

Mitropa N.-G.

r Berlin, 24. Novbr. Der neue Schlaf- und Speisewagen-Verband stellt gewissermaßen die erste praktische Verkörperung des österreichisch-deutschen Mitteleuropa-Gedankens dar, dessen Anwendung auf ein so von Haus aus geeignetes Gebiet sich aus den Bedürfnissen der beteiligten Bahnecke schon längst hätte ergeben können. Das Objekt erschöpft sich, wie es nicht anders möglich ist, selbst innerhalb der Möglichkeiten einer Verkehrsgemeinschaft nur in einem Sondergebiet. Aber seit die Schlaf- und Speisewagen immer mehr vom Standpunkte des Bedürfnisses statt von jedem anderen aus betrachtet und benützt werden und seit sich daraus mit wachsendem Güterausstausch eine wachsende und eigenartige Bedeutung für die Zukunft erkennen läßt, empfinden die Regierungen den Wunsch, aus der Abhängigkeit und Zersplitterung herauszukommen und diesen Teil des Fernverkehrs in eine selbständige und kompakte Organisation zu legen. Bisher waren weite Strecken in Nord- und Süddeutschland und in der Habsburgischen Monarchie von einer mit französischem Kapital in Belgien ansässigen Erwerbsunternehmung teils direkt, teils mittelbar befahren worden, daneben noch einzelne deutsche Strecken von kleineren Gesellschaften. Auch die Mitropa wird, wie die Drahtmeldungen ergaben, mit Privatkapital arbeiten, zunächst mit 5 Millionen Mark, später mit 40 Millionen Mark; aber dieses Geld wird rein deutschen und österreichisch-ungarischen Ursprungs sein. Die Banken teilen sich darein. Fünf staatliche Kommissare im Aufsichtsrat verbürgen die engste Fühlung mit den Eisenbahnbehörden. Das Unternehmen wird von Grund auf neu aufgebaut; nur teilweise ist Bestehendes benützt; das in dieser Richtung mit der halbdeutschen Eisenbahn Speisewagen N.-G. Verhandlungen schweben, dürfte erinnerlich sein, und weitere Vereinbarungen mit den kleineren Unternehmern Risselmann-Berlin (Mits), Kromrei-Breslau, Nordwestdeutsche G. m. b. H., gehen nebenher. Das weitaus größte Geschäft besaß freilich die Compagnie Internationale des Wagons Lits et de Grands Express, und es wäre ein Leichtes gewesen, dieses Brüsseler Unternehmen, dessen Hauptinteressenten vielleicht nur mit zerknirschten Mittelmächten zu verhandeln wünschen würden, durch Anwendung der von England in die Welt gesetzten Liquidations- und Schädigungsmaßregeln an uns zu bringen. Die Staaten haben diesen Weg nicht beschritten, sondern sich damit begnügt, die alten Verträge zu kündigen und bei ihrem Ablauf oder bei beginnender Unwirksamkeit die von der Brüsseler Firma, ihrer deutschen Tochter- und den preussischen Nebengesellschaften innegehabten Kurse dem neuen Konzessionär zu übertragen, der die Ausschließlichkeit genießt und nur im innerpreussischen Verkehr, wie seither, den preussischen „Staats-Schlafwagen“ neben sich hat. Die Verträge lagen besonders einfach bei der Deutschen Eisenbahn Speisewagen N.-G., aber auch bei der Internationalen in Preußen, wo sie bereits aufgesagt und erloschen sind, ziemlich einfach ferner in Süddeutschland, wo der Ablauf meist um Ende 1917 eintreten wird. Auch Oesterreich kündigte mit einjähriger Frist auf Ende 1917 und nur die ungarischen Abmachungen der Internationalen laufen noch lange. Nach Maßgabe des freihändig zu erwerbenden, sowie des von den Staatsbahnen selbst herzuliehenden fiskalischen Rollmaterials und zugleich im Rahmen des augenblicklich verringerten Bedürfnisses wird schon demnächst der Verkehr der Mitropa seinen Anfang nehmen und sich allmählich stärker ausgestalten. Die oben genannte Progression des Aktienkapitals gibt die Absichten ungefähr an. Während des Kriegs wird das geschlossene Verkehrsgebiet der Verbündeten sich immer weiter festigen und zu einer mitteleuropäischen Zone werden, die teilarzig zwischen den westeuropäischen und osteuropäischen Fahrbereich der Internationalen eingeschoben ist. Das gibt ihr eine starke Position. Was die Brüsseler Gesellschaft mit ihrem Besitz in Deutschland, zu dem auch Reparaturwerkstätten in Posen und Neu-Ubing gehören, künftig unternimmt, ist einstweilen unbekannt. Die Deutsche Speisewagen N.-G. tritt bekanntlich in Liquidation und schrieb schon ihren Seegefelder Werkstättenbesitz zum Verlaufe aus. Der finanzielle Teil der neuen Gründung wird an erster Stelle von der Deutschen Bank und an zweiter von der Dresdner Bank, der Bankverbindung der alten Speisewagen N.-G. geführt. Auch Ungarn und Oesterreich stellen je einen Vorsitzenden, im einen Falle ein Staatsbeamter, im anderen ein Finanzmann.