

## Zwischenstaatliche Bahnen.

Von Dr. Viktor Kratauer.

Die von der Friedenskonferenz zur Beratung der Verkehrsangelegenheiten eingesetzte Kommission wird sich auch, wie aus mancherlei Äußerungen der englischen Presse geschlossen werden kann, mit dem keineswegs neuen, aber in der Praxis bisher noch niemals verwirklichten Gedanken befassen, ob es zweckmäßig sei, einzelne Bahnen zu internationalisieren. Auf dem Boden der früheren österreichisch-ungarischen Monarchie könnte hierbei aus zahlreichen Gründen in erster Linie die Südbahn in Betracht kommen. Die Südbahn stellt schon gegenwärtig ein Unternehmen dar, an dem internationales und besonders französisches Kapital beteiligt ist, und diese Beteiligung findet auch in der Verwaltung des Unternehmens sichtbaren Ausdruck. Die Internationalisierung der Bahn würde dem auswärtigen Kapital begreiflicherweise höhere Bürgschaften bieten, als sie von den einzelnen, durch den Krieg finanziell hart mitgenommenen Nationalitätenstaaten geleistet werden könnten. Die Bahn würde aber dadurch auch der Gefahr einer verderblichen Konkurrenz entzogen. Denn es ist von den Tschecho-Slowaken wiederholt angekündigt worden, daß sie über Preßburg eine unmittelbare Verbindung mit dem jugoslawischen Staat, einen sogenannten Korridor zur Adria anstreben. Die Ausführung einer derartigen Bahnverbindung, die den Südbahnverkehr zum großen Teil lohnlegen müßte, wird aber durch die Internationalisierung der Bahn überflüssig. Internationalisierung ist ja im Grunde genommen nichts anderes als Entnationalisierung und wird daher von der völkerrechtlichen Wissenschaft, wenn es sich um Landgebiete oder Wasserstraßen handelt, auch positive Neutralisierung genannt. Die einzelnen Nationalitätenstaaten hätten im gegebenen Falle nicht mehr das Recht der Tarif- und Betriebshoheit; die Bahn würde von einer zwischenstaatlichen Kommission verwaltet werden. Für die Tschechen läge somit nicht die geringste Veranlassung vor, eine neue Bahn zu bauen, deren gewaltiges Anlagekapital eine günstige Tarifierung um so mehr erschweren würde, als der Betrieb der neuen Bahn durch die Notwendigkeit, mit der (im Gelände viel vorteilhafter liegenden) Nordbahn an einzelnen Stellen in Wettbewerb zu treten, höhere Kosten verursachen müßte. Den Tschechen blühte statt dessen — nicht erst nach Ablauf langer Baujahre, sondern sofort — eine Bahn zur Verfügung, die, da sie zwischenstaatlichen Charakter hätte, von ihnen so benützt werden könnte, als ob sie ihr eigenes Unternehmen wäre. Dagegen hätten die Tschechen in Wien einen zum Teil bereits vorhandenen Umschlagplatz mit Einrichtungen, die (zum Beispiel in finanzieller Hinsicht, in Fragen der Besetzung, der Einlagerung usw.) nur eine Großstadt zu bieten vermag, und die andernwärts lediglich mit unverhältnismäßig großen Kosten, erst nach Ablauf eines sehr langen Zeitraumes und dann auch kaum in gleichwertiger Weise zu schaffen wären. Durch die Internationalisierung der Südbahn würden die Tschecho-Slowaken statt eines engen, künstlichen, in staatsrechtlicher Hinsicht sehr komplizierten Korridors einen offenen, freien, für Jedermann zugänglichen Platz gewinnen.

Ähnliche Vorteile hätten die Jugoslawen, die überdies nicht genötigt wären, die auf ihrem eigenen Gebiet gelegenen Südbahnstrecken zur Unnützigkeit zu verurteilen und dergestalt über sie die Todesstrafe zu verhängen — eine Aussicht, die naturgemäß auch dem an der Südbahn beteiligten internationalen Kapital nicht sehr lockend erscheinen dürfte. Die Internationalisierung, die sich auch auf das ungarische Südbahnnetz erstrecken und dem Triester Hafen großen Nutzen bringen würde, böte dann nicht nur, wie schon erwähnt, dem bereits angelegten, sondern auch demjenigen Kapital große Sicherheit und günstige Verzinsung, das jedenfalls zu investieren sein wird, wenn die Südbahn zu einem großen und leistungsfähigen zwischenstaatlichen Verkehrsweg werden soll.

Aus vorstehendem geht hervor, daß die Internationalisierung der Bahn für viele Staaten von großem Vorteil wäre. Wie stellt sich aber die Sache für Deutschösterreich? Da muß ich wiederholen, daß Internationalisierung im vorliegenden Falle nichts anderes als Entnationalisierung bedeutet. Der deutschösterreichische Staat würde sich nicht nur aller Macht berauben, die mit der Beherrschung des Bahnbesitzes im eigenen Lande stets verknüpft ist, sondern er müßte sich auch des Vorteils der geographischen Lage entäußern. Er würde nicht mehr befähigt sein, den Tschechen oder den Jugoslawen gegenüber mit Repressivmaßnahmen vorzugehen, die bei Aufstellung von Tarifen und bei Handhabung des Betriebsdienstes unfreundliche Nachbarn zu einer freundlicheren Haltung veranlassen. Das Fehlen derartiger Möglichkeiten würde die ohnehin ungünstige Stellung Deutschösterreichs noch verschlechtern. Mag sein, daß durch den Ausbau des Korridors Deutschösterreich einen Teil dieser natürlichen Vorzüge verlieren wird. Aber das ist lediglich Zukunftsmusik, das könnte erst nach vielen Jahren verwirklicht werden. Die nächste Zeit, die nächsten Jahre sind aber die kostbarsten, denn es handelt sich um den Wiederaufbau der durch den Krieg ganz zerstörten Wirtschaft. Dazu sind ungeheure Beförderungen erforderlich, die sofort, mit der denkbar größten Schnelligkeit, vollzogen werden müssen und nur von bereits vorhandenen Bahnen vollzogen werden können.

So stehen vom Standpunkt Deutschösterreichs den auch für diesen Staat jedenfalls vor-

reichischen Journalisten in den Dienst dieser Brüderlichkeit stellen. Sie werden ihre ungarischen Kollegen gewiß in der ersten Reihe der um die hehren Ziele Kämpfenden finden!

Die Ausführungen des Verfassers der Volkswirtschaft wurden wiederholt, besonders bei den Stellen, wo von der Freundschaft zwischen Wien und Budapest die Rede war, durch laute Beifallsrufe unterbrochen, namentlich die Bezeichnung des Präsidenten Karolyi fand bei der Zuhörerschaft ein warmes Echo.

Nachdem die Reisegesellschaft im Wartesaal von der Labestation des roten Kreuzes mit Tee bewirtet worden war, begaben sich die ungarischen Kollegen in bereitgestellten Kraftwagen in ihre Wohnquartiere. Mittags speisten die ungarischen Gäste in der Gemeinschaftsstube der Wiener Journalisten. Den aestriacischen Abend und den heutigen Tag verbringen sie als Gäste der Organisation der Wiener Presse im Kreise der Kollegen. Heute abends erfolgt die Rückreise nach Budapest.