



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

„Die österreichische Automobilindustrie in der
Weltwirtschaftskrise der Dreißigerjahre“

verfasst von

Martin Wegleitner

angestrebter akademischer Grad

Magister der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, im Jänner 2013

Studienkennzahl lt.
Studienblatt:

A 312

Studienrichtung lt.
Studienblatt:

Diplomstudium Geschichte

Betreut von:

Doz. Dr. Fritz Weber



Für meine Eltern und Sonja
Ohne die ich es nie geschafft hätte
In Liebe und tiefer Dankbarkeit

INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG	5
2. DIE SITUATION ZU BEGINN DER 1. REPUBLIK	7
3. GRUNDVORAUSETZUNGEN FÜR DIE AUTOMOBILINDUSTRIE	9
4. ENTWICKLUNG BIS ZUR WELTWIRTSCHAFTSKRISE	15
5. DIE VERBINDUNGEN DER AUTOMOBILINDUSTRIE MIT DEN BANKEN	18
6. DIE STEYR-DAIMLER-PUCH AG	25
6.1 Austro-Daimler.....	26
6.2 Puchwerke AG.....	30
6.3 Austro Daimler-Puchwerke AG.....	33
6.4 Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft (ab 1926 Steyr-Werke AG)	34
6.5 Steyr-Daimler-Puch AG	37
7. GRÄF & STIFT.....	42
8. ÖSTERREICHISCHE AUTOMOBILFABRIKS AG VORM. AUSTRO-FIAT..	45
9. ÖSTERREICHISCHE SAURERWERK AG.....	51
10.KLEINERE PRODUZENTEN	52
10.1 Wiener Automobil-Fabrik Ges. m. b. H.	52
10.2 A. Fross-Büssing KG	52
10.3 AUTOMOBILFABRIK PERL AG	53
11.DIE ENTWICKLUNG VON RENAULT IN DER ZWISCHENKRIEGSZEIT ..	54
11.1 Die Entwicklung in den Zwanzigerjahren	54
11.2 Louis Renaults Strategie.....	57
11.3 Der Absatz.....	61
11.3.1 Im Inland	61
11.3.2 Im Ausland	61
11.4 Renault in der Weltwirtschaftskrise.....	65
11.4.1 Strategien gegen die Krise	65
11.4.2 Entwicklung in der Krise.....	68
12. CONCLUSIUM	73
TABELLEN- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	77
LITERATURVERZEICHNIS	80
ABSTRACT	83
Lebenslauf.....	85

1. EINLEITUNG

Die Erste Republik war ein Staat, der ein schweres Erbe zu tragen hatte. Gemeinsam mit Ungarn war man alleiniger Rechtsnachfolger der Habsburgermonarchie und man hat als solche die Kriegsschulden und Reparationen alleine zu tragen. Als ob das nicht genug wäre wurde mit der Zerschlagung der Österreich-Ungarischen Monarchie wurde auch ein gewachsener Wirtschaftsraum zerschlagen. Eine Aufrechterhaltung eines gemeinsamen Wirtschaftsraumes mit den anderen Nachfolgestaaten gelingt nicht. Die neuen Nachbarn schotteten sich aber ab, begannen ihre eigenen Industrien aufzubauen und trachteten danach diese mit hohen Einfuhrzöllen zu schützen. Auf dem Gebiet der neuen Republik befindet sich zwar ein Gutteil der industriellen Kapazitäten des ehemaligen Großreiches, doch ist die Industrie von benötigten Rohstoffen wie Steinkohle abgeschnitten, die nun teuer importiert werden musste.

Nicht nur strukturelle Probleme erschwerten die Situation der jungen Nation:

Die Bewohner des neuen Kleinstaates kamen größtenteils psychologisch mit der räumlichen Enge von Österreich nicht klar. Die Lösung aller Probleme sucht man in einem neuen Großreich, der Anschluss an Deutschland war aber von den Siegermächten des Ersten Weltkriegs verboten worden. Diesen dürfte auch prekäre finanzielle und wirtschaftliche Situation durchaus bewusst gewesen sein. Sie lassen die Republik Österreich mit all seinen Besitztümern und Einnahmequellen mit einem Generalpfandrecht für die Zahlung der Kriegsreparationen. Genau dieses Generalpfandrecht erschwert es aber neues Kapital in Form von Auslandskrediten zu bekommen.

Die kriegsbedingte Hyperinflation, die erst mit der Einführung des Schillings beendet werden konnte tat ihr übriges zur Misere.

In dieser schwierigen Situation trauten sich die Politiker des Landes nicht nötige Strukturbereinigungen vorzunehmen um alles den neuen demographischen und geographischen Gegebenheiten anzupassen.

Genau wie bei den übrigen Industriebetrieben befand sich auch bei den Automobilproduzenten nach Friedensschluss ein Großteil auf dem Staatsgebiet der österreichischen Republik. In dieser Arbeit soll nun die Entwicklung der einzelnen Firmen in dieser von Krisen gebeutelten Zeit beleuchtet werden. Wie wurde auf die veränderten Umstände nach dem Zerfall der Donaumonarchie reagiert, welche Strategien verfolgten sie, inwieweit waren Faktoren von außen für die Entwicklung maßgeblich.

Etwas vom Thema abschweifend wird auch ein etwas genauerer Blick auf einen ausländischen Produzenten, nämlich Renault, geworfen werden. Welche Strategien wurden in Frankreich verfolgt, gab es dort äußere Begebenheiten, die Einfluss auf den Werdegang des Unternehmens hatten. Die Geschichte von Renault gilt der nach einer weit verbreiteten Meinung als Erfolgsgeschichte. Stimmt das überhaupt und wenn ja, hätten sich ihre österreichischen Konkurrenten etwas von den Franzosen abschauen können oder waren die Grundvoraussetzungen in beiden Ländern einfach zu verschieden?

2. DIE SITUATION ZU BEGINN DER 1. REPUBLIK

Die Situation für die Automobilerzeugungsbranche war nach dem Ende des Ersten Weltkrieges alles andere als optimal. Ihre Kapazitäten reichten vor dem Krieg gerade dazu, in etwa die Hälfte des Bedarfs der Habsburgermonarchie zu decken.¹ Die kriegsbedingte Vergrößerung der Kapazitäten der österreichischen Industrie hätte für einen Wirtschaftsraum von der Größe der Donaumonarchie nach Friedensschluss keine größeren Probleme bedeutet, das kleine „Restösterreich“ stellte sie jedoch auf eine enorme Belastungsprobe. Von den elf Kraftfahrzeugfabriken, die die österreich-ungarische Monarchie beherbergt hatte, befanden sich jetzt neun auf dem kleinen Gebiet der Ersten Republik, nämlich:²

-) Österreichische Daimler-Motoren AG in Wiener Neustadt
-) Puchwerke AG in Graz
-) Österreichische Waffenfabriksgesellschaft AG in Steyr
-) Wiener Automobilfabrik AG vormals Gräf & Stift in Wien
-) Österreichische Fiat-Werke AG in Wien
-) Österreichische Saurerwerke in Wien
-) Anton Fross-Büssing, Spezialfabrik für Nutzauto, System Büssing in Wien
-) Motorlastwagen und Motorenfabrik Ing. G. R. Perl in Liesing
-) W.A.F. Wiener Automobilfabriks G.m.b.H. in Wien

Konkret bedeutete dies, dass sich nun ungefähr zwei Drittel der Produktionskapazitäten der Automobilindustrie des auseinander gebrochenen Vielvölkerstaates³ auf dem stark geschrumpften Staatsgebiet der Republik Österreich befanden. Für den Nachfolgestaat war dieser Industriezweig aufgrund dieser Tatsache von großer wirtschaftlicher, aber auch politischer Bedeutung. Für die Automobilerzeuger selbst, die bis vor kurzem nicht einmal den Bedarf im eigenen Land decken konnten, bedeutete dies aber, dass sie

¹ Seper, Hans: Österreichische Automobilgeschichte. Verlag ORAC. Wien 1986. S. 275

² Neubauer, Helga: Österreichische Waffenfabriksgesellschaft bzw. Steyr-Werke A.G. Diss. Wien 1974. S. 184

³ ebda.

plötzlich und unfreiwillig zur Exportindustrie mutierten und um die 90% ihrer Produktion im Ausland absetzen hätten müssen.⁴

⁴ Seper, Hans: Österreichische Automobilgeschichte. Verlag ORAC. Wien 1986. S. 275

3. GRUNDVORAUSSETZUNGEN FÜR DIE AUTOMOBILINDUSTRIE

Den neuen Bedingungen Rechnung tragend, sahen sich die Kraftfahrzeugsproduzenten in der unmittelbaren Nachkriegszeit gezwungen ihre Belegschaften durch Entlassungen zu verkleinern: Auf diese Weise sank die Zahl der Arbeiter bei der „Österreichischen Waffenfabriksgesellschaft AG (später Steyr-Werke AG) von 8.441 im Juli 1918 auf 4.300 im April 1919 und im Juli 1919 sogar auf 3.618. Bei Austro-Daimler reduzierte sich ihre Anzahl von 6.000 (inkl. 500 Angestellte) im Herbst 1919 auf 3.500 im Jahr 1920. (vgl. hierzu Abb.1). Für die Puchwerke AG arbeiteten bei Kriegsende ca. 1.000 Menschen. Camillo Castiglioni, zu dessen Imperium die Grazer Fabrik gehörte, wollte sie schließen lassen, nachdem der Verkauf der Automobile hinter den Erwartungen zurückblieb. Er konnte aber von seinem Mitarbeiter Giovanni Marcellino überredet werden, zumindest die Motorradproduktion weiter aufrecht zu erhalten, da Marcellino folgerichtig die Chancen für gute Verkaufszahlen für die Zweiräder in einem armen Land wie Österreich erkannte.⁵ (Auf wie viel die Zahl der Arbeiter absank ließ sich nicht eruieren, sie betrug 1928 bereits wieder 1.150⁶). Die Wiener Automobilfabrik AG, vormals Gräf & Stift, wiederum verkleinerte die Zahl ihrer Mitarbeiter von 1.250 bei Kriegsende auf 800.⁷ Diese erste Entlassungswelle, bei der ca. 50-60% der Belegschaft in den angeführten Unternehmen ihre Stelle verloren, kann als Folge der Umstellung von Kriegs- auf Friedensproduktion gesehen werden. Prinzipiell waren die Grundvoraussetzungen für eine florierende Automobilindustrie in Österreich mit einer vorhandenen, gut ausgebauten Stahlindustrie und einer dadurch geschulten Arbeiterschaft gegeben. Jedoch befanden sich andere wichtige Rohstoffe, wie Kohle, jetzt im Ausland, die jetzt teuer importiert werden musste. Die Folge war ein Kohlemangel, der Betriebsstockungen nach sich zog und die Produktionskosten in die Höhe trieb. Das hatte zur Folge, dass das Automobil,

⁵ Pfundner, Martin: Austro-Daimler und Steyr. Böhlau Verlag, Wien (u.a.) 2007. S. 81

⁶ ebda. S. 270 Anmerkung unterhalb der Tabelle.

⁷ Seper, Hans: Die Brüder Gräf. Verlag Welsermühl. Wels 1991. S. 135.

Beschäftigtenzahlen

(Erstellt aufgrund von: Maria Brandl, in: Teschl, *100 Jahre Steyr-Daimler-Puch Graz*, S. 36 ff.; *Compass – Finanzielles Jahrbuch Österreich-Ungarn, III. Band*; Doppler, *75 Jahre Steyr-Werke*, S. 34; Oberndorfer, *Der ökonomische Werdegang der Steyr-Werke AG von 1918 bis 1934*, S. 106; Pinczoliths, *Austro-Daimler*; Rauscher/Knogler, *Das Steyr-Baby und seine Verwandten*; Seper, *100 Jahre Steyr-Daimler-Puch A.G. 1864–1964*; Seper/Pfundner/Lenz, *Österreichische Automobilgeschichte*; Geissl/Faber, *Autos – Flugmotoren – Rüstung*; Geissl, *Die militärisch-industrielle Vernetzung im Kraftfahrzeugwesen 1909–1918* und *Der Österreichische Volkswirt*. Die Angaben beinhalten meist nur Arbeiter (ohne Angestellte, damals noch als Beamte bezeichnet.)

Österreichische Waffenfabrik/Steyr

1867	4.000
1869	5.500
1882	2.000
1890	9.401
1893	2.200
1894 (Aug.)	529 Arb. (abs. Min.)
1910 (ca.)	2.000 und darunter
1913 (Anf.)	4.300
1913 (Mitte)	5.300
1914 (Aug.)	6.673 männl. Arbeiter
1915 (Dez.)	11.013 Arb. (10 % weibl.)
1916 (März)	11.821 Arb.
1917 (Sept.)	13.010 Arb. (abs. Max.)
1914/1918	15.000 (Max., inkl. Ang.)
1918 (Juli)	8.441
1919 (April)	4.300 (inkl. Ang.)
1919 (Juli)	3.618
1920 (Dez.)	5.901
1921 (Dez.)	7.207
1922 (Juli)	6.933
1922	4.360
1923	3.739
1924 (Dez.)	2.857
1925 (Feb.)	3.893
1925 (Juli)	3.540
1926 (Juli)	4.544
1928	6.466
1929 (Juli)	6.064
1930	3.103
1930 (Juli)	1.974
1931 (Juli)	1.916
1937	4.043

Oesterr. Daimler-Motoren-Ges./Wr. Neustadt

1899	70–80	
1902	96	
1905 (Nov.)	325	
1906 (Anf.)	430	
1906	480 (Nov.)	600 + 200
1907 (Ø)	700	600 + 280
1908 (Anf.)	500	700 + 280
1909 (Anf.)	450	
1909 (Max)	780 inkl. Ang.	600 + 280
1910 (Anf.)	665 + 80 Ang.	
1910 (Ø)	800	600 + 280
1911	800	700 + 350
1912	1.000	1.200 + 450
1913		1.200 + 450
1914	1.000 (Juni)	1.200 + 600
1914/15	1.500	
1916 (Mitte)	2.800	
1914/18	6.000 (max.)	
1918 (Herbst)	5.500 + 500 Ang.	
1919		3.000–4.000
1920	3.500	ca. 3.000
1923 (Feb.)	3.500	
1923 (Dez.)	1.500	
1924 (Mitte)	200	
1925 (Sept.)	500	
1926 (Dez.)	500 + 150 Ang.	
1927 (Dez.)	1.000 + 150 Ang.	
1929	700	
1931 Sommer	1.000	
1932 (Feb.)	400	
1933	200 u. darunter	

Die Compass-Angaben der rechten Spalte beziehen Konzernzentrale und Filialen ein, daher vor allem höherer Beamtenstand.

In den Angaben für Wiener Neustadt sind Beschäftigtenzahlen für Puch auch nach der Fusion zur Austro Daimler-Puchwerke AG nicht enthalten. Diese lagen 1928 bei 1.150 Mitarbeitern und sanken 1931 auf einen Tiefstand von 364.

Die Steyr-Daimler-Puch AG beschäftigte im April 1936 in Österreich insgesamt 6.462 Mitarbeiter, davon 722 Beamte und 5.740 Arbeiter. Dazu kamen noch 80 Beamte und 163 Arbeiter in den eigenen Niederlassungen Berlin, Budapest, Warschau, Zagreb und Zürich.

Abb.1

im kapitalarmen Österreich ohnedies ein Luxusgut, für die lokale Bevölkerung noch unerschwinglicher wurde, beziehungsweise mit zu wenig oder gar keinem Gewinn verkauft werden musste, um im Kampf um den heimischen Absatzmarkt präsent zu bleiben. Durch die Isolation während des Krieges und die Wirren in der unmittelbaren Nachkriegszeit waren die Produkte der heimischen Automobilindustrie gegenüber der ausländischen Konkurrenz in technischer Hinsicht ins Hintertreffen geraten. Die Behebung dieses Rückstandes „erforderte weitere sehr große Investitionen, die durch den Kapitalmangel erschwert waren. Auch ergaben sich Schwierigkeiten dadurch, daß der verhältnismäßig geringe Bedarf des kleinen Österreichs eine Serienproduktion im großen Ausmaß nicht zuließ, die notwendig gewesen wäre, um den Wettbewerb mit den französischen, belgischen und amerikanischen Weltfirmen im In- und Ausland bestehen zu können.“⁸

Die Voraussetzungen für ein Bestehen auf ausländischen Märkten mussten unter all dem nicht minder leiden. Zu den stetig wachsenden Produktionskosten kamen die enormen Schutzzölle dazu. Dadurch „wurde die Konkurrenzfähigkeit in sehr vielen Auslandsstaaten in Frage gestellt.“⁹ Das hatte zur Folge, dass die Zahl der exportierten Kraftfahrzeuge von 3.200 im Jahr 1922 auf in etwa 2.000 im Jahr 1923 fiel. Danach stiegen die Verkaufszahlen bis zur Weltwirtschaftskrise wieder langsam an. Im Jahr 1927 erreichten sie wieder die 3.000 Marke. Wichtigste Exportländer waren Deutschland, gefolgt von Polen, Ungarn, der Schweiz, der Tschechoslowakei und Jugoslawien.¹⁰

Zusätzlich zu den oben bereits erwähnten Problemen waren die Straßenverhältnisse in Österreich nicht gerade ideal. Das Straßennetz wurde kaum ausgebaut (vgl. Tabelle 11 im Anhang). Nichtsdestotrotz stieg die Zahl der angemeldeten Kraftfahrzeuge in Österreich von der Jahresmitte 1919 von 7.552 (hiervon 4.557 PKW und 1606 LKW sowie 1.389 Motorräder) bis zum Ende des Jahres 1924 auf 25.287 (hiervon 9.771 PKW und 5.115 Lkw sowie 10.401 Motorräder), also während der Inflationskrise, und wurde somit mehr als

⁸ Der österreichische Volkswirt. 19. Jahr 1. Band. 1.Oktober 1926 bis 31.März 1927. Beilage: „Bilanzen“ S.253

⁹ Neubauer, Helga: Österreichische Waffenfabriksgesellschaft bzw. Steyr-Werke A.G. Diss. Wien 1974. S. 189.

¹⁰ ebda. S. 189f.

verdreifacht. Bis zum Beginn der Weltwirtschaftskrise im Herbst 1929 konnte sich diese Zahl noch einmal auf 75.307 (19.791 PKW, 13.735 LKW und 41.781 Motorräder) verdreifachen (vgl. Abb.2).

<i>Datum der Zählung:</i>	<i>Personenwagen:</i>	<i>Lastwagen:</i>	<i>Kraftwagen insgesamt:</i>	<i>Motorräder:</i>	<i>Kraftfahrzeuge insgesamt:</i>
15. VII. 1919	4.557	1.606	6.163	1.389	7.552
30. XI. 1920	6.400	2.838	9.238	2.214	11.452
31. XII. 1921	7.808	3.292	11.100	2.592	13.692
31. XII. 1922	8.455	3.582	12.037	4.536	16.573
31. XII. 1923	10.195	4.280	14.475	7.460	21.935
31. XII. 1924	9.771 ¹⁾	5.115	14.886	10.401	25.287
31. XII. 1925	11.058 ²⁾	6.256	17.314	15.963	33.277
30. VI. 1926	12.338 ³⁾	7.210	19.548	18.805	38.353
31. XII. 1926	12.252 ⁴⁾	7.835	20.087	20.471	40.558
30. VI. 1927	14.267 ⁵⁾	8.856	23.123	25.282	48.405
31. XII. 1927	14.145 ⁶⁾	9.672	23.817	28.006	51.823
30. VI. 1928	16.868 ⁷⁾	11.065	27.933	34.158	62.091
31. XII. 1928	16.783 ⁸⁾	12.221	29.004	35.922	64.926
30. VI. 1929	19.791 ⁹⁾	13.735	33.526	41.781	75.307
1) darunter 2.538 Taxameter		4) darunter 3.435 Taxameter			
2) darunter 2.932 Taxameter		7) darunter 3.529 Taxameter			
3) darunter 3.140 Taxameter		8) darunter 3.637 Taxameter			
4) darunter 3.309 Taxameter		9) darunter 3.655 Taxameter			
5) darunter 3.343 Taxameter					

Abb.2

Das bedeutete nicht notwendigerweise eine Verbesserung der Situation der hier ansässigen Automobilproduzenten, denn der Konkurrenzkampf mit ausländischen Fahrzeugunternehmern war hart, da die Schutzzölle niedrig waren und die Zahl der importierten Kraftfahrzeuge von Jahr zu Jahr stieg.¹¹ Das lässt sich auch leicht an den statistischen Daten der Steyr-Werke AG (bis 1926 Österreichische Waffenfabriksgesellschaft AG) und von Austro-Daimler erkennen:

Sowohl die Beschäftigten, als auch die Produktionszahlen sanken von 1920 bis 1924 kontinuierlich. Bei Steyr stiegen erstere zwar noch 1921 von 5.901 (1920) auf 7.207, um Ende des Jahres 1924 nur mehr 2.857 zu betragen. Bei Austro-

¹¹ Neubauer, Helga: Österreichische Waffenfabriksgesellschaft bzw. Steyr-Werke A.G. Diss. Wien 1974. S. 187f.

Daimler erfolgte ein stetiger Abfall von 3.500 auf 200 Mitarbeiter im genannten Zeitraum (vgl. Abb.1). Die Zahl der produzierten PKWs bei Steyr sank im Beobachtungszeitraum von 1.674 auf 1.440 Stück (vgl. Tabelle 1 im Anhang). Für die genaue Anzahl der produzierten Automobile bei Austro-Daimler liegen leider keine Quellen vor, da die Produktionsunterlagen bei der Liquidation des Werkes in Wiener Neustadt vernichtet wurden.¹²

Vor allem die immer größer werdende Konkurrenz amerikanischer Erzeugnisse machte nicht nur den österreichischen, sondern der gesamten europäischen Automobilindustrie große Probleme. Die im großen Stil serienmäßig gefertigten Automobile zeitigten bei den amerikanischen Produkten eine derartige Verbilligung bei der Herstellung, dass sie mitsamt Fracht- und Zollgebühren unter den Herstellungskosten der europäischen Konkurrenz lagen.¹³ Die österreichische Kraftfahrzeugsindustrie konnte da nicht mithalten, auch weil ihre Kapazitäten eine serienmäßige Fließbandproduktion nicht erlaubten bzw. rentabel erscheinen ließen. Lediglich die Steyr-Werke AG besaßen auch die infrastrukturellen Voraussetzungen zu so einem modernen Herstellungsverfahren. Bereits 1914 war an der Enns ein neues Fabrikgebäude von 240.000m² entstanden und bereits während des Krieges wurde der Entschluß gefasst, in Friedenszeiten im großen Stil auf die Automobilerzeugung nach amerikanischem Vorbild umzusteigen.¹⁴ Die neuen politischen Gegebenheiten in Mitteleuropa machten eine Produktion von solchem Ausmaß unrentabel und so suchte auch die Firma Steyr zumindest anfänglich ihr Heil in Spezialanfertigungen. Im Gegensatz zur inländischen Konkurrenz aber waren die Steyrwerke die einzigen, die ob dieses Vorteils bei der firmeneigenen Infrastruktur die Veränderungen aus technischen und/oder modischen Gründen mitmachen konnten.

Eine Verzehnfachung der Automobilsteuer in Wien¹⁵ - so forderte das Bundesland für 1-8 Steuer-PS eine Abgabe von 60 Schilling und für 9 PS und

¹² Pfundner, Martin: Austro-Daimler und Steyr. Böhlau Verlag. Wien (u.a.) 2007. S. 271.

¹³ Neubauer, Helga: Österreichische Waffenfabriksgesellschaft bzw. Steyr-Werke A.G. Diss. Wien 1974. S. 187.

¹⁴ Seper, Hans: 100 Jahre Steyr-Daimler-Puch AG. Wien 1964. S. 20

¹⁵ Neubauer, Helga: Österreichische Waffenfabriksgesellschaft bzw. Steyr-Werke A.G. Diss. Wien 1974. S. 188.

mehr 150 ATS¹⁶ – erschwerte die Bedingungen in einem Land mit geringer Kaufkraft zusätzlich. Das Auto, hierzulande ohnedies ein Luxusobjekt, wurde für die breite Masse noch unerschwinglicher. Trotz all dieser Widrigkeiten, und nachdem die Republik die Inflationskrise überwunden hatte, konnte die österreichische Automobilbranche ab 1925 wieder leichte Wachstumsraten verzeichnen, die bis zur Wirtschaftskrise anhielten.

¹⁶ Seper, Hans: Österreichische Automobilgeschichte. Verlag ORAC. Wien 1986. S. 256

4. ENTWICKLUNG BIS ZUR WELTWIRTSCHAFTSKRISE

Bei der Firma Steyr zeigt sich dies durch einen Anstieg der Belegschaft von 3.893 im Februar 1925 auf 6.046 im Jahr 1929 (1928 sogar 6.466) (vgl. Abb.1), sowie einer Zunahme der Produktion von 2.259 PKWs und 104 LKWs 1925 auf 4.986 PKWs und 1.019 LKWs im Jahr 1929 (vgl. Tabelle 2 im Anhang). Bei Austro-Daimler lässt sich ein Zuwachs von Arbeitern im selben Zeitraum von 500 auf 700 feststellen, wobei zum Jahresende 1927 zwischenzeitlich sogar ein Höhepunkt von 1.150 Mitarbeitern (inkl. 150 Angestellte) erreicht wurde. Der zweite große Automobilhersteller, der sich auf PKWs spezialisiert hatte, Austro Daimler, war aufgrund verhältnismäßig hoher Schulden nicht in der Lage, größere Investitionen zu tätigen und versuchte sich in der Sparte der Luxusautomobile zu behaupten, wo eine Serienfertigung nicht rentabel gewesen wäre.¹⁷

Die Wiener Automobilfabrik AG, vormals Gräf & Stift, zählte vor der Krise sogar die verhältnismäßig beachtliche Zahl von 1.000 Arbeitern.¹⁸ Auch die Puchwerke AG konnte, wie oben bereits erwähnt, ihre Arbeiterzahl auf über 1.000 erhöhen.

1926 betrug die Gesamtproduktion der österreichischen Automobilindustrie 5.500 Automobile und 3.500 Motorräder.¹⁹ Auch die Exportzahlen konnten wieder erhöht werden. So war die Steyr-Werke AG 1927 in der Lage 4.044 Autos abzusetzen, 54% davon im Ausland²⁰ und im Jahr 1928 stieg die Zahl auf 5.265 Stück, wovon in etwa 49% im Ausland verkauft werden konnten.²¹ Überhaupt konnten sich die Exportzahlen sämtlicher österreichischer Automobilproduzenten zwischen 1926 und 1927 in etwa verdoppeln – über das ganze Jahr 1926 wurden 1.482 Autos exportiert, 1927 waren es alleine in den ersten 9 Monaten 2.406 und davon kaum Lastkraftwagen. 40 Millionen Schilling machte der Gesamtwert der exportierten Waren in etwa aus. Hauptabnehmer

¹⁷ Der österreichische Volkswirt. 19. Jahr 1. Band. 1.Oktober 1926 bis 31.März 1927. Beilage: „Bilanzen“ S.253

¹⁸ Seper, Hans: Die Brüder Gräf. Verlag Welsermühl. Wels 1991. S. 163

¹⁹ Der österreichische Volkswirt. 19. Jahr 1. Band. 1.Oktober 1926 bis 31.März 1927. Beilage: „Bilanzen“ S.253

²⁰ Neubauer, Helga: Österreichische Waffenfabriksgesellschaft bzw. Steyr-Werke A.G. Diss. Wien 1974. S. 176.

²¹ ebda. S. 178.

war Deutschland, wohin ca. die Hälfte ging. Fast die ganze andere Hälfte wurde in die Nachfolgestaaten der Monarchie geliefert und nur ein verschwindend kleiner Teil ging nach Übersee.

Der Inlandsabsatz stieg im selben Zeitraum um ca. 40% von 4.000 auf 5.500 Wagen, von denen ca. ein Drittel LKW waren.²² Gerade die Firma Steyr erwies sich wegen ihrer modernen Fertigungsanlagen, die eine kostengünstigere Produktion erlaubten, als die treibende Kraft in der heimischen Automobilbranche. Die sinkenden Preise für Automobile Ende der Zwanzigerjahre trübten die guten Aussichten ein wenig. Alles in allem betrug die Produktionszahlen in Österreich vor Ausbruch der Krise ca. 10.000 mehrspurige Fahrzeuge, von denen rund 3.000 in den Export gingen. An ihrer Fertigung waren knapp 13.000 Menschen beteiligt.²³ Der Gesamtumsatz der Automobilindustrie dürfte im letzten Jahr die 140 Millionen-Schilling-Grenze erreicht haben, wobei die knapp mehr als 3.000 ausgeführten Fahrzeuge mit ca. 33 Millionen an der Gesamtsumme beteiligt waren.²⁴

Trotz dieses Wachstums „verzeichnete Österreich jedoch im Vergleichszeitraum unter 17 Staaten die geringste Zunahme an Motorfahrzeugen“²⁵.

²² Der österreichische Volkswirt. 20. Jahr 1. Band. 1.Oktober 1927 bis 31.März 1928. S.366

²³ Sandgruber, Roman: Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Verlag Ueberreuter. Wien 2005. S. 373.

²⁴ Der österreichische Volkswirt. 21. Jahr 1. Band. 1.Oktober 1928 bis 31.März 1929. S.686.

²⁵ Seper, Hans: Die Brüder Gräf. Verlag Welsermühl. Wels 1991. S. 162.

<i>Land</i>	<i>Benzin- Personen- Kraftwagen (hievon Taxameter)</i>	<i>Elektro- Personen- Kraft- wagen</i>	<i>Benzin- Last- wagen</i>	<i>Elektro- Last- wagen</i>	<i>Motor- räder</i>
Niederösterreich	1.600 (56)	1	1.017	4	3.766
Oberösterreich	722 (30)	11	386	7	1.019
Salzburg	342 (16)	2	195	–	311
Tirol	332 (21)	1	249	18	466
Vorarlberg	299 (–)	1	178	–	326
Kärnten	458 (13)	–	252	2	576
Steiermark	929 (28)	–	644	2	1.894
Burgenland	76 (–)	1	50	1	156
Wien	6.193 (2.658)	29	2.594	28	4.424
Summe	10.951 (2.822)	46	5.565	62	12.938

Insgesamt standen also in Verwendung:

	<i>Zunahme gegenüber 1. Jänner 1925</i>	
Personen-Kraftwagen einschließlich der Taxi	10.997	1.226
Lastkraftwagen	5.627	512
Kraftwagen	16.624	1.738
Motorräder	12.938	2.537
Summe	29.562	4.275

Abb.3

5. DIE VERBINDUNGEN DER AUTOMOBILINDUSTRIE MIT DEN BANKEN

Den Prolog zur großen Weltwirtschaftskrise bildete in Österreich der Zusammenbruch der Boden-Credit-Anstalt. Nach den stetig steigenden Absätzen (siehe oben) hatten die Steyr-Werke AG „1929 einigermaßen blindlings mit Volldampf einen Rekordausstoß produziert“²⁶. 6.005 PKWs und LKWs (vgl. Abb.4) um genau zu sein.

Kraftfahrzeug-Erzeugung in Steyr seit Beginn der Produktion										
1920 bis 1944										
Typ	Art	1920— 1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1920—1929
<i>Personenkraftwagen:</i>										
II	12/40 PS 6 Zyl.	1.289	513	348	—	—	—	—	—	2.150
IV	7/23 PS 4 Zyl.	350	445	154	1	—	—	—	—	950
VI Klausen	19/145 PS 6 Zyl.	18	32	1	—	—	—	9	—	60
VI Sport	15/90 PS 6 Zyl.	17	18	20	16	14	—	—	—	85
V	12/40 PS 6 Zyl.	—	—	917	933	—	—	—	—	1.850
VII	12/50 PS 6 Zyl.	—	—	—	1.309	499	246	94	2	2.150
XII	6/30 PS 6 Zyl.	—	—	—	—	1.678	3.568	4.018	1.860	11.124
XVI	15/70 PS 6 Zyl.	—	—	—	—	—	—	172	228	400
XX	8/40 PS 6 Zyl.	—	—	—	—	—	—	7	2.893	2.900
AUSTRIA	100 PS 8 Zyl.	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Jahressumme:		1.674	1.008	1.440	2.259	2.191	3.814	4.300	4.986	21.672
<i>Lastkraftwagen:</i>										
III	12/34 PS 6 Zyl.	45	27	52	104	335	201	36	—	800
XII N	6/30 PS 6 Zyl.	—	—	—	—	—	606	848	726	2.180
XV	12/45 PS 6 Zyl.	—	—	—	—	—	—	240	—	240
XVII	15/60 PS 6 Zyl.	—	—	—	—	—	—	151	293	424
Jahressumme:		45	27	52	104	335	807	1.255	1.019	3.644

Abb.4

Nun brach aber der Absatz in Österreich, auch bedingt durch einen starken Winter, ein. Die erzeugten Einheiten mussten auf Lager gehen und die Bilanz der Firma wies ein Minus von 24 Millionen Schilling bei einem Aktienkapital von

²⁶ Pfundner, Martin: Austro-Daimler und Steyr. Böhlau Verlag. Wien (u.a.) 2007. S. 141.

15 Millionen Schilling aus.²⁷ Gleichzeitig betrugen die Schulden des Betriebes bei der Boden-Credit-Anstalt, die ohnedies mit Problemen zu kämpfen hatte, denn die Steyr-Werke waren nicht der einzige Industriebetrieb mit engen Kontakten zur Bank, 106 Millionen Schilling. Diese Summe, übertraf das Eigenkapital des Finanzinstitutes um 20%. Die Boden-Credit-Anstalt war im September 1929 bankrott.²⁸ Ein Aus der Automobilfabrik konnte mit Hilfe einer Übernahme der Boden-Credit-Anstalt durch die Creditanstalt verhindert werden, die damit Mehrheitseigentümer der Steyr-Werke AG wurde. Diese Übernahme erfolgte auf Druck der Politik, denn für die Creditanstalt bedeutete dies ein erhebliches Risiko für ihre eigene Zukunft. Aber die Regierung Streeruwitz hätte es sich wohl nicht erlauben dürfen, beim Untergang einer der wichtigsten österreichischen Banken und mit ihr einiger wichtiger Industriebetriebe (darunter Steyr) tatenlos zuzusehen. Dennoch demissionierte der Kanzler unmittelbar nach diesen Ereignissen am 25. September und es folgte die Regierung Schober und die Weltwirtschaftskrise.

Das ausgehende 19. und frühe 20. Jahrhundert war die Blütezeit des sogenannten Finanzkapitals gewesen, das vor allem in Österreich besonders stark ausgeprägt war. Damals beschränkte sich die Kooperation zwischen Industrie und Banken nicht auf das „normale“ laufende Geschäft, das im Regelfall beinhaltete, dass die Unternehmen ihre Überschüsse bei den Banken einlegten und die Finanzinstitute ihrerseits dem Geschäftspartner kurzfristige Überziehungskredite gewährte, sondern ging so weit, dass die Kreditinstitute „ihre“ Betriebe mit Investitionskrediten versorgten und auch Großaktionäre bei denselben waren. Die Verschmelzung von Bank- und Industriekapital ermöglichte ein Wachstum, das sonst nicht hätte stattfinden können. Die Banken ersetzten den fehlenden Kapitalmarkt.²⁹ Durch den Zusammenbruch des einheitlichen Wirtschaftsraumes der Habsburgermonarchie und die unmittelbar danach einsetzende Hyperinflation, die erst mit der Einführung des Schillings 1925 beendet werden konnte und in erster Linie die Vermögenswerte

²⁷ ebda.

²⁸ ebda.

²⁹ Weber, Fritz: Die österreichische Bankenkrise und ihre Auswirkungen auf die niederösterreichische Industrie. In: Kusternig, Andreas: Beiträge über die Krise der Industrie Niederösterreichs zwischen den beiden Weltkriegen. Selbstverlag des NÖ Institutes für Landeskunde. Wien 1985. S. 123

vernichtete, wurden auch die Finanzinstitute geschwächt: Da es bei einer Inflation immer ratsam erscheint, sein Geld anzulegen, um sich vor dem rasanten Wertverlust zu schützen, bildete sich in Österreich während der Inflationszeit ein riesiger Markt für Spekulanten und Kreditinstitute und Banken schossen regelrecht aus dem Boden – mehr als das Land und der Markt brauchen, geschweige denn verkraften konnten, aber der notwendige Konzentrationsprozess sollte noch auf sich warten lassen. Auf der anderen Seite waren die Industriebetriebe verstärkt auf Kredite von den Banken angewiesen, die jetzt umso mehr das Fehlen eines Kapitalmarktes zu ersetzen hatten. Die Banken wiederum hatten ein vermehrtes Interesse am Wohlergehen der Industrien ihres Konzerns, da sie während der Inflation ihr Kapital vor der Wertminderung zu schützen trachteten, indem sie es verstärkt in Aktienbeteiligungen bei ihren Firmen anlegten. Vereinfacht formuliert wandelten sie ihre Kredite in Aktienkapital um, welche sie nach Stabilisierung des Währungsmarktes wieder veräußern wollten.³⁰ Dazu sollten die Banken nicht mehr kommen. Der Börsencrash von 1929 kam der Umsetzung dieser Strategie zuvor. Diese Politik der Kreditumwandlung zeitigte in der jetzt einsetzenden Weltwirtschaftskrise katastrophale Folgen. Der Umstand, dass die österreichischen Kreditinstitute in ihre Konzerne vermehrt investieren mussten, da sie ja einen in Österreich kaum funktionalen Kapitalmarkt zu ersetzen hatten, ließ die Auswirkungen der Krise hier umso stärker durchschlagen. Das Geld für die Investitionen, die ja in Wahrheit zu einem Großteil langfristige Kredite waren, obwohl formell nur kurzfristig als Kontokorrentkredite ausgegeben, musste in der Regel aus dem westlichen Ausland geliehen werden.³¹ Damit die heimischen Banken aber weiter Kredite erhielten, waren sie gezwungen exorbitante Zinsen, sogar von ihren besten Kunden, einzuheben. Die konzerneigenen Industrien hatten ebenso unter dieser für sie erdrückenden Maßnahme zu leiden. Die Folge war natürlich eine Steigerung der Produktionskosten, was sich wiederum nachteilig auf die Konkurrenzfähigkeit auswirkte, woraufhin erneut „Investitionen“ (sprich: Kredite) notwendig wurden. „Immer häufiger mussten die Banken gutes Geld dem schlechten nachwerfen

³⁰ Weber, Fritz: Die österreichische Bankenkrise und ihre Auswirkungen auf die niederösterreichische Industrie. In: Kusternig, Andreas: Beiträge über die Krise der Industrie Niederösterreichs zwischen den beiden Weltkriegen. Selbstverlag des NÖ Institutes für Landeskunde. Wien 1985. S. 126

³¹ ebda.

oder waren gezwungen, Abschreibungen an uneinbringlichen Krediten vorzunehmen bzw. Zinsnachlässe zu gewähren.“³² (vgl. Abb. 5)

Solange die ausländischen Kreditoren ihr Geld nicht zurückverlangten, konnte dieses System funktionieren. Als sich aber die Lage 1929 weltweit zu verschlechtern begann, stürzte alles wie ein Kartenhaus in sich zusammen mit der Boden-Credit-Anstalt als prominentem erstem Opfer.

Parallel dazu vollzog sich ein weiterer Akt des Dramas. Indem sie 1931 die Benzinsteuern einführte (10 Groschen pro Liter)³³, versetzte die österreichische Bundesregierung der eigenen Automobilindustrie einen weiteren Schlag. Im März desselben Jahres schloß Österreich unter Bundeskanzler Otto Ender einen Zollunionsvertrag mit Deutschland, dem wichtigsten Exportland der österreichischen Automobilindustrie. Für diese hätte dieses Abkommen einen Meilenstein in wirtschaftlicher Hinsicht bedeutet. Am 8. Mai 1931 wurde der Regierung mitgeteilt, dass die Creditanstalt einen Verlust von 140 Millionen Schilling aufwies, was sich aber erst später als eine viel zu gering veranschlagte Zahl herausstellen sollte. Hilfe aus dem Ausland musste teuer erkaufte werden. Einige (potentielle) Kreditgebernationen – allen voran Frankreich, das im Zollunionsplan einen ersten Schritt zum Anschluss sah – drängten als Bedingung für dringend benötigte Gelder auf einen Verzicht dieser Zollunion und hatten letzten Endes Erfolg damit. Für die Automobilindustrie war dies insofern von großer Bedeutung, als die Creditanstalt mittlerweile – siehe Übernahme der Boden-Credit-Anstalt (Steyr-Werke AG) – die meisten Beteiligungen an Aktien in dieser Sparte hielt (vgl. Abb. 6). Da sich Österreich im Zuge der Weltwirtschaftskrise und der damit verbundenen Krise der Creditanstalt als äußerst instabiler Staat herausstellte, blieben Auslandsinvestitionen aus. Deswegen und wegen ihrer zahlreichen Verflechtungen mit der Industrie des Landes, war die Sanierung der CA von höchster Wichtigkeit.

³² Weber, Fritz: Die österreichische Bankenkrise und ihre Auswirkungen auf die niederösterreichische Industrie. In: Kusternig, Andreas: Beiträge über die Krise der Industrie Niederösterreichs zwischen den beiden Weltkriegen. Selbstverlag des NÖ Institutes für Landeskunde. Wien 1985. S. 127.

³³ Seper, Hans: Österreichische Automobilgeschichte. Verlag ORAC. Wien 1986. S. 257

Niederösterreichische Industriedebitoren der Creditanstalt) 1928 – 1932
(in 1000 Schilling)*

	1928	1930	1932
I. Gesamtsumme	112.747	170.347	171.405
II. Summe der 5 größten Debitoren**)	54.604	94.834	108.459
III. Summe der restlichen Debitoren	58.143	75.513	62.946
III in % von I	48,4	55,7	63,3
Absolute Veränderung von I gegenüber 1928 bzw. 1930		+57.600	+1.058
Veränderung in Prozent		+50,2	+8,6
Absolute Veränderung von II gegenüber 1928 bzw. 1930		+40.230	+13.625
Veränderung in Prozent		+73,7	+14,4
Absolute Veränderung von III gegenüber 1928 bzw. 1930		+17.370	-12.567
Veränderung in Prozent		+29,9	-16,6

*) Enthält nicht alle Industriedebitoren, nur solche, für die die internen Daten der *Creditanstalt* verfügbar sind.

***) Automobilfabrik Perl, Berndorfer Metallwerke A. Krupp, Climax-Motorenwerke, Guntramsdorfer Druckfabrik, Austro-Daimler Puch.

Abb. 5

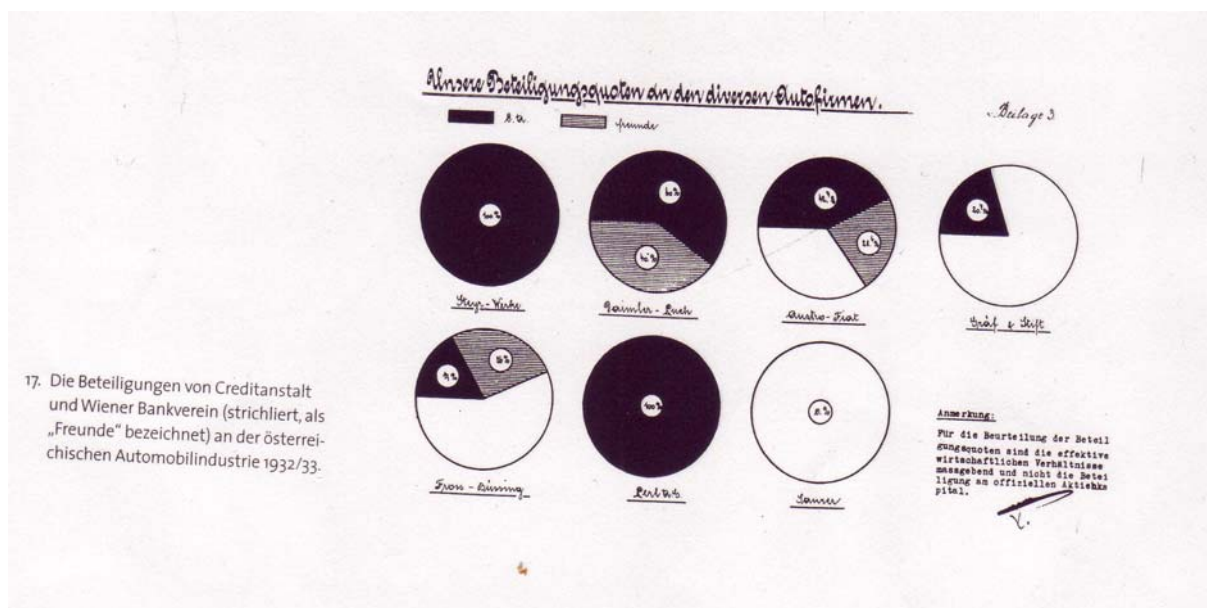


Abb. 6

Nachdem 1931/32 die Sanierung des Wiener Bankenvereins und der Niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft nicht funktioniert hatte, kam es 1934 zur Fusion zwischen der Creditanstalt und des Wiener Bankenvereins, weiters übernahm die CA auch das laufende Bankgeschäft der Niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft. Unter Zuhilfenahme der Hälfte der Trefferanleihe aus dem Jahr 1933 konnte die Sanierung schließlich erfolgen. Sie machte den Staat aber zum Großaktionär eines der bedeutendsten Bankunternehmen und somit indirekt auch von dessen Betrieben. Der Staat hielt jetzt 57,5% einer Quasi-Monopol-Bank. Die Politik wollte sich nach eigenen Angaben nicht lange als „Bankier“ betätigen und die Aktien bei Gelegenheit abstoßen. Auch die Auslandsgläubiger waren an einer verstaatlichten Bank nicht interessiert und ihr Vertrauensmann, Adrian van Hengel, ein großer Gegner des Rekonstruktionsausschusses, der die Interessen der Republik Österreich bewahren sollte, wurde Generaldirektor der CA. Die Regierung intervenierte bis zum Anschluss nicht mehr in die Geschäfte der Bank.³⁴ Gekostet hat den Staat diese Sanierung 857 Millionen Schilling – 708 Millionen für die CA, 55 Millionen für den Wiener Bankverein und 94

³⁴ Weber, Fritz: Staatliche Wirtschaftspolitik in der Zwischenkriegszeit. In: Tálos, Emmerich u. a. (Hrsg.): Handbuch des politischen Systems Österreich. Erste Republik 1928 – 1933. Wien 1995. S.546.

Millionen für die Niederösterreichische Escompte-Gesellschaft.³⁵ Diese Summe entsprach in etwa 10% des Bruttonationalproduktes von 1931.³⁶

Im Bankwesen hatte ein Konzentrationsprozess - ein Gesundschumpfen - stattgefunden. Doch das sollte sich nicht auf diesen Sektor der Wirtschaft beschränken. Im Jahr 1930 hatten die österreichischen Automobilbauer mit massiven Einbrüchen zu kämpfen. So sank die Zahl der beschäftigten Arbeiter von über 12.000 auf 6.000, die der erzeugten, mehrspurigen Fahrzeuge von über 9.000 auf 4.000 und die der exportierten Kraftfahrzeuge von ca. 3.000 auf 1.500.³⁷ Handlungsbedarf war dringend geboten und durch die Tatsache, dass jetzt immer mehr Automobilproduzenten unter der Kontrolle von immer weniger Banken standen, was den immer dringender werdenden Konzentrationsprozess auch in diesem Bereich wesentlich begünstigte. So kam es, dass sich nach und nach, zuerst über Arbeits- dann über Interessensgemeinschaften und schließlich durch Fusionen die österreichischen Automobilfabriken annäherten und ihre Produktionsprozesse aufeinander abstimmten, bis schließlich vier übrig bleiben sollten:

-) Steyr-Daimler-Puchwerke AG
-) Wiener Automobilfabrik AG vormals Gräf & Stift
-) Österreichische Automobil-Fabrik vormals Austro-Fiat
-) Österreichische Saurerwerke

³⁵ Stiefel, Dieter: Finanzdiplomatie und Weltwirtschaftskrise. Frankfurt/Main 1989. S.230.

³⁶ Weber, Fritz: Staatliche Wirtschaftspolitik in der Zwischenkriegszeit. In: Tálos, Emmerich u. a. (Hrsg.): Handbuch des politischen Systems Österreich. Erste Republik 1928 – 1933. Wien 1995. S.546.

³⁷ Seper, Hans: Österreichische Automobilgeschichte. Verlag ORAC. Wien 1986. S. 257.

6. DIE STEYR-DAIMLER-PUCH AG

Sie entstand aus der Fusion der Steyr-Werke AG und der Austro Daimler-Puchwerke AG. Austro-Daimler und die Puchwerke AG waren bereits sehr bald nach dem Krieg, schon 1920, eine Interessensgemeinschaft eingegangen, der Austro-Fiat ebenfalls angehörte.³⁸ Auch hier spielten gemeinsame Kontakte zur Finanzwelt eine nicht unerhebliche Rolle (siehe unten). Diese Interessengemeinschaft wird bereits vor der Weltwirtschaftskrise, Ende 1928, zu einer Fusion ausgeweitet werden. Die Fusion zur Steyr-Daimler-Puch AG erfolgte schließlich 1934.

Austro-Daimler und Puch hatten zu dem sich über ganz Mitteleuropa erstreckenden Imperium des Camillo Castiglioni gehört (siehe Seite 3). Dieser hatte es nach dem Ende des Ersten Weltkrieges geschafft, die damals drei größten Automobilproduzenten des Landes³⁹ – die „Österreichische Daimler Motoren AG“, die „Österreichische Automobil Fabriks Aktiengesellschaft vorm. Austro-Fiat“ und „Johann Puch – Erste Steiermärkische Fahrrad-Fabrik AG“ – unter seine Kontrolle zu bringen. Bereits 1917 war durch die Generalsanierung der angeschlagenen Puchwerke die Aktienmehrheit an die Castiglioni-Depositenbank gelangt. 1920, nachdem sich der italienische Mutterkonzern zurückgezogen hatte, ging die Aktienmehrheit von Austro-Fiat, welche mit 5.500 Mitarbeitern⁴⁰ wesentlich größer als Puch war, an die Creditanstalt und Camillo Castiglioni wurde Vizepräsident.⁴¹ Nachdem auch noch Austro-Daimler in den Konzern der Depositenbank eingegliedert werden konnte, war Castiglioni in der Lage sich an die Schaffung eines Automobilkonzerns zu machen. Verzögert durch die Probleme der unmittelbaren Nachkriegszeit konnte daher erst 1921 die

„Fusionierung und Produktionsbereinigung in Angriff genommen werden. Es kam zum Aktientausch zwischen den Unternehmen und zur Erhöhung des

³⁸ Geissl, Gerhard: Austro-Daimler. Wiener Neustadt 1999. S.41.

³⁹ Stiefel, Dieter: Camillo Castiglioni oder Die Metaphysik der Haifische. Böhlau Verlag. Wien, Köln, Weimar 2012. S.18.

⁴⁰ ebda.

⁴¹ ebda.

Stammkapitals, die Firmen blieben aber formell eigenständig. Dabei erfolgte die Automobilproduktion bei Daimler in Wiener Neustadt und die LKW-Produktion bei Fiat in Wien. Puch sollte wieder auf dem Fahrradsektor aktiv werden und einen neuen Kleinwagen produzieren. Die Einkaufs- und Verkaufsorganisation und die Konstruktionsbüros der drei Gesellschaften wurden bei Daimler zusammengelegt. 1921 bestand das Produktionsprogramm für Daimler aus 2.300 Personenwagen, bei Fiat-Werken aus 1.000 Lastwagen und bei Puch aus 15.000 Fahrrädern und 1.000 kleinen Autos, Feldbahnen und Motorpflügen.⁴²

Camillo Castiglioni hatte mit seinen Aktiengeschäften von 1917 den Grundstein für die späteren Fusionen gelegt, wie jene von Puch und Daimler 1928, aber sein Finanzimperium und somit sein Einfluss waren zu diesem Zeitpunkt bereits seit mehreren Jahren zerfallen.

6.1 Austro-Daimler

Die „Österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft Bierenz, Fischer & Cie. Wiener Neustadt“ wurde 1899 gegründet. Anfänglich wurden hier lediglich in Cannstatt produzierte Automobilbauteile montiert. Doch bereits 1900 wurde das erste vollständig in Wiener Neustadt erzeugte Modell, der 4HP Phaeton vorgestellt.⁴³ 1906 folgte Ferdinand Porsche Paul Daimler als technischer Leiter nach, der nach dem Tod seines Vaters schon bald wieder nach Deutschland zurück ging. 1917 wurde Porsche schließlich zum Generaldirektor ernannt. Seine Karriere bei Austro-Daimler dauerte 17 Jahre bis 1923 – länger als bei allen anderen Stationen seines Lebens – und das Unternehmen sollte auch noch nach seinem Abgang von seinen Ideen und seinem Einfluss zehren.⁴⁴ Streitigkeiten mit Camillo Castiglioni veranlassten ihn Austro-Daimler zu verlassen.

⁴² Stiefel, Dieter: Camillo Castiglioni oder Die Metaphysik der Haifische. Böhlau Verlag. Wien, Köln, Weimar 2012. S.19

⁴³ Seper, Hans: 100 Jahre Steyr-Daimler-Puch AG. Wien 1964. S31f.

⁴⁴ ebda. S.32f.

Nach dem 1. Weltkrieg entschloss man sich der alten Tradition der großen Luxusfahrzeuge treu zu bleiben, nachdem man anfänglich noch gezwungen war die Vorkriegsmodelle zu produzieren, da die Firma die Umstellung auf die Friedensproduktion relativ unvorbereitet traf. 1921 konnte mit dem AD 617 das erste Nachkriegsmodell hergestellt werden. Einen Kleinwagen konnte Ferdinand Porsche 1922 für Austro-Daimler doch noch konstruieren, allerdings nach Wünschen und auf Kosten von Graf Alexander „Sascha“ Kolowrat.⁴⁵ Dieser kleine 45 PS starke Vierzylinder, der auch dem Förderer zu Ehren den Namen „Sascha“ erhielt, wurde nur 1922 produziert⁴⁶ und konnte aber doch als Rennwagen reüssieren. Doch die Erfolge im sportlichen Wettkampf konnten nicht über die schwierige wirtschaftliche Lage hinwegtäuschen. Während des Februars 1923 wurde die gesamte Belegschaft auf Urlaub geschickt und das Werk stillgelegt. Die Arbeit wurde nur mehr mit 1.500 Arbeitern wieder aufgenommen. Es waren der Personalabbau, die anvisierte Produktbereinigung zur Kostensenkung bei der Produktion und der Wunsch Camillo Castiglioni in dieser Situation Zugriff auf die Devisenerlöse des Unternehmens zu erhalten, die den Konflikt mit Ferdinand Porsche auslösten, der diesen letztendlich dazu bewog seine Stelle aufzugeben. Castiglioni wiederum soll über seinen eigenwilligen, vom Perfektionismus getriebenen Generaldirektor und Duzfreund gesagt haben: „Den Porsche kann ich nicht bezahlen.“⁴⁷ Die Produktionszahlen wurden durch den Arbeiterabbau nur unwesentlich beeinträchtigt, aber dafür die Arbeitseffizienz maßgeblich gesteigert: Wurden 1922 1.047 Wagen in 5,8 Millionen Arbeitsstunden hergestellt, waren es 1923 978 in 3,759 Millionen Stunden. Der Reingewinn konnte durch die Einsparungsmaßnahmen zwar verdoppelt werden, aber 70% mußten für Dividenden und Tantiemen aufgewendet werden. Der Schuldenstand verdoppelte und die Steuerlast verdreifachte sich.⁴⁸

Somit halfen diese Einsparungsmaßnahmen nichts. Im Frühjahr 1924 musste die Produktion abermals eingestellt werden und im September des Jahres gab

⁴⁵ Seper, Hans: 100 Jahre Steyr-Daimler-Puch AG. Wien 1964 S.37f.

⁴⁶ ebda. S.84.

⁴⁷ Stiefel, Dieter: Camillo Castiglioni oder Die Metaphysik der Haifische. Böhlau Verlag. Wien, Köln, Weimar 2012. S.19f.

⁴⁸ Der österreichische Volkswirt. 16. Jahr 2. Band. 1.April 1924 bis 30.September 1924. Beilage: „Bilanzen“ S.321f.

es nur 200 Beschäftigte. Im selben Monat traten die Arbeiter auch noch in den Streik, um ihre sozialen Leistungen zu verteidigen. Der Umstand, dass man sich auf Luxusautomobile spezialisiert hatte brachte jetzt negative Begleiterscheinungen zu Vorschein: Im Inland mangelnde es an Kaufkraft und das Ausland schützte sich mit teils exorbitanten Zöllen. Frankreich und Italien zum Beispiel umgaben sich mit einer Zollmauer von knapp 100%. Weiters kam hinzu, dass genau diese beiden Länder Mitte der Zwanzigerjahre einen „Rückgang ihrer Währung“ durchlebten, was die Ausfuhr in diese Nationen zusätzlich erschwerte. Im Inland hemmte die Automobilsteuer den Absatz. So mussten in Wien jährlich 1.500 Schilling und in den Bundesländern zwischen 1.000 und 1.300 Schilling pro 10 PS an Abgaben geleistet werden.⁴⁹ Die Aussichten waren alles andere als rosig.

Karl Rabe, der Nachfolger Ferdinand Porsches, konnte 1927 mit einer serienmäßigen Eigenkonstruktion, dem ADR, in der Fachwelt für Aufsehen sorgen. Auch die Zahl der Mitarbeiter in Wiener Neustadt stieg wieder: bis 1929 auf 700.⁵⁰ 1928 kam es schließlich zur Fusion mit Puch.

Vom Niedergang des Imperiums von Camillo Castiglioni konnte sich die Österreichische Daimler-Motoren Ges.m.b.H. jedoch nie wieder richtig erholen. Wegen der problematischen Quellenlage lässt sich nur mehr eine Gesamtproduktion von ca. 12.500 Fahrzeugen in Wiener Neustadt von 1899-1934 eruieren⁵¹. Die Mitarbeiterzahlen erreichten, nachdem die Krise der frühen Zwanzigerjahre zumindest überlebt werden konnte, kaum mehr die Tausendermarke (vgl. Tabelle 1 im Anhang).

⁴⁹ Der österreichische Volkswirt. 19. Jahr 1. Band. 1.Oktober 1926 bis 31.März 1927. Beilage: „Bilanzen“ S.1f.

⁵⁰ Geissl, Gerhard: Austro-Daimler. Wiener Neustadt 1999. S.43.

⁵¹:Pfundner, Martin: Austro-Daimler und Steyr. Böhlau Verlag. Wien (u.a.) 2007. S. 271.

	GOLDW. BILANZ					
	1913	1922	1923	1924	1. Jänn. 1925	31. Dez. 1925
	Tsd. GK	in Mill. Kronen	in Mill. Kronen	in Tsd. S	in Tsd. S	in Tsd. S
Aktiva:						
Grundstücke	133	2·6	92·6	92·6	500	500
Gebäude	1311	11·3	1029·6	4573	1500	1500
Maschinen	1100	15·3			1500	1585
Werkzeuge usw.	539	—			—	—
Arbeiterhäuser	—	11·3			10·84	400
Schleppbahn	—	0·2	—	100	100	
Zusammen	3083	40·8	—	4300	4385	
Abschreibungen	191	8·9	1143·1	970	—	314
Bleibt Anlagen	2892	31·9	929·8	3696	4300	4071
Vorräte	4288	48618·8	82573·9	88766	6042	7559
Kassa	25	6·3	26·0	618	62	29
Debitoren	2575	13598·4	5137·1	87771	7385	8534
Effekten u. Beteilig.	9	175·1	10078·4			
Passiva:						
Aktienkapital	5000	300·0	3000·0	3000	3000	3000
Kapitalsreservefonds	—	1160·0	40951·8	40841	300	300
Reservefonds	—	12·0	300·0	300	300	300
Spezialreservefonds	—	—	—	400	—	—
Erneuerungsfonds	—	—	50·0	1000	—	—
Kreditoren	4496	54155·4	94572·0	134583	14149	16506
Anzahlungen	—	4858·6	1315·1	1070	—	—
Bilanzsumme	9788	62430·4	444925·2	181598	17789	20193

Abb. 7

	Erträge				
	1913	1922	1923	1924	1925
	Tsd. GK	in Mill. Kronen	in Mill. Kronen	in Tsd. S	in Tsd. S
Erträge:					
Bruttogewinn ohne Vortrag	766	5165·8	16275·3	13509	1492
Lasten:					
Steuern	26	164·6	806·0	93	43
Abschreibungen	191	8·9	213·2	970	314
Zinsen	187	2729·9	—	10053	798
Pensionsversicher.	—	23·5	10171·9	1570	146
Krankenkasse u. Unfallversich.	70	299·2			
Beamten- u. Arbeiterfürsorge	—	—			
Summe	474	3226·1	986·3	1758	133
Reingewinn ohne Vortrag	292	1939·7	4097·9	—935	58
Gewinnverteilung:					
Dividende	213	750·0	2500·0	—	—
Reservefonds	40	288·0	400·0	—	—
Tantiemen	11	183·0	331·8	—	—
Erneuerungsfonds	—	500·0	500·0	—	—
Wohlfahrt	—	100·0	300·0	—	—
Vortrag	29	118·6	66·1	—	58
Dividende per Aktie:					
in Kronen	—	500	1250	—	—
in Prozenten	—	250	125*)	—	—

*) Aktien von 200 auf 1000 aufgewertet.

Abb. 8

6.2 Puchwerke AG

„Puch“ wurde 1899 als „Johann Puch – Erste steiermärkische Fahrrad-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Graz gegründet, nachdem der Gründer Johann Puch 1897 aus der „Johann Puch & Comp. Styria-Fahrradwerke“ unter der Bedingung ausgeschieden war, innerhalb jener zwei Jahre, die seit dem Ausstieg vergangen waren, kein Konkurrenzunternehmen zu gründen. Der Erfolg war so nachhaltig, dass Puch bereits 1901 begann Motorräder zu entwickeln. Wie zuvor bei den Fahrrädern setzte der Unternehmer auch bei seinen motorisierten Produkten auf gezielte Werbetätigkeit, um zum Erfolg zu gelangen, welcher sich auch einstellte, sodass auch der Einstieg in die Automobilbranche gewagt wurde. Dies gelang jedoch erst 1906 beim dritten Anlauf.⁵² Um der neuen Produktpalette Rechnung zu tragen wurde 1914 der Name der Firma auf „Puch-Werke AG“ geändert.⁵³

Zwar wurde auch das Grazer Unternehmen vom Zerfall des Habsburgerreiches stark getroffen, so verlor es seine Niederlassungen in den ehemaligen Kronländern (u.a. Prag und Budapest) ersatzlos, aber es war schon relativ bald nach Kriegsende in der Lage die Produktion von Fahrrädern wieder aufzunehmen. Bereits 1921 arbeiteten 1.400 Menschen für die Puchwerke.⁵⁴ Das waren rund 200 mehr, als noch vor dem Krieg.⁵⁵ Ein Versuch beim Automobilbau an die Erfolge der Vorkriegszeit anzuschließen war nur von mäßig gewinnbringend. Die Produktion des „Alpenwagens Typ XII“, einer Weiterentwicklung eines Erfolgsmodells aus der Monarchie, wurde deswegen 1923 und wegen der Rationalisierungsbestrebungen innerhalb des Konzerns von Camillo Castiglioni wieder eingestellt.⁵⁶

Der große Erfolg setzte mit der Entwicklung des Doppelkolbenmotors, dessen markanteste und wohl bedeutendste Eigenschaft eine hohe Leistung bei niedrigem Verbrauch war, unter der Leitung des bereits erwähnten Chefingenieurs Giovanni Marcellino ein. Bereits vom ersten Modell aus dem Jahr 1924, der „LM“, wurden 2.500 Stück produziert. Von der 1925

⁵² Seper, Hans: 100 Jahre Steyr-Daimler-Puch AG. Wien 1964. S47ff.

⁵³ Verein der wissenschaftlichen Forschung auf dem Gebiete der Unternehmerbiographie und Firmengeschichte: 75 Jahre Puch-Werke in Graz. 1974. S.28.

⁵⁴ ebda. S30.

⁵⁵ Vgl. ebda. S28.

⁵⁶ ebda. S.32.

herausgebrachten „175“ gab es bereits 3.500 Exemplare und der Typ „220“, von 1926 bis 1928 gebaut, erreichte eine Auflage von 12.000.

Puch-Motorräder seit Beginn der Produktion 1903 bis 1938

Type	Art	Jahrgang	Stückzahl	
A/B	2¼ PS	1 Zyl.	1903—1904	750
C	3½ PS	1 und 2 Zyl.	1905—1906	1.100
5	4—5 PS	2 Zyl. V	1905—1908	800
P	6—7 PS	2 Zyl. V	1906—1909	750
O	3½ PS	1 Zyl.	1906—1907	320
Kolobri	1¾—2 PS	1 Zyl.	1908—1909	460
N	3½ PS	1 Zyl.	1910—1911	80
R 1	2 PS	1 Zyl.	1911—1913	200
R 2	2½ PS	1 Zyl.	1913—1914	700
DR	3½—4 PS	1 Zyl.	1914—1915	105
H (nur Motoren)	4 PS	2 Zyl. V	1914—1915	50
MM (liegender Motor)	6 PS	2 Zyl.	1916—1917	10
12 Modelle			5.325	
LM	2 PS	1 Zyl.	1924	2.500
175	3 PS	1 Zyl.	1925	3.500
220 (199)	4,5 PS	1 Zyl.	1926—1928	12.000
500 JAP	10 PS	1 Zyl.	1928	500
250 T	6 PS	1 Zyl.	1929—1932	13.200
250 Sp	8 PS	1 Zyl.	1931—1932	800
500 Z	14 PS	2 Zyl.	1931	600
500 N	14 PS	2 Zyl.	1932	1.000
500 N 2	14 PS	2 Zyl.	1933	500
250 L	7 PS	1 Zyl.	1933	614
250 SL	10 PS	1 Zyl.	1933	380
200 ADP	6 PS	1 Zyl.	1933	680
250 E	7 PS	1 Zyl.	1934	1.098
250 S 4	10,5 PS	1 Zyl.	1934—1938	7.600
200 S	9 PS	1 Zyl.	1934—1935	150
500 V	14 PS	2 Zyl.	1934—1935	850
500 L	14 PS	2 Zyl.	1935	400
250 R	7 PS	1 Zyl.	1935—1937	3.751
500 VL	14 PS	2 Zyl.	1936—1938	900
800	20 PS	4 Zyl.	1936—1938	550
200	6 PS	1 Zyl.	1937—1938	9.585
250 T 3	8,5 PS	1 Zyl.	1938	1.399
350 GS	12 PS	1 Zyl.	1938	2.500
60 (Styriette)	1,5 PS	1 Zyl.	1938	2.300
24 Modelle			67.357	

	Zweitakt	Viertakt
1903 bis 1917	—	5.325
1924 bis 1938	66.307	1.050

Außer den Viertaktmaschinen 800, 500 JAP und des Modells 60 (Styriette) besaßen alle Modelle Jahrgang 1924 bis 1938 den Puch-Zweitakt-Doppelkolbenmotor

Abb. 9

6.3 Austro Daimler-Puchwerke AG

Eine Interessensgemeinschaft zwischen den beiden Firmen bestand schon seit den frühen Zwanzigerjahren, als sie noch Teil des Finanzimperiums von Camillo Castiglioni waren. Die Interessensgemeinschaft mit der „Österreichischen Automobil-Fabriks AG ehem. Austro Fiat“ war zuvor noch gelöst worden⁵⁷, damit der Fusion zwischen Austro-Daimler und Puch zur „Austro Daimler-Puchwerke AG“ am 28.12. 1928 nichts mehr im Wege stand.

Die Entwicklung am Standort Graz setzte ihren Höhenflug fort. 1929 war das Jahr der Einführung des Typs „250“, von dem in sämtlichen Variationen bis 1938 in etwa 28.000 Stück produziert werden sollten.⁵⁸ Doch der Erfolgskurs wurde durch die Weltwirtschaftskrise wenn auch nicht aufgehalten, so doch unterbrochen. Bis 1931 sank die Zahl der Arbeiter auf unter 500. Die Fahrradproduktion erreichte im selben Jahr mit 11.000 Stück ihren Tiefpunkt (ebenso die Motorradproduktion), nachdem sie 1928 noch 36.000 Stück ausgemacht hatte. Die Exportzahlen bei Motorrädern, 1929 noch 4.500 Stück hoch, verringerten sich bis 1932 um mehr als die Hälfte. Diese Zahl konnte sich aber bis 1936 wieder verdoppeln und sah einen Wert knapp unter dem Niveau vor dem Ausbruch der Weltwirtschaftskrise erreichen.⁵⁹

Die Lage in Wiener Neustadt erfuhr keine Änderung mehr. Es wurde zwar bereits 1929 eine Arbeitsgemeinschaft mit den Steyr-Werken vereinbart, um die gegenseitige Konkurrenz auszuschalten,⁶⁰ aber diese nützte nichts mehr. Die Zukunft lag im Unklaren, sodass der letzte genehmigte Rechnungsabschluss aus dem Jahr 1929 stammt.⁶¹ Bereits 1931 kam das Gerücht auf, die Produktion sollte nach Steyr verlegt und das Werk in Wiener Neustadt geschlossen werden. Trotz dieser Unsicherheiten konnten zumindest Schienenbusse aus den Daimlerwerken ob ihrer hohen Qualität 1933 noch für positive internationale Schlagzeilen sorgen.

⁵⁷ Der österreichische Volkswirt. 20. Jahr 1. Band. 1.Oktober 1927 bis 31.März 1928. Beilage: „Bilanzen“ S372f.

⁵⁸ Verein der wissenschaftlichen Forschung auf dem Gebiete der Unternehmerbiographie und Firmengeschichte: 75 Jahre Puch-Werke in Graz. 1974. S.35.

⁵⁹ ebda. S.34ff.

⁶⁰ Seper, Hans: 100 Jahre Steyr-Daimler-Puch AG. Wien 1964. S.27.

⁶¹ Pfundner, Martin: Austro-Daimler und Steyr. Böhlau Verlag. Wien (u.a.) 2007. S.148.

6.4 Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft (ab 1926 Steyr-Werke AG)

1864 wurde die Firma „Josef und Franz Werndl & Comp., Waffenfabrik und Sägemühle in Oberletten“ gegründet. Der Krieg von 1866 brachte einen großen Schub an Aufträgen und der Ausgang des Konfliktes, der eine Notwendigkeit an der Modernisierung der Bewaffnung der österreichischen Armee offenbarte, brachte dem Unternehmen in weiterer Folge volle Auftragsbücher. Das Kapital, das benötigt wurde, um die Investitionen zu tätigen, die die Erfüllung der Nachfrage ermöglichten, holte man sich von den Banken. Mit Hilfe der „Österreichischen Bodenkreditanstalt“ erfolgte 1869 die Umwandlung in die „Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft“ mit Sitz in Wien.⁶²

Bereits 1916 begann man mit den Vorbereitungen zum Einstieg in den Automobilbau. Die „Österreichische Fiaker-Automobil-Gesellschaft“ (Oefag) wurden wegen ihres Werkstätten- und Verkaufsnetzes gekauft. Als Konstrukteur wurde Hans Ledwinka eingestellt und – auch ein Resultat der zeitgerechten Planung zum Umstieg auf die Friedensproduktion – schon 1920 konnte das erste Auto, der Typ II, hergestellt werden. Der Entschluss zur seriellen Fließbandproduktion mag nicht allein aus Fortschrittsglauben entstanden sein, da in Steyr neue Fertigungsanlagen mit einer Fläche von 240.000m² schon 1914 gebaut worden waren und man langfristig keine Kapazitäten ungenutzt lassen wollte. Das Unternehmen war auch bestrebt durch eine kleingehaltene Produktpalette und einen komplizierten Arbeitsplan, der zu einer Minimierung von Stehzeiten und unnützer Arbeitswege führen sollte, eine möglichst preiswerte Fahrzeugproduktion zu erreichen, da diese sich bis Ende 1921 unaufhörlich gesteigert hatte. Von Juli bis Oktober dieses Jahres sogar um 80%.⁶³

Durch den Erwerb einiger Rohstoffproduzenten (z.B. die „Steirische Gußstahlwerke AG“ oder die „Wiener Karosserie- und Flugzeugfabrik“), sowie die Errichtung einer eigenen Kugellagerfabrik wurde eine größtmögliche Autarkie angestrebt. Diese Strategie fand ihre Rechtfertigung gleich in der Krise der frühen Zwanzigerjahre, als die Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft,

⁶² Seper, Hans: 100 Jahre Steyr-Daimler-Puch AG. Wien 1964. S.9ff.

⁶³ Neubauer, Helga: Österreichische Waffenfabriks-gesellschaft bzw. Steyr-Werke A.G. Diss. Wien 1974. S.240.

anders als so mancher Konkurrent im In- und Ausland über genügend Rohstoffe und Produktionsteile verfügte.⁶⁴ Dennoch musste Anfang 1923 bei einer Mehrzahl der Arbeiter die Arbeitszeit auf 24 Stunden pro Woche gesenkt werden.⁶⁵

1925 erfolgte schließlich der Entschluß den Namen gemäß der neuen Produktpalette neutraler zu gestalten. Der Name „Steyr-Werke AG“ wurde am 9. Februar 1926 in Handelsregister eingetragen.⁶⁶ 1925 war auch das Jahr in dem der Typ XII vorgestellt worden war, von dem bis 1929 über 11.000 Stück das Werk verlassen sollten. Er erregte aufgrund einer neuen Kurbelwelle internationales Aufsehen.

Die Rationalisierungsmaßnahmen und die Einführung der Fließbandarbeit zeitigten 1927 erste Folgen. Die Verkaufspreise konnten deutlich gesenkt werden; für den Typ XII zum Beispiel von 12.000 auf 9.965 Schilling. Auf den Typ XII folgte der Typ XX, von dem in den folgenden beiden Jahren noch knapp 3.000 Modelle produziert werden konnten.⁶⁷ Es gab aber noch die einen oder anderen Startschwierigkeiten bei der Fließbandfertigung: Es fehlte dem Unternehmen die Erfahrung bei dieser neuen Produktionsmethode, was zu Abstimmungsschwierigkeiten innerhalb der einzelnen Abteilungen der Firma führte und Mängel bei den erzeugten Einheiten verschuldete. Die Folge war, dass es 1926 zu einem kleinen Einbruch bei der Produktion (vgl. Tabelle 2 im Anhang) und beim Absatz kam.⁶⁸ Die größte Herausforderung bildete aber das Fehlen eines adäquaten, freien Marktes, der genug Kapital hätte aufbringen können, um einen Absatz in Dimensionen zu gewährleisten, der eine serielle Massenproduktion gerechtfertigt hätte. Das Problem mit der mangelnden Routine bei der neuen Fertigungsmethode konnte bereits im folgenden Jahr behoben werden. Auch konnte Ferdinand Porsche Anfang 1929 für die Produktion gewonnen werden. Er blieb allerdings nur ein Jahr. Nach dem Zusammenbruch der Boden-Creditanstalt kamen die Steyr-Werke unter die Kontrolle derselben Bank wie Austro Daimler-Puch. Porsche wäre gezwungen

⁶⁴ Seper, Hans: 100 Jahre Steyr-Daimler-Puch AG. Wien 1964. S.20ff.

⁶⁵ Neubauer, Helga: Österreichische Waffenfabriksgesellschaft bzw. Steyr-Werke A.G. Diss. Wien 1974. S.242

⁶⁶ ebda.

⁶⁷ Seper, Hans: 100 Jahre Steyr-Daimler-Puch AG. Wien 1964. S.24.

⁶⁸ Neubauer, Helga: Österreichische Waffenfabriksgesellschaft bzw. Steyr-Werke A.G. Diss. Wien 1974. S. 247.

gewesen, mit einigen Leuten zusammenzuarbeiten, wegen denen er bereits 1923 Austro-Daimler verlassen hatte. Da der Konstrukteur nun weg war und man noch dazu eine Arbeitsgemeinschaft zwischen den beiden Automobilproduzenten vereinbart hatte, nahm Steyr den Typ „Austria“ aus dem Sortiment, da er zu sehr mit den Produkten des nunmehrigen Partners in Konkurrenz trat. Der Mangel an kaufkräftigen Kunden und die daraus resultierenden Absatzschwierigkeiten führten dazu, dass sich die Lagerhallen füllten, was im Herbst des Jahres 1929 zu einem Produktionsstopp führte. Ende 1930 kam aber mit dem Typ 30 ein neues Modell, von dem bis 1935 530 Stück vom Band rollten.

Die Arbeitsgemeinschaft zwischen Wiener Neustadt, Steyr und Graz wurde bereits ein Jahr nach ihrem Beschluss zu einer Interessensgemeinschaft ausgeweitet.⁶⁹ Die Folge war, dass die Zweiradproduktion von Oberösterreich in die Steiermark verlegt wurde und die Produktion von Luxusautomobilen an der Enns zu Gunsten des Standorts in Wiener Neustadt gänzlich aufgegeben werden musste. Da aber ein Teil der Führungskräfte des niederösterreichischen Werkes nach Steyr ging⁷⁰, war abzusehen, dass der Fabrik südlich von Wien keine Zukunft beschert war.

Die formale Fusion zwischen der „Steyr-Werke AG“ und der Austro Daimler-Puchwerke AG zur „Steyr-Daimler-Puch AG“, deren Grundlage die CA-Sanierung war (siehe oben), folgte 1935. Beschlossen war sie bereits bei einer Generalversammlung der Aktionäre am 12. Oktober 1934 worden.⁷¹ Eine Studie, laut der der Umzug von Steyr nach Wiener Neustadt um ein vier- bis fünffaches teurer gewesen wäre, als umgekehrt, hatte bereits 1933 die Standortfrage entschieden. Die Produktion der letzten Automobilmodelle bei Austro-Daimler, des „ADR Bergmeisters“ und des „ADR 8“ liefen 1933 aus und das Werk im südlichen Niederösterreich wurde 1934 stillgelegt, lediglich einige wenige Heeresaufträge wurden dort noch erledigt.⁷²

⁶⁹ Pfundner, Martin: Austro-Daimler und Steyr. Böhlau Verlag. Wien (u.a.) 2007. S. 147.

⁷⁰ Ebda.

⁷¹ Seper, Hans: 100 Jahre Steyr-Daimler-Puch AG. Wien 1964. S.27.

⁷² Pfundner, Martin: : Austro-Daimler und Steyr. Böhlau Verlag. Wien (u.a.) 2007. S.149.

6.5 Steyr-Daimler-Puch AG

Während Austro-Daimler völlig in dem neuem Betrieb aufgegangen war, profitierte das Werk in Graz in mehrfacher Hinsicht: Steyr gab, wie bereits erwähnt die eigene Zweiradproduktion auf und Puch konnte auf eine international erfahrene Verkaufsorganisation und ein vergrößertes Vertriebsnetz zurückgreifen. 1938 erreichte das Werk in Graz erstmalig eine Arbeiterzahl von über 2.000.⁷³

Um der Krise zu trotzen und die Produktionskosten zu senken, setzte man in Oberösterreich jetzt auf „Monokulturen“. Der Steyr Typ „XXX“ (später „30“) wurde zum Erfolgsmodell. Sein Grundgerüst war die Grundlage für sämtliche in der Fabrik erzeugten Typen (vgl. Tabellen 3a & 3b im Anhang). Mit dem Typ „100“ erzeugte man ab 1934 als erster ein Automobil mit stromlinienförmiger Karosserie. 1936 kam der Typ „50“ heraus, der erste Kleinwagen, der in seiner verbesserten Form Typ „55“ unter dem Spitznamen „Steyr-Baby“ berühmt werden sollte.⁷⁴

Der Vermögensausweis von Ende 1926 zeigt die bereits erwähnte starke Anspannung:

Aktiva:	1913/14	1923	1924	Goldbilanz 1. Jänner		
	Tsd. GK	in Tausenden		1925	1926	Schilling
Immobilien	8875	231	304	12748	12520	12148
Maschinen	2202	184	549	4781	5983	6409
Vorräte	3599	4993	9878	9878	13713	26458
Kassa	119	192	146	146	225	215
Wertpapiere	10015	507	512	2968	2704	2656
Forderungen	8835	4890	4864	6860	8511	8598
Passiva:						
Aktienkapital	10500	504	504	15120	15120	15120
Rücklagen	3550	3382	3442	10080	10080	10080
Erneuerungsrücklage	—	30	30	—	—	—
Schulden	16491	6108	11027	11184	16771	29388
Bilanzsumme	33646	10996	16253	37383	43656	56483

Abb. 10

⁷³ Seper, Hans: 100 Jahre Steyr-Daimler-Puch AG. Wien 1964. S.62.

⁷⁴ Seper, Hans: 100 Jahre Steyr-Daimler-Puch AG. Wien 1964. S.62,

	1913/14	1921	1922	1923	1924	1925	1926
	Tsd.GK	in Tausenden Schilling					
Rohgewinn	5833 ¹⁾	60	1577	3496	5353	7169	9099
ohne Vortrag							
Lasten:							
Unkosten	1397	23	500	1250	1864	1813	2364
Soziale Lasten	148	2	268	564	743	791	1216
Steuern	739	9	235	472	871	762	889
Zinsen	—	3	66	127	494	927	1454
Abschreibungen	758	4	68	119	164	1191	1325
Summe	3042	42	1137	2531	4136	5484	7248
Reingewinn							
ohne Vortrag	2791	19	440	965	1217	1685	1850
Gewinnverteilung:							
Dividende	1995	9	189	756	1008	1512	1512
Tantiemen	192	1	37	84	108	89	103
Rücklagen	350	2	37	60	68	—	—
Steuerrücklage	—	3	150	—	—	—	—
Wohlfahrt	250	3	20	40	40	40	60
Vortrag	4	—	7	25	—7	45	175
Dividende je Aktie:							
in Kronen, bzw. S	38	150	1500	3000	4000	6000	3
in Hundertteilen	19	50	75 ²⁾	150 ²⁾	200	300	10

¹⁾ Darunter 822.000 GK Aktivzinsen.
²⁾ Aktiennennwert von 300 K auf 2000 K aufgestempelt.

Abb. 11

Der Rohgewinn ermäßigte sich um 1,53 Mill. S oder 25%:

	1913/14	1925	1931	1932	1933
	tsd GK	in tausend Schilling			
Rohgewinn o. V.	5833	7169	3299	6126	4598
Lasten:					
Unkosten	1397	1813	3527	2970	2412
Soziale Lasten	148	791	816	645	430
Steuern	739	762	468	317	400
Zinsen	—	927	92	1468	654
Abschreibungen	758	1191	750	673	672
Summe	3042	5484	5653	6073	4568
Reingewinn o. V.	2791	1685	— 2354	52	31
Gewinnverteilung:					
Dividende	1995	1512	—	—	—
Tantiemen	192	89	—	—	—
Rücklagen	350	—	—	—	—
Wohlfahrts- u. Pens.-Fds.	250	40	—	—	—
Vortrag	4	45	— 2354	52	31
Dividende je Aktie:					
in Kronen, bzw. S	38	6000	—	—	—
in Hundertteilen	19	300	—	—	—

Abb. 12

Die Bilanz zeigt, daß die Gesellschaft finanziell in Ordnung gekommen ist:

	Goldbilanz					
	I. Jänner					
Aktiva:	1913/14	1925	1925	1931	1932	1933
	tsd. GK	in	tausend	Schilling		
Immobilien	8875	12748	12520	6566	6443	6321
Maschinen	2202	4781	5983	5445	4956	4392
Vorräte	3599	9878	13713	17960	12730	9395
Kassa	119	146	225	1343	2801	506
Wertpapiere	10015	2968	2704	2312	1812	351
Forderungen	8335	6860	8511	6545	7129	10687
Passiva:						
Aktienkapital	10500	15120	15120	5040	12000	12000
Rücklagen	3550	10080	10080	—	8000	8000
Schulden	16491	11184	16771	39918	15818	11569
Bilanzsumme	33646	37383	43656	44958	35870	31652

Abb.13

Typ	Art	1930	1931	1932	1933
<i>Personenkraftwagen:</i>					
30	8/40 PS 6 Zyl.	4	2.196	—	—
45 Taxameter	8/40 PS 6 Zyl.	8	492	155	11
Steyr-Opel	4,5/22 PS 4 Zyl.	—	—	496	—
130 = 30 E	8/38 PS 6 Zyl.	—	—	343	—
230 = 30 S	8/45 PS 6 Zyl.	—	—	620	—
330 = 30 SL	8/45 PS 6 Zyl.	—	—	27	28
430	8/45 PS 6 Zyl.	—	—	—	675
100	32 PS 4 Zyl.	—	—	—	—
120	50 PS 6 Zyl.	—	—	—	—
530	55 PS 6 Zyl.	—	—	—	—
125 = 120 S	50 PS 6 Zyl.	—	—	—	—
200	35 PS 4 Zyl.	—	—	—	—
50/55	22 PS 4 Zyl.	—	—	—	—
220	55 PS 6 Zyl.	—	—	—	—
630	55 PS 6 Zyl.	—	—	—	—
Jahressumme:		12	2.688	1.641	714
<i>Lastkraftwagen:</i>					
40	8/40 PS 6 Zyl.	—	300	132	—
240	8/45 PS 6 Zyl.	—	—	—	10
110	32 PS 4 Zyl.	—	—	—	—
540	45 PS 6 Zyl.	—	—	—	—
740	55 PS 6 Zyl.	—	—	—	—
210	35 PS 4 Zyl.	—	—	—	—
150	25,5 PS 4 Zyl.	—	—	—	—
Jahressumme:		—	300	132	10
Typ	Art	1930	1931	1932	1933
<i>Spezialfahrzeuge-Geländewagen:</i>					
140	8/40 PS 6 Zyl.	—	—	5	10
340	BH. Geländewagen	—	—	—	5
440	45 PS 6 Zyl.	—	—	—	—
640	55 PS 6 Zyl.	—	—	—	—
250	25,5 PS 4 Zyl.	—	—	—	—
1500 A-Typ	80 PS 8 Zyl.	1941 bis 1944		—	—
2000 A-Typ	80 PS 8 Zyl.	—	1944	—	—
Schienenfahrzeuge 1944		—	—	—	—
RSO Raupenschlepper Ost 1942—1944		—	—	—	—
Jahressumme:		—	—	5	15

Abb. 14a

1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1930—1941
—	—	—	—	—	—	—	—	2.200
—	—	—	—	—	—	—	—	666
—	—	—	—	—	—	—	—	496
—	—	—	—	—	—	—	—	343
—	—	—	—	—	—	—	—	620
—	—	—	—	—	—	—	—	55
400	175	—	—	—	—	—	—	1.250
1.204	983	663	—	—	—	—	—	2.850
2	831	367	—	—	—	—	—	1.200
—	81	375	—	—	—	—	—	456
—	—	125	75	—	—	—	—	200
—	—	15	1.945	1.554	1.259	267	—	5.040
—	—	3.410	1.790	2.793	3.449	1.558	—	13.000
—	—	—	756	1.815	1.822	757	750	5.900
—	—	—	163	234	103	—	—	500
1.606	2.070	4.955	4.729	6.396	6.633	2.582	750	34.776
—	—	—	—	—	—	—	—	432
—	—	—	—	—	—	—	—	10
35	37	78	—	—	—	—	—	150
—	—	60	—	—	—	—	—	60
—	—	—	100	242	8	—	—	350
—	—	—	40	20	—	—	—	60
—	—	—	—	185	20	—	—	205
35	37	138	140	447	28	—	—	1.267
1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1930—1944
—	—	—	—	—	—	—	—	15
—	—	—	—	—	—	—	—	5
—	83	356	274	—	—	—	—	713
—	—	—	14	216	729	1.248	1.573	3.780
—	—	—	—	77	975	148	—	1.200
—	—	—	—	—	—	—	—	12.450
—	—	—	—	—	—	—	—	6.400
—	—	—	—	—	—	—	—	24
—	—	—	—	—	—	—	—	2.600
—	83	356	288	293	1.704	1.396	1.573	27.187

Abb. 14b

7. GRÄF & STIFT

Gräf & Stift wurde 1901 von den Brüdern Gräf und Wilhelm Stift als offene Handelsgesellschaft gegründet. 1904 eröffnete man die eigene Automobilfabrik im 19. Wiener Gemeindebezirk. Wie die meisten anderen österreichischen Fahrzeugproduzenten erlebte die Firma während des Ersten Weltkrieges ein Hoch mit 1.250 Mitarbeitern und 3.900 für den Kriegsbedarf gebauten Wagen, vor allem LKWs. Den neuen Bedingungen nach Kriegsende musste man Rechnung tragen, indem man die Belegschaft auf 800 reduzierte. Infrastrukturell war man mit 16.000m² verbauter Fläche auf 36.000m² Grund⁷⁵ verhältnismäßig gut aufgestellt. Dennoch mußte mit Verlust verkauft werden, um am Absatzmarkt präsent zu bleiben. Den „Subwagen“ hätte man 1920 für einen Verkaufspreis von 623.000 Kronen absetzen müssen, um keinen Verlust zu machen. In der Realität betrug der Preis 470.000 Kronen⁷⁶ von dem, falls ein Vertreter beteiligt war, noch 10% abgezogen werden mussten. Es wurde versucht dieser Entwicklung mit der Einführung eines Kleinwagens entgegenzuwirken. Der sogenannte „VK“ wurde damit angepriesen, dass er aus denselben Materialien wie die renommierten Lastkraftwagen der Firma gebaut wurde. Er wurde bis 1925 produziert und sein Nachfolger, der „VK2“ bis 1930.⁷⁷ Bei ihrer Konstruktion vermieden die Konstrukteure einen Fehler, den viele damals beim Entwerfen von Kleinwagen begingen: Man sparte nicht an Bequemlichkeit ein, um eine Größenreduktion zu erhalten, sondern man ließ einfach die damals übliche Fahrerkabine weg und war aus diesem Grunde darum bemüht, die Ingangsetzung des Automobils so leicht wie möglich zu gestalten, damit auch Laien ohne Chauffeur damit fahren konnten. Trotz aller Widrigkeiten gelang es bis 1931 mit Gewinn zu wirtschaften, obwohl der Umsatz um ein Drittel eingebüßt hatte. blieb die Aktie in diesem Jahr ohne Ertrag, so betrug der Gewinn dennoch eine Summe von 12.000 Schilling.⁷⁸

⁷⁵ Seper, Hans: Die Brüder Gräf. Verlag Welsermühl. Wels 1991. S.144.

⁷⁶ Bruner, Gerhard: 100 Jahre Fahrzeugbau in Wien. 2001. S.95

⁷⁷ ebda. S95f.

⁷⁸ Der österreichische Volkswirt. 25. Jahr 1. Band. 1.Oktober 1932 bis 31.März 1933. Beilage: „Bilanzen“ S.50f.

1932 musste die Firma Gräf & Stift dann schließlich ein Minus, welches 265.000 Schilling betrug, in ihrer Bilanz bekanntgeben. Positiv war jedoch, dass die Schulden um eine Million Schilling von knapp über 5 Millionen auf etwas über 4 Millionen Schilling reduziert werden konnten.⁷⁹

Im Zuge dieser Weltwirtschaftskrise brach die Produktion von 9.000 Stück mehrspuriger Fahrzeuge auf circa 4.000 ein und der Export halbierte sich von in etwa 3.000 ausgeführten KFZ auf rund 1.500. Deshalb mußte die Zahl der Arbeiter, die zwischenzeitlich wieder auf ca. 1.000 angewachsen war, auf 400 reduziert werden⁸⁰, nachdem auch die Umstellung auf Kurzarbeit nicht die gewünschte Kostenreduktion bei der Herstellung der Fahrzeuge gebracht hatte.⁸¹

1935 wurde eine Interessensgemeinschaft mit Perl AG geschlossen. Perl ging langsam in Gräf & Stift auf und diese konnte so einen Konkurrenten auf dem österreichischen Autobusmarkt ausschalten, trotzdem erreichte die Mitarbeiterzahl 1937 erst 600.⁸² Dadurch, dass sich die Beschaffung von Kapital für die Produktion von eigenen Pkws sich als sehr schwierig gestaltete, ging man eine Zusammenarbeit mit Ford ein, im Zuge derer der „Gräf-Ford“ 1937-38 in Wien hergestellt wurde.

	Eröffn.- bil. 1. Jän.					
	1913	1925	1927	1928	1929	1930
Aktiva	in tsd. GK		in tausend Schilling			
Kassa	5	17	10	77	50	43
Wertpapiere	—	12	1	1	1	1
Vorräte	1565	2108	4515	6965	4921	6198
Forderungen	509	1568	2119	1509	5574	2607
Liegenschaften u. Fabrik	1564	1200	1665	1945	2148	2209
Passiva:						
Aktienkapital	1500	2000	2000	2000	2000	2000
Rücklagen	135	1250	1250	1250	1250	1250
Wertverminderungs- rücklagen	45	—	365	580	774	919
Schulden	1681*)	1455	4531	6531	6490	6740
Bilanzsumme	5654	4705	8508	10495	10695	11058

*) Darunter 158.000 GK Hypothekarschulden.

Abb. 15

⁷⁹ Der österreichische Volkswirt. 25. Jahr 2. Band. 1. April 1933 bis 29. September 1933. Beilage: „Bilanzen“ S.412f.

⁸⁰ Seper, Hans: Die Brüder Gräf. Verlag Welsermühl. Wels 1991. S.162.

⁸¹ ebda. S.106.

⁸² Mathis, Franz: Big Business in Österreich. Österreichische Unternehmen in Kurzdarstellung. 1987. S.127.

Der Rohgewinn ist um 0,15 Mill. oder 8% zurückgegangen:

	1913	1925	1927	1928	1929	1930
	in Mill. GK		in tausend Schilling			
Rohgewinn ohne Vortrag	760	1401	1805	1910	1880	1729
Lasten:						
Regien und Zinsen	266	1050	1407	1447	1402	1347
Steuern	48	81	102	145	107	85
Wertverminderung	189	99	156	167	195	196
Summe	505	1250	1645	1759	1702	1628
Reingewinn ohne Vortrag	257	171	158	150	177	101
Gewinnverteilung:						
Dividende	180	125	125	125	125	100
Tantiemen	17	7	6	5	8	—
Wertverminderung	—	35	30	20	—	—
Rücklagen	58	—	—	—	—	—
Vortrag	2	4	—5	—	44	1
Dividende je Aktie:						
in Kronen u. Schilling	24	2,50	2,50	2,50	2,50	2
in Hundertteilen	12 ¹	6 ^{1/4} ²	6 ^{1/4}	6 ^{1/4}	6 ^{1/4}	5

¹ Vom Nennwert 200 K. — ² Vom Nennwert 40 S.

Abb. 16

	Eröffn.- bil. 1. Jänn.					
	1913	1925	1929	1930	1931	1932
	in tsd. GK		in tausend Schilling			
Aktiva:						
Kassa	3	17	50	43	80	52
Wertpapiere	—	12	1	1	1	—
Vorräte	1565	2108	4921	6193	4529	5299
Forderungen	509	1368	3574	2607	2510	831
Gebäude u. Einrichtgen.	1564	1200	2148	2209	2397	1063
Passiva:						
Aktienkapital	1500	2000	2000	2000	2000	2000
Rücklagen	133	1250	1250	1250	1250	1250
Wertvermindrgrsres.	45	—	774	919	1099	—
Schulden	1681*)	1455	6490	6740	5109	4260
Bilanzsumme	3634	4705	10695	11058	9518	7570

*) Darunter 158.000 GK Hypothekarschulden.

Abb. 17

	1913	1928	1929	1930	1931	1932
	in Mill. GK		in tausend Schilling			
Rohgewinn o. V.	760	1910	1880	1729	1502	1054
Lasten:						
Regien und Zinsen	266	1447	1402	1347	1213	1089
Steuern	48	145	107	85	97	121
Wertverminderung	189	167	193	196	179	169
Summe	503	1759	1702	1628	1489	1379
Reingewinn o. V.	257	150	177	101	12	—325
Gewinnverteilung:						
Dividende	180	125	125	100	—	—
Tantiemen	17	5	8	—	—	—
Wertverminderung	—	20	—	—	—	—
Rücklagen	58	—	—	—	—	—60
Vortrag	2	—	44	1	12	—265
Dividende je Aktie:						
in Kronen u. Schilling	24	2,50	2,50	2	—	—
in Hundertteilen	12	6 ^{1/4}	6 ^{1/4}	5	—	—

Abb. 18

8. ÖSTERREICHISCHE AUTOMOBILFABRIKS AG VORM. AUSTRO-FIAT

Austro-Fiat wurde am 17. Juli 1907 von der „Fabbrica Italiana Automobili Torino“ (Fiat) und der Anglo-Österreichischen Bank als Fiat-Werke AG gegründet, wobei Fiat Turin mit 36% die relative Aktienmehrheit hielt und die Anglo-Österreichische Bank mit 15% der zweitstärkste Aktionär war. 23 andere Aktionäre hielten die übrigen 49% der Aktien.⁸³ Mit dem italienischen Mutterkonzern wurde ein Vertrag zur Zusammenarbeit auf zwanzig Jahre abgeschlossen. Primär sollten im Wiener Werk Fertigteile aus Turin montiert werden. Nachdem Kriegseintritt Italiens wurden die Verbindungen zu Fiat Turin abgebrochen und die Bezeichnung Austro-Fiat 1916 offiziell eingeführt. Kurz vor Kriegsende wurde noch massiv Geld in den Betrieb investiert, um die kriegsbedingte Nachfrage besser stillen zu können. Bei Unterzeichnung des Waffenstillstandes waren die Investitionen kaum abgeschlossen, geschweige denn, dass sie sich hätten amortisieren hätten können. Trotz dieser schlechten Startvoraussetzungen konnte 1919 einen Gewinn von ca. 1,8 Millionen Kronen erwirtschaften. Produziert wurden vor allem Spezialmaschinen, wie ein Motorflug, Diesel- und Benzinmotoren für Eisenbahnen und Schiffe, ein vier Tonnen schwerer Lastkraftwagen, sowie Omnibusse, die auf LKW-Chassis montiert wurden. PKW wurden lediglich 2 Typen hergestellt. 1920 erfolgte die Übernahme der Firma A. Weiser und Sohn, die vor allem die Karosserien für PKWs und LKWs bereitstellten. 2.000 Menschen arbeiteten für das Unternehmen.⁸⁴ Ende 1920 hatte Camillo Castiglioni mit 53% der Aktien die absolute Mehrheit, nachdem er die Anteile von Fiat Turin gekauft hatte. Der ehemalige Mutterkonzern stellte nach dem Krieg Wiedergutmachungsforderungen, die für Austro-Fiat existenzbedrohlich hätten werden können. Castiglioni trat versöhnlich in Erscheinung. Eine Kapitalserhöhung von 3 Millionen auf 4,5 Millionen Kronen wurde beschlossen,

⁸³ Rauscher, Karl-Heinz: Von Fiat Wien zu MAN Nutzfahrzeuge Österreich. Weishaupt Verlag. Gnas 2008. S.14.

⁸⁴ ebda. S.54f.

„wobei die neuen Aktien ausschließlich Fiat-Turin vorbehalten blieben.“⁸⁵ Giovanni Agnelli, Generaldirektor von Fiat Turin, wurde in den Verwaltungsrat von Austro-Fiat gewählt. Doch, wie bereits erwähnt, verkaufte der italienische Konzern seine Anteile wieder und so konnte Camillo Castiglioni sie erwerben. Als offizieller Grund wurde angegeben, nicht an einem Konzern mit Castiglioni beteiligt sein zu wollen, dem auch Austro-Daimler und die Puchwerke angehörten.⁸⁶ Um den endgültigen Bruch von dem Mitgründer zu signalisieren lautete der offizielle Name ab 1920 „Österreichische Automobil-Fabriks AG vorm. Austro-Fiat“ (ÖAF).

Wie bereits weiter oben erörtert, versuchte Camillo Castiglioni einen Automobilkonzern auf die Beine zu stellen. Er hatte aus Rationalisierungsgründen bereits mit einer Arbeitsteilung innerhalb dieses Konzerns begonnen: PKW wurden von Austro-Daimler, LKW von Fiat und Zweiräder von Puch produziert. Verwaltungstechnische Aufgaben konzentrierte er zusehends bei Austro-Daimler. Eine Schließung der Werke von Austro-Fiat schien auch nicht ausgeschlossen⁸⁷, aber Castiglioni scheiterte mit seinen Versuchen Austro-Daimler und Austro-Fiat zu fusionieren am Verwaltungsrat, der aus steuerlichen Gründen eine Interessensgemeinschaft präferierte. Nachdem er seine Aktien der ÖAF an Austro-Daimler abgetreten hatte, legte Camillo Castiglioni sein Verwaltungsmandat bei Austro-Fiat 1922 zurück. 1923 ließ er sich bei ÖAF neben der regulären Dividende von 5% eine Superdividende auszahlen, die 395% ausmachte. Er schwächte die Substanz der Firma somit um 1,5 Milliarden Kronen. Gegen Camillo Castiglioni wurde 1924 u.a. wegen Betruges ein Strafverfahren eingeleitet und sein Imperium zerfiel. Austro-Fiat konnte sich dennoch erst 1927 von Austro-Daimler lösen, nachdem 1926 die Daimlerwerke alte Forderungen der ÖAF beglichen hatten, indem sie ihr 100.000 der eigenen Aktien in der ungefähren Höhe des Gegenwertes der Verbindlichkeiten verkaufte, welche dann im Zuge einer Kapitalherabsetzung vernichtet wurden.⁸⁸

⁸⁵ Bruner, Gerhard: 100 Jahre Fahrzeugbau in Wien. 2001. S.66.

⁸⁶ Rauscher, Karl-Heinz: Von Fiat Wien zu MAN Nutzfahrzeuge Österreich. Weishaupt Verlag. Gnas 2008. S.60.

⁸⁷ Seper, Hans: Von Austro-Fiat zur Österreichischen Automobilfabrik ÖAF-Gräf & Stift AG. Verlag Welsermühl. Wels 1994. S.84.

⁸⁸ Bruner, Gerhard: 100 Jahre Fahrzeugbau in Wien. 2001. S78.

Ab 1924 wurde das große Erfolgsmodell der Österreichischen Automobilfabrik, ein LKW mit der Typenbezeichnung „AFN“, produziert, welches den heimischen Markt für Nutzfahrzeuge dominierte. Auch von diesem Modell gab es eine Omnibusvariante und vom österreichischen Bundesheer wurden bis 1928 so viele Fahrzeuge bestellt, welche vor allem Verwendung als kombinierte Personen- und Lastkraftwagen fanden, dass drei Regimenter in der Lage waren eigene „AFN-Kompanien“ aufzustellen.⁸⁹ 1927 konnte der 1.000ste Wagen vom Typ „AFN“ gebaut werden und 1929 sogar der Verkauf des 2.500sten gefeiert werden.

Ab 1925 hatte man damit begonnen die PKW-Eigenproduktion zu drosseln. An ihre Stelle trat verstärkt der Handel mit Modellen von Fiat Turin. Für den Vertrieb wurden von der ÖAF und Fiat eigens Verkaufsgesellschaften (u.a. in Wien) gegründet. 1930 wurde die Fertigung von reinen PKW-Typen bei der ÖAF komplett eingestellt.⁹⁰

In der zweiten Hälfte der Zwanzigerjahre stieg der Gewinn langsam aber kontinuierlich an. Von 410.000 Schilling 1925 (vgl. Abb. 20) auf 913.000 im Jahre 1929. 1930 sank der Gewinn gegenüber dem Vorjahr nur unwesentlich auf 898.000 Schilling⁹¹ und die Fertigung des 3.000sten „AFN“ wurde gezählt. Allerdings machte sich die Krise anderweitig bemerkbar: Erstmals in der Unternehmensgeschichte schrumpfte der Absatz. Lediglich 701 Fahrzeuge konnten verkauft werden.⁹² Im folgenden Jahr war man trotz der schwierigen Lage immer noch fähig einen Gewinn von 475.000 Schilling (vgl. Abb. 22) zu erwirtschaften, aber das bedeutete immerhin schon eine Halbierung im Vergleich mit den Erträgen aus den vergangenen zwei Jahren bei gleich bleibendem Umsatz. Trotz Lohnkürzungen halbierte sich dieser aber im folgenden Jahr. 1933 mussten Entlassungen vorgenommen werden, sodass die

⁸⁹ Rauscher, Karl-Heinz: Von Fiat Wien zu MAN Nutzfahrzeuge Österreich. Weishaupt Verlag. Gnas 2008. S.76

⁹⁰ ebda. S.88f.

⁹¹ Der österreichische Volkswirt. 24. Jahr 2. Band. 1.April 1931 bis 31. Oktober 1932. Beilage: „Bilanzen“ S.287.

⁹² Rauscher, Karl-Heinz: Von Fiat Wien zu MAN Nutzfahrzeuge Österreich. Weishaupt Verlag. Gnas 2008. S.98.

Belegschaft auf 350 Mitarbeiter sank und die Löhne wurden ein weiteres Mal gekürzt.⁹³

Im Zuge der Krise der Creditanstalt, musste diese ihre Aktienanteile an der ÖAF an eine Schweizer Holding verpfänden. 1933, als die geplante Fusion der Steyrwerke mit Daimler-Puch begann Gestalt anzunehmen und es offensichtlich wurde, dass die Bank sich auf diese sich zu bildende Firma konzentrieren würde, verkaufte das Kreditinstitut seine Anteile an der ÖAF an Fiat Turin, was die Gefahr einer Übernahme durch die inländische Konkurrenz wegen Rationalisierungsmaßnahmen endgültig ausräumte.

Zur besseren Auslastung der Werkskapazitäten begann man 1935 Flugzeugmotoren zu reparieren. Ein durchaus einträgliches Geschäft, da das österreichische Bundesheer nach einem Abkommen mit Mussolini aufzurüsten begann. Der Absatz an Nutzfahrzeugen hatte sich 1936 in Österreich immer noch nicht erholt und so verkaufte die ÖAF lediglich 84 LKW und 67 Autobusse. Die positive Entwicklung beim gemeinsamen PKW--Verkauf mit Fiat Turin ermöglichte es aber trotzdem, eine Dividende auszuzahlen – die erste seitdem die Krise das Unternehmen fünf Jahre zuvor voll getroffen hatte. 1937 war man in der Lage einen Gewinn von 340.000 Schilling zu erwirtschaften und eine Dividende von 5% plus eine 2%ige Superdividende auszuschütten. Außerdem war man mit 36% Anteil am gesamtösterreichischen LKW-Bestand oder 4.966 Stück Marktführer.⁹⁴

	1930	1937
Personenkraftwagen und Autobusse	19 488	32 582
Lastkraftwagen	14 059	15 633
Motorräder	33 154	60 261
Zusammen	66 701	108 476

Abb. 19

⁹³ ebda.

⁹⁴ Rauscher, Karl-Heinz: Von Fiat Wien zu MAN Nutzfahrzeuge Österreich. Weishaupt Verlag. Gnas 2008. S.116.f.

	1913 Tsd. GK	1923 in Mill. Kronen	1924 Kronen	1925 in Tsd. Schilling	1926 Schilling
Rohgewinn ohne Vortrag	1310	13927	9194	1168	1175
Lasten:					
Generalunkosten	754	9271	6611	628	611
Zinsen	35	2062	—	36	—
Abschreibungen	201	45	59	94	83
Summe	990	11378	6670	758	694
Reingewinn ohne Vortrag	320	2549	2524	410	481
Gewinnverteilung:					
Dividende	180	1500	2000	250	313
Rücklagen	115	194	50	50	100
Erneuerungsrücklage	—	500	—	—	—
Tantiemen	19	222	233	39	33
Wohlfahrt	—	120	120	20	25
Vortrag	6	13	121	51	10
Dividende je Aktie:					
in Kronen, bezw. S	18	8000	8000	1 S	1 ²⁵ / ₁₀
in Hundertteilen	9	400*)	400	10**)	12 ²⁵ / ₂

*) Nominale von 200 auf 2000 K aufgestempelt.
**) Nominale auf 10 S aufgestempelt.

Abb. 20

	1913	1923	1924	Eröffn.-Bil. 1. Jänner 1925	1925	1926
	Tsd GK	in Mill. Kronen	Kronen	in Tausenden	Schilling	Schilling
Aktiva:						
Grundstücke	846	7	7	173	173	173
Gebäude	—	—	—	359	348	338
Maschinen	613	250	281	507	470	499
Vorräte	2038	18660	17695	2551	1975	1665
Kassa	41	575	825	82	67	101
Wertpapiere	—	66	64	3	4	4
Beteiligungen	55	84	105	136	243	284
Schuldner	1819	12040	23573	2435	3214	3720
Wechsel	—	—	—	—	—	319
Passiva:						
Aktienkapital	2000	250	500	2500	2500	2500
Rücklagen	111	193	27026	2000	2000	2050
Erneuerungsrücklage	—	700	1200	—	—	—
Wohlfahrtfonds	—	31	92	21	10	23
Gläubiger und Anzahlungen	2754	10128	3164	836	987	1985
Tratten	182	17687	8879	888	586	—
Bilanzsumme	5414	31681	42549	6246	6494	7102

Abb. 21

	1913 in tsd. GK	1931 in tausend Schilling	1932	1933	1934
Rohgewinn	1310	1790	1317	753	748
Lasten:					
Generalunkosten	} 789	{ 546	406	320	317
Körperschaftssteuer			340	240	95
Soziale Lasten	—	307	224	170	178
Abschreibungen	201	122	126	123	120
Dubiosenreserve	—	—	250	—	—
Summe	990	1315	1246	708	715
Reingewinn	320	475	71	45	33
Gewinnverteilung:					
Dividende	180	432	—	—	—
Rücklagen	115	—	—	—	—
Tantiemen	19	18	—	—	—
Wohlfahrt	—	30	—	—	10
Vortrag	6	—5	71	45	23
Dividende je Aktie:					
in Kronen und Schilling	18	1,20	—	—	—
in Hundertteilen	9	8	—	—	—

Abb. 22

	Eröffn.-Bil. 1. Jänner		1931	1932	1933	1934
	1913 in tsd. GK	1925				
A k t i v a:						
Grundstücke	} 846	{ 173	239	239	239	239
Gebäude			359	483	469	455
Maschinen	613	507	878	857	837	836
Vorräte	2038	2551	2474	2505	2373	2631
Kasse	41	82	160	123	85	125
Wertpapiere	—	3	4	4	4	4
Beteiligungen	55	136	541	354	355	338
Forderungen	1819	2435	4382	3754	3869	3786
Wechsel	—	—	788	863	586	422
P a s s i v a:						
Aktienkapital	2000	2500	5400	5400	5400	5400
Rücklagen	111	2000	2450	2451	2451	2452
Schulden	2936	1724	1473	848	236	244
Dubiosenreserve	—	—	—	250	450	450
Bilanzsumme	5414	6246	9953	9167	8802	8833

Abb. 23

9. ÖSTERREICHISCHE SAURERWERK AG⁹⁵

Die Schweizer Firma „Adolph Saurer AG“ erwarb 1906 eine Lizenz zum Bau von Lastkraftwagen in der Habsburgermonarchie. Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges war man vor allem darauf bedacht, den Bedarf der Privatkunden decken zu können, die in der unmittelbaren Nachkriegszeit damit beschäftigt waren, ihren normalen Geschäftsgang herzustellen. Das Unternehmen war aber auch in der Lage kleinere Mengen in die Nachfolgestaaten Österreich-Ungarns inklusive Polens und Rumäniens durchzuführen. Bis 1927 produzierte man noch die Vorkriegsmodelle, aber es erschien langsam an der Zeit für Innovationen zu sein, um am Absatzmarkt die gewünschten Zahlen zu erlangen. Die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft erfolgte im selben Jahr unter Beteiligung des Mutterkonzerns. Das erste neue Modell war ein Bundesheerwagen, der sich auf Anhieb sehr gut verkaufte. 1929 waren die Österreichischen Saurerwerke die erste Firma, die in der Lage war einen Dieselmotor zu konstruieren, der mit dem Doppelwirbelungssystem arbeitete, was einen wesentlich günstigeren Fahrzeugbetrieb erlaubte. Noch dazu war man in der Lage bereits verkaufte Autos mit CR-Benzinmotoren kostengünstig umzubauen. Einige Großkunden erwarben mehr als 100 Stück von diesem Produkt. Noch erfolgreicher war der 2-CRD-Dieselwagen, von dem einzelne Kunden wie die ÖBB, hunderte Exemplare orderten. Von 1928-38 wurden sechs Typen mit 20 unterschiedliche Fahrgestellvariationen hergestellt. Für das Bundesheer konnte man noch einen Räder-Raupenwagen konstruieren, der in der Lage war auf regulären Straßen auf Rädern zu fahren, was gegenüber reinen Raupenfahrzeugen einen enormen Vorteil bei der Geschwindigkeit brachte. Die Auslieferung an die Armee war aber bis März 1938 noch nicht abgeschlossen.

⁹⁵ Seper, Hans: Österreichische Automobilgeschichte. Verlag ORAC. Wien 1986. S.276 sowie Seper, Hans u.a.: Österreichische Kraftfahrzeuge von Anbeginn bis heute. Verlag Welsermühl. Wels 1982. S.167f.

10. KLEINERE PRODUZENTEN

10.1 Wiener Automobil-Fabrik Ges. m. b. H.⁹⁶

Die Ära der „W.A.F.“ in der Ersten Republik war erstaunlich kurz. Neben der Produktion von kleinen Lkws (bis 4 Tonnen Nutzlast) konnte man ab 1920 wieder mit der Produktion des Vorkriegsmodells „Alpin“ (11/30-PS-Vierzylinder) beginnen und sogar eine Limousine mit 21/50-PS-Sechszylinder nachlegen. Beide wurden in kleinen Serien gefertigt. Beim Versuch in die oberste Luxusklasse der Automobilbranche vorzustoßen, übernahm man sich schlussendlich aber. Vom 15/45-PS-Achtzylinder Luxuswagen wurden nur einige wenige Stück gebaut, ehe die Firma 1925 aus Geldmangel liquidiert wurde.

10.2 A. Fross-Büssing KG⁹⁷

Die Tochter des Braunschweiger Automobilunternehmers Heinrich Büssing heiratete den Wiener Maschinenbauer Anton Fross im Jahre 1907. 1909 wurde von ihm eine Maschinenfabrik gegründet, welche ab 1915 Spezialfahrzeuge (v.a. Omnibusse) mit Lizenzen des Unternehmens des Schwiegervaters produzieren konnte. Auch nach dem Krieg erzeugte man Nutzfahrzeuge, wie LKW, Autobusse, kettenbetriebene Fahrzeuge und Spezialfahrzeuge für die öffentliche Hand. Die Gemeinde Wien kaufte 1924 38-PS Omnibusse und 1927 105-PS Omnibusse beim Unternehmen ein. Erwähnt werden sollte auch der Typ FBR I, der 1933 für die Müllabfuhr gebaut wurde.

Das Werk wurde nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges stillgelegt.

⁹⁶ Seper, Hans: Österreichische Automobilgeschichte. Verlag ORAC. Wien 1986. S.275.
sowie Seper, Hans u.a.: Österreichische Kraftfahrzeuge von Anbeginn bis heute. Verlag Welsermühl.
Wels 1982. S.174f.

⁹⁷ Seper, Hans: Österreichische Automobilgeschichte. Verlag ORAC. Wien 1986. S.276.
sowie Seper, Hans u.a.: Österreichische Kraftfahrzeuge von Anbeginn bis heute. Verlag Welsermühl.
Wels 1982. S.168ff.

10.3 AUTOMOBILFABRIK PERL AG⁹⁸

Nach dem Krieg ließ die Liesinger Firma Perl mit Elektrotraktoren aufhorchen, da sie von günstigem Ladestrom durch die reichen Wasserkraftreserven des Landes ausging. Der Krise der Nachkriegszeit Rechnung tragend, konstruierte man 1921 ein vierzylindriges Cyclecar. Um einen Absatzmarkt für die selbst produzierten Autobusse zu schaffen, richtete man eigene Buslinien in Liesing und Umgebung ein. Diese Linien bildeten den Grundstein für die später ausgebaute Liesinger Omnibus-Betriebs-Gesellschaft (LOBEG). 1923 erfolgte die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft. Man baute auch 1,5 bis 2 Tonnen schwere Schnellastwagen, Benzinlastwagen und Elektrolastwagen für die Post. Dem Unternehmen gelang es ab 1924 in keinem Jahr mehr mit Gewinn abzuschließen. Das und der zunehmende Kapitalbedarf der Firma brachten sie nach und nach in Besitz ihrer Bank, der CA, bis sie ihr ganz gehörte (vgl. Abb. 6) Die gemeinsamen Bankkontakte führten zu einer Interessensgemeinschaft mit Gräf & Stift, aber ab 1935 befand sich die gemeinsame Zentrale bei Gräf & Stift und Perl gab die eigenen Liegenschaften auf.

⁹⁸ Seper, Hans: Österreichische Automobilgeschichte. Verlag ORAC. Wien 1986. S.277ff. sowie Seper, Hans u.a.: Österreichische Kraftfahrzeuge von Anbeginn bis heute. Verlag Welsermühl. Wels 1982. S.170ff. und Weber, Fritz: Die österreichische Bankenkrise und ihre Auswirkungen auf die niederösterreichische Industrie. In: Kusternig, Andreas: Beiträge über die Krise der Industrie Niederösterreichs zwischen den beiden Weltkriegen. Selbstverlag des NÖ Institutes für Landeskunde. Wien 1985. S.135.

11. DIE ENTWICKLUNG VON RENAULT IN DER ZWISCHENKRIEGSZEIT

Im Zuge dieser Arbeit soll an dieser Stelle ein Blick nach Frankreich, genauer gesagt auf die „*Société anonyme des usines Renault*“ (der Einfachheit halber in weiterer Folge als S.A.U.R. bezeichnet, während, um Mißverständnissen vorzubeugen es nicht unerwähnt bleiben sollte, dass der Name „Renault“ hier stets die Person des Louis Renault meint – Anm. des Verfassers). Die S.A.U.R. wurde deswegen ausgewählt, weil sie den Ruf hat, die Weltwirtschaftskrise verhältnismäßig gut überstanden zu haben. So mußte zum Beispiel der schärfste Konkurrent auf dem französischen Binnenmarkt, Citroën, 1934 Konkurs anmelden, während Renault ein ähnliches Schicksal erspart geblieben ist. Es wird nun in diesem Kapitel analysiert werden, inwieweit diese Annahme der Wahrheit entspricht, inwiefern die Geschäftspolitik sich von der österreichischen Konkurrenz unterschied und, falls dies zutreffen sollte, dieser Faktor sich auf die Geschäftsergebnisse auswirkte beziehungsweise, ob äußere Einwirkungen nicht ausschlaggebender waren und bis zu welchem Grad sich die beiden beeinflussten.

11.1 Die Entwicklungen in den Zwanzigerjahren

Im Frühjahr 1922 wurde die bis dahin unter dem Namen „*Société des automobiles Renault*“ bekannte Firma von Louis Renault in „*Société anonyme des usines Renault*“ (kurz: S.A.U.R.) umbenannt und in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Die Umbenennung hatte vor allem den Grund, der durch den Krieg erweiterten Produktpalette (Kriegsmaterialien: u.a.: Panzer) Rechnung zu tragen. Die Änderung der Unternehmensform hatte gravierendere Gründe. Die S.A.U.R. wurde 1920/21 von einer Finanzkrise getroffen, die vor allem durch die Umstellung auf die Friedensproduktion ausgelöst wurde und durch ausstehende Zahlungen der französischen Republik, die während des Krieges natürlich

Hauptabnehmer gewesen war, verstärkt. Louis Renault war deswegen gezwungen in etwa 50 Millionen Francs von seinen privaten Geldern der Firma zur Verfügung zu stellen⁹⁹, um die Liquidität zu garantieren, damit die Zulieferer fristgerecht bezahlt werden konnten. Eine AG sollte in weiterer Folge primär sein eigenes Vermögen vor künftigen Krisen schützen. Renault war aber darauf bedacht, nie die Kontrolle über die Entscheidungen und somit die Entwicklung seiner Firma zu verlieren, indem er darauf achtete, daß er mit Hilfe der Aktien seiner Familie, seiner Freunde, sowie seiner Mitarbeiter stets über 95% des Firmenkapitals verfügte.¹⁰⁰ Einen Vorstand im herkömmlichen Sinne gab es nicht und die Geschäftsführung bestand aus von Renault selbst ausgesuchten Direktoren. Die S.A.U.R. war nur „de jure“ eine Aktiengesellschaft.

Louis Renault war immer bemüht den Einfluss der Banken gering zu halten, wenn nicht gar ganz zu verhindern. Seiner Meinung nach waren die Geldinstitute naturgemäß keine Philanthropen sondern lediglich Geldhändler („marchands d'argent“ – vgl. Schulenburg, Caroline: S.65). Er war daher ein Verfechter der Selbstfinanzierung. Geplante Projekte verschob er lieber, bis sie finanzierbar waren, als dass er einen Kredit aufnahm und somit einer Bank unter Umständen ein Mitspracherecht einräumte. So kam es nach der Krise von 1926 zum Bruch mit der bis dahin als „Hauptbank“ aktiven Bank Mirabaud, als diese 1928 die von Renault geplante Erhöhung des Barkapitals zum Ausbau und Modernisierung der Fertigungsanlagen der S.A.U.R. (Stichwort Ile Seguin – siehe unten) nicht mittragen wollte. Die Vertreter des Geldinstitutes waren der Ansicht, dass die Verkaufszahlen des 6CV zu niedrig wären und keine neuen Investitionen rechtfertigen würden. Die Folge war, dass Louis Renault kurzerhand die Crédit Lyonnais als neue Hauptbank seines Unternehmens etablierte, die Kredite über Gelder genehmigt hatte, welche von der S.A.U.R. zur Zahlung von Zöllen benötigt wurden. Diese Krise bewirkte bei Louis Renault ein Umdenken bezüglich seiner Vorstellung, dass das Barkapital seiner Firma nicht allzu hoch sein sollte.

⁹⁹ Schulenburg, Caroline: Renault und Daimler-Benz in der Zwischenkriegszeit (1919-1938). Franz Steiner Verlag. Stuttgart 2008. S. 40.

¹⁰⁰ Ebda.: S.41.

Der Umsatz stieg von 1922 bis 1929 durchschnittlich um 200 Millionen Francs jährlich (von 244 Mio. auf 1,367 Mrd. Francs)¹⁰¹, die Umsatzrendite während desselben Zeitrahmens betrug ca. 2% im Mittelwert und war 1922 mit 2,87% am Höchsten. Dieser geringe Prozentsatz machte die S.A.U.R. aber anfällig für Einflüsse von außen. So wurde das Unternehmen hart von der Finanzkrise des Staates 1926 und der Inflation, die im selben Jahr ihren Höhepunkt erreichte, getroffen. Zwischen 1926 und 1927 stagnierte der Umsatz, welcher aber 1928 schon wieder überdurchschnittlich wuchs – um knapp 260 Millionen Franc. 1929 stieg der Umsatz nur mehr um etwa 3% und die Umsatzrendite betrug lediglich 0,56%.

Während der Zwanzigerjahre läßt sich somit ein gesamtes, wenn auch nicht kontinuierliches Wachstum feststellen. Der Umsatz stieg in diesem Jahrzehnt um ca. 548%, die Fahrzeugproduktion um 661%. Die Divergenz resultierte aus den sinkenden Realpreisen der Automobile im beobachteten Zeitraum.

¹⁰¹ Schulenburg, Caroline: Renault und Daimler-Benz in der Zwischenkriegszeit (1919-1938). Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2008. Tabelle auf S. 65

11.2 Louis Renaults Strategie

Dieser Erfolg basierte auf einer Strategie Louis Renaults, die aus drei wesentlichen Punkten bestand:

1) Steigerung der Produktion:

Vereinfacht formuliert vertrat Louis Renault in leichter Anlehnung an Henry Ford die Theorie, dass es am besten war die Herstellungskosten zu senken, um billigere Produkte anbieten zu können und somit die Konkurrenzfähigkeit zu optimieren. Renault vertrat die Ansicht, dass möglichst hohe Produktionszahlen, die die Produktionskosten pro erzeugtem Wagen senken würden, respektive eine Überschußproduktion, die wiederum zwangsläufig zu niedrigeren Verkaufspreisen führen würde, absolut von Nöten sei, da dies somit die Produkte für eine Mehrheit erschwinglich mache. In weiterer Folge würde dadurch die Nachfrage von selbst steigen, die Arbeitsplätze und steigender Wohlstand wären gesichert und auf diesem Wege würde der Absatzmarkt automatisch sich selbst erhalten.

Zur Senkung der Herstellungskosten stellte die S.A.U.R. im Laufe der Zwanzigerjahre auf Serienproduktion um – 1922 kam (3 Jahre später als bei Citroën) am Stammgelände der Firma bei Boulogne-Billoncourt der erste Fahrzeugtyp vom Fließband.¹⁰² Da die Fertigungsanlagen dort im Laufe des Krieges sukzessive gewachsen und erweitert worden waren, waren sie aber für eine moderne Serienproduktion mit Fließbändern im großen Stil wegen dieser schrittweise erfolgten Vergrößerung – Stichwort zersplitterte Gebäudestrukturen – nicht geeignet. Da bereits Mitte der Zwanzigerjahre ein Großteil der Automobile in Serie produziert wurden, nämlich 150 von 170¹⁰³, wären moderne Anlagen immer wichtiger geworden. Ein passendes Gelände wurde jedoch aber schnell gefunden:

Die Ile Seguin, gleich vis-à-vis der alten Produktionsstätte, die Renault eigentlich als Erholungsgebiet für seine Arbeiter geplant hatte, schien für eine

¹⁰² Nieto, Françoise: Das Jahrhundert von Renault. 1998. S. 64.

¹⁰³ Schulenburg, Caroline: Renault und Daimler-Benz in der Zwischenkriegszeit (1919-1938). Franz Steiner Verlag. Stuttgart 2008. S. 63f.

moderne Produktionsstätte mit Fließbändern perfekt geeignet. Getreu dem Motto, lieber etwas zu warten, als einen Kredit aufzunehmen, wurde auch die Serienproduktion Stück für Stück aufgebaut. 1929 waren 52.000m² Werkhalle fertig. Ein weiterer Komplex mit zusätzlich ca. 35.000m² wurde später angebaut, der bis Mitte der Dreißigerjahre fertig eingerichtet war.¹⁰⁴

2) Diversifikation der Produktion

Die Vergrößerung der Produktpalette, die sich während des Ersten Weltkrieges ergeben hatte, sollte beibehalten werden, um bei einer möglichen Krise breiter aufgestellt zu sein

3) Erweiterung der vertikalen Konzentration

Renault war nach der Krise 1920/21 zu der Überzeugung gelangt, dass nur große Unternehmen der ausländischen Konkurrenz widerstehen konnten. Er baute die S.A.U.R. daher im Laufe der Zwischenkriegszeit zu einem Konzern aus, der sämtliche Artikel des eigenen Bedarfs selbst produzierte, um unabhängig von Rohstoff- und Lieferantenpreisen sein zu können. So kaufte Louis Renault sich bei Zulieferern ein, um sogar Einfluß auf Lieferzeiten haben zu können, damit der Produktionsvorgang optimiert werden konnte.¹⁰⁵

Die Republik Frankreich faßte den Beschluß die Metallverarbeitungsindustrie im wiedergewonnenen Elsaß-Lothringen, deren Gesamtwert immerhin auf ungefähr 8 Milliarden Franc geschätzt wurde¹⁰⁶, wegen dieser exorbitant hohen Summe nur an Konsortien zu vergeben. Zur Gründung eines eben solchen Konsortiums mit – unter anderem – einigen konkurrierenden französischen Automobilherstellern gab Louis Renault den Stein des Anstoßes; und zwar zur Gründung der „*Société d'Etudes, groupement des consommateurs de produits métallurgiques*“ im Jahr 1919, welche die Stahlwerke Hagendingen und die Zementfabrik Jacobus käuflich erwerben konnte. Später fusionierte man mit der „*Est-Centre*“ und aus dieser Firmenehe ging die „*Union des Consommateurs de*

¹⁰⁴ Nieto, Françoise: Das Jahrhundert von Renault. 1998. S.66.

¹⁰⁵ Schulenburg, Caroline: Renault und Daimler-Benz in der Zwischenkriegszeit (1919-1938). Franz Steiner Verlag. Stuttgart 2008.S.90.

¹⁰⁶ Schulenburg, Caroline: Renault und Daimler-Benz in der Zwischenkriegszeit (1919-1938). Franz Steiner Verlag. Stuttgart 2008. S. 91.

produits miniers et métallurgiques (U.C.P.M.I.) hervor. Renault selbst war aber trotz der Senkung der Produktionskosten für die S.A.U.R., die dieses Konsortiums bereits zeitigte – im Gegensatz zu seinen Geschäftspartnern – noch nicht ganz zufrieden und gründete 1931 die „*Société des aciers fins de l’Est*“ (S.A.F.E.). So entstand ein Zyklus, bei dem die S.A.U.R. die benötigten Metalle von der U.C.P.M.I. und der S.A.F.E. bezog, während Letztere die Zweitgenannte ebenso mit Produkten versorgte, zu deren Fabrikation sie selbst nicht in der Lage gewesen wäre¹⁰⁷.

Louis Renault gründete 1924 weiters die „*Diffusion Industrielle et Commerciale par le Crédit*“ (D.I.A.C.), die als juristisch eigenständige, von der S.A.U.R. unabhängige Person, mit Banken und Versicherungen in Verhandlungen treten sollte, um so günstigere Konditionen zu erhalten. Zur Erweiterung des Vertriebsnetzes wurde 1929 die „*Société Financière des garages Renault*“ (S.F.F.G.R.) gegründet und 1930 die „*Société d’Entreprises immobilières Renault*“ (S.E.I.R.), die für die S.A.U.R. Kredite aufnehmen sollte, damit diese selbst die Risiken nicht zu tragen hatte. Alle diese Unternehmen, die D.I.A.C., die S.F.F.G.R. und die S.E.I.R. waren zwar de jure unabhängige Personen, wurden aber über Aktienmehrheiten von Renault kontrolliert, der diese Firmen nur zum Zweck der Erleichterung für die S.A.U.R. gegründet hatte. Sie selbst sollten nicht auf eigenen Gewinn hin wirtschaften, sondern lediglich dem „Mutterkonzern“ zuarbeiten, was nicht immer friktionslos klappen konnte, so daß zum Beispiel Renault die Direktoren der D.I.A.C. einmal daran erinnern mußte, dass die Interessen „ihrer“ Firma mit der der S.A.U.R. völlig identisch waren.¹⁰⁸

Die, im Vergleich mit Citroën, späte Einführung von Fließbandarbeit im großen Stil 1929, die zuerst noch Anlass für Kritik geben sollte, erwies sich als Glücksfall. Denn gerade zu dem Zeitpunkt, als die Weltwirtschaftskrise ausbrach konnte die S.A.U.R. billiger, schneller und mehr produzieren als zuvor und wurde deswegen (zumindest anfänglich) nicht so hart von der Krise

¹⁰⁷ Ebda.

¹⁰⁸ Schulenburg, Caroline: Renault und Daimler-Benz in der Zwischenkriegszeit (1919-1938). Franz Steiner Verlag. Stuttgart 2008. S. 92ff.

getroffen. Die künstlich breit gehaltene Produktpalette erwies sich allerdings als gewinnhemmend. Flugzeugmotoren, Zugfahrzeuge und Panzer fanden nur wenig Abnehmer und mussten wegen der starken Konkurrenz oft mit Verlust verkauft werden, die mit den Gewinnen der PKW-Produktion gedeckt werden mussten. Die Streiks des Jahres 1936 und die neuen Sozialgesetze (die „Accords de Matignon“) trafen Renault härter als die Konkurrenz und der Konzern verlor die erst kurz zuvor gewonnene Vormachtstellung in Frankreich bis zum Vorabend des Zweiten Weltkrieges wieder an den ewigen Konkurrenten Citroën, der, inzwischen verstaatlicht, wieder erstarkt war.

11.3 Der Absatz

11.3.1 Im Inland

Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs hatte sich die Marktsituation gegenüber 1914 komplett verändert. Vor dem Krieg lag das Hauptaugenmerk vor allem auf dem außerfranzösischen Markt, nach dem Krieg jedoch mußte Louis Renault feststellen, dass effektive Gewinne nur mehr am französischen Binnenmarkt zu erzielen waren. So stieg die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge in Frankreich zwischen 1919 und 1929 von ca. 93.000 auf 930.000 und die Filialen der S.A.U.R. von 10 Händlern in Paris und 84 in den Departements vor dem Krieg auf 10 Exklusivvertreter und 7 Vertreter im Großraum Paris, sowie 267 in der Provinz im Jahre 1921, um im Jahr 1929 auf die Zahl 40 in der Hauptstadt und Umgebung und 1.125 Händler, die über das ganze restliche Frankreich verteilt waren, anzuwachsen.¹⁰⁹ Trotz der großen Konkurrenz, die mit Citroën und Ford erwachsen waren. Durch immer geringer werdenden Realpreise konnte Renault zwar ab 1919 die Verkaufszahlen steigern, diese blieben aber hinter denen des heimischen Konkurrenten zurück.

11.3.2 Im Ausland

Vor dem Ersten Weltkrieg wurden ca. 30% der in Frankreich produzierten Autos exportiert. Der Wert der im Ausland verkauften Fahrzeuge betrug 1912 rund 212 Millionen Francs. Im Gegensatz dazu exportierten die Vereinigten Staaten Automobile um 154 und Deutschland um 91 Millionen Francs. Besonders auffallend ist hier, dass vor allem in Ländern, wie u.a. Großbritannien oder Deutschland, verkauft werden konnte, wo eine starke lokale Konkurrenz herrschte.¹¹⁰ Ab 1926 war ein Anstieg der Ausfuhr in die eigenen Kolonien zu beobachten. Das lag primär an dem Umstand, dass in diesem Jahr die Inflation des Francs beendet wurde und die französische Automobilbaubranche damit auch einen Vorteil gegenüber ihrer ausländischen Konkurrenz beim Export verlor, was sich auch in den Zahlen niederschlug. So stabilisierten sich die

¹⁰⁹ Schulenburg, Caroline: Renault und Daimler-Benz in der Zwischenkriegszeit (1919-1938). Franz Steiner Verlag. Stuttgart 2008. S. 139ff.

¹¹⁰ ebda. S.159f.

Zahlen bei der Ausfuhr französischer Kraftfahrzeuge nach der Krise von 1920/21 bei ca. 23-28%. Dieser Prozentsatz fiel nach 1926 auf unter 20%.¹¹¹

Der Export war für die Louis Renault immer schon relativ wichtig. So lieferte die S.A.U.R. 1914 an 31 Händler im Ausland und exportierte in etwa 50% der Produktion. Die Zahl der ausländischen Verkaufspartner stieg bis 1921 auf 60. Zusätzlich begann man in einigen Ländern zusätzlich eigene Niederlassungen zu gründen, sodass es 1929 in 49 Staaten Vertretungen der S.A.U.R. gab.¹¹²

Nach 1918 wuchs, wie oben bereits erwähnt, der inländische Markt besonders und erst als Mitte der Zwanzigerjahre der Binnenmarkt gesättigt war, begann Renault sich wieder verstärkt dem Exportgeschäft zu widmen, aber zum selben Zeitpunkt lag Citroën bereits mit 40% der französischen Automobilexporte weit voraus – Peugeot, die Nummer 3 im Land, hatte einen Anteil von 6%; von der S.A.U.R. liegen keine genauen Zahlen vor und die USA exportierten in absoluten Zahlen mehr als alle anderen Automobile produzierenden Länder zusammen (vgl. Abb. 24).

Tabelle 50: Anteil des Exports an der Gesamtproduktion der sechs größten Automobilhersteller-Länder 1924

Land	Produktion	Export	Export in %
USA	3.504.000	178.730	5,1%
Kanada	135.246	56.655	41,9%
Frankreich	145.000	48.127	33,2%
Italien	35.000	18.928	54,1%
Großbritannien	133.000	15.596	11,9%
Deutschland	18.000	2.310	12,8%
Summe (ohne USA)	466.246	141.616	30,4%

Quelle: A.N., 94 AP 385, L'industrie automobile française et la concurrence américaine, von Louis Renault, Dezember 1925.

Abb. 24

Die hohen Schutzzölle jener Zeit dürften möglicherweise ein Hemmnis gewesen sein, aber um diese zu umgehen wurden in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts Montagewerke im Vereinigten Königreich und in Belgien gegründet.

¹¹¹ Schulenburg, Caroline: Renault und Daimler-Benz in der Zwischenkriegszeit (1919-1938). Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2008. S.162.

¹¹² Schulenburg, Caroline: Renault und Daimler-Benz in der Zwischenkriegszeit (1919-1938). Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2008. S. 140.

Louis Renault wurde nicht nur in diesem Fall – hier von seiner „Hausbank“ Crédit Lyonnais – für seine zögernde, für manche aber auch die falschen Schwerpunkte setzende Vorgehensweise kritisiert. Als er „erst“ 1922 die Fließbandproduktion einführte gab es zuvor auch schon heftige Kritik und die S.A.U.R. konnte erst am Ende dieses Jahres mit einer Art Mittelklassewagen aufwarten (6CV, währenddessen Citroën mit einem vergleichbaren Modell (5CV) bereits am Beginn des Jahres in den Verkauf ging. Doch Louis Renault schob lieber Investitionen hinaus, bevor er Schulden machte, anders als seine Konkurrenz. Außerdem sah er seine Kundschaft primär in der gehobenen Mittelschicht, aus der er selbst stammte, da er der Meinung war, sie verstünden ihn, wie er sie und er wüsste, auf welche Bedürfnisse er bei ihnen zu achten hatte.

Schien Louis Renaults Strategie zu Beginn der Zwischenkriegszeit Probleme aufzuwerfen – wie erwähnt machten Ford und Citroën als Konkurrenten immer mehr Boden gut – erwies sich seine Strategie zumindest bis zum Anfang der Weltwirtschaftskrise als richtiger Weg, auch wenn Citroën vor allem in den frühen Zwanzigern der bessere Start in die Friedensproduktion gelungen war. André Citroën hatte vor allem auf finanziell aufwendige Investitionen gesetzt und schien besser auf die Friedensproduktion nach 1918 vorbereitet gewesen zu sein, aber der bedachte Umgang mit den Finanzen von Louis Renault sollte sich als der bessere Weg erweisen, als Citroën am 21. 12. 1934 Konkurs anmeldete – zu einer Zeit als Renault (noch) Gewinne vermeldete. (vgl. Abb. 25)

Tabelle 58: Finanzielle Entwicklung der S.A.U.R. in Millionen Francs 1930 bis 1938⁵⁴⁰

	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
AV	328,1	335,9	342,8	387,7	416,8	189,6	176,5	193,9	132,4
UV	432,8	479,5	549,2	524,4	514,0	570,6	611,8	750,3	810,2
EK	498,8	554,9	609,9	649,4	686,7	461,8	479,3	473,8	486,6
FK	250,9	248,1	271,5	255,4	236,3	290,8	313,6	417,4	455,7
Umsatz	1.281,3	1.053,6	875,6	1.072,9	1.236,3	1.236,4	1.379,9	1.707,3	1.887,8
B.E.	44,2	53,2	44,3	33,1	22,1	21,6	17,6	-6,6	24,8
o. E.	6,7	6,5	7,2	4,4	6,9	6,4	-5,2	-13,5	0,3
AV:EK	0,66	0,61	0,56	0,60	0,61	0,41	0,37	0,41	0,27
UV:FK	1,72	1,93	2,02	2,05	2,18	1,96	1,95	1,80	1,78
EK-Rendite	1,34	1,17	1,18	0,68	1,00	1,40	-1,09	-2,85	0,06
Umsatzrendite	0,52	0,62	0,82	0,41	0,56	0,52	-0,38	-0,79	0,16

Quellen: AR, Geschäftsberichte der S.A.U.R. 1930 bis 1938; Fridenson, Patrick: Histoire des usines Renault, a.a.O., S. 327; eigene Berechnungen.

Abb.25

11.4 Renault in der Weltwirtschaftskrise

11.4.1 Strategien gegen die Krise

War die französische Automobilindustrie vor dem Ersten Weltkrieg noch weltweit führend gewesen (siehe oben), musste sie in der Zwischenkriegszeit diesen Rang an die USA abtreten. Zumindest auf dem europäischen Kontinent war sie aber bis 1929 noch Marktführer, rutschte aber auch hier im Laufe der Dreißigerjahre sogar auf Platz 3 in Europa hinter Großbritannien und Deutschland zurück (vgl. Abb. 26).

Tabelle 78: Die Entwicklung der deutschen Automobilproduktion im weltweiten Vergleich 1932 und 1938

Rang	1932	Produktion	1938	Produktion	Veränderung in %
1	USA	1.369.000	USA	2.691.000	+97%
2	England	233.000	England	448.000	+92%
3	Frankreich	172.000	Deutschland	342.000	+560%
4	Kanada	61.000	Frankreich	207.000	+20%
5	Deutschland	52.000	Kanada	164.000	+170%
6	Italien	29.000	Italien	69.000	+138%

Quelle: DCAG, Geschäftsbericht der Daimler-Benz AG für 1938, S. 3.

Abb.26

Erreichte die Gesamtproduktion der französischen Kraftfahrzeughersteller 1929 noch eine Zahl von 254.000 produzierten Einheiten, so fiel diese Zahl bis 1935 auf 165.000 Stück. Die Entwicklung bei Renault verlief aber komplett gegenläufig:

Die S.A.U.R. steigerte ihre Produktion und die Verkaufszahlen im selben Zeitraum. Die Fahrzeugproduktion stieg um 8% von 54.117 auf 58.050 – seit 1932 mit einer kontinuierlichen Steigerung (vgl. Abb. 27).

Tabelle 72: PKW-Produktion der S.A.U.R. und die Gesamtproduktion in Frankreich 1930 bis 1938

Jahr	Produktion S.A.U.R.	Veränderung in Prozent	Produktion Frankreich	Veränderung in Prozent
1930	46.956		230.000	
1931	41.128	-12,41%	201.000	-12,61%
1932	43.215	+5,07%	163.000	-18,91%
1933	49.964	+15,62%	189.000	+15,95%
1934	56.220	+12,52%	181.000	-4,23%
1935	58.050	+3,26%	165.000	-8,84%
1936	61.146	+5,3%	204.000	+23,64%
1937	56.216	-8,06%	201.000	-1,47%
1938	58.396	+3,88%	227.200	+13,03%

Quellen: Fridenson, Patrick: Histoire des usines, a.a.O., S. 328; Laux, James M.: The European automobile industry, a.a.O., S.8; eigene Berechnungen.

Abb. 27

Durch die Neuerungen, die beim Unternehmen Ende der Zwanzigerjahre einsetzten – namentlich die moderne und in ihrer Strukturierung homogenere Produktionsstätte auf der Ile Seguin, die jetzt eine zeitgemäßere und effizientere Herstellung erlaubte, war die S.A.U.R. in der Lage, zu einem wirtschaftlich schwierigen Zeitpunkt die Kosten wesentlich stärker zu senken als die Konkurrenz. Die moderne Fabrik mit ihren Maschinen ermöglichte die Kündigung von fast einem Drittel der Belegschaft bei S.A.U.R., die mit Absatzschwierigkeiten und mit den neuen technischen Fertigungsweisen begründet wurden. Arbeiteten 1929 noch 30.300 Menschen für die Firma, waren es 1932 lediglich 22.000 (vgl. Abb. 28).

Tabelle 68: Entwicklung der Belegschaft und der Produktion bei der S.A.U.R. 1929 bis 1934

Jahr	Arbeiter	Veränderung in %	Produktion	Veränderung in %
1929	30.300		54.117	
1930	27.000	-10,89%	46.956	-13,23%
1931	23.000	-14,81%	41.128	-12,41%
1932	22.000	-4,35%	43.215	+5,07%
1933	25.000	+12%	49.964	+15,62%
1934	28.400	+13,6%	56.220	+12,52%

Quelle: Fridenson, Patrick: Histoire des usines Renault, a.a.O., S. 328; eigene Berechnungen.

Abb. 28

Gerechtfertigt wurde die Entlassung von annähernd einem Drittel der Belegschaft mit Absatzschwierigkeiten und die oben erwähnte Modernisierung, die durch verstärkten Einsatz von Technik weniger Arbeiter benötigte. Weiters sanken die Löhne bis 1935 um ca. 15%.¹¹³ Zum einen konnten durch die Mechanisierung des Arbeitsprozesses verstärkt minderqualifizierte Arbeitskräfte angestellt werden, die ein geringeres Gehalt bezogen, zum anderen gab es tatsächliche Lohnkürzungen, die damit begründet wurden, daß die Löhne im Verhältnis zu den Lebenshaltungskosten in den Jahren zuvor unverhältnismäßig stärker gestiegen wären.

Neue Modelle, wie der Primaquatre, der Monaquatre oder der Celtaquatre, sollten dem durch die Weltwirtschaftskrise veränderten Absatzmarkt gerecht werden: Die neuen Modelle waren sowohl steuerlich, als auch im Benzinverbrauch wesentlich weniger belastend als ihre Vorgänger. Der optimierte Produktionsprozeß ermöglichte des Weiteren noch zusätzlich niedrigere Verkaufspreise, was den Finanzen der (potentiellen) Kunden darüber hinaus auch noch entgegen kam. Trotzdem musste die S.A.U.R. ihr Werk 1930 und 1932 für einen kurzen Zeitraum schließen, sowie 1934 die Arbeitszeiten zeitweise auf 30 Wochenstunden reduzieren.¹¹⁴ Zur besseren Bewältigung der Krise traf Louis Renault noch weitere Entscheidungen: Er legte die Dividende auf 6% fest, die Tochterunternehmen S.F.F.G.R. und D.I.A.C. sollten Kredite an Vertriebspartner nur mehr nach genauerer Prüfung von deren Finanzen und unter verschärften Vergabebedingungen genehmigen. Als, für Louis Renault, einschneidendste Veränderung kann die Aufgabe der strikten Keine-Schulden-Politik gesehen werden. Es wurde mit mehreren Banken ausverhandelt, dass die S.A.U.R. im Notfall kurzfristig bis zu 110 Millionen Francs aufnehmen konnte – die Summe wurde bis 1936 sukzessive reduziert, um dann nach der erneuten Verschlechterung der finanziellen Situation des Unternehmens auf 120 Millionen Francs aufgestockt zu werden.¹¹⁵

¹¹³ Schulenburg, Caroline: Renault und Daimler-Benz in der Zwischenkriegszeit (1919-1938). Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2008. S.192.

¹¹⁴ ebda. S.193.

¹¹⁵ ebda. S.177f.

11.4.2 Entwicklung in der Krise

War 1931 das produktionsschwächste Jahr, so war 1932 das umsatzschwächste. Die Umsatzrendite aber andererseits, die 1929 noch massiv eingebrochen war (von 1,54% 1928 auf 0,56% im Jahr des Ausbruchs der Weltwirtschaftskrise), sank 1930 noch leicht auf 0,52%, um dann in den beiden Folgejahren leicht zu wachsen: 0,62% 1931 und 0,82% 1932 (vgl. Abb. 25, 27 und 29).

Tabelle 9: Finanzielle Entwicklung der S.A.U.R. in Millionen Francs 1922 bis 1929

	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929
Anlagevermögen (AV)	82,7	87,9	99,1	115,9	135,6	166,1	204,1	313,2
Umlaufvermögen (UV)	148,7	201,9	248,9	329,8	344,2	538,8	440,4	469,9
Eigenkapital (EK)	94,6	108,6	131,1	150,4	190,0	233,3	317,9	432,5
Fremdkapital (FK)	129,8	170,1	197,9	270,3	269,5	300,3	301,9	338,5
Umsatz	244,2	438,8	651,9	869,8	1.057,3	1.065,3	1.322,8	1.367,3
Bilanzergebnis	15,6	21,2	32,9	37,7	33,2	37,9	78,4	28,0
operatives Ergebnis	7,0	10,9	16,6	19,6	17,8	18,1	20,3	7,6
AV:EK	0,87	0,81	0,76	0,77	0,71	0,71	0,64	0,72
UV:FK	1,15	1,19	1,26	1,22	1,28	1,79	1,46	1,39
EK-Rendite	7,41	10,04	12,64	13,04	9,35	7,75	6,39	1,76
Umsatzrendite	2,87	2,48	2,54	2,25	1,68	1,70	1,54	0,56

Quellen: AR, 91 AQ 1, Geschäftsberichte der S.A.U.R. 1922 bis 1929.

Abb. 29

Die unterschiedliche Entwicklung der Produktion, die sich schon eher wieder erholte, und des Umsatz auf der einen Seite und Umsatzrendite auf der anderen resultieren eben aus jenem Modernisierungsprozeß, aber auch aus dem Umstand, daß bei der S.A.U.R. nicht auf die Strategie der vertikalen Konzentration vergessen wurde, indem die zuständigen Stellen stets darauf achteten, Bauteile zum kleinstmöglichen Preis zu erwerben (so zahlte man zum Beispiel für Glas 48 Francs/m², während Citroën 70 Francs für die selbe Menge

ausgeben musste und als der Anbieter den Preis erhöhen wollte, kündigte man einfach den Vertrag und kaufte 1931/32 Glas in der Tschechoslowakei ein¹¹⁶). Da man jetzt, zufällig korrelierend mit dem Höhepunkt der Krise, maßgeblich kostengünstiger produzieren konnte, gelang es 1934/35 und 1935/36 Marktführer in Frankreich zu werden (vgl. Abb. 30).

Tabelle 82: Prozentualer Marktanteil der drei großen französischen Automobilhersteller im PKW-Bereich von 1933/34 bis 1938/39

	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38	1938/39
Citroën	29,2%	21,6%	20,4%	29,6%	29,1%	30,8%
Peugeot	21,3%	24,9%	25,4%	25,3%	24%	25,6%
Renault	22,3%	27,2%	27,4%	19,2%	18,8%	19,2%

Quelle: SHGR, Karton 129/2736, Rapport sur l'action des services de la direction commerciale France au cours de l'année 1941, S. 15.

Abb. 30

Es waren äußere Umstände, die die S.A.U.R. ab 1936 wieder in größere Schwierigkeiten brachte. Im Mai griffen landesweite Streiks auch auf die Werke der S.A.U.R. über und die Forderungen der Streikenden nach höheren Löhnen wurden von der Direktion überraschenderweise umgehend erfüllt. Louis Renault war nicht grundsätzlich gegen die Maßnahmen zur Verbesserung der Situation der Arbeiterschaft¹¹⁷, wie z.B. die Verkürzung der Arbeitszeit von 48 auf 40 Stunden, aber er war, wie immer ganz der „patron absolu“, der Meinung, der richtige Zeitpunkt dafür sollte von den Unternehme(r)n bestimmt werden, da man ansonsten in einen Wettbewerbsnachteil gegenüber der ausländischen Konkurrenz geraten würde, was auch negative Auswirkungen für die Angestellten selbst haben würde. Dennoch sah Louis Renault durch den Beschluß der Accords de Matignon und damit der Einführung der 40-Stundenwoche, zwei Wochen bezahlten Urlaubs, Personalvertreter, Tarifverträge, sowie markante Lohnerhöhungen¹¹⁸, im Juni 1936 durch die Regierung Blum kein größeres Problem, beziehungsweise keinen triftigen

¹¹⁶ Schulenburg, Caroline: Renault und Daimler-Benz in der Zwischenkriegszeit (1919-1938). Franz Steiner Verlag. Stuttgart 2008. S.191

¹¹⁷ vgl. Schulenburg, Caroline: Renault und Daimler-Benz in der Zwischenkriegszeit (1919-1938). Franz Steiner Verlag. Stuttgart 2008. S.95 Fußnote 292, in der beschrieben wird, dass Louis Renault stets um das Wohl seiner Angestellten bedacht war.

¹¹⁸ Nieto, Françoise: Das Jahrhundert von Renault. 1998. S. Nieto, Françoise: Das Jahrhundert von Renault. 1998. S.99

Grund dagegen zu opponieren, da er die Ansicht vertrat, dass durch den Aufschwung, der bereits eingesetzt hatte, die Mehrkosten ganz einfach hätten getragen werden können. Immerhin bedeutete dies, dass die Lohnkosten, die vorher in etwa 500 Millionen Francs betragen hatten, um weitere 205 Millionen, das heißt um etwas mehr als 40%, anstiegen.¹¹⁹ Das bedeutete aber auch, dass es zu keinen weiteren, nicht kalkulierbaren Komplikationen kommen hätte dürfen, was aber gleich in mehrfacher Hinsicht geschah: Zusätzlich zu den Lohnkosten, stiegen auch noch die Rohstoffkosten und die Diversifikation der Produkte erwies sich als Gewinnbremse. Die PKW-Produktion war stets das Zugpferd der S.A.U.R. und stets gewinnbringend gewesen. Hauptabnehmer für Spezialfahrzeuge wie Triebwagen, Panzer oder ähnliche Spezialfahrzeuge war der Staat und um Aufträge von der öffentlichen Hand zu erhalten, mussten z.B. der Armee Preisnachlässe von teilweise bis zu 40% gegeben werden. Das Exportgeschäft, bei dem Citroën ab Mitte der Dreißigerjahre überholt werden konnte und ab 1935 ca. 42% des französischen Gesamtexports an Kraftfahrzeugen stellte (vgl. Abb. 31), schaffte keine wirtschaftliche Erleichterung.

Tabelle 82: Prozentualer Marktanteil der drei großen französischen Automobilhersteller im PKW-Bereich von 1933/34 bis 1938/39

	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38	1938/39
Citroën	29,2%	21,6%	20,4%	29,6%	29,1%	30,8%
Peugeot	21,3%	24,9%	25,4%	25,3%	24%	25,6%
Renault	22,3%	27,2%	27,4%	19,2%	18,8%	19,2%

Quelle: SHGR, Karton 129/2736, Rapport sur l'action des services de la direction commerciale France au cours de l'année 1941, S. 15.

Abb. 31

Der Druck der internationalen Konkurrenz und die Schutzzölle, die die anderen Nationen zum Schutz ihrer eigenen Industrien errichtet hatten, machten auch hier einen lukrativen Verkauf sehr schwer. Um nicht die im Ausland zuvor mühsam errichteten Vertriebsnetze zu gefährden, entschloss sich Louis Renault

¹¹⁹ Schulenburg, Caroline: Renault und Daimler-Benz in der Zwischenkriegszeit (1919-1938). Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2008. S. 199f.

auch hier zu Preisreduktionen, in der Hoffnung auf ein baldiges Ende der Krise. So konnten während der Jahre 1933/34 nur 42% der exportierten Produkte gewinnbringend verkauft werden.¹²⁰ Das lag auch daran, dass Fahrzeuge, die in die Kolonien „exportiert“ wurden, erheblich teurer waren, als die auf dem freien Markt (vgl. Abb. 32).

Tabelle 95: Verkaufspreise der Renault-Modelle in den Kolonien und übrigen Märkten im Jahr 1935

Modell	Durchschnittspreis auf dem „freien Markt“ in Francs	Durchschnittspreis in den Kolonien in Francs	Differenz in %
Celtaquatze	8.594	10.349	+20%
Monaquatze	9.662	11.599	+20%
Primaquatze	9.971	11.933	+19%
Vivaquatze	11.881	14.209	+19%
Vivasport	12.990	15.775	+21%
Vivastella	15.440	18.865	+22%
Nervasport	17.538	21.483	+22%
Nervastella	20.290	24.920	+22%

Quelle: AR, 91 AQ 7 (1), Prix Exportation 1935; eigene Berechnungen.

Abb. 32

Am französischen Binnenmarkt war die Lage auch nicht erfreulich. Während zwischen 1929 und 1935 – wie bereits erwähnt – die gesamte Automobilproduktion in der Republik Frankreich abnahm, stieg im selben Zeitraum die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge von etwas mehr als 900.000 auf mehr als 1,5 Millionen; allerdings war die Zahl der Gebrauchtwagenkäufe bis ins Jahr 1935 auf 68% angestiegen. Noch dazu schien die S.A.U.R. die Folgen der Accords de Matignon bei weitem nicht so gut verarbeiten zu können, wie die inländische Konkurrenz. So stiegen von 1936 bis 1937 die Preise für Produkte von der Ile Seguin um bis zu 55%, während Autos von Peugeot bis 38,5% und jene vom wiedererstarkten alten und mittlerweile auch neuen Marktführer (vgl. Abb.30) Citroën um 21,3% teurer wurden, was den Absatz zusätzlich erschwerte und man während der letzten drei Jahre vor dem Krieg in Frankreich sogar auf Platz 3 hinter Citroën und

¹²⁰ ebd. S.247.

Peugeot abrutschte. Aus dem Ausland kamen jetzt auch noch die neuen kostengünstigeren Kleinwagen, die sich auch in Frankreich ob der geänderten Kaufkraftbedingungen immer besser verkauften. In Frankreich war vor allem die Fiattochter Simca besonders erfolgreich.¹²¹ Zwar wurde bei der S.A.U.R. noch die Einführung eines Kleinwagenmodells überlegt, aber eine wirtschaftliche Produktion eines vergleichbaren Konkurrenzproduktes schien den Verantwortlichen nach einigen Tests nicht möglich.

So geschah es, – komplett diametral zur vorhergehenden Entwicklung – dass zwar der Umsatz ab 1933 ständig stieg, die Umsatzrendite aber – mit einer geringfügigen Anomalie 1934 – ständig sank und 1936 und 1937 sogar in den negativen Bereich kam. Louis Renault reagierte, indem er wieder etwas von seinem strikten Kurs der Selbstfinanzierung abwich (siehe oben), Zulieferverträge abermals neu aushandelte, 1938 nach einem erneuten Streik 2.000 Angestellte entließ¹²², die Produktpalette der PKWs verkleinerte, sowie eine Dezentralisierung des Unternehmens einleitete, in deren Folge die Direktoren der kleineren Verwaltungseinheiten der S.A.U.R. finanzielle Eigenverantwortung zu tragen hatten, ohne dass der Inhaber und Mitbegründer der Firma jedoch die Kontrolle verlor. Im letzten Jahr vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges verzeichnete die S.A.U.R. wieder eine positive Umsatzrendite (vgl. Schulenburg Tabelle S.178).

¹²¹ Nieto, Françoise: Das Jahrhundert von Renault. 1998. S. Nieto, Françoise: Das Jahrhundert von Renault. 1998. S.102.

¹²² Schulenburg, Caroline: Renault und Daimler-Benz in der Zwischenkriegszeit (1919-1938). Franz Steiner Verlag. Stuttgart 2008. S.198

12. CONCLUSIUM

Die österreichische Automobilindustrie befand sich aufgrund von Strukturproblemen, die vor allem durch den Zerfall des Wirtschaftsraumes der Donaumonarchie bedingt waren, in einer ständigen Krise. Aufgrund der Probleme im Inland konnten die Produkte der heimischen Erzeuger im Export nie wirklich konkurrenzfähig werden und verloren auch am eigenen Markt immer mehr Boden - in erster Linie an die billig produzierenden Amerikaner. Eine Strukturbereinigung konnte wegen politischer Ursachen erst nach der Weltwirtschaftskrise, die mit dem Schwarzen Donnerstag am 24. Oktober 1929 erfolgen – bezeichnender Weise setzte diese in Österreich mit dem Zusammenbruch der Boden-Creditanstalt am 6. Oktober 1929 schon etwas früher ein.

Nach einem Prozess des Gesundschrumpfens, was aber für Arbeiter und Gemeinden katastrophale Folgen nach sich zog (Arbeitslosigkeit, Kapitalverlust), konnte dann wieder eine Phase des langsamen Wachstums einsetzen.

Eine gute Infrastruktur, mit der man gegenüber den meisten Konkurrenten einen Startvorteil hatte, war noch kein Garant für einen sicheren Erfolg. Die Steyr-Werke hatten einen steinigen Weg zurückzulegen, bevor sie schlussendlich zum größten Automobilproduzenten werden konnten. Die Einführung der Fließbandarbeit bei Steyr, für die das Unternehmen in Österreich geradezu ein Synonym ist, war nicht von Anfang an als Strategie festgelegt, sondern erfolgte aus praktischen Gründen, da man keine Kapazitäten ungenützt lassen wollte. Aufgrund der Vehemenz der Inflationskrise in der ersten Hälfte der Zwanzigerjahre, die so große Absatzschwierigkeiten nach sich zog, musste man dies aber trotzdem tun und vorläufig auf eine Serienproduktion verzichten. Eine solche war aber für eine gewinnbringende Fahrzeugherstellung nicht zwingend erforderlich, aber um gegen die in der Produktion wesentlich günstigere Fließbandherstellung bestehen zu können, bedurfte es besonderer Strategien und innovativer Ideen.

Die großen Nutzfahrzeuge, Lkws und Omnibusse von Gräf & Stift und Austro-Fiat, sowie die Spezialmaschinen der Saurerwerke sind hierfür ein gutes Beispiel. Und als Paradebeispiel kann man an dieser Stelle die Puchwerke und ihr Zweitaktermotorrad nennen.

Die Firma Perl hat es wohl zu gut damit gemeint. Der Elektrotraktor der Firma war seiner Zeit weit voraus, – gut hundert Jahre, wenn man bedenkt, dass bis in die Gegenwart immer noch nicht alle Probleme dieses Antriebssystems gelöst werden konnte – aber kostete in Krisenzeiten wie in frühen Zwanzigern wertvolle Ressourcen. Die Idee mit den eigenen Buslinien war auch sehr innovativ, nur fuhr sie leider Verluste ein und die Konkurrenz war bei den Großfahrzeugen einfach zu stark. Auch ein für den österreichischen Markt mit seiner geringen Kaufkraft geradezu ideal scheinendes Fahrzeug wie das Cyclecar konnte die Firma langfristig nicht retten.

Austro-Daimler traf es doppelt hart. Auf dem Pkw-Sektor hatte es mit Steyr extrem starke Konkurrenz und konnte sich, anders als Austro-Fiat oder Puch nicht mehr von den undurchsichtigen Geschäften des Camillo Castiglioni erholen. Dieser mag zwar mit der in Ansätzen erfolgten Produktionsoptimierung einen zukunftsweisenden Weg beschritten haben, aber seine undurchsichtigen Geschäftsmethoden, die in einer Verfolgung durch die Staatsanwaltschaft gipfelten lassen sein ganzes Wirken in einem seltsamen Licht erscheinen.

Das Grundproblem der österreichischen Automobilindustrie war der aufgrund mangelnder Kaufkraft der Menschen fehlende inländische Absatzmarkt. Die Banken konnten mit ihren Geldern dieses Problem einigermaßen kaschieren, doch als sie selbst in finanzielle Schieflage gerieten kam es zur Katastrophe an der aber auch die Automobilbauer mit ihrem Kapitalhunger zumindest teilweise Mitschuld waren.

Auf ausländischen Märkten konnten die österreichischen Produkte kaum gegen die dortige Konkurrenz bestehen. Die Produktionskosten waren einfach zu hoch und noch dazu subventionierten andere Staaten wie Frankreich ihre exportierten Güter.

Nachdem die Weltwirtschaftskrise halbwegs überstanden war, konnten sich die heimische Fahrzeugindustrie aber nicht so rasch erholen, wie es möglich gewesen wäre, da die Regierung, noch immer das Gespenst der Inflation vor Augen, auf größere Investitionen verzichtete. Das Straßennetz z.B. wurde in der Ersten Republik nur marginal ausgeweitet (vgl. Abb. 33)

	1921	1932
Bundesstraßen	3 818 km	3 881 km
Landesstraßen	1 108 „	1 559 „
Bezirks- und Konkurrenz- straßen	16 812 „	19 205 „
Gemeindestraßen	5 420 „	42 320 „
Summe.....	27 158 km	66 966 km.

Abb. 33

Auch waren diverse Steuern auf Automobile und Treibstoff verhältnismäßig hoch. Selbst wenn der politische Wille zu ihrer Senkung vorhanden gewesen wäre, bleibt es fraglich, ob die Auslandsgläubiger Österreichs bei so einer für den Staat einkommensenkenden Maßnahme stillschweigend zugesehen hätten, wie es bei Griechenland in der Gegenwart der Fall ist. So waren 1936 beim Absatz von Nutzfahrzeugen weltweite Steigerungen von bis 50% verzeichnet, nur in Österreich war er zu diesem Zeitpunkt rückläufig.¹²³

Bei diesen Ergebnissen muss ein konkreter Vergleich mit Renault ausbleiben, da die Grundvoraussetzungen – ein starker Binnenmarkt sowie ein Staat, der dem Unternehmen mit Exportsubventionen unter die Arme greift – ganz andere waren als in Österreich. Ob ein geschickter Geschäftsmann wie Louis Renault auch hierzulande hätte reüssieren können muss offen bleiben

¹²³ Rauscher, Karl-Heinz: Von Fiat Wien zu MAN Nutzfahrzeuge Österreich. Weishaupt Verlag. Gnas 2008. S116.

Verteilung der Kraftfahrzeuge in Europa 1936

	Autos	Personen- wagen	Last- wagen	Auto- bus	Motor- räder
Albanien	1.010	510	375	125	35
Azoren	880	750	130	-	115
Belgien	197.435	124.183	72.279	173	62.000
Bulgarien	4.000	2.000	2.000	-	575
ČSR	103.526	77.569	22.773	3.184	50.000
Dänemark	135.467	95.318	40.149	-	27.192
Danzig	2.795	1.975	765	55	2.200
Estland	3.800	2.100	1.700	-	1.200
Finnland	35.950	20.500	13.500	1.950	4.900
Frankreich	2,100.000	1,600.000	500.000	-	-
Gibraltar	1.050	875	125	50	1.075
Holland	142.000	90.100	48.000	3.900	50.000
Irland-Freistaat	55.548	45.211	9.444	893	4.000
Nordirland	40.572	30.958	8.081	1.533	3.385
Island	1.550	600	950	-	-
Italien	415.000	290.000	115.000	10.000	145.000
Jugoslawien	12.812	8.844	3.402	926	3.785
Litauen	4.158	2.231	1.668	259	1.009
Lettland	1.980	1.330	370	250	1.170
Luxemburg	11.460	7.204	4.062	194	3.024
Ungarn	15.200	10.950	4.250	-	9.500
Malta	4.738	3.010	867	861	461
Monaco	1.833	1.434	305	94	144
Deutschland	1,243.084	945.085	282.432	15.567	1,184.081
Norwegen	72.611	42.321	27.415	2.875	9.052
Polen	26.200	19.000	5.500	1.700	8.700
Portugal	42.000	30.050	10.300	1.650	3.900
Österreich	44.372	27.452	14.702	2.218	56.975
Rumänien	24.000	17.500	3.500	3.000	2.250
Rußland	352.820	46.395	306.425	-	-
Griechenland	14.500	7.500	7.000	-	550
Spanien	125.000	-	-	-	-
Schweden	168.700	116.700	47.900	4.100	46.000
Schweiz	92.342	70.662	20.398	1.286	35.000
Groß-Britannien	2,128.036	1,604.948	438.565	84.523	479.075
Europa 1936	7,626.533	5,345.315	2,014.022	142.196	2,196.353
Europa 1935	7,136.425	5,197.939	1,860.877	134.677	2,056.735

Abb. 34

TABELLEN- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Titelbild von Seite 3: Pfundner, Martin: Austro-Daimler und Steyr. Wien (u.a.) 2007. S.150

Abb. 1: Pfundner, Martin: Austro-Daimler und Steyr. Wien (u.a.) 2007. S.270.

Abb. 2: Seper, Hans: Österreichische Automobilgeschichte. Wien 1986. S.254.

Abb. 3: ebda. S.243.

Abb. 4: Seper, Hans: 100 Jahre Steyr-Daimler-Puch AG. Wien 1964.S.79.

Abb. 5: Kusternig, Andreas: Beiträge über die Krise der Industrie Niederösterreichs zwischen den beiden Weltkriegen. Wien 1985. S.133.

Abb. 6: Pfundner, Martin: Austro-Daimler und Steyr. Wien (u.a.) 2007. S.270. S.145.

Abb. 7+8: Der Österreichische Volkswirt. 19. Jahrgang Band 1. Beilage „Bilanzen“ S. 2.

Abb. 9: Seper, Hans: 100 Jahre Steyr-Daimler-Puch AG. Wien 1964.S.85.

Abb. 10: Der Österreichische Volkswirt. 19. Jahrgang Band 2. Beilage „Bilanzen“ S.456.

Abb. 11: ebda. S.457

Abb. 12+13: Der Österreichische Volkswirt. 27. Jahrgang Band 1. Beilage „Bilanzen“ S.19

Abb. 14a+14b: Seper, Hans: 100 Jahre Steyr-Daimler-Puch AG. Wien 1964. S.80f.

Abb. 15+16: Der Österreichische Volkswirt. 24. Jahrgang Band 1. Beilage „Bilanzen“ S.27.

Abb. 17+18. Der Österreichische Volkswirt. 25. Jahrgang Band 2. Beilage „Bilanzen“ S.413

Abb. 20. Der Österreichische Volkswirt. 19. Jahrgang Band 2. Beilage „Bilanzen“ S.373.

Abb. 21: ebda. S.374

Abb. 22: Der Österreichische Volkswirt. 26. Jahrgang Band 2. Beilage „Bilanzen“ S.267

Abb. 23: ebda. S.268

Abb. 24: Schulenburg, Caroline: : Renault und Daimler-Benz in der Zwischenkriegszeit (1919-1938). Franz Steiner Verlag. Stuttgart 2008. S.163

Abb. 25: ebda. S.178

Abb. 26: ebda. S.215

Abb. 27: ebda. S.202

Abb. 28: ebda. S.192

Abb. 29: ebda. S.61

Abb. 30: ebda. S.231

Abb. 31: ebda. S.249

Abb. 32: ebda. S.247

Abb. 33: Mayer, Hans (Hrsg.): Hundert Jahre österreichischer
Wirtschaftsentwicklung. 1848-1948. Wien 1949. S.544

Abb. 34: Seper, Hans: Österreichische Automobilgeschichte. Wien 1986. S.272.

LITERATURVERZEICHNIS

Ausch, Karl: Als die Banken fielen. Zur Soziologie der politischen Korruption
Wien 1968.

Bruner, Gerhard: 100 Jahre Fahrzeugbau in Wien. 2001.

Cach, Ursula: Die Krise der Creditanstalt 1931 (Diplomarbeit Wien 1978)

Geissl, Gerhard: Austro Daimler. Wr. Neustadt 1999.

Geissl, Gerhard: Eckdaten zur Industriegeschichte Wiener Neustadts. Wr.
Neustadt 2001.

Hanisch, Ernst: Der lange Schatten des Staates. Wien 2005.

Kusternig, Andreas: Beiträge über die Krise der Industrie Niederösterreichs
zwischen den beiden Weltkriegen. Wien 1985.

Mathis, Franz: Big Business in Österreich. 1987

Mayer, Hans (Hrsg.): Hundert Jahre österreichischer Wirtschaftsentwicklung.
1848-1948. Wien 1949.

Neubauer, Helga: Österreichische Waffenfabriksgesellschaft bzw. Steyr-Werke
A.G. Wien 1974.

Niéto, Françoise: Das Jahrhundert von Renault. 1998.

Pfundner, Martin: Austro-Daimler und Steyr. Wien (u.a.) 2007.

Pinczolics, Franz: Austro Daimler. Paul daimler und Ferdinand Porsche – Pioniere des Automobils. Wr. Neustadt 1986.

Reik, Walter: Die Beziehungen der österreichischen Großbanken zur Industrie. Wien 1932.

Sandgruber, Roman: Ökonomie und Politik. Wien 2005.

Sandgruber, Roman (u.a.): Österreichische Industriegeschichte 1848 bis 1955. Die verpasste Chance. Wien 2004.

Seper, Hans: Damals als die Pferde scheuten. Wien 1968.

Seper, Hans: Die Brüder Gräf. Wels 1991.

Seper, Hans: 100 Jahre Steyr-Daimler-Puch AG. Wien 1964.

Seper, Hans: Österreichische Automobilgeschichte 1815 bis heute. Wien 1986

Seper, Hans: Österreichische Kraftfahrzeuge von Anbeginn bis heute. Wels 1982.

Seper, Hans: Von Austro-Fiat zur Österreichischen Automobilfabrik ÖAF-Gräf & Stift AG. Wels 1994.

Stiefel, Dieter: Camillo Castiglioni oder Die Metaphysik der Haifische. Wien 2012.

Dieter Stiefel: Finanzdiplomatie und Weltwirtschaftskrise. Die Krise der Kreditanstalt für Handel und Gewerbe 1931 Frankfurt am Main 1989.

Schulenburg, Caroline: : Renault und Daimler-Benz in der Zwischenkriegszeit (1919-1938). Stuttgart 2008.

Talos, Emmerich u. a. (Hrsg.): Handbuch des politischen Systems Österreich. Erste Republik 1928 – 1933. Wien 1995.

Verein der wissenschaftlichen Forschung auf dem Gebiete der Unternehmerbiographie und Firmengeschichte: 75 Jahre Puch-Werke in Graz. 1974.

Folgende Jahrgänge des Österreichischen Volkswirten: 16. Jahrgang Band 2, 17. Jahrgang Band 2, 19. Jahrgang Band 1+2, 20. Jahrgang Band 1, 21. Jahrgang Band 1, 22. Jahrgang Band 1, 24. Jahrgang Band 1+2, 25. Jahrgang Band 1+2, 26. . Jahrgang Band 2, 27. Jahrgang Band 1+2, 29. Jahrgang Band 2

ABSTRACT

Die Zwischenkriegszeit war eine von Krisen stark mitgenommene Epoche unserer Geschichte. Österreich hatte während dieser Zeit als einer der großen Verlierer des ersten Weltkriegs besonders hart zu kämpfen. Nicht nur das der jahrhunderte lang gewachsene Wirtschaftsraum der Donaumonarchie zerstört worden war, konnten viele Menschen mit der neuen geopolitischen Situation nicht umgehen und hielten ihr Land für nicht lebensfähig.

Die Wirtschaft und die Industrie hatten tatsächlich schwere Probleme vor allem struktureller Natur zu bekämpfen, da vieles noch für ein Großreich mit über 50 Millionen Einwohnern ausgerichtet war. Krisen wie die Hyperinflation in der ersten Hälfte der Zwanzigerjahre oder die große Weltwirtschaftskrise der Dreißigerjahre trafen das Land umso härter.

Doch war man tatsächlich so hilflos, wie viele glaubten? War das „Restösterreich“ wirklich lebensunfähig? Zumindest die Situation der österreichischen Automobilindustrie konnte in dieser Arbeit ein wenig beleuchtet werden:

Nachdem die strukturellen Probleme durch einen Konzentrationsprozess, der bis Mitte der Dreißigerjahre andauerte, behoben werden konnten und nur mehr eine handvoll Unternehmen der Automobilbranche übrig geblieben waren konnte bis zu Anschluss an Hitlerdeutschland ein langsamer aber kontinuierlicher Aufstieg beobachtet werden. Die österreichischen Firmen wären zu mehr in der Lage gewesen, aber die Katastrophe der galoppierenden Inflation war immer noch fest in den Köpfen der Politiker verankert und so zögerte die Regierung nötige Investitionen zu tätigen und damit die Konjunktur zu beleben.

Die Firma Steyr-Daimler-Puch wurde zum Marktführer mit ihrer modernen Fließbandproduktion. Andere Unternehmen mussten sich Nischen suchen, in

denen sie sich spezialisieren konnten. So war Austro-Fiat in der Lage sich bei den Lastkraftwagen als Spitzenreiter zu etablieren und Saurer produzierte vor allem für das Bundesheer. Ein endgültiger Beweis, dass diese Phase des Aufschwungs bereits ein Anzeichen einer nachhaltigen Entwicklung war muss schuldig bleiben, da sie im März 1938 gewaltsam ein jähes Ende fand.

Ein vergleichender Blick nach Frankreich hilft auch nicht viel. Die Grundvoraussetzungen, angefangen bei einem wesentlich kaufkräftigeren Binnenmarkt, dessen Nachfrage es noch zu decken galt, waren zu verschieden als das man Rückschlüsse auf die Verhältnisse in Österreich hätte ziehen können.

Lebenslauf

Martin Wegleitner
Krebsengartengasse 2/29
1150 Wien
Tel.: 985 41 64 od. 0699/10 40 09 84
E-Mail: a0002853@unet.univie.ac.at

Ausbildung:

1987-1991: Volksschule Märzstrasse, 1150 Wien
1991-1993: Bundesrealgymnasium Schmelz, 1150 Wien
1993-1999: Bundesgymnasium Klostersgasse, 1180 Wien
1999: Matura
1999-2000: Absolvierung des Wehrdienstes
seit 2000: Studium der Geschichte an der Uni Wien

Ferialpraktika:

Juli 1997: In der Wäscherei Salesianer
Juli 1998: Bei der MA 53: Presse und Informationsdienst