

12. III. 1919

22

viele glauben, daß sein politischer Zerfall nicht auch die Trennung der wirtschaftlichen Bande im Gefolge haben wird. Mit gleicher Objektivität prüft der Artikel die aufgeworfene Frage vom Standpunkte Deutschösterreichs, Ungarns, des czecho-slowakischen und des südslawischen Staates, immer ausgehend allerdings von der Voraussetzung einer Gemeinsamkeit des Wirtschaftsgebietes aller dieser Staaten. Und so ist es vollkommen begreiflich, wenn der Artikel, jede prohibitive Verkehrs politik ablehnend, es willkommen heißt, wenn eine über das Wirtschaftsgebiet mehrerer Staaten sich erstreckende Bahnunternehmung durch internationale Bindungen vorweg dazu bestimmt ist, die Verkehrsinteressen aller Staaten ihres Bereiches in gleicher Weise zu pflegen und für die allenfalls widerstreitenden Interessen einen billigen Ausgleich zu suchen.

Wenn dieser Betrachtungsweise im folgenden eine andere entgegengehalten wird, die — freiwillig sich auf einen engeren Gesichtskreis beschränkend — das aufgeworfene Verkehrsproblem namentlich in Hinsicht auf die Südbahn vom Standpunkte des deutschösterreichischen Eigeninteresses untersuchen möchte, so geschieht dies nicht, um die vortrefflichen Argumente des mehrerwähnten Artikels zu bestreiten, sondern nur um auch die Rehrseite der ganzen Sache in ein klares Licht zu rücken und um aus der Betrachtung der Rehrseite gewisse Folgerungen abzuleiten.

Wenn die Südbahn internationalisiert wird, so bedeutet das für Deutschösterreich die Abdikation seiner Staatshoheit gegenüber der Gesellschaft, namentlich aber praktisch den Verzicht darauf, jemals durch Verstaatlichung der deutschösterreichischen Südbahnlinien den deutschösterreichischen Staatsbahnbesitz abzurufen und konsolidieren zu können. Freilich müssen auch die beiden anderen in Betracht kommenden Staaten, Ungarn und der südslawische Staat, auf die Verstaatlichung ihrer Südbahnstrecken verzichten, und auch sie verlieren damit die Möglichkeit, aus ihren Südbahnlinien ein verkehrspolitisches Macht- und, wenn nötig, Kampfmittel zu machen. Allein dieser Verzicht fällt den beiden Staaten ungleich leichter als dem deutschösterreichischen Staate, denn gerade auf die deutschösterreichischen Südbahnlinien, auf die Tiroler Linien und auf die Semmeringstrecke kommt es an, wenn die Südbahn als verkehrspolitisches Kampfmittel gewertet werden soll. Die Tiroler Linien vermitteln den Verkehr aus dem südslawischen Staate nach dem Westen, und würde der deutschösterreichische Staat neben der Tauernbahn über die Semmeringstrecke verfügen, so wäre er unbestrittener Herr über die Hauptwege aus den Gebieten nördlich der Donau nach der Adria und nach den westlichen Teilen des südslawischen Staates. Dabei soll gar nicht daran gedacht sein, daß der deutschösterreichische Staat diese seine Stellung zu prohibitiver Verkehrs politik ausnützen würde, denn es ist ohne Zweifel richtig, daß prohibitive Verkehrs politik dem Geiste aller neueren Wirtschaftsverträge widerspricht, daß prohibitive Verkehrs politik eine Waffe ist, die sich sehr leicht gegen den kehren kann, der sie gebraucht, und vor allem, daß nur ein wirtschaftlich starker Staat eine solche Politik mit Aussicht auf Erfolg überhaupt treiben kann. Allein auf der anderen Seite muß man sagen, daß gerade ein wirtschaftlich und politisch schwacher Staat wie Deutschösterreich, behindert schon in seinen Ursprüngen durch die Abneigung unfreundlicher Nachbarn, alles, was ihm ein ohnehin karges Geschick an natürlichen Waffen für den Kampf ums Dasein zugewiesen hat, doppelt sorgsam wahren muß und von den wenigen Mitteln, über die er verfügt, ohne zwingende Not keines preisgeben darf. So zeigt sich die Rehrseite der Internationalisierung der Südbahn vom Standpunkte deutschösterreichischen Eigeninteresses aus betrachtet in weit weniger erfreulichem Lichte als die Vorderansicht, die in dem schon oft erwähnten Artikel ihre Beleuchtung vom Standpunkte der gemeinsamen Wirtschaftsinteressen Deutschösterreichs, Ungarns, des czecho-slowakischen und des südslawischen Staates erhalten hat.

Dabei soll nicht in Abrede gestellt werden, daß die Aufrechterhaltung der einheitlichen Südbahn im Wege ihrer Internationalisierung (ein anderer Weg dürfte kaum gangbar sein) auch für Deutschösterreich gewisse Vorteile bietet, die freilich zum Teile wieder aufgehoben werden durch den

Umstand, daß der deutschösterreichische Staat durch die Tauernbahn ein Konkurrent der Südbahn ist. Allein auch wenn man unsere Interessen an der Adria hoch einschätzt und wenn man die Konkurrenzrisiken gering bewertet, wird man doch zu dem Schlusse kommen, daß das Projekt der Internationalisierung der Südbahn, wenn es verwirklicht werden sollte, dem deutschösterreichischen Staate eine empfindliche Einbuße an wirtschaftlicher Macht bringen würde, die um so härter fühlbar wäre, als ihr positiver Effekt ganz von selbst zu einem großen Teile dem czecho-slowakischen Staate zugute kommen würde, von dem Deutschösterreich wenigstens derzeit noch wirtschaftlich in vielen Beziehungen abhängt.

So betrachtet erscheint daher die Internationalisierung der Südbahn als eine Aktion im Interesse der französischen Gläubiger des Unternehmens, im Interesse des südslawischen Staates, vielleicht auch im Interesse Ungarns, gewiß im hervorragenden Interesse des czecho-slowakischen Staates, keineswegs aber im Interesse Deutschösterreichs. Daß Deutschösterreich die Internationalisierung der Südbahn, wenn sie von den anderen beteiligten Faktoren gewünscht wird, nicht hindern kann, ist klar. Wir müssen uns dann eben damit abfinden, wie mit so vielem, und es wird Aufgabe der Regierung sein, bei den Verhandlungen dahin zu wirken, daß wenigstens unsere legitimen Verkehrsinteressen keine unnötigen Beeinträchtigungen erleiden.

Abgesehen davon aber sollte es sich die deutschösterreichische Regierung angelegen sein lassen, die Aufmerksamkeit der an der Südbahn interessierten Entente auch noch auf ein zweites Eisenbahnproblem, gleichfalls zwischenstaatlicher Art, zu lenken, dessen befriedigende Lösung es dem deutschösterreichischen Staate erleichtern würde, sich mit der ihm durch die Internationalisierung der Südbahn drohenden Nachteile abzufinden. Es ist dies das Nordbahnproblem. Etwas davon ist schon in dem mehrerwähnten Artikel angedeutet, indem dort darauf hingewiesen ist, daß es von größter Bedeutung wäre, ein Anschlußstück nördlich von Wien bis in das Gebiet des czecho-slowakischen Staates in die Internationalisierung einzubringen.

Auch dieser Vorschlag beruht auf dem Gedanken des gemeinsamen Wirtschaftsgebietes; ja er ist so sehr durch die Bedachtnahme auf die vorausgesetzte, von den anderen Nationalstaaten freilich in keiner Weise betätigte wirtschaftliche Gemeinschaft diktiert, daß dabei das deutschösterreichische Eigeninteresse völlig außer Betracht gelassen wird. Die Einbeziehung etwa des deutschösterreichischen Teiles der Nordbahn in die Internationalisierung würde ganz gewiß die Vorteile der letzteren für den czecho-slowakischen Staat noch wesentlich erhöhen, gleichzeitig aber für den deutschösterreichischen Staat die ihm aus der Internationalisierung der Südbahn erwachsenden Nachteile vervielfachen, indem diesem Staate nicht nur der Verzicht auf die Staatshoheit gegenüber der Südbahn, sondern darüber hinaus auch noch der Verzicht auf die Hoheit über eine Strecke seiner eigenen Staatsbahnen ohne jede Gegenleistung zugemutet würde. Gegen eine solche die czecho-slowakischen Verkehrsinteressen einseitig auf Kosten Deutschösterreichs begünstigende Ausdehnung des Internationalisierungsgedankens müßte sich der deutschösterreichische Staat mit allen Kräften wehren.

Dagegen lägen die Dinge für den deutschösterreichischen Staat wesentlich anders, wenn ein, wie es heißt, in Polen angelegentlich verfolgter Plan Verwirklichung fände, nämlich der Plan, die Nordbahn einem zwischenstaatlichen Regime zu unterstellen. So sehr Polen nach der Ostsee gravitieren mag, erscheint es doch vollkommen begreiflich, daß die polnischen Wirtschaftskreise bestrebt sind, die Beziehungen nach Wien, an die Donau und darüber hinaus nicht zu vernachlässigen. Dies um so mehr, als die ehemals österrösterreichischen Teile des polnischen Staates noch durch zahlreiche Wirtschaftsfäden mit Wien und Deutschösterreich verknüpft sind. Auch ist es für Polen auf alle Fälle nützlich, neben dem Korridor nach der Ostsee, den es anstrebt, auch noch über einen durch fremdstaatliche Tarifmaßnahmen unbehinderten Weg an die Donau zu verfügen.

Die Unterstellung der Nordbahn unter ein zwischenstaatliches Regime — es brauchte nicht eine völlige Internationalisierung zu sein — würde für den deutschösterreichischen Staat von entschiedenem Nutzen sein. Insbesondere

### Die Internationalisierung von Eisenbahnen.

Von einem Eisenbahnpolitiker.

Wien, 11. März.

Die neuerdings wieder vielfach erörterte Frage der Internationalisierung von Eisenbahnen hat kürzlich in einem ausgezeichneten Artikel der „Neuen Freien Presse“ (Nr. 19578 vom 25. Februar) eine eingehende und übersichtliche Darstellung erfahren, die unter besonderer Bedachtnahme auf die Gestaltung des Problems bei der Südbahn das Für und Wider durchaus unvoreingenommen klarlegt. Die sehr interessanten Ausführungen kommen zu dem Ergebnis, daß die verkehrstechnischen Vorteile der Internationalisierung und der damit ermöglichten einheitlichen Betriebsführung zwischenstaatlicher Bahnlinien unbestreitbar sind, und daß auch vom Standpunkte der Verkehrs politik die Vorteile, oder besser gesagt, die guten Seiten überwiegen. Insbesondere redet der Artikel der Anwendung des Internationalisierungsprinzips auf die Südbahn das Wort, indem er hervorhebt, daß die Internationalisierung der Südbahnlinien für einen großen Teil des früheren einheitlichen Wirtschaftsgebietes die Verkehrsfreiheit sicherstellen und die Eisenbahn politik aus dem wirtschaftlichen Kampfe ausschalten würde, ein Ergebnis, welches für alle Nationalstaaten der ehemaligen Monarchie von größter Bedeutung wäre.

Die ganze Betrachtungsweise des Artikels ist eine solche, die von dem Fortbestand gemeinsamer Wirtschaftsinteressen einer heute nicht mehr vorhandenen staatlichen Gemeinschaft ausgeht; der Aufsatz ist gewissermaßen auf einer höheren Warte geschrieben, die einen weiteren Horizont gewährt, einen zusammenfassenden Ueberblick über ein größeres Gebiet, welches einmal einheitlich gewesen ist und von dem