

13. VIII. 1919

Die eisenbahnpolitischen Bestimmungen im Friedensvertrag. Von besonderer Seite.

Schon in seiner Note vom 10. Juli hat Staatskanzler Renner auf die Vertümmelung unserer nach dem Norden führenden Linien, der Franz-Josef-Bahn, Nordwestbahn, Staatsbahn und Nordbahn, hingewiesen, darauf, daß die uns verbliebenen Kumpfstüde einen rationellen Betrieb um so weniger möglich machen, als alle Grenzstationen, Lundenburg, Grubbad, Rnaim und der in rein deutschem Gebiet Niederösterreichs gelegene Smünder Bahnhof, den Tscheden zugesprochen werden. Deutschösterreich, das durch seine zentrale Lage dann bestimmt wäre, den Nord-Südverkehr Mitteleuropas zwischen Deutschland, Polen, Rußland einerseits, Italien andererseits zu pflegen, ist durch den Verlust dieser Knotenpunkte und durch die Verstümmelung der nach dem Süden führenden Linien außer Stand gesetzt, seine Verkehrsaufgabe zu bewältigen. Auch für den Verkehr zwischen dem Westen und Osten von Deutschland und der Schweiz nach dem südslawischen Gebiet, den Balkanstaaten und dem Orient ist von den zwei Linien nördlich und südlich der Zentralalpen nur mehr eine, jene über Buchs oder über Salzburg nach Wien, uns verblieben. Die Südbahnlinie über Franzensfeste-Rustertal-Marburg ist zerrissen und auf drei Staaten (Italien, Jugoslawien und Deutschösterreich) aufgeteilt, so daß für diesen Weg ein einheitlicher und rationeller Betrieb, wie ihn ein solcher Durchzugsverkehr erheischt, nicht erzielbar ist.

Dem so verstümmelten Bahnnetz Deutschösterreichs werden nun im zwölften Teil der Friedensbedingungen die härtesten Verpflichtungen auferlegt. So enthalten die Artikel 279, 281 und 301 immer wieder die Verpflichtung der Reichsregierung und Parität, derzufolge „Österreich“ (das ist Deutschösterreich) für alle Güter der verbündeten und assoziierten Staaten die billigsten Tarife und günstigsten Beförderungsbedingungen zu gewähren hat, die für ein gleichartiges Gut auf irgend einer „österreichischen“ Strecke im Binnenverkehr, in der Einfuhr, Aus- oder Durchfuhr gelten. Diese Verpflichtung ist einseitig, beschränkt sich weder auf die gleiche Strecke noch Richtung und ist nur dadurch ein wenig begrenzt, daß doch gleiche Beförderungsverhältnisse (conditions semblables de transport), insbesondere bezüglich der Länge der durchfahrenen Strecke, vorhanden sein sollen. Infolge dieser Bestimmung können unsere Bahnen keinerlei tarifpolitische Maßnahmen zur Hebung unseres Exportes oder der Inlandsverzeugung mehr treffen, weil jede solche Tarifermäßigung auch für die im Wettbewerb stehenden ausländischen Güter Verkümmelungen der Frachtkosten, nach dem meist in höherem Ausmaße, herbeiführt. Das bisherige System der Richtungsstarife (Tarife, die nur von inländischen Produktionsstationen gelten) muß aufgegeben werden, weil Ermäßigungen auf gleicher Grundlage ab den Grenzstationen, also auf weitere Strecken, gewährt werden müssen. Einfuhrbegünstigungen würden gleichfalls ihren Zweck verfehlen, weil sie ebenso der Ausfuhr und Durchfuhr zur Verfügung zu stellen sind. Hierzu kommt, daß zwischen Staats- und Privatbahnen kein Unterschied gemacht wird, also Tarifermäßigungen der Staatsbahnen auf die Privatbahnen (Südbahn usw.), aber auch umgekehrt, zurückwirken würden. Welche unabsehbare Folgewirkungen daraus entspringen könnten, wenn eine Privatbahn ihre allfällige Tariffreiheit ausnütze und aus irgendwelchem Grunde — zum Beispiel gegen Zugeständnisse eines anderen Staates für die in diesem Staate gelegenen Teile ihres Netzes — weitgehende Ermäßigungen gewähren wollte, ist gar nicht auszubedenken. Es bliebe Deutschösterreich nichts anderes übrig, als überhaupt keinerlei Tarifpolitik mehr zu machen und auch die Privatbahnen in dieser Hinsicht zu binden; unsere Bahnnetze lägen dann wie ein toter Körper zwischen den Bahnen der übrigen Staaten, ein Zustand, der nicht nur uns zugrunde richten, sondern auch den anderen Staaten wirtschaftliche Schäden zufügen muß, wenn nicht eingreifende Ausnahmen geschaffen werden.

Eine derartige Ausnahme von der allgemeinen Regel der einseitigen Meistbegünstigung setzt übrigens schon der dritte Absatz des Artikels 304 fest, der „Österreich“ verpflichtet, auf seinen eigenen Linien die vor dem Kriege für den Verkehr der Adriatischen und Schwarzen Meer-Gäfen bestehende Tarife aufrecht zu erhalten. So lautet der Text der deutschen Uebersetzung. Der französische Urtext spricht jedoch von dem „regime des tarifs“, also davon, daß die Tarife nach den gleichen Gesichtspunkten wie vor dem Kriege, also aus dem Gesichtspunkt der Konkurrenz mit den deutschen Nordseehäfen, aufgestellt werden müssen. Die glatte Aufrechterhaltung der Tarife wäre übrigens eine Unannehmlichkeit, wenn man bedenkt, daß die Güllertarife mit Triest und Fiume vor dem Kriege oft 50prozentige Ermäßigungen der Lokaltarife darstellten, und daß mittlerweile die Tarife aller Bahnen Erhöhungen von 200 bis 500 Prozent und darüber erfahren haben. Aber selbst in der eingeschränkten Form des Tarifregimes bedeutet diese Bestimmung noch immer eine schwere Belastung unserer Bahnen, deren Güllertarife in der letzten Zeit unverändert geblieben sind, während jene der übrigen Sukzessionsstaaten in diesem Jahre um mindestens 100 Prozent erhöht wurden, so daß — die schlechtere Währung Deutschösterreichs dazu gerechnet — die Güllertariffe zum Beispiel der Staatsbahnen in Böhmen, auf eine neutrale Währung reduziert, drei- bis viermal so hoch sind wie jene der deutschösterreichischen Staatsbahnen.

Auch im Personenverkehr soll „Österreich“ die Lüge, die die Verbindungen zwischen den alliierten und den assoziierten Staaten herstellen, mit der Schnelligkeit seiner besten Fernzüge auf denselben Strecken zu keinesfalls höheren Preisen führen. Woher wir die Kohlen für die uns auferlegten Leistungen nehmen sollen, dafür ist allerdings nicht vorgesorgt.

Zu den allerdrückendsten Bestimmungen gehört aber das Durchzugsrecht der Tscheco-Slowakei durch Österreich im Verkehr nach der Adria, das für uns noch nie dagewesene Beschränkungen der staatlichen Hoheitsrechte und der Betriebsführung bringt. Hiernach sollen die tschechischen Staatsbahnen ihre eigenen Züge nach Triest und Fiume über unser Gebiet führen, Maschinendepots und Reparaturwerkstätten errichten und Ueberwachungsorgane für diesen Dienst bestellen dürfen. Diese Züge sind auf unseren Linien für unseren eigenen Verkehr nur mit tschechischer Genehmigung benutzbar. Im neuen Text hat die Tscheco-Slowakei sogar noch eine Erweiterung dieses Rechtes dadurch erzielt, daß nicht zwei, sondern drei Linien mit Abzweigungen für ihren Verkehr zur Verfügung stehen müssen. Die eine Linie führt von Budweis über Linz-Klagenfurt-Abing-Jugoslawien nach Triest mit Abzweigung von Klagenfurt nach Tarvis zum direkten Anschluß an die italienischen Staatsbahnen, die beiden anderen von Preßburg (Bratislava) über die Südbahnstation Mura-Keresztur nach Fiume, eine derselben berührt das uns zugesprochene westungarische Gebiet (Dedenburg-Steinamanger). Der für uns wichtigste Weg von Budweis nach Triest umfaßt eine Strecke von mehr als 400 Kilometer der deutschösterreichischen Staatsbahnen und stellt eine Art Reagierung dieser Strecken durch die Tscheden dar. Dadurch wird unsere immerhin leistungsfähige Bahnlinie über Linz-Klagenfurt für einen vielleicht arohen Teil des Verkehrs der staatlichen Aufsicht und der einheitlichen Verwaltung unserer Staatsbahnen entzogen. Das bedeutet für die Tscheco-Slowaken einen nahezu vollwertigen Ersatz für den nicht erfüllten Traum eines Korridors zwischen ihrem Gebiet und dem südslawischen Reiche, überdies aber auch einen selbständigen Weg nach Italien.

In der Kette der bedrückenden Bestimmungen befand sich ursprünglich auch das Verbot, Maßnahmen zu treffen, die den Verkehr von seinem normalen Wege ablenken, das heißt, es dürften Tarife, die sich über fremde Wege bilden, in der gleichen Höhe nicht auf unsere Strecken übertragen werden. Diese Anordnung, die unseren, auf die Pflege des Durchzugsverkehrs angewiesenen Linien noch den letzten Rest ihrer Ertragsfähigkeit genommen hätte, ist infolge der dagegen erhobenen Vorstellungen unserer Vertreter jedoch gestrichen worden.

Was den Bau neuer Bahnlinien betrifft, ist uns im ersten Entwurf die Verpflichtung auferlegt worden, auf Wunsch einer der verbündeten oder assoziierten Mächte innerhalb der nächsten 25 Jahre den Bau jeder bestehenden Bahnverbindung auf deren Kosten zuzulassen. Diese Bestimmung ist fallen gelassen; auch die im gleichen Artikel (313) enthaltenen Festsetzungen über den Bau der Predil- und der Reichenlinie wurden abgeändert. Das Recht des Ausbaues der Linien ist auf fünf Jahre herabgesetzt, und Italien, das hauptsächlich daran Interesse hat, wird gehalten, die Kosten vorerst selbst zu bestreiten, vorbehaltlich einer späteren Verteilung auf alle Staaten nach Maßgabe der ihnen hieraus erfließenden Vorteile.

Neßt den bisher aufgezählten, das Stigma der Unterdrückung tragenden Bestimmungen finden sich auch noch einige wenige, die unseren Bahnen ein bescheidenes Dasein- und Selbstbestimmungsrecht zubilligen. So soll das internationale sogenannte Berner Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom Jahre 1890 neßt Nachträgen und Ergänzungen wieder in Kraft treten, wodurch die Rechtsgrundlage für den zwischenstaatlichen Güterverkehr neuerdings ausleben würde. Damit aber auch hier die Faust des Siegers nicht fehle, müssen wir jedes neue Abkommen für die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern, das innerhalb fünf Jahren geschaffen werden sollte, ohne weiteres annehmen.

Was den Verkehr auf den und über die Grenzstationen, die Errichtung und den Betrieb von (räumlich getrennte Grenzbahnhöfe) verbindenden Linien betrifft, so ist eine Aenderung des Artikels (311) zugestanden worden, durch die die Regelung dieser Fragen Vereinbarungen vorbehalten wird. So selbstverständlich diese Bestimmung ist — sie verdient doch als eine Ausnahme hervorgehoben zu werden.

Der neueingefügte Artikel 312, der für die Privatbahnen, insbesondere die Südbahn, die Schaffung von Uebereinkommen über die Reorganisation der Bahnnetze mit jedem der beteiligten Territorialstaaten vorsieht, fällt eine Lücke des ersten Entwurfes der Friedensbedingungen aus. Nach der Fassung dieses Artikels scheint die Entente eher an eine Internationalisierung als an die Verstaatlichung der Südbahn — obwohl diese nicht ausdrücklich ausgeschlossen wird — zu denken. Denn im Falle von Streitigkeiten ist schiedsrichterliche Entscheidung vorgesehen, die auch von der gesellschaftlichen Verwaltung und den Prioritäten angerufen werden kann. Auf eine solche Weiterentwicklung lassen auch die in den letzten Tagen in der Organisation der Südbahn vorgenommenen Aenderungen schließen, die gewiß, in Anbetracht der lebhaften Fühlnahme der Verwaltung mit Frankreich, den Absichten der Entente entsprechen dürften. Es besteht jetzt eine Generaldirektion für die Aufrechterhaltung der einheitlichen Betriebsführung, die Wahrung der Interessen der Gesellschaft und ihrer Gläubiger sowie für den Verkehr mit den Regierungen der Territorialstaaten, während den Betriebsdirektionen, von denen je eine in Budapest, Wien und Laibach bereits in Tätigkeit ist, die Betriebsführung und Verwaltung innerhalb des betreffenden Staatsgebietes obliegt. Die Errichtung weiterer Be-

triebsdirektionen wird wohl von dem endgültigen Schicksal der durch die italienischen Staatsbahnen betriebenen Südbahnstrecken in Tirol, Innichen-Franzensfeste und Brenner-Veri sowie im Süden von Loisch bis Triest und Fiume abhängen.

Schließlich sei noch eine, und zwar die einzige für uns günstige Bestimmung des ganzen Kapitels XII erwähnt (Artikel 303), die uns den freien Zugang zur Adria zusichert und die Freiheit der Durchfuhr über die zwischenliegenden Gebiete zu den vom ehemaligen Österreich-Ungarn abgetrennten Häfen zuerkennt. Diese Bestimmung ist leider nicht präzise genug gefaßt, sie enthält keine Tariffestsetzungen, sondern verweist auf die zu treffenden Spezialabmachungen; immerhin ist aber zu hoffen, daß wir in Triest und Fiume festen Fuß fassen werden und unsere Ein- und Ausfuhr durch Schaffung eines Freigebietes, direkter Tarife, guter Zugverbindungen und Beförderungsbedingungen gefördert werden kann. In dieser Richtung dürfte übrigens Italien wirksam nachhelfen, weil es die Triestiner vor der Gefahr, ihr Hinterland zu verlieren, bewahren will.

Die Erkenntnis, daß die zahlreichen Bestimmungen des Friedensvertrages oft zu Meinungsverschiedenheiten und Streitigkeiten führen müssen, hat die Entente bestimmt, auch für die eben besprochene Materie die Einsetzung von Schiedsgerichten und Kommissionen vorzusehen. So befaßt Artikel 316 ganz allgemein, daß im Falle der Nichtübereinstimmung über die Auslegung des Abkommens oder im Falle von Schwierigkeiten, die durch dieses Abkommen nicht vorgeesehen sein sollten, durch ein Schiedsgericht entschieden werden solle. Besondere Kommissionen oder Schiedsgerichte sind vorgeesehen für die Abtretung von Eisenbahnlinien, die Regelung des Grenzverkehrs, den Ausbau neuer Linien, die Beziehungen von mehrere Staaten berührenden Privatbahnen, den Korridor von der Tscheco-Slowakei zur Adria. Bei all diesen Schiedsgerichten wird aber „Österreich“ leider nur zur Auskunfterteilung zugelassen oder, wenn es auch mitstimmen kann, durch die übrigen Teilnehmer gewiß majorisiert werden. Die Einsetzung dieser Instanzen bedeutet also kaum etwas anderes als den Vorbehalt unserer Feinde, alle Unklarheiten oder Mängel der Friedensbedingungen im Sinne der Sieger auszulegen und zu verhindern, daß wir etwa durch eine Raube des über uns geworfenen Netzes hindurchschlüpfen.

Es wird sich bald zeigen, ob sich der Sohe Rat der Feinde zu Milderungen der vorerwähnten Bedingungen herbeiließ; nach den bisherigen Erfahrungen besteht hierzu wenig Aussicht. In ihrer jetzigen Fassung bedeuten sie aber den Untergang unseres Eisenbahnbetriebs; wir können dann keinen günstigen Ertrag, geschweige denn eine Ertragssteigerung erzielen. Solange wir aber leben, mag uns die Hoffnung und der schwache Trost aufrechterhalten, daß nichts so heiß gegessen wird, als es gekocht ist.