

## Der Krieg in seinen wirtschaftlichen Folgen. Die Industrie im Kriege.

Wien, 19. Mai.

Das dritte Kriegsjahr der Industrie geht seinem Ende zu. Wechselnde Schicksale waren ihr in dieser Zeit beschieden. Am Anfange die vollständige Lähmung jeder Tätigkeit, dann rasches Erfassen der eigentümlichen Lage, welche der Krieg geschaffen, und Umorganisation der Betriebe auf die vollständig veränderten Bedingungen der Arbeit und des Absatzes. Mit dem Ende des ersten Jahres war diese Neugestaltung der wirtschaftlichen Tätigkeit abgeschlossen, die Industrie trat in eine in solcher Mächtigkeit auch in Friedenszeiten selten erlebte Hochkonjunktur ein, die durch die längste Zeit in unverminderter Stärke anhielt und auch jetzt nur an den erschwerten Verhältnissen der Arbeit und Materialbeschaffung ihre Schranke findet. Anzeichen des beginnenden Abwärtens waren schon im vorigen Jahre zu beobachten und machen sich heuer in dem Maße mehr fühlbar, als die Erzeugung schwerer und teurer wird, manche Betriebe, denen die überseeischen Rohstoffe ausgehen, nicht mehr voll aufrecht erhalten werden und auch die staatlichen Aufträge etwas schwächer einzuschießen beginnen, da schon früher in ungewöhnlichem Umfange für die Bedürfnisse vorgesorgt worden ist. Den Gradmesser für die allgemeine Beschäftigung der großen Industrie bildet nach wie vor Eisen. Die Ausweise über den Absatz der Eisenwerke werden seit einiger Zeit, die ungefähr mit der Auflösung des Kartells zusammenhängt, nicht mehr veröffentlicht, die Höhe der Beschäftigung und die Verhältnisse, unter denen die Eisenwerke arbeiten, sind jedoch kein Geheimnis und die Ziffern, die in vierzehn Tagen anlässlich der Vierteljahrsabschlüsse der großen Unternehmungen mitgeteilt werden sollen, dürften kaum wesentliche Ueberraschungen bringen. Die Eisenwerke sind noch immer fast bis zur Grenze der Leistungsfähigkeit mit Arbeit versehen. Eisen ist der wichtigste Artikel der Kriegführung; bei der Bewirtschaftung der Erzeugung und der Vorräte muß den Aufträgen, die unmittelbar oder mittelbar den Heeresbedürfnissen dienen, unbedingt der Vorrang gegeben werden. Das sind die Materialien für Waffen und Munition, dann für die Herstellung solcher Maschinen, die Kriegsartikel erzeugen. Den Erfordernissen der Kriegführung reiht sich die Sicherstellung der Ernährung an; für Zwecke der Versorgung, für landwirtschaftliche Maschinen, Saat- und Erntegeräte wird Eisen in allen benötigten Mengen hergegeben, selbstverständlich auch für die Bahnen, deren Ausrüstung mit leistungsfähigen Schienen, Waggons und Lokomotiven ein Lebensinteresse der Kriegs- und Friedenswirtschaft bildet. Was dann noch an Eisen bleibt, kann für kommerzielle Zwecke bezogen werden, ist aber geringfügig. Gebaut wird für Privat zwecke so gut wie gar nichts, es sei denn, daß eine Fabrik errichtet oder zu einer bestehenden ein Zubau gemacht wird, die Nachschaffung von Maschinen beschränkt sich schon wegen der hohen Preise aller Bestandteile auf das Allernotwendigste. Die Auftraggeber der Eisenindustrie sind fast allein der Krieg, die Landwirtschaft, die Eisenbahn.

Auf der Grundlage dieser Bestellungen vollzieht sich jetzt die Beschäftigung der Eisenwerke und sie zeigt noch keine Symptome wesentlicher Abnahme. Arbeit ist, soweit Materialien und Hilfskräfte verfügbar sind, derzeit in ausgiebigem Maße vorhanden; sie wird aber mit der langen Dauer des Krieges schwieriger und teurer. Die Lohnsummen sind überall gestiegen; ein Werkdirektor kann sich aber jetzt nicht mehr damit begnügen, zu den Terminen die Löhne auszusahlen, er muß auch dafür sorgen, daß seine Arbeiter sich die nötigen Lebensmittel und anderen wichtigen Gegenstände beschaffen können. Die großen Betriebe, und in erster Linie jene der Eisenindustrie, unterhalten ständig riesige Lebensmittelmagazine, dann auch Lager von Kleidern, Schuhen und Wäsche, aus denen sie ihren Angestellten zu bevorzugten Preisen, zum Teile unter dem Einkaufspreis, abgeben. Diese Vorräte müssen aufgefüllt und stets ergänzt werden, die Magazine bergen oft Lebensmittel für mehrere Millionen, die mit Sorgfalt eingekauft und bewirtschaftet werden müssen. Die Gesellschaften leisten für diese Zwecke an ihre Arbeiter Zuschüsse. Kartoffeln und Mehl sind nicht minder wichtige Produktionsbedingungen wie Erz, Kalk oder Kohle. Die Kalkulation der Erzeugung ist durch die Schwankungen der Rohmaterialien riskanter, die Generalregie wird zuweilen durch unvorhergesehene Produktionsausfälle verteuert, die dann erst in der Folge durch forcierten und kostspieligeren Betrieb hereingebracht werden müssen. Ein solcher vorübergehender Rückgang ist eine naturgemäße Folge des langen Krieges. Die Maschinen sind durch die gesteigerte Inanspruchnahme sehr abgenutzt, manche Hilfsstoffe, Schmiermittel, Öle sind infolge der Absperrung der ausländischen Bezüge schlechter geworden; auch die Kohle ist nicht mehr von erster Qualität, enthält viel mehr Steine und sonstige unbrennbare Bestandteile. Die Eisenpreise stellen sich jetzt nicht unerheblich höher als im vorigen Herbst, sind aber seit der Auflösung des Kartells vor zwei Monaten ziemlich unverändert geblieben. Einzelne Werke haben, wie mitgeteilt wurde, eine offizielle Feststellung von Richtpreisen erbeten und Preise vorgeschlagen, die ungefähr den jetzigen Stand festlegen würden; eine Erledigung ist noch nicht erfolgt, wird aber für nahe Zeit erwartet. Die mannigfachen Schwierigkeiten, denen die Betriebe heuer durch den langen strengen Winter, die Veränderungen der Erzförderung und Kohlenzufuhr unterworfen waren, sind jetzt zum Teile überwunden; die Ausfälle werden, wenn auch mit erhöhten Kosten, möglichst nachgeholt, eine ziemlich gleichmäßige Entwicklung scheint jedenfalls bis zum Herbst gesichert zu sein.

Ähnliche, mit Energie besiegte Schwierigkeiten haben auch die Fabriken für die Herstellung von Fahrzeugen, die Bahnen zu bekämpfen. In den Jahresberichten der großen Bahngesellschaften wird übereinstimmend mit-

geteilt, daß Reparaturen und Neuanschaffungen auf das unumgänglich Notwendige beschränkt werden mußten. Die Einrichtung der Bahnen wird nach dem Kr. ege einer vollständigen Erneuerung bedürfen, die Betriebe leisten mit den vorhandenen Anlagen Uebermenschliches, um den großen Ansprüchen des Krieges zu genügen. Der Verkehr der Bahnen erreichte durch sehr lange Zeitperioden, während des ganzen Jahres 1916 ein Mehrfaches jener B. förderung, die selbst in den stärksten Friedenszeiten zu beobachten war, die Nachschaffungen an Fahrpark konnten aber über das frühere Ausmaß nicht in gleichem Verhältnis gesteigert werden. Die höchste Beschäftigung der früheren Periode hatten die Lokomotivfabriken im Jahre 1909 mit 439 Maschinen; im ersten vollen Kriegsjahre 1915 wurden von ihnen 270 Maschinen hergestellt, im Jahre 1916 stieg die Ablieferung auf 395 Lokomotiven, hat also noch nicht den früheren Höchststand erreicht, heuer sind die Aufträge gleichmäßig stark und beschäftigen die Fabriken bis in die Mitte des nächsten Jahres. Die Produktion ist mit Rücksicht auf die Beschaffung von Erzmetallen für manche fehlende Sorten erschwert, die Industrie ist aber keineswegs entmutigt. Die Preise der Lokomotiven sind um fast 40 Prozent höher als feinerzeit im Frieden. Die Waggonfabriken lieferten vor dem Kriege durchschnittlich 4000 bis 5600 Wagen, im Jahre 1915 erhöhten sie diese Erzeugung auf 10.191, im Jahre 1916 auf 18.000 Wagen, so daß sie der vollsten Leistungsfähigkeit, die mit 20.000 Wagen angesetzt ist, sehr nahe kommen. Seit dem Beginn des Krieges wurden bei ihnen insgesamt rund 40.000 Wagen in Bestellung gegeben. Eine weitere Ausdehnung wird durch den Mangel an Material verhindert; namentlich fehlen die Bestandteile für die notwendigen Räder. Die Waggonpreise sind bei manchen Typen beinahe doppelt so hoch als in Friedenszeiten. Der Bedarf ist anhaltend groß, weil auch viele Industrien infolge des Pferdemanegels Schleppgeleise bauen und Waggons anschaffen wollen. Den wichtigsten Anforderung wird durch die vorhandenen Anlagen entsprochen, die Beschäftigung der Waggonfabriken bleibt lebhaft und für längere Zeit gesichert.

Die Steinkohlengruben hatten im Jahre 1916 die höchste Erzeugung der früheren Friedensjahre weit überschritten, die Braunkohlengruben waren hinter ihr noch zurückgeblieben. Heuer haben die Schwierigkeiten der Beschaffung und Ernährung der Arbeiter eine gewisse Verlangsamung der Entwicklung bedingt, den wichtigsten Ansprüchen für den Krieg und die Bahnen können die Kohlengruben aber jederzeit genügen. Große Naturschätze birgt noch der Boden, und im Kriege hat die Erschließung weitere namhafte Fortschritte gemacht. Die Salmischen Gruben im Drauer Revier werden durch die Vereinigung mit den Schächten der Berg- und Hüttenwerksgesellschaft ihre Produktion von 4'4 auf 9 Millionen Meterzentner ausdehnen. Der Besitzwechsel bei der Dziedicher Gewerkschaft wird zu einer Erhöhung der Förderungen von 2 auf 4 Millionen Meterzentner führen. Auch in den sonstigen Teilen des Reviers bleibt die Aufschlußfähigkeit reger; in den letzten zwei Jahren wurden gegen 30 Bohrlöcher, alle mit gutem Erfolge, niedergebracht. Die Kohlenförderung Galiziens hatte im Jahre 1916 die Höhe von 18'7 Millionen Meterzentner erreicht und dürfte heuer eine neuerliche wesentliche Ausdehnung erfahren; auf den ärarischen Gruben in Brzeszce wird eine neue große Schachtanlage in Angriff genommen. Im mittelböhmischen und schlesischen Revier, dessen Kohlenförderung noch im Rückstande hinter den Friedenszeiten war, sind Aufschlüsse angebahnt und Grubenfelder verliehen worden, welche die Hoffnung auf eine Erhöhung der Produktion eröffnen. Auch in Ungarn werden neue Kohlenfelder erschlossen; die Salgo-Tarjaner Gesellschaft will die im Besitze der Nordungarischen Kohlenwerksgesellschaft befindlichen, seit fast zwanzig Jahren überschuldeten Schächte des Graner Beckens wieder erschließen, und auch anderwärts werden Pläne für neue große Anlagen erwogen. Die Voraussetzungen für eine ausgiebige Erweiterung der Kohlenproduktion sind in verschiedenen Teilen der Monarchie, in Böhmen, Mähren, Galizien, Ungarn ausreichend gegeben. Das Ausmaß wird, wenigstens für die nächste Zeit, davon abhängen, inwieweit den einzelnen Kohlenrevieren die benötigten Belegschaften zur Verfügung stehen und zureichende Transportmöglichkeiten vorhanden sein werden.