

Österreichs Erdölverbrauch seit dem Kriege

Österreich deckte vor dem Kriege fast seinen gesamten Bedarf an Erdölprodukten durch Importe. Heute ist es eines der bedeutendsten Überschußländer Europas. Wohl kann die österreichische Wirtschaft über Produktion und Export nicht selbst verfügen. Die rasche Zunahme der Förderung seit Kriegsende hat jedoch die Sowjetische Mineralölverwaltung veranlaßt, immer größere Mengen von Erdölprodukten für den heimischen Bedarf freizugeben. Die Handelsbilanz wurde dadurch stark entlastet. In den Jahren 1951 und 1952 mußten nur noch geringe Mengen an Erdölprodukten importiert werden, obwohl der Inlandsverbrauch gegenüber der Vorkriegszeit stark zugenommen hat.

Im Jahre 1937 wurden rund 350.000 t Erdölprodukte importiert und nur 30.000 t im Inland gefördert. Im Jahre 1952 dagegen hat die SMV (Sowjetische Mineralölverwaltung) 1.172.700 t freigegeben und nur 25.000 t wurden eingeführt. Selbst diese Importe wären, abgesehen von einem geringfügigen Zuschußbedarf an Schmierölen und Spezialbenzin, entbehrlich gewesen. Der Inlandsmarkt konnte nämlich nur 906.291 t aufnehmen, 291.500 t blieben unverkäuflich. Der gegenüber 1937 um 139% größere Inlandsabsatz hätte also mit der aus der Inlandsproduktion freigegebenen Menge mehr als gedeckt werden können.

zin- auf Dieselmotoren¹⁾), Angebot und Preise von Konkurrenzprodukten (Verwendung von Heizöl wegen Kohlenknappheit) sowie insbesondere die in den letzten Jahren mehrfach erhöhte Mineralölsteuer haben die Struktur der Nachfrage wiederholt geändert. Obwohl der Vorkriegsverbrauch der verschiedenen Erdölprodukte nicht statistisch erfaßt ist²⁾, deuten doch verschiedene Anzeichen darauf hin, daß gegenwärtig weitaus mehr Diesel- und Heizöl, aber nur wenig mehr Benzin verbraucht wird als vor dem Kriege.

Mineralölversorgung Österreichs¹⁾

Jahr	Inlandsaufbringung ²⁾	Import	Absatz
		in Tonnen	
1947	366.389	13.053	389.922
1948	352.619	54.146	415.700
1949	366.970	71.650	467.844
1950	497.317	73.231	620.254
1951	762.820	58.594	874.197
1952	1.172.685	25.124	906.291

¹⁾ Benzin, Gasöl, Petroleum, Heizöl, Schmieröl und Bitumen. — ²⁾ Von der SMV für den Inlandsbedarf freigegebene Menge.

Benzin

Obwohl der Krieg den Bestand an zivilen Kraftfahrzeugen stark vermindert hatte, konnte der Benzinbedarf in den ersten Nachkriegsjahren nur zu einem Bruchteil gedeckt werden. Benzin und die Benützung von Kraftfahrzeugen mußten streng bewirtschaftet werden (Fahrgenehmigung der Verwaltungsbehörden). In den Jahren 1948 und 1949 beserte sich dank größeren Benzinimporten die Versorgung. Aber erst ab 1951, als die SMV ihre Freigaben für den Inlandsmarkt sprunghaft erhöhte, konnte die laufende Nachfrage voll gedeckt und auf die Bewirtschaftung verzichtet werden.

Im Jahre 1952 wurde von der SMV der österreichischen Wirtschaft fast sechsmal soviel Benzin

Dem Überangebot an Mineralölprodukten im Jahre 1952 war allerdings eine verhältnismäßig lange Periode des Mangels vorausgegangen. Bis 1950 konnte trotz größeren Importen der Inlandsbedarf nicht voll gedeckt werden. Besonders knapp war Benzin, da das österreichische Erdöl nur wenig niedrig siedende Öle enthält und es an Crackanlagen mangelt. Erst die rasch steigende Inlandsaufbringung von 1949 bis 1952 erlaubte es, den Inlandsverbrauch um 98% auszuweiten und gleichzeitig die Importe einzuschränken.

Verschiebungen in den Preisrelationen der Erdölprodukte, technische Umstellungen (z. B. von Ben-

¹⁾ Im Jahre 1937 wurden 99,5% aller Kraftfahrzeuge mit Benzin betrieben, im Jahre 1952 aber nur 84,1%. Gleichzeitig ist der Anteil der Dieselfahrzeuge von 0,3% auf 15,0% gestiegen. Allein der Traktorenbestand (nur Dieselfahrzeuge) stieg von 7 Stück im Jahre 1937 auf 26.267 Stück im Jahre 1952.

²⁾ Der Erdölbedarf im Jahre 1937 wurde zwar fast ausschließlich durch Importe gedeckt, diese bestanden aber teilweise aus Roh- und Mischölen, die von inländischen Raffinerien verarbeitet wurden. Darüber liegen keine Statistiken vor.

Inlandsaufbringung und Import von Benzin¹⁾ von 1948 bis 1952

Jahr	Inland	Import in Tonnen	Insgesamt	Absatz
1948.....	33.150	41.845	74.995	74.995 ²⁾
1949.....	69.500	49.226	118.726	118.726 ²⁾
1950.....	81.250	45.651	126.901	126.901 ²⁾
1951.....	144.820	33.647	178.467	168.413
1952.....	170.500	10.227	180.727	150.094

¹⁾ Benzin und Benzingerichte, — ²⁾ Verteilt durch das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau.

zur Verfügung gestellt wie im Jahre 1948. Die Importe konnten daher nicht nur relativ, sondern auch absolut stark eingeschränkt werden. Der Importanteil an der gesamten im Inlande verfügbaren Benzinmenge ging von 1948 bis 1952 von 56% auf 6% zurück. Im Jahre 1951 war die Inlandsaufbringung nur noch um 14% niedriger als der Verbrauch, im Jahre 1952 war sie schon um 14% größer. Da überdies noch über 10.000 t Benzin importiert wurden, blieben 30.400 t unverkäuflich.

Der Überschuss an Benzin geht allerdings nicht nur auf das hohe Angebot, sondern auch auf die Konjunkturschwäche und die (dreimalige) Erhöhung des Benzinpreises⁴⁾ zurück. Im I. Quartal 1952, bevor Benzin teurer wurde, wurde noch um 16% mehr abgesetzt als im I. Quartal 1951. In den folgenden Quartalen sank jedoch der Absatz trotz besonders günstiger Reisesaison und weiterer Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes um 29%, 16% und 9% unter den in der entsprechenden Vorjahreszeit. Im Jahresdurchschnitt 1952 war der österreichische Benzinverbrauch mit 150.000 t um 12% geringer als ein Jahr vorher, obwohl der Kraftfahrzeugbestand (nur Fahrzeuge mit Benzinmotor) um 6,7% zugenommen hat. Der relative Benzinverbrauch (Verbrauch pro Fahrzeug), der von 1948 bis 1951 um 44% gestiegen war, fiel um 17%.

Ein leichter Rückgang des relativen Benzinverbrauches (pro-Fahrzeug) war im Jahre 1952 zu erwarten,

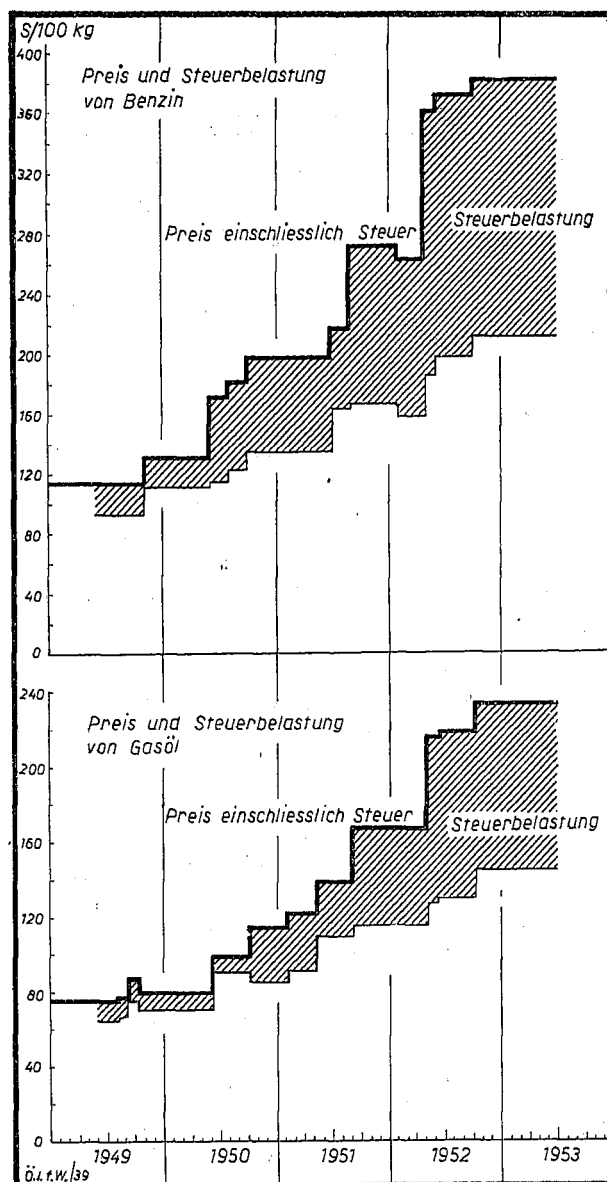
Benzinabsatz und Kraftfahrzeugbestand

Zeit	Benzinabsatz	Kraftfahrzeug- bestand ¹⁾ Ø 1948=100	Relativer Benzinverbrauch
1949.....	158	126	126
1950.....	169	140	121
1951.....	225	156	144
1952.....	200	166	120

¹⁾ Nur Fahrzeuge mit Benzinmotoren.

⁴⁾ Der Tankstellenabgabepreis für Fahrbenzin wurde im Zuge der Preissenkungaktion der gewerblichen Wirtschaft am 1. Jänner 1952 von S 2.92 auf S 2.85 gesenkt. Schon am 1. April wurde der Preis aber wegen Erhöhung der Mineralölsteuer um 37% auf S 3.91 und in der Folge am 1. Mai weiter auf S 4.— und am 14. September neuerlich auf S 4.11 bzw. S 4.19. (für verbleites Benzin) gesteigert.

Steuerbelastung von Benzin und Gasöl (Normaler Maßstab; S je 100 kg)



Die Mineralölsteuer (samt Zuschlag zur Mineralölsteuer) wurde seit Mitte 1949 auf das Neunfache erhöht. Dadurch stieg die Steuerbelastung des Großhandelspreises von Benzin von 18% auf 46%, bei Gasöl von 13% auf 38%. Ohne Steuererhöhung wären die Großhandelspreise für diese beiden Produkte seit 1949 um 123% und 117% gestiegen; tatsächlich haben sie um 240% und 207% zugenommen.

weil der Fahrpark modernisiert und der Anteil überalterter Wagen mit hohem Benzinverbrauch geringer wurde. Da aber nur 3,9% der alten Fahrzeuge durch neue ersetzt wurden und neue Fahrzeuge im allgemeinen um 30 bis 50% weniger Treibstoff verbrauchen als alte, hätte der relative Benzinverbrauch im Jahre 1952 nur um 2% zurückgehen dürfen und der absolute Verbrauch sogar noch um 4,6% steigen müssen, wenn die Fahrzeuge ebenso stark ausgelastet

worden wären wie im Jahre 1951⁴⁾. Auch im I. Quartal 1953 hielt die sinkende Tendenz des Treibstoffverbrauches bei weiterer Zunahme des Fahrzeugbestandes an, weil mehr Kraftfahrzeugbesitzer als in früheren Jahren ihre Fahrzeuge in den Wintermonaten stilllegten, um Steuer- und Versicherungskosten zu sparen.

Dieselöl

Obwohl es seit Kriegsende im Vergleich zur Vorkriegszeit viel mehr Diesel- als Benzinfahrzeuge gibt, bestand auch in den ersten Nachkriegsjahren kaum Mangel an Dieseltreibstoff, da bis 1949 viel mehr Dieselöl für den Inlandsverbrauch freigegeben wurde als Benzin. Schon im Jahre 1946 standen aus der Inlands-erzeugung fast 52.000 t Dieselöl (um 75% mehr als Benzin) zur Verfügung. Teilweise wurde sogar Dieselöl für Heizzwecke in Behelfsofen verwendet. Seit 1949 nahm die Inlandsaufbringung rasch zu und überstieg bald die laufende Nachfrage. Obwohl die Importe bereits im Jahre 1951 ganz eingestellt wurden, konnten in den Jahren 1951 und 1952 4% und 16% der für den Inlandsverbrauch freigegebenen Mengen nicht mehr abgesetzt werden.

Aus den gleichen Gründen wie bei Benzin ging auch der Absatz an Dieselöl im Jahre 1952 um 5% zurück²⁾. Da gleichzeitig der Bestand an Dieselfahrzeugen noch um 23% zunahm, war der Verbrauch pro Fahrzeug sogar um 23% niedriger als im Jahre 1951. Der Absatzrückgang hielt auch im I. Quartal 1953 an.

Der gegenwärtige Preis für Gas-(Diesel-)öl liegt um 51% unter dem Benzinpreis. Vor dem Kriege war Dieselöl nur um 15% billiger als Benzin. Diese starke Preisdifferenzierung sowie der Mangel an Benzin in den ersten Nachkriegsjahren haben die Umstellung von Benzin- auf Dieselantrieb außerordentlich gefördert. Gesamtwirtschaftlich gesehen ist diese Umstellung freilich problematisch, da die große Preisdiffe-

¹⁾ Die Rentabilität des privaten Straßenverkehrs mit PKW und Motorrädern wurde allerdings im Jahre 1952 nicht nur durch die Benzinpreiserhöhung, sondern auch durch andere Kostenerhöhungen, vor allem durch eine stark progressive Kraftfahrzeugsteuer beeinträchtigt. Wegen der, auch international gesehen, sehr hohen Belastung des privaten Straßenverkehrs durch Steuern und der gegenüber anderen Ländern niedrigeren Personentarife der Bahnen ist die Konkurrenzfähigkeit des Personenkraftwagens gegenüber dem Bahnverkehr in Österreich geringer als in den meisten anderen europäischen Ländern.

²⁾ Auch der Gasölpreis (Dieselöl) wurde im Jahre 1952 dreimal erhöht, und zwar Anfang April von 183 S auf 235 S, am 1. Mai auf 236.40 S und Mitte September schließlich auf 251.80 S (Faßpreise per 100 kg). Innerhalb eines Jahres stieg er, überwiegend wegen Steuererhöhungen, um 38%.

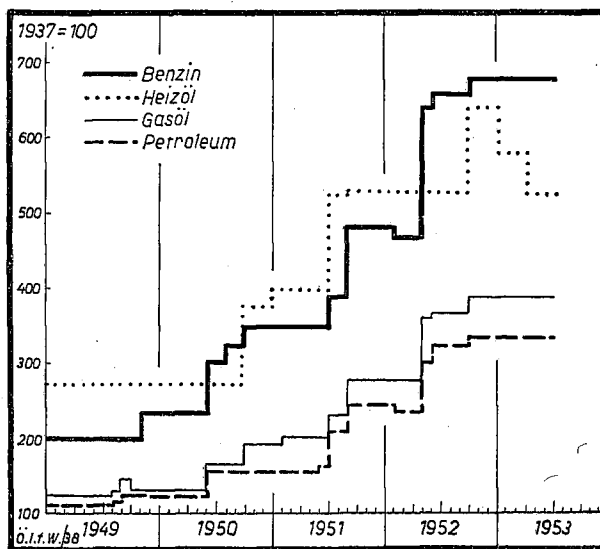
renz zwischen Benzin und Dieselöl nur in geringem Maße auf Unterschiede in den Gestehungskosten, sondern hauptsächlich auf die Staffelung der Mineralölsteuer zurückgeht. Der Letztverbraucherpreis für Benzin ist derzeit fast doppelt so hoch, der Erzeugerpreis aber nur um die Hälfte höher als der für Dieselöl. Die Differenz geht fast ausschließlich auf die höhere Besteuerung des Benzins zurück, das per 100 kg mit 230 S Mineralölsteuer (samt Zuschlag) belastet ist, gegen nur 90 S bei Dieseltreibstoff. Bei gleicher steuerlicher Belastung von Dieselöl und Benzin wäre die wirtschaftliche Überlegenheit des Dieselmotors gegenüber dem Benzinmotor weit geringer. In anderen Ländern, in denen die Steuer nicht so stark differenziert ist und Dieselöl daher nur um 15 bis 20% billiger ist als Benzin, spielt der Dieselmotor bei weitem nicht die gleiche Rolle wie in Österreich, wo Dieselöl beim Verbraucher fast um die Hälfte billiger ist als Benzin.

Steuerbelastungen der Mineralölprodukte

Zeit	Mineralöl- steuer	Benzin ²⁾ Zu- schlag	zu- sammen S je 100	Mineralöl- steuer kg	Gasöl ²⁾ Zu- schlag	Zu- sammen
1949 V.	26'—	—	26'—	10'—	—	10'—
1950 III.	26'—	52'—	78'—	10'—	20'—	30'—
1951 VII.	46'—	92'—	138'—	18'—	36'—	54'—
1952 IV.	56'—	184'—	230'—	18'—	72'—	90'—

²⁾ Auch Petroläther, Gasolin, Testbenzin, Benzol, Toluol u. a. — ³⁾ Auch Petroleum, Leuchtöl, Gasöl und andere Öle mit einer geringeren Dichte als 0'900.

Preisentwicklung der Mineralölprodukte (Normaler Maßstab; 1937 = 100)



Gegenüber der Vorkriegszeit ist der Preis für Benzin am stärksten gestiegen (um 580%). Ohne Steuer wäre er allerdings nur um 384% höher. Gasöl und Petroleum kosten dank geringeren Preiserhöhungen und geringerer Steuer nur um 290% und 233% mehr als im Jahre 1937. Der Preis für schweres Heizöl (steuerfrei) stieg bis September 1952 um 540%, wurde aber seither wieder ermäßigt. Gegenwärtig ist er nur um 427% höher als vor dem Kriege.

Heizöl

Der Mangel an Brennstoffen veranlaßte in den ersten Nachkriegsjahren viele Verbraucher, ihre Heizanlagen auf Ölfeuerung umzustellen. Obwohl dies anfänglich nur unrationell und behelfsmäßig möglich war, weil moderne Feuerungsanlagen noch nicht erhältlich waren, wurden die anfallenden Mengen voll abgesetzt. Ein großer Teil dieser provisorischen Ölfeuerungen wurde allerdings später, als genügend Kohle verfügbar war, wieder aufgegeben. So gingen z. B. die Bahnen, die Kohlenlokomotiven behelfsmäßig auf Ölfeuerung umgebaut hatten, wieder zur normalen Kohlenfeuerung über. Die Verwendung von Kohle wurde auch dadurch forciert, daß in den Jahren 1948 und 1949 nur je 125.000 t Heizöl freigegeben wurden, gegen 197.000 t im Jahre 1946. Inzwischen waren nämlich die Kriegsschäden der Raffinerien wieder so weit beseitigt worden, daß sie rationeller arbeiten konnten, und der Heizölanfall sank. Erst als ab 1950 die Förderung in den österreichischen Erdölgebieten sprunghaft stieg, wurden auch die Heizölfreigaben wieder stark erhöht. Im Jahre 1952 gab die SMV 675.000 t Heizöl frei; das entspricht rund 850.000 t Steinkohle.

Die Nachfrage hielt allerdings mit diesem Angebot nicht Schritt. Der Markt nahm nur 484.000 t auf, weil die verhältnismäßig hohen Preise für Heizöl den Unternehmern nicht genügend Anreiz boten, ihre Feuerungsanlagen auf Heizöl umzustellen. Besonders in den westlichen Bundesländern war wegen der hohen Frachtkosten — bei Heizöl gibt es keinen Transportausgleich ähnlich wie bei Benzin oder Dieselöl — die Rentabilität der Ölfeuerungen fraglich. Der Verbrauch konzentrierte sich daher hauptsächlich auf die östlichen Bundesländer Wien und Niederösterreich, die frachtgünstiger liegen¹⁾.

Das Überangebot von Heizöl geht vor allem darauf zurück, daß das österreichische Erdöl verhältnismäßig wenig leichte Öle (Benzin, Petroleum, Gasöl) enthält und die gegenwärtig übliche Verarbeitungsmethode viel Heizöl anfallen läßt. Andererseits wurde der Absatz von Heizöl dadurch erschwert, daß in den letzten Jahren ein immer größerer Teil der Verarbeitungskosten auf das steuerfreie Heizöl gelegt wurde. Dadurch ist der Preis für Heizöl gegenüber der Vorkriegszeit viel stärker gestiegen als etwa der für Benzin. Während der Erzeugerpreis (nicht der Abgabepreis an Letztverbraucher) für Benzin Ende September 1952 erst um 384% höher lag als im Jahre 1937, war der Heizölpreis um

541% höher. Mit 611 S je t (ohne Fracht) lag er bereits erheblich über dem Preis für die wichtigsten Steinkohlensorten²⁾. Wenngleich der Nachteil des höheren Preises zum Teil dadurch wettgemacht wird, daß technisch einwandfrei arbeitende Ölfeuerungsanlagen in der Regel einen höheren Wirkungsgrad erreichen als Kohlenfeuerungen, so fehlte doch ein stärkerer Anreiz für die oft kostspieligen Umstellungen.

Als Folge der letzten Preiserhöhung für Heizöl im September 1952 (von 503 S auf 611 S je t) ging der Verbrauch stark zurück. Selbst Betriebe, die sich vor verhältnismäßig kurzer Zeit unter Einsatz erheblicher Mittel auf Ölfeuerung umgestellt hatten, legten die neuen Anlagen still und kehrten wieder zur Kohlenfeuerung zurück. Im 1. Halbjahr 1952 wurde noch um 67% mehr, im 2. Halbjahr aber bereits um 4% weniger Heizöl abgesetzt als im gleichen Zeitraum 1951. Im 1. Quartal 1953 hielt die rückläufige Tendenz des Verbrauches an.

Da bei diesen hohen Preisen auch im Jahre 1953 annähernd 30 bis 35% des voraussichtlichen inländischen Heizölangebotes unverkäuflich geblieben wären — an Export ist wegen der zu hohen Preise nicht zu denken —, entschloß man sich zu zwei Preissenkungen im Dezember 1952 und März 1953. Der Heizölpreis sank so wieder auf das Niveau vor der letzten Preiserhöhung (September 1952), das ist auf 503 S je t. Da außerdem die Kohlenpreise für die Industrie inzwischen wegen der Kursangleichung um rund 20% gestiegen sind, hat sich die Konkurrenzfähigkeit des Heizöles schlagartig gebessert. Gegenwärtig sind vor allem in den östlichen Landesteilen die Kalorienpreise der wichtigsten Steinkohlensorten durchwegs beträchtlich höher als die für Heizöl.

Andererseits erwartet sich auch der inländische Kohlenbergbau, dessen Absatz seit über einem Jahr stockt, eine Verbesserung seiner Konkurrenzlage. Das Handelsministerium hat nun die schwierige Aufgabe, die zu erwartende höhere Heizölnachfrage so zu lenken, daß sie nur die Auslandskohle, aber nicht die Inlandskohle verdrängt. Da die voraussichtlichen Freigaben der SMV eine Steigerung des Heizölabsatzes gegenüber dem Vorjahre um rund 250.000 t zuließen, könnten bei vollem Absatz des verfügbaren Heizöles über 300.000 t Kohle (SKB) zusätzlich er-

²⁾ Zur gleichen Zeit kostete polnische Steinkohle (ohne tschechische und österreichische Fracht) 327'60 S/t (Feinkohle) bis 444'60 S/t (Grobkohle) und Ruhrkohle (frei österreichischer Grenze) 426'16 S/t bis 569'90 S/t (EBkohle fein bis Nuß II und III). Nach dem Heizwert gemessen ergibt sich, daß nur einige wenige Kohlensorten teurer, viele aber billiger waren als Heizöl.

¹⁾ Im Jahre 1952 entfielen fast 70% des Heizölverbrauches der Industrie auf Wien, Niederösterreich und das Burgenland.

spart werden. Falls die Nachfrage nach Importkohle entsprechend zurückgeht, würden rund 150 Mill. S Devisen erspart werden. Wird aber Heizöl überwiegend statt inländischer Braunkohle verwendet, so würden sich die Absatzschwierigkeiten des heimischen Bergbaues bedeutend verschärfen, denn 250.000 t Heizöl können mindestens 600.000 t Braunkohle (Lignite) ersetzen.

Heizölabsatz von 1946 bis 1952

Jahr	Tonnen	Jahr	Tonnen
1946	197.000	1950	240.583
1947	197.406	1951	389.667
1948	126.910	1952	483.504
1949	124.190	1953 I. Quartal	111.508

Petroleum, Schmieröle und Bitumen

Die Nachfrage nach *Petroleum* war in den ersten Nachkriegsjahren unverhältnismäßig hoch. Die Brennstoffknappheit bewog viele Haushalte, Petroleum zum Heizen oder Kochen zu verwenden. Vielfach wurde auch von den Fahrzeugbesitzern Petroleum dem Benzin beigemischt, um die knappen Zuteilungen zu strecken. Der Inlandsabsatz von Petroleum war daher schon im Jahre 1946 mit 25.700 t sehr hoch und stieg bis 1949 auf 45.000 t. Im Jahre 1952 wurden im Inlande nur noch 21.300 t Petroleum abgesetzt; tatsächlich verfügbar waren 39.000 t.

Inlandsabsatz von Petroleum

Jahr	Tonnen	Jahr	Tonnen
1946	25.746	1950	27.500
1947	40.454	1951	30.351
1948	42.752	1952	21.279
1949	45.000		

Auch das Angebot von *Schmierölen* war schon in den ersten Nachkriegsjahren ausreichend. Der mit fortschreitender Motorisierung und steigender Kapazitätsausnutzung der Industrie wachsende Bedarf konnte meist voll befriedigt werden. Nur höherwertige Schmieröle für Fahrzeugmotoren und für einige gewerbliche Zwecke wurden importiert. Diese

Importe nahmen seit Kriegsende ständig zu, in den Jahren 1951 und 1952 betragen sie je ungefähr ein Sechstel des gesamten Inlandsabsatzes. Auch das Angebot von Schmierölen konnte im Jahre 1952 nicht mehr voll abgesetzt werden. Die unverkäufliche Menge von 6.900 t war aber mit 12% des gesamten Angebotes geringer als bei den übrigen Erdölprodukten.

Inlandsabsatz von Schmierölen

Jahr	Inland	Import Tonnen	Absatz
1946	14.737	.	14.737
1947	18.378	388	18.766
1948	26.076	1.523	27.599
1949	35.000	5.648	40.648
1950	37.300	2.674	39.974
1951	42.800	11.220	62.047 ¹⁾
1952	48.000	8.689	49.816

¹⁾ Mehrabsatz gegenüber Aufbringung wurde aus Lagerbeständen gedeckt.

Der Markt für *Bitumen* hat sich im Jahre 1952 plötzlich geändert. Während bis dahin trotz steigender Inlandsaufbringung und zunehmenden Importen die Nachfrage kaum befriedigt werden konnte, ging der Absatz im Jahre 1952 um 35% zurück. Trotz Einschränkung der Einfuhr um 57% (von 12.500 auf 5.400 t) konnten über 10.000 t Bitumen (31% der aus Inland und Import verfügbaren Menge) nicht abgesetzt werden. Da die Inlandsaufbringung von 1951 auf 1952 noch um 31% stieg, hätte sie allein mehr als ausgereicht, die inländische Nachfrage zu decken. In Zukunft dürfte sich der Absatz allerdings wieder beleben, da die Lager im Jahre 1952 abgebaut wurden.

Inlandsabsatz von Bitumen

Jahr	Inland	Import Tonnen	Absatz
1947	6.067	—	6.067
1948	10.250	—	10.250
1949	10.450	13.260	23.710
1950	15.600	3.557	19.157
1951	21.500	12.479	35.283 ¹⁾
1952	28.100	5.361	23.020

¹⁾ Mehrabsatz gegenüber Aufbringung wurde aus Lagerbeständen gedeckt.