

## Die Konferenz von St. Germain.

Paris, 11. Juli. Ag. (Gavas.) Der „Temps“ sagt, daß die Kommission für die österreichischen Grenzen am Donnerstag vormittag die Prüfung der Dispositionen auf dem südlichen Donauufer und südlich und südöstlich von Bressburg fortsetzte. Es ist bekannt, daß für den Fall, daß ein Teil des ungarischen Gebietes mit Oesterreich verbunden werden sollte, die Tschechen einen Gebietsstreifen südlich der Donau zu erhalten hoffen, um den direkten Anschluß an die nach dem Süden gehenden ungarischen Bahnen zu bekommen. Die Kommission scheint jetzt in dieser Gegend die Schaffung einer demobilisierten Zone ins Auge zu fassen.

Die Kommission für Polen trat am Donnerstag zusammen. Der „Temps“ sagt, daß der interalliierte Generalstab in Versailles beauftragt wurde, die eventuellen Maßnahmen zu prüfen, die gegen Angriffsgelüste der ungarischen Bolschewiki zu treffen wären. Der Oberste Rat hat dieses Problem wahrscheinlich am Donnerstag nachmittag beraten und geprüft, ob es nicht am Platze ist, die bewaffnete Hilfe der Nachbarn Ungarns gegen die Magyaren zu verlangen.

Wien, 10. Juli. Ag. (W. R. B.) Eine in vorgezügelter Nachstunde eingetroffene Meldung aus St. Germain betreffend die Streichung des Art. 49 im deutschösterreichischen Friedensvertrag wird vorläufig nur von der „Neuen Freien Presse“ besprochen. Das Blatt begrüßt diese Nachricht unter Hinweis auf ihre wirtschaftliche und politische Bedeutung mit großer Befriedigung als Erfolg unserer Unterhändler in St. Germain.

T. I. Paris, 11. Juli. (Privattelegramm.) Aus sicherer Quelle verlautet, daß Oesterreich unmittelbar nach der Ratifikation seines Friedensvertrages in den Bälterbund aufgenommen werden wird.

Sp. St. Germain, 11. Juli. Ag. (W. R. B.) Staatssekretär Renner ließ Clemenceau eine Note überreichen, worin es heißt: Nach den Friedensbedingungen sollen uns von fast allen unsern Bahnen nur Bruchstücke bleiben, die unmöglich aktiv zu erhalten sind. Geradezu grotesk ist die Verstimmlung der östlichen und nördlichen Linien. Die bei Deutsch-Oesterreich verbleibenden Reste über Bruck, Bressbura, Lundenburg, Gruszbad, Znain und Gmünd weisen Längen auf von 42 bis 164 Kilometer. Für diese bestehen in Wien große Kopfitationen mit gewaltigen Anlage- und Betriebskosten. Diese Kosten stehen in keinem Verhältnis mehr zu dem erzielbaren Erträgnis.

Schon jetzt muß daher angekündigt werden, daß an die Nationalstaaten aus diesem Gesichtspunkt besondere Forderungen gerichtet werden müssen, die nur durch Verhandlungen in einer besonderen Kommission bereinigt werden können.

Außerdem werden nach der vorgeschlagenen Grenze überall die Wien zunächst gelegenen Hauptstationen, obschon sie alle ganz oder überwiegend von Deutschen bewohnt sind und in deutschem Sprachgebiet liegen, einfach zuunsten der Tschechen weggenommen, bloß weil diese Beanahme uns zu schädigen geeignet ist. Irgend eine andere Rechtfertigung hierfür ist nicht zu erkennen. Die vorgesehene Gebietsabgrenzung für den Norden und Osten Deutsch-Oesterreichs ist somit auch aus Rücksichten des Bahnverkehrs unhaltbar.

Es bleiben uns nur mehr Alpenbahnen. Nur zwei Routen bleiben intakt: Wien-Buch und Wien-Willach-Larvis. Alle anderen werden verstümmelt und auf drei Staaten verteilt, so daß sie nicht mehr einheitlich verwaltet und ausgenutzt werden können. Bei den Linien Ruffstein-Bozen, Linz-Magenfurt, Wien-Marburg, will man die südlichen Ausgangstationen Bozen, Magenfurt und Marburg, durchaus deutsche Städte in deutscher Umgebung, Deutsch-Oesterreich wegnehmen. Das so verstümmelte Bahnnetz ist augenblicklich in schlechtem Zustand und wir verfügen nicht über die Mittel zu seiner Rekonstruktion. Diesem zerrütteten Eisenbahnwesen werden im zwölften Teile der Friedensbedingungen zum Teil unerfüllbare Verpflichtungen

aufgelegt. Wir stimmen der Freiheit des Transites und der Freiheit der Wasserwege zu und sind auch bereit, den alliierten und assoziierten Mächten Meistbegünstigung und gleiche Behandlung wie den Inländern auf derselben Strecke und in derselben Richtung zu gewähren. Wir können aber unmöglich, wie dies verlangt wird, einen Tarif, der auf irgend einer Strecke in einer bestimmten Richtung besteht, auf alle andern Strecken und in jeder Richtung übertragen. Das würde z. B. bedeuten, daß der Exporttarif für Holz aus den Alpenländern nach Italien auch für rumänisches Holz nach der Schweiz eingeräumt werden müßte. Es wäre dringend geboten, uns in unserer wirtschaftlichen Notlage die gleichen Rechte einzuräumen, die man von uns verlangt. Wenn die Geaenseitigkeit jedoch abgelehnt wird, so begnügen wir uns gegenüber den Staaten, mit denen Oesterreich-Ungarn vor dem Kriege Handelsverträge hatte, mit den sehr geringen Rechten, die in dieser Hinsicht in einzelnen der genannten Verträge enthalten sind.

Ganz unmöglich und zu ganz unerträglichen Konsequenzen führend, wäre aber die in den Friedensbedingungen enthaltene Regelung unseres Verhältnisses zu den ganz oder teilweise aus der früheren österreichisch-ungarischen Monarchie hervorgegangenen Staaten. Diesen Staaten sollen von uns alle Rechte, die die siegreichen Großmächte Deutschland gegenüber beanspruchen und noch weit darüber hinausgehende Rechte gewährt werden, ohne daß uns, vom Versprechen des freien Durchzuges zur Adria abgesehen, von ihnen irgend ein Recht zugestanden wird. Sie sollen auf unseren Bahnen Rechte genießen, wie die Inländer, wir nicht auf den ihren. Sie sollen Züge über unser Gebiet führen dürfen, wir nicht über ihr Gebiet.

Die Mitglieder der interalliierten Kommission, welche in sehr verdankenswerter Weise das Verkehrsweisen auf dem Gebiete der früheren Monarchie dirigieren, werden gewiß bestätigen, daß es uns ganz unmöglich ist, die für unsere Existenz unbedingt notwendigen Verbindungen herzustellen, wenn die anderen Staaten alle Rechte einseitig im voraus erhalten.

Wir haben nichts dagegen einzutenden, halten dies vielmehr für richtig, daß die Großmächte die Regelung dieser Frage selbst an die Hand nehmen. Nur müssen sie die Güte haben, uns die volle Geaenseitigkeit zu verschaffen. Unsere Donauschiffahrtsgesellschaften, die schwer gelitten haben, sind für die Wiederherstellung des Donau-Schiffsverkehrs von größter Wichtigkeit. Für Deutschösterreich hat die Wiederaufrichtung dieser Gesellschaften noch eine andere Bedeutung. Deutschösterreich bedarf sehr bedeutender Importe, die es durch seine Exporte nicht bezahlen kann, da ihm die wichtigsten Industriegebiete entzissen werden sollen. Seine Schiffahrtsgesellschaft auf der Donau könnten durch die den andern Staaten geleisteten Transporte einen Teil der notwendigen Importe bezahlen. Auch dieser Ausweg aus dieser ohnehin verzweifelten Situation würde uns dadurch verperrt werden, daß nach den Friedensbedingungen der Schiffsparke unserer Gesellschaften und ihre Anlagen aufgeteilt und durch Entschädigung abgelöst werden sollen. Dies bedeutet praktisch eine Einschränkung des Donauverkehrs und wirtschaftlich die Entziehung eines unserer wenigen Mittel zur Beschaffung von Rohstoffen und Nahrung. Die rechtliche Liquidation von Privateigentum, das sich nicht im Auslande, sondern im Inlande befindet, und gegen die wir mit großer Nachachtung protestieren, können wir nicht annehmen. Auch bei den Verkehrsfragen wird die Regelung im Friedensvertrage auch nur gegenüber jenen Mächten möglich sein, mit denen Oesterreich im Kriege war. Das gegenseitige Verhältnis der Gebiete der früheren Monarchie könnte nur durch eine Kommission unter der Leitung der Großmächte rationell geordnet werden.

Die Anträge der deutschösterreichischen Friedensdelegation und deren Begründung erlaube ich mir in der Anlage zu senden.