

11. 11. 1917

91

Wochenchau.

H. A.—r. Der Abbruch der diplomatischen Beziehungen zwischen Amerika und Deutschland hat unstreitig dort, wo er beschlossen worden ist, in Nordamerika, ungleich mehr Eindruck gemacht, ungleich mehr Besorgnisse hervorgerufen als bei den Zentralmächten. Die amerikanischen Börsen sind seit dem Tage jener Erklärung Wilsons von Fieberschauer geschüttelt, während sich in Berlin und Wien gemessener Ernst und feste Zuversicht zeigen. Und zu dieser Zuversicht und Siegesgewißheit liegt ja auch aller Grund vor — die Tag um Tag steigenden Erfolge des Unterseebootkrieges der Zentralmächte und die Niederlage, die Präsident Wilson sich bei den Neutralen in Europa geholt hat, können dieses volle Vertrauen auf das Gelingen, auf den endlichen Sieg der Zentralmächte nur noch mehr festigen. Und ebenso leicht begreiflich wird die Angst, die England und seine von ihm mit Getreide und Kohle zu versorgenden Verbündeten erfasst hat. Die Zahl und der Tonnengehalt der versenkten Schiffe wächst immer höher an. Und bei allem dem muß man sich auch sagen, daß selbst diese großen Zahlen durchaus noch nicht alles bedeuten. Denn neben dem unermesslichen Schaden der Torpedierung schreitet ja der mindestens gleich große der Versagens, der Einstellung des Schiffsverkehrs.

Der alte Satz: „Ich sehe viele, die nicht da sind!“ gewinnt in diesem Falle eine ganz besondere Bedeutung. In die Rechnung des Unterseebootkrieges muß man eben die Zahl nicht bloß der Schiffsverluste, sondern auch die Zahl der aus Vorsicht daheim gebliebenen Fahrzeuge einstellen. Erst dann kommt man zur wirklich richtigen Uebersicht über den Erfolg dieses Beschlusses der Zentralmächte. England und seine Verbündeten können ihre Industrie und ihren Verkehr nur dann dauernd aufrecht erhalten, sie können nur dann weiter im Kriege verharren, wenn genügend viel Schiffe den Bedarf an Getreide und Kohle und Kriegsbedarf zuführen. Jeder Dampfer, der ausbleibt, sei er versenkt oder im Ausfahrtschiffen zurückgehalten, muß da die Waagschale zugunsten der Zentralmächte sinken lassen.

Schon vor dem Einsetzen des verschärften Unterseebootkrieges mußte England seine Weizenvorräte angraben und so sanken diese auf 1 1/2 Millionen Quarters herab, während sie zum Beginn des Erntejahres noch 2 1/2 Millionen betragen hatten. Und erinnert man sich, daß der Monatsbedarf Englands allein an Weizen noch mehr als diese 2 1/2 Millionen beträgt — man schätzte ihn bis auf 2 1/2 Millionen — so erkennt man, daß England jetzt nicht einmal mehr für einen Monat in seiner Weizenversorgung gedeckt ist. So begreift man das Wachsen der Unruhe und Sorge in England. Bis zum Ende des Erntejahres müßten ihm mindestens 15 Millionen Quarters aus Uebersee zugeführt werden, vor allem aus Australien, also auf einer Straße von vielen hundert Seemeilen, die dem Angriffe der feindlichen Unterseeboote und Kaperfahrzeuge offen liegt. Von diesen 15 Millionen Quarters waren vor wenigen Tagen nicht viel mehr als 1,1 Millionen Quarters eingeladen und auf der Fahrt. Es gehört nicht viel Phantasie dazu, sich vorzustellen, wie fraglich die ungestörte Beförderung auch nur dieser kleinen Menge ist und wie zweifelhaft die Absendung der restlichen 14 Millionen Quarters geworden ist. Dazu kommt aber noch das fast völlige Stöden der Kohlenzufuhr nach Frankreich und Italien. Schon im vorigen Jahre hatte die Kohlenausfuhr Englands nachgelassen — sie hatte nur mehr 38,352 Millionen Tonnen gegen 43,535 Millionen Tonnen des Jahres 1915 betragen. Und die Kohlausfuhr hatte von 1,482 Millionen Tonnen auf 1,011 Millionen Tonnen abgenommen. Die Kohlenfrage, über die jetzt bei uns so viel gesprochen und geschrieben wird, hat unter diesen Umständen für England und seine Verbündeten noch ein ganz anderes Gesicht bekommen. Dort bedeutet ihre Beantwortung zum Schlimmen eigentlich das völlige Versagen der Kriegführung! Denn ohne Kohle gibt es kein Eisen, ohne Eisen keine Geschosse und ohne Kohle gibt es auch keinen Verkehr. So will denn auch die in Deutschland und bei uns jetzt begonnene Verringerung des Personenzugverkehrs kaum etwas, besser: gar nichts! bedeuten gegenüber dem Schlage, der den Ententeländern jetzt vom Versagen des Kohlenverkehrs zuteil geworden ist. Auf den Hauptbahnen Frankreichs sind schon jetzt zahlreiche Züge eingestellert worden. Selbst die Kohle, die früher in den Eintrittshäfen angekommen war, kann nicht mehr in das Innere des Landes verfrachtet werden. Wenn das schon jetzt, erst wenige Tage nach Einsetzen des verschärften Unterseebootkrieges erreicht ist, in Tagen, in denen England, Frankreich und Italien ganz so wie Russland entschlossen waren, für die Vorbereitung der Offensive, an die sie so viel Hoffnungen knüpfen, mit Vollandampf zu arbeiten, wenn das schon jetzt erreicht ist, dann werden die Verlegenheiten der Entente wohl bereits binnen kurzem noch weit höher anwachsen!

Der insulare Charakter Englands, bisher noch immer sein stärkster Schutz vor den Gefahren, die ein Krieg sonst bringen könnte, erweist sich in der Zeit des Unterseebootkrieges als ernsteste Erschwernis. Mag sich das Inselreich England bisher seiner Sicherheit vor einem Landungsangriff gefreut haben, so führt ihm die jetzige, rückhaltlose, uneingeschränkte Führung des Unterseebootkrieges vor Augen, daß über den Kriegserfolg nicht bloß diese Sicherheit vor dem Angriff, sondern auch noch anderes, vor allem die störungslose Fortführung der Volkswirtschaft entscheidet. Und ihre Fortführung muß nun gerade an dem Inselcharakter Englands, der dieses in gewissem Maße militärisch schützen mag, zu schanden werden.

In keinem anderen Kriege ist das aber den Krieg Mitentscheidende der Volkswirtschaft, des ungestörten Fortganges der Erzeugung und der zweckmäßigen Regelung des Verbrauches so deutlich wie in diesem Kriege zutage getreten. Und da die Kunst der Organisation auch darin auf

unserer Seite ist, erwächst dem Kriege aus der Wirtschaft bei uns ebensoviele Unterstützung, wie ihre mangelhafte Führung in den Feindesländern zur Hemmung für den Krieg selbst wird. Diese Ueberlegenheit der Organisation, dieses Maß an Anpassungsfähigkeit hat sich ja jetzt auch in der Kohlenfrage und der Raschheit ihrer Lösung gezeigt. Oesterreich-Ungarn, das sonst in Friedensjahren mit etwa 180 Millionen Meterzentner Steinkohle auf die Einfuhr angewiesen war, wobei mehr als neun Zehntel aus Deutschland kamen, während wir rund 70 Millionen Meterzentner Braunkohle ausführten, sieht sich jetzt in der Kohlenversorgung mehr und mehr auf sich selbst verwiesen. Denn Deutschland muß jetzt angesichts der schroffen Haltung Englands gegenüber den Neutralen mit seiner Kohle an derem Bedarfe weit mehr als früher gereicht werden. Und dazu gefüllt sich noch die bis zum Kriegsausbruch vielfach in England gedeckte Nachfrage unserer Verbündeten und der ebenso berechnete Anspruch der von unseren Armeen besetzten Feindesgebiete. Hält man diese tiefgehende Verschiebung, diesen Ausfall von 25 bis 30 Prozent der Zufuhr zur teilweisen Unterbrechung der Förderung in einzelnen Revieren unserer Monarchie — wir erwähnen hier nur Böhmen — so erscheinen die Schwierigkeiten, die sich schon beim Ausbringen des Bedarfes ergeben mußten, begreiflich. Dazu kommt aber noch die Hemmung, die sich für die Fernzufuhr aus der Ueberlastung der vom Kriege selbst so intensiv beanspruchten Bahnen ergeben muß, und die Erschwerung, die der Mangel an Fuhrwerk und Fuhrwerksbedienung im Verbrauchsorte selbst für den Nahverkehr gebracht hat. Da spricht man immer so viel über Oberschlesien und will des Rätsels Lösung stets schon in irgendwelchen Erschwerungen der dortigen Zufuhren finden. Die bei uns häufigeren Störungen erklären sich indes wohl weit einfacher aus dem Mißverhältnis zwischen dem so hochgestiegenen Bedarf und der Leistungsfähigkeit unserer Verkehrsunternehmungen, eine Leistungsfähigkeit, die ja schon durch das vielfach gebirgige Gelände, in dem die Bahnen geführt werden mußten, verringert ist. Nur ein Beispiel: die Raschau—Oderberger Bahn! Alle ihre Ausgestaltung konnte und kann nicht darüber hinweghelfen, daß sie über Strecken auch mit 14prozentiger Steigerung geführt werden mußte. Solche Bergstrecken bereiten der Betriebsführung unter normalen Verhältnissen ein Hindernis und um so mehr unter Umständen, wie sie der Krieg und die jetzige Witterung herausgebildet hat. Dazu kommt nun der Mehrbedarf an Fahrbetriebsmitteln, der um so schwerer zu befriedigen ist, als der Krieg ja überall, selbst bei den Neutralen, die Wiederherstellung oder gar die Erneuerung des Fahrparks aufs äußerste erschwert. Und zu allem dem noch diese ganz außerordentliche Kälte, welche die Ausnutzung der vorhandenen Betriebsmittel aufs höchste behindern muß. Der Zugverkehr ist jetzt so wie wohl nie vorher behindert. Die Lokomotiven, ihre Kesselrohre, die Krane in den Stationen, alles ist vereist. Aus den Pumpen, welche die Lokomotiven mit Wasser speisen sollen, fließt jetzt nur ein faden dünner Strahl Wassers. Die Wasserfüllung, die sonst in 3 bis 5 Minuten erledigt ist, erfordert jetzt auch das Drei- bis Vierfache dieser Zeit. Dazu die Schwierigkeiten der Arbeit für das fortdauernde bis ans Äußerste angespannte Personal, eine Anspannung, deren Folgen ja auch in der Höhe des Krankenstandes zutage treten. Gedenkt man nun noch des Fehlens so mancher Arbeitskräfte in den Verbrauchszentren, Arbeitskräfte, deren Leistung durch das Heranziehen Kriegsgefangener und weiblicher Arbeitskräfte eben nur teilweise erreicht werden kann, dann begreift man, daß sich auch in Wien unter den jetzigen Witterungsverhältnissen so manche Störung in der Kohlenzufuhr ergeben hat. In der Kohlenzustellung an die Haushaltungen haben sich bei der Fragwürdigkeit so mancher jetzt zur Arbeit Herangezogener schwere Mißstände herausgebildet. Dank dem tatkräftigen Eingreifen des Kaisers, der Pferde aus den Hoffstallungen zur Verfügung gestellt und die Heranziehung von Soldaten zur Kohlenabfuhr angeordnet hat, wird indes auch da bald Ordnung werden. Man kann nur wünschen und hoffen, daß das Vorgehen des Monarchen in weitem Kreise beispielgebend wirken wird. Hunderte Pferde in Wien sind für militärische Zwecke assentiert, aber noch immer als Zugtiere für das Zugwerk benützt. Der schöne Entschluß des Monarchen sollte in den Kreisen der Besitzenden rasch gebührend beachtet werden. Sie liefen sonst Gefahr, daß die maßgebende Behörde diese für Zugfahrten benützten Pferde auf Grund der so klaren Befehlsbestimmungen zangsweise requirieren würde. Für Zugfahrten daheim und nach der Ferne ist unter den jetzigen Umständen keine Berechtigung mehr vorhanden!

Daß die Kohlenversorgung einer Millionenstadt wie Wien jetzt noch schwerere Aufgaben als sonst stellt — bei so abnormal strenger Kälte beträgt der Tagesbedarf Wiens an Kohle 70.000 Meterzentner — ist leicht begreiflich. In den letzten Wochen konnten ja nur 30.000 bis 34.000 Meterzentner pro Tag vom Nordbahnhofe abgeführt werden und erst vorgestern, dank der Entfaltung größten Kraftaufwandes, konnte dies auf 42.000 Meterzentner gesteigert werden. Schreitet die Aktion noch weiterhin so gut fort, dann wird man die tägliche Abfuhr wohl auch noch bis auf 55.000 Meterzentner steigern können. Was etwa auch noch dann fehlen wird, das wird man mittelst der schon eingeleiteten Ersparungsmaßregeln, also durch Verringerung des Verbrauches auf das unumgänglich Nötige unschwer decken können.

Das Außerordentliche dieser jüngsten Maßregel der Kriegswirtschaft ist im übrigen auch sonst bemerkenswert. Es zeigt uns, wie wenig leistungsfähig der Apparat unserer Verwaltung in seiner gewöhnlichen ständigen Anlage ist, wie er vor dem ersten kräftigen Windstoß zusammenbricht und mit seinem ersten Kräfte zu neuem hindrängt. Vor den Anforderungen der Kriegswirtschaft hat unsere Verwaltung nicht bestanden — für die Regelung der Erzeugung, der Verteilung und des Verbrauches hat der Krieg zum Vortreten ganz neuer Wege genötigt.