

27. II. 1919

### Der Brestburger Korridor und die Internationalisierung der Südbahn.

Zu der kürzlich an dieser Stelle behandelten Frage der Internationalisierung der Südbahn geht uns von sachlicher Seite eine Darstellung zu, die zu andern Ergebnissen gelangt als der frühere Artikel, die wir aber als beachtenswerten Beitrag zur Erörterung dieser wichtigen Angelegenheit gern zur Kenntnis unserer Leser bringen.

Zu den Wirtschaftsfragen, mit denen sich die Friedenskonferenz zu befassen haben wird, gehört jedenfalls auch das Problem der Schaffung internationaler Eisenbahnen, das heißt, das Gebiet mehrerer Staaten durchziehender, einheitlich betriebener Eisenbahnen, die durch Vereinbarungen der Signatarmächte der schrankenlosen Ausübung der Hoheitsrechte der einzelnen Staaten des Bahngebietes entzogen und durch entsprechende Bindungen den Verkehrsinteressen der Gesamtheit der Staaten ihres Bereiches dienlich gemacht werden sollen. Zu den Problemen dieser Art gehören auch die Internationalisierung der Südbahn und die mit der Schaffung des sogenannten Brestburger Korridors im Zusammenhang stehenden Eisenbahnfragen.

Unter der Internationalisierung der Südbahn ist dem Wesen nach die Schaffung einer internationalen Vereinbarung gedacht, durch welche die Aufrechterhaltung des einheitlichen Betriebes der Südbahnlinien gewährleistet und durch welche hintangehalten werden soll, daß die einzelnen Staaten, die sich in Zukunft in die Gebietshoheit der Südbahnlinien teilen werden, das ihnen zustehende Hoheitsrecht dazu ausnützen, um durch tarifpolitische und betriebstechnische Maßnahmen den in ihrem Bereich liegenden Teil der Südbahn als Waffe im Wirtschaftskampfe gegen andre Staaten heranzuziehen.

Die Südbahn hat in der Vorkriegszeit als wichtige Verkehrsader nicht nur für den engeren Bereich des von ihr durchzogenen Gebietes, sondern weiter hinaus, insbesondere als Zu- und Abfuhrbahn zu den Adriahäfen, dem nördlichen Teil der Monarchie gedient. Die einheitlich geführte Verkehrspolitik der österreichischen Staatsverwaltung, der sich die Südbahnverwaltung für das österreichische Wirtschaftsgebiet im wesentlichen anpaßte, hat dafür gesorgt, daß durch entsprechend konstruierte Tarife, durch Schaffung günstiger Beförderungsmöglichkeiten, insbesondere in dem wichtigen Verkehr mit den adriatischen Häfen, den Bedürfnissen des österreichischen Exports und Imports Rechnung getragen wurde. In gleicher Weise wurde den Bedürfnissen des gesamten ungarischen Verkehrs entsprochen, und auf Grund der im österreichisch-ungarischen Ausgleich vorgesehenen Behandlung der Eisenbahnfragen nach gleichen Grundsätzen wurde auch ein Ausgleich der österreichisch-ungarischen Interessen angestrebt. Die politischen Voraussetzungen für die einheitliche Wahrnehmung der Verkehrsinteressen, beziehungsweise für deren Verwaltung nach gleichen Grundsätzen sind nunmehr weggefallen, das Bedürfnis aber, das Südbahnnetz weiterhin als Zu- und Abfuhrader, und zwar ungehemmt durch prohibitive Maßnahmen aller Nationalstaaten, zu erhalten, ist geblieben.

Während das Projekt der Internationalisierung der Südbahn an die bestehende Verwaltungseinheit des Südbahnnetzes anknüpft und diese für das gesamte Verkehrsgebiet der Südbahn ungeachtet der politischen Trennung der neuen Nationalstaaten aufrechtzuerhalten sucht, soll mit dem Projekt des Brestburger Korridors anscheinend nur eine der Einwirkung einer dritten Staatshoheit entzogene Verkehrs- und Eisenbahnverbindung zwischen dem tschecho-slowakischen Staate und Jugoslawien geschaffen werden. Nach den ersten Nachrichten über die den Brestburger Korridor betreffenden Aspirationen hätte ein Gebietsstreifen, der von Brestburg südlich bis in das jugoslawische Territorium gedacht war, aus dem Gebiet des ungarischen Nationalstaates durch den tschecho-slowakischen, beziehungsweise südslowakischen Staat behufs Verbindung dieser beiden Staaten erworben werden sollen. Diese

territoriale Lösung der Brestburger Korridorfrage scheint aber fallengelassen und nur an die Internationalisierung einer über Brestburg führenden Eisenbahnverbindung zur Adria im Wege eines Staatsvertrages gedacht zu sein.

Bei der Heranziehung der Südbahn zum zwischenstaatlich gesicherten internationalen Verkehr handelt es sich nicht um eine neue Schöpfung, sondern um die Erhaltung eines bereits bestehenden Verkehrsweges und um dessen Anpassung an die neuen Verhältnisse. Die Südbahn hat als Hauptbahn ersten Ranges in der Vorkriegszeit den Bedürfnissen ihres engeren und weiteren Attraktionsgebietes im großen und ganzen genügt geleistet. Die Südbahnlinien haben überdies während der Kriegszeit zur Abwicklung des von der Südbahn zu bewältigenden, die Friedensleistungen vielfach übersteigenden Verkehrsverkehres wesentliche betriebstechnische Ausgestaltungen, insbesondere durch Anlage von Vorfahr- und Ausweichgleisen, von Aufstell- und Rangierbahnhöfen usw., erfahren, so daß sie noch mehr als zuvor auch zur Abwicklung vorübergehend besonders gesteigerter Verkehrslastungen, zur Bewältigung besonderer Spitzenleistungen befähigt ist. Sollte, was allerdings kaum anzunehmen ist, bei Internationalisierung des Nord-Süd-Verkehres über Brestburg daran gedacht werden, die Hauptlinie der Südbahn auszuscheiden und etwa an deren Stelle die kombinierte Linie von Lundenburg über Jotut-Brestburg-Balazsentiban-Zakany-Zagreb-Fiume zu setzen, so würden — abgesehen von der kilometrischen Mehrentfernung auf dieser Linie — dabei hunderte Kilometer lange Strecken herangezogen werden, die derzeit nur Bahnen zweiten Ranges, und in ihrer heutigen Verfassung zur Abwicklung eines Massenverkehrs gar nicht geeignet sind. Sollte Brestburg, wie dies beabsichtigt ist, zu einem hervorragenden Donau-Umschlagplatz für den tschecho-slowakischen Staat ausgestaltet werden, so wird der Umbau der Bahn zwischen Lundenburg und Brestburg zu einer leistungsfähigen Hauptbahn unter allen Umständen erfolgen müssen. Die Ausgestaltung der Verbindung südlich Brestburoz zur Abwicklung des internationalen Verkehrs, insbesondere des Verkehrs mit den Seehäfen, würde mit Rücksicht auf die erforderlich werdende vollständige Verbesserung des Unterbaues, des Oberbaues, der Brücken, Stationsanlagen usw. mit einem ungeheuren Aufwand verbunden sein.

Es wäre nun insbesondere in der Gegenwart, wo jeder Nationalstaat unvermeidliche, dringliche, mit hohem Kostenaufwand verbundene Investitionen vornehmen muß, um das soziale und wirtschaftliche Leben wieder in den Gang zu bringen, kaum zu rechtfertigen, daß eine nicht geeignete Bahnlinie mit einem ungeheuren Aufwand für den gedachten Zweck erst ausgestaltet werden soll, während eine hervorragend leistungsfähige Bahn, wie dies die Südbahn ist, durch Abschluß internationaler Verträge — allenfalls unter Einbeziehung eines kleinen Verbindungsstückes zwischen Wien und der tschecho-slowakischen Grenze in die Internationalisierung — zur Erreichung des gleichen Zieles sofort bereitgestellt werden kann. Vor allem aber ist wohl nicht außer acht zu lassen, daß die internationalisierte Südbahn dem nach Friedensschluß zu erhoffenden lebhaften Güteraustausch sofort zur Verfügung stünde, während die Ausgestaltung jeder andern Bahnverbindung zwischen Brestburg und dem Meere zu einem leistungsfähigen Verkehrswege jedenfalls Jahre in Anspruch nehmen würde und überdies nur dem Verkehr zwischen den Seehäfen und Jugoslawien einerseits und andererseits einem Teile der Tschecho-Slowakei und darüber hinaus dienen könnte; selbst für das westliche Gebiet der Tschecho-Slowakei käme die Brestburger Route gegenüber den westlicher gelegenen Nord-Süd-Routen betriebsökonomisch nicht in Betracht. Die Internationalisierung der Südbahn hingegen würde nicht allein für den Nord-Süd-Verkehr von Bedeutung sein, sondern auch andern Verkehrslinien dienen, die schon bisher von hervorragender Bedeutung waren und in Zukunft noch an Wichtigkeit gewinnen werden. Es handelt sich dabei unter anderm auch um den Verkehr zwischen Jugoslawien (und dem an-

staaten diesen Staatszinsunter-ich dem ist aussondere zwischen die Süd-tesichert als im West-son nicht tionall-öster-ite vor bedingt weiter-ostslawische Export iahäfen ng von e samt theillich n Ver-sbereich jeführte gedehnt ng des immer üdbahn ch diese es an-mpor-e unter id auch ühren t wird, Welt-mitteln ms der rkehrs-gebiete, garische den er-de n s-hon gational-ittel im sgebiete a men machen, e samten erreicht ung einer eburg.