

Demobilisierung und Volkswirtschaft.

Für die zukünftige Demobilisierung werden, nach den jüngsten Erklärungen des Kriegsministers, schon jetzt gewisse Vorbereitungen getroffen. Sie sollten in einer sehr gründlichen Weise und in einem beschleunigten Zeitmaß vor sich gehen, damit zumindest auf diesem Gebiete Improvisationen vermieden werden können. Denn von der Gestaltung der Demobilisierung, die die erste Phase der Übergangswirtschaft darstellt, wird ungemein viel abhängen. Handelt es sich doch dabei nicht etwa, wie häufig angenommen wird, gleichsam um eine umgekehrte Mobilmachung. Die richtet sich beinahe ausschließlich nach militärischen Erwägungen und Notwendigkeiten, so daß selbst erhebliche wirtschaftliche Schädigungen, wie sie sich zum Beispiel schon aus der mehrwöchigen fast vollständigen Stilllegung des Verkehrs ergeben, mit in den Kauf genommen werden müssen. Bei der Demobilisierung ist es anders. Sie ist viel weniger dringlich als die Mobilmachung und kann schon aus diesem Grunde in erster Linie den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen Rechnung tragen. Mit dem Ausnahmezustand des Krieges ist es dann vorbei, und die Friedenswirtschaft tritt in ihre vollen Rechte.

Die Demobilisierung ist hauptsächlich eine Transportfrage. Sofort nach Beendigung des Feldzuges wird der Verkehr, der schon jetzt den der letzten Friedensjahre übersteigt, ins Riesengroße anschwellen. Neben den gewaltigen Truppenbeförderungen werden im Personenverkehr noch folgende Transporte in Betracht kommen: Die Beförderung der Kriegsgefangenen vom Inland ins Ausland und vom Ausland ins Inland, die Beförderung der Kriegsflichtlinge, die Reisen der auf bestimmte Gebiete angewiesenen Personen (der „Konjinierten“ und „Internierten“), das Wiederaufleben des Reiseverkehrs im Inland, mit dem Ausland und im Durchzugsverkehr, das für die erste Zeit nach dem Fallenlassen der Verkehrsstrahlen sprunghaft in die Höhe gehen wird. Auch im Güterverkehr wird zu den ungeheuren Transporten der Militärbehörden die Wiedereröffnung des Auslandsverkehrs hinzukommen, wobei besonders des während des Krieges brachgelegten Güterverkehrs über die inländischen und ausländischen Hafenorte sowie auch des Durchzugsgüterverkehrs gedacht werden soll. Eine gewisse Entlastung wird sich jedoch dadurch ergeben, daß der Militärgüterverkehr noch weniger dringlich ist und daher auf einen längeren Zeitraum verteilt werden kann als der Militärpersonenverkehr. Trotzdem werden die Leistungsanforderungen so groß sein, daß ihnen die Bahnen mit ihren außerordentlich abgenutzten Anlagen, Lokomotiven, Wagen usw. kaum werden entsprechen können. Wir dürfen uns sonach während der Demobilisierung auf ernste Verkehrsschwierigkeiten gefaßt machen.

Von den beiden Arten der Demobilisierung, der persönlichen und der sachlichen, ist die erste bei weitem wichtiger, und zwar sowohl im positiven als auch im negativen Sinne. Vor allem handelt es sich darum, der Wirtschaft wieder diejenigen Heeresangehörigen zuzuführen, die am dringlichsten benötigt werden. Das sind beispielsweise, nach den Worten des Kriegsministers, Angestellte der Transportanstalten, der Schiffswerften, der Lokomotiv- und Wagenschiffen, dann Bergarbeiter, Angestellte der Arbeitsvermittlungsorganisationen u. dal. Diese Maßregel ist leicht durchzuführen. Dagegen dürfte es schwer fallen, den nachteiligen Folgen der persönlichen Demobilisie-

runge, das ist der Überflutung des Arbeitsmarktes, vorzubeugen. Zu dem vorgeschlagenen Auskunftsmittel, wonach die Entlassung aus dem Heeresverband auf einen möglichst langen Zeitraum zu erstrecken wäre und derart zu erfolgen hätte, daß nach und nach die überschüssige Arbeitskraft von der Wirtschaft aufgefangen werden könnte, wird wohl kaum gegriffen werden können. Dies wäre im Grunde genommen ein Gewaltakt sondergleichen. Wie kämen, nach harten Kriegsjahren, viele Soldaten dazu, daß sie der strengen militärischen Disziplin ausgesetzt, ihrer bürgerlichen Freiheit bloß deswegen entzogen werden, weil dadurch die Lage des Arbeitsmarktes unangünstig beeinflusst würde? Vielleicht könnte gerade der unter den Rahmen Zurückgehaltene leicht eine lohnende Beschäftigung finden. Soll er nur aus Rücksicht auf andere weiterdienen müssen und wirtschaftlich geschädigt werden? Es ist sehr notwendig, daß die Frage der persönlichen Demobilisierung noch eingehend studiert und so rasch als nur möglich gelöst werde; auf diesem Gebiet ist noch viel zu wenig geschehen.

Die sachliche Demobilisierung hat lange nicht jene Bedeutung, die ihr von mancher Seite in übertriebenem Optimismus beigegeben wird. Von den der Militärverwaltung gehörigen Sachgütern werden hauptsächlich doch nur Verkehrsmittel der Friedenswirtschaft zur Verfügung gestellt werden können, also Wagen, Pferde, Automobile usw. Aber nach den furchtbaren Strapazen des Krieges wird das lebende Material nicht untadelig und das tote zumeist beschädigt und abgenutzt sein. Um so bedauerlicher ist es, daß in bezug auf die Verbesserung der Verkehrsmittel bei uns, im Gegensatz zum Deutschen Reich, noch gar nicht vorgesorgt worden ist. Wir haben zum Beispiel der Deutschen Feldkraftwagen-Aktiengesellschaft (auf die die „Zeit“ wiederholt aufmerksam gemacht hat) noch immer nichts Ähnliches an die Seite zu stellen. Und doch wird den Lastkraftwagen nach dem Kriege bei dem Mangel an tierischem Zugmaterial und bei der Höhe der Futtermittelpreise eine gewichtige Rolle zufallen. Das bisher Versäumte kann nicht rasch genug nachgeholt werden.

Der schwache Lichtstrahl aus dem Osten zeigt vielleicht schon den kommenden Friedenstaa an.

Die Demobilisierung wird möglicherweise früher durchzuführen sein, als allgem. vermutet wird. Sollen wir von den Ereignissen überrascht werden?