

Der Krieg in seinen wirtschaftlichen Folgen. Investitionen und Industrie.

Wien, 1. Juli.

Aus den Berichten, welche die großen Schiffsahrtsgesellschaften über die trübseligen Ergebnisse des Jahres 1915 ihren Aktionären mitteilen, leuchtet eine sehr erfreuliche Tatsache hell hervor: Schiffsbau und Investitionen dauern auch im Kriege unvermindert fort. Zwei Jahre lang sind jetzt die großen Unternehmungen zur Untätigkeit gezwungen, Dampfer mit sechshunderttausend Tonnen Schiffsraum liegen wohl geborgen, aber vollständig ungenützt in heimischen und neutralen Häfen; trotz des Fehlens jeglicher Einnahmen muß aber der kostspielige Betrieb aufrechterhalten, müssen Beamte und Schiffsmannschaft, viele Tausende von Angestellten mit den alten Bezügen entlohnt werden. Die Bilanzen der Schiffsahrtsgesellschaften ergeben jetzt schon riesige Einbußen an Vermögen. Die Austro-Americana ist in das heutige Jahr mit einem Verlust von 11 Millionen Kronen eingetreten, der den ganzen Reservefonds und den fünften Teil des Aktienkapitals in Anspruch nimmt; der Lloyd hat seine Reserven aufgezehrt und weist einen Kapitalverlust von 1 3/4 Millionen Kronen auf. Trotzdem wird im Kriege wie in den besten Friedenszeiten investiert, werden neue Schiffe gebaut und vom Stapel gelassen, Maschinen und Einrichtungen fortbestellt. Der Oesterreichische Lloyd hat vier Dampfer von zusammen 26.000 Tonnen im Bau, die vielleicht noch während des Krieges fertiggestellt werden dürfen, noch zu den früheren billigen Friedenspreisen kalkuliert wurden und sofort nach der Wiederaufnahme der Schiffsahrt in Dienst treten werden. Die Austro-Americana hatte gleichfalls noch vor dem Kriege die Herstellung von fünf großen überseeischen Dampfern, darunter einen mit 10.000 Tonnen, auf der eigenen Werft in Monfalcone in Angriff genommen. Der Bau kann, da die Werft durch die Kriegsergebnisse der Verfügungsmöglichkeit der Gesellschaft entzogen ist, nicht fortgeführt werden, das Material für die Schiffe wird aber weiter angeschafft, die Maschinen und Kessel werden mittlerweile in heimischen Fabriken gefertigt, damit die neuen Ozeanriesen, wenn das Meer frei und Monfalcone wieder zugänglich ist, mit größter Beschleunigung vollendet und vom Stapel gelassen werden können. Die Fortführung der Bauten im Kriege ist ein Zeichen der Hoffnung, daß nach der langen Dauer der Kämpfe die wirtschaftliche Arbeit und der Verkehr mit neuer Verdienstgelegenheit einsetzen werden. Benützbare Schiffe werden in der Ära des neuen Friedens wohl auf Jahre hinaus einen außerordentlichen Wert besitzen. Die Tonne Schiffsraum steht bei der Austro-Americana mit rund 200, beim Oesterreichischen Lloyd mit etwa 300 Kronen zu Buche. Der Leiter einer der größten deutschen Schiffsahrtsgesellschaften hat seiner Anschauung über die künftige Seekonjunktur dahin Ausdruck gegeben, daß nach dem Kriege auf den verfügbaren Schiffen jeder Quadratmeter der Bodensfläche mit Gold belegt werden müsse. Die Schiffsraten des Krieges werden nicht in vollem Ausmaße fortbestehen bleiben, mit hohen Preisen der Befrachtung ist aber nach der jahrelangen Verkehrsperre angesichts der zu erwartenden großen Zufuhren von Rohstoffen und der Exporte von Fabrikaten zu rechnen. Die niedrigen Bilanzwerte der unbeschädigten Flotten werden die Möglichkeit geben, die Verluste des Krieges rascher hereinzubringen und eine angemessene Verzinsung des Kapitals durch die friedliche Arbeit zu sichern.

Eine Wiederaufnahme der Investitionstätigkeit ist überhaupt auf mannigfachen Gebieten wirtschaftlicher Tätigkeit zu beobachten und vollzieht sich im Zeichen der Vorbereitung auf die neue Zeit, die nach dem Frieden eintreten wird. Als der Krieg ausbrach, war sie vollständig gelähmt, selbst begonnene Bauten wurden eingestellt, Bestellungen zurückgenommen, kein Industrieller dachte daran, sein Unternehmen zu erweitern, da jeden schweren Sorge um die Beschäftigung der bestehenden Fabriken und der Arbeiter bedrückte. Es ist ganz anders gekommen, die Industrie ist bis auf jene Gruppen, die unter dem Druck der Rohstoffbeschaffung stehen, die mit der Bautätigkeit zusammenhängen, die ausschließlich für den Export oder den Luxusverbrauch produzieren, voll beschäftigt, leidet nicht unter dem Mangel an Arbeit, sondern an Arbeitern. In vielen Betrieben genügen die bestehenden Einrichtungen nicht, sondern werden jetzt noch erweitert und ausgestaltet. Dies gilt in erster Reihe für jene Unternehmungen, die unmittelbar für den Krieg und seine Bedürfnisse tätig sind, nicht bloß für die Fabriken von eigentlichen Munitions- und Bewaffnungsartikeln, sondern auch für die vielen Tausende von Betrieben, welche die zahllosen Gegenstände für die Ausrüstung, Ernährung, Bekleidung eines Millionenheeres erzeugen. Es war eine ganz neue Konjunktur, die der Krieg geschaffen hat, und viele Fabriken mußten sich auf sie erst einrichten. So wurden einzelne Werke vergrößert und ausgestaltet, bestehende Maschinen umgearbeitet, neue eingestellt. Manche Maschinenfabriken hatten auf diese Art größere Aufträge als in Friedenszeiten und mußten mit dem Aufgebot aller Kräfte, mit weitgezogenen Lieferisten arbeiten, um ihnen gerecht zu werden. Die Wiederherstellung der Zerstörungen, der Wiederaufbau nach der Vertreibung des Feindes aus weiten Teilen unseres nördlichen Landes gab der Industrie ein neues Arbeitsfeld. Dort mußten Fabriken, die dem Erdboden gleichgemacht worden waren, aus dem Schutte emporgehoben, beschädigte Anlagen neu aufgeführt werden; vielfach wurde die Gelegenheit benützt, an die Stelle veralteter Betriebe aus einer früheren Zeit moderne, zumeist vergrößerte Erzeugungsstätten zu setzen. In den Petroleumgegenden wurden zerstörte Schächte aufgebaut, frische Bohrungen vorgenommen. Die Staatsbahnen mußten zerstörte Gebäude ganz neu auführen, den beschädigten Oberbau wieder herstellen. Die Brücken und eisernen Traverse waren im Kriegsgebiet vielfach

gesprengt oder sehr beschädigt und sind durch neue ersetzt worden. Ueberwiegend wurden sofort Dauerbauten aus Eisen, oft auch Notbauten aus Holz hergestellt. Signal- und Sicherungsanlagen, zweite und dritte Geleise wurden auf Hunderten von Kilometern angelegt. Diese Arbeiten sind zum großen Teile abgeschlossen, in manchen Gegenden noch im Zuge und werden auch auf geraume Zeit hinaus ihre Fortsetzung finden müssen.

Landwirtschaft und Industrie haben große Verdienste, die im Kriege entstanden sind, dazu benützt, ihre Einrichtungen zu verbessern. Die Maschine ist in Verwendungsgebiete vorgedrungen, die ihr bisher verschlossen waren. Der Krieg hat die Landarbeiter in großen Scharen abgezogen und auch die Zahl der Nutztiere, namentlich der Pferde wesentlich vermindert; der Ersatz wird mit Erfolg durch arbeitsparende Maschinen und durch mechanische Beförderung angestrebt. Die Fabriken landwirtschaftlicher Maschinen hatten ehemals einen namhaften Teil ihres Absatzes im Export nach Ländern, die ihnen im Kriege verschlossen sind; für diesen Entgang wurde durch verstärkten Verkauf im Inlande einigermaßen Ersatz gefunden. Die Landwirte sind im Kriege reich geworden, die intelligenten modernen Elemente der agrarischen Kreise benützen die ihnen zugekommenen Zuflüsse zunächst zur Schuldentilgung, dann aber vielfach zur Anschaffung von Dreschmaschinen, mechanischen Pflügen, mannigfachen Vorrichtungen für die Erleichterung und Beschleunigung von Aussaat und Ernte. Diese Anschaffungen können mit dem Gefühl ruhiger Sicherheit getätigt werden, weil für das Bodenprodukt, dessen Herstellungskosten verbilligt werden, auf Jahre hinaus vorteilhafter Absatz zu günstigen Preisen gesichert ist. Der Bau elektrischer Zentralen und sonstiger Einrichtungen für Ausnützung bestehender Kraftquellen wurde auf dem Lande ausgestaltet und dient zum Ersatz der selten gewordenen animalischen Arbeitskräfte. Auch die Industrie macht sich die elektrische Energie weiter zunutze, und die Elektrizitätswerke sind mit Arbeit ausgiebig versehen. Die Investitionen der Industrie sind im Kriege nicht stillgestanden. Die großen Kohlenwertgesellschaften bohren neue Schächte und erweitern ihre Förderfähigkeit; manche Zementfabriken haben ihre Bemühungen darauf gerichtet, die Anlagen zwar nicht zu vergrößern, aber zu modernisieren. Auch die Zuckerrüben sind bestrebt, bestehende Einrichtungen zu verbessern und die Kosten der Verarbeitung der Rübe hinabzubringen. Einen übermäßigen Umfang haben diese Investitionen nicht und sie können mit früheren Perioden eines friedlichen Industrieaufschwunges nicht in einem Atem genannt werden. Die Tätigkeit ist auf einzelne Gruppen beschränkt, in denen der Wagemut durch vorausgegangene Erfolge gestärkt ist. Daß aber die Investitionen überhaupt aufgenommen wurden, ist ein Zeichen des wiedererlangten Selbstvertrauens und der Zuversicht auf die Rückkehr besserer Zeiten.

Im Kriege ist der Staat der größte Unternehmer und seine Bestellungen nehmen unter den Investitionen, die jetzt in Angriff genommen werden, den breitesten Raum ein. Preußen hat soeben für seine Bahnen einen Vertrag auf Lieferung von Schienen und eisernem Oberbaumaterial für drei Jahre zu erhöhten Preisen vollzogen und so das riesige Quantum von zwei Millionen Tonnen in einem einzigen Abschlusse vergeben. Die österreichischen Staatsbahnen haben im heutigen Jahre bisher gegen 700.000 Meterzentner Schienen bestellt; die noch in Aussicht stehenden Aufträge dürften diese Menge auf mehr als eine Million Meterzentner steigern. Die Schienenproduktion, die im ersten Kriegsjahre sehr gesunken war, dürfte so auf den Stand der Jahre vor dem Kriege gebracht werden, bleibt aber hinter früheren lebhaften Zeiten, wo sie vorübergehend anderthalb Millionen Meterzentner betragen hatte, noch zurück. An Fahrzeugen haben die Staatsbahnen seit dem Beginn des Krieges 961 Lokomotiven, 3095 Personenwagen und 26.383 Güterwagen im gesamten Fahrzeugenbetrage von 320 Millionen Kronen in Auftrag gegeben. In den vorausgegangenen Friedensjahren betrugen die Ausgaben für Vermehrung und Ergänzung des Fahrzeuges durchschnittlich fünfzig Millionen Kronen jährlich. Die Bestellungen im Kriege übersteigen das Dreifache dieses Aufwandes, werden aber von der Industrie gleichwohl nicht als übermäßig bezeichnet, weil eben die Inanspruchnahme und die Abnutzung der Bahnen durch den Krieg und seine Verkehrsbewegung einen ganz anders gearteten Umfang besitzt und weit stärkere Anforderungen an den Fahrzeugpark stellt. So geben die Aufträge des Staates und die Investitionen mancher privater Unternehmungen der Industrie, den Eisenwerken, Maschinenfabriken, den Elektrizitätsgesellschaften vielfache Arbeit, manche von ihnen sind bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit beschäftigt, bei anderen ist die Entgegennahme neuer Aufträge durch die unzureichende Materialversorgung und den hierfür erforderlichen Aufwand erschwert. Der Krieg hat nicht nur eine riesige Kapitalszerstörung verursacht, sondern auch nützliche Werke geschaffen, deren Früchte erst in den kommenden Zeiten reifen werden. Manche Bahnen, um die seit Jahrzehnten gestritten wurde, sind gebaut, Straßen aufgeführt, Gebäude hergestellt, die verschiedenartigsten Erleichterungen der Beförderung geschaffen worden. Im Frieden werden solche neue Anlagen ein wichtiges Instrument für die Ausnützung des zu erwartenden größeren Zuguges und Verkehrsaufschwunges werden. Was sich jetzt als unproduktive Ausgabe darstellt, kann vielleicht einträglich werden, den Wert solcher Gegenden heben und dazu verhelfen, daß die zurückbleibenden Lasten aus der Verzinsung der Aufwendungen von einer arbeitsfreudigen, kampfgewohnten Bevölkerung leichter getragen werden.