

24./II. 1914.

Der Krieg und die Südbahn.

Ein Vorschlag aus Leseckreisen.

Ein in dem Völkerrechte allgemein anerkannter Grundsatz ist jener der *Res ipsa loquitur*, die bekanntlich gestattet, daß sowohl während wie außerhalb des Krieges der von einer Verfügung eines fremden Staates in seinen Rechten betroffene Staat dem in sein Rechtsgebiet eingreifenden Staate in gleicher Weise antwortet, zum Schutze der eigenen Rechte und der Rechte seiner Staatsangehörigen, aber auch zur Wahrung des *status quo* in *non alienigenis*, das heißt, wenn ein Staat vom anderen widerprüchlos eine Kränkung hinnehmen würde.

In solcher Lage befindet sich Oesterreich-Ungarn gegenüber der französischen Regierung, die klipp und klar versagt hat, daß es in Frankreich keine Privatrechte von Oesterreichern und Ungarn mehr gebe, und alle in Frankreich früher bestehenden derartigen Privatrechte zugunsten des französischen Staates verfallen seien. Darauf müssen wir antworten und nichts ist leichter als dieses: der Staat könnte die in Frankreich untergebrachten österreichischen Staatsrenten, soweit sie festzustellen sind, amortisieren, wird sich aber davon durch die Ervägung zurückhalten lassen, daß er bei vorkommenden Anleihebedarf eventuell doch einmal früher oder später auf die Mithilfe des französischen Geldmarktes zugunsten des österreichischen Staatsbudgets angewiesen sein könnte. Einen Schlag könnte Oesterreich aber auf dem Geldmarkte gegen Frankreich führen, der uns eine ausgiebige Genugtuung verschaffen und andererseits weiten Ländergebieten Oesterreichs geradezu Segen spenden würde. Ich meine die Erklärung, daß in Folge der unerwarteten vorläufigen Vorgangsweise Frankreichs die österreichische

Regierung sich gezwungen sieht, aus Gründen der Regiprogität sämtlich französische Privatrechte auf die österreichische Südbahn für verfallen zu erklären.

Jeder Kenner der Verhältnisse wird sich mit einem solchen Schritte für einverstanden bezeichnen: man weiß, wie sehr Frankreich an der österreichischen Südbahn gesündigt hat. Zuerst die Bewucherung des Unternehmens durch die Zeitung in Paris. Alles machte das Pariser Haus Rothschild. Rothschild war Präsident des Verwaltungsrates, er war Bankier, alle Anstellungen gingen durch seine Hand, der Herr Präsident arbeitete dem Herrn Bankier in die Hände und umgekehrt. Wenn der eine nicht profitierte, profitierte der andere, meist aber profitierten beide. Um viel Geld zu verdienen, wurde viel Geld ausgegeben, mehr als nötig gewesen wäre, riesige Gehälter bezog für 100.000 Gulden, Gehel, ein Gefässer, bezog für 100.000 Gulden, außerdem saßen in Wien die hochdotierten Herren de Sorres (Wiesegynski) und de Freycinet, der spätere Minister und Großpolitiker. Gebaut wurde äußerst nobel die Wächterhäuser mußten monumental aus gefügten Steinen errichtet werden, obwohl Fachleute sofort sagten, daß durch die Ritzen der Wind und der Schnee eindringen werden, was auch geschah. Kurz, die österreichische Südbahn, zu der damals noch das italienische Netz und große ungarische Strecken gehörten, weitestente mit der Gesellschaft Paris-Lyon-Mediterranée um den Ruhm, die größte und reichste Bahn-Unternehmung des Festlandes zu sein. Und Geld wurde ausgegeben, als ob jeder Kilometer jährlich eine Million tragen würde, und wenn kein Geld da war, machte Rothschild in Paris Obligationen und verkaufte sie dann selbst weiter, angeblich bis zu fünfzig Prozent unter dem Nominale. Mit einem Worte, die bösen Zungen sagen, das Pariser Haus Rothschild habe an der österreichischen Südbahn nicht unter 800 Millionen Franken,

aber wahrscheinlich über eine Milliarde gewonnen.

Das Schlimmste ist aber, daß Rothschild die Bahn in dauernde finanzielle Abhängigkeit von Frankreich gebracht hat, da die Schuldpapiere zumeist in Frankreich abgesetzt worden sind. Keiner von deren Eigentümern hat das Nominale voll bezahlt, aber jeder verlangt so viel wie möglich von dem Ertrage. Und Privilegien wurden ihnen auch erteilt in bezug auf die feinerzeitige Rückzahlung des Schuldkapitals. Diese Herren wollten davon auch nachher, als die Finanznot der österreichischen Südbahn immer unhaltbarer und die Herstellung des Gleichgewichtes im Haushalte der Bahn immer schwieriger wurde, nicht abgehen und bilden, wie man sich erinnert, ein unüberwindliches Hindernis für endgültige Befundung des Bahnunternehmens. Der Pariser Rothschild aber hat, über mancherlei Anwürfe entkräftet, sich von der österreichischen Südbahn ganz zurückgezogen und Präsidium und Bankiersstelle niedergelegt.

Nun steht die österreichische Südbahn da, zu arm zum Leben, zu reich zum Sterben, da immer wieder vom schwachen Körper die besten Säfte ins Ausland fließen. Alles schreit nach einem geschickten Finanzoperateur, der die Ursache dieser Leiden durch einen tüchtigen Schnitt beseitigt. Ist kein handelspolitischer Billroth da, der einem hoffnungsvollen und vielversprechenden, aber mißhandelten und herabgekommenen Organismus zu neuem Leben und Gedeihen verhilft? Der die überaus wichtige Verbindung mit Triest neu organisiert? Der frische Säfte in die südblichen Kronländer, ebenso wie Oesterreich ob und unter der Enns und Böhmen, Teile von unserem Staatskörper, fließen läßt? Unauslöschlicher Dank wäre dem Manne sicher. Steht in die Schicksalsstunde. Schlagen wir den französischen Finanzintendanten die Tür zu. — Es lebe die Regiprogität!