

Beilage Nr. 2 zu den
MONATSBERICHTEN DES
ÖSTERREICHISCHEN INSTITUTES
FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

XX. Jahrgang, Nr. 8

Abgeschlossen am 15. August 1947

Das Kraftfahrwesen Österreichs
im Jahre 1947

WIEN 1947

IM SELBSTVERLAGE DES ÖSTERREICHISCHEN INSTITUTES FÜR
WIRTSCHAFTSFORSCHUNG, WIEN, I., WIPLINGERSTRASSE 34

Inhaltsverzeichnis

Das Kraftfahrwesen Österreichs im Jahre		Die Einfuhr von Kraftfahrzeugen	7
1947	3	Der Bedarf an Kraftfahrzeugen	7
Der Bestand an Kraftfahrzeugen	3	Kraftfahrzeugbestand nach Art des verwendeten	
Regionale Verteilung der Kraftfahrzeuge	3	Treibstoffes	8
Die inländische Produktion von Kraftfahrzeugen	5	Der Ausbau des Straßennetzes	8

Nachdruck nur auszugsweise und mit genauer Quellenangabe gestattet.

Herausgeber, Verleger und Eigentümer: Verein „Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung“, Wien, I., Wipplingerstraße 34.
 Präsident: Bundesminister Dr. h. c. Eduard Heini, Wien, I., Stubenring 8-10.
 Verantwortlicher Schriftleiter: Dr. Franz Nemschak, Wien, XXVI., Peter-Rosegger-Gasse 27.
 Carl Ueberreutersche Buchdruckerei und Schriftgießerei (M. Salzer), Wien, IX., Pelikangasse 1.

Das Kraftfahrwesen Österreichs im Jahre 1947

Der Bestand an Kraftfahrzeugen

Die Zahl der Kraftfahrzeuge in Österreich, die im Jahre 1944 noch 133.000 betragen hatte, sank unter der Einwirkung des Krieges bis 1945¹⁾ auf 51.000 und erhöhte sich bis Juni 1947 wieder auf 103.000 fahrbereite Fahrzeuge, neben denen noch 34.000 nicht fahrbereite²⁾ registriert sind.

Die Zahl der Nutzfahrzeuge (mit Ausnahme der Omnibusse und Spezialfahrzeuge) ist heute bereits wieder höher als im Jahre 1936, die Zahl der Personenkraftwagen und Motorräder dagegen hat erst ungefähr zwei Drittel des Friedensstandes erreicht.

Die relativ hohe Zahl der Nutzfahrzeuge besagt jedoch nicht, daß die Kriegsverluste bereits aufgeholt wären. Vor allem ist die Qualität der in Betrieb stehenden Fahrzeuge unverhältnismäßig schlechter als vor Kriegsbeginn. So werden derzeit Fahrzeuge in Betrieb genommen, die vor dem Kriege wegen des hohen Brennstoffverbrauchs oder sogar aus verkehrspolizeilichen Gründen nicht verwendet worden wären. Ferner laufen derzeit wegen Reifen- und Treibstoffmangels überwiegend kleine Lastwagen mit durchschnittlich etwa 1½ bis 2 t Ladefähigkeit, während die Ladefähigkeit 1936 durchschnittlich 3 t betrug. Dadurch sinkt der Leistungswert des zahlenmäßig hoch erscheinenden Bestandes an Lastkraftwagen auf fast ein Drittel des Leistungswertes im Jahre 1936.

Der Stand an Lastkraftwagen sank von 1944 bis 1945 von 25.000 auf 11.800, hat sich aber bis Juni 1947 wieder auf 22.200 fahrbereite Wagen erhöht. Der Tiefstand im Jahre 1945 erklärt sich hauptsächlich aus den Verschleppungen und privaten Sicherstellungen. Nach Abschluß der Feindseligkeiten

¹⁾ Der Kraftfahrzeugbestand der Jahre 1944 und 1945 wurde mangels jeder statistischen Unterlage geschätzt. Die Schätzung für das Jahr 1945 bezieht sich auf die Zeit unmittelbar nach Schluß der Kampfhandlungen.

²⁾ Seit 1. November 1946 weist die österreichische Kraftfahrzeug-Statistik auch die nicht fahrbereiten Fahrzeuge aus, darunter sind alle jene Fahrzeuge zu verstehen, die mangels Reifen oder sonstiger wichtiger Bestandteile nicht benutzbar sind.

sind die verschleppten und versteckten Fahrzeuge in den westlichen Zonen wieder rascher registriert worden als in der östlichen. Der Tiefstand bei den Spezialkraftfahrzeugen (962 Wagen im Jahre 1945 gegenüber 2.888 im Jahre 1944) ist vor allem auf die Verschleppung der Feuerlöschwagen sowie Rettungs- und Sanitätswagen zurückzuführen. Bis Juni waren erst wieder 1.484 Spezialfahrzeuge registriert, der Stand von 1944 also nicht einmal zur Hälfte aufgeholt. Die Zahl der Personenkraftwagen, die von 33.500 im Jahre 1944 auf 11.000 nach Kriegsende gesunken war, erreichte im Juni 1947 wieder 20.000. Die Zahl der Motorräder ist etwas weniger zurückgegangen (von 53.000 im Jahre 1944 auf 22.000 im Jahre 1945) und beträgt heute wieder 48.000 Stück. Infolge der Mechanisierung der Landwirtschaft ist die Zahl der landwirtschaftlichen Traktoren und teilweise auch der industriellen Zugmaschinen am stärksten gestiegen. Ihr Stand erreicht ungefähr das 30-fache der Vorkriegszeit. Die schwersten Einbußen sind bei den Omnibussen zu verzeichnen. Mangels einer inländischen Serienerzeugung und geringer Importe kann dieses besonders notwendige Transportmittel nur unzureichend wieder ergänzt werden.

Der Stand der Kraftfahrzeuge hat sich außer durch die Wiederregistrierung versteckter Fahrzeuge auch durch umfangreiche Zuweisungen von Beute- und Armeefahrzeugen durch die amerikanischen und britischen¹⁾ Besatzungsmächte und durch Lieferungen der UNRRA erhöht. Die UNRRA lieferte bis 11. Mai 1947 1270 Traktoren, 1299 Kraftfahrzeuge und 233 Schlepper. Schließlich hat sich der Kraftfahrzeugbestand auch durch die allmählich anlaufende Eigenproduktion besonders der Steyr-Werke und durch Importe aus Frankreich und Italien vermehrt.

Regionale Verteilung der Kraftfahrzeuge

Da sich der Endkampf des zweiten Weltkrieges im wesentlichen in den östlichen Bundesländern abspielte, erlitt ihr Fahrzeugbestand besonders schwere Verluste, sei es durch die Kampfhandlungen selbst, sei es dadurch, daß man die Fahr-

¹⁾ So hat sich das britische Element bereit erklärt, 10.000 Wagen aus dem sogenannten Reliefkredit der österreichischen Regierung zu übergeben. Ein ähnliches Anbot wurde von dem amerikanischen Element gemacht.

Stand der Kraftfahrzeuge nach Bundesländern

a) fahrbereit, b) nicht fahrbereit

Zeit 1)	Österreich insgesamt		davon																			
			Wien		Nieder- österreich		Oberösterreich				Salzburg		Steier- mark		Kärnten		Tirol		Vor- arlberg		Burgen- land	
	a	b	a	b	a	b	Nord		Süd		a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
Personenwagen																						
1936 30. IX.	30.088	—	15.353	—	4.815	—	2.572				1.145	—	2.746	—	1.067	—	1.229	—	797	—	364	—
1944 2)	33.522	—	17.815	—	2.352	—	4.050				1.620	—	2.440	—	1.763	—	2.371	—	650	—	461	—
1945 Ende 2)	11.021	—	1.786	—	410	—	180	—	3.453	—	932	—	821	—	1.700	—	1.399	—	405	—	35	—
1946 VII.	14.101	—	2.757	—	1.818	—	196	—	3.633	—	1.384	—	1.590	—	1.281	—	892	—	430	—	120	—
XI.	17.596	6.055	3.370	843	2.585	842	442	91	4.334	1.081	1.884	—	1.845	1.193	1.689	15	780	1.394	497	549	170	47
1947 I.	18.476	5.959	3.512	878	2.786	834	415	118	4.309	1.098	1.958	—	2.145	950	1.769	22	885	1.473	517	533	180	63
II.	18.311	6.170	3.654	914	2.730	920	387	151	4.309	1.098	1.991	—	2.047	1.021	1.520	16	893	1.519	608	477	172	54
III.	18.888	6.203	3.828	956	2.592	1.067	516	112	4.309	1.098	1.997	—	2.223	915	1.734	9	893	1.519	630	465	166	68
IV.	19.396	6.185	3.924	981	2.845	881	500	125	4.329	1.162	2.043	—	2.210	980	1.833	16	890	1.517	637	478	185	51
V.	20.070	5.964	4.098	1.025	3.033	794	500	130	4.329	1.162	2.062	—	2.222	981	1.897	16	1.075	1.335	662	462	192	65
VI.	19.977	5.757	3.951	988	2.917	737	533	36	4.143	1.245	2.127	—	2.286	893	1.954	15	1.075	1.335	693	446	198	62
Omnibusse																						
1936 30. IX.	2.494	—	927	—	592	—	224				126	—	280	—	119	—	111	—	41	—	74	—
1944 2)	2.640	—	1.439	—	96	—	368				180	—	256	—	32	—	160	—	—	—	64	—
1945 Ende 2)	610	—	71	—	9	—	9	—	305	—	39	—	58	—	32	—	69	—	45	—	—	—
1946 VII.	774	—	117	—	34	—	7	—	265	—	82	—	72	—	13	—	169	—	18	—	—	—
XI.	865	208	159	40	44	6	6	1	289	71	52	—	123	36	16	—	155	51	3	2	16	1
1947 I.	948	274	178	45	46	12	6	3	267	92	66	—	176	78	16	—	173	38	5	2	15	4
II.	973	275	186	47	48	13	5	4	267	92	64	—	184	77	19	—	182	38	4	2	14	2
III.	985	277	193	48	52	11	9	1	267	92	78	—	165	84	20	—	182	38	4	2	15	1
IV.	977	292	194	47	64	6	8	2	269	81	73	—	165	98	20	—	165	52	4	2	15	4
V.	1.018	288	204	50	77	6	8	2	269	81	82	—	170	95	21	—	165	50	4	2	18	2
VI.	928	250	88	22	69	5	23	2	269	81	87	—	178	88	23	—	165	50	5	1	21	1
Lastkraftwagen																						
1936 30. IX.	13.599	—	6.190	—	3.088	—	1.056				401	—	1.352	—	460	—	519	—	392	—	241	—
1944 2)	25.243	—	12.482	—	2.945	—	3.020				1.100	—	2.875	—	830	—	1.288	—	470	—	233	—
1945 Ende 2)	11.843	—	3.535	—	506	—	130	—	3.400	—	810	—	942	—	782	—	1.333	—	387	—	28	—
1946 VII.	16.322	—	4.065	—	1.871	—	182	—	3.148	—	1.098	—	2.708	—	1.192	—	1.381	—	444	—	233	—
XI.	20.554	6.870	5.326	3.551	2.693	862	349	115	4.329	799	1.640	—	2.485	1.080	1.379	18	1.756	116	447	209	250	120
1947 I.	21.273	7.163	5.490	3.659	2.792	951	331	118	4.342	817	1.616	—	2.629	1.160	1.435	24	1.883	86	443	215	312	133
II.	21.505	7.497	5.697	3.864	2.902	974	330	154	4.342	817	1.475	—	2.688	1.166	1.301	25	1.926	242	498	190	345	65
III.	21.974	7.422	5.829	3.884	2.766	957	330	141	4.342	817	1.616	—	2.970	1.052	1.360	23	1.926	242	498	190	337	116
IV.	22.311	7.712	5.937	3.958	3.057	1.048	319	153	4.370	854	1.646	—	2.922	1.138	1.402	21	1.784	227	528	172	346	141
V.	22.776	7.772	6.143	4.100	3.248	895	318	153	4.370	854	1.596	—	2.961	1.143	1.446	25	1.713	340	559	177	422	85
VI.	22.246	7.018	5.308	3.539	3.168	801	549	84	4.370	854	1.673	—	2.991	1.117	1.479	28	1.713	340	570	176	425	79
Spezialkraftwagen																						
1936 30. IX.	1.801	—	559	—	494	—	187				82	—	283	—	76	—	70	—	13	—	37	—
1944 2)	2.888	—	333	—	512	—	354				90	—	297	—	75	—	247	—	55	—	25	—
1945 Ende 2)	962	—	207	—	31	—	18	—	214	—	50	—	144	—	81	—	179	—	36	—	2	—
1946 VII.	1.191	—	223	—	60	—	107	—	187	—	47	—	132	—	151	—	231	—	33	—	20	—
XI.	1.468	234	254	64	59	8	15	2	228	107	113	—	340	44	164	2	243	3	32	4	20	—
1947 I.	1.535	260	263	66	66	13	33	18	229	105	123	—	359	34	176	4	242	9	30	6	14	5
II.	1.532	245	275	68	62	17	20	5	229	105	124	—	358	34	163	—	258	—	28	8	15	8
III.	1.546	278	276	68	62	17	36	18	229	105	128	—	345	53	171	—	258	—	28	8	13	9
IV.	1.549	300	290	73	67	16	44	14	232	107	137	—	327	60	172	—	238	8	21	16	21	6
V.	1.575	296	298	75	81	15	44	14	232	107	144	—	313	56	173	—	250	1	21	20	19	8
VI.	1.484	256	220	55	66	8	31	1	226	113	144	—	330	51	175	1	250	1	21	20	21	6
Zugmaschinen einschließlich landwirtschaftl. Traktoren																						
1936 30. IX.	233	—	46	—	63	—	45				18	—	29	—	10	—	14	—	6	—	2	—
1944 2)	6.266	—	955	—	2.350	—	820				320	—	493	—	140	—	571	—	285	—	332	—
1945 Ende 2)	2.825	—	263	—	223	—	80	—	751	—	243	—	384	—	129	—	425	—	280	—	47	—
1946 VII.	4.981	—	275	—	1.504	—	184	—	928	—	185	—	592	—	448	—	368	—	250	—	247	—
XI.	6.061	1.399	314	78	1.754	405	224	9	1.275	404	438	—	658	328	536	2	392	156	250	56	220	61
1947 I.	6.169	1.201	329	82	1.837	431	200	43	1.286	409	415	—	779	105	536	12	385	10	253	56	149	53
II.	6.498	1.248	336	84	2.027	443	164	64	1.286	409	435	—	791	95	438	3	401	29	262	64	358	57
III.	6.599	1.227	345	86	2.007	438	218	46	1.286	409	441	—	803	97	478	1	401	29	262	64	358	57
IV.	6.559	1.439	367	92	2.104	433	218	46	1.296	409	449	—	864	239	517	3	320	102	260	70	364	45
V.	6.839	1.331	385	96	2.300	422	218	46	1.296	409	462	—	861	241	550	3	320	1	279	67	368	46
VI.	6.850	1.193	247	62	2.376	410	220	53	1.296	409	476	—	683	160	569	1	320	1	287	60	376	37
1) Ab Juli 1946 Stand am Monatsanfang. — 2) Schätzung.																						

1) Ab Juli 1946 Stand am Monatsanfang. — 2) Schätzung.

Stand der Kraftfahrzeuge nach Bundesländern

a) fahrbereit, b) nicht fahrbereit

Zeit 1)	Österreich insgesamt		davon																				
			Wien		Nieder- österreich		Oberösterreich				Salzburg		Steier- mark		Kärnten		Tirol		Vor- arlberg		Burgen- land		
	a	b	a	b	a	b	Nord		Süd		a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	
Anhänger																							
1936 30. IX.	2.134	—	921	—	427	—	274				100	—	187	—	50	—	103	—	49	—	23	—	
1944 2)	9.900	—	6.235	—	917	—	790				570	—	308	—	122	—	490	—	180	—	388	—	
1945 Ende 2)	1.670	—	148	—	181	—	9	—	216	—	243	—	252	—	145	—	339	—	125	—	12	—	
1946 VII.	3.180	—	104	—	451	—	36	—	778	—	608	—	340	—	306	—	413	—	144	—	—	—	
1946 XI.	3.691	613	143	36	631	170	57	7	796	280	230	—	903	41	347	3	410	8	138	68	36	—	
1947 I.	3.840	739	198	49	751	211	90	—	772	337	213	—	897	50	344	8	410	8	134	72	31	4	
II.	3.867	735	249	62	919	205	52	2	772	337	216	—	864	54	347	1	276	—	142	69	30	5	
III.	3.790	783	312	76	775	230	96	—	772	337	217	—	823	63	347	1	276	—	142	69	30	7	
IV.	4.019	821	346	87	980	232	96	—	786	361	219	—	787	63	350	—	279	—	142	71	34	7	
V.	4.029	809	412	103	863	208	96	—	786	361	300	—	760	62	354	—	275	—	144	73	39	2	
VI.	3.968	819	429	107	748	195	98	—	821	374	316	—	746	67	353	—	275	—	142	75	40	1	
Motorräder																							
1936 30. IX.	60.261	—	16.668	—	17.242	—	7.702				2.414	—	8.145	—	2.366	—	2.770	—	1.737	—	1.217	—	
1944 2)	52.863	—	15.500	—	2.300	—	6.430				3.000	—	11.670	—	4.632	—	6.382	—	2.100	—	849	—	
1945 Ende 2)	21.923	—	2.945	—	1.161	—	250	—	5.054	—	1.122	—	1.906	—	4.508	—	3.399	—	1.615	—	53	—	
1946 VII.	29.187	—	3.202	—	6.130	—	677	—	7.444	—	1.042	—	3.000	—	2.252	—	2.935	—	1.555	—	350	—	
1946 XI.	41.707	19.494	3.726	932	9.572	2.811	2.219	82	9.011	6.908	3.396	—	4.745	4.776	3.219	7	3.011	2.309	2.118	1.548	690	121	
1947 I.	43.737	18.183	3.675	919	10.484	2.736	1.565	820	8.781	6.653	3.340	—	6.710	2.877	3.301	36	2.980	2.337	2.194	1.489	707	316	
II.	43.087	18.890	3.743	935	10.635	2.905	1.460	935	8.781	6.653	3.429	—	6.547	2.822	2.559	15	2.807	2.730	2.143	1.780	983	115	
III.	44.397	18.559	3.821	954	10.746	2.830	2.284	476	8.781	6.653	3.481	—	6.377	3.059	2.897	12	2.807	2.730	2.214	1.718	989	127	
IV.	44.050	19.740	3.896	973	10.923	2.888	2.301	467	8.826	6.760	3.606	—	5.817	3.790	3.404	13	3.011	2.521	1.853	1.100	1.013	228	
V.	47.341	18.918	4.183	1.045	11.628	2.546	2.390	480	8.826	6.760	3.837	—	6.194	3.562	4.036	22	3.007	2.595	2.081	1.886	1.159	112	
VI.	47.683	18.734	3.490	873	11.172	2.750	2.769	194	8.803	7.218	4.099	—	6.595	3.329	4.352	22	3.007	2.595	2.226	1.741	1.170	102	
1) Ab Juli 1946, Stand am Monatsanfang. — 2) Schätzung.																							

1) Ab Juli 1946, Stand am Monatsanfang. — 2) Schätzung.

zeuge nach dem Westen verlagerte, als die Front näher kam. Ein Großteil dieser verlagerten Fahrzeuge ist bis heute noch nicht zurückgebracht worden, was sich teilweise aus behördlichen Verfügen erklärt.

In den westlichen Bundesländern ist daher der Stand der Lastkraftwagen heute wesentlich höher als in der Vorkriegszeit. Selbst die Omnibusse haben im Westen ihren Stand erhalten, während ihre Zahl im Osten auf 10 bis 20% zusammengeschnitten ist. Gleichmäßiger verteilt sind die Zugmaschinen bzw. die landwirtschaftlichen Traktoren, da die Verlagerung von Traktoren wegen ihrer geringen Fahrgeschwindigkeit nicht so häufig erfolgte und der Bestand durch Lieferungen der UNRRA ergänzt werden konnte.

Von den Spezialfahrzeugen wurden besonders die Feuerlöschwagen nach dem Westen verlagert, die zurückgebliebenen wurden verwendungsunfähig gemacht. Die östlichen Bundesländer verfügen daher zur Zeit nur über einen Bruchteil ihres Friedensstandes, die westlichen jedoch über ein Vielfaches davon. Besonders groß war im Osten der Verlust an Personenkraftwagen; Wien verlor 70% des Bestandes, Niederösterreich und das Burgenland rund

50%. Auch die Zahl der Motorräder hat sich im Osten stark vermindert, im Westen dagegen erhöht.

Die inländische Produktion von Kraftfahrzeugen

Die österreichische Kraftfahrzeugindustrie erzeugte nach dem Kriege bisher ausschließlich Lastkraftwagen. Bis zum Sommer 1947 wurden fertiggestellt:

Steyr	3 t	über 1000 Stück
Austro Fiat . .	5 t	etwa 190 Stück
Saurer	5 t	etwa 240 Stück
Gräf & Stift .	Omnibusse	etwa 12 Stück

Die österreichische Produktion diente fast zur Gänze dem inländischen Bedarf. Etwa 100 Stück Steyr-Lastkraftwagen wurden nach Polen in Kompensation gegen Kohle geliefert.

Die österreichische Lastkraftwagenproduktion hat unter schwierigsten Bedingungen bereits Beachtliches geleistet. Die Steyr-Werke erzeugten vor allem den 3-t-Wagen (Type 370) mit 80 PS und 8 Zylinder-Motor, der sowohl für den inländischen Bedarf als auch für den Export gedacht ist und der im kommenden Jahr durch einen Dieselmotor ersetzt werden wird.

Austro Fiat brachte zwei Typen eines 5-t-Lastkraftwagens (DN 110) mit 110 PS Dieselmotor, Nieder-Rahmen und großem Plateau, mit einem Verbrauch von 28 Liter je 100 km ebener Fahrt heraus. Die zweite Type (ML 4.500) verwendet 6 gleiche Reifen, besitzt Hinterradantrieb mit

Auslösungsmöglichkeiten auf alle Arten Antrieb für schwieriges Gelände. Vorerst werden diese beiden Typen jedoch nur für Exportzwecke hergestellt, um in Kompensation Werkzeugmaschinen zu erhalten.

Austro Fiat erzeugt ferner einen Elektrowagen, den ersten dieser Art in Österreich, mit 5 t Ladefähigkeit und einem Motor von 40 PS. Die Saurer-Werke erzeugen einen Schnellastwagen (Type FT 4.500) mit 115 PS, 6 Zylinder, Dieselantrieb, für schwieriges Gelände mit einer Ladefähigkeit von 4½ bis 5 t.

Ein 6½-t-Wagen (Type F 6.400) mit 160 PS, 6 Zylinder, Dieselantrieb, wird von Fross-Büssing auf den Markt gebracht werden. Dieser Wagen erfreut sich in Südamerika großen Interesses.

Gräf & Stift stellt einen Reisebus (Type 120/0) mit

34 Sitzen und 120 PS Dieselmotor her. Er ist in erster Linie für den Bedarf der Köb und Post gedacht.

Fross-Büssing erzeugt einen Omnibus (Type F 6.500) für den inländischen Verkehr. Schließlich produzieren auch die Saurer-Werke einen Omnibus mit ganz starrer Karosserie (Type BT 4.500) mit 38 Sitzplätzen und 120 PS, 6 Zylinder, Dieselantrieb.

Ab Oktober werden die Steyr-Werke auch einen Dieseltraktor Type 180 mit 26 PS Dieselantrieb zum Verkauf bringen, der in erster Linie für landwirtschaftliche Zwecke gedacht ist und rund 3 Liter Treibstoff je Arbeitsstunde benötigt. Ferner steht sowohl für Last- als auch für Personenkraftwagen ein einachsiger Anhänger mit 1½ t Ladefähigkeit zur Verfügung, der auch im Omnibusverkehr verwendet werden kann.

Stand der Kraftfahrzeuge nach Fahrbereitschaft und Treibstoff

Zeit 1)	fahr- bereit	nicht fahr- bereit	ins- gesamt	davon					fahr- bereit	nicht fahr- bereit	ins- gesamt	davon					
				Benzin	Diesel	Erd- gas	Holz- gas	Elektro u. sonst.				Benzin	Diesel	Erd- gas	Holz- gas	Elektro u. sonst.	
Personenwagen									Omnibusse								
1936 30. IX.	30.088	—	30.088	.	.	.	.	.	2.494	—	2.494	.	.	.	.	.	
1944 2)	33.522	—	33.522	.	.	.	.	.	2.640	—	2.640	.	.	.	.	.	
1945 Ende 2)	11.021	—	11.021	.	.	.	.	.	610	—	610	.	.	.	.	.	
1946 VII.	14.101	—	14.101	.	.	.	.	.	774	—	774	.	.	.	.	.	
1946 XI.	17.596	6.055	23.651	22.987	41	521	100	2	865	208	1.073	398	570	32	26	47	
1947 I.	18.476	5.959	24.435	23.779	36	514	103	3	948	274	1.222	462	639	26	42	53	
II.	18.311	6.170	24.481	23.901	44	433	100	3	973	275	1.248	467	666	27	36	52	
III.	18.888	6.203	25.091	24.502	44	439	103	3	985	277	1.262	468	681	27	34	52	
IV.	19.396	6.185	25.581	25.000	44	432	103	2	977	292	1.269	464	694	26	33	52	
V.	20.070	5.964	26.034	25.446	45	435	103	5	1.018	288	1.306	478	713	30	32	53	
VI.	19.977	5.757	25.734	25.182	44	395	105	8	928	250	1.178	427	651	25	30	45	
Lastkraftwagen									Spezialkraftwagen								
1936 30. IX.	13.599	—	13.599	.	.	.	.	.	1.801	—	1.801	.	.	.	.	.	
1944 2)	25.243	—	25.243	.	.	.	.	.	2.888	—	2.888	.	.	.	.	.	
1945 Ende 2)	11.843	—	11.843	.	.	.	.	.	962	—	962	.	.	.	.	.	
1946 VII.	16.322	—	16.322	.	.	.	.	.	1.191	—	1.191	.	.	.	.	.	
1946 XI.	20.554	5.870	26.424	15.923	5.867	3.804	1.713	117	1.468	234	1.702	1.410	224	35	12	21	
1947 I.	21.273	7.163	28.436	16.597	6.214	3.361	2.136	128	1.535	260	1.795	1.471	251	35	16	22	
II.	21.505	7.497	29.002	16.937	6.517	3.364	2.041	143	1.532	275	1.777	1.458	246	35	15	23	
III.	21.974	7.422	29.396	17.284	6.513	3.407	2.051	141	1.546	278	1.824	1.480	270	37	15	22	
IV.	22.311	7.712	30.023	17.830	6.577	3.419	2.040	157	1.549	300	1.849	1.514	269	34	16	16	
V.	22.776	7.772	30.548	18.238	6.661	3.515	1.997	137	1.575	296	1.871	1.520	276	38	18	19	
VI.	22.246	7.018	29.264	17.500	6.659	3.127	1.853	125	1.484	256	1.740	1.456	242	12	18	12	
Zugmaschinen									Landwirtschaftliche Traktoren								
1936 30. IX.	233 3)	—	233 3)	.	.	.	.	.	in den Zugmaschinen enthalten								
1944 2)	6.266 3)	—	6.266 3)	.	.	.	.	.									
1945 Ende 2)	2.825 3)	—	2.825 3)	.	.	.	.	.									
1946 VII.	4.981 3)	—	4.981 3)	.	.	.	.	.									
1946 XI.	6.061 3)	1.399 3)	7.460 3)	459	6.019	17	672	293	4.471	914	5.385	309	4.533	—	379	164	
1947 I.	1.698	287	1.985	145	1.506	23	258	53	4.698	931	5.629	316	4.607	27	533	146	
II.	1.800	317	2.117	136	1.636	21	265	59	4.800	896	5.696	319	4.607	27	561	322	
III.	1.799	331	2.130	133	1.666	22	247	62	4.566	991	5.557	337	4.352	27	372	460	
IV.	1.993	448	2.441	147	1.989	15	218	72	4.712	829	5.541	407	4.461	27	305	341	
V.	2.127	502	2.629	210	2.068	14	242	95	4.551	773	5.324	269	4.419	27	305	304	
VI.	2.299	420	2.719	256	2.117	17	214	115									
Motorräder									Kraftfahrzeuge insgesamt 3) 4)								
1936 30. IX.	60.261	—	60.261	.	.	.	.	.	110.610	—	110.610	.	.	.	.	.	
1944 2)	52.863	—	52.863	.	.	.	.	.	133.322	—	133.322	.	.	.	.	.	
1945 Ende 2)	21.923	—	21.923	.	.	.	.	.	50.854	—	50.854	.	.	.	.	.	
1946 VII.	29.187	—	29.187	.	.	.	.	.	69.736	—	69.736	.	.	.	.	.	
1946 XI.	41.797	19.494	61.291	61.190	—	6	—	5	91.942	34.873	126.815	102.367	12.721	4.415	2.523	485	
1947 I.	43.737	18.183	61.920	61.907	—	9	—	4	95.978	33.779	129.757	104.670	13.179	3.968	2.934	427	
II.	43.087	18.890	61.977	61.964	—	9	—	4	95.773	35.060	130.833	105.179	13.216	3.916	2.990	430	
III.	44.397	18.559	62.956	62.943	—	9	—	4	98.179	34.749	132.928	107.129	13.841	3.968	2.811	606	
IV.	44.650	19.740	64.390	64.376	—	9	—	5	99.461	36.489	135.950	109.668	13.925	3.962	2.782	773	
V.	47.341	18.918	66.259	66.246	—	9	—	4	103.648	35.378	139.026	112.545	14.224	4.068	2.697	654	
VI.	47.683	18.734	66.417	66.382	—	14	—	21	103.136	34.027	137.163	111.472	14.132	3.617	2.525	630	
1) Ab Juli 1946 Stand am Monatsanfang. — 2) Schätzung. — 3) Einschließlich der landwirtschaftlichen Traktoren. — 4) Angaben in den Spalten „fahrbereit“, „nicht fahrbereit“ und „insgesamt“ einschließlich der Anhänger, deren Anzahl betrug:																	
	1936 30. IX.	1944	1945 Ende	1946 I. VII.	1946 I. XI.	I. I.	I. II.	1947 I. III.	I. IV.	I. V.	I. VI.						
fahrbereit	2.134	9.900	1.670	3.180	3.691	3.840	3.867	3.790	4.019	4.029	3.968						
nicht fahrbereit	—	—	—	—	613	739	735	783	821	809	819						
insgesamt	2.134	9.900	1.670	3.180	4.304	4.579	4.602	4.573	4.840	4.838	4.787						

Die Einfuhr von Kraftfahrzeugen

Die Einfuhr von Kraftfahrzeugen und Motoren betrug vom 1. Jänner 1946 bis 30. Juni 1947 rund 465 t mit einem Gesamtwert von 5.1 Mill. S. Davon entfielen auf

Frankreich	201 t mit	2.0 Mill. S
Italien	101 t mit	1.7 Mill. S
Schweiz	57 t mit	0.8 Mill. S
Andere Länder	106 t mit	0.6 Mill. S

Die Ausfuhr von Kraftfahrzeugen und Motoren betrug 33 t im Werte von 0.7 Mill. S, wovon auf die Schweiz 24 t mit 0.6 Mill. S entfielen. (Die Lieferungen der Steyr-Werke nach Polen sind in dieser Statistik noch nicht enthalten.)

Lastkraftwagen bis zu einer Ladefähigkeit von 2 t müssen zur Zeit vollständig eingeführt werden. Bisher hat sich die Einfuhr von Lastkraftwagen hauptsächlich auf französische Marken beschränkt.

Die ausländische Lastkraftwagenproduktion bietet auf dem österreichischen Markt die Tatra 111 an, mit luftgekühltem 210 PS, 12-Zylinder-Dieselmotor, mit einer Ladefähigkeit von 8 t und zusätzlicher Ladefähigkeit auf Anhänger bis 22 t. Dieser Lastkraftwagenzug kann 30 t auf einmal befördern bei einer Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h und einem Treibstoffverbrauch von 35 Litern. Außerdem bringt Tatra einen 70 PS 4-Zylinder-Dieselmotor (Type 27) mit einer Ladefähigkeit von 3½ t. Die tschechoslowakischen Tatraverke planen, in Österreich einen leichten Lieferwagen (Type 57/1) mit 25 PS 4-Zylinder-Motor und einer Ladefähigkeit von 500 bis 600 kg zu erzeugen, der auf einfachste Weise in einen Personenwagen umgewandelt werden kann.

Die Renault-Werke bringen die 1-Tonnen-Type (206 E) sowie eine 2-Tonnen-Type (AHS), Hotchkiss einen 2-Tonnen-Typ (PL 20) Plateauwagen mit einem 60 PS 4-Zylinder-Motor und die Peugeotwerke ebenfalls einen 2-Tonnen-Typ (DMA) mit 50 PS Motorleistung.

Die Renault-Werke haben als einzige ausländische Firma bisher auch Omnibusse (4 Stück) mit 43 bzw. 65 Plätzen für den Bedarf der Gemeinde Wien geliefert.

Die Nachfrage nach Personenwagen kann zur Zeit nur im Wege der Einfuhr befriedigt werden.

Der Bedarf an Kraftfahrzeugen

Nach Behebung des Reifen- und Treibstoffmangels und mit der weiteren Belebung der Wirtschaft werden wieder Lastkraftwagen höherer Ladefähigkeit verwendet werden.

Der schlechte Zustand der zur Zeit betriebenen Lastkraftwagen und ihre geringe Ladefähigkeit werden in den nächsten Jahren zu hohen Anschaffungen führen. Die Produktion müßte sich jedoch auf den laufenden Ersatz dieser Kraftfahrzeugtypen beschränken. Bei einer angenommenen durchschnitt-

lichen Lebensdauer von 6 Jahren hätte Österreich einen Jahresbedarf von rund 5000 Kraftwagen. Es wird daher Aufgabe der Planung sein, diesen Bedarf nach Zweckmäßigkeitsgründen auf die Erzeugerfirmen bzw. auf die Einfuhr zu verteilen. Auf einen sehr hohen Zollschatz wird die österreichische Kraftfahrzeugindustrie vor allem aus handelspolitischen Rücksichten kaum rechnen können. Außerdem würden überhöhte Autopreise auch die Produktionskosten der Auto verwendenden Industrien übermäßig belasten. Der schwer abzuschätzende Bedarf und die geringe Wettbewerbsfähigkeit mit dem Auslande werden für die inländische Lastkraftwagenherzeugung eine eingehende Planung notwendig machen, um Kapitalfehlleitungen zu vermeiden.

Nach Aufholung des Rückstandes von 2000 Autobussen und nach Ersatz der minderwertigen, derzeit noch in Betrieb stehenden Wagen kann der laufende Jahresbedarf auf 400 Omnibusse geschätzt werden. Auch hier wird eine engere Zusammenarbeit zwischen den Erzeugerfirmen zweckmäßig sein.

Der Stoßbedarf an Zugmaschinen beträgt zur Zeit rund 10.000 Stück (einschließlich der industriellen Zugmaschinen). Der laufende Jahresbedarf auf lange Sicht kann auf rund 3000 Traktoren geschätzt werden.

Personenkraftwagen werden im Inland bisher noch nicht erzeugt. Die Vielzahl der Typen und Größen machen eine einheitliche Planung noch schwieriger als beim Lastkraftwagen. Der endgültige Lebensstandard in Österreich wird auf längere Sicht eher einen billigen Volkswagen erfordern als teure Markenwagen, wenn auch augenblicklich ein einmaliger bedeutender Nachholungsbedarf an Personenkraftwagen vorhanden ist.

Der Bestand von fahrbereiten und nicht fahrbereiten Motorrädern erreicht zur Zeit schon fast den registrierten Stand von 1936. Der große Ersatzbedarf für die jetzt in Betrieb stehenden Motorräder und die fortschreitende Motorisierung würden einen Stoßbedarf von rund 20.000 Motorrädern ergeben. Der normale Ersatzbedarf auf lange Sicht wird allerdings bloß rund 5000 Motorräder erfordern.

Über die Lebensfähigkeit der österreichischen Autoindustrie in der Zukunft wird die Wettbewerbsfähigkeit mit dem Auslande entscheiden. Bisher erzeugte die österreichische Autoindustrie keinen Personenwagen und auch keinen Lastkraftwagen unter 3 Tonnen, da bei Erzeugung der schweren Typen die Wettbewerbsfähigkeit relativ günstiger ist.

Wenn auch heute die endgültige Produktionskostenlage noch schwer abzuschätzen ist, so kann

doch schon gesagt werden, daß der Wettbewerb mit den in großen Serien erzeugten ausländischen Wagen immer besonders schwer sein wird.

Kraftfahrzeugbestand nach Art des verwendeten Treibstoffes

Mitte 1947 wurden 17.500 Lastkraftwagen mit Benzin, 6660 mit Dieselöl, 3100 mit Erdgas und 1850 mit Holzgas betrieben. Der große Benzinmangel würde für eine Forcierung des Dieselantriebes sprechen. Leider ist der Ersatz des Explosionsmotors durch einen Verbrennungsmotor zur Zeit nur sehr beschränkt möglich. Der Umbau auf Erdgas wird seit einiger Zeit nicht mehr bewilligt. Die Lastkraftwagen mit Holzgas entstammen größtenteils noch der Kriegezeit.

Günstiger ist die Lage bei den Industrie-Zugmaschinen sowie den landwirtschaftlichen Traktoren, von denen rund 500 Benzin-Aggregate, aber rund 6600 Dieselantrieb bzw. Petroleummotor besitzen. Etwa 500 Zugmaschinen haben noch Holzgasantrieb. Die Spezial-Kraftfahrzeuge entstammen größtenteils der Vorkriegezeit und sind daher zur Gänze für Benzinantrieb ausgerüstet. Für Personenwagen und insbesondere für Motorräder ist schon aus technischen Gründen bisher ein anderer Treibstoff als Benzin schwer verwendbar.

Die Beschaffung von Treibstoff, Reifen und Ersatzteilen ist wesentlich schwieriger als die der Beschaffung von Fahrzeugen. Infolge ständiger Erhöhung des Kraftwagenverkehrs verschärft sich die Knappheit an Reifen immer mehr, obwohl z. B. auch die UNRRA größere Mengen Reifen und Schläuche (je über 20.000 Stück) geliefert hat. Ein Großteil der Fahrzeuge steht daher heute mangels Ersatzteilen nicht in Betrieb oder kann mangels Betriebsstoff nicht voll ausgenützt werden.

Am meisten lähmend wirkt sich zur Zeit der Benzinmangel aus, da die Zuteilungen seitens der Besatzungsmacht weit unter dem Bedarf liegen. Allerdings ist Benzin auf dem schwarzen Markt zum Preise von 8 bis 16 S pro Liter zu haben.

Seit kurzem wird auch Erdgas als Treibstoff verwendet. Es besteht hauptsächlich aus Methan mit einem Heizwert von 9000 Kal. je m^3 und erreicht hiemit fast den Heizwert des Benzins von 10.000 bis 11.000 Kal. je m^3 . Für den Fahrzeugbetrieb wird es in Gasflaschen mit 200 Atü abgegeben. Der Aktionsradius beträgt bei diesem Druck durchschnittlich 200 km. Wien verfügt zur Zeit nur über drei Tankstellen. Wenn es der österreichischen Industrie wieder möglich sein wird, Stahlrohre mit 570 Atü Prüfdruck herzustellen, kann an die Anlage eines Tankstellennetzes über das gesamte Stadtgebiet Wiens gedacht werden, das von einer zentralgelegenen Kompressorstation versorgt würde.

Der Ausbau des Straßennetzes

Für die künftige Entwicklung des österreichischen Kraftfahrwesens und des ausländischen Kraftfahrverkehrs ist die Vollendung der Autobahnen in Österreich besonders wichtig. Ursprünglich war geplant, Wien mit den Hauptstädten der Bundesländer und diese untereinander durch Autobahnen zu verbinden. Von diesen Projekten wurde die Strecke Salzburg—Linz—Wien begonnen. Die übrigen Projekte sind über das Vermessungsstadium kaum hinausgekommen, wenn man von einzelnen Baulosen zwischen Salzburg—Villach absieht.

Der österreichische Kraftfahrverkehr und der Kraftfahr-Fremdenverkehr verlangen nach Autobahnen, die frei von überflüssigen Krümmungen, Niveaureisungen sowie Ortsdurchfahrten sind und übermäßige Neigungen vermeiden. Die ursprünglich geplante Fahrbahnbreite könnte schmaler gehalten werden, da eine bequeme doppelgleisige Fahrbahn genügt.

Die Autobahn Wien—Salzburg ist zu zwei Dritteln fertig. Um sie nach dem Osten anzuschließen, wäre eine Verbindung mit der ungarischen Transversale anzustreben, wodurch der transeuropäische Straßenverkehr durch Österreich geführt würde. Von der Gesamtstrecke Wien—Salzburg mit 315 km entfallen 269 km mit gutem und bloß 46 km mit geringem Baufortschritt. Dieser Bau wäre nicht nur wegen der baldigen Inbetriebnahme der Straße zu beschleunigen, sondern auch deshalb, um den weiteren Verfall der Autobahnanlage zu verhindern. Mit Rücksicht auf die beschränkten finanziellen Mittel wäre vorerst nur ein Strang der zweigleisigen Autobahn auszuführen und der zweite Strang erst vielleicht später auszubauen.

In der Nordsüd-Richtung besteht neben der Brennerstraße und der Semmering-Neumarkter-Sattel-Strecke nur die Großglockner Hochalpenstraße, die wegen ihrer Höhe (2.500 m) nur während der fünf Sommermonate benutzbar ist. Die Straße über die Radstädter Tauern (1.738 m) und über den Katschberg (1.641 m) ist sehr steil und während der Wintermonate nicht befahrbar. Um eine ganzjährig benutzbare Straßenverbindung zwischen Salzburg und Villach herzustellen, erscheint die Untertunnelung der beiden genannten Pässe notwendig. Die über Salzburg—Golling—Abtenau ins obere Ennstal führende Straße konnte bis an die Radstädter Tauern verlängert und durch einen 6 km langen Tunnel auf dem Lungau verbunden werden. Ähnlich könnte der Katschberg mit 4,7 km langen Tunnel unterfahren werden. Hier sind die Richtstollen auf der Nordseite bereits bis 1000 m, auf der Südseite bis auf 500 m vorgetrieben.

Da große Summen in den halbfertigen Autobahnen Österreichs sowie in den baureifen Projekten investiert sind, wird die Weiterführung der begonnenen Bauarbeiten im allgemeinen zu bejahen sein, insbesondere da Österreich auch wegen seines Fremdenverkehrs trachten muß, mit seinem Straßennetz den Fortschritten seiner Nachbarn zu folgen.