

## Wochenchau.

H. A.—r. Auch diese Woche war vom Unterseebootkrieg und der Sorge um die Kohle beherrscht. Und da innerhalb des Unterseebootkrieges der Kohle wieder eine ganz besondere Bedeutung zukommt, bei der Möglichkeit, die Kohlenzufuhren Englands nach Frankreich, Italien und nach Saloniki abzuschneiden, so gewinnt die Kohlenfrage noch doppelt große Wichtigkeit in diesem Kriege. Wie wenig bedeuten dem gegenüber all die vielen Dividenden-Freuden und die wenigen Dividenden-Leiden unserer Börse. Auf diesem Gebiete sind kaum mehr Ueberraschungen möglich. Kaum eine Unternehmung gibt es, die nicht über eine ganz unerträgliche Verteuerung der Betriebskosten, vor allem der Koh- und Hilfsstoffe klagen würde, eine Verteuerung, die aber dem Hinaufschneiden der Dividende keineswegs hinderlich war. Weit aus größer als die Steigerung der Gesehungskosten war eben nicht bloß die des Brutto-, sondern auch die des Reinertrages dank der noch höheren Steigerung der Verkaufspreise, und so sieht man neben zehntausend entzückten Aktionären Millionen Verbraucher als Leidtragende. Dieser Krieg ist der beste Arbeitgeber, den Industrie und Handel sich wünschen konnten. Drum kann unsere Börse eigentlich nur dann von einer Ueberraschung sprechen, wenn sie einmal — ganz ausnahmsweise — von einer Dividendenkürzung hört. Wie etwa bei der Salgo-Tarjaner Steinkohlen-Gewerkschaft, bei der freilich auch wieder der Krieg, die Rückwirkung von Kriegsschäden das Entscheidende war. So mußte all das gegenüber dem Gewaltigen, das der Krieg mit seinen Wirtschaftsproblemen an Neuem gebracht hat, weit zurücktreten. Wichtiger als der immer höhere Aufbau der Dividenden ist der allmähliche Abbau der Warenpreise geworden. Die Kriegswirtschaft hat ihn bereits begonnen und die Uebergangswirtschaft nach Wiederkehr des Friedens wird darin noch kräftiger vorgehen müssen.

Dem Kriegsende, dem Frieden muß uns jeder Erfolg des Unterseebootkrieges immer näher bringen. Wie dieser den ganzen Erdball umspannende Krieg durchaus nicht in letzter Linie von den Aufgaben der Lebensmittelfuhr und da wieder der Verteilung beherrscht ist, so wird der Unterseebootkrieg mit seiner Unterbindung der Versorgung der Feindesländer zu einem Mitentscheidenden, wenn schon nicht zu dem Hauptentscheidenden werden. Die Rückwirkung der scharfen Führung des Unterseebootkrieges macht sich schon jetzt, nach nicht viel mehr als einer Woche U-Bootkrieg in England und bei seinen Verbündeten schwer fühlbar. Und wie beim Stoß elastischer Kugeln wirkt diese Kampfweise auch über den Atlantischen Ozean, nach Nordamerika hinüber. Sein Bahnverkehr ist in arges Stoden geraten, weil die Bahnhöfe und Lagerhäuser in den Hasenplätzen seit dem Stillliegen der Frachtdampfer neu anrollende Güter nicht mehr aufnehmen können. So wirken die Unterseeboote der Zentralmächte auf tausende Seemeilen weit in die Ferne. Vom Kanal, von der Nordsee und vom Mitteländischen Meer, wo sie Wachtsdienst halten, fühlt der Verkehr den Stoß bis zur pazifischen Küste Amerikas. Das „Alle Räder stehen still!“ gilt jetzt von dem Machtgebot der Unterseeboote.

Das Eingreifen der Unterseeboote hat dieses Stillstehen der Räder wirklich gebracht. In Frankreich und Italien selbstverständlich nach viel mehr als in Amerika, das sich ja bloß vor einer betriebstechnisch zu erklärenden Verkehrsstauung sieht, während Frankreich und Italien unter immer schwerer drückender Kohlennot leiden. Ihre Fabriken, auch die der Munitionsindustrie, müssen Feuerlöcher einlegen und die Eisenbahnen sehen sich zur weitestgehenden Einschränkung, wenn schon nicht zur Einstellung des Verkehrs gezwungen, weil die Zufuhr der Heizkohle unterbunden ist. Der Großteil der Dampfer mag überhaupt nicht auszufahren und die Wagemutigen ereilt das Unterseeboot auf hoher See, wenn sie nicht schon im Küstenumkreis einer Mine zum Opfer fallen. Dabei ist England selbst mit fast eisenhaltigen Millionen Tonnen Getreide und Futtermittel auf die Ueberseeversorgung angewiesen. An Weizen allein müssen siebeneinviertel Millionen Tonnen vom Auslande geliefert werden. Diesem riesigen Bedarf an Zufuhr standen schon bisher die Knappheit der Vorräte in den Bezugsländern sowie die Frachtraumnot gegenüber und der U-Bootkrieg wird jetzt das Uebrige besorgen.

Erst jetzt bekommt England den Krieg so recht zu fühlen. Den Militarismus Deutschlands wollte England vernichten und nun sieht es sich Zug um Zug gezwungen, innerhalb weniger Wochen das bei sich daheim selbst zu schaffen, was dieser Militarismus Deutschlands und dessen mit jenem eng verbundene Wirtschaftspolitik im Laufe eines Jahrhundert in zäher Arbeit aufgebaut haben. Der Einführung der Wehrpflicht ist die Schaffung eines Millionenheeres gefolgt und in der Kriegswirtschaftspolitik wird das Beispiel des verhassten Gegners Schritt um Schritt nachgeahmt. So, in manchem Belang hat sich das antimilitaristische England zu noch schärferen Maßnahmen entschlossen, um den Krieg bis aufs Äußerste zu führen.

Deutschland und Oesterreich-Ungarn hatten ihre Eisenbahnen schon im Frieden aus volkswirtschaftlichen Erwägungen verstaatlicht — England führte den Staatsbetrieb auf seinen Eisenbahnen beim Kriegsbeginn aus militärischen Rücksichten ein. Aber England ging sehr rasch viel weiter: auch die Handelsflotte wurde zu etwa zwei Drittel verstaatlicht, für den Krieg requiriert. Und verstaatlicht wurde auch die Schiffsversicherung! Verstaatlicht wurde aber auch die Munitionsindustrie und ebenso hat der Staat seine Hand jetzt auf die Kohlengruben gelegt, auch ihr Betrieb ist nunmehr verstaatlicht. Wenn Fürst Krapotkin diesen Weltkrieg vorhergesehen hätte, dann hätte er für sein Werk „Wohlstand für alle“, in dem er die Zukunftsorganisation der Menschheit, ihrer Wirtschaft in Produktion und Verbrauch aufzubauen versucht,

gewiß so manchen Fingerzeig bekommen. Der Krieg hat England — zunächst freilich nur bis zur Wiederkehr des Friedens — den staatlichen Betrieb eines großen Teiles der Industrie, ferner von Eisenbahn, Schifffahrt und Bergbau gebracht. So fehlt jetzt in England nicht mehr viel zu dem, was man gerade dort noch wenige Jahre vorher als unmöglich, wenn schon nicht als Utopie bezeichnet hatte. Alles verstaatlicht! War Lloyd George seinerzeit aus sozialpolitischen Erwägungen für den Staatsbetrieb der Kohlengruben eingetreten, ohne dabei viel Gehör zu finden, so nötigt er ihn England jetzt unter dem Kriegsdruck auf. Was die großen Arbeitseinstellungen nicht erreicht haben, das ist jetzt dem Arbeitgeber Krieg gelungen. Die Verstaatlichung der Gruben in England läuft praktisch auf dasselbe hinaus, was bei uns erreicht wird, wenn ein Betrieb unter staatlichen Schutz gestellt wird: auf die ständige Aufrechterhaltung des Betriebes durch Bindung seiner Beamten- und Arbeiterschaft. Die Freiheit des Arbeitsvertrages wird auf Kriegsdauer in einem gewissen Maße aufgehoben. Diese Verstaatlichung des Betriebes der Gruben sichert der Regierung aber auch die volle Verfügung über die Produktion, über die Förderung der Gruben, sowie den vollen Einfluß auf die Verwertung des Förderungsergebnisses. Von da bis zum staatlichen Kohlenmonopol, wie es die Fabians so dringend empfohlen hatten, eines Produktions- und Handelsmonopols für Kohle ist wirklich nur mehr ein Schritt! So ist England jetzt noch viel weiter gegangen als Preußen mit Gladbeck und der Hibernia und auch als Oesterreich, das vor zwei Jahren mit seiner denkwürdigen Kohlvorordnung und mit den Bemühungen, dem Staate wieder größeren Einfluß auf den Kohlenbergbau zurückzuerobern, einen wichtigen Schritt vorwärts gemacht hat. Vor dem stärksten Kampfmittel Deutschlands greift England jetzt zum stärksten Abwehrmittel wenigstens in der Kohlenversorgung.

Gegenüber diesen Kohlen Sorgen Englands und seiner Verbündeten treten die Schwierigkeiten, die sich auf diesem Gebiete bei uns zeigen, weit und immer weiter zurück. Bei uns herrscht ja kein absoluter, nur relativer Kohlenmangel. Relativ im Sinne der bloß lokal mangelhaften Verteilung! Also kein Notstand in der Kohlenförderung, sondern in der Beförderung der Kohle. Hätten wir nur genug Waggons und Lokomotiven, genug Stationsraum und Geleise für die entsprechend rasche Abfuhr der Kohle aus den Revieren, an Kohle würde es gewiß nicht fehlen! In Wirklichkeit aber haben Wien und Prag, Brünn und Linz und all die anderen Städte, die über Kohlemangel klagen und nun zur Streckung von Beleuchtungs- und Heizmaterial gezwungen sind, hauptsächlich deshalb keine Kohle, weil auch unsere Verkehrsmittel, ganz so wie die der anderen Länder für die Ansprüche der Kriegswirtschaft nicht ganz ausreichen. Einen solchen Umfang und eine solche Dauer des Krieges hat man ja eben nirgends als möglich erachtet und darum in der Friedensarbeit auch nicht dafür vorgesorgt. In kommenden Zeiten wird man vielleicht auch für den Approvisionierungs- und Verkehrsbedarf des Krieges entsprechende Vorsorge treffen, wie dies in Deutschland vor fünfundsiebzig Jahren finanziell, mit dem Schatz im Julius-Turm geschehen ist. Die Kohlenverlegenheiten der Städte sind eine Folge nur des Fahrpartmangels. Der beste, sprechendste Beweis für den rein örtlichen Charakter des Mangels ist es ja doch, daß die Halden in den Revieren bis zum fast Unmöglichen überfüllt sind. Und hätte man sich nicht mit der Abfuhr nach Deutschland, eine Abfuhr, die durch die Herjendung reichsdeutscher Wagen ermöglicht wird, so müßten Feierschichten eingelegt werden, weil sonst, bei langsamerer Abfuhr die schon jetzt überfüllten Halden keinen Raum mehr für die neue Förderung böten. Diese Ausfuhr jenes Teiles der Kohlenvorräte nach Deutschland, den wir nicht mit unseren eigenen Betriebsmitteln abführen können, schützt also unsere Belegschaften vor dem Einlegen von Feierschichten.

So hat dieser Krieg denn auch da eine Ueberraschung gezeitigt, das starke Ueberwiegen unserer Kohlenausfuhr nach Deutschland über die Kohlenlieferung Deutschlands nach Oesterreich-Ungarn, obwohl unsere Förderung kaum das Viertel der deutschen beträgt. Unsere Kohlenfrage ist und bleibt also nur eine Verkehrsfrage, während sie bei der Entente eine Frage der Produktion ist. Das Ostrauer Revier hat im Jahre 1916 um 150.910 Waggons Kohle mehr als im Friedensjahre 1913 gefördert, eine Steigerung um mehr als 16 Prozent! Das Kladoer Revier, Schazlar, Galizien, Falltau haben fast ganz dasselbe gefördert und nur im nordwestböhmischen Braunkohlenrevier hat sich ein Ausfall ergeben. Aber dieses Weniger — 360.744 Waggons = 24 Prozent — ist durchaus nicht so groß, daß es die jetzigen Verhältnisse erklären könnte. Wie sehr der Verkehr an der Kohlenfrage beteiligt ist, dafür ist es wohl am bezeichnendsten, daß man Kohle jetzt sogar schon auf dem Wasserwege nach Prag zu verschiften sucht, so kostspielig diese Beförderung sich erwiesen hat.