

Die Internationalisierung der Südbahn.

Wien, 21. Januar.

Der Zerfall der früheren Monarchie in Teilstaaten hat auch die größte Bedeutung für die künftige Verkehrspolitik. Es ist sicherlich von Interesse, daß Deutschösterreich der Weg zur Adria erhalten bleibe und daß Wien nicht durch die Führung von Linien, die das polnische und czecho-slowakische Gebiet durch Korridore östlich von Deutschösterreich mit der Adria verbinden, gehindert werde, seine auch für die anderen Teilstaaten wichtigen kommerziellen Funktionen im nord-südlichen Verkehr auszuüben, ganz abgesehen davon, daß dieses Korridorgebiet, das die Grenze zwischen Deutschösterreich und Ungarn bilden würde, handels- und verkehrspolitisch einen schwer zu veranschlagenden Gebietsstreifen darstellen müßte. Die Aufrechterhaltung des west-östlichen Verkehrs für Deutschösterreich und Wien ist von Maßregeln abhängig, die durch Ereignisse bestimmt werden, welche heute nicht überblickt werden können. Von um so größerer Wichtigkeit ist es, Wien wenigstens den nord-südlichen Verkehr, die ungestörte Verbindung mit der Adria, zu erhalten. Da dieser Verkehr durch die Südbahn vermittelt wird, ist es angesichts der finanzpolitischen Beziehungen, die seit altersher zwischen den Ländern der Entente und der Südbahn bestehen, gewiß im Interesse auch der genannten Mächtegruppe, daß die Südbahn auf eine allen Fähigkeiten entrichtete Verkehrsgrundlage gestellt wird, und diesem Gesichtspunkte ist der Gedanke einer Internationalisierung der Südbahn entsprungen. Professor Landesberger hat vor längerer Zeit diesen Plan im Verwaltungsrat der Südbahn und auch sonst an zuständiger Stelle in Vorschlag gebracht. Auch in den Kreisen der Entente dürfte man sich nicht der Ansicht verschließen, daß die Südbahn, wenn sie in Teilstrecken zerfallen würde, die in das Hoheitsgebiet der einzelnen Teilstaaten übergehen, beziehungsweise ihnen unterstellt werden, als großes und leistungsfähiges Bahnunternehmen kaum aufrechterhalten werden könnte. Sie würde dann in Strecken zerfallen, die teils dem deutschösterreichischen, teils dem ungarischen, teils dem jugoslawischen Staate und teils Italien zufallen würden. Jede tarifarische und überhaupt jede rationelle kommerzielle Politik, aber auch eine rationelle Betriebsführung wäre dann sehr schwierig und der Südbahn würde auch die Erfüllung der von ihr übernommenen finanziellen Verpflichtungen außerordentlich erschwert werden. Das Internationalisierungsprojekt geht davon aus, daß dadurch die finanzielle und betriebstechnische Leistungsfähigkeit aufrechterhalten werde, der Volkswirtschaft der Teilstaaten, insbesondere auch Deutschösterreich und Wien, ein außerordentlicher Dienst geleistet, gewiß aber kein Staat, der sich längs der heutigen Südbahn befindet, in seinen Interessen benachteiligt werden würde.

Die Grundzüge der Internationalisierung, die den guten Willen der übrigen Teilstaaten zur Voraussetzung hätte, wären demnach die folgenden:

1. Das heutige Südbahnnetz würde in dem Sinne als neutrales Gebiet erklärt werden, daß die Bahnlinie, die festen Bahnanlagen, Gebäude usw., endlich der Wagenpark unter den Schutz und die Bürgschaft sämtlicher Teilstaaten gestellt würden, welche durch die heutigen Linien der Südbahn durchzogen werden.

2. Für die Südbahn würde eine Kommission gebildet werden, die aus Vertretern jener Teilstaaten besteht, welche die Südbahn durchzieht. Dieser gemischten Kommission würde nach einem vorab im vorhinein die wichtigsten Fragen regelnden Statut die Innehaltung und Ausübung aller jener Hoheitsrechte übertragen werden, die sonst an einer Eisenbahnlinie demjenigen Staate zufallen, durch dessen Gebiet sie geht. Diese Hoheitsrechte würden vor allem die Tarifhoheit, die Bahnpolizei und die sonstigen durch die Hoheitsrechte der Territorialstaaten zu regelnden Fragen umfassen.

3. Die Verwaltung der Südbahn selbst würde eine privatwirtschaftliche bleiben, aber der Verwaltungsrat wird durch Vertreter der Teilstaaten zu verstärken sein. Selbstverständlich wird die Einflussnahme des französischen Komitees als Vertreter der bereits bestehenden großen französischen Interessen aufrechtbleiben.

4. Durch internationale Garantien und Bürgschaften würde festgestellt werden, daß nach allen Richtungen, nach Nord-Süd, Süd-Nord, Ost-West und West-Ost der Transitverkehr gesperrter Güter vollständig frei von Zollbelastung und anderen handelspolitischen Schutzmaßregeln der Einzelstaaten abgewickelt werden könne. Insbesondere hätten unter den Schutz der vorhin erwähnten Staaten sämtliche Anlagen gestellt zu werden und würden demnach internationalisiert werden, die der Südbahn in Triest und Fiume in Verbindung mit dem Hafen und Schiffsverkehr gehören. Das Interesse der anderen Staaten außer Deutschösterreich würde durch diese Internationalisierung gleichfalls gewahrt, und insbesondere wäre es möglich, die Verbindung, welche die Czecho-Slowakei und der südslawische Staat anstreben und die nur durch langwierige und kostspielige Herstellung neuer Bahnen bewirkt werden könnte, auf eine einfache und sofort wirksame Weise zu erzielen. Der volle Erfolg wäre dadurch zu erreichen, wenn eine an Wien im Norden anschließende Linie gleichfalls unter die Internationalisierung gestellt werden würde. Für die einzelnen, an der Südbahn liegenden Teilstaaten wäre eine einheitliche Betriebs- und Tarifpolitik auf einer großen Linie statt der überaus komplizierten Betriebs- und Tarifpolitik auf kleinere Teilstrecken ein besonderer Vorteil. Denn selbstverständlich müßte der Grundsatz bei allen für die Internationalisierung geschaffenen organischen Institutionen festgehalten werden, daß kein Staat vor dem anderen begünstigt werden darf und die Interessen aller gleichmäßig gewahrt werden müssen.

1. 1919

163