

## Der Ökonomist.

### Der Krieg in seinen wirtschaftlichen Folgen. Kohlenversorgung. Künftige Arbeitsmethoden der Industrie.

Wien, 11. Mai.

Eine leichte Entspannung in der bitteren Not der Brennstoffversorgung ist doch zu bemerken. Den ganzen Winter hindurch hatte die Industrie mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen. Die Zuweisung von Kohle für den Hausbrand wurde auf das Maß des Allernotwendigsten eingeschränkt, bis tief in den Mittelstand hinein mußte die Bevölkerung namentlich in den großen Städten unter Frost und Kälte leiden, in den meisten Wohnungen konnten nur ein, höchstens zwei Zimmer geheizt werden, und doch blieben viele Tausende von Wagen Kohle durch den Hausbrand dem industriellen Verbräuche entzogen. Dieser eine wichtige Faktor der Kohlenaufzehrung ist seit mehr als einem Monat weggefallen. Der Bedarf der Bahnen hat durch die starken Einschränkungen des Zivilverkehrs vorübergehend eine Verringerung erfahren, die auf etwa acht Prozent des normalen Verbrauches an Lokomotivkohle veranschlagt werden kann. Diese Verminderung der Brennstoffverzehrerung ist aber seither wieder zum größten Teile ausgeglichen worden. Die Lokomotiven, die dem normalen Personen- und Güterverkehr entzogen wurden, werden so gut wie alle für militärische Zwecke benötigt und stehen an den Fronten wie im Hinterlande ständig unter Feuer, zumal durch die Vorschübung der kriegsrischen Operationen nach dem Osten die durchmessenen Bahnstrecken sowie die Fahrtdauer eine außerordentliche Erweiterung erfahren haben. Die neuen Lokomotiven werden, so wie sie eingeliefert werden, sofort in den Dienst gestellt und so wieder zu Kohlenverzellern. Endlich sind die Bahnen aus vielfachen Gründen bestrebt, ihre stark verminderten Kohlenlager zu ergänzen und sich Vorräte für mehrere Wochen hinzulegen, um für alle im Kriege möglichen Zwischenfälle gerüstet zu sein. Wenngleich so der eigene Kohlenverbrauch der Bahnen nicht geringer geworden ist, so hatten doch die inneren Verhältnisse der Transportunternehmungen erleichternd auf die Kohlenversorgung gewirkt. Der Waggonmangel ist geschwunden, die Kohle wird rascher weggeschafft und zuegeschoben, und so können die Kohlenmengen, die uns Oberösterreich vertragsmäßig überläßt, jetzt vollständig abgenommen werden, so daß die Zufuhr aus diesem wichtigsten ausländischen Versorgungsgebiete eine namhafte Besserung aufweist. Die Kohlegewinnung ist allerdings noch im Rückgange, weil die Leistungsfähigkeit der Bergarbeiter zum Teil als Folge der schlechten Ernährungsverhältnisse geringer geworden ist und auch der Mangel an Grubenholz sich empfindlich fühlbar macht. Im Jahre 1917 betrug die Kohlenförderung der heimischen Schächte nur 104,2 Millionen Meterzentner, um fünf Millionen weniger als im Vorjahre; im ersten Viertel des heurigen Jahres sank sie auf 22,9 Millionen Meterzentner, was einen weiteren Ausfall von 3,4 Millionen Meterzentner bedeutet. Diese bedauerlichen Erscheinungen werden sich wohl erst mit dem Spätherbst wieder zum Besseren wenden können, wenn mit der neuen Ernte eine Hebung der Ernährungsverhältnisse möglich geworden sein wird.

Die Produktion ist noch nicht erweitert, aber für den Hausbrand wird weniger benötigt, die Zufuhr der Kohle ist erleichtert, die Verteilung ist rationeller geworden. Das spätere am meisten die Eisenwerke, die unter günstigeren Betriebsverhältnissen arbeiten und ihre Erzeugung allmählich etwas erweitern können. Der Tiefpunkt war im heurigen Winter; es ist noch in allgemeiner Erinnerung, wie die meisten Erzeugungstätten am steirischen Erzberg um die Jahreswende durch mehrere Wochen fast vollkommen feiern mußten. Seither sind die stillgelegten Streden wieder eine nach der anderen dem Betriebe übergeben worden, weil der Alpinen Montangesellschaft erheblich größere Kohlenmengen zugeführt wurden. Die Erzeugung ist zwar vom früheren Normalstande noch weit entfernt, aber doch in sichtbarem, anhaltendem Aufstiege. Am Beginn des nächsten Monats werden die Vierteljahrsabschlüsse der großen Eisenwerksgesellschaften vorgelegt werden. Das erste Quartal stand bei der Alpinen Montangesellschaft noch im Zeichen des Rückganges, die Ansätze der Besserung traten erst in den letzten Märzwochen hervor und haben sich dann im April etwas kräftiger entfaltet. Die Ergebnisse der Prager Eisenindustrie werden heuer dadurch günstig beeinflusst, daß die alten Schmelze zu den niedrigen Preisen seit dem Ende des letzten Jahres so gut wie vollständig abgelassen sind und jetzt nur auf Grund der gegenwärtigen Marktlage verkauft wird. So hat die Gesellschaft die Hoffnung, daß der Ausfall von 11 Millionen Kronen, der sich am Ende des ersten Semesters ergab, bis zum Schlusse des Geschäftsjahres zu einem erheblichen Teile, wenn auch bei weitem nicht in der vollen Höhe, hereingebracht werden dürfte. Für eine gleichmäßige Beschäftigung wird es entscheidend ins Gewicht fallen, ob die Kohlenversorgung dauernd gesichert bleiben wird. Obzwar es noch nicht möglich war, die Erzeugung zu heben, hat doch die rationellere Verteilung der verfügbaren Kohlenvorräte wesentliche Fortschritte gemacht. Manche für die Gesamtheit gleichfalls wichtige Betriebe sind mit Kohle gar nicht beteiligt und vorübergehend ganz zum Stillstande gebracht worden, andere Unternehmungen feiern wegen Mangels an überseeischen Rohstoffen; dagegen wurden jene Industrien, die für den Export, insbesondere nach der Ukraine arbeiten, mit größeren Kohlenmengen beteiligt. In neuerer Zeit stehen die Bestrebungen im Vordergrund, die verfügbaren Kohlenvorräte den industriellen Verbänden zuzuweisen, die ihrerseits die Aufteilung auf die einzelnen in ihnen vertretenen Fabriken vornehmen sollen. Auf diese Weise soll jede Verschwendung verhütet, die planmäßige Ausnützung der vorhandenen Kohlenmengen angebahnt und die unter den gegenwärtigen Verhältnissen mögliche höchste Leistungsfähigkeit der Industrie durch eine sorgsame vernünftige Kohlenwirtschaft verbürgt werden.

Eparfamkeit und möglichst rationelle Erzeugung muß die Devise der künftigen Friedenswirtschaft sein, wenn die Industrie überhaupt unter den gänzlich veränderten Verhältnissen die Konkurrenz der übrigen um so vieles weiter

vorgeschrittenen Länder bestehen soll. Die Erkenntnis, daß manche Zweige der Fabrikation sich weitgehend spezialisieren und eine serienweise Massenproduktion werden entfalten müssen, hat im Kriege um sich gegriffen. Die in den letzten Jahren vorgenommenen Investitionen waren nämlich derart kostspielig, daß eine Verzinsung des Kapitals nur durch eine serienweise Erzeugung möglich erscheint, die auch infolge der Verbilligung der Herstellungskosten allein eine ausgiebige Herabsetzung der Fabrikatenpreise für die Ausfuhr zuläßt. Die meisten österreichischen Maschinenfabriken waren in den früheren Zeiten so ziemlich auf alle Artikel zu gleicher Zeit eingerichtet, jede einzelne erzeugte viele Duzende, ja Hunderte der verschiedensten Typen von Maschinen, Motoren und Apparate. Die Stärke der deutschen, englischen und amerikanischen Maschinenindustrie liegt in der Spezialisierung; jede Fabrik produziert nur einen oder ganz wenige Artikel in großen Mengen und mit der höchsten erreichbaren Vollkommenheit. Schon aus den vorliegenden Plänen für die Wiederaufnahme der Friedensstätigkeit ist zu ersehen, daß bei den bereits geschaffenen oder in Aussicht genommenen Neuanlagen dieser Grundsatz Geltung erlangt hat, der die ganze industrielle Arbeit auf eine veränderte Grundlage stellt. Das gilt in erster Reihe von der Automobilindustrie. Die neue Erzeugungstätte der Waffenfabrik in Steyr will bloß eine einzige Type, diese aber in großen Serien herstellen. Die im Baue befindliche Lokomotivfabrik der Skoda-Werke in Pilsen soll nicht wie die anderen Fabriken auch andere Maschinen und Apparate, sondern ausschließlich Lokomotiven erzeugen, diese aber in größeren Mengen nach wenigen einheitlichen Modellen. Die gleichfalls im Kriege gegründete Waggonfabrik der Anglobank und der Freistädter Eisenwerksgesellschaft wird nur Eisenbahnwaggons bauen, während die älteren Fabriken daneben auch den allgemeinen Maschinenbau, namentlich die Herstellung von Spezialmaschinen und Motoren pflegen. In landwirtschaftlichen Maschinen werden sich die in Böhmen geplanten neuen Fabriken ausschließlich auf dieses Einzelgebiet beschränken und nicht auf die anderen Erzeugnisse übergreifen. Auch die Herstellung von Motorpflügen, die von einigen Fabriken neu aufgenommen werden soll, ist als Spezialfabrikation gedacht und wird sich nach dem Seriensystem entwickeln.

Bei neuen Betrieben ist eine solche Vereinheitlichung und Umgestaltung eher möglich als bei älteren Unternehmungen, wo die bestehenden Anlagen nicht so leicht und jedenfalls nur mit schweren Kosten in moderne Massenbetriebe überführt werden können. Der Krieg hat auch diesen Prozeß beschleunigt; er hat durch die großen Gewinne den meisten Unternehmungen zureichendes Kapital geliefert, andererseits wurden die bestehenden Einrichtungen derart intensiv abgenutzt, daß sie mit dem Frieden ohnedies zum alten Eisen geworfen und durch neue moderne Maschinen werden ersetzt werden müssen. Auch hier ist die Automobilindustrie ein charakteristisches Beispiel. Im Kriege haben die großen und die kleinen Etablissements, mit Ausnahme einzelner Spezialfahrzeuge, fast nur Kraftwagen für Lastentransporte hergestellt. Diese Tätigkeit wird im Frieden zwar fortbestehen, weil der intensive Pferdemanuel die Verbreitung der mechanischen Beförderung gebieterisch fordern wird; in noch stärkerem Umfange wird aber die Erzeugung von Personenzugwagen aufgenommen werden müssen. Das Automobil wird nicht mehr ein Luxusfahrzeug der oberen Zehntausend, sondern ein Massenvehikel werden, das für den Ueberland- in gleicher Weise wie für den städtischen Verkehr immer größere Bedeutung gewinnen muß. Die bestehenden Postautomobilien werden durchgehends mit neuen Fahrzeugen ausgerüstet, andere Verbindungen dieser Art eingerichtet werden; in den Städten wird das im Kriege so stark zusammengeschrunppte Straßenfahrwerk, vom eleganten Mietwagen bis zu den Lastwagen der großen Unternehmungen, künftig mit mechanischem Antrieb bedient werden. Unter den Automobilfabriken wird jedenfalls eine Teilung des Arbeitsfeldes angestrebt werden, die einen werden sich vorwiegend auf Luxusautomobile, die anderen auf einfachere Typen der Personenbeförderung, Einzeldroschken oder Omnibusse, wieder andere auf Lastwagen verlegen. Auch in der Maschinenindustrie dürften die alten Unternehmungen dem Beispiel der neuentstandenen bald nachfolgen und die möglichste Ausdehnung und Vereinfachung der Erzeugung nach bestimmten, gangbaren Typen anstreben. Die Folge solcher Bemühungen werden weitere Zusammenschließungen und Interessengemeinschaften bilden, wie sie sich schon vor dem Kriege in der böhmischen Maschinenindustrie, dann auch bei den Wiener und den mährischen Firmen herausgebildet haben. Das Ziel ist die Steigerung der Erzeugung, die Beschränkung auf einzelne allgangbarste Sorten, die Verbilligung der Selbstkosten und damit die Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit als Gegengewicht gegen die großen Lasten und verteuerten Arbeitsbedingungen, die als Niederschlag der größten Kapitalzerstörung aller Zeiten zurückbleiben müssen.