

11./11. 1919

Deutschösterreichische Verkehrs- politik.

Von Dr. Karl Ritter v. Frey.

Deutschösterreich ist Binnenstaat geworden, hat aber von früher ein Wirtschaftsleben übernommen, das mit großen Opfern auf Basis eines Seenerstaates organisiert worden war. Sollte es in dieser Stellung erhalten und damit schließlich vor der sozialen Auflösung bewahrt werden, so muß es wieder zum Seenerstaat gemacht werden. Das aber ist nur durch den Anschluß an die deutsche Republik zu erzielen, und so wird dieser auch im engeren Betrachtungsrahmen der Verkehrsbedürfnisse unerlässlich. Bis zur zeitgemäßen Lösung dieser Frage ist es aber ebenso unerlässlich, daß sich die Verkehrspolitik Deutschösterreichs schon jetzt deutsch orientiere. Der neue Staat ist als Binnenstaat in der überseeischen Verkehrsbedienungs von den ihn umgebenden Nationalstaaten abhängig, und würde dies auch wohl bleiben, wenn nicht der Weg über Bayern-Sachsen-Preußen nach der Nordsee in einer Weise eröffnet wird, daß damit auch der Schlüssel zur Eröffnung des Gürtels der Nationalstaaten gefunden werden kann.

Der Verkehr Deutschösterreichs mit den deutschen Nordseehäfen wurde bisher von zwei Tarifen bedient: dem der deutschen Seehäfen mit österreichisch-ungarischen Stationen und den Elbeumschlagstarifen. Beide Tarife bestehen noch, aber ob sie sich nicht bald in ihre nationalen Atome auflösen, ist mindestens ungewiß. Man kann man auf sie nicht, und da ihre ursprüngliche Hauptbegründung, dem Inland möglichst große Frachtanteile zukommen zu lassen, wegen der Auslandstellung des tschechoslowakischen Staates wegfällt, so muß die Ausstradierung des ersteren Tarifs über Bayern-Sachsen-Preußen gelegt werden. Noch sind diese Staaten zwar auch Ausland, aber sie sind befreundetes Ausland, und es steht zu erwarten, daß sie mit Deutschösterreich in eine wirtschaftliche Einheit zusammenfließen werden. Dadurch würde dreierlei erzielt werden: der Gürtel wäre geschlossen, Deutschösterreich würde auch nach allen anderen Verkehrsrichtungen tonangebend; der tschechoslowakische Staat wäre gezwungen, sich einer schikanösen Ausübung seines Tarifhoheitsrechtes in allen Verkehren mit und durch Deutschösterreich zu enthalten, und schließlich würde damit auch der Vorteil des Elbeweges für Deutschösterreich nicht nur gesichert, sondern dieser letztere Tarif auch noch so reguliert, daß das Bedenken wegen der Zahlungen an das Ausland wegfallen müßte. Wie notwendig übrigens eine solche Taktik wäre, das geht deutlich genug aus den Strebungen des tschechoslowakischen Staates hervor. Auch er ist sich bewußt, daß er von einem Gürtel fremder Staaten umgeben ist und daß er diesen durchzubrechen muß. Statt aber dies durch Verträge zu bewerkstelligen und durch Reziprozität sicherzustellen, will er die Pforte nach dem Rezept Dr. Beneš' mit Gewalt erzwingen, indem er sich von der Slowakei aus einen Korridor gegen den Südslawenstaat baut. Andere Charaktere, andere Mittel: jedenfalls ist daraus aber zu lernen, daß auch er die Lösung der Frage durch Schaffen einer vollendeten Tatsache präjudizieren will.

Anders als gegen Norden muß sich die Sprengung des Gürtels gegen Süden auswirken. Hier wird das feinerzeitige Beispiel Bayerns, Sachsens usw. maßgebend. Alle diese Staaten haben sich von Triest lösen lassen. Sie haben zwar ihre eigene Verkehrspolitik betrieben, akkommodierten sich auch der allgemeinen deutschen Verkehrspolitik, standen aber trotzdem nicht an, sich auch dadurch tarifmäßig zum Hinterland Triests machen zu lassen, daß sie die von den österreichischen Bahnen, der Schifffahrt, dem Umschlag und den Triester Speditoren gebrachten Opfer annahmen. Ganz denselben Weg muß aber nun auch Deutschösterreich gehen. Auch Deutschösterreich muß sich vom Süden lösen lassen. Wer immer künftig die wirtschaftlichen Geschicke Triests wird bestimmen wollen, muß, will er Triest nicht verlassen und auf seinen Wegen und Plätzen Gras wachsen lassen, die alte Opferpolitik Österreichs nun auf eigene Kosten fortsetzen. Gleich Triest muß aber auch der südslawische Staat Deutschösterreich tarifmäßig günstig stellen, auch seine Verkehrspolitik muß notgedrungen Deutschösterreich suchen und Opfer bringen, sonst geht ihm das ganze Transit entweder über den Norden oder über Venedig verloren, ohne daß er dadurch sich einen Vorteil erringen oder Deutschösterreich schädigen könnte. Lassen die künftigen Machthaber Triests und die Verkehrspolitiker der Südslawen die Südbahn als internationales Bindeglied bestehen, so wird diese ohne Mäßigkeit einer Verletzung der staatlichen Hoheitsrechte gewiß den einfachsten Weg weisen, wie die von ihr inaugurierte Politik der Konfurrenztarife eingeleitet und durchgeführt zu werden hat.

Dieses Sich-Lösen-Lassen bedeutet aber keineswegs ein passives Auswarten: im Gegenteil, es muß sogar durch Initiative erst gesichert werden, gesichert aber auch dadurch, daß jeweils kühl bis ans Herz abgemessen wird, was Triest die Erhaltung und Ausbreitung seines Hinterlandes, dem südslawischen Staate die Erwerbung des deutschösterreichischen Transitwert ist, und was das deutschösterreichische Wirtschaftsleben durch die Benützung des Weges über Triest gewinnen kann. Weder Deutschösterreich noch Deutschland haben mehr für Triest eine großzügige und obervolle Verkehrspolitik zu betreiben, ihr Seehafen ist Hamburg, und auf dieses haben sie ihre verkehrspolitischen Maßnahmen nunmehr zu

konzentrieren. Will aber dort ein Erfolg erzielt werden, so muß auch einmal angefangen werden. Dort und in Deutschland überhaupt sollte eine in der Praxis erhärtete Kraft alles vorbereiten, damit die gefundenen verkehrspolitischen Richtlinien nicht nur ehestens verwirklicht werden, sondern auch den Nationalstaaten zur Kenntnis kommen, damit sie sehen, wie Deutschösterreich sich vorbereitet, sich einerseits nichts mehr abtrotzen zu lassen, andererseits aber immer auch die Hand zu einer für beide Teile günstigen Verkehrspolitik bietet.