

Der Ökonomist.

Die Regelung der Rohstoffbezüge nach dem Kriege.

Wien, 21. Januar.

Eine der wichtigsten Fragen für die gesamte wirtschaftliche Produktion ist die Regelung der Rohstoffbezüge nach dem Kriege. Eine Aktion von so weittragender Bedeutung muß rechtzeitig vorbereitet werden und wird daher jetzt schon im Kreise der Regierung und der Industrie in Erwägung gezogen. Ueber die Pläne, welche die Staatsverwaltung hat, gab eine Darstellung Aufschluß, die der Sektionschef des Handelsministeriums Richard Riedl kürzlich in einer Monatsversammlung des Industriellen Klubs gab, in der sich über diesen Gegenstand eine eingehende Debatte entspann. Nachstehend lassen wir die wichtigsten Mitteilungen des Sektionschefs Riedl folgen. Der Gedankengang seiner Rede war der folgende:

Die Rohstofffrage bildet, wie ich versichern kann, bei uns den Gegenstand ernstester Erwägung. Die erste Aufgabe ist die Sicherung der nötigen Rohstoffe. Es ist gewiß anzunehmen, daß infolge der starken Zurückdrängung des Bedarfes durch die Seesperre große Rohstofflager in Uebersee vorhanden sind; aber ebenso sicher ist es, daß wir zumindest bei gewissen Rohstoffen mit einer absichtlichen Zurückhaltung derselben rechnen müssen. Es liegen bereits Berichte von neutralen Handelsplätzen vor, welche von Ringbildungen in England und Amerika sprechen zu dem Zwecke, nach Eintritt des Friedens den Mittelmächten die Rohstoffversorgung zu erschweren oder unmöglich zu machen. Damit müssen wir rechnen, wie auch mit der weiteren Wahrscheinlichkeit, daß der Wettbewerb der Käufer nach Öffnung der Seewege außerordentlich lebhaft sein und gleichfalls eine Erschwerung oder Verteuerung des Rohstoffbezuges bewirken wird. Auf eine derartige Beurteilung der Lage ist es zurückzuführen, daß einzelne Industrien bei uns wie in Deutschland heute schon an die Vorausbedingung ihres Bedarfes nach Eintritt des Friedens geschritten sind. Der letzte große Kurssturz der Mark wurde auf solche Rohstoffkäufe, lieferbar nach Friedensschluß, zurückgeführt. Die erste Aufgabe ist also, daß die Rohstoffe mit Eintritt des Friedens parat sind. Die zweite Aufgabe ist die Beschaffung der Valuta. Zur Befriedigung der ungeheuren Bedürfnisse nach dem Frieden werden wir — das ist sicher — nur über eine beschränkte Menge ausländischer Zahlungsmittel verfügen. Bisher hat man im Auslande Rohstoffe und Waren gekauft und hat sich dann umgesehen, wie man die notwendigen Zahlungsmittel beschafft. Dieses Verhältnis werden wir nun umkehren müssen, wenn wir nicht unsere Valuta schwer schädigen wollen. Wir werden den Bedarf an Waren nach der Menge der zur Verfügung stehenden Valuta richten müssen. Wir werden uns auf irgendeinem Wege ausländische Zahlungsmittel beschaffen müssen und werden ein Hinausschwellen des Bedarfes über diese Mittel verhindern müssen. Daraus folgt die Notwendigkeit planmäßiger Einschränkung unserer Bedürfnisse. Dies setzt eine weitgehende Organisation in der Warenbeschaffung voraus. Ich möchte dies jetzt nur andeuten, ich komme später noch darauf zurück. Die dritte Sache, die man braucht, sind die Transportmittel, namentlich der Schiffsraum. Wie es mit dem Schiffsraum heute bestellt ist — während des Krieges — mögen Ihnen einige Ziffern über die Steigerung der Frachtraten auf dem englischen Markt zeigen. So betrug die Fracht beispielsweise für Reis vor dem Krieg 14 sh., heute 120 sh.; La Plata-Weizen 11 sh., jetzt 110 sh.; Kohle von Cardiff nach Italien vor dem Krieg 6 sh. 7 d., heute 60 sh.; für Baumwolle von Nordamerika nach England früher 25 sh., jetzt 250 sh. In dieser Steigerung der Fracht auf das Zehnfache kommt die Bindung eines großen Teiles der Welttonnage für kriegerische Zwecke zum Ausdruck. Wir dürfen uns nicht denken, daß nach dem Kriege alle diese Tonnage plötzlich frei sein wird. Sie wird zum großen Teile auch nach Beendigung des Krieges gebunden sein durch die nachwirkenden Bedürfnisse des Krieges. Wenn zum Beispiel heute Frieden geschlossen wird, müssen Truppen und Kriegsmaterial aus Saloniki, Ägypten, Indien usw. transportiert werden, und jedes Schiff, das mit der Demobilisierung beschäftigt ist, setzt ein zweites Schiff in Bewegung, das es mit Kohle versorgt, so daß ein großer Teil der Tonnage nach dem Kriege noch für den Krieg und nicht für den Handel beschäftigt sein wird. Dazu kommen die Schiffsverluste, die allerdings zum Teil durch Neubauten ausgeglichen werden. Die Werften arbeiten ja sowohl in Deutschland wie in England. Bei uns fällt noch als Sondernachteil ins Gewicht, daß nicht jedes Schiff, das erhalten geblieben ist, fahrtbereit ist. In dieser Beziehung sind die Deutschen uns gegenüber im Vorteil. Die Zufluchtsstätten ihrer Schiffe sind die weit ins Land hineinreichenden Flußhäfen der Elbe und Weser, gesichert gegen jeden Ueberfall und ausgerüstet mit modernen Werften und Dockbetrieben, so daß die Dampfer, die in Hamburg und Bremen in Sicherheit liegen, auch bereit sind — technisch wenigstens — für den Beginn des Betriebes. Dagegen wird man auch in Deutschland, anfangs wenigstens, mit Schwierigkeiten bei der Bemannung und der Kohlenversorgung zu rechnen haben. Bei uns wird von der Öffnung der Häfen bis zum Auslaufen der Schiffe eine gewisse Zeit verstreichen. Dazu kommt noch die Unmöglichkeit der Kohlenversorgung in der bisher üblichen Weise — nämlich mit englischer Kohle — die durch unsere eigene, auf dem weiten Landwege heranzubringende wird ersetzt werden müssen. Auf der anderen Seite hat unsere Handelsflotte einen kleinen Vorteil: Den verhältnismäßig geringen Rohstoffbedarf unserer Industrie gegenüber dem deutschen und den geringeren Umfang unserer Tonnage. Wir haben hier eine Größe, die der planmäßigen Organisation leichter zugänglich ist als eine bedeutende Flotte. Naturgemäß ist auch eine kleinere Industrie für die Organisation zugänglicher als eine große. Es wird nun unsere Aufgabe sein, diesen beschränkten Schiffsraum auf jeden Fall für unsere Transporte sicherzustellen. Das ist das Einzige, worüber wir mit Sicherheit verfügen können. Auf eine Aushilfe durch Schiffe fremder Flaggen ist nicht oder nicht mit Bestimmtheit zu rechnen. Daher wird wohl ein Eingreifen des Staates zur Verhinderung von Fahrten zwischen fremden Häfen notwendig werden, wie dies in England schon geschehen ist. Diese schwierige Aufgabe ist nicht ohne Hilfe der Industrie und ihrer Organisation zu lösen. Unsere Handelsmarine ist heute vergleichbar einer Industrie in einem von feindlicher Invasion heimgesuchten Gebiete. Sie ist in derselben Lage wie eine Fabrik im Kriegsgebiet, ihre Anlage ist vernichtet oder im günstigsten Falle stillgelegt und sie hat Anspruch darauf, daß der Schaden ihr ersetzt oder doch die Wiederherstellung erleichtert werde. Das wird bis zu einem gewissen Grade bewirkt werden können durch die Teilnahme an der internationalen Frachtkonjunktur nach dem Kriege. Wenn man sie nun im Interesse unserer Volkswirtschaft daran hindert, von der internationalen Frachtkonjunktur schrankenlos Gebrauch zu machen, so muß man ihr als Ersatz dafür die Beschäftigung für den heimischen Bedarf sichern. Es ist insolge-