

Ausfuhr und Einfuhr nach dem Kriege.

II. *)

Welche sind nun die Maßnahmen, die vor allem zur Organisation eines prompt nach Kriegsende einsetzenden Exports ergriffen werden müssen?

Zunächst einmal muß genügend Kohle und ausreichende Transportmöglichkeit für dieselbe vorhanden sein. Die gegenwärtigen Debatten über diese beiden Themen geben reichlich Gelegenheit, die notwendigen Schlüsse auf die Zukunft zu ziehen. Es wird ja nach Kriegsende genügend Menschenmaterial zur Verfügung stehen, das zur Intensivierung des Kohlenbergbaues herangezogen werden kann und die entsprechende reichliche Versorgung dieser Schwerarbeiter mit Nahrungsmitteln wird sich auch durchführen lassen. Es drängt sich aber die Frage auf, ob nicht durch den gewaltigen Abbau eine Schwächung der Flöße eintreten könnte und wir einmal vor der Notwendigkeit einer gesteigerten Einfuhr stehen. — Eine Möglichkeit, einer solchen Gefahr vorzubeugen, wäre nebst den bekannten Ersparungsmaßnahmen durch Einschränkung des privaten Kohlen- und Gasconsums in einer weitestmöglichen Ausnützung unserer recht zahlreichen Wasserkrafts zu suchen, behufs Erzeugung von elektrischem Strom, Anlage von Ueberlandzentralen und Adaptierung geeigneter gelegener Fabriken für den elektrischen Betrieb. Damit wären aber auch noch zahlreiche andere Vorteile verbunden, vor allem einmal eine Verbilligung der Produktionskosten und eine bedeutende Entlastung des rollenden Materials.

Eine Rangierung der Betriebe in solche, die zuerst und andere, die in zweiter Linie mit Kohle zu versorgen wären, ist im Frieden kaum tunlich. Bloß eine Verteilungsregelung, ähnlich wie für Getreide vorgeschlagen, wäre am Platze.

Was nun die Transportmittel anlangt, so ist darüber kaum mehr Neues zu sagen. Es wird ja an diesen nicht fehlen. Bloß einer schnellen, aber gründlichen Reparatur des abgenutzten Materials müssen die Waggonfabriken entsprechend Raum geben und hätte die viel länger dauernde Neuerzeugung nebenher zu gehen. — Denkbar größte Ausnützung unserer Wasserwege beim Transport ist geboten. Die längere Verfrachtungsdauer soll keine Rolle spielen, Hauptsache ist die Entlastung der Bahnen und die Verbilligung des Transports.

Nun zu den Fabriken. Als oberstes Prinzip hat zu gelten: rechtzeitige Versorgung mit Rohmaterial und äußerste Restringierung der Gesteigungs- und Fabrikationskosten. Es soll jetzt nur von jenen Betrieben die Rede sein, welche heimische Produkte verarbeiten, beziehungsweise dem Export zur Verfügung stellen, die Besprechung des Veredelungsverkehrs in diesem Zusammenhange jedoch für ein anderes Mal aufgespart bleiben.

Eine staatliche Unterstützung derlei Fabriken ist unbedingt geboten; und zwar handelt es sich hierbei nicht immer um eine solche finanzieller Art, sondern um Erleichterungen und Bevorzugungen in der Versorgung mit Rohstoff etc. Man nehme als Beispiel Bier- und Malzfabriken. Die staatliche Kontrolle des Getreideverkehrs in der Zeit nach Kriegsende wird hier zu entscheiden haben, wem das größere Gerstencquantum zuzuteilen ist, den Malzfabriken, die ihre Produkte in Uebersee absetzen, oder den Bierbrauereien, die auf Inlandsabsatz angewiesen sind.

Eine bedeutende österreichische Exportindustrie ist die Erzeugung von Weinwaren; diese könnte vielleicht in der Weise unterstützt werden, daß z. B. der Staat derselben alle Mengen an Knochenhörnern, Weinen etc., welche bei den zahlreichen ärarischen Schlächtereien, Konservenfabriken etc. sich ergeben, während einer bestimmten Zeitdauer kostenlos überläßt.

Der Bedereportindustrie könnten wieder die in vorgenannten ärarischen Betrieben gewonnenen Häute zu Vorzugspreisen überlassen werden u. a. m.

Es sollen dies weniger spezielle Richtlinien sein, als vielmehr bloß einige Beispiele, auf welche Weise eine Bevorzugung der Industrien, die ausschließlich für den Export arbeiten, vor denen, die nur das Inland versorgen — und um eine solche muß es sich handeln, soll die Exportaktion erfolgreich sein — ermöglicht wird.

Die Frage der Exportprämien tritt wieder in den Vordergrund. Diese wären bloß bei ganz speziellen Betrieben wirksam, und zwar bei solchen, die Artikel produzieren, nach welchen die Nachfrage im Inland stets unverändert groß ist. Auch ist es Erfahrungssache, daß die kleinen Erzeuger nur ungern für den Export arbeiten, da sie allerlei Schwierigkeiten bei der Abnahme fürchten und sich auch den charakteristischen Erzeugungs- und Verpackungsvorschriften, die im Ueberseegegeschäfte üblich sind, nicht anzupassen vermögen. Da wären wieder diejenigen Großfirmen, welche sich ausschließlich mit dem Export als solchen befassen, staatlicherseits mit Subventionen zu betheiligen, um Organisationen schaffen zu können, welche das Kleingewerbe auch dem komplizierten Exportbetriebe anzupassen vermögen. In Deutschland ist man in dieser Hinsicht schon recht weit vorgeschritten.

Die Schwierigkeiten des ersten Absatzes österreichischer Erzeugnisse nach dem Kriege in Uebersee wurden bereits früher erwähnt. In einem neutralen Blatte stand kürzlich zu lesen, daß eine französische Handelskommission derzeit verschiedene Kolonialgebiete, die vor dem Kriege unseren Produkten guten Absatz boten, bereist, allerorts Handelsbeziehungen angeknüpft und bedeutende Lieferverträge abgeschlossen hat. Dies ist natürlich ein bedeutender Vorsprung und nur die weitgehendste Unterstützung unserer Exportindustrie, um so billig wie nur denkbar und so rasch wie möglich zu liefern, wird es gestatten, diesen Vorsprung einigermaßen auszugleichen. An eine dauernde Bevorzugung der Exporterzeugnisse seitens der überseeischen

*) Siehe Nr. 112.

189