

Uebergangswirtschaft.

Der Wunsch nach zweckdienlichen Vorbereitungen für die Uebergangswirtschaft wird bei uns in der letzten Zeit immer häufiger vernehmbar. Die gleichartigen Bestrebungen im Deutschen Reich dürften dazu bemüht oder unbewußt den äußeren Anlaß gegeben haben, und zwar um so mehr, als sich diese Bestrebungen, langsam aber zielbewußt, bereits in die Tat umzusetzen beginnen. Der Plan zur Demobilisierung ist in Deutschland vollendet, ein Reichskommissar für die Uebergangswirtschaft sowie mehrere Beiräte ernannt, und aus den kürzlich abgegebenen Erklärungen des Staatssekretärs Helfferich geht hervor, daß sich die Regierung mit dem dabei in Betracht kommenden gesamten Fragenkomplex eifrig beschäftigt. Trotzdem ist man sich dessen bewußt, daß die Ueberführung der Kriegswirtschaft in die Friedenswirtschaft nicht etwa eine bloß von staatlichen Funktionären zu lösende Aufgabe sei. Auch Private suchen dabei mitzuwirken. So hat sich in letzter Zeit der deutsche Einfuhrhandel in Hamburg, Bremen und Berlin zu sogenannten Einfuhrhandelsverbänden zusammengeschlossen. Die Verkehrsunternehmungen wetten in ihren Rüstungen zur Bewältigung des voraussichtlich gewaltigen Verkehrs der Uebergangsperiode. Neue Schiffswerften werden gegründet, die sich teils mit dem Bau kleiner Schiffe und der Vornahme von Reparaturen befassen, teils, wie dies bei der Hamburger Werft-Aktiengesellschaft der Fall ist, mit dem serienweisen Bau von raschen Frachtdampfern gleichen Typs, der bisher lediglich von der englischen Werftindustrie gepflegt wurde. Neben den Schiffahrtunternehmungen bemühen sich auch die Eisenbahnen, ihren Betrieb leistungsfähiger zu gestalten, und selbst in einem verhältnismäßig wenig belangreichen Verkehrszweig, wie ihn die zukünftige Ausnützung der gegenwärtig im Felde befindlichen Automobile darstellt, wird in geradezu vorbildlicher Weise schon jetzt Vorkehrung getroffen.

Von alledem ist leider bei uns auch nicht eine Spur zu finden. Ist vielleicht die Sache weniger dringlich als in Deutschland? Niemand wird dies einwenden wollen. Denn die mangelnde wirtschaftliche Kriegsrüstung hat in unserem Wirtschaftsleben während des Krieges unzweifelhaft größere Schäden als in dem mit uns verblinden Reiche zur Folge gehabt. Die hierbei schmerzlich empfundenen Fehler und Unterlassungen konnten allerdings teilweise damit entschuldigt werden, daß es unmöglich war, die umwälzenden Wirkungen des Krieges auch nur entfernt voraus zu ahnen. Jetzt wären solche Argumente nicht am Platze, denn die wichtigsten Erfordernisse der Friedenswirtschaft sind uns bekannt. Wir kennen das Gebäude, das uns die Zukunft früher oder später zur Wohnung geben wird, und es handelt sich darum, rechtzeitig für Wagen und Pferde zu sorgen, damit die Ueberführung so glatt als möglich vonstatten gehe.

Die Umgestaltung auf die Friedenswirtschaft wird sich in Österreich auch schwieriger gestalten als in Deutschland. Nicht etwa bloß deshalb, weil infolge der staatlichen Eigenart der österreichischen Länder, des Vorhandenseins zahlreicher Nationen, des Unterschiedes in wirtschaftlicher, kultureller und anderer Beziehung die einheitliche Regelung gesamtstaatlicher Fragen vielen Hemmnissen begegnet. Womöglich noch bedeutungsvoller ist der Umstand, daß der Krieg weit mehr als in Deutschland auf heimischem Boden ausgefochten wurde und zum Teile noch ausgefochten wird. Große Ländergebiete harren des Wiederaufbaues, und beträchtlich ist noch die Bevölkerungszahl, die bei Friedensbeginn wieder in ihr Heim befördert, deren Haus und Herd erst errichtet werden muß. Die Anwendung des in Deutschland gut Befundenen, würde daher mit Rücksicht auf unsere besonderen Verhältnisse oft nicht geeignet sein. Und nur einem Zufall ist es zuzuschreiben, wenn deutsche Friedensrüstungen unmittelbar auf uns rückwirken vermögen. Einen solchen Zufall stellt die Schaffung der durchgehenden Güterzugbremse dar, die in Deutschland konstruiert und erprobt, nach

den jüngsten Veröffentlichungen wahrscheinlich auch in Österreich-Ungarn eingeführt werden dürfte. Daß einem unscheinbaren technischen Detail, wie der Aenderung einer Bremsvorrichtung, eine außerordentlich große Bedeutung zukommen, daß es geradezu als ein wichtiger Bestandteil der Friedensrüstung betrachtet werden könne, wird den mit dem Eisenbahnwesen wenig Eingeweihten kaum glaubhaft klingen. Sie wissen nicht, daß die langen Güterzüge, weil sie nicht mit durchgehenden Bremsen versehen werden konnten, gegenüber den Personenzügen eine wesentlich geringere Geschwindigkeit aufzuweisen hatten. Je langsamer ein Zug fährt, desto längere Zeit weilt er auf dem Gleis. Ein Personenzug, der zum Beispiel eine 300 Kilometer lange Strecke mit einer Geschwindigkeit von 60 Kilometer in der Stunde durchfährt, belegt durch fünf Stunden das Gleis, während dieses von einem nur halb so schnell fahrenden Güterzug durch zehn Stunden in Anspruch genommen wird. Das gleiche gilt von den Wagen; je schneller sie zirkulieren, desto rascher stehen sie zu neuen Beförderungsakten zur Verfügung. Durch die infolge der neuen durchgehenden Bremsvorrichtung ermöglichte Beschleunigung des Güterverkehrs werden somit gleichsam neue Gleise hergestellt. Es ist, als ob der Bestand und der Güterwagenpark unserer Eisenbahnen erheblich erweitert, der Transportdienst wesentlich leistungsfähiger gestaltet worden wäre. Freilich wird dies allein nicht genügen. Der Krieg hat eine Abnutzung der Bahnanlagen und des rollenden Materials zur Folge gehabt, die um so stärker zur Geltung kommen muß, als die üblichen Verbesserungen und Nachschaffungen während des Feldzuges weit hinter dem

normalen Ausmaß zurückgeblieben sind. Rechnet man noch die aus den Kampfhandlungen sich naturgemäß ergebenden Verstörungen des Bahnobjekts hinzu, so ergibt sich die Notwendigkeit zu ungeheuren Investitionen, mit deren planmäßiger Durchführung nicht zeitig genug begonnen werden kann.

Mit der entsprechenden Ausgestaltung des Verkehrswezens wird jedoch nur einem Erfordernis der vielgestaltigen Uebergangswirtschaft begegnet. Diese läßt sich in zwei große Gruppen gliedern: In die äußere und in die innere Uebergangswirtschaft. Nach außen hin wird es sich darum handeln, Mittel und Wege zu finden, um die notwendigen großen Mengen von Gütern (hauptsächlich Rohstoffen) aller Art in einer die Interessen der Allgemeinheit währenden Weise bezuhen und bezahlen zu können. Den Wettstreit zwischen den die Einfuhr von Waren verlangenden Bevölkerungsgruppen wird nur der Staat schlichten können. Er wird beispielsweise dekretieren, daß die Verkehrsmittel in erster Linie zum Import von Nahrungsmitteln, dann von den zur Bekleidung erforderlichen Rohstoffen usw. zu bestimmen sind. Luxusartikel werden erst am Schluss dieser Liste einen Platz erhalten. Mit diesem verkehrstechnischen Problem ist die Frage der Valuta verknüpft. Die Höhe der Einfuhr wird für eine Zeitlang von dem Stand der Wechselkurse und damit vielleicht zugleich auch von der Möglichkeit einer gleichzeitigen Ausfuhr abhängig sein. Unvergleichlich komplizierter wird sich die Uebergangswirtschaft im Innern des Reiches gestalten. Die Millionen der im Felde Stehenden müssen wieder in ihre bürgerlichen Berufe zurückgeführt werden. Dies erfordert eine um so sorgfältigere Regelung des Arbeitsmarktes, als dessen Ueberflutung zeitlich auch mit dem Aufhören oder Nachlassen der Beschäftigung in der Rüstungsindustrie zusammenfallen wird. Zugleich werden auch die vormals selbständigen wirtschaftlichen Existenzen, die durch den Krieg schwer zu Schaden gekommen sind, zu fördern sein, zumeist wohl durch kreditorganisatorische Mittel. Noch wichtiger ist die Frage der Verwendung der durch den Krieg körperlich Geschädigten. Eine weitere Sorge wird die Verhütung der Wohnungsnot sein, die bei dem jahrelangen Stillstand der Bautätigkeit sofort nach der militärischen Demobilisierung entstehen würde und ohne rechtzeitiges staatliches Eingreifen ein gewaltiges Anschwellen der Grundrente nach sich ziehen und möglicherweise einem unerträglichen Wohnungswucher Vorschub leisten würde. Hand in Hand damit wird ein rationeller „Wbbau“ der verschiedenen zentralen Vereinigungen der Kriegszeit zu erfolgen haben und der freien Unternehmertätigkeit nach und nach Raum zu schaffen sein. Eine ungeheure Fülle unendlich schwieriger Aufgaben steht uns bevor. An ihre Lösung sollte, soweit es geht, schon jetzt geschritten werden.