

## Sicherheit.

Es ist eine in weiten Kreisen bekannte Tatsache, daß die Vertreter englischen und amerikanischen Kapitals, die sich an wirtschaftlichen Unternehmungen in Deutschösterreich beteiligen wollten, Wien verlassen haben, weil die in der Nationalversammlung eingebrachten Sozialisierungsgesetze dem Kapital nicht die nötige Sicherheit gewähren. Die Gesetze, die der Regierung die Macht geben, jeden mittleren und großen Betrieb in dem ihr geeignet erscheinenden Zeitpunkt zu enteignen, und zwar unter so festgelegten Bedingungen, daß dem Eigentümer häufig keine ausreichende Entschädigung für die aufgewendeten Kosten und Mühe zustehen wird, haben sicher auch viele heimische Kapitalisten veranlaßt, von geplanten Neugründungen abzusehen, bei denen sie das volle Risiko eines eventuellen Mißlingens auf sich zu nehmen hätten, während ihnen im Falle des Prosperierens eine Enteignung droht. Die Wirkung muß eine um so tiefere sein, als auch zahlreiche andere Faktoren der Kalkulation nicht mit irgendwelcher Sicherheit tariert werden können, ja man kann sagen, daß die Unsicherheit auf fast allen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens einen derartigen Grad erreicht hat, daß die schwersten Störungen beim Wiederaufbau eintreten müssen, wenn es nicht in kurzer Zeit gelinzt, eine Besserung zu erzielen. In bezug auf die Sozialisierung muß verlangt werden, daß die Wirtschaftszweige, die sozialisiert werden sollen, im Gesetz genau bezeichnet werden (zum Beispiel Kohlenwerke, Privatbahnen und Elektrizitätswerke), daß weitere Gebiete nur durch ein neues Gesetz in die Sozialisierungsaktion einbezogen werden können, und daß den Eigentümern durch eine entsprechende Fassung des Entschädigungsparagraphen nicht jeder Anreiz zur Verbesserung ihrer Anlagen genommen wird.

Ein weiteres Hemmnis für das Aufleben des Unternehmungsgeistes ist die Unsicherheit der Arbeiterverhältnisse. Der Fabrikant, der etwa einen neuen Flügel an seine Fabrik andauen lassen will, wird nur in den seltensten Fällen den Auftrag dazu erteilen, wenn die veranschlagten Kosten durch Lohnforderungen der Arbeiter plötzlich um ein Viertel oder mehr verteuert werden können. (Das Verlangen nach Lohnsteigerungen von 50 Prozent und mehr ist ja jetzt durchaus keine Seltenheit mehr.) Andererseits kann aber auch der Baumeister diese Gefahr nicht auf sich nehmen, es sei denn, daß er von vornherein ganz exorbitante Preise verlangt. Ähnlich liegen die Dinge bei allen anderen Investitionen. Wenn es bei den stetig steigenden Lebensmittelpreisen auch verständlich ist, daß die Arbeiterorganisationen nicht langfristige Verträge schließen können, siehe sich wohl ein Ausweg in der Weise finden, daß für die einzelne Arbeit zwischen dem Arbeitgeber und der Arbeiterorganisation Lohnsätze vereinbart werden, die dann unbedingt eingehalten werden. Leider scheint auch die Vertragstreue der Arbeiter, die vor dem Kriege eine ziemlich gute war, stark gelitten zu haben; es kommt vor, daß am Tage nach einem Vertragsabschluß neue Forderungen gestellt werden, was sich gewiß nicht mit der inzwischen eingetretenen Verteuerung der Lebenshaltung erklären läßt.

Die Ungewißheit über den künftigen Verlauf unserer Kollarenzen hätten wir ja bisher beim besten Willen nicht beseitigen können, aber es ist klar, wie sehr die Gründung neuer, wie die Umstellung alter Betriebe durch sie behindert worden ist. Diese Stimmung wird hoffentlich schon in den nächsten Wochen in Wegfall kommen, aber es muß verlangt werden, daß dann auch alle Verkehrserschwerungen verschwinden, die heute zwischen den einzelnen Ländern bestehen und anscheinend die Tendenz haben, sich zu vermehren. Die ungeklärten Be-

ziehungen der Länder zum Gesamtstaat erschweren nicht nur den laufenden Verkehr (Einsparerbote, lokale Lebensmittelverbreitung usw.), sie nehmen dem Staat auch die Möglichkeit zur Durchführung von Maßnahmen, die für die Sanierung unseres Wirtschaftslebens so unentbehrlich sind wie der Ausbau der Wasserkräfte oder die Ausfuhr großer Solzmengen zwecks Beschaffung ausländischer Zahlungsmittel.

Viele Unternehmer, die ihre während des Krieges liquid gewordenen Mittel in Kriegsanleihe angelegt haben, sind heute verhindert, die Vorbereitungen für die Friedensarbeit zu treffen, weil sie nicht wissen, wie sie ihre Papiere werden verwerten können. Hoffentlich handelt es sich auch dabei nur noch um Wochen, bis durch Entscheidung der Friedenskonferenz der Anteil der übrigen Nationalstaaten an den Schulden Österreichs feststeht; dann muß die Sicherheit unseres Anteils sofort in unzweifelhafter Weise festgelegt werden. Das gleiche gilt von den großen Forderungen vieler Unternehmungen an die liquidierende Seeresverwaltung.

Ebenso hemmend wirkt die Ungewißheit über die Höhe der kommenden Vermögensabgabe. Daß umfangreiche Vorarbeiten nötig sind, entschuldigt nicht, daß diese in so schleppendem Tempo vorgenommen werden.

Alle bisher besprochenen Verhältnisse wirken nicht nur auf die Investitionstätigkeit, sondern behindern auch das laufende Geschäft. Dazu kommt die Unsicherheit auf anderen Gebieten, durch die in erster Linie der tägliche Geschäftsverkehr getroffen wird. Da ist vor allem das völlig unregelmäßige Funktionieren aller Verkehrsmittel zu nennen. Nicht nur, daß alles viel langsamer geht als früher, es fehlt jede Sicherheit über die Reisedauer von Waren oder Mitteilungen. Wer etwa von Wien nach Prag ein Offert auf umgehende Antwort macht, darf nicht wissen, ob diese in vier oder in zehn Tagen eintreffen wird. Bei einem Telegramm liegen die Dinge nicht viel besser,

da es häufig in einem Briefumschlag keine Reise macht. Wer Waren dringend benötigt, kann auch nach dem Abgang von der Verladestation mit keinem verlässlichen Termin des Eintreffens rechnen. Recht häufig aber treffen die Güter gar nicht ein, weil sie unterwegs gestohlen wurden; die Prämien für Transportversicherungen haben eine unheimliche Höhe erreicht. Da die Post heute unmöglich mehr unter Leutenmangel leiden kann, ließe sich zumindest auf diesem Gebiete unbedingt sofort Wandel schaffen. Unter anderem wäre dazu auch der Abbau der Zensur im internationalen Verkehr nötig, zu dem ja heute ein so großer Teil des ehemaligen Inlandsverkehrs gehört. Auf den Bahnen mag wegen des Kohlenmangels heute eine durchgreifende Besserung noch nicht möglich sein; hoffentlich stellt sich nach Behebung dieses Mangels nicht heraus, daß auch sonst manches nicht klappt.

Wenn die Beschränkungen, denen unser Außenhandel durch feindliche Maßnahmen noch immer unterworfen ist, in Wegfall kommen werden, werden Ein- und Ausfuhr die größten Schwierigkeiten durch das fortwährende starke Schwanken der Devisenkurse haben. Auch in diesen Punkte trifft uns viel eigenes Verdrüßliches. Die deutschösterreichische Krone könnte viel besser stehen, wenn nicht jede großzügige Aktion zur Ausfuhr von Naturprodukten (Holz, Eisen, Marmor) durch die Sonderbestrebungen der Länder, die Bereitstellung anderer Ausfuhrwaren aber durch den schleppenden Verkauf der Demobilisierungsgüter, die schlechten Arbeiterverhältnisse und all die ungünstigen Momente, von denen oben gesprochen wurde, lahmgelegt würden.

Von der Unsicherheit, unter der der größte Teil der Bevölkerung von Tag zu Tag in bezug auf die Deckung der notwendigsten Lebensbedürfnisse leidet, soll hier nicht die Rede sein. Sie wird zum großen Teil von selbst verschwinden, wenn wir die Unsicherheit auf dem Gebiet des Erwerbslebens energisch bekämpfen.

Paul Kaufmann.