

Selbstverständlich verändert dies nicht, daß Graf Burian für die von ihm im Einvernehmen mit der österreichischen und ungarischen Regierung und in ihrer beider Übereinstimmung mit zahlreichen maßgebenden politischen Faktoren für alle Beziehungen als die beste angelegene austro-polnische Lösung mit Nebenordnung eintritt. Auf die Frage, was diese austro-polnische Lösung für die Polen bedeutet und worin sie besteht, genügt es derart mit einigen Worten zu antworten: Die austro-polnische Lösung bedeutet die Verbindung des selbständigen Polens mit Oesterreich-Ungarn durch die Person des Herrschers und die Vereinigung des Königreiches mit Galizien. Selbstverständlich läßt sich die Verbindung verschiedener Länder allein durch die Person des Souveräns in den heutigen Zeiten kaum durchführen, beziehungsweise lebensfähig erhalten. Die Geschichte weist zwar einige Beispiele solcher reiner Personalunionen auf, sie lehrt aber auch, daß solche mit großen Schwierigkeiten und Nachteilen verbunden waren und daß keines der auf diese Weise verknüpften Länder eine entsprechende Geltendmachung seiner Interessen darin finden konnte. Eine reine Personalunion ist praktisch undurchführbar und existiert heutzutage nur mehr als ein Begriff in den Lehrbüchern des internationalen Rechtes. Zumal bei Ländern, die wie Oesterreich-Ungarn und Polen eng aneinander grenzen, müßten im Falle einer Verbindung durch die Person des Herrschers auch noch die aus dieser Gemeinschaft fließenden, im gemeinsamen Interesse gelegenen und einvernehmlich zu regelnden politischen Institutionen ins Auge gefaßt werden.

Also kurz gefaßt: Personalunion, ergänzt durch gewisse, im Einvernehmen zu regelnde gemeinsame Einrichtungen. Zur Ausarbeitung einer derartigen Union würden die maßgebenden Faktoren Oesterreich-Ungarns und Polens berufen sein.

Die Verkehrsleiste. *)

Vom Reichsrats-Abgeordneten Oberbaurat Ing. Rudolf Seine.

Die stetig wachsenden Schwierigkeiten, mit denen die gesamte Kriegswirtschaft infolge des Mangels an Arbeitskräften, Rohmaterialien, Kohle und Lebensmitteln zu kämpfen hat, machen sich naturgemäß am empfindlichsten auf dem weiten Gebiete des Transportwesens fühlbar. Die Eisenbahnen können nur mit größter Mühe auf jener Leistungsfähigkeit erhalten werden, welche die dringlichsten Bedürfnisse von Kriegsführung und Volkswirtschaft nothdürftig zu decken vermag. Deshalb müssen den Bahnen auch alle erforderlichen Hilfsmittel vorzugsberechtigt bereitgestellt werden.

Leider ist man nur bisher mit dieser unerläßlichen Bevorzugung des Transportwesens auf dem halben Wege stehen geblieben. Die zweite Hälfte des Weges ist in der Güterbewegung den Transportmitteln niederer Ordnung zugewiesen; d. i. also die Verführung der Güter an die letzten Verteilstellen und an die Konsumenten mittelst Fuhrwerken und Kraftlastwagen. Es steht außer jedem Zweifel, daß diesem Teile der Güterbewegung seitens des Staates nicht die erforderliche Beachtung geschenkt und daher auch nicht jener Schutz und jene Schonung zugestanden wurde, die im Interesse der gesamten Volkswirtschaft geboten erscheinen. Während die Bahnen als einheitliche staatliche Organisation ihre Lebensbedürfnisse durchzusetzen vermochten, ging das Fuhrwesen — soweit es nicht rein militärischen Zwecken diente — im Laufe des Krieges schutz- und hilflos immer mehr der Auflösung entgegen. Die Folgen dieses Niederganges der Transportmittel niederer Ordnung werden sich im fünften Kriegswinter zu einer der gefährlichsten Wirtschaftskrisen auswachsen. Es ist daher unbedingt notwendig, in letzter Stunde durch staatliche Maßnahmen vorzubeugen und die Bevölkerung vor den katastrophalen Folgeerscheinungen einer Fuhrwerkskrise zu bewahren.

Zum vollen Verständnisse der Sachlage seien einige Ziffern angeführt:

Der gesamte Pferdebestand der Monarchie betrug im Jahre 1914 vor Ausbruch des Krieges 4 1/2 Millionen Stück
davon entfielen auf Ungarn 53 Prozent,
auf Oesterreich 42 Prozent,
und auf Bosnien-Herzegowina 5 Prozent.

Oesterreich verfügte also über rund 1.9 Millionen Pferde. Bis zum Juli 1918 hat die Heeresverwaltung aus ganz Oesterreich rund 521.000 Pferde entnommen. Weiters wurden aus Galizien und der Bukowina im Laufe des Krieges von unseren Armeen und von den Russen rund 600.000 Pferde requiriert. Unserer österreicherischen Volkswirtschaft sind also während des Krieges bisher rund 1.12 Millionen Pferde entzogen worden. Die übrig gebliebenen Bestände samt dem Nachwuchs belaufen sich auf rund 900.000 Pferde. Diese sind zum großen Teile minderwertig und besitzen auch wegen des herrschenden Futtermangels eine stark verminderte Leistungsfähigkeit. Noch ungünstiger liegen die Verhältnisse beim Motorlastfuhrwerk. Vor Beginn des Krieges beliefen sich in der Monarchie die im Privatbesitze befindlichen Motorlastwagen von 1 bis 5 Tonnen Nutzlast, zum Teile in Verbindung mit Anhängewagen bis 10 Tonnen Nutzlast einschließlich der Auto-Omnibusse auf rund 1000 Stück. Hiervon entfielen auf Oesterreich 800 Stück. Diese Ziffern sind niedrig angesehen und entsprechen der damaligen Periode der wirtschaftlichen Stagnation. Bei Beginn des Krieges wurden fast alle Kraftlastwagen von der Heeresverwaltung mit Beschlag belegt und im Laufe des Krieges nur wenige Kraftfuhrwerke für dringlichste Bedürfnisse an das Wirtschaftsleben im Hinterlande zurückgegeben. Die Zahl dieser Motorlastwagen mit verminderter Leistung beläuft sich für Oesterreich auf kaum mehr als 100 Stück. Die

*) Der Kriegswirtschaftliche Ausschuss des Abgeordnetenhauses wird demnächst einen Bericht des Reichsrats-Abgeordneten Seine über diesen Gegenstand behandeln.