

Wirtschaftliches Chaos.**Notwendigkeit sofortiger Vorkehrungen.**

Nach Deutschösterreich werden gegenwärtig keine Lebensmittelsendungen mehr zugelassen. Die Durchführung dieser von nationalen Parteien ausgegebenen Ordre de bataille ist den Händen der Eisenbahner anvertraut, deren Aufgabe im Norden allerdings dadurch wesentlich erleichtert wird, daß die nichtdeutschen Landwirte dem staatlichen Ausbringungsplan passiven und derzeit unüberwindbaren Widerstand entgegensetzen. Im Osten bilden aber nur die polnischen Eisenbahner die Exekutive des inländischen Aushungerungskrieges. Sie entscheiden — von unbekanntem Auftraggeber geleitet, in einer unbekanntem Organisation — was nach Wien zu befördern, was nicht zu befördern sei. Ueber dem Ganzen schwebt ein mysteriöses Dunkel. Nur so viel ist sicher, daß gewisse Wagen mit Lebensmitteln, die für polnische Persönlichkeiten oder für galizische Geschäftsleute und andere bestimmt sind, hier pünktlich ankommen, andere hingegen, die naturgemäß die überwiegende Mehrzahl der Sendungen umfassen, in irgendeiner galizischen Station zurückbleiben. Wie denn überhaupt die Eisenbahner Galiziens, die bereits die polnische Dienstsprache tatsächlich eingeführt haben, nur solche dienstliche Aufträge der Zentralbehörden befolgen, die ihnen passen. Während aber von tschechischen Gebieten nur die Absendung von Nahrungsmitteln verhindert wird, erstreckt sich die polnische Blockade allmählich auf andere Gegenstände. So wird in letzter Zeit die Beförderung staatlicher Güter unmöglich gemacht, dann von Gegenständen, die zum Bahnbetrieb erforderlich sind, wie Schmieröl, Beleuchtungs-materialien (zum Beispiel Paraffin, das auch für die Verschieber benötigt wird) u. dgl. mehr. Dadurch wird der Bahnverkehr nicht nur behindert, sondern zugleich sehr gefährdet. Und es steht zu befürchten, daß, wenn die Desorganisation des Personals, der einheitlichen Betriebsführung fortschreitet, von einem selbst halbwegs geregelten Bahnverkehr überhaupt nicht mehr die Rede sein wird. Daß in weiterer Folge mit der Lahmlegung des Bahnbetriebes, mit der Unterbindung der Nerven das ganze wirtschaftliche Leben stocken und ein vollständiges, nicht nur ein wirtschaftliches Chaos entstehen muß, das braucht, da uns die Entwicklung der Geschehnisse in Rußland bekannt ist, nicht erst gesagt zu werden. An diesen Verhältnissen trifft, nebenbei bemerkt, die Verwaltung der staatlichen Bahnen, die während des Krieges Außerordentliches geleistet haben, nicht das geringste Verschulden. Schuldtragend ist vielmehr, wie sich das beinahe kalendermäßig nachweisen ließe, in erster Linie der Mann, dessen Vefahren in den Büchern der Kirchenbäter und im corpus iuris canonici niemand bestreiten kann, dessen kindliche (wenn nicht kindische) Politik als Ministerpräsident jedoch auch in wirtschaftlicher Beziehung das größte Unglück Oesterreichs war.

Die Gefahren sind aber nicht nur ungeheuer groß, sondern auch in einer derartigen Nähe, daß, wenn man sie vermeiden will, sehr wenig, ja beinahe gar keine Zeit mehr veräumt werden kann. Denn wir dürfen nicht übersehen: die Bahnen stellen jetzt nicht mehr den gesunden, robusten Organismus der Friedenszeit dar. Sie sind während des Krieges so verbraucht und abgenutzt, so empfindlich geworden, daß selbst geringe persönliche oder sächliche Widerstände, die sonst leicht zu überwinden wären, ihm zum Verderben gereichen müssen. Auch ist es eine Erfahrungstatsache, daß, wenn die alten Bande der acephalen Ordnung sich lösen, der Gewalt stets radikalere Schichten der Bevölkerung sich bemächtigen.

Derzeit wird noch bei den Tschechen und den Polen einer — wie erwähnt, von unbekannter Seite ausgegebenen — Parole Folge geleistet: derzeit haben noch die Bahnbeamten das Geißt in den Händen. Aber es droht ihnen zu entgleiten. Die Unsicherheit nimmt zu und die Verkehrsperre greift auch auf nichtbepostierte Gütersendungen über.

Die Gefahren sind aber nicht nur furchtbar und in greifbarer Nähe, sondern sie drogen allen Nationen, die sich auf dem Boden des bisherigen Oesterreich befinden. Die Polen glauben an das heilige Feuer nationaler, alle Schichten umfassender Begeisterung? Die Tschechen an die Einheit auch sozialwirtschaftlicher Bestrebungen? Mag sein, daß sie über die Gesinnungen der Bevölkerung im Hinterlande vollkommen im klaren sind. Aber was sie als einen unsicheren, unbestimmten Faktor in ihre Rechnung einstellen müssen, ist die Anschauung zahlloser Männer, die jetzt in Massen in die Heimat zurückkehren werden und von denen viele, sehr viele, neue, in fernen Ländern in Wirklichkeit umgesetzte Ideen in sich aufgenommen haben. Mit der Bahnanarchie hat, trocken herausgesagt, der Volksegoismus begonnen, in ihr seine festeste Stütze gefunden. Die kürzlich in den Delegationen gesprochenen Worte des Kriegsministers — also eines Mannes, der jedenfalls über den Stand der Dinge unterrichtet ist — sollten nicht unerhört verhallen. Sonst könnten die neuen Staaten, nicht nur, wie er meinte, aus einem Blutmeer, sondern auch erst aus einem wirtschaftlichen Trümmersfeld gehoben werden.

Und deshalb ist nichts eiliger als die Herstellung und die Sicherung eines unge störten und disziplinierten Eisenbahnbetriebes. Dies kann, da die Macht der gegenwärtigen Behörden schon an den Grenzstationen Deutschösterreichs nicht mehr unangefochten ist, nur durch gegenseitige nationale Uebereinkunft geschehen. Der Eisenbahnbetrieb muß ebenso wie das Ernährungsweien aus der Gesamtheit unzähliger Probleme herausgeschält und besonders behandelt werden. Na, die Lösung der

Eisenbahnfrage ist sogar beinahe noch dringlicher und wichtiger als die der Ernährung, weil die besten Vereinbarungen über Lebensmittelzuschüsse vergeblich wären, wenn die Eisenbahnen versagen würden. Stehen die Bahnen, so steht alles still. Eine geregelte Lebensmittelversorgung wäre selbst in den Ländern sehr erheblich erschwert, die genügend Nahrungsmittel ausbringen, und zwar aus zweierlei Gründen. Erstens ist das Eisenbahnwesen Oesterreichs noch immer so verflochten, daß größere Störungen, die in einem Teile auftreten, den Gesamtkörper paralysieren müssen; und zweitens ist auch in Ländern mit hinreichender Produktion der Bahnverkehr unerlässlich, um die Güter von den Erzeugungsstätten zu den Verbrauchsorten zu befördern. Kurzum, die nahen, die greifbaren Gefahren einer Verkehrsdesorganisation drohen allen Völkern gleichmäßig und sie wären, in Erkenntnis dessen, was nach vielen Anzeichen zu schließen ist, auch gern bereit, zu einer gegenseitigen Uebereinkunft zu gelangen und während der Uebergangszeit die volle Autorität der Bahnverwaltungen wiederherzustellen. Aber Eile, höchste Eile tut not, wollen wir unaussprechlichen Gefährdungen entgehen.