

hen Staates bildete. Nein, die Armee brauchen vor allen Dingen wir selbst." Redner rechtfertigte die Bildung der Armee unter den gegebenen Verhältnissen auch vom rechtlichen Standpunkte aus.

Nijnarski sprach über den Anteil der Gesellschaft an der staatsbildenden Arbeit.

Weiter kamen noch Vertreter aus der Provinz zu Worte.

Die Tagung nahm mehrere Resolutionen an, in denen dem Staatsrat verschiedene Wünsche unterbreitet werden, darunter auch über der Bildung des Heeres im Wege der Rekrutierung.

In seiner Schlussrede betonte Sembler, daß unter allen Beratungsgegenständen die Frage der polnischen Armee die erste Stelle einnehme. Ohne Armee gebe es keinen Staat. Das Land erkläre sich für die Bildung des Heeres, gestützt auf die Legionen als Kadets, und erwarte den Uebergang von der Werbung zur Rekrutierung.

Das angebliche ungarische Konzentrationstabinett.

Budapest, 20. März. Das Ungarische Telegraphen-Korrespondenzbureau meldet: Die von einzelnen Blättern verzeichneten Gerüchte von der Bildung eines Konzentrationstabinetts werden an kompetenter Stelle als vollkommen grundlos erklärt.

Reichstagsersatzwahl in Budapest.

Budapest, 20. März. In dem durch die Demission des Magnatenhausmitgliedes Albert v. Berzeviczy vakant gewordenen zweiten Wahlbezirk der Hauptstadt Budapest fand heute die Abgeordnetenwahl statt, bei der Advokat Dr. Ludwig Kollar mit dem Programm der nationalen Arbeitspartei einstimmig zum Abgeordneten gewählt wurde.

Die Wasserstraße Mitteleuropas. Eine Publikation von Erzherzog Heinrich Ferdinand.

Der Krieg weist der ökonomischen Gestaltung der europäischen Staaten neue Wege. Man mag über die Wahrscheinlichkeit des seitens der Entente stellungsweise propagierten Wirtschaftskrieges nach Friedensschluß gegen die Zentralmächte verschiedener Meinung sein, so muß man in jedem Fall mit der Notwendigkeit einer Neuorientierung auch im Güterausstausch und Warenverkehr, namentlich in der Uebergangszeit, in den ersten Jahren nach dem Kriege rechnen. Ein unabweisbares Erfordernis vorausblickender Wirtschaftspolitik verlangt insbesondere von den Zentralmächten, sich, soweit erreichbar, auf die Eigenversorgung einzurichten, und demgemäß alle jene Maßnahmen ins Werk zu setzen, welche geeignet erscheinen, die Erreichung dieses Zieles zu fördern. Im Komplex der notwendigen Vorkehrungen ist dem Ausbau schiffbarer Wasserstraßen in Oesterreich-Ungarn und in Deutschland und deren Vereinheitlichung durch verbindende Kanäle zu einem zusammenhängenden Netz eine bedeutende Aufgabe vorbehalten. Unter diesem Gesichtspunkt ist es zu begrüßen, daß in immer zunehmendem Maße die Aufmerksamkeit nicht bloß der engen Fachkreise sich der Erörterung der Wasserstraßenfrage zuwendet. Der Krieg und die Kriegswirkungen verleihen dem Gegenstand unmittelbare und drängende Aktualität. Und je schwieriger die Inangriffnahme, je langwieriger die Verwirklichung, eine um so kräftigere und energisichere Initiative ist geboten, damit das Werk, dessen Schaffung in die erste Reihe der wirtschaftlichen Staatsnotwendigkeiten gehört, bald werde. Namentlich wer Mitteleuropa will, wer die österreicherisch-ungarisch-deutsche Wirtschaftsanäherung für erstrebenswert beurteilt, wird als unumgängliche Voraussetzung die Herstellung eines umfassenden Wasserstraßennetzes erkennen. Mitteleuropa ohne planmäßig ausgebautes Kanalsystem ist nicht denkbar.

Die Propaganda für den Ausbau von Wasserstraßen als Verbindungswege zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn erhält eine verheißungsvolle Förderung in einer soeben erschienenen Schrift: „Die Wasserstraße Mitteleuropas“, deren Autor ein Mitglied des Kaiserhauses, Erzherzog Heinrich Ferdinand, ist. Auf Grund eingehender Studien, wofür die Belege aus der Fachliteratur beigebracht

*) „Die Wasserstraße Mitteleuropas“ von Erzherzog Heinrich Ferdinand. Als Manuscript gedruckt. 1917.

aber unserer Monarchie, wird sich ein mächtiger Durchzugsverkehr entwickeln, welcher im Zuge durch Wien und Budapest diese Städte zu Knotenpunkten des Donauhandels machen wird. Das zu diesem Zweck aufzubringende Kapital repräsentiert demnach eine Investition, welche für die Monarchie von großem Nutzen ist. Mit den Beträgen, welche zur Ausgestaltung der Donau als Großschiffahrtsweg von der Mündung über Budapest bis Wien notwendig sind und die für die österreichische Strecke mit 5,000,000 K. und für die ungarische Strecke, einschließlich der durchzuführenden Kanalisierung der Stromschnellen oberhalb Orsova, mit 55,000,000 K. veranschlagt werden, ergäbe sich für den Staat ein Kapitalerfordernis von insgesamt (60,000,000 K. + 340,000,000 K. für den Donau-Oder-Kanal) 400,000,000 K. Wien wäre nach vollständigem Ausbau der einzelnen proponierten Schiffahrtskanäle mit Rotterdam durch eine 1725 Kilometer, mit Hamburg durch eine 1320 Kilometer, mit Stettin durch eine 990 Kilometer, mit Danzig durch eine 1355 Kilometer und mit Berlin durch eine 900 Kilometer lange Binnenwasserstraße verbunden. Bis Budapest verlängern sich diese Wasserwege um 283 Kilometer.

Erzherzog Heinrich Ferdinand schließt seine sehr aktuelle Schrift mit folgenden Betrachtungen: „Uraht ist der Donauweg über March und Oder. Schon vor zweihundert Jahren war der erste Plan zu einer Verbindung der Donau mit der Oder entstanden. Nun hat der Weltkrieg hundertfünfzig Millionen Menschen von der Nordsee zum Euphrat und von der Adria zum Schwarzen Meer zusammengewiehet. Dieses Band, durch den größten Krieg der Weltgeschichte gelochten, wird wohl als wirtschaftliche Vereinigung auch weiter bestehen müssen, sollen Handel und Wohlstand dieser Völker gefördert werden. Und hier fällt der dem deutschen Wasserstraßennetz angegliederten Donau, als der die Bundesstaaten verknüpfenden mittel-europäischen Binnenwasserstraße, die Hauptaufgabe zu. Sollten sich nun alle maßgebenden Faktoren in dem Streben nach diesem Ziele vereinigen, so ist der Endzweck meiner Zeilen, eine große wirtschaftliche Arbeit einheitlich zu fördern, erreicht, zum Wohl und Ruhm unsres geliebten Vaterlandes!“

Ein fröhlicher Stoff ist durch die Schrift des Erzherzogs in eng zusammenfassender Form und dennoch dem allgemeinen Interesse in genügend erschöpfendem Inhalt näher gebracht, und in dieser Weise am wirkungsvollsten die Notwendigkeit des Baues der Wasserstraßen vor Augen geführt. Hierin ist der Hauptvorzug der Publikation zu erblicken: im richtigen Augenblick die richtige Behandlung einer wichtigen ökonomischen Frage. Erzherzog Heinrich Ferdinand hat sich damit zugleich als der Berufene erwiesen, als Protektor an die Spitze der Aktion, die sich die Herstellung eines Systems schiffbarer Wasserstraßen in Oesterreich-Ungarn zum Ziel setzt, zu treten und durch seine tatkräftige Mitwirkung, die endliche Realisierung zu begünstigen. Die kommenden Zeiten werden gerade auf diesem Gebiete schleunigste Arbeit verlangen.

Dr. Friedrich Leiter.