

Der Krieg in seinen wirtschaftlichen Folgen. Kohlenwirtschaft im Kriege.

Wien, 17. Februar.

Kohle ist im Kriege die zweite Munition geworden. In allen Ländern werden die stärksten Anstrengungen entwickelt, um die Bergwerke auf das intensivste auszubeuten, den gewonnenen Brennstoff möglichst rasch den Stätten des Verbrauches zuzuführen, den eigenen Bedarf und die Erfordernisse der befreundeten oder neutralen Länder zu befriedigen; trotz der größten Kraftentwicklung ist aber die Kohle ungemein knapp, die Versorgung der Bevölkerung wird nur unzureichend gedeckt, die Förderung und Verwendung ist überall der weitgehenden Ausnahme des Staates unterworfen. Die Verstaatlichung der Kohlenbergwerke in England ist ebenso ein Zeichen der Zeit, wie es vor zwei Jahren die Einführung der allgemeinen Dienstpflicht war; in dem Lande, das sonst den Mittelpunkt schrankenlos freier Betätigung der wirtschaftlichen Kräfte bildete, wird die größte Industrie vom Staate bewirtschaftet und ausschließlich im Hinblick auf die Ziele des Krieges verwaltet. In den englischen Steinkohlengruben wird fast die Hälfte der gesamten Erzeugung Europas gewonnen; im Kriege konnte aber die Kohlenförderung dort nicht ausgedehnt werden, sie ist vielmehr hinter dem Hochstande früherer Jahre empfindlich zurückgefallen, von 22 auf 255 Millionen Tonnen gesunken. Der Kohlenbedarf hat sich dagegen bedeutend gesteigert. Die riesige Kriegsflotte ist fortwährend unter Dampf, für Truppen- und Materialbeförderungen müssen die gecharterten Handelsschiffe mit ihrer schweren Ladung unausgesetzt geheizt werden; eine große neu entstandene Munitionsindustrie benötigt gewaltige Mengen von Brennstoff, zur See werden weit größere Kohlenmengen als in Friedenszeiten an die verbündeten, selbst durch bittersten Mangel heimgefuhrten Länder verschifft. Der Unterseebootkrieg wird zwar auch den Kohlenexport wesentlich beschränken, weil die Kohlendampfer wegen der großen Segelratten der Meere kleiner ausfahren und namentlich die Sendungen an die Neutralen, die der Lockung Amerikas zur Parteinahme für England widerstehen, so gut wie ganz ausfallen dürften. Aber auch in diesem verringerten Umfange wird England mit seiner Kohle sehr haushalten müssen, um die Produktion der für den Krieg wichtigen Artikel jederzeit auf der Höhe zu erhalten. Die Verstaatlichung der Kohlengruben in Kriegzeiten soll der englischen Staatsverwaltung jenen Einfluß auf die Gruben geben, den die Regierungen in unserem Lande und auch in Deutschland seit dem Kriegsausbruch durch Kriegsgesetze und Vereinbarungen mit den Grubenbesitzern bereits haben; die Beschränkung geht aber namhaft weiter, weil in England auch der Betrieb vom Staate übernommen, die Zuteilung der Kohle von ihm geregelt wird. Die Eigentümer werden aus den staatlich verwalteten Gruben ihre Rente beziehen, in die Bewirtschaftung aber nichts dreinzureden haben. Der Staat wird zunächst die Verwendung der Kohle selbstherrlich regeln, allein entscheiden, wer Kohle bekommt, welche Mengen für den Krieg bestimmt und welche der Privatindustrie zuzuwenden sind. Er wird auch den Preis und Arbeitslohn festsetzen, die Förderung und Versendung leiten. Ob es ihm gelingt, eine zureichende Ausdehnung der Produktion zu erzielen, das wird von der Macht abhängen, die er gegen die Arbeiter einzusetzen vermag. Bisher fanden alle solchen Bemühungen an dem gesetzlich festgelegten Achtstundentag ihre Schranke, den die Bergleute unter keiner Bedingung aufgeben wollten. Durch den staatlichen Betrieb werden jetzt auch die Kohlenarbeiter in England gleichsam unter militärischen Zwang gestellt und es wird sich zeigen, ob die Regierung in so außerordentlichen Zeiten eine Erweiterung der Förderzeit durchsetzen vermag.

Deutschlands Kohलगewinnung ist noch nicht auf der vollen Höhe der Friedenszeit, da auch von den Bergarbeitern zahlreiche der jüngeren unter den Fahnen stehen und Kriegsgefangene und Frauen nur einen unzureichenden Ersatz bieten; im Jahre 1916 dürften etwa 175 Millionen Tonnen Schwarzkohle, 90 Prozent der Friedensproduktion, gefördert, die Braunkohle auf 90 Millionen Tonnen über den höchsten früheren Stand hinaus gebracht worden sein. Trotz einer so gewaltigen Entwicklung kann doch der Bedarf der heimischen Wirtschaft nicht jederzeit voll befriedigt werden. In dem harten Winter leidet die Bevölkerung der großen Städte unter der Kälte, die Beschränkungen der Bahnen und Straßenbahnen, der städtischen Beheizung und Beleuchtung sind von Deutschland ausgegangen, allerdings daselbst viel vorsorglicher bereits in einem weit früheren Zeitpunkte eingeleitet worden und deshalb auch wesentlich milder ausgefallen. Der eigene Kohlenbedarf Deutschlands war in Friedenszeiten mit 157 Millionen Tonnen Steinkohle, das ist mit 30 Prozent der Förderung, berechnet worden. Im Kriege ist der Eigenverbrauch der deutschen Wirtschaft sehr bedeutend gestiegen. Die Bahnen haben für die Beförderungen von Truppen und Kriegsmaterial unausgesetzt riesige Leistungen und deshalb auch ein Mehrfaches des früheren Kohlenverbrauches; die für den Krieg tätigen Industrien, die Geschütz-, Waffen- und Geschloßfabriken, die Eisenwerke und Maschinenfabriken, die Werften und verschiedenartigsten Kriegsanlagen verbrauchen unausgesetzt eine gewaltige Kohlenmenge, da sie in ununterbrochenem Vollbetrieb, unter steter Ausnützung aller Einrichtungen in Feuer gehalten werden müssen. Von den neu zugewachsenen, militärisch besetzten Ländern müssen weite Gebiete, denen der Brennstoff fehlt, wenigstens notdürftig mit Kohle versorgt werden. Der Export deutscher Kohle ist zwar im Kriege erheblich eingeschränkt worden. Die Versorgung in Österreich leidet unter den unzureichenden Zufuhren der abgewohnten schlesischen Kohle. Dafür muß Deutschland jetzt im verstärkten Unterseebootkriege die wirt-

lich neutral gebliebenen Länder für die ausgeperrte englische Kohle entschädigen, nach Holland, Dänemark, Skandinavien, der Schweiz in jedem Monat fast zwei Millionen Tonnen Kohle schicken. Deutschland ist mit Recht bemüht, die Bedürfnisse der Neutralen ausreichend zu decken, lieber der eigenen Bevölkerung etwas abzunehmen, als Anforderungen von dieser Seite unbefriedigt zu lassen. Für Kohle, die nach dem Ausland versendet wird, werden wichtige Lebensmittel und Valuten zur Bezahlung anderer Artikel eingetauscht. Die Deckung des Kohlenbedarfes ist eine stillschweigend übernommene Pflicht aus der Absperrung dieser Länder durch den Unterseebootkrieg und für die gesamte politische Konstellation von nicht hoch genug zu veranschlagender Wichtigkeit.

Schwieriger als in Deutschland gestaltet sich die Frage der Kohlenversorgung in der österreichisch-ungarischen Monarchie. Für den heimischen Kohlenbedarf mußten wir auch in Friedenszeiten Steinkohle aus Oberschlesien in der jährlichen Durchschnittsmenge von dreizehn Millionen Tonnen beziehen, während wir alljährlich sieben Millionen Tonnen Braunkohle aus Böhmen nach Sachsen und Bayern verschifften. Die preussischen Gruben stellen der österreichischen Wirtschaft nur den vierten Teil der früheren Mengen bei, die Ausfuhr der Braunkohle konnte aber nur in geringerem Verhältnisse eingeschränkt werden, weil diese Sorten in Deutschland ihr angestammtes Absatzgebiet haben, im Inland aber nicht für alle Zwecke, denen die Schwarzkohle dient, gleichmäßig verwendet werden können. So ergibt sich im vorhinein ein Manko von 6 bis 8 Millionen Tonnen, das anderweitig nicht ersetzt werden kann, zumal die eigene Erzeugung mit großer Mühe erst im letzten Jahre über die Höhe der letzten Friedenszeiten etwas emporgehoben werden konnte. Der Kohlenbedarf ist aber, trotzdem einzelne Industrien schwächer arbeiten und die Schifffahrt still liegt, ohne Zweifel aus den gleichen Gründen wie in Deutschland weit stärker als in früheren Zeiten. Bei der allmählich durchgeführten Deconomie der Verwendung würde so ziemlich das Auslangen mit den vorhandenen Kohlenmengen gefunden werden können, wenn es gelingen würde, diese von den Gruben rasch abzuführen und an die Stätten des Verbrauches zu bringen. Die Kohlenfrage ist in erster Reihe eine Frage der Transportmittel, eine Besserung der Versorgung der großen Städte ist von der Milderung der Verkehrsschwierigkeiten abhängig. Die Bahnen haben durch die gesteigerte Benützung für den forcierten Zugverkehr ihre Wagen und Lokomotiven weit stärker als in normalen Zeiten abgenutzt; große Teile des Fahrparks sind ständig in Reparatur, mußten auch vielfach als völlig unbrauchbar geworden ausgeschieden werden; die Nachschaffungen und Instandhaltungen vollziehen sich aber nur sehr langsam, weil die Waggonfabriken mit dringenden Aufträgen überhäuft sind und ihre Erzeugung nicht mehr erweitern können. Die augenblickliche Verschärfung in der Versorgung der großen Städte wurde durch die lange andauernde Kälteperiode verursacht; ist diese wieder vorüber, so wird sich die Lage etwas abmildern. Die Industrie wird aber noch für geraume Zeit mit Knappheit in der Beschaffung der Kohle zu rechnen haben.

Von der Kriegskonjunktur ziehen die unternehmungen der Kohlenindustrie in nicht geringerem Maße als die Eisenwerke, manche sogar noch erheblich mehr Nutzen; die Bergwerksgesellschaften haben im Kriege die reichsten Gewinne erzielt und zahlen steigende Dividenden. Das größte Unternehmen in Ungarn, die Salgó-Lajos-Gesellschaft, war in der Lage, durch Heranziehung interner Rücklagen und eine Kürzung der Dividende um 10 Kronen den Schaden vollständig zu tilgen, der den Gruben von Petrofenz durch den Einbruch der Rumänen erwuchs; im heurigen Jahre wird die Gesellschaft ohne Zweifel zu der früheren hohen Dividende zurückkehren, wahrscheinlich noch über sie hinausgehen. Die Gesellschaften der böhmischen Braunkohlenindustrie haben im Jahre 1916 die Ausfälle der Förderung aus dem ersten Kriegsjahr noch nicht überwunden, weil namentlich im Brüxer Revier die Abfuhr sehr erschwert, die Waggonbeistellung unzureichend war, während das Falkenau-Elbogener Revier einen gesteigerten Bahnversand hatte. Die Gesellschaften dürften jedoch, so weit sich bis jetzt beurteilen läßt, hohe Bilanzsummen ausweisen und manche von ihnen auch die Dividenden steigern. Die Steinkohlenwerke in Mähren und Schlesien dürften im Jahre 1916 den Gipfelpunkt ihrer bisherigen Verdienste erreicht haben. Trotz verteuerter Förderung, trotz höherer Steuern und sonstiger öffentlicher Lasten haben die Kohlenwerke aus den hohen Preisen und günstigen Absatzmöglichkeiten reichen Nutzen gezogen. Es entspricht nicht dem Gefühl der Billigkeit, daß die Kohlenproduzenten die höchsten Gewinne haben und daß dabei die Kohle immer teurer, für viele Kreise fast unerschwinglich wird. Ähnliche Erscheinungen zeigen sich auch auf anderen Gebieten. Die Papierfabriken arbeiten vielfach mit reichen Gewinnen, manche früher sehr verfehlte Unternehmungen haben ihre Bilanzen in einem Jahre saniert, die Verluste ganz getilgt, Rücklagen gemacht und Dividenden gezahlt, weil sie in der Lage waren, die Papierpreise zu steigern und den Verbrauch zu bedrücken. Daß sich solche Tendenzen im Kriege hemmungslos ausleben können, ist eine bedauerliche Erscheinung. Die Rücksicht auf die Konsumenten, auf die bürgerliche Bevölkerung und die auf die Rohstoffe und Hilfsmaterialien angewiesenen Industrien ist in so harten Zeiten ein wichtiges Gebot des sozialen Pflichtbewußtseins.