktisch überhaupt nicht mehr. Von den vor 1945 existierenden Betrieben waren der Steyr-Daimler-Puch AG nur mehr Betriebsstätten in Steyr und Graz verblieben, die aber für einen solchen Einsatz auch nicht verwendbar sein konnten, da einige Betriebe dieses Unternehmens (Nibelungen-Werk, St. Valentin, Kromac AG in Hirtenberg) der russischen Besatzung zum Opfer gefallen waren. Dazu kamen die Zonengrenzen; die Puch-Werke in Graz hatten die Russen gleich nach der Besetzung praktisch total demontiert; dennoch konnte hier sehr rasch, nachdem die Engländer die Besatzung übernahmen, eine große Reparaturwerkstätte für Kraftfahrzeuge errichtet werden, in der man auch bald damit begann, Puch-Fahrräder und später auch Motorroller zu produzieren. (17) Auch die anderen Betriebe hatten schwerste Verluste zu tragen; Fross-Büssing konnte, da vollkommen devastiert, überhaupt nicht mehr anfangen. Gräf & Stift begann nach Verlust des Maschinenparks nur mit einem bescheidenen Reparaturbetrieb. Saurer hatte 80 % Gebäude- und 75 % Maschinenverluste zu beklagen; die Österreichische Automobilfabriks AG (früher Austro-Fiat) kam als deutsches Eigentum unter russische Verwaltung. (18)

Dennoch erschien ein Programm für die Aufnahme einer Kraftfahrzeugproduktion als notwendig; aber ein anderer Aspekt war schließlich ausschlaggebend: Die Deckung des Bedarfs an Lastkraftwagen und Traktoren für die Landwirtschaft, die Bauindustrie und ähnliche Einsätze erwies sich als vordringlicher. Demzufolge war es verständlich, daß von seiten der Regierung, soweit sie die Möglichkeit besaß, aber auch von den Besatzungsmächten, Förderungsmaßnahmen für jene Firmen bewilligt wurden, die entweder Reparaturen durchführen

oder eine LKW-Produktion beginnen wollten. Da der Bedarf dieses Zweiges der Kraftfahrzeugindustrie sehr erheblich war, konnte man an eine Produktion von Personenkraftwagen überhaupt nicht denken. Zusätzlich stand ein Personenkraftwagen noch in dem Geruch, ein Luxusobjekt zu sein, weil man in der damaligen Notsituation nicht einsehen konnte, daß ein Personenwagen nicht nur für eine kleine, wohlhabende Schicht vorhanden sein sollte, sondern auch für eine moderne Wirtschaft seinen Wert besaß. Selbstverständlich muß man auch an die mangelhafte Versorgung mit Treibstoff in dieser Zeit bzw. an die verhältnismäßig schlechte Situation auf dem Reifenmarkt denken. (19) Neben der LKW- und Traktorproduktion gab es seit 1947/48 nur noch die Erzeugung von einspurigen Fahrzeugen, also von Motorrädern und Motorrollern, die kaum jenen „Flair des Luxus“ an sich hatten, wie eben ein Wagen.

Die Chance: Porsche in Österreich

Porsche wurde im 20. Jahrhundert, vielleicht mit der einzigen Ausnahme von Henry Ford, zum bedeutendsten Konstrukteur auf dem Gebiet des Kraftfahrzeugwesens. (20) Er war in seinem Fach ein Genie, dem auch unternehmerische Eigenschaften nicht abzusprechen waren. Sein Lebenswerk, das in Wien seinen Anfang nahm und über österreichische Autofirmen nach Stuttgart führte, war davon bestimmt, alle Arten von Kraftfahrzeugen zu konstruieren; dabei glückte es ihm, daß seine Konstruktionen fast durchwegs in die industrielle Fertigung umgesetzt wurden. Vom Elektromobil der Firma Lohner um die Jahrhundertwende über die verschiedenen Bereiche der LKW-Produktion in den beiden Weltkriegen bis zur Produktion bei den Daimler-Werken in Wr. Neustadt, bei Daimler-Benz in Stuttgart und in Steyr zeigte sich der bekannte Konstrukteur stets bestrebt, neue Maßstäbe zu setzen. Sein Hauptanliegen bestand darin, einen Wagen zu schaffen, der auch den weniger Begüterten zugute kommen sollte: Porsches Ruhm als Schöpfer des Volkswagens ist daher unbestritten. Daß er sich daneben auch von der Rüstungsindustrie einspannen ließ, lag im Wesen seiner Persönlichkeit begründet. Daß er selbst bei einem so willensstarken Mann wie Hitler sehr vieles durchsetzen konnte, ist für einen späteren Betrachter fast unverständlich; aber jener bot ihm für die Verwirklichung seiner Ideen wirklich alles, was er benötigte: Produktionsstätten, Material und auch gute Mitarbeiter.

Porsche hatte schon 1930 ein eigenes Konstruktionsbüro in Stuttgart gegründet. Nach den ersten Anfangsschwierigkeiten entwickelte sich dieses Konstruktionsbüro zu einer führenden Einrichtung auf diesem Gebiet im Deutschen Reich. Hier entstanden auch die Pläne für alle jene Fahrzeuge, die irgendwie mit dem Namen Porsche zusammenhängen.

Diese Stuttgarter Anlage blieb jedoch von Kriegseinwirkungen nicht verschont. Als die Engländer mit ihren Bombern im Jahre 1944 auch Ziele in Süddeutschland angriffen, verlangte Albert Speer, der damalige Reichsminister für Bewaffnung und Munition, die Verlagerung des Betriebes in eine sicherere Gegend. Porsche willigte nur ungern ein, da er fürchtete, daß seine gut eingerichtete Werkstätte bei der Übersiedlung in eine „Einöde“, wie er sich ausdrückte, zuviel zu verlieren hätte. Aber schließlich erhielt Porsche den Befehl zur Verlagerung; neben anderen Möglichkeiten, etwa Vorarlberg oder Tschechoslowakei (Pilsen), entschied man sich für Gmünd in Kärnten. Dieser Ort, der überhaupt keine Voraussetzung für Automobilproduktion besaß, bot den Vorteil, als Ausweichstelle möglichst verborgen zu sein. Die Übersiedlung erfolgte im November 1944 in die Räume eines aufgelassenen Sägewerks bei Gmünd. (21)

Wie sorgfältig die Alliierten alles beobachtet hatten, geht daraus hervor, daß sie Major Frenssen, in Zivil Generaldirektor von General Motors, mit dem Auftrag nach Gmünd schickten, sämtliche Konstruktionszeichnungen und Patentschriften seines „Kollegen Porsche“, wie er sich ausdrückte, mitzunehmen. Über die Firma Porsche, die noch in den ersten Monaten des Jahres 1945 unter dem Namen „Holzindustrie Willi Meinicke Werk II“ gearbeitet hatte, wurde ab 7. Mai 1945 das Konstruktionsverbot verhängt. Für die Ingenieure in Gmünd brach eine harte Zeit an; noch härter traf es Ferdinand Porsche, daß er sein Werk nicht betreten durfte und überdies ihn die Franzosen kurz danach in eine schmachliche Haft nahmen, wo er sich auch den Keim für seine tödliche Krankheit holte.

In Gmünd bemühte man sich indessen unter der Leitung des auch als Treuhänder eingesetzten Obergeringieurs Karl Rabe, über die nächste Zeit hinwegzukommen. Obwohl man offiziell nicht arbeiten durfte, erzeugte man doch Verschiedenes für die umliegenden Bauern und kleinen Gewerbetreibenden. Unter anderem glückte die Erfindung einer Seilwinde, die dann sogar in die industrielle Fertigung übernommen wurde. Es kam späterhin auch eine Zusammenarbeit mit der Landesregierung zustande, so daß zumindest das wirtschaftliche

Überleben für die noch in Gmünd Befindlichen gesichert war. Die Belegschaft der Konstruktionsgesellschaft sank von 350 auf 120 ab, da über 100 Nichtösterreicher Gmünd verlassen mußten. Lange Zeit mußte man praktisch „schwarz“ arbeiten. Ferry Porsche, der Sohn Ferdinand Porsches, erhielt erst am 7. September 1950 den Gewerbeschein. In Gmünd versammelten sich indessen etliche hervorragende Techniker; es sollen hier, außer dem schon erwähnten Karl Rabe, nur einige Namen hervorgehoben werden: Prof. Dr. Robert Eberan-Ebenhorst, der spätere Ordinarius für Kraftfahrzeugwesen an der Wiener Technischen Hochschule, ferner noch Dr. Ernst Fuhrmann, der spätere Vorstandsdirektor der Porsche AG, Stuttgart, sowie Dipl.-Ing. Josef Mickl, Dipl.-Ing. Emil Rupilius und Dipl.-Ing. Emil Soukup. (22) Auch die Verwandten des Konstrukteurs, vor allem sein Sohn und seine Neffen, betätigten sich weiterhin im Betrieb, bis schließlich als führende Persönlichkeit die Tochter des Gründers, Frau Luise Piech-Porsche, auftrat und dem Betrieb einen neuen Aufschwung ermöglichte. (23)

Der Bau von Sportwagen

Am 7. Dezember 1946 kamen die beiden früheren Mitarbeiter von Porsche, Karl Abarth und Rudolf Hruschka, zu ihm auf Besuch, die sich mit italienischen Industriellen, vor allem mit Piero Dusio, vereinigt hatten. Schon wenig später kam ein Treffen zwischen Vertretern dieser „Cisitalia“ und Porsches zustande; übrigens war auch ein Beobachter von Fiat dabei. Man plante Porsche-Rennwagen und schwere Traktoren, die für Cisitalia hergestellt werden sollten. Der Ideenaustausch beschränkte sich jedoch nicht nur auf Zeichnungen. Eberan-Ebenhorst konstruierte bald darauf in Italien auch Rennwagen für Cisitalia. (24)

Natürlich hat Porsche damals versucht, auch für Sportwagen Aufträge von Österreich zu bekommen, wo aber keine Chance dafür bestand. Inzwischen hatte sich die italienische Firma, mit der man kooperierte, finanziell übernommen; Dusio wanderte nach Argentinien aus, um dort einen eigenen Betrieb zu gründen.

Die Firma Porsche mußte also nach anderen Ländern Ausschau halten, um dort eine entsprechende Produktion aufzubauen. Der Kontakt mit den Italienern verhalf aber zum entscheidenden Entschluß, nun endlich den schnellen, schnittigen Sportwagen zu bauen, den

man seit 1938 in Stuttgart auf dem Papier fertig geplant, jedoch wegen des Kriegsbeginns nur als Prototyp gebaut hatte. Die neuen Entwürfe für einen Sportwagen entstanden, nachdem die anfänglichen Nachkriegsschwierigkeiten überwunden waren; als erstes nachweisliches Datum läßt sich der 17. Juli 1947 feststellen. Bei den Plänen spielte auch die Erwägung mit, daß man in Österreich zwar keinen Volkswagen bauen könne, weil das Land zuwenig Absatzchancen bot, eine Sonderklasse mit Rennwagenqualifikation aber doch eine Exportchance haben könnte, was sich späterhin auch bewahrheiten sollte. So entstand in den Baracken Gmünds der berühmte Sportwagen Typ 356: „Die Porsche Konstruktionen Ges.m.b.H. hatte nach dem Zweiten Weltkrieg als erstes österreichisches Unternehmen unter den schwierigsten Verhältnissen aller Art in relativ kurzer Zeit den Versuch unternommen, einen Personenwagen zu entwickeln und zu fertigen.“ (26) Eine Novität bei dieser Konstruktion bedeutete die Verbindung mit einer nach aerodynamischen Gesichtspunkten entwickelten Stromlinienkarosserie. Die besonders tiefe Schwerpunktlage verlieh dem Fahrzeug im Verein mit den bewährten sonstigen Konstruktionsvorteilen eine hervorragende Straßenlage. Dieser erste „Porsche“, als offener Zweisitzer karossiert, wog nur 596 kg, hatte 1131 cm³ Hubraum und eine Leistung von 40 PS; er brachte es auf eine Stunden-geschwindigkeit von 140 km.

Die Schweiz und andere devisenträchtige Länder kauften die ersten Wagen an. Bedingt durch die bescheidenen Produktionsmöglichkeiten in Gmünd, konnten monatlich nur fünf Wagen hergestellt werden. Seine Premiere feierte der „Porsche 356“ im Jahre 1949 bei der Genfer Internationalen Automobilausstellung. Somit war der Beginn der Porsche-Sportwagenserie gemacht. (27)

Warum blieb Porsche nicht in Österreich?

In der Nachkriegszeit hätte daher für den Konstrukteur durchaus die Möglichkeit bestanden, in Österreich festen Fuß zu fassen. In Gmünd selbst gab es dafür allerdings keine Möglichkeiten; man mußte nach anderen Standorten Ausschau halten. Erste Schwierigkeiten traten auf, als Porsche die österreichische Staatsbürgerschaft nicht erhielt, da er schon vor dem Krieg Nichtösterreicher war. (28)

Das große Problem bestand in der Kooperation mit anderen Firmen. Die einzige entsprechend große Produktionsstätte wäre die Firma

Steyr-Daimler-Puch gewesen. Verbindungen bestanden, da Porsche während des Krieges den „deutschen Volkstraktor“ für die dortige Produktion entwickelt hatte. Doch Steyr-Daimler-Puch dachte jetzt in erster Linie an eine LKW-Produktion bzw. an die Herstellung von Traktoren und ähnlichen Fahrzeugen; der Personenkraftwagen stand damals noch ferne jeder Überlegung. Zusätzlich gab es – nur aus jener Zeit verständlich – Hindernisse: Die Steyr-Daimler-Puch-Werke gehörten nach dem Krieg wieder mehrheitlich der Creditanstalt-Bankverein; damit wurden alte Feindschaften wieder virulent, denn Porsche, der seinerzeit als Generaldirektor den Daimler-Werken, Wiener Neustadt, vorstand, hatte in dieser Eigenschaft mehrmals gegen die Bankleute opponiert; das Image des „Schwierigen“ belastete noch immer das Verhältnis; er galt auch hier noch immer als Hitlers Volkswagenkonstrukteur, was im besetzten Österreich eine Belastung bedeutete. Porsche selbst, der sich noch in französischer Haft befand, konnte sich damals kaum wehren, und auch seiner Familie und seinen Mitarbeitern waren die Hände gebunden. Aufgrund dieser Tatsachen konnte aus der geplanten Verbindung der Steyr-Werke mit Porsches Konstruktionsbüro nichts verwirklicht werden.

Allerdings gab es in Österreich Persönlichkeiten mit genügend großem Weitblick, die diesen genialen Mann dem Lande erhalten wollten, doch fehlte es ihnen am nötigen Einfluß, noch mehr aber am nötigen Kapital, um eine Personenkraftwagenproduktion aufbauen zu können und damit den Porsche-Leuten in Österreich eine entsprechende Position zu verschaffen.

Eine Möglichkeit schien sich noch in Kärnten abzuzeichnen. (30) Frau Luise Piech-Porsche versuchte mit viel Geschick in diesem südlichen Bundesland Fuß zu fassen, da dort der Wille bestand, einen größeren Produktionsbetrieb unterzubringen. Der Kärntner Landeshauptmann Pietsch suchte etliche Firmen zu veranlassen, in der Industriezone Villach Betriebe aufzubauen. Auch die Firma Porsche prüfte das Projekt einer Ansiedlung für ein kleines Volkswagenwerk in dieser Gegend. Die Pläne schritten gut voran, scheiterten aber schließlich im wesentlichen aus finanziellen Gründen und nicht so sehr aus der Befürchtung eines zu geringen Absatzmarktes.

Dann startete man einen weiteren Versuch im Land Salzburg, wo Altlandeshauptmann Rehr bereits im Jahre 1945 mit Vorschlägen an Professor Porsche herangetreten war. Der spätere Landeshauptmann Josef Klaus versprach sogar Grundstücke in der Alpenstraße bei Salzburg und sagte seine Mithilfe und Befürwortung, vor allem beim An-

kauf der notwendigen Grundstücke vom Firmeneigentümer, zu. (31) Doch leider kamen diese Erwägungen zu spät; Porsche hatte bereits wieder mit Stuttgart Kontakt aufgenommen. (Die bereitgestellten Grundstücke jedoch dienten der späteren Salzburger Firma Porsche sehr gut). In Wr. Neustadt, der alten Heimstätte Porsches, konnte auch nicht neu begonnen werden, da die Durchführung eines derartigen Projektes in der russischen Besatzungszone völlig ausgeschlossen erschien.

Bei allen diesen Versuchen, Porsche in Österreich anzusiedeln, ging es sowohl um das Konstruktionsbüro wie auch um den Produktionsbetrieb, der am 8. Juni 1948 mit dem Porschewagen in Gmünd angefahren war. Aber die Konstruktionsabteilung konnte nur in einer Stadt, in der sich eine Technische Hochschule oder eine ähnliche sonstige Einrichtung befanden, existieren. Das wäre in Österreich außer in Wien nur in Graz möglich gewesen, wo aber die Voraussetzungen für einen Produktionsbetrieb fehlten. Schließlich ging die weitere Entwicklung anders vor sich: Nach Kriegsende gab es in Stuttgart noch Abteilungen des Porschebetriebes; bei den dortigen Treuhändern der Firma meldeten sich immer mehr Porsche-Mitarbeiter, so daß Stuttgart allmählich eine Möglichkeit bot, weiter zu konstruieren bzw. zu produzieren. So wurde die Rückführung des Konstruktionsbetriebes ein fast selbstverständlicher Vorgang. Eines Tages mußte man in Österreich zur Kenntnis nehmen, daß der Großteil der Porsche-Leute im Jahre 1949/50 bereits übersiedelt war. Nur 30 Mitarbeiter verblieben in Salzburg, um hier das Vertriebsnetz für VW in Österreich aufzubauen. Ob hier Österreich eine Chance in wirtschaftlicher Hinsicht verspielt hat, muß bei einer Betrachtung der späteren Geschichte der Firma Porsche in Stuttgart beurteilt werden, die sowohl als Konstruktions- als auch als Produktionsfirma einen hohen Rang besitzt. (32) Doch muß auch beachtet werden, daß damals noch volkswirtschaftliche, politische und unternehmenswirtschaftliche Probleme gegen einen Verbleib in Österreich sprachen.

Weitere Versuche einer PKW-Erzeugung in Österreich

Als die Steyr-Werke ab 1946 wieder produzieren konnten, nahmen sie die serienmäßige Erzeugung des 3 t-LKW (Benzinbasis) auf. (33) Ebenso wurde die Entwicklung eines Dieselmotors in Angriff genommen, der 1947 für die Zwei-Zylinder-Ausführung des ersten Traktors

herauskam. Diese Produktion von Lastkraftwagen und Traktoren setzte man mit Erfolg fort. Erst jetzt, nach der Beseitigung von Schwierigkeiten bei der LKW- und Traktorenproduktion, überlegte man, auch einen Personenkraftwagen herauszubringen. Schließlich war durch die Herstellung des „Steyr 50“ sozusagen eine traditionelle Verpflichtung aus der Vorkriegszeit gegeben. Aber es bestand bereits eine Zusammenarbeit mit Fiat (Turin), und das führte 1946 zu einem Assemblingvertrag, der auch PKWs umfassen sollte. Solche Assemblingverträge waren damals in den Zeiten der Devisenknappheit und Außenhandelsbeschränkungen normal; nur auf dem Wege eines Kompensationsgeschäftes konnten andere Firmen herangezogen werden. Durch den Vertrag wurden Aggregate aus den Fiat-Werken geliefert, für die Montierung sorgte Steyr, und die Wagen wurden dann unter der Marke „Steyr-Fiat“ im Inland abgesetzt. Diese Art des Assembling praktizierte man bis etwa Mitte der 60er Jahre. Von diesem Zeitpunkt an wurden jedoch PKWs aus Rationalitäts- und Kostengründen von Italien bereits komplett importiert und in Österreich nur mehr verkaufsfertig gemacht; die einzige Ausnahme bildete der Puch 126. Steyr-Daimler-Puch blieb also bei der Erzeugung von LKW und Traktoren, da der Betrieb mit den geländegängigen und allradangetriebenen Kleintransportern („Haflinger“ und „Pinzgauer“) bedeutende Erfolge errang. (34)

Auch die Saurer-Werke, (35) die im wesentlichen für Groß-LKW-Produktion eingerichtet waren, begannen Mitte der 50er Jahre mit dem Assembling, und zwar von DKW-Modellen. Dieser Assemblingbau wurde bis zum Jahre 1959 beibehalten. Der Zweitakter-PKW war ein sehr einfach zu bauendes, in der Produktion billiges und deshalb auch preisgünstiges Fahrzeug und vielleicht auch aus den genannten Gründen ein einfach zu fahrendes Auto. Er hatte jedoch Leistungsgrenzen aufzuweisen; heute würde man ihn eher umweltfeindlich nennen. Als die Steyr-Daimler-Puch AG im Jahre 1959 die Aktienmajorität der Saurer-Werke erwarb und die Autounion, die Erzeugerin dieses DKW, zu Daimler-Benz kam, zeigten beide Firmen an einer weiteren Zusammenarbeit kein Interesse mehr.

Bei Gräf & Stift existierte bereits vor dem Zweiten Weltkrieg mit den Renault-Werken ein Assemblingvertrag, den man auch nach 1946 wieder aufnahm; sein Ergebnis war aber nur, daß Gräf & Stift den Karosseriebau durchführte. (36) Späterhin erfolgte die Herstellung von Zweitaktern im Assemblingverfahren mit den tschechischen Firmen Skoda und Aero-Praga, wobei man die Firma Tarbuk einschaltete. Da-

neben versuchte sich auch die Firma Perl in der Erzeugung von Kleinwagen, mußte aber bald aufgeben. Als bemerkenswert ist die im Jahre 1950 erfolgte Erzeugung eines VW mit Stationskarosserie der Firma Kohlruß zu bezeichnen, der damals kurzfristig ohne Devisen gegen 45.000 Schilling erhältlich war. (37) Es wird also deutlich, daß hier einzelne Marktlücken ausgenützt wurden. Als viele Handelschranken fielen, trat aber praktisch ein Storno für alle Assemblingverträge ein.

Die Firma Denzel brachte von 1949 bis 1959 Sportwagen heraus. Denzel begann damit, auf VW-Kübelwagen aus Kriegsbeständen Sportwagenkarosserien aufzusetzen. Dabei entwickelte man aus Gründen der Formgestaltung wie auch der Straßenlage wegen ein eigenes Stahlrohrchassis. Immerhin konnte Denzel mit seinem „WD Wagen“ eine ganze Reihe großer Rallyeerfolge erzielen. (38) Aus dieser Produktion gingen 350 solcher Wagen hervor, wovon 95 % dieser österreichischen Sportwagentype vorwiegend nach den Vereinigten Staaten verkauft wurden.

Resümee

Im Jahre 1937 gab es in Österreich rund 32.000, 1948 34.000 und 1956 bereits 187.000 PKW. 1956 schließlich war es nur mehr sinnvoll, PKWs in Großserien herzustellen; da nun auch alle Einfuhrbeschränkungen weggefallen waren, schien es aussichtslos, eine eigene heimische Autoproduktion aufzubauen. (39) Österreich hatte, wie aus dem Vorliegenden ersichtlich, seine seinerzeit bestehende geringe Aussicht auf eine nationale Erzeugung in der Nachkriegszeit vertan. Daß das heute (1976) bei einem Importwert von 13 Milliarden Schilling pro Jahr für PKWs bedauert wird, ist verständlich — aber damals waren es eben neben volkswirtschaftlichen Motiven hauptsächlich politische Argumente, die eine Aufnahme einer solchen Art von Produktion verhindert hatten.

- (1) Den Vorschlag machte Dipl.-Ing. Franz Geist, Generaldirektor der ÖIAG, in einem Vortrag im Oktober 1976.
- (2) Der Vorschlag fand überhaupt kein positives Echo. Namhafte Vertreter der Autobranche verwiesen vor allem darauf, daß eine Serie von unter 300.000 PKW, außer bei ganz wenigen Typen, von vornherein zum Scheitern verurteilt ist.

- (3) Über die heute vergessenen Ansätze informiert der Schlußteil des Artikels.
- (4) Wie schon wiederholt in dieser Publikationsreihe ausgeführt wurde, beschäftigt sich das Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Wirtschaftsuniversität mit der historischen Analyse einzelner Firmen bzw. mit Teilaspekten von Unternehmen. Aus solchen einzelnen Analysen erwächst die „micro-economic history“, die als zweite Aufgabe die Darstellung der Entwicklung einer ganzen Branche hat. Dieser Artikel basiert auf Ergebnissen, die Wilfried Kubin in seiner Dissertation „Entwicklungsmöglichkeiten einer Automobilindustrie in Österreich nach dem Zweiten Weltkrieg, mit besonderer Berücksichtigung der Firma Porsche“ (Wien, 1975) gefunden hat.
- (5) Hans Seper: Damals, als die Pferde scheuten. – Die Geschichte der österreichischen Krafftahrt. Wien 1968.
- (6) Peter Müller: Ferdinand Porsche – ein Genie unserer Zeit. Graz 1966. – Richard Frankenberg: Die ungewöhnliche Geschichte des Hauses Porsche. Stuttgart 1960.
- (7) Das von Porsche entwickelte Elektromobil mit Radnabenmotor, die „Lohner-Porsche-Chaise“, war nicht nur eine Sensation für damals, sondern ist im Prinzip bis heute das Vorbild für elektrisch betriebene Autos.
- (8) Seper (Anm. 5).
- (9) Von Kubin (Anm. 4) aus den Statistischen Jahrbüchern Österreichs zusammengestellt.
- (10) Dieser mit großem Erfolg als Rennwagen aufgetretene PKW wurde nach dem „Filmgrafen“ Sascha Kolowrat benannt. Damit wurde das damals bekannteste Autorennen, die „Targa-Florio“, im Jahre 1922 gewonnen. Siehe auch Müller (Anm. 6) S. 57 ff.
- (11) Helmut Krackowitzer: Die österreichische Kraftfahrzeugindustrie, ihre volkswirtschaftliche Bedeutung und ihre wirtschaftlichen Probleme (Ungedruckte Dissertation, Innsbruck 1952). – Hans Seper: 100 Jahre Steyr-Daimler-Puch AG (1864–1964). Der Werdegang eines österreichischen Industrieunternehmens. Wien 1964.
- (12) Nach Kubin (Anm. 4): Statistik der Kraftfahrzeuge in Österreich 1937.
- (13) Alois Brusatti: Österreich 1866–1970 in „Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte“, Bd. 2, S. 976.
- (14) Monatsbericht des österreichischen Institutes für Wirtschaftsforschung, Jahrgang 1946, Heft 1/6.
- (15) Alois Brusatti – Karl Bachinger in: Österreich 1945–1970 (25 Jahre Zweite Republik), Wien 1970, S. 195 ff.
- (16) Mündliche Auskunft von Vorstandsdirektor Friedrich Pulz (Steyr-Daimler-Puch AG).
- (17) Peter Rattinger: Die Produktion der Puchwerke in den Jahren 1945–73. Ungedruckte Diplomarbeit, Wien 1974.
- (18) Krackowitzer (Anm. 11), S. 54.
- (19) 150 Jahre Österreichische Kautschukindustrie 1824–1974, Wien 1974, S. 66 ff.
- (20) Über Porsches Weg siehe Anm. 6. Dazu kamen Angaben, die der Neffe Porsches, Ghislain Kaes, und die Tochter Louise Piech-Porsche dem Autor dieses Aufsatzes und dem Dissertanten Kubin machten.
- (21) Vielleicht spielte bei der Wahl des Ortes auch der Umstand eine Rolle, daß Professor Porsche einen ausgedehnten Besitz in Zell am See besaß, das nicht allzu weit von Gmünd entfernt liegt.
- (22) Nach Auskunft des damaligen Mitarbeiters Porsches Hans Kern an Kubin (Anm. 4).
- (23) Am 17. 9. 1948 kam es zwischen der Fa. Porsche und dem Volkswagenwerk zu einer Vertragserneuerung. Porsche durfte danach kein Auto für eine andere Firma konstruieren, das als Konkurrenz zum Volkswagentyp erscheinen würde. Dafür gab es eine Stücklizenz von damals DM 5,- für jeden VW.
- (24) Die Angaben beruhen auf Aussagen von Prof. Dr. Eberan-Ebenhorst an Kubin (Anm. 4).
- (25) Kubin (Anm. 4), S. 128.
- (26) Porsche Konstruktionen Ges.m.b.H. (Gmünd), Betriebsanleitung für den Porsche-Sportwagen Typ 356, Juli 1944.
- (27) Nach Kubin (Anm. 4), S. 130 f.
- (28) Auf Grund des Wirtschaftssäuberungsgesetzes (St.G.Bl. 160/1945) wurde Persönlichkeiten, die im nationalsozialistischen Deutschen Reich führende Positionen einnahmen, die Leitung von Unternehmen untersagt.
- (29) In der Arbeit Kubins (Anm. 4) finden sich unterschiedliche Auffassungen bezüglich der Haltung der führenden Herren von Steyr-Daimler-Puch AG und der Creditanstalt. Es wurde in diesem Aufsatz versucht, die unterschiedlichen Aussagen objektiv zu beurteilen.
- (30) Die Feststellungen über Porsches Aktivität in Kärnten wurden vom Dissertanten Kubin (Anm. 4) in Gesprächen mit damaligen Mitarbeitern Porsches gemacht.
- (31) Kubin (Anm. 4), S. 142.

- (32) Kubin (Anm. 4), S. 145 ff.
- (33) Über die Nachkriegsentwicklung bei Steyr-Daimler-Puch bei Seper (Anm.11) und nach Informationen von Vorstandsdirektor F. Pulz.
- (34) Rattinger (Anm. 17), S. 6 ff.
- (35) Ebenfalls auf Grund mündlicher Mitteilungen des damaligen Saurer- und jetzigen Vorstandsdirektors von Steyr-Daimler-Puch, F. Pulz.
- (36) Auskunft von Komm.-Rat Dipl.-Ing. Rudolf Graf an Kubin (Anm. 4).
- (37) Berichte und Informationen. Heft 201. Salzburg 1950.
- (38) Gespräch Ing. Peter Denzel mit Kubin (Anm. 4). Denzelwagen gewannen den Coup des Alpes und die Österreichische Alpenfahrt.
- (39) Die Ausführungen sollten nicht nur eine historische Analyse sein, sondern auch gegenwärtige Bestrebungen von wissenschaftlicher Seite beeinflussen.