

20. III. 1919

Die internationale Bedeutung des deutsch-österreichischen Bahnnetzes.

Eine amerikanische Kommission ist mit der Aufgabe betraut worden, die klaglose Durchführung der Lebensmittel- und Kohlentransporte auf den Eisenbahnen der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie zu überwachen und ein amerikanischer Wirtschaftskommissar ist bereits im deutsch-österreichischen Verkehrsamt, um der Aufgabe nachzukommen. Diese Tatsache ist der Ausfluß der bei der Entente ersichenden Tendenz, auf den Eisenbahnverkehr des früheren Österreich-Ungarn bestimmenden Einfluß zu gewinnen, einer Tendenz, die durch die Einsetzung eines eigenen Komitees der Pariser Friedenskonferenz zur Vorbereitung von Anträgen für die Internationalisierung gewisser Eisenbahnwege und des Projektes einer unter französischer Patronanz stehenden Betriebsgesellschaft für die jugoslawischen Eisenbahnen bereits ihren sinnfälligen Ausdruck gefunden hat.

Aus diesen Absichten spricht die Erkenntnis, daß das nach geographischen, historischen und politischen Gesichtspunkten entstandene Verkehrsnetz Österreich-Ungarns nicht ohne Schädigung aller Beteiligten — und dazu gehören nicht nur die neuen Nationalstaaten, sondern in hervorragendem Maße auch die Ententestaaten — zerrissen und einer willkürlichen, nach rein nationalen Gesichtspunkten orientierten Eisenbahnpolitik überantwortet werden dürfe, daß vielmehr ein allen Beteiligten gleich günstiger Verkehr, sei es durch gewisse staatsrechtlich festgelegte Garantien, sei es durch eine äußere direkte Einflußnahme, gewährleistet werde.

Dieser Wunsch nach herartigen Sicherungen ist um so verständlicher, wenn wir uns vergegenwärtigen, daß das Verkehrsnetz der ehemaligen Donaumonarchie die Durchgangsverkehr zwischen Ost- und West- und Süd- und Nordeuropa beherrscht und so den Kern des ganzen mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes bildet, eine Eigenschaft, die ganz besonders während des Krieges deutlich wurde. In verkleinertem Ausmaße gilt dies für das nunmehr deutsch-österreichische Bahnnetz: in seiner Längsrichtung Wien—Salzburg (Passau)—Buchs (Bregenz) — zirka 800 Kilometer — bildet es den natürlichen Verbindungsweg zwischen Westeuropa und dem Balkan, und seine Querslinien, die bis zu 400 Kilometer reichen, vermitteln den Verkehr zwischen Norden und Süden und verbinden Tschechoslawien mit Jugoslawien, Italien und der Adria. Von verhältnismäßig geringem Umfange ist das deutsch-österreichische Bahnnetz infolge seiner Lage der wertvollste Teil des ehemaligen österreichisch-ungarischen Bahnnetzes und ein wichtiger Block im mitteleuropäischen Verkehrsnetz. Diese Bedeutung bildet ein starkes Argument unserer wirtschaftlichen Stellung, namentlich auch im Verhältnis zu Deutschland, wenn einmal die Anschlussfrage aus dem Stadium politischer Ermüßlungen in die Praxis übergeleitet werden wird.

Trotzdem dürfen wir keine einseitige nationale Verkehrspolitik treiben, denn so wie die anderen Nationalstaaten unsere Bahnwege brauchen, geht unser Weg zur Adria durch Jugoslawien und der Weg nach Norden durch Tschechoslawien. Da bedarf es gegenseitiger Kompromisse und Auseinandersetzungen mit den Nachbarstaaten, und gerade wir — die relativ Stärksten — können die Hand zu Vereinbarungen bieten, damit keine einseitige nationale Eisenbahnpolitik getrieben und der Betrieb nicht schrittweis ausgeübt werde.

Das Wesentliche dieser Vereinbarungen bestünde darin, daß bei den in Frage kommenden Bahnen — es würde sich hauptsächlich um die großen Durchzugslinien handeln — die rein nationalen Gesichtspunkte in der Tarifbildung und in der Verkehrsabwicklung durch eine staatsrechtlich zu treffende Bindung ausgeschaltet und die Beobachtung dieser Vereinbarung unter eine zwischenstaatliche Kontrolle gestellt würde. Am leichtesten kann dieser Forderung dort Rechnung getragen werden, wo eine bestehende Privatbahn die nunmehr getrennten Staatsteile durchzieht, wo mithin der Bahn an sich schon ein internationaler Charakter innewohnt, wie dies bei der Südbahn der Fall ist. Hier bedarf es tatsächlich nur der sachungsmäßigen, von den einzelnen Nationalstaaten zu genehmigenden Bestimmung des Eintrittes von Vertretern der Nationalstaaten in die Verwaltung und der Anerkennung gewisser Rechte an diese Vertreter. Dazu kämen internationale Bindungen hinsichtlich der Tarifierstellung und der Sicherstellung eines alle Interessenten gleichmäßig berücksichtigenden Verkehrs. Von einer weitergehenden Internationalisierung etwa in dem Sinne, daß die staatshöheitlichen Rechte der einzelnen Staaten ausgeschaltet würden, wird man wohl absehen müssen; sie würde zu stark das Selbstgefühl der einzelnen Staaten verletzen und ist letzten Endes doch ohne Belang; denn für friedliche Zeiten genügt die vorgeschlagene Konstruktion und im Falle kriegerischer Verwicklung, helfen auch die stärksten Bindungen wenig.

Anders müßte sich das Verhältnis gestalten, wo es sich darum handelt, Bahnlinien, die durch die staatliche Umwälzung in verschiedene Staatsbahnlinien zerrissen wurden, in tarifarischer und verkehrstechnischer Beziehung wieder zusammenzuführen; zu denken wäre hierbei an die großen Durchzugslinien, also hauptsächlich an die Linie Buchs—Wien—Budapest—Semlin—Orsova, dann Wien—Tetschen und Wien—Oberberg—Kraßau—(Warschau)—Lemberg—Czernowitz. Die einheitliche Tarifierstellung und die Sicherstellung eines alle Interessenten gleichmäßig berücksichtigenden Durchzugs- und zwischenstaatlichen Verkehrs könnte durch zwischenstaatliche Vereinbarungen gewährleistet und unter die mit Vollzugskraft ausgestattete Kontrolle eines internationalen Organes, einer Art internationaler Generalinspektion gestellt werden. Die Eigentums- und finanziellen Verhältnisse der einzelnen Staatsbahnlinien blieben in

diesem Fall unberührt. Man könnte aber noch einen Schritt weiter gehen und die genannten Durchzugslinien in eine Bahngemeinschaft einbringen und durch ein von den beteiligten Nationalstaaten bestelltes Gemeinschaftsorgan, einen internationalen Verwaltungsrat verwalten lassen. Die Gemeinschaft brauchte sich hierbei lediglich auf die finanziellen und kommerziellen Angelegenheiten der Bahnen und die Wahrnehmung einer einheitlichen Betriebsführung zu beschränken, während der Betrieb der Linien selbst den einzelnen staatlichen Bahnverwaltungen, die auch das übrige von der Gemeinschaft nicht berührte Staatsbahnnetz zu betreiben haben, gegen eine vereinbarte Vergütung zu überlassen wäre. Bei der Schaffung einer derartigen Bahngemeinschaft könnte noch ein weiterer Zweck, als der der Sicherung eines ungehinderten internationalen Verkehrs erreicht werden: wir werden für die Wiederherstellung und Ausgestaltung unserer durch den Krieg in ärgster Weise hergenommenen Bahnanlagen, sowie für die Erneuerung des Fahrparkes ganz enorme Summen benötigen, die wir im eigenen Lande nicht aufbringen können. Das gilt nicht allein für die deutsch-österreichischen Bahnen, es gilt in gleicher Weise für die der übrigen Nationalstaaten. Wir brauchen mithin fremdes Geld im Lande, aber nicht in der Form einer weiteren Verschuldung, sondern in der Form einer Beteiligung an unseren, dem internationalen Verkehr dienenden Unternehmungen. Diese Beteiligung werden wir aber nur erhalten, wenn wir unseren Geldgebern wohl oder übel einen gewissen Einfluß auf die Verwaltung dieser Unternehmungen gewähren. Dieser Einfluß kann in loyaler und die einzelnen Staaten in ihren Hoheitsrechten nicht kränkender Weise durch Entsendung von Vertretern der geldgebenden Staaten in den Verwaltungsrat der Gemeinschaftsbahnen ausgeübt werden. Wir müssen uns mit diesen notwendigen Konsequenzen unserer finanziellen Lage befassen, wenn wir wollen, daß unsere Bahnen in absehbarer Zeit wieder auf ihren früheren Stand gebracht, wenn sie künftig im Interesse unserer Volkswirtschaft nicht mittelst der Kohle, sondern durch Wasserkraft betrieben werden sollen. Es wäre von großem Vorteile, wenn es uns auf diese Weise gelänge, das Interesse, das sowohl die neuen Nationalstaaten, als die uns bisher feindlichen Staaten an einem ungehinderten und gesicherten Durchzug durch unsere Bahnen haben, mit unseren eigenen Interessen zu verknüpfen. Daß sich die Erkenntnis von der Bedeutung des deutsch-österreichischen Bahnnetzes für den internationalen Verkehr und von der Notwendigkeit der Aufrechterhaltung eines Zusammenhanges des Bahnnetzes der Donaumonarchie immer mehr ausbreitet, zeigen die einleitend angeführten Tatsachen. Unsere Aufgabe muß es sein, diese Erkenntnis ehestens in der unseren Interessen am besten entsprechenden Weise zu benützen und mit Vorschlägen an die Nachbarstaaten heranzutreten, bevor wir von Vorschlägen von auswärts überrascht werden. Trotz der wenig entgegenkommenden Haltung, welche die neuen Nationalstaaten in gemeinsamen wirtschaftlichen Beziehungen beklunden — in den letzten Tagen erst haben die Tschechen die gemeinsamen Eisenbahntarife gekündigt — wird auch hier die wirtschaftliche Not stärker sein als der nationale Haß!

Dr. R. G.