

Eisenbahnen und Schifffahrt in den Waffenstillstandsbedingungen.

Wien, 4. November.

In den Waffenstillstandsbedingungen sind auch Verfügungen über die Eisenbahnen und die Schifffahrt enthalten. Nach Punkt 3 hat in den besetzten Gebieten das Material der Eisenbahnen an Ort und Stelle zu verbleiben und wird an die Alliierten und die Vereinigten Staaten nach den vom Oberkommandanten der militärischen Kräfte erteilten Weisungen ausgeliefert. Im Kriege ist es Paris, daß der besetzende Teil dort, wo ein gut funktionierender Eisenbahnapparat vorhanden ist, durch das alte Personal den Betrieb fortführen läßt und durch seine Vertrauensmänner die Kontrolle ausübt. So ist in Rumänien die Mehrzahl der Eisenbahnbeamten auf den Posten verblieben, hat den Dienst gemacht und die deutschen und österreichisch-ungarischen Militärbehörden haben den Verkehr überwacht. Anders liegt die Sache, wenn der Eisenbahnapparat aus irgendeinem Grunde nicht vollständig funktioniert, wie dies in der Ukraine und in Russisch-Polen zu beobachten war. Dann gibt es wieder zwei Möglichkeiten. Entweder ist der besetzende Teil in der Lage, ein genügendes Personal beizustellen — das ist in Russisch-Polen geschehen, wo die Deutschen, Österreicher und Ungarn das Netz rein militärisch betrieben haben — oder es kann, wie in die Ukraine, nicht mehr die notwendige Zahl von Eisenbahnangestellten entsendet werden; dann beschränken sich die besetzenden Truppen, wie es das österreichisch-ungarische und deutsche Militär getan hat, darauf, den Verkehr nur in dem für ihre Interessen notwendigen Umfange aufrechtzuerhalten.

Hinsichtlich der Schifffahrt wird verfügt, daß österreichisch-ungarische Schiffe, die auf der Fahrt angetroffen werden, der Kaperei mit jenen Ausnahmen unterliegen, die eine Kommission der Alliierten und der Vereinigten Staaten zuläßt. Damit ist ausgesprochen, daß Schiffe, die sich in einem Hafen befinden, nicht gelapert werden, womit das Eigentum der Schifffahrtsgesellschaften und privaten Reedereien gesichert ist, da angenommen werden kann, daß sich die allermeisten Schiffe, die bisher für die Heeresverwaltung oder Kriegsmarine in freier Fahrt waren, in die nächsten Häfen begeben haben. Punkt 7 dürfte sich, nach der in Schifffahrtskreisen bestehenden Ansicht, nur auf das Schwarze Meer beziehen, wo sechs österreichische und ein ungarisches Schiff zur Gesellschaft „Curina“ vereinigt wurden, um Lebensmittel aus der Ukraine herinzubringen. Daß diese Schiffe der Entente zu „überlassen“ sein werden, wird dahin aufgefaßt, daß die Entente für die Benützung dieser Schiffe eine Gebühr entrichten wird. Die Ausnahmen, welche eine Kommission hinsichtlich der Kaperei zuläßt, dürfte die Bereitstellung von österreichischen Schiffen für Lebensmitteltransporte betreffen. Das könnte auch auf die im Schwarzen Meere befindlichen Schiffe zurückwirken, die von der Entente vielleicht übernommen werden dürften, um Lebensmittel nach Triest und dem Binnenland zu bringen. Seitens der Reedereien und Schifffahrtsgesellschaften dürfte schätzungsweise eine Tonnage von 400.000 Tonnen Tragfähigkeit zur Verfügung stehen. Dazu kommen in Spanien 13 österreichische und neun ungarische Schiffe, deren Tonnage auf etwa 150.000 Tonnen veranschlagt werden kann. Diese Schiffe würden genügen, sehr große Getreidesendungen aufzunehmen. Das Handelsministerium hat vor einiger Zeit Erhebungen über diese Frage gepflogen und dabei in Aussicht genommen, daß zunächst ungefähr 75.000 Tonnen an Lebensmitteln und verschiedenen Bedarfsartikeln importiert werden sollen.