

mußten. Die Preise konnten ungeachtet der Vertheuerung der Rohmaterialien nur schwer aufrecht erhalten werden und um so weniger eine Steigerung erfahren, als die Preise für verschiedene andere Eisenwaaren sogar herabgesetzt worden sind. Die Geschäftslage der Schrauben- und Nietenindustrie hat sich gegenüber dem Vorjahre etwas ungünstiger gestaltet, da die deutsche Concurrenz infolge der dortigen ungünstigen Marktverhältnisse mit Erfolg den Versuch machte, ihrem Exporte neue Gebiete zu erschließen, worauf auch das Abbröckeln der Preise in gewissen Artikeln zurückzuführen ist. Ebenso trägt die junge ungarische Schraubenindustrie — wenn auch nicht im gleichen Maße wie die deutsche — zum langsamen Rückgang der cisleithanischen Preisnotirungen sehr viel bei. In Pflug- und Zeugwaaren hat sich der Absatz annähernd auf gleicher Stufe wie im vergangenen Jahre gehalten. Es werden nach wie vor große Partien fertige Pflüge und Pflugbestandtheile, letztere meist roh vorgearbeitet, importirt. Der Export gestaltete sich nach den unteren Donaustaaten theils wegen schlechter Ernte, theils wegen der billigen Frachten des Auslandes dorthin viel niedriger als in früheren Jahren. In Sägen und Messern für landwirthschaftliche Zwecke ist der Import infolge unzulänglichen Zollschutzes noch im stetigen Wachsen begriffen, während das anerkannt vorzügliche heimische Material geeignet wäre, das ausländische vollständig zu verdrängen. In Sensen, Sichel- und Strohmessern wurde der Absatz nach dem Hauptabsatzgebiete — Rußland — mit Ausnahme des südwestlichen Theiles, wo das Geschäft infolge einer Missernte darniederlag, so ziemlich behauptet, dagegen liefs der Absatz nach den Balkanländern alles zu wünschen übrig, auch der Absatz nach Deutschland und Italien bröckelt von Jahr zu Jahr ab und geht an die stets fühlbarer werdende Concurrenz der deutschen und französischen Sensenwerke verloren. In Zehnsicheln bekämpft Oesterreich jetzt wirksam die bisher in diesem Artikel auch in Oesterreich dominirende englische Concurrenz. Die Sensen-Preise verfolgen leider seit mehreren Jahren trotz erheblich steigender Produktionskosten eine stetig sinkende Tendenz.

Die Lage der Maschinenfabriken, welche im einzelnen besprochen wird, war im allgemeinen nicht ungünstig, dagegen wurden bezüglich der Lage der österreichischen Waggonbauindustrie in der jüngsten Zeit unzutreffende Nachrichten verbreitet, wonach die Lage derselben eine besonders günstige sei. „Der Waggonbau in Oesterreich hatte wohl in den letzten Jahren eine günstigere Coniunctur aufzuweisen. Der Bedarf an Personenwagen und elektrischen Motorwagen, welcher in den Jahren 1896 und 1897 550 bzw. 429 Wagen betrug, hat sich in den letzten zwei Jahren gesteigert (909 Wagen im Jahre 1898 und 649 Wagen im Jahre 1899), doch ist diese Steigerung auf die Bestellungen für die Wiener Stadtbahn und für die elektrischen Bahnen der Hauptstädte zurückzuführen; nachdem dieser einmalige Bedarf ausgeliefert ist, wird der Personenwagenbau wieder auf den früheren normalen Bedarf zurückgehen. Auch die Herstellung von Güterwagen hat in den Jahren 1898 und 1899 gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung erfahren, denn sie betrug im Zeitraum von 1896 bis 1899 3358, 3437, 4966 und 4654 Stück. Die Leistungsfähigkeit

unserer Waggonfabriken wird aber selbst durch den in den beiden letzten Jahren gestiegenen Consum keineswegs voll in Anspruch genommen, da von unseren Fabriken jährlich etwa 12 000 Waggon geliefert werden können. Die Differenz zwischen Inlandsconsum und dieser Leistungsfähigkeit konnte in den letzten Jahren nur durch Lieferungen ins Ausland ausgeglichen werden. Der im vollen Zuge befindliche Rückgang der Coniunctur im Deutschen Reiche beginnt aber diesen Export in bedrohlicher Weise zu beeinträchtigen. So erwarben vor wenigen Tagen drei deutsche Waggonfabriken in Italien in Concurrenz mit 29 Firmen mehrere Hunderte Güterwagen zu so außerordentlich niedrigen Preisen, daß sich die österreichischen Fabriken werden zu großen Opfern zwingen müssen, wenn sie nicht ganz auf den Export verzichten wollen.

Dabei sind die Aussichten für den Export nach den Orientstaaten infolge der dortigen finanziellen Calamitäten sehr gering und für die österreichischen Waggonfabriken auch noch dadurch gefährdet, daß die ebenfalls an Arbeitsmangel leidenden ungarischen Fabriken infolge günstigerer Frachtverhältnisse im Vortheile sind. Von den in Aussicht genommenen Investitionsbeträgen der österreichischen Bahnen entfällt auf die Waggonbeschaffung ein sehr geringer Bruchtheil, da den Löwenantheil Bahnhof-Anlagen und -Erweiterungen, Doppelgeleise, Betriebssicherungs-Vorrichtungen u. s. w. in Anspruch nehmen. Bedenkt man, daß die Südbahn pro 1900/1901 nur 800 Güterwagen, die Staatseisenbahn-Gesellschaft pro 1901 bloß 66 Personenwagen, 6 Dienstwagen und 300 Güterwagen bestellt hat und die jährlichen Anschaffungen der k. k. Staatsbahnen im Jahresdurchschnitt 1200 bis 1400 Güterwagen betragen, so wird man beurtheilen können, wie weit diese Bestellungen von der oben bezeichneten Leistungsfähigkeit abweichen. Für die k. k. Staatsbahnen sind die pro 1901 präliminirten etwa 1100 Lastwagen bereits Ende October 1900 complet abgeliefert worden, und damit nicht etwa über den nächsten Winter die Fabriken ohne Beschäftigung dastehen, hat das Eisenbahnministerium den Bedarf pro 1902 (1100 Lastwagen) schon jetzt den Waggonfabriken aufgegeben, so daß dieser Bedarf im Frühjahr 1901 gedeckt sein wird. Die Lage der österreichischen Waggonindustrie wird noch dadurch verschlimmert, daß in letzter Zeit die Privatbahnen ihren Waggonbedarf zumeist nur gegen mehrjährige Zahlungsbedingungen decken, und daß selbst die k. k. Staatsbahnen mangels der budgetären Bewilligung der Investitionscredite die bewirkten Lieferungen nicht in üblicher Weise zahlen, sondern nur eine verhältnißmäßig niedere Verzinsung der offenen Beträge gewähren, und ist es infolge der ungeklärten Verhältnisse gar nicht abzusehen, wann die Zahlungen erfolgen werden. Wird endlich berücksichtigt, daß soeben zwei neue Waggonfabriken entstanden sind und weitere Gründungsobjecte in der Luft schweben, so wird wohl jeder Einsichtige die Erkenntniß gewinnen, daß der Waggonbau Oesterreichs keineswegs einer günstigen Geschäftsentwicklung entgegenseht. Die erwähnten Neugründungen beweisen aufs neue, daß die innere Concurrenz allemal dann eine Vermehrung erfährt, wenn die betreffende Industrie eine günstige Geschäftsperiode bereits hinter sich hat.“