

## **Terms and Conditions**

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

### Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

### Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100



dert. Wer von den Mannschaften das Eisene Kreuz zweiter Klasse noch nicht hatte (sechs von elf), bekam es, die anderen vierzehn Tage Urlaub außer der Reihe.

„Na und, Behnke — haben Sie die Patrouille gemacht, um das E. K. I. zu bekommen?“

„Nein! Im stillen weiß man ja, daß der Lohn nicht ausbleibt — aber das ist nicht die Hauptsache. Ich hatte eben Lust dazu. Und dann: wenn wir die Patrouille nicht gemacht hätten, hätte der ganze Zug vorgemüht. Gewalttame Erkundung! Und das — hätte ich mir übelgenommen!“

„Bravo, das war das Beste an Ihrer Patrouille, Unteroffizier Behnke!“

### Die Skodawerke in Pilsen.

(Hierzu die Bilder Seite 188—191.)

Wenn man vom „fabelhaften Aufblühen“ eines Industrieunternehmens hört, pflegt man im allgemeinen nur

fabrik mit 30 Arbeitern, die Emil v. Skoda im Jahre 1869 übernahm. Erst 1884 entstand die Stahlgießerei, die sich freilich bald in Fachkreisen eines guten Rufes erfreuen durfte; vor allem gingen ihre Stahlgußstaben als Ersatz der früher üblichen geschmiedeten in alle Welt. Es folgte die Anlage der Waffenfabrik. Aber schon 1900 starb Emil v. Skoda nach einem echten Erfinderleben voller Mühseligkeiten und Enttäuschungen, bevor noch die Früchte reifen konnten, zu denen er in unermüdlicher Emsigkeit und Schaffensfreude die Samen ausgelegt hatte. Erst seinen Nachfolgern war die Krone des vollen Erfolgs beschieden. Im Jahre 1916 beschäftigten die Werke bereits 22 000 Arbeiter. Das Aktienkapital ist auf 72 Millionen Kronen gestiegen; der dankbare Kaiser Franz Joseph hat das Haupt der Firma in den erblichen Freiherrnstand erhoben. Und von Woche zu Woche dehnen sich die Anlagen mehr ins Gelände hinaus, kilometerweit.

Ein Betrieb von gewaltiger Ausdehnung öffnet sich dem Besucher, dem — der Eintritt gestattet wird. Denn daß Wert-



Phot. k. u. k. Kriegsministerium, Wien.

Mechanische Werkstätte der Skodawerke.

an Amerika, das Land der „unbegrenzten Möglichkeiten“, zu denken. Daß aber Ähnliches recht gut auch im „alten Lande“ möglich ist, dafür bietet die Entwicklungsgeschichte der so berühmt gewordenen Skodawerke einen glänzenden Beweis. Noch vor einem Jahrzehnt war Pilsen einfach die Stadt des weltbekannten Bieres; in den Nachschlagewerken war nur so nebenher noch erwähnt, daß sie auch mehrere Maschinenfabriken und eine Geschützgießerei aufweise. Und heute ist Skoda kurzweg der „österreichische Krupp“! Bei näherem Zusehen erfährt man indessen, daß hier nicht etwa erst der Krieg ein riesenhaftes Gewächs sozusagen aus dem Nichts hervorgezaubert hat, sondern daß diese staunenswerte Entfaltung überhaupt bloß auf Grund der großartigen geistigen Arbeit möglich war, die von den Leitern der Werke schon in den letzten Jahrzehnten des Friedens geleistet wurde; nur auf diesem Wege konnten die Skodamörser entstehen als glänzendes kriegerisches Gegenstück zur friedlichen Semmeringbahn, durch die vor einem halben Jahrhundert die österreichische Ingenieurkunst den Bau der Gebirgsbahnen eröffnete und sich mit einem Schlage das beste Ansehen in der Welt erwarb.

Den Keimling der Werke bildete die kleine Maschinen-

stätten von so wichtiger Bedeutung unter strenger militärischer Bewachung stehen, ist selbstverständlich. Berge von Rohstoffen, zwischen denen sich zahllose Gleise ins Endlose verlieren, nehmen den Blick zuerst gefangen, gleich danach die magnetischen Krane, die tonnenschwere Massen spielend emporheben, und die massigen Förderrohre, die aus den Lastwagen die zermalnte Braunkohle nach dem Orte ihrer Bestimmung saugen. Einen wahrhaft unheimlichen Anblick gewähren die Schmelzöfen. Kranmulden, beweglichen Riesenlöffeln ähnelnd, schieben den Eisenschrot in den hize-speienden Rachen der Öfen. In blendende Glut gehüllt, strömt an anderen Stellen das flüssige Metall in Gefäße von doppelter Mannshöhe, und wieder schafft, sobald sie gefüllt sind, ein Riesenkran die Riesenlasten spielend beiseite. Dazwischen sieht man, durch blaue Brillen die sonst gefährdeten Augen schützend, allenthalben die sprühenden Wächlein flüssigen Metalls in kleinere Gußformen rinnen. Raum kann man sich ein großartigeres Bild vorstellen. Und doch wird es noch oft genug während unserer Wanderung übertroffen. Da ist die Schmiede, in der glühende Riesenblöcke zu Kanonenrohren, Lokomotivrädern und dergleichen gedrückt, gewalzt und gehämmert werden. Da sind die Munitions-