

25. I. 1919.

189

Die Internationalisierung von Eisenbahnen.

Von einem hervorragenden Eisenbahnpolitiker.

Wien, 24. Februar.

Die Frage der Internationalisierung von Eisenbahnen gewinnt in der öffentlichen Erörterung immer mehr an Raum. Neben der Internationalisierung der Südbahn, die bereits in Nr. 19544 der „Neuen Freien Presse“ vom 22. Januar 1919 besprochen wurde, ist jetzt auch von einem Internationalisierungsplan die Rede, der im Zusammenhang mit dem Preßburger Korridor steht. Ursprünglich hat man beim Preßburger Korridor daran gedacht, eine Verbindung zwischen Jugoslawien und der Czecho-Slowakei in der Weise zu schaffen, daß ein entsprechend breiter Gebietsstreifen in der Richtung von Preßburg nach Süden vollständig der Gebietshoheit des ungarischen Staates entzogen und damit eine territoriale Verbindung zwischen der Czecho-Slowakei und Jugoslawien geschaffen werden soll. Die Realisierung dieses Projektes, dem insbesondere infolge der dadurch herbeigeführten vollständigen Abschneidung Ungarns von Deutsch-österreich schwerwiegende völkerrechtliche Bedenken entgegenstehen und zu dem die Zustimmung der Friedenskonferenz kaum zu erlangen sein wird, wenn die Wilsonschen Ideen über den Aufbau des künftigen Völkerbundes nur irgendwie zur Geltung kommen werden, scheint — wie aus den Stimmen der auswärtigen Presse hervorgeht — selbst von den Interessenten dieses Projektes nicht mehr erhofft zu werden und diese scheinen sich nunmehr mit der Internationalisierung der über Preßburg nach Jugoslawien führenden Eisenbahnen begnügen zu wollen.

Begreiflicherweise werden bei der weittragenden Bedeutung, welche die Internationalisierung von Eisenbahnen für das ganze Wirtschaftsleben der betroffenen Gebiete hat, den Vorteilen, die mit der Internationalisierung verbunden sind, auch Bedenken, insbesondere verkehrspolitische Natur, gegenüber gehalten und je nach dem Gesichtspunkte aus, von dem die Beurteilung erfolgt, findet die Internationalisierung Beifall oder Mißbilligung.

In betriebstechnischer Beziehung lassen sich gegen die Internationalisierung der Eisenbahnen keine Bedenken geltend machen. Wenn wir zum Beispiel die Südbahn ins Auge fassen, so ist es jedenfalls unanfechtbar, daß eine Verwaltung, welche nach wie vor das ganze Südbahnnetz einheitlich verwalten würde, die Verkehrsaufgaben besser erfüllen könnte als eine Reihe von Teilverwaltungen, in welche das Netz zerfallen würde. Wenn eine Verwaltung über die gesamten Fahrbetriebsmittel und über das gesamte Betriebspersonal einheitlich verfügen kann, wird sie sich den Verkehrsverhältnissen besser anpassen vermögen als kleinere Betriebsleitungen, die für ein beschränktes Gebiet auch nur über beschränkte Mittel verfügen. Der Eisenbahnverkehr ist vielfach ein Saisonverkehr. Die Kampagne in den einzelnen Produktionszweigen fällt nicht zeitlich zusammen. Der für gewisse Verkehrsbeziehungen maßgebende Getreideverkehr, der Zuckerrübenverkehr, der Obstverkehr, der Weinverkehr, die Versorgung der Industrien mit Kohle usw., der Hauptverhand gewisser Fabrikate, wie Zucker, Malz, Ziegel, fällt nicht in die gleiche Jahreszeit. Ein großes Verkehrsnetz, welches die Bedürfnisse verschiedener dieser Wirtschaftszweige zu befriedigen hat, wird sein Betriebsmaterial der Reihe nach allen diesen Wirtschaftszweigen widmen können und besser in der Lage sein, allen diesen Bedürfnissen Rechnung zu tragen. Ein auf ein kleines Gebiet beschränkter Bahnbetrieb, in dem nur der eine oder der andere von den vorgenannten Produktionszweigen gepflegt wird, wird bald in den Betriebsmitteln zur Bewältigung des Verkehrs beengt sein, bald einen Teil der Betriebsmittel unbenutzt haben. Die Erstellung der Zugstraßen, die Ausgestaltung der Stationsanlagen und ähnliche betriebliche Vorkehrungen werden von einer Verwaltung, die ein großes Gebiet einheitlich bedient, zweckmäßiger durchgeführt werden können, als wenn sich in die Bedienung des Verkehrs eine Anzahl kleiner Verwaltungen teilt. Die Eisenbahnen haben nicht ohne Erfolg versucht, durch Schaffung von „Gemeinschaften“ verschiedener kleiner Verwaltungen jene Vorteile zu erreichen, welche die einheitliche Betriebsführung größerer Netze mit sich bringt. Es sei hier nur an die großzügig angelegte Wagengemeinschaft der

deutschen Bahnen gedacht, welche der Gesamtheit der deutschen Bahnen die einheitliche Disposition über ihren Wagenpark so gewährleisten soll, als ob die deutschen Bahnen hinsichtlich des Wagendienstes eine Einheit wären. Abgesehen davon, daß eine solche Gemeinschaft doch nur ein Surrogat für eine wirkliche Einheit in dem betreffenden Dienstzweig ist und infolge von Interessengegenjäten immerhin zu Reibungen führt, gibt es Zweige des Betriebsdienstes, wo sich bisher eine solche Gemeinschaft nicht schaffen ließ. So war es trotz aller Bemühungen auch in Deutschland nicht möglich, hinsichtlich der Lokomotivbenützung eine Gemeinschaft zu begründen und auf diesem Gebiete die betrieblichen und ökonomischen Vorteile einer einheitlichen Benützung der Betriebsmittel zu erzielen. Was vorstehend für die Bewältigung des Güterverkehrs gesagt ist, gilt auch für die Abwicklung des Personenverkehrs über größere Strecken, wo eine zusammenfassende Betriebsführung ganz andere Leistungen erzielen kann als Teilverwaltungen, die ihr Augenmerk zunächst nur auf ihr beschränktes Gebiet richten. Nach allem können die in der Internationalisierung und in der damit verbundenen Aufrechterhaltung oder Begründung einer einheitlichen Betriebsführung rücksichtlich der in verschiedenen Staatsgebieten gelegenen Teile eines Bahnnetzes gelegenen Vorteile vom verkehrstechnischen Standpunkt aus nicht bestritten werden.

Anders liegt die Frage, wenn sie vom Standpunkte der Verkehrspolitik aus beurteilt wird. Die unbeschränkte Ausübung der Gebietshoheit über die Eisenbahnen gibt der Staatsgewalt die Handhabe, durch verkehrspolitische, insbesondere tarifpolitische Maßnahmen die wirtschaftlichen Interessen des eigenen Landes zu fördern und der Expansion der Volkswirtschaft des Auslandes entgegenzuwirken. Durch Tarifmaßnahmen kann die Versorgung der eigenen Industrie mit Rohstoffen kräftigt unterstützt, dem Export der eigenen Erzeugnisse zweckdienlichst Vorschub geleistet und die Deckung des eigenen Konsums durch die eigene Produktion nachdrücklichst gesichert werden. Selbstverständlich stellt jede derartige, die eigene Volkswirtschaft bevorzugende Maßnahme ein prohibitives Verhalten gegenüber der fremden Volkswirtschaft dar. Von dem Gesichtspunkte aus, daß die Verkehrspolitik demnach eine wirksame Waffe im Wirtschaftskampfe bilden kann, ist es für den Staat von Wert, über diese Waffe unbeschränkt und durch keine Bindung gehindert, verfügen zu können. Durch die Internationalisierung eines Bahnnetzes, welche dieses den wirtschaftlichen Interessen aller Staaten seines Bereiches dienstbar machen soll, verlieren die in den einzelnen Territorien gelegenen Teile des Netzes für diese Territorien die Eigenschaft einer Waffe im wirtschaftlichen Kampfe. Wer sich von der rücksichtslosen Handhabung der Verkehrspolitik im Wettbewerb der einzelnen Staaten untereinander für sein eigenes Gebiet Vorteile verspricht, wird die Internationalisierung der Bahnen für schädlich halten. Es ist jedoch sehr zweifelhaft, ob die rücksichtslose Handhabung der Verkehrspolitik zu protektionistischen Zwecken wirklich Vorteile bietet. Eine solche Verkehrspolitik ruft den Gegendruck des anderen Teiles hervor. Jener Staat, der durch verkehrspolitische Maßnahmen in der Versorgung seiner Produktion mit Rohstoffen gehemmt und in seinem Export beeinträchtigt wird, ist bestrebt, durch entsprechende Gegenmaßnahmen den gleichen oder größeren Nachteil dem Wettbewerbsstaate zuzufügen, und er wird mit den gleichen Mitteln den gleichen Zweck erreichen. Je nach den natürlichen Vorbedingungen der Volkswirtschaft eines Staates werden die Nachteile und Vorteile, die sich schließlich im verkehrspolitischen Kampf ergeben, größer oder kleiner sein. Bei der immer enger werdenden gegenseitigen Verknüpfung der wirtschaftlichen Interessen der einzelnen Staaten wird die Einwirkung der verkehrspolitischen Maßnahmen immer ausgedehnter werden, und bei dem Versuche, den schließlichen Effekt der Vorteile und Nachteile des Wirtschaftskampfes abzuwiegen, wird es sich vielfach ergeben, daß am Ende den errungenen Vorteilen die gleichen Nachteile entgegenstehen oder daß sogar für beide Teile die Nachteile größer sind als die Vorteile. Zu dieser Erkenntnis ist die Verkehrspolitik schon lange gelangt. Enthalten doch nahezu alle Handelsverträge Bestimmungen, welche eigentlich die rücksichtslose Handhabung der Eisenbahnpolitik im Wirtschaftskampfe ausschließen. Nach den meisten Handels-

verträgen soll hinsichtlich der Beförderungspreise und nach der Zeit und Art der Abfertigung kein Unterschied zwischen dem Bewohnern der Gebiete der vertragsschließenden Teile gemacht werden. Die Waren des einen Vertragsteiles sollen weder in bezug auf die Abfertigung noch hinsichtlich der Beförderungspreise ungünstiger als die Sendungen des anderen Vertragsteiles behandelt werden. Grundsätzlich ist damit eigentlich die Verkehrspolitik als Kampfmittel aus dem Wirtschaftskampfe ausgeschaltet worden. Nichtsdestoweniger haben es bisher die Staaten unter Wahrung des Wortlautes der getroffenen Vereinbarungen durch mehr oder weniger spitzfindige und schikanöse Maßnahmen verstanden, gegen den Geist der betreffenden Verträge, speziell durch tarifpolitische Maßnahmen, die Volkswirtschaft des anderen Teiles nachteilig zu beeinflussen. Aus verkehrspolitischen Gründen wurden vielfach gekünstelte Tarife geschaffen, die den betreffenden Bahnen große materielle Ausfälle verursachten, welche zum Teil Verfrächtern oder gar ganzen Produktionszweigen zugute kamen, die eine derartige Unterstützung gar nicht benötigten. Die Internationalisierung der Eisenbahnen würde in verkehrspolitischer Hinsicht nur eine Ausgestaltung der in den Handelsverträgen bereits enthaltenen Gedanken sein. Wenn im Geiste der Handelsverträge die Eisenbahn eines Staates nicht das Werkzeug der Prohibitivpolitik eines anderen Staates abgeben, sondern dessen Produktionen den Handel des anderen Staates mit demselben gemacht werden soll, so wird dieses Ziel um so besser und sicherer erreicht werden, wenn eine über das Wirtschaftsgebiet mehrerer Staaten sich erstreckende Bahnunternehmung durch internationale Bindungen vorweg dazu bestimmt ist, die Verkehrsinteressen aller Staaten dieses Bereiches in gleicher Weise zu pflegen und für die allenfalls widerstreitenden Interessen einen billigen Ausgleich zu suchen. Von allergrößter Bedeutung ist dieser Gesichtspunkt für die Frage der Internationalisierung der Südbahn. Die in den einzelnen Territorien der neuen Nationalstaaten anhängigen Wirtschaftssubjekte standen bisher in den engsten gegenseitigen Beziehungen. Die Unternehmungen des einen Teiles bezogen ihre Rohstoffe und Halbfabrikate aus einem anderen Nationalstaat, die ganze ehemalige Monarchie war ein einheitlicher Markt für alle Produktionszweige ihres Bereiches. Die Adriahäfen waren auch für die entfernt gelegenen Produktionsgebiete das Zugangstor zum Weltmeer und dem Welthandel. Wenn nun auch die politischen Grenzen zwischen den einzelnen Staatsterritorien gezogen sein werden, so ist zu wünschen und zu hoffen, daß die wirtschaftlichen Fäden, welche bisher die einzelnen Unternehmungen miteinander verbunden haben, doch nicht völlig zerrissen werden. Für die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen ist es gewiß von großer Bedeutung, daß eine tunlichst einheitliche, den Fortbestand der alten Beziehungen anstrebende Verkehrspolitik — insbesondere Tarifpolitik — weiter gepflegt wird. Prohibitiv Verkehrspolitik kann allenfalls ein starkes Wirtschaftsgebiet treiben, welches hinsichtlich des Bezuges der Rohstoffe und hinsichtlich des Absatzes seiner Erzeugnisse im ganzen und großen von fremden Märkten unabhängig ist. Dies trifft wohl bei keinem der neuen Nationalstaaten zu. Deutschösterreich wird sowohl hinsichtlich seiner Rohstoffe als auch hinsichtlich des Absatzes seiner Erzeugnisse auf den Verkehr mit fremden Wirtschaftsgebieten angewiesen sein. Die Zukunft Wiens im besonderen wird davon abhängen, ob es seine günstige geographische Lage dazu wird ausnützen können, ein Handelsemporium — insbesondere zwischen dem Osten und Westen — zu werden. Die Czecho-Slowakei, umfaßt im weiten Bogen von deutschem Gebiet und getrennt vom Osten durch Ungarn, wird ein großes Bedürfnis nach einem regen Wirtschaftsverkehr mit und über das Gebiet seiner Nachbarn haben. Jugoslawien ist hinsichtlich des Absatzes seiner reichen Naturprodukte nach dem Westen gewiesen. Für Ungarn gilt im ganzen und großen dasselbe. Die Adriahäfen können nur durch Heranziehung des Verkehrs der weiteren Staatsgebiete alimentiert werden. All dies setzt weitestehende Verkehrsfreiheit auf dem Gebiete der anderen Nationalstaaten voraus. Die Internationalisierung der Südbahn würde für einen großen Teil des früheren einheitlichen Wirtschaftsgebietes in diesen Belangen günstige Voraussetzungen schaffen. Wenn durch die Internationalisierung der Südbahn auch nur für ein Teilgebiet des Eisenbahnnetzes die Eisenbahnpolitik aus dem Wirtschaftskampfe