

Bericht an die am 20. Dezember 1902 abgehaltene Hauptversammlung der Nordwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller.

Von dem Niedergang, in dem das wirtschaftliche Leben nach der überaus günstigen Konjunktur von 1895 bis 1900 sich zur Zeit noch immer befindet, welcher Tatsache bereits im vorjährigen Bericht eingehend gedacht wurde, sind keineswegs alle Teile der Volkswirtschaft gleichmäßig betroffen. In erster Linie aber wurde durch die Depression die Eisenindustrie in allen ihren Teilen und die Elektrotechnik auf das Empfindlichste berührt. Unzweifelhaft haben in der vorangegangenen Periode diese Zweige auch am meisten prosperiert. Die staunenswerte Entfaltung der Elektrotechnik und die daraus resultierende enorme Entwicklung des Straßensbahnwesens gaben der Eisenindustrie in hohem Maße Beschäftigung. Ferner waren für die günstige Marktlage die Erweiterung der ostasiatischen Märkte, die Bestellungen seitens der Staatsbahnen, der Heeres- und Marineverwaltung sowie der kommunalen Körperschaften maßgebend. — Die Zahl der Dampfschiffe ist um 20 %, ihr Raumgehalt um 41 % gestiegen; daher machte sich der Bedarf an Schiffbaumaterial in beträchtlichem Umfange geltend. Endlich bedingte auch die zunehmende Bevölkerung einen starken Bau von Wohnungen, der für Träger, Beschläge und Eisenteile aller Art Aufträge brachte. Das alles hat gerade der Eisenindustrie in allen ihren Teilen große Beschäftigung und Ausdehnung ermöglicht. Es war für sie eine unmittelbare Notwendigkeit, entsprechend den vorliegenden Aufträgen eine Erweiterung der Werke vorzunehmen und damit eine Mehrproduktion herbeizuführen. Dem konnte sie sich nicht entziehen, wenn anders sie diese Entwicklung nicht künstlich aufhalten und eine Unterproduktion entstehen lassen wollte.

Dem Aufgang des Wirtschaftslebens folgte jedoch ein Niedergang, weil der eingetretene, insbesondere aber von Händlerkreisen stark überschätzte Bedarf der Erweiterung und Vermehrung der Werke nicht gleichmäßig weiter nachkam, so daß infolgedessen Betriebseinschränkungen und Arbeiterentlassungen erfolgen mußten.

Frühere Krisen, besonders die von 1873, haben unzweifelhaft einen heftigeren Charakter getragen, zumal es sich 1873 vielfach um übertriebene Spekulation und um Gründungsschwindel handelte. Deshalb trat diesmal eine Panik nicht ein, wenn auch der Rückgang der Wirtschaftslage von Bankrotten großer Betriebe begleitet war; aber ohne Zweifel tritt in der heutigen Depression die Tatsache zu Tage, daß wir durch die lange Blüteperiode widerstandsfähiger geworden sind.

Im Vergleich zu dem Niedergang im Innern nimmt der deutsche Außenhandel eine verhältnismäßig günstige Position ein. Unsere Gesamtausfuhr nach England hat zugenommen, was in beträchtlichem Umfang auf den gesteigerten Eisenexport zurückzuführen ist. Er erstreckte sich auf alle Arten von Eisen, besonders Bruch-, Stab-, Luppeneisen, Platten und Bleche. Allerdings ist auch beim Export wiederum eine Zeit sinkender Preise eingetreten. Einen großen Teil der Erzeugnisse der Eisenindustrie stößt man bei mangelndem Inlandsverbrauch ab, nur um sie los zu werden, um die Lagerbestände zu räumen, die Werke in Betrieb zu halten und den Arbeitern Beschäftigung zu sichern.

Mit um so größerem Dank war es zu begrüßen, daß auch seitens der preussischen und anderer deutschen Staatseisenbahnverwaltungen die Vergebung bedeutender Aufträge erfolgte. Insbesondere liefs der nunmehr im Ruhestand lebende Minister v. Thielen es sich angelegen sein, in der schwierigen Zeit helfend einzugreifen. In gleicher Richtung war der neue Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Budde, tätig. So hat noch jüngst die Preussische Staatseisenbahnverwaltung die Beschaffung von 416 Lokomotiven in die Wege geleitet, und die Königliche Eisenbahndirektion Berlin hat Auftrag zur Ausschreibung von 831 Personen- und Gepäckwagen sowie von 5000 Güterwagen erhalten. Infolge dieser umfangreichen Beschaffungen werden die Lokomotiv- und Wagenbauanstalten bis Mitte November nächsten Jahres mit Aufträgen für die Preussische Staatseisenbahnverwaltung zu thun haben. Außer den vorbezeichneten Betriebsmitteln sind erst kürzlich 162 Personen- und Gepäckwagen fest bestellt worden.

Während in Europa sich die Folgen der wirtschaftlichen Depression fast überall bemerkbar machen, wird die Geschäftslage, namentlich die der Eisenindustrie, in den Vereinigten Staaten von Amerika noch immer als günstig bezeichnet. Nicht ohne Grund verfolgen wir die wirtschaftliche Entwicklung der neuen Welt mit stets wachsendem Interesse, und die lauter werdenden Befürchtungen ob der zunehmenden Konkurrenz der Vereinigten Staaten entbehren nicht des konkreten Hintergrundes. Die amerikanische Industrie insbesondere gewinnt auf dem Weltmarkte unverkennbar an Einfluß, und während die Union durch hohe Zollschränken die Produkte fremder Industriestaaten zurückhielt, ist sie heute in der Lage, einen großen Teil ihres Inlandmarktes zu ver-