

Wochenchau.

H. A.—r. Von der Hochkonjunktur hörte man bis vor kurzem gerade bei der Eisenindustrie und in der Ausdehnung der Erwartungen und Schätzungen konnte man sich da kaum mehr genug tun. Jetzt aber will es scheinen, daß der Winter mit seiner heuer so ganz außerordentlichen Härte sich allmählich stärker als selbst der Krieg erweist. In den überwältigend großen Anforderungen der Kriegswirtschaft an die Eisenindustrie, im Bedarf ist ja gar keine Milderung zu verzeichnen: die Nachfrage hält sich unverändert auf dem höchsten Punkte der früheren Monate und vielfach ist ein noch höheres Aussteigen wahrzunehmen. Aber im Angebots und damit auch im Abfrage — das erhellt aus dem letzten Ausweise der Eisenwerke — zeigt sich der Beginn eines Stillstandes, wenn schon nicht eines leisen Rückganges. Wir stehen vor einem Kampfe der Kriegskonjunktur mit den Elementen! Der Kriegswirtschaft entspräche es gewiß, daß die Erzeugung noch viel weiter ausgedehnt würde. Aber der Winter mit seiner Rückwirkung auf den Verkehr, auf die Verfrachtung all der Roh- und Hilfsstoffe, vor allem der Kohle, stellt sich entgegen und läßt nun die Bäume der Kriegskonjunktur nicht in den Himmel wachsen; dazu die unvermeidlichen Folgen der bisherigen Höchstspannung des Betriebes! Wichtige Investitionen, Neuanlagen mußten unter dem gebieterischen Zwange der Forderungen des Augenblicks unterbleiben und während diese Höchstspannung des Betriebes an alle Teile der Werke die größten Anforderungen stellte und die Abnutzung der Maschinen weit über das gewöhnliche Maß steigen ließ, mußte die Erneuerung, ja, wohl auch selbst die Ausbesserung vielfach aufs Mögliche eingeschränkt werden, um den Betrieb, die Arbeit nur seiner Unterbrechung auszusetzen. Aber dauernd lassen sich diese Ansprüche doch nicht so ganz zurückstellen. Und so hat sich wohl bei allen Betrieben der Eisenindustrie eine so außerordentliche Abnutzung ergeben, daß die Arbeitsleistung sich nicht mehr überall fortdauernd auf der früheren Höhe halten läßt. Für die vereinstige Wiederkehr des Friedens wird man gewiß mit ganz bedeutenden Anforderungen in der Erneuerung und Wiederherstellung der Anlagen zu rechnen haben. In den Bilanzen der Unternehmungen wird das wohl in besonders großen Abschreibungen zu Tage treten müssen — tatsächlich war der Abnutzungs-Koeffizient in den Betrieben der Industrie wohl noch kaum so groß wie jetzt unter der Einwirkung der Vollampf-Arbeit. Bezeichnend für die Rückwirkung des Eintrittes solcher Betriebsschäden ist es, daß beispielsweise in einer Montanunternehmung, die sonst mit elf oder zwölf Hochöfen arbeitete, infolge irgend eines Geküßelbeseites, dessen Behebung mehrere Monate erforderte, bis in die letzten Wochen kaum mehr als drei Hochöfen im Betriebe erhalten werden konnten. Und auch diese drei Hochöfen waren in ihrer Arbeitsleistung nicht mehr auf der vollen Höhe, denn sie lieferten unter dem Einflusse des Kohlenmangels statt der Normal-Tagesleistung von etwa hundertzwanzig Waggons Roheisen nicht viel mehr als sechzig Prozent dieser Menge.

Dabei sind die Gestehungskosten der Eisenindustrie noch immer im Wachsen: Die Mehransprüche der Arbeiterschaft, Mehransprüche, denen angesichts der fortdauernden Teuerung der Lebenshaltung ja entsprochen werden muß. Die Steigerung der Materialkosten, die seit 1. Februar noch tarifmäßig in den Bahnfrachten erhöht worden sind, kommt noch hinzu. Diese Frachterhöhung wird selbstverständlich dort am stärksten, wo die Industrie auf die Fernzufuhr der Artikel ihres Massenbedarfes, vor allem der Kohle, angewiesen ist. Angesichts dieser andauernden Betriebsverteuerung sind die Werke bemüht, in den Preisen einigermaßen zu folgen. So haben sie neustens auch den zweiprozentigen Kassafonto, den sie bisher gewährt hatten, aufgehoben und erwägen außerdem wohl auch eine abermalige Regulierung der Preissäge. Indes, all diese rein rechnerischen Fragen treten noch weit zurück hinter den Störungen, welche die Strenge des Winters den Werken in der Beschaffung des Rohmaterials und der Kohle gebracht hat. Erst jetzt, seit dem Nachlassen dieser ganz außerordentlichen Witterungserscheinungen zeigt sich da endlich ein Nachlassen auch des Druckes, der auf den Betrieben lastet — ihre Arbeit vollzieht sich jetzt doch wieder leichter, unter besseren Voraussetzungen.

Zimmerhin wird es wohl noch Wochen dauern, bis die Schwierigkeiten ganz, vollständig behoben sein werden. Manche Mehrkosten erwachsen ja auch schon aus der Ueberlastung des Bahnverkehrs und seiner Betriebsmittel. Auch da hat die unvermeidlich riesenhafte Anspannung der Anforderungen übergroße Ansprüche an die Leistungsfähigkeit auch der Verkehrsmittel gebracht. Auch da war es nicht immer möglich, den Geboten, die eine so außerordentliche Benützung im Sinne der Wiederherstellung, der Ausbesserung von Schäden und der Erneuerung der Fahrbetriebsmittel stellt, immer sofort und vollständig gerecht zu werden. Mit den Lokomotiven und Waggons ging und geht es eben so wie mit den Menschen, an deren Arbeitsleistung fortdauernd die größten Forderungen gestellt werden müssen. Im Zeichen der Kriegswirtschaft kann es weder für Menschen noch für Maschinen eine andere Grenze der Arbeitsleistung geben, als die, welche in ihrer Wesenheit selbst gesetzt ist. Aber dieses andauernde Ueberschreiten der Norm läßt seine Wirkung schließlich auch bei der Maschine, bei ihrem so jähen Eisen und Stahl. Auch die Verkehrspolitik trägt dem Rechnung, indem sie innerhalb der unvermeidlichen Höchstspannung ihrer Anforderungen, ja, gerade um diese dauernd erfüllen zu können, die Leistung im einzelnen zu verringern sucht. Durch Einschränkung mehr entbehrlicher Verkehre und auch dadurch, daß sie dem Verkehr möglichst leichte Bedingungen schafft, so durch Bevorzugung der Verkehre im mehr ebenen Gelände, also durch möglichste Ablenkung von den Bergstraßen, deren Befahren an die Betriebe

mittel und an die Hilfsstoffe ja ungleich höhere Anforderungen stellen muß. Für die Industrie-Unternehmungen ergibt sich freilich wieder auch daraus manche Verteuerung des Betriebes. Denn die Zufuhr über die längere Strecke bringt notwendig eine Verteuerung der Frachtkosten, während diese für den Verbraucher unmittelbar dann zutage treten muß, wenn er das fertige Erzeugnis zugeführt bekommt.

Bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit sind die Werke beschäftigt, so sehr, daß die Angabe von Ablieferungsterminen kaum mehr Bedeutung hat. Sprach man sonst von zwei- oder dreimonatlichen Ablieferung, so werden die Termine jetzt wohl auch bis auf Jahresfrist gesteckt. Zudem handelt es sich ja ohnehin jetzt nur mehr um sogenannte freigegebene, von der Eisenzentrale zugewiesene Bestellungen, und für diese kommt die freie Vereinbarung eines Termines kaum mehr in Betracht. Und da sich der Kaskulation auf solche Zeiträume kaum mehr überwindliche Schwierigkeiten in den Weg stellen — wer vermöchte vorauszusagen, wie sich der Markt im nächsten Jahre darstellen wird! — so zeigt sich jetzt auch schon vielfach das Bestreben, als Preissatz die Notierung des vereinstigen Ablieferungstages zu vereinbaren, sich also nicht schon heute auf einen bestimmten Preis festzulegen.

Bei der vollen, ja überreichen Beschäftigung der Werke müssen auch an die neuerrichtete Eisenzentrale begreiflicherweise umso größere Anforderungen herangetragen, als ihr ja die Sichtung der Nachfrage, die Zuweisung gewissermaßen einer Rangnummer an die Bestellungen je nach deren Dringlichkeit und Unaufschiebbarkeit zukommt. Eine Arbeit, die ebenso verantwortungsvoll und unentbehrlich ist, wie sie durch das Anbringen der Nachfrage und durch die vorweg gegebene Vollbeschäftigung der Betriebe schwierig gestaltet werden muß.

Daß bei dieser durch die Verhältnisse bedingten Neuorganisation des Eisenverkehrs für den freien, auf Vorratsbildung hingewiesenen Eisenhandel kaum mehr etwas übrig bleiben kann, ist nur ganz selbstverständlich. Zunächst zehrt er freilich noch von seinen alten Vorräten. Wenn kein Nachschub, keine Ergänzung käme, würden diese allmählich bis zur Erschöpfung hinschwinden müssen und tatsächlich zeigt sich ja auch schon jetzt eine zunehmende Vichtung der Vorräte des Eisenhandels. Schon das Frühjahr mit den Anbau- und Kulturarbeiten der Landwirtschaft und vollends die Erntearbeit des Sommers wird indes so große Ansprüche für den Eisenhandel entstehen lassen, daß wohl wieder eine rechtzeitige Wiederauffüllung der Bestände auch des Eisenhandels nötig werden wird. So wird man dem Eisenhandel in absehbarer Zeit wohl eine Art Kontingent zuweisen müssen, wobei die Bemessung vielleicht am zweckmäßigsten vierteljährig, und zwar auf Grund der Zahlen des vorjährigen Verbrauches erfolgen wird.

Soweit es sich bei alledem um Schwierigkeiten handelt, gehören sie aber nur dem Augenblick und sie werden mit dem Kriegsende ganz so verschwinden, wie der Schnee an der Sonne. Gegenüber den Schwierigkeiten und Sorgen, die der U-Bootkrieg den Feinden, vor allem England gebracht hat und noch bringen wird, wiegen die unseren wirklich federleicht! Im Betriebe der Industrie werden Deutschland, wir und unsere Verbündeten ganz so der Einkreisung, mit der man uns bedrängen wollte, widerstehen wie in der Volks-ernährung. In England dagegen zeigen sich schon jetzt, obwohl der U-Bootkrieg kaum erst recht eingesetzt hat, Zeichen der beginnenden Not! In der letzten Februarwoche war die Fleischzufuhr Londons bereits um mehr als ein Fünftel kleiner als in der letzten Jännerwoche. Und diese Abnahme wäre noch größer geworden, wenn London nicht aus den übrigen Teilen Englands für das fünfzigprozentige Sinken der überseeischen Lieferungen halbwegs entschädigt worden wäre. Denn die Zufuhren aus Australien und Asien sind wie die aus Nord- und Südamerika teilweise sogar auf mehr als die Hälfte gesunken. Bei der Eigenart der Verhältnisse der Fleisch- und Getreideversorgung Englands wird es nun nicht lange möglich sein, für die Ueberseelieferungen im eigenen Lande Ersatz zu finden. Ganz dasselbe gilt aber auch vom Roh- und Hilfsstoffbedarf der Industrie und des Bergbaues in England und bei dessen Verbündeten. Nur ein Beispiel: Der Rohzustand in der Beschaffung des Grubenholzes, dieses für die Weiterführung des Kohlenbergbaues geradezu unentbehrlichen Hilfsmaterials! Schon im vorigen Jahre war der Grubenholzpreis in England auf das Fünffache des Preises der Friedenszeit gestiegen. Indes, diese Preisfrage konnte in einer Zeit wie der jetzigen ganz zurücktreten. Der englische Kohlenbergbau würde sich gewiß auch noch mit weit höheren Preisen zufrieden geben, so unerschwinglich sie erscheinen mögen, wenn er nur sicher wäre, Grubenholz noch überhaupt zu bekommen. Aber auch darin hat der U-Bootkrieg einen schweren Schlag geführt; denn England hatte seinen Bedarf an Grubenholz bisher in Norwegen, Schweden und Rußland gedeckt und diese Zufuhren sind jetzt völlig abgeschnitten. Man hat nun allerdings schon früher versucht, aus den Wäldern Schottlands wenigstens für den Winter Ersatz für diese ausbleibenden Lieferungen der Verbündeten zu finden. Aber diese Hoffnung ist an der Rückständigkeit der schottischen Forstwirtschaft, die schon seit Jahrzehnten ohne rationellen Aufforstungsplan arbeitet, zu Schanden geworden. So wird England jetzt auch für die Grubenholzversorgung auf seine eigene, auf die Inlandsproduktion angewiesen bleiben. Welche Störungen im Kohlenbergbau Englands sich auch daraus ergeben müssen, das zeigt sich schon jetzt: die Kohlenversorgung seiner Verbündeten hat bereits bedenklich nachgelassen. Italien bekommt von England kaum mehr ein Drittel der Kohlenmenge, die ihm von England früher versprochen worden war. Verwirrung und Bedrängnis treten im Betriebe der Eisenbahnen und der Schifffahrt sowie der Kriegswirtschaft Frankreichs und Englands bereits jetzt zutage. Und mit jeder neuen Woche U-Bootkrieg werden sie sich noch mehr steigern, steigern bis zum Unmöglichen, bis zur endlichen Einkreisung der Friedensbereitschaft.