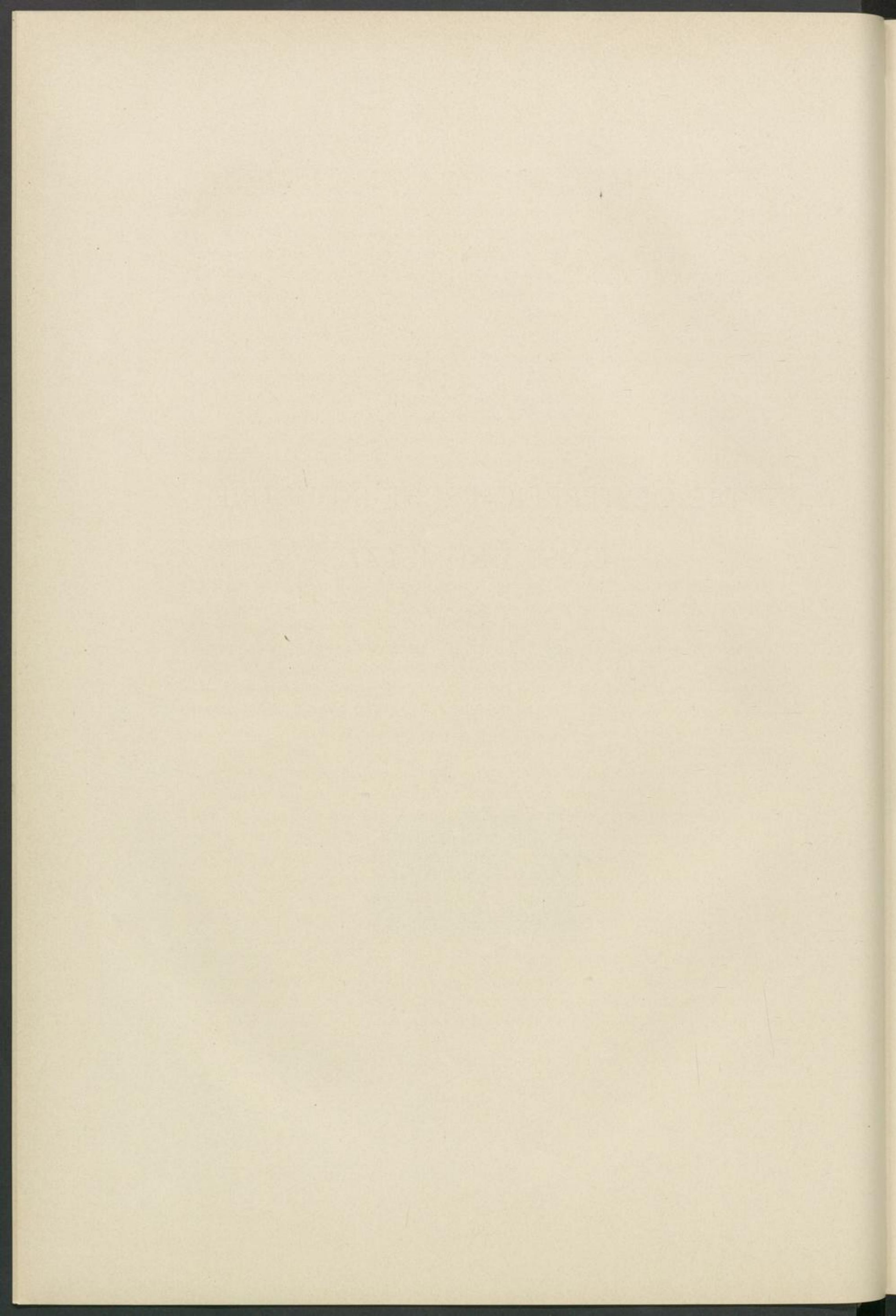


DIE OESTERREICHISCHE INDUSTRIE  
EINST UND JETZT.

VON

DR. ALEXANDER PEEZ.





## DIE OESTERREICHISCHE INDUSTRIE EINST UND JETZT.

«Die Aufmerksamkeit aller europäischen Staaten  
ist gegenwärtig auf das Kommerz gerichtet.»

Schweighofer, im Jahre 1785.



Itmeister Goethe äussert einmal den tiefen Satz: «Unsere Wünsche sind Vor-  
gefühle der Fähigkeiten, die in uns liegen, Vorboten dessen, was wir zu  
leisten im Stande sein werden.» Gilt dies von vernünftigen Wünschen der  
Einzelnen, so noch in viel höherem Grade von den Hoffnungen und Erwar-  
tungen der Gesammtheit. Machen wir die Probe darauf! Wo hat der Mensch  
seine Wünsche schrankenloser aussprechen können als im Märchen? Da wachsen alle  
seine Fähigkeiten ins Ungemessene: riesenhafte Stärke ist ihm verliehen, ein Zauberspiegel  
bringt das Entfernteste vor sein Auge; strebt er in andere Lande und fremde Welttheile, so  
ruft er den Vogel Rok herbei oder legt den Wunschmantel um seine Schultern, und der Ring  
Salomonis stellt ihm die Schätze der Erde zur Verfügung. In solchen Träumen liegt ein Haupt-  
reiz der Märchen des Abendlandes und Morgenlandes. Betrachten wir nun die Gegenwart!  
Hat sie nicht Vieles, ja das Meiste von diesen Wünschen erfüllt? Besitzen wir nicht in dem  
Neuigkeitsdienste des Telegraphen, der die Erde umspannt, einen Zauberspiegel, der uns in  
einem einzigen Tage von allem Wissenswerthen aus fünf Welttheilen unterrichtet? Ersetzt  
uns das Dampfross nicht den Vogel Rok und den Wunschmantel? Besitzen nicht die modernen  
Gold- und Silberkönige Amerikas, die Gross-Producenten und Landlords eines hochindustriellen  
Staates, wie Grossbritannien, den Ring Salomonis? Und was ist die Stärke eines Herkules,  
Samson oder Roland, verglichen mit einer jener tausendpferdigen Kraftmaschinen, die heute  
in den Dienst der Industrie gestellt sind?

Prüft man aber, wie und wodurch wir zu all' diesem Grossen und Wunderbaren ge-  
kommen sind, so zeigt sich, dass dies nicht geschah auf dem Wege eines Zaubers, eines Feen-  
geschenkes oder eines Sturmes der Gefühle, sondern nur durch die lange, geduldige, mühe-  
volle Arbeit des menschlichen Geistes. Die Naturwissenschaften schufen Chemie  
und Technik — die beiden grossen Quellen der Erfindung, Entdeckung und Bezwingung der  
materiellen Welt; die Naturwissenschaften wurden dadurch zu dem mächtigsten Hebel des

materiellen, wirtschaftlichen und — wenn sich die moralischen Factoren damit vereinigen — des staatlichen und gesellschaftlichen Fortschrittes. Aus Chemie und Technik erstand die moderne Gross-Industrie, und auf den Schultern der letzteren erhebt sich die gewaltige Finanzkraft, die den Staat der Neuzeit trägt und ermöglicht.

\* \* \*

Mannigfaltiges Gewerbe ist in Oesterreich schon alt. In unvordenklicher Zeit wurde in Schlesien, Böhmen und Mähren Linnen gewebt und auf den sonnigen Matten der Gebirge gebleicht. Kleinhäusler arbeiteten zum Verkaufe, und so entstand eine ausgebreitete Haus-Industrie. Von freundlich gesinnten Magnaten gerufen, wanderten in Böhmen, Mähren und Schlesien kunstfertige Niederländer ein, welche die Tuchmacherei einbürgerten. Frühzeitig begegnen wir dort auch der Glasmacherei und zahlreichen anderen Gewerben.

Ein zweiter Mittelpunkt der österreichischen Industrie war Wien, als Sitz kunstliebender Fürsten und Vorort nach dem Oriente, welcher letztere damals weit reicher war als das germanisch-romanische westliche Europa. Seiner günstigen geographischen Lage entsprechend, hatte Oesterreich nicht nur im Handel mit dem Südosten die Vorhand, sondern Wien entnahm auch von Byzanz mit seinen aus dem Alterthume ohne Zerstörung herübergeretteten Gewerben manche Kunstfertigkeit, von denen beispielsweise die Goldspinnerei und Bereitung feinen Leders noch bis in die Gegenwart hereinragt.

Einen dritten starken Kern bildete dann noch die Eisen-Industrie der Alpenländer. Schon die Römer kannten den Stahl der Alpen und eroberten die Erde mit dieser Waffe. Die Eisengewinnung am Erzberge hat wohl auch in den stürmischsten Zeiten der Völkerwanderung nie ganz aufgehört, und als die Verhältnisse mit Karl dem Grossen und den sächsischen Kaisern sich befestigten, als Friede ward und das Haus Habsburg die Alpenländer unter seinem milden Scepter vereinigte, da vermehrte sich die Erzeugung des Rohmaterials und es begann an den Wassergefällen in Steiermark, Kärnten, Krain und den Erzherzogthümern die Verarbeitung von Eisen und Stahl kräftig aufzublühen. Von den 50.000 Saumrossen, die im Venetianer Handel über die Alpen giengen, trug ein namhafter Theil den Stahl, den Draht, die Nägel, Sensen, Sichel, Messer und Scheeren Innerösterreichs nach der grossen Handelsstadt der Adria, und die dort auslaufenden Galeeren verbreiteten die werthvolle Waare im Oriente und im ganzen Umkreise des Mittelmeeres, ein Handel, der um so vortheilhafter sein konnte, als die concurrirenden Industriezweige Englands und des Deutschen Reiches damals noch kaum mitsprachen; auch die jetzt so blühende Kleineisen-Industrie der Rheinlande ist ein Ableger unserer alpenländischen Industrie.

Der Vorzug Oesterreichs im Mittelalter war seine grössere Nähe bei den Mittelpunkten von Industrie und Handel in damaliger Zeit: dem byzantinischen Reiche und Italien. Mit ersterem stand Oesterreich durch die Donau, mit letzterem durch die leicht zugänglichen Pässe der Ostalpen in Verbindung. Der ostindische Handel war damals überwiegend Landhandel und gieng über Byzanz und über die kleinasiatischen, syrischen oder ägyptischen Städte. Der Schwerpunkt des Handels lag im Mittelmeere, während die Atlantis noch von Dunkel bedeckt erschien.

All' das änderte sich mit der Eroberung von Byzanz durch die Türken (1453) und der Entdeckung von Amerika (1492), sowie der Auffindung des Seeweges nach Ostindien (1498).

Jetzt hörte Byzanz auf, das Paris und London der damaligen Zeit zu sein. Jetzt verwandelte sich die grosse Industrie- und Handelsstadt in ein Arsenal gegen Europa und be-

sonders gegen dessen Vormacht Oesterreich. Jetzt mündete die Donau in ein gewalthätig abgeschlossenes, ungastliches Meer, während an allen asiatischen und afrikanischen Küsten des Mittelmeeres der Friede in Krieg, die Schifffahrt nur zu oft in Seeraub übergieng. Der Handel mit Ostindien, allezeit Bringer von Cultur und Wohlstand, fiel in die Hände der an der Atlantis gelegenen Länder Portugal, Holland, England.

Mit ausserordentlichem Nachdrucke und in voller Erkenntnis der Gefahr dieser Umwälzung versuchte Kaiser Karl V. die Begründung eines neuen, den geänderten Thatsachen angepassten Systems. Hatte Kaiser Maximilian den Landfrieden, das Reichs-Kammergericht und in den zehn Reichskreisen die Umrisse einer neuen Organisation des Reiches durchgesetzt (1495) und sich, wenn auch vergeblich, um eine Reichs-Zolllinie bemüht, so war das Streben Karls auf noch weitere Ziele gerichtet. Im Besitze Spaniens und der Niederlande, wollte er diese an der Atlantis so günstig gelegenen Länder mit den Erblanden und dem Deutschen Reiche in engere Verbindung bringen. Mit der noch ziemlich rüstig dastehenden Hansa knüpfte er neue Bande. Ebenso mit den oberdeutschen und rheinischen Städten. Glückten diese Bestrebungen, so konnte eine Art mitteleuropäischen Zollvereines entstehen, welchem der kräftige Eintritt in den ostindischen Handel, sowie die Versorgung der spanischen Colonien in Amerika mit Gewerbswaaren zugefallen wäre. Gelang dieser grosse Plan, so gewannen das Deutsche Reich und die Erblände wiederum die Vorhand, spielten in der neuen Welt die erste Rolle, entsandten dorthin ihre Ansiedler, kurz, Mitteleuropa wäre in jene führende Stellung eingerückt, die später Franzosen, Holländern und Engländern zu Theil wurde.

Allein diese weitblickenden Absichten wurden wenig verstanden. Sie stiessen allenthalben in Mitteleuropa auf Schwierigkeiten. Die ausländischen Gegner erkannten besser als die Einheimischen die Tragweite jener Politik und ermüdeten und fesselten den Kaiser. Und als dann mit dem Jahre 1526 die Periode jener Türkenkriege begann, welche zweihundert Jahre lang die habsburgischen Kaiser in Athem hielten, und als noch überdies die Religionskriege ausbrachen, welche Mitteleuropa in einen Trümmerhaufen verwandelten, da wurde Oesterreich völlig in die Defensive geworfen und, zwischen Türken und Franzosen gestellt, mit unzuverlässigen Verbündeten an der Seite und oft genug von inneren Aufständen heimgesucht, musste das Haus Habsburg (und unter ihm und mit ihm Oesterreichs Handel und Industrie) in der einfachen Selbsterhaltung den einzig erreichbaren Erfolg erblicken. Fast das ganze 17. und 18. Jahrhundert war mit Kriegen auf dem europäischen Festlande ausgefüllt. Landwirthschaft und Gewerbe litten Noth. Die Finanzen waren in trostlosem Zustande. Den Kaisern fehlten die Mittel zur Bewältigung der auf sie einstürmenden grossen Aufgaben. Ungarn war fast steuerfrei, die übrigen Länder nur zu genau bestimmten Beiträgen verpflichtet. Aber mitten aus diesen trüben Verhältnissen rang sich die besonders aus der Betrachtung der französischen Finanzlage geschöpfte Ueberzeugung durch, dass ohne gute Wirthschaft keine gute Politik zu machen sei, und an diesen ersten Satz schloss sich bald, als nothwendige Folgerung, der zweite an, dass erst durch Hinzutritt der Industrie die Landwirthschaft zu grösserer Blüthe und Ergiebigkeit gelangen könne.

So sehen wir denn auch in Oesterreich, zumal von Kaiser Leopold an, die Pflege der Volkswirthschaft als ein Hauptinteresse der staatlichen Thätigkeit erkannt.

Prüfen wir einige Hauptzüge dieser Thätigkeit!

Kaiser Leopold I., ein hochgebildeter und gelehrter Herr, welcher drei Universitäten gegründet, suchte der schaffenden Arbeit möglichst gute Bedingungen zu sichern. Am 28. September 1671 erliess er das erste Gesetz gegen den Verbrauch ausländischer Waaren und

wirkte gleichzeitig durch sein Beispiel zu Gunsten der heimischen Arbeit. Bei seiner im Jahre 1673 in Graz gefeierten Verehelichung hob der Kaiser gegenüber einem Minister ausdrücklich hervor, «dass er nicht einen Faden am Leibe habe, der nicht in seinen Erblanden gearbeitet wäre». Unter der Regierung des Kaisers Leopold begegnen wir einer Wiener Bank schon im Jahre 1703 (in England 1694, in Berlin 1765). Kaiser Karl VI. rief fremde Werkführer und Arbeiter herbei und gründete einen «Commerciensfond» zur Unterstützung der inländischen Gewerbe. Während der im Westen des Deutschen Reiches übliche Name für Kunststrassen, «Chausséen», noch heute bezeugt, dass diese Anlagen in grösserem Stile erst von Napoleon angelegt wurden, baute Karl VI. schon «Kaiserstrassen». Er war es, welcher den Semmering und Loibl fahrbar machte und die Kunststrassen Wien—Prag, Wien—Linz, Wien—Triest in Angriff nahm und theilweise fertigstellte. Von seiner Regierung datiren die ersten besseren Hafenanlagen in Triest, Fiume, Buccari und Porto-Re. Die im Jahre 1717 vom Kaiser in Ostende mit einem Capitale von 6 Millionen Gulden gegründete ostindische Handelsgesellschaft blühte glänzend empor; sie errichtete mit gutem Erfolge Niederlassungen am Ganges und an der Küste von Koromandel und hatte schon fünfzehn eigene Schiffe in See, als die Eifersucht der Engländer und Holländer, mit denen sich Frankreich verband, durch Drohungen und Staatsactionen aller Art dem kriegsbedrängten Kaiser im Jahre 1727 die Auflösung der Gesellschaft abpresste. Dagegen war es kurz vorher gelungen, im Frieden von Passarowitz (im Jahre 1718) die Türkei unter äusserst günstigen Bedingungen für den österreichischen Handel zu öffnen. Kaiserin Maria Theresia, «die herrliche Hausmutter mit der Kaiserkrone auf dem Haupte», war für die österreichische Arbeit in allen ihren Formen thätig. Ihr ist einer der schönsten Fortschritte der Neuzeit zu verdanken: die Gründung von Lehrwerkstätten, also von Schulen, die nicht blos das Wissen, sondern auch das Können lehrten. Sie berief Färber aus Frankreich, Glasarbeiter aus Italien, Appreteure und Bleicher aus der Schweiz, Feinweber aus Mailand. Die Förderung der technischen Bildung lag ihr allezeit am Herzen. In Triest errichtete sie eine nautische, in Schemnitz eine montanistische Hochschule. Im Jahre 1752, also kurz vor Ausbruch des siebenjährigen Krieges, versuchte Maria Theresia der Volkswirtschaftspflege eine ganz neue, systematische Gestalt zu geben. Sie errichtete in den einzelnen Landestheilen Handelskammern und wies ihnen (im Gegensatze zu heute) eine kräftige Executive zu: die Kammern («Commerciens-Consesse») gipfelten in einem «Commerciens-rathe» in Wien, welchem die Berechtigung zustand, industrielle Unternehmungen mit unverzinslichen Darlehen zu unterstützen. Nach Beendigung des Krieges war dieser Casse über eine Million Gulden zur Verfügung gestellt — eine Summe, die für die damalige Zeit und das damalige Budget gewiss zehn Millionen von heute entsprechen mag. Im Jahre 1771 wird in Wien die erste Börse mit beeideten Sensalen eröffnet. Die Politik der grossen Kaiserin war schutzzöllnerisch, und bei ihrem Tode liess sie, trotz der ihr aufgezwungenen, jedoch ehrenvoll geführten langen Kriege, das Reich wohlhabend und mit consolidirten Finanzen zurück.

Dass Kaiser Joseph II. die Bestrebungen Maria Theresias in schärferer Ausprägung fortsetzte, ist bekannt genug. Durch Befreiung des Bauernstandes bahnte er den Weg zu einem Massenverbrauche von Gewerbswaaren. Den grossen Schritt, den in Deutschland erst der Zollverein gethan, nämlich die Beseitigung der inneren (provinzialen) Zölle und die Errichtung einer gemeinsamen Aussenzolllinie, hat für Oesterreich schon Joseph gemacht. Eine Menge einheimischer Arbeit ward dadurch geweckt. «Wo sonst vier Stühle giengen, da gehen jetzt zwanzig», so lautet ein zeitgenössisches Urtheil. In Wien waren bald über 3000 Seidenwebstühle thätig, in Böhmen nahmen die Werkstätten für Tuch, Leinwand und Glas einen starken Aufschwung.

Die Errichtung einer technischen Hochschule in Wien ward vorbereitet (zu Stande kam sie allerdings erst später). Gleichzeitig mehrte sich der Handel. Schon damals gieng Schafwolle nach Frankreich, und österreichische Fabricate traf man in Constantinopel, Smyrna und Cadix.

Man hat angemerkt, dass vor hundert Jahren an Glaswaaren aus Böhmen 3 Millionen, an Leinwand bis zu 7 Millionen Gulden ausgeführt wurden, und allein im October 1784 bestellten Constantinopeler Kaufleute für 2 Millionen Gulden mährische Tücher. In der Steiermark arbeiteten 200, in Kärnten 90, in den Erzherzogthümern 100 Eisenhämmer und brachten Leben in die entlegensten Alpenthäler. Die Ausfuhr von Getreide aus der Monarchie mag schon damals 300.000—500.000 Metercentner betragen haben, und sie stieg im Jahre 1771, einem Jahre der Misernte für das westliche Europa, auf  $1\frac{1}{2}$  Millionen, welche theils über die adriatischen Häfen, theils auf der Weichsel nach der Ostsee und weiter nach England, theils endlich auf der Donau abflossen. Das Fahrwasser der Donau ward an den schlimmsten Stellen gebessert, und wenn des Donau-Oder-Canales schon im Jahre 1735 als eines alten Projectes, das «nicht rutschen will», Erwähnung geschieht,<sup>1)</sup> so ward unter Kaiser Joseph der Canal von Wien nach Neustadt erbaut (1772) und das grosse Project einer Wasserverbindung von der Donau und Save durch die Kulpa nach dem adriatischen Meere entworfen. Kaiser Joseph baute auch die Kaiserstrassen Schlesische Grenze—Lemberg, Bukowina—Moldauer Grenze und Karlstadt—Capellagebirge—Zengg. Verschiedene Handelsgesellschaften sollten dem Aussenhandel dienen. Die Hauptziele waren das Mittelmeer, besonders die Levante und Ostindien. Innerhalb weniger Jahre erreichte die Ausfuhr nach Ostindien den Werth von 8 Millionen Gulden — also mehr wie heute. Im Jahre 1783 besass Oesterreich 15 Ostindienfahrer. Das Schwarze Meer, in welchem lange Zeit hindurch die Türken keinen Handel duldeten, ward von Russland und Oesterreich für ihre Schifffahrt geöffnet, während der Zugang für englische und französische Schiffe durch die Dardanellen noch verschlossen blieb. In den österreichischen Niederlanden stieg der Seeverkehr in so rascher Weise, dass man an die moderne Entwicklung von Hamburg gemahnt wird. Im Jahre 1772 liefen in Ostende 383 Schiffe ein, im Jahre 1782 aber 2636! Man sieht die Pläne Karls V. wieder auferstehen. Damals wurde beabsichtigt, den nordischen Handel mit dem mittelländischen und ostindischen in Verbindung zu bringen. Joseph II. stellte auch schon die auswärtige Politik in entschiedener Weise in den Dienst der wirthschaftlichen Interessen des Reiches. Im Jahre 1784 verpflichtete sich die Pforte zur Entschädigung für jeden von den Barbaresken an österreichischen Schiffen verübten Seeraub. Haider Ali, Sultan von Mairur, der Eroberer Calcuttas und gefährliche Gegner der englischen «Ostindischen Compagnie», welche damals noch lange nicht ganz Indien besass, übergab dem Kaiser Joseph an der Küste von Malabar die Insel Balliapatnam und einen beträchtlichen Strich auf dem Festlande als Geschenk. An beiden Orten wurden österreichische Factoreien errichtet. Im Jahre 1778 ergriff Oesterreich Besitz von der Inselgruppe der Nicobaren mit etwa 2000 Quadratmeilen, sowie von dem nördlichen Theile von Sumatra. Ja sogar in Afrika zeigte sich der Doppeladler, indem die in neuester Zeit so berühmt gewordene und vielbegehrte Delagoabai in Ostafrika besetzt wurde. Auf einer Insel gegenüber der Mündung des Heiligengeistflusses wurde eine Niederlassung gegründet.<sup>2)</sup> Jene Bai bildet bekanntlich den Hafen des in neuester Zeit so gewaltig in die Höhe strebenden Transvaal und darf daher als eine der werthvollsten Oertlichkeiten in ganz Afrika bezeichnet werden.

<sup>1)</sup> In dem merkwürdigen Buche von F. W. von Horneck, «Oesterreich über Alles, wenn es nur will». Frankfurt a. M. 1735.

<sup>2)</sup> J. M. Schweighofer, Kommerz der österreichischen Staaten, Wien 1785, S. 414, 418 fg.

Aber alle diese hochbedeutsamen Anfänge erlagen den beiden Todfeinden Oesterreichs: der Finanznoth und den Continentalkriegen. Wiederum starb und verdarb die ausgestreute Saat, und die Nachkommen wissen kaum mehr etwas von den hochfliegenden und keineswegs phantastischen Plänen der Vorfahren. Zuerst war es der im Bunde mit Russland unternommene unglückliche Türkenkrieg (1787—1792), welcher den Kaiser lähmte. Dann aber kam die französische Revolution mit ihrem Gefolge von Kriegen, welche 23 Jahre andauerten. Während dieser Zeit riss England den Welthandel, sowie die Seeherrschaft mit aller Ueberlegenheit im Colonialbesitz an sich. Hinter dem blutigen Schleier von Blockaden, Seekämpfen und Continentalkriegen rüstete es seine Industrie mit den gerade damals neuerfundenen Maschinen aus, welche ihm, als endlich im Jahre 1815 der Friede anbrach, eine ungeheure Ueberlegenheit in wirtschaftlichen Dingen über die ermatteten und erschöpften Länder des Festlandes gewährten. Den letzteren fehlten nicht nur die Maschinen, überhaupt die Capitalien, und nicht nur die geschulten Kaufleute, die landwirthschaftlichen und gewerblichen Unternehmer und Arbeiter, sondern es gebrach auch der Politik an Erfahrung und Sachkunde in Bezug auf Volkswirthschaft und Handelspolitik, woraus denn schwach befestigte Finanzen hervorgiengen.

\* \* \*

Ein grösserer Zug kam in diese Verhältnisse erst nach dem Scheitern der politischen Bewegungen von 1848.

Das war denn auch die Geburtsstunde der österreichischen Gross-Industrie. Und so fällt deren Entstehung zusammen mit der Thronbesteigung Sr. Majestät des Kaisers.

Erschöpft durch die auswärtigen und inneren Kämpfe der Jahre 1848 und 1849 und müde der Politik mit ihren Leidenschaften und ihren oft unter sich unvereinbarlichen Ansprüchen, suchte und fand die Bevölkerung der Monarchie Erholung, neuen Muth und zugleich ein einigendes Band in der Pflege der wirtschaftlichen Interessen. Durch den Fall der Zwischenzolllinie gegen Ungarn ward ein einheitliches Verkehrsgebiet von Bodenbach und Salzburg bis Czernowitz und Semlin hergestellt. Der lange zurückgedrängte Bedarf rief eine lebhafte Nachfrage hervor, und die Nachfrage ermunterte zur Schaffung neuer Productionsstätten. Unter dem Scepter Sr. Majestät fasste das Gefühl der Sicherheit Boden. Ausgezeichnete Staatsmänner, wie Schwarzenberg, Stadion und Bruck, begriffen und begünstigten die neue Conjunctur; es war Einheit und ein Zug von Grösse in der Gesetzgebung und Verwaltung der damaligen Periode. Die erste Frucht waren Besserung des Credits und der Finanzen. Alles das aber braucht nicht nur der Staat, sondern auch die Gross-Industrie zu ihrem Gedeihen. Im Vordergrund stand der Eisenbahnbau, und das geflügelte Rad ward zum Wahrzeichen der neuen Epoche.

In der ganzen vorausgegangenen Zeit lag ein grosses Hindernis eines allgemeineren und dauernden Aufschwunges von Industrie und Landwirthschaft in dem völlig ungenügenden Zustande der Verkehrsmittel.

\* \* \*

**D**er Handel und alle Production beruhen auf leichter Zusammenführung der Waaren und Personen. Lange Jahrhunderte hindurch aber war bei uns die Trennung und Isolirung Meister. Oesterreich ist ein Binnenland. Seine Seeküste liegt weitab von den Mittelpunkten der Production. Die Donau durchströmt zwar die Mitte des Reiches, ist jedoch, bevor sie Ungarn betritt, im Wesentlichen ein Gebirgsfluss; sie war für das Reich von



grosser Bedeutung, aber in ihrem damals ungepflegten Stande allezeit als Strasse gefahr-  
 voll, unzuverlässig und theuer. In den Alpenländern wurden vielfach noch die alten Römerstrassen  
 benutzt; im Norden fehlten auch diese. Erst als die Türkenplage durch die Siege des Prinzen  
 Eugen unter Kaiser Leopold endgiltig abgewiesen war, gewann die Monarchie Musse und  
 Mittel, um an ein geordnetes Strassenwesen zu denken. Kaiser Karl VI., Maria Theresia,  
 Joseph II. erkannten im Baue von Fahrstrassen ein hauptsächliches Mittel zur Vereinigung  
 der Königreiche und Länder des Kaiserhauses. Aber wie schwer ward ihnen das gemacht  
 durch die vielen Kriege! Die Löhne waren freilich noch sehr gering; man zahlte unter  
 Karl VI. (1711—1740) dem Tagarbeiter (ohne jede Zugabe von Kost) 7 oder 8 Kreuzer oder  
 — wenn die in Brot bestehende Kost zugegeben ward — 4 oder 5 Kreuzer. Und dennoch  
 erschienen die Ausgaben für den Strassenbau in jener Zeit gar oft so unerschwinglich, dass wir  
 heute, in einer Zeit, wo der Reichsrath «ohne mit der Wimper zu zucken» für die Arlberg-  
 bahn 43 Millionen und für das galizische Bahnnetz noch ausserordentlich viel höhere Summen  
 bewilligte, jene Schwierigkeiten kaum mehr begreifen.

Damals gab es in Innerösterreich drei Arten von Mauthen: kaiserliche, landständische  
 und Privatmauthen. Wie diese Mauthen den Verkehr behandelten, dafür mögen einige Beispiele  
 sprechen. Zwölf Garnituren von Tischzeugen im Werthe von 600 Gulden, die aus Schlesien  
 nach Triest giengen, wurden blos in Niederösterreich zwischen Wien und dem Semmering  
 fünfmal von Privatmauthnern angehalten. An fünf Orten, also in Neudorf, Sollenau, Wiener-  
 Neustadt, Neunkirchen und Schottwien, hatten sie je fünf Gulden zu erlegen. Macht also  
 25 Gulden. Und so gieng es weiter. Alle Versuche, diese Mauthen zu erleichtern, ja auch nur  
 sie in eine einzige Abgabe zu verschmelzen, scheiterten. Commissionen über Commissionen  
 wurden abgehalten. Der altösterreichische Wunsch, «Niemand wehe zu thun», liess nichts zu  
 Stande kommen. Die formale Gesetzlichkeit, oft eine Maske der Hilflosigkeit oder minder  
 guten Willens, sowie die Scheu vor jeder Verantwortlichkeit, als bequemster Grund des  
 Nichtsthuns, standen in vollster Blüthe. Dazu noch ein beständiger Kampf der Länder unter  
 sich, deren keines dem anderen eine bessere Strasse oder eine Mautherleichterung gönnte. Ueber  
 den Umfang des Handels in der älteren Zeit fehlen uns die Daten. Doch besitzen wir ein  
 wichtiges Actenstück, welches die Hauptzüge des österreichischen Landhandels um die Zeit von  
 1770, also vor 120 Jahren, darstellt. Darnach wurden drei Richtungen unterschieden, nämlich:

1. der Levantiner Zug über Triest nach Wien und den Erblanden, dann nach  
 dem nördlichen und östlichen Deutschland, auch Polen und Russland . . . 12.000 Fuhren
2. der Tiroler Zug aus der österreichischen Lombardei über Bozen nach Süd-  
 deutschland und dem Rhein . . . . . 5.300 »
3. der Niederländer Zug aus den österreichischen Niederlanden nach dem  
 Reiche und den Erblanden . . . . . 3.200 »

Rechnet man die Fuhre, da die schlechtesten Strassen und schwächsten Brücken das  
 Maass der Belastung bestimmen, auf 10 Metercentner Beladung, und wird angenommen, dass  
 im Jahre ein Wagen zehnmal seinen Weg macht, so gelangt man zu einer Frachtenbewegung  
 über die Grenze von rund 3 Millionen Metercentner.

Rechnet man noch für die kleineren Landwege und den Donauverkehr eine weitere  
 Million hinzu, so finden wir für das Jahr 1770 einen Landhandel von rund vier Millionen  
 Metercentner. (Dagegen betrug der auswärtige Verkehr der Monarchie im Jahre 1896 rund  
 zweihundert und vierzig Millionen Metercentner.)

Indessen war der Waarenhandel vor hundert Jahren doch gut geführt. Er war von unten, aus dem Lande selbst, mit kleinen Anfängen entstanden und arbeitete solid und wohlfeil, weil ohne die Nothwendigkeit grosser Capitalverzinsung. Die Kosten der Güterverfrachtung waren daher billig, und es ist deshalb der Unterschied zwischen Einst und Jetzt in Bezug auf die Kosten der Waarenfracht nicht so gross, als man oft geglaubt hat. Wir besitzen zuverlässige Daten über die Frachten ab Reichenberg in Böhmen aus der Voreisenbahnzeit. Darnach kann man in der Zeit von 1850—1898 eine Verwohlfeilung der Fracht für Fabricate um kaum mehr als 50—60 Procent annehmen, während Massengut allerdings mehr gewonnen hat.

Weit grösser war der Fortschritt im Personenverkehre. Seit dem Jahre 1730 gieng an jedem Donnerstag Mittag eine Stellfuhr von Wien nach Triest ab. Im Sommer war man 9, im Winter 10—12 Tage unterwegs. Nachtfahrt gab es nicht. Ein Reisender (mit 50 Pfund Freigepäck) zahlte von Wien bis Graz 4, von Graz bis Laibach 4, von Laibach bis Triest 2 Gulden, zusammen 10 Gulden. Ein Centner Uebergepäck kostete von Wien bis Triest 3 Gulden. Die Fahrt vertheuerte sich noch durch Brücken-, Weg- und Pferdemauthen, sowie Waarenmauthen; erstere zahlte der Fuhrmann, letztere der Reisende. Dazu kamen die Auslagen für Zehrung und Nachtquartier, so dass die Gesamtkosten für die Reise Wien—Triest sich auf 25—30 Gulden belaufen mochten. Heute beträgt der Fahrpreis für eine Person im Personenzuge der dritten Classe Wien—Triest 12 Gulden. Der ungeheure Unterschied liegt aber nicht im Preise, sondern in der Unbequemlichkeit, der wirklichen Anstrengung und besonders in der Zeitdauer. Wer persönlich in Triest sein musste, brauchte damals, wenn er nicht etwa ritt oder Sonderfahren benützen konnte, im besten Falle hin und her 18, im ungünstigeren 20—24 Tage, während er diese Reise heute in 36 Stunden abmacht. Also heute eine Abkürzung um das 13—16fache! Ist aber eine persönliche Anwesenheit in Triest nicht nöthig, so bedient man sich des Telegraphen und Telephons und erledigt dadurch sein Triester Geschäft in einigen Stunden oder gar in einigen Minuten. Bis beispielsweise ein Wiener Kaufmann vor 120 Jahren auf der Reise nach Triest am Semmering angekommen war, hat der Mann der Neuzeit, sagen wir ein Baumwollspinner, von Wien aus telegraphisch schon mit Liverpool, Havre, Bremen und vielleicht auch mit Bombay und New-York gesprochen, hat die Wiener Börse besucht und dazwischen dreimal die Ansicht seiner in Böhmen gelegenen Fabrik gehört, und sein telephonisch nach Triest gegebener Auftrag überholt den Reisenden der alten Zeit, bevor dessen Stellwagen noch die Vorberge des Semmering erklimmen hat. Gewöhnt an alle Herrlichkeiten des Erfindungsgeistes und der Technik, macht man sich selten diesen riesenhaften Unterschied von Einst und Jetzt völlig klar — diese unglaubliche Ersparung an Zeit, Kraft und Geld, und diese mächtige Zusammendrängung der Thätigkeit in den Centren des neuzeitlichen Verkehres, woraus eine entsprechende Vermehrung der Wirksamkeit und der Frucht dieser Thätigkeit hervorgeht. Für den Einzelnen wird dieser Nutzen dadurch gekürzt, dass auch alle Concurrenten den gleichen Vortheil geniessen. Das Ergebnis ist also weniger ein Vortheil des einzelnen Geschäftsmannes, als des Verbrauchers und der Gesamtheit.

\* \* \*

**D**ie Grundlage für die ungeheure Entwicklung des Handels der Neuzeit sind, wie gesagt, die Eisenbahnen, deren Entstehung in grösserem Stile mit dem Beginne der Regierung Sr. Majestät zusammenfällt.

Die Eisenbahnen waren es denn auch, welche erst die technischen Voraussetzungen für die Gross-Industrie schufen. Mit den Entfernungen schwand die bisherige Trennung der Per-

sonen und Güter. Das Brot der Maschine, die Kohle, ward allgemein erhältlich, und so konnte die Dampfkraft an der Seite der Menschenkraft ihre machtvolle Thätigkeit beginnen. Auf den trefflichen Boden Böhmens und Mährens gestützt, entfaltete sich die Zucker-Industrie und gab der Landwirthschaft einen neuen Antrieb. Die Malz- und Bier-Production wuchs auf. Zumeist an der Zucker-Industrie und den Eisenbahnen rankte sich der Maschinenbau empor. Die grosse Industrie der Gespinnste und Gewebe änderte sich; wo es möglich war, schob sich die Haus-Industrie in starke, mit Dampfkraft arbeitende Betriebsstätten zusammen. Das geschah zumal in Nordböhmen, in Mähren, Schlesien, in Wien und Vorarlberg.

Der Eisenbahnbau begünstigte vor Allem die Eisen- und Maschinen-Industrie. Die Eisen- und Stahl-Industrie der Alpen blieb lange conservativ; Holzkohleneisen von vorzüglicher Güte, aber etwas theuer, war ihre Stärke. Die Eisenbahnen jedoch, wie die Neuzeit überhaupt, verlangten grosse Mengen wohlfeilen Eisens; es ward vielfach aus dem Auslande bezogen. Erst als durch das Thomasverfahren die lange für minderwerthig gehaltenen böhmischen Erze vollkommen brauchbar wurden, als die Stahl-Industrie durch das Bessemer- und Martinverfahren einen neuen Aufschwung nahm und die Gewinnung und Verarbeitung des Eisens einerseits in den Kohlenbecken von Kladno, Ostrau und Teplitz, andererseits am Erzberge und an der Seeküste von Triest festen Fuss fasste — erst dann gewann dieser wichtige Industriezweig die volle Stärke; er verwerthet jetzt seine vorzügliche Qualität, trägt einen gut entwickelten Maschinen- und Wagenbau und ist bestrebt, auch das umfangreiche Gebiet der Kleineisen-Industrie wieder besser zu pflegen.

Das durch den Uebergang der Schmelzöfen zu Coaks und Kohle freigewordene Holz wurde von der Papier-Industrie aufgenommen, die sich jetzt weit überwiegend nicht mehr auf Hadern, sondern auf geschliffenes und chemisch zubereitetes Fichtenholz aufbaut, wodurch eine unerschwingliche Vertheuerung des Papiers verhütet wurde. Neben die altberühmte Glas-Fabrication ist die Thon- und Porzellan-Industrie als stark exportirender Industriezweig getreten. Die grosse chemische Industrie, Leder und Lederwaaren, Kurzwaaren, Holzwaaren, Metallwaaren entfalteteten sich. Daneben das weite Gebiet der Kunstindustrie! Kein einziges Gewerbe, das nicht eine Erweiterung, Umgestaltung, oft eine völlige Umwälzung in den verflossenen 50 Jahren erfahren hätte!

Der Eintritt der mechanischen Kraft in den Betrieb, welcher das erste Element der Gross-Industrie bildet, musste das Schaffen, die Arbeit, unendlich viel wirksamer machen.

Die Zahl der im Jahre 1848 in Oesterreich vorhandenen Dampfmaschinen lässt sich (ohne Locomotiven) auf etwa 400—500 mit 1500 Pferdekräften anschlagen. Im Jahre 1898 mag die Zahl der mechanischen Pferdekräfte sich auf rund 3 Millionen belaufen. Nach Berechnungen von fachmännischer Seite entspricht diese mechanische Kraft von 3 Millionen Pferdekräften etwa der Kraft einer Bevölkerung von 44 Millionen Menschen.

Demnach hat die Bevölkerung Oesterreichs, die jetzt 25 Millionen beträgt, neben sich eine Bevölkerung von 44 Millionen mechanischer eiserner Slaven als Hilfskräfte, unter denen weder Kinder, noch Frauen, noch Greise, noch Kranke, noch Müssiggänger sind, Slaven, die sich nur von Kohle nähren und, bei einer durchschnittlichen Lebensdauer der Dampfmaschine von 25 Jahren, für Nahrung, Wartung und Amortisation nur etwa 4 fl. per Mann jährlich kosten.

Hier ist also eine Hauptquelle des Wohlstandes der Neuzeit klargelegt! In demselben Maasse, als in den einzelnen Gewerben die Ueberwälzung der schwersten Arbeit von der Menschenkraft auf die mechanische Kraft erfolgt, wird die Arbeit fruchtbarer. Der entsetzliche Kampf, den die Hausweber der Sudetenländer, ja sogar noch Spinner, in den Jahrzehnten nach

dem Frieden von 1815 gegen die während des Franzosenkrieges mit Dampfmaschinen ausgerüsteten Fabriken Grossbritanniens zu bestehen hatten, wird nunmehr deutlich. Erst als das Capital sich der Sache annahm und auch bei uns mechanische Webereien und Spinnereien entstanden, ward der Kampf zum Stehen gebracht, konnte im Inland die Arbeit wieder aufathmen. Indem das Capital an die Seite der Handarbeit trat, ward die letztere gerettet, wogegen sie allerdings einen Theil ihrer früheren Selbstständigkeit opfern musste.

Sie ward aber auch — und diese Entwicklung ist noch lange nicht abgeschlossen — auf eine höhere Stufe gehoben. Statt des eigenen Hebens, Ziehens, Stossens, Drehens wird die Ueberwachung und Leitung der Maschine die eigentliche Aufgabe der menschlichen Arbeit. Da indess die Betriebsweise in den verschiedenen Gewerben eine sehr verschiedene ist, und da die Gewaltarbeit, wie die Maschine sie in der Regel vollzieht, durchaus nicht in allen Gewerben nothwendig oder auch nur verwendbar ist, so bleibt für die menschliche Arbeit noch ein fast unendlicher Spielraum übrig.

Man feiert heutzutage das Handwerk der alten Zeit als den goldenen Boden des Mittelstandes. Bis zu einem gewissen Punkte mit Recht, denn die Zunft war die Organisation des Gewerbes ohne Dampfkraft und Naturwissenschaften. Aber auch innerhalb der Zunft gab es Starke und Schwache, Grosse und Kleine, und wenn die Zunftgesetze eine gewisse Gleichheit zu erzwingen suchten, geschah es naturgemäss auf Kosten der Entwicklung des Gewerbes. Und würde etwa unsere Zeit auch nur Einen Tag ertragen jene streng vorgeschriebene und oft ein Jahrhundert lang kaum geänderte Zahl der Betriebe, der Gesellen und Lehrlinge, der Hilfswerkzeuge und der erzeugten Waaren? Und würde unsere Zeit die Einschränkungen der Bevölkerungszunahme mit ihren grausamen Folgen dulden? Endlich: als die Fabricate der fremden Länder an unsere Pforten klopfen, hatten wir denn da noch eine Wahl? Kein Zoll wäre hoch genug gewesen, um die wohlfeile, mit Dampfkraft erzeugte Fremdware fernzuhalten und den Markt für die Erzeugnisse der einheimischen Zünfte zu behaupten. Nicht zu früh, sondern zu spät, nämlich durch die Kriege und darnach folgende Zeit der Armuth verspätet, gelangte Oesterreich in den Besitz des stärksten Hebels der Neuzeit, und gerade, dass dies zu spät geschah, ist, in Verbindung mit Anderem, die Hauptursache für den Vorsprung der Anderen und für das Schutzbedürfniss des Inlands.

War demnach die grosse Umwälzung, der Uebergang vieler Zweige vom Handwerk zur Fabrik, nicht abzuhalten, so muss doch zugestanden werden, dass dieser Uebergang bei uns unvermittelt, unvorbereitet und ohne Rath und hilfreiche That für die Betroffenen erfolgt ist. Heute erkennen wir klar, was hätte geschehen sollen: rechtzeitige Belehrung über das Komende, Einfluss auf die Berufswahl, bessere kaufmännische und technische Ausbildung in Schule und Lehrwerkstätte, überhaupt eine wohlwollende Gewerbeförderung, wie sie Württemberg unter v. Steinbeis durchgeführt hat. Selbst heute noch bleibt in Bezug auf Genossenschaftswesen, Credit und Orientirung des Nachwuchses über die vom Gang der Technik und Industrie bedingte Lage des Arbeitsmarktes Manches zu Gunsten der Kleingewerbetreibenden zu thun übrig.

Das Meiste freilich, um die Wunden, die sie schlug, auch zu heilen, hat die Gross-Industrie selbst gethan, indem sie den Gewerbetreibenden und ihrem Nachwuchse ein ungemessenes Feld der Thätigkeit und des Verdienstes eröffnet hat. In den Fabriken eines einzigen Kronlandes sind jetzt beispielsweise mehr Schlosser thätig, als einst in allen städtischen Zünften der Monarchie zusammengenommen. Wie viele Kräfte wurden ferner von den Eisenbahnen mit ihren Arbeitswerkstätten aufgenommen! Dazu die Pferdebahnen, die Post, der Telegraph,

das Telephon, das Fahrrad, die chemische Industrie! In den elektrischen Betrieben Europas fanden mehrere Millionen Menschen (die Angehörigen einbezogen) ein Unterkommen. Dabei wird sich in der Regel der moderne Arbeiter besser befinden als der Geselle und der Kleinmeister der alten Zünfte. Die kühle geschichtliche Forschung kommt hier zu einem anderen Urtheile als die verklärende Romantik oder die Agitation der Leidenschaft. Und wären etwa die alten Zünfte im Stande gewesen, der auf den auswärtigen Märkten durch überlegene Concurrenz fremder Welttheile bedrängten Landwirthschaft der Monarchie einen sicheren inneren Markt zu bieten, einen Theil der Steuerlast der Landwirthschaft auf sich zu übernehmen und gleichzeitig zwei Drittheile der österreichischen Staatscasse zu füllen, wie es die moderne Industrie thut?

Bei Beurtheilung wirthschaftlicher und socialer Zustände vergisst man nur allzu oft, dass die Armuth unsere Mutter war. Noth, Elend und Krieg standen an der Wiege der Menschheit, und die Zeiten friedlichen Gedeihens wurden als seltene Beglückung empfunden. Deshalb blieb auch die Bevölkerungszahl zuweilen durch mehrere Jahrhunderte stehend oder hatte nur eine geringe Zunahme. Man denke, was das heissen will! Oft erfolgten Rückgänge. Nach Taine ging noch im Jahre 1715 in Frankreich an Hunger, Steuerdruck und Elend ein Drittheil der ganzen Bevölkerung, nämlich 6 Millionen Menschen, zu Grunde, und kurz vor der Revolution von 1789 antwortete ein Bischof dem Könige Ludwig XVI.: «Die Menschen essen Gras wie die Schafe und sterben wie die Fliegen.» Begründet ist daher der Ausspruch eines scharfen Beobachters: «Die Gegenwart weiss nichts mehr von der Vergangenheit, ja sie will davon nichts wissen; die thatsächliche Besserung aller Verhältnisse wird den meisten Menschen so sauer, dass sie sich nur durch allgemeine Unzufriedenheit dagegen wehren können.»

Wer vor hundert, ja vor fünfzig Jahren das Aufhören aller Ehebeschränkungen und die riesige Zunahme der Bevölkerung, wie sie in der Gegenwart stattfindet, vorausgesagt hätte, wäre verlacht worden. Den Grund und Boden Oesterreichs kann man nicht vermehren, die Landwirthschaft lässt sich daher schwer ausdehnen, aber sie erzeugt zahlreichen Nachwuchs. Wohin damit? Nun wohl, alle diese heranfluthenden Menschenmassen nimmt, mit Entlastung von Staat und Gemeinde, die Industrie auf, erzieht sie zu regelmässiger Arbeit, zahlt ihnen jährlich 350 Millionen Gulden Lohn, gewährt ihnen in Krankheitsfällen Beihilfe, entschädigt sie bei Unfällen, disciplinirt sie und macht sie zu nützlichen Mitgliedern der grossen bürgerlichen Gesellschaft.<sup>1)</sup> Dass dabei noch Leid und Mangel genug übrig bleiben, dass wir Alle an der Verbesserung der Lage der arbeitenden Classen weiter wirken sollen und wirken werden, wer möchte das in Abrede stellen? Aber schon sieht man ein Ziel. Schon hat man festen Boden unter den Füßen. Schon sind die Declamationen von zunehmendem Elende durch die Thatsachen widerlegt. Prüfen wir einige!

In England betrug die Arbeitszeit in der Woche von sechs Tagen

in dem Jahre 1840 . . . . .	69 Stunden,
« « « 1873 . . . . .	60 « ,
« « « 1878 . . . . .	56 « ,
« « « 1897 . . . . .	54 « .

<sup>1)</sup> Nach Erhebungen von Inama-Sternegg befanden sich unter 100 Bedürftigen, welche den «Verein gegen Verarmung und Bettelei» in Wien um Unterstützung angingen, nur 13 Procent Fabriksarbeiter, eine Thatsache, die sowohl der Arbeiterschaft wie der Industrie zu hoher Ehre gereicht, und wodurch die in Wien sehr verbreitete oberflächliche Auffassung, als ob die städtischen Armen überwiegend der industriellen Arbeiterschaft angehörten, auf das Gründlichste widerlegt wird.

Also in 67 Jahren oder zwei Menschenaltern eine Kürzung der wöchentlichen Arbeitszeit um 15 Stunden oder um  $2\frac{1}{2}$  Stunden am Tage. Das liest sich leicht, aber welcher ungeheure Erfolg liegt darin! Gleichzeitig sind die Löhne von einem durchschnittlichen Taglohne von 19 pence oder 78 Kreuzer Gold im Jahre 1847 bis 1897 auf mehr als das Dreifache gestiegen.

Eine andere Thatsache: Nach dem amtlichen Census der Vereinigten Staaten betrug im Jahre 1885 der Vermögensbesitz für die Person 300 Dollars, im Jahre 1895 aber schon 1000 Dollars.

Hätten wir gar keine anderen Beweise als diese beiden sicheren Daten, so wäre schon durch sie die Lehre von dem zunehmenden Elende als ganz hohl und falsch dargethan. Aber was in den vorgeschrittensten Ländern am bestimmtesten und am frühesten zu Tage tritt, findet, wenn nicht ganz besondere Uebelstände herrschen, in allen modernen Industrieländern statt: die Arbeitszeit hat die Richtung nach abwärts, der Lohn nach aufwärts.

Oesterreich war nicht in der glücklichen Lage wie das altbefestigte, reiche England, dessen Boden seit 300 Jahren nicht mehr von einem auswärtigen Feinde betreten wurde, und doch hat sich auch bei uns das Schicksal der arbeitenden Classen durchwegs verbessert.

Die Zahl der Arbeitstage im Jahre beträgt in Oesterreich 295, und sie ist geringer als in Italien, Belgien, Frankreich, Schweiz, Baiern, Sachsen, Dänemark, Norwegen, Preussen (305), Holland (312) und Ungarn (312). Nur Russland, England und Spanien haben noch weniger Arbeitstage im Jahre.

Die tägliche Arbeitszeit lässt sich bei uns in den leichteren Betrieben auf 11 Stunden, in den schwereren auf 10 Stunden anschlagen, sie geht aber auch auf 9, ja 8 Stunden zurück. Die Besserung lässt sich am sichersten an den vorgeschritteneren Industriezweigen erkennen: so besteht in vielen Maschinenfabriken schon seit 1870 der Zehnstudentag, und der Wochenverdienst beläuft sich auf 10 bis 15 Gulden, während sehr gute Arbeiter und Werkmeister schon auf einen Jahreslohn von 1200 bis 1600 Gulden kommen. Nach den amtlichen Ausweisen stiegen (auf Basis eines angenommenen Taglohnes von 100 in den Jahren 1839 bis 1847) die Löhne in Wien: in den Jahren 1871—1875 auf 292·8 und in den Jahren 1891 bis 1895 auf 309·5, also hob sich der Jahresverdienst auf das Doppelte und Dreifache. Und das geschah in einer Zeitperiode, in welcher, wie oben dargethan ward, in Oesterreich drei Millionen von Dampf-Pferdekräften aufgestellt wurden. Es kann daher wohl der einzelne Arbeiter durch die Concurrenz der Maschine geschädigt werden, aber niemals die Arbeiterschaft und die Arbeit, und die Arbeiter werden sich um so besser stehen, je mehr Maschinen in einem Lande thätig sind. Gibt es einen stärkeren, einfacheren Beweis für die Nothwendigkeit des Zusammenwirkens von Capital und Arbeit?

Danach wird der sociale Kampf zu einer Zeit- und Bildungsfrage und dreht sich eigentlich um das Tempo des Fortschrittes. In einer Rede «Ueber politische Bildung» sagte im Jahre 1891 der Rector der Universität Wien, Adolf Exner: «Der Wahn, als ob alles an sich Schöne und Wünschbare gemacht werden könnte, wollten nur die sogenannten maassgebenden Factoren ein Einsehen haben und sich dazu entschliessen, bildet ja die breite Unterlage der gemeinen politischen Kannegiesserei.» Was von der Politik gilt, gilt mindestens im gleichen Grade von wirthschaftlichen Dingen.

Die nichtarbeitenden Agitatoren behaupten, die Kürzung der Arbeitszeit und die höhere Entlohnung der Arbeiter hänge nur vom Belieben der Unternehmung ab, während die richtige

Ansicht die ist, die Besserung der Lage der Arbeiter habe begonnen zu einer Zeit, wo es noch keine Agitatoren gab, und sie werde, genau wie in England und den Vereinigten Staaten, weiter zunehmen mit der Consolidirung der Industrie, mit der Zunahme der Capitalien und der dadurch bedingten zahlreicheren Verwendung von Arbeitern, mit der Zunahme der Bildung und Leistungsfähigkeit der Unternehmer wie der Arbeiter, endlich mit der Besserung der Productionsbedingungen des Inlandes, wodurch der Druck, den die ausländischen Preise auf das Inland ausüben, vermindert und erleichtert wird. Unerschütterlich sichergestellt ist jedenfalls der Satz: Der Antheil des Capitals am Gewinne fällt, der Antheil der Arbeit steigt. Das ist die höchste und erfreulichste Signatur der Zeit.

Der Umstand, dass die Industrie eines Staates (darin abweichend von der Landwirthschaft) ein ungemessenes Feld der Ausdehnung vor sich hat, führte zu einer scharfen (wenn auch theilweise durch Cartelle geminderten) inneren Concurrenz, und das Ergebnis war das Fallen aller Fabricatenpreise. Auf dem Weltmarkte fielen von 1848 bis 1898 Eisen um 20 Procent, Baumwollgarn und Baumwollgewebe um 30 Procent; da erst nach Entstehung der Eisenbahnen die Welthandelspreise (selbstverständlich mit Hinzurechnung des Zolles) für Oesterreich-Ungarn maassgebend wurden, so fand bei uns ein weit stärkeres Herabgehen statt, so dass für obgenannte Hauptartikel ein Preisfall von etwa 50 Procent anzunehmen ist. Dadurch ist die Lebenshaltung für alle auf festen Bezügen stehende Classen wohlfeiler geworden. Bei manchen Fabricaten beträgt die Verbilligung noch weit mehr. So wird Papier, das um 1875 noch 60 Gulden der Metercentner kostete, im Jahre 1898 mit 25—30 Gulden verkauft, Holzstoff kostete einst 12 und heute 5 Gulden, Zellstoff einst 28 und heute 11 Gulden.

In welcher Weise die rastlose Thätigkeit von Chemie und Technik sich auf neue Artikel stützt und ununterbrochen an deren Verwohlfeilung und zugleich an Verminderung des Gewinnes arbeitet, ersieht man klar aus dem Ergebnisse der Aluminium-Industrie. Im Jahre 1884 kostete 1 *kg* Aluminium noch 120 Gulden Gold und im Jahre 1898 nur mehr 0.98 Gulden Gold. Also in vierzehn Jahren eine Preisminderung um weit mehr als das Hundertfache!

Zur Herstellung von 1 *kg* Zucker brauchte man in der ersten Zeit der Entstehung dieser Industrie 18 *kg* Rüben, im Jahre 1898 nur mehr 8 *kg*. Der Preis für 1 *q* Zucker fiel in der gleichen Zeit von 96 Gulden auf 36 Gulden. Die aus diesen Fortschritten der Industrie entsprungene Ersparung für den Verbraucher wäre noch weit beträchtlicher, wenn nicht ein für den Staat höchst wichtiges Moment, das Steuerverhältnis, dazwischentrate. In jenem älteren Preise von 96 Gulden war keine Steuer enthalten, im Gegentheile leistete damals der Staat für die aufkeimende Zucker-Industrie manche Unterstützung, und zwar, wie die Folge bewies, mit vollem Rechte; im Jahre 1898 aber lagen in dem Zuckerpreise von 36 Gulden mindestens 13 Gulden Steuer. Ohne diese Steuer würde der Zuckerpreis auf 22 Gulden gefallen sein, also auf weniger als ein Viertel des ursprünglichen Preises für den Verbraucher. Der Industrielle ist also der Steuereinnahmer für den Staat geworden und liefert ihm überdies mehr als 33 Procent des Preises ab. Während also jetzt der Zucker-Fabrikant nur noch in Ausnahmefällen mehr als den landesüblichen Zins verdienen mag, zieht den Hauptvortheil von dieser Industrie der Fiscus.

Dagegen muss zugestanden werden, dass die Industrie weit empfindlicher ist und weit mehr vom Staate fordern muss als das alte Gewerbe und die Landwirthschaft. Während ein tüchtiger Landwirth zur Noth auf eigene Faust lebt und gedeiht, ist der Industrielle mit tausend Fäden an den Staat und seine Politik wie seine Einrichtungen gekettet. Daher sehen wir die Industrie jener Länder am raschesten in die Höhe wachsen, wo der Staat wächst, und

umgekehrt. Daher kann es auch vorkommen, dass eine einzige vergriffene Maassregel für die Industrie und mit ihr für die Gesammtheit die schwerste Schädigung mit sich führt.

Wir haben einen solchen Fall erlebt bei dem durch starke englische Einflüsse herbeigeführten Abschlusse von Präliminarien über einen Handelsvertrag mit England aus dem Jahre 1865. Damals schwebte die österreichische Industrie in einer grösseren Gefahr als jemals innerhalb der letzten fünfzig Jahre, und es bedurfte starker Anstrengungen, bis die Verstopfung dieser Lücke, durch welche das Verderben eindringen konnte, gelungen ist.

Eng mit dem Staate verbunden, bedarf die neuzeitliche Industrie des neuzeitlichen Staates. Niemals hätte die österreichische Industrie ihre heutige Bedeutung erreicht ohne die völlige Umgestaltung der Staatsverwaltung, die sich unter der Regierung Sr. Majestät vollzogen hat.

Besonders hervorzuheben sind hier die wahrhaft schöpferischen Perioden von 1850 und 1867.

Die Organisation der Verwaltung, die Errichtung des Ministeriums für Handel und Volkswirtschaft und der Handels- und Gewerbekammern, die Einführung des gesamt-deutschen Handelsgesetzbuches, das neue Volksschulgesetz gehören der ersten Periode an, während die Ordnung der Finanzen, die Trennung der Justiz von der Verwaltung, die Verbesserung und Erweiterung der Schulgesetze, die Gründung von Lehrwerkstätten und gewerblichen Fachschulen mehr in die zweite Periode fallen. Kaiser Franz Joseph gründete zwei Universitäten, drei Lehmuseen und zahllose Schulen. Nebenher gieng die Ergänzung des Eisenbahnnetzes, die Errichtung von Sparcassen, Creditanstalten und Banken, der Bau des Triester Hafens, die Förderung der Schifffahrtsgesellschaften, der Abschluss von Zoll- und Handelsverträgen. Später traten die socialen Gesetze hinzu. Die Sorge für den Arbeiter äusserte sich, abgesehen von der Gewerbe-Inspection, durch die systematische und auf dem Gebiete der Industrie allgemeine Versicherung gegen Krankheit und Unfall, nachdem schon vorher das Coalitionsgesetz den Arbeitern das Recht gegeben hatte, die Durchsetzung ihrer Ansprüche auf gesetzlichem Wege zu versuchen. Alle diese Ergänzungen und Neuschöpfungen, welche die Erhaltung eines starken Bestandes von Functionären nöthig machten, erheischen allerdings, wie das Heer, sehr bedeutende Kosten, doch wurde ihre Aufbringung durch die zuweilen schmerzlich unterbrochene, doch im Ganzen nie stillstehende Entwicklung der Industrie ermöglicht. Und so hat das Zusammenwirken von Regierung und Volk unter dem milden Scepter Sr. Majestät in einem Zeitraume von fünfzig Jahren eine unermessliche Culturarbeit geleistet, die selten richtig gewürdigt wird, die aber um so bewundernswerther ist, wenn man die spröden inneren Verhältnisse und die häufige Ungunst auswärtiger Ereignisse in Rechnung zieht.

\* \* \*

**D**er kurze Rückblick auf die ältere Wirthschaftsgeschichte, den wir im ersten Theile dieser Darstellung gaben, zeigt als durchgehenden rothen Faden die freundliche und umsichtige Sorge der Regierenden für das Wirthschaftsleben des Volkes. Diese Sorge war ein kostbares Erbgut des habsburgischen Herrscherhauses. In der klaren Erkenntniss, wie schwer es sei, auf nationalem und politischem Gebiete es Allen recht zu machen, suchten die Regenten einen Vereinigungspunkt in der Pflege der materiellen Interessen.

In diese Richtung drängten später, als die beständigen Kriege mit Türken und Franzosen ungeheure Summen verschlangen, auch die Finanzen. In Oesterreich war es, wo ein General das Wort fand, dass zum Kriegführen drei Dinge gehören: Geld, Geld und nochmals



Geld. In Oesterreich war es, wo auf ein für Kriegszwecke errichtetes Gebäude die schönen Worte geschrieben wurden: «L'art de vaincre serait perdue sans l'art de subsister.» Schwere Erfahrungen hatten zu diesen Aussprüchen geführt. In Oesterreich sind weit mehr Kriege verloren gegangen durch Schuld der Finanzen als der Heere und Heerführer. Schon im dreissigjährigen Kriege hören wir den Bericht: «Mit nicht mehr als 9000 Gulden in der Kriegscasse zog der kaiserliche Obercommandant ins Feld, das Schicksal des deutschen Kaiserreiches, ja der katholischen Welt zu entscheiden.» Wallenstein sagte damals: «Der Kaiser hat nicht die Mittel, um Krieg zu führen, und dies Wesen ohne Geld kann keinen Bestand haben.» Daher denn die lange Dauer des Krieges, die Plünderungen der Soldaten, die Unbotmässigkeit des Heerführers, dem man die Sorge für die Finanzen überlassen musste. Die Briefe des Prinzen Eugen, Starhemberg's und Ludwigs von Baden sind mit Klagen über diese Mängel erfüllt. Während der Kriege mit Ludwig XIV. wird in den Frankfurter Relationen jeder beim Heere eingetroffenen Geldsendung als einer sehr bemerkenswerthen Sache Erwähnung gethan. «Wenn Oesterreich durch 15.000 Gulden gerettet werden könnte, man wüsste sie nicht aufzubringen,» schrieb Prinz Eugen.<sup>1)</sup> Ein andermal berichtet der Prinz, dass schon Officiere aus Noth und Armuth umgekommen seien.<sup>2)</sup> Die Couriere konnten nicht bezahlt werden. Unter Kaiser Leopold wäre nach der Schlacht bei Zenta (1697) ganz Ungarn den Türken entrissen worden, wenn es den Siegern nicht an Schiessbedarf, Lebensmitteln und Geld gefehlt hätte. Im spanischen Erbfolgekriege brachte Oesterreich gegen Catinat's 80.000 Franzosen aus Geldmangel nur 28.000 Mann unter Waffen. Der Staat zahlte damals 18, 20, ja 24 Procent für kurze Darlehen. Die österreichischen Officiere und Soldaten, von Eugen geführt, wären schon mit den französischen fertig geworden, aber das österreichische Budget von höchstens 12 Millionen Gulden (im Jahre 1701) ward von dem durch Colbert's Industriepflege hergestellten französischen Budget von 66 Millionen Gulden geschlagen. Aus finanziellen Gründen hatte der Krieg nicht den guten Ausgang, den die Erfolge im Felde versprochen hatten, und die geldbesitzenden Seemächte, England und Holland, trugen das Beste davon.

Noch mitten im siebenjährigen Kriege musste Maria Theresia 20.000 Soldaten und 500 Officiere aus Mangel an Mitteln entlassen; einen Theil derselben warb Friedrich II. an, und Oesterreich hatte also doppelt zu leiden. Und wem wäre es unbekannt, dass das Fehlen einer Eisenbahn durch das Pusterthal noch auf den Krieg von 1859 einen unheilvollen Einfluss übte?

Von Jahrzehnt zu Jahrzehnt hat sich Oesterreich aus dieser finanziellen Noth und Pein mehr und mehr befreit. Fragt man aber, wieso dies gekommen ist, so muss als wichtigste Hilfe ohneweiters die Industrie genannt werden.

Weil Frankreichs Industrie stärker war als die unsere, waren auch seine Finanzen stärker, und behauptete Frankreich auch im Kriege meistens die Oberhand. Seinen allezeit bedeutenden Kriegsbedarf versuchte Oesterreich aus wechselnden Quellen zu decken. Kaiser Maximilian stützte sich auf die Bergwerke Tirols, Karl V. nahm, da er gleichzeitig Spanien beherrschte, die Schätze von Mexico und Peru zu Hilfe, später, unter Maria Theresia, leisteten die Niederlande werthvolle Beihilfe, öfter spielten auch englische Subventionen eine grosse, wenn auch durchaus nicht heilsame, ja zuweilen verderbliche Rolle. Erst in der neuesten Zeit fliessen die Mittel des Inlands so reichlich, um ein in solchem Umfang und in solcher Ausstattung bisher

<sup>1)</sup> Arneth, Prinz Eugen, S. 212.

<sup>2)</sup> Schreiben des Prinzen Eugen vom 18. Juni 1706 im VIII. Bande des Werkes «Die Feldzüge des Prinzen Eugen von Savoyen», herausgegeben von der Abtheilung für Kriegsgeschichte des kaiserlichen Archives. Wien 1882.

noch in keiner Periode seiner stolzen Geschichte dagewesenes Heer aufzustellen, während die Mittel der wirklichen Kriegführung selbst noch in dem Volksvermögen, als der Reserve, liegen und noch weiterer Verstärkung bedürfen. Und woher fließen zumeist diese Mittel? Aus den Leistungen der Industrie.

In solcher Weise hat sich die Industrie dankbar erwiesen für den Schutz und Schirm, der ihr in den besten Zeiten der Geschichte von Seiten des österreichischen Herrscherhauses zu Theil geworden ist. Und niemals erwachsen aus dieser Harmonie grössere, mächtigere Erfolge, als in den fünfzig Jahren der Regierung Sr. Majestät des Kaisers Franz Joseph!