

Die Kriegswirtschaftspolitik im zweiten Halbjahre 1915.

Die amtliche Denkschrift, die von der Regierung vor kurzem über die kriegswirtschaftlichen Maßnahmen des zweiten Halbjahres 1915 veröffentlicht worden ist, gibt ein übersichtliches Bild der reichen Tätigkeit der staatlichen Verwaltung im Bereiche der Kriegswirtschaft. Auf dem Gebiete der Volksernährung und Landwirtschaft, des Handels, der Industrie, des Gewerbes und Bergbaues, des Verkehrswezens, der Finanzverwaltung, der Rechtslege und des Unterrichtsressort, überall zeigte sich emsige, rastlose Arbeit, ein Schaffen, das vielfach mit dem Alten, mit der Tradition zu brechen hatte. Die Umwälzung, die der Krieg mit seiner Ausdehnung auf den zwischenstaatlichen Warenverkehr gebracht hatte, zwang den Staat, dort einzugreifen, wo sich bis zum Kriegsbeginn die Privatwirtschaft mit ihrer Freiheit des individuellen Handelns als durchaus zureichend erwiesen hatte. So kam es in diesem Kriege zu Eingriffen des Staates in die Privatwirtschaft, wie sie vorher kaum je zu verzeichnen waren. Der staatliche Zwang mit seiner Reglementierung mußte gerade zum Schutze der Privatwirtschaft einsetzen, da diese den Gefahren, die der weltwirtschaftlich geführte Krieg heraufbeschworen hatte, als viel zu schwach gegenüberstand. Und dieser Schutz mußte den Verbrauchern nicht weniger als den Erzeugern geboten werden, wobei nicht zu verkennen ist, daß im vielverzweigten Getriebe der modernen Wirtschaft der Erzeuger ebenso auch als Verbraucher zu werten ist, wie der Verbraucher als Erzeuger. Wiederholt hat es sich auch gezeigt, daß Verfügungen betreffs der einen Ware sofort auf eine andere, eventuell als Ersatzstoff in Betracht kommende Ware zurückgewirkt haben, so daß dann auch dort entsprechende Verfügungen unerlässlich wurden. Der gliedweise enge Zusammenhang der einzelnen Teile der Erzeugung und des Verbrauches ist denn auch kaum je so auffällig zutage getreten wie in dieser Kriegszeit, in welcher der Staat binnen weniger Monate weite Gebiete der Privatwirtschaft abbauen mußte, wo seine eigenen Organisationen an deren Stelle treten zu lassen. Es galt nicht bloß, eine Reihe allgemeiner Fürsorgemaßnahmen zum Schutze der wirtschaftlich Schwächeren, der Angehörigen der zum Kriegsdienste Einberufenen und jener Arbeitskräfte zu treffen, die bei dem anfänglichen Abbrechen der privaten Aufträge von Arbeitslosigkeit bedroht waren — seither hat sich auf dem Arbeitsmarkt eine Hochkonjunktur eingestellt —, es galt vielmehr auch, rasch und durchgreifend für die ungestörte Aufrechterhaltung der Erzeugung zu sorgen; Vorkehrungen, die wieder eine gleichmäßige Versorgung im Bereiche des Handels und des Verkehrs voraussetzten. Eine Aufgabe, die um so schwieriger war, als ja vor allem die Bedürfnisse des Krieges und seiner Millionen Streiter berücksichtigt und befriedigt werden mußten.

Daß dieser Krieg durchaus nicht bloß zerstörend, sondern auch schöpferisch gewirkt hat, das läßt die amtliche Denkschrift eigentlich auf allen Gebieten der staatlichen Kriegswirtschaft immer wieder erkennen. Schöpferisch und in anderen Fällen, dort, wo die Planarbeiten und Vorbereitungen noch in die Friedenszeit hineinreichten, anregend und beschleunigend. Ganz deutlich läßt sich dies im Bereiche des Verkehrswezens erkennen. Der Weltkrieg hat ja in viel reichem Maße als alle seine Vorgänger die Hilfe der Verkehrsmittel beansprucht; die Kriegführung auf so weiten Ländergebieten, der jäh Wechsel der Kriegsschauplätze, die nach Millionen zählenden Massen der Streiter und im Zusammenhange damit der riesige Bedarf an Transporten von Kriegsbedarf aller Art; all das mußte zur höchsten Steigerung der Verkehrsleistungen, damit aber auch der Leistungsfähigkeit aller irgend in Betracht kommenden Verkehrsmittel zwingen. Das erklärt es, daß die Staatseisenbahnverwaltung u. a. auch dem Wagensdienste noch erhöhte Aufmerksamkeit zuwenden mußte. Eine große Zahl Güterwagen wurde angemietet und 4000 Güterwagen — außerdem in Ungarn 2000 — wurden neu angeschafft. Seit Kriegsbeginn ergab sich bei den österreichischen Staatsbahnen eine Gesamtbestellung von 961 Lokomotiven nebst Tendern, von 3095 Personen- und Dienstwagen und 26.383 Güterwagen mit einem Gesamtaufwande von rund 320 Millionen Kronen. Wie der Krieg mit seinen Erfolgen, mit seinem Landgewinn zu ganz neuen Vorjorgen nötigte, dafür liefert u. a. auch die Einlegung von Ferngüterzügen mit Gaskohle nach den in Rußland besetzten Gebieten z. einen Beleg. Und als Beispiel dafür, daß dieser Krieg auch Investitionen angeregt oder beschleunigt hat, möchten wir hier die mannigfachen, teilweise unter Verwendung von Kriegsgefangenen — rund 10.000 Mann — ausgeführten Erweiterungsbauten und die Anlagen für die Umleitung des Wiener Transitgüterverkehrs erwähnen. Da, wie auf so vielen anderen Gebieten, hat der Krieg angeregt, alte, aber immer wieder zurückgestellte Pläne kraftvoll, rasch auszuführen und so lange Versäumtes oder aus finanziellen Rücksichten Aufgeschobenes zu verwirklichen. Gegenüber den übermächtigen Anforderungen und Ansprüchen des Krieges mußten ja so manche Bedenken, die früher gehehmt hatten, zurücktreten und weichen. Und so wird die Kriegswirtschaft auch in diesem Sinne ganz so wie die Politik der Kriegswirtschaft auch sehr erfreulich nachwirkende Spuren für die dereinstige Friedenszeit zurücklassen.