

31. X. 1918

89

Die Zukunft der österreichischen Staatsbahnen.

Wir wissen nicht, ob aus dem Liquidationsprozeß, welchen das alte Oesterreich mitmacht, ein bundesstaatähnliches Gebilde entsteht, durch das die Souveränität der Einzelstaaten eine Selbstbeschränkung erfahren wird, ob es in der Zukunft noch staatsvertraglich festgelegte gemeinsame Rechts- und Wirtschaftsgebiete zwischen den einzelnen Nationalstaaten geben wird, aber eines steht fest: soll nicht zum Schaden aller ein wirtschaftliches Chaos entstehen, dann können nicht alle bisher gemeinsamen wirtschaftlichen Gebilde der Staatsouveränität zuliebe auseinandergerissen werden, und es darf nicht der Prozeß der möglichen Konzentration der wirtschaftlichen Betriebe, der noch vor kurzem als ein wirtschaftliches Agglom betrachtet wurde, in das Gegenteil, den der Atomisierung der Wirtschaft, umschlagen.

Zu den Wirtschaftskörpern, deren Auseinanderreißung für alle Beteiligten zu den größten Nachteilen führen würde, gehört unzweifelhaft das staatliche Eisenbahnetz, das, in mehr als dreißigjähriger mühevoller und kostspieliger Arbeit zusammengeschweißt, durch die neuen Nationalstaaten in eine große Zahl territorialer Staatsbahnnetze zerlegt wird, bei deren Entstehung lediglich das nationale und nicht das wirtschaftliche und Verkehrsmoment ausschlaggebend ist. Soll die den Bedürfnissen des praktischen Lebens angepasste Einheitlichkeit im Verkehrsweisen, die Sicherung einer einheitlichen Tarifpolitik gerade in jenem Moment aufgegeben werden, in welchem bei der Demobilisierung und dem Wiederaufbau des Wirtschaftslebens an das Verkehrsweisen die größten Anforderungen gestellt werden? Das geht alle Staaten an. Denn ebenso wie dem künftigen Deutsch-Oesterreich der ungehemmte Weg nach Norden und nach dem Meere vonnöten ist, bedarf der tschechische und südslawische Staat den Weg durch Deutsch-Oesterreich. Bedächtig ist ein wirtschaftliches Auseinandergehen beschloßen, als ohne unheilvolle Folgen für die ganze Volkswirtschaft durchzuführen. War ja auch bei der Verstaatlichung der Privatbahnen nicht so sehr der Gedanke der vollen Ausübung der Souveränität über die Bahnen, als das Bedürfnis der Zusammenfassung der einzelnen Privatbahnen in ein einheitliches Netz maßgebend, und hat man daher die großen Verkehrsnetze in Würdigung der sachlichen Richtigkeit beisammengelassen und sie nicht nach Kronländern getrennt. Darauf ist es auch zurückzuführen, daß dort, wo zusammenhängende Bahnnetze unter verschiedene staatliche Souveränitätsrechte fielen, das Bedürfnis nach Vereinigung in Bundesbahnen eingetreten ist, wie das zum Beispiel bei den Schweizer Bundesbahnen und den mitteldeutschen Bahnen der Fall war.

Andererseits ist es klar, daß gerade das Eisenbahnwesen mit seinen in das Wirtschaftsleben der Nationen tief eingreifenden Beziehungen ein Gebiet ist, von dem die jungen Nationalstaaten am wenigsten leicht von ihrer Souveränität, wenn auch im Wege der Selbstbeschränkung, werden etwas aufgeben wollen. Das Problem ist daher, wie kann der Wunsch nach möglicher Souveränität über die Bahnen mit der Notwendigkeit, aus wirtschaftlichen und finanziellen Gründen eine gewisse Einheitlichkeit der verkehrstechnischen und kommerziellen Betriebsführung zu erzielen und geschlossene Verkehrsnetze zu erhalten, vereinbart werden?

Daß, um den Verkehr nicht ins Stocken zu bringen, für die nächste Zeit unbedingt eine Übergangsvereinbarung getroffen werden muß, bei der im wesentlichen die alten Einrichtungen fortbestehen werden, ist selbstverständlich. Aber ebenso gewiß ist es, daß man sich möglichst bald auf die neuen Formen einlassen muß. Die Form wird sich danach richten, ob der Zusammenhang zwischen den einzelnen Nationalbahnen mehr oder weniger eng sein soll.

Den Verkehrs- und Wirtschaftsbedürfnissen am entsprechendsten erschiene es, daß wenigstens die Hauptlinien des gegenwärtigen Staats- und Privatbahnnetzes unter einem Hut vereint würden, ohne daß dadurch die Souveränität der Nationalstaaten und der Betrieb durch die Nationalbahnen tangiert würde. Es würde sich eine Bahngemeinschaft bilden, die in kommerzieller und finanzieller Beziehung, in der Vertretung ausländischer Bahnen gegenüber einheitlich organisiert wäre. Der Betrieb der in der Gemeinschaft vereinten Bahnen würde aber in den einzelnen Ländern von den Nationalbahnen geführt werden, wobei aus betriebstechnischen Gründen ein Uebergreifen einer Bahnverwaltung in das Gebiet eines andern Staates möglich wäre, wie dies auch heute wiederholt vor-

kommt. Die Nationalstaaten brächten gleichsam gewisse Bahnen als Apports in die neue Bahngemeinschaft ein, das Gemeinschaftsorgan wäre ein von den Nationalstaaten beschickter, mit den notwendigen Hilfsorganen ausgestatteter Verwaltungsrat, an dessen Spitze ein möglichst unabhängiger Präsident stünde.

Welchen Vorteil eine solche Form böte, ist einleuchtend. Ohne der Souveränität der Nationalstaaten über ihr Bahnwesen Abbruch zu tun, gäbe es in allen den Verkehr der Einzelstaaten berührenden gemeinsamen Angelegenheiten, namentlich in den Tarifangelegenheiten, aber auch in jenen Verkehrsangelegenheiten, in denen ein Zueinandergreifen der einzelnen Bahnnetze stattfindet, eine gemeinsame Instanz, die komplizierten Berechnungen zwischen den einzelnen Nationalbahnen würden wesentlich vereinfacht, Tarifstellungen und Tarifermäßigungen, die sich über mehrere Staatsgebiete erstrecken sollen, werden von einer Stelle besorgt, Konkurrenztarife gegenüber dem Ausland könnten im Interesse aller beteiligten Nationalbahnen von einer Stelle aus beschloßen werden.

Die Auswahl der in Betracht kommenden Bahnen wäre nicht schwierig. Hauptächlich kämen die großen, an die bisherigen Staatsgrenzen führenden Bahnlinien in Betracht: die Hauptlinien der verstaatlichten und bestehenden großen Privatbahnen und die Alpenbahnen. Das Netz würde ungefähr 7000 Kilometer betragen, wovon 3000 Kilometer auf Deutsch-Oesterreich, 2000 Kilometer auf den tschechischen Staat und je 1000 Kilometer auf die Linien in Galizien nebst der Bukowina und des südslawischen Staates entfielen. Von dem Gesamtneze der österreichischen Bahnen im Umfange von 23.000 Kilometer käme etwa ein Drittel in die Gemeinschaft.

Auch die finanzielle Konstruktion würde sich einfach gestalten: der Anlagewert der in die Bahngemeinschaft eingebrachten Bahnen bildet den aliquoten Anteil der Nationalstaaten an der Gemeinschaft, nach dem die Verteilung des nach Abzug der Betriebskosten und der Verwaltungsauslagen der Gemeinschaft verbleibenden jährlichen Reinertragnisses stattfinden würde. Die Betriebsvergütung an die Nationalbahnen hätte in einem vom Verwaltungsrat einvernehmlich festgesetzten Prozentualanteil an den Betriebseinnahmen festzusetzen, wodurch die Gemeinschaft vor einer fargen Ausgabegebarung der Nationalbahnen geschützt, die Verwaltung dieser hingegen zu Ersparnissen angestoppt würde. Investitionsauslagen, Fahrplananschaffungen für die Gemeinschaftsbahnen wären von den Nationalbahnen gegen Zurückzahlung zu ihrem Geschäftsanteil zu bestreiten.

Eine andere Form könnte in Analogie jener Vereinbarungen gefunden werden, die auf Grund des Berliner Vertrages zwischen Oesterreich-Ungarn und den Balkanstaaten in der Eisenbahnkonvention vom Jahre 1883 hauptsächlich zum Zwecke der Erstellung einheitlicher Tarifnormen und dauernder Bindungen beginnlicher Tarife getroffen worden sind. Das Wesentliche einer derartigen Vereinbarung bestünde darin, daß, abgesehen von den selbstverständlichen Bestimmungen über gleichartige Verhandlung für Durchzugsverkehre, ermäßigte Tarife gegenseitig zugestanden würden. Angesichts der wechselnden wirtschaftlichen Verhältnisse würden diese Vereinbarungen wohl nur für eine bestimmte Zeit Geltung haben können. Eine ständige gemeinsame Einrichtung für diese Formen der Wahrnehmung gemeinsamer Interessen gäbe es hierbei wohl nicht, abgesehen von jenen Einrichtungen, welche seit Jahrzehnten zwischen Bahnen verschiedener Staaten bestehen und in gewissen, jederzeit kündbaren Zweckverbänden für administrative und technische oder kommerzielle Angelegenheiten ihren Ausdruck finden und wohl unter allen Umständen auch die neuen Nationalbahnen einbezogen würden.

Mögen diejenigen, die an Stelle des zusammenstürzenden historischen Oesterreich die neuen Staatsgebilde aufzubauen herufen sind, sich vor Augen halten, daß gerade die Zeit nach dem Kriege der Anspannung der wirtschaftlichen Kräfte aller Staaten zur Beseitigung der Schäden des Weltkrieges dringendst bedarf und daß diese unmöglich ist, wenn die Zusammenhänge, die ein bisher einheitlich verwaltetes Eisenbahnnetz geschaffen hat, mit rauher Hand zerissen werden.