Die Zeit
11./VII. 1919

Die Wirtschaftsfragen im Friedensvertrag.

Eine Note Dr. Renners über die Verkehrsfragen.

Aus Saint-Germain, 10. d., wird telegraphiert:

Staatskanzler Dr. Renner hat dem Ministerpräsidenten Clemenceau folgende Note überreichen lassen:

Nach den Friedensbedingungen sollen uns von fast allen unseren Bahnen nur Bruchstücke bleiben, die schwer rationell zu verwalten und unmöglich aktiv zu erhalten sind. Geradezu grotesk ist die Verstümmelung der östlichen und nördlichen Linien, die die beiliegende Skizze 1 veranschaulicht. Die bei Deutschösterreich verbleibenden Reste der Routen über Bruck, Preßburg, Lundenburg, Grußbach, Znaim und Gmünd weisen Längen von 42 bis zu 164 Kilometer auf. Für diese Linien bestehen in Wien große Kopfstationen mit gewaltigen Anlage- und Betriebskosten. Diese Kosten stehen in keinem Verhältnis mehr zu den Erträgnissen, die auf den kleinen Teilstrecken im deutschösterreichischen Gebiet erzielt werden können. Schon jetzt muß daher angekündigt werden, daß an die Nationalstaaten aus diesem Gesichtspunkte besondere Forderungen gerichtet werden müssen, die nur durch Verhandlungen in einer besonderen Kommission bereinigt werden können.

Außerdem zeigt aber die erwähnte Skizze, daß die vorgeschlagene Grenze überall die Wien zunächst gelegenen Hauptstationen, obschon sie allesamt entweder ganz oder überwiegend von Deutschen bewohnt sind und im deutschen Sprachgebiet liegen, einfach gewaltsam zugunsten der Tschecho-Slowaken wegnimmt, bloß weil diese Wegnahme uns zu schädigen geeignet ist. Irgendeine andere Rechtfertigung hierfür ist nicht zu erkennen. Die meisten dieser Stationen sind die ersten Schnellzugsstationen ab Wien. Ihre Wegnahme macht natürlich den Betrieb dieser Linien auch technisch schwierig und umständlich. Vier von den sechs Hauptbahnhöfen Wiens werden dadurch in Mitleidenschaft gezogen.

Die Gebietsabgrenzung unhaltbar.

Die Gebietsabgrenzung, die die Friedensbedingungen für den Norden und Osten Deutschösterreichs vorsehen, ist, wie man sieht, auch aus Rücksichten des Bahnverkehres unhaltbar.

Es bleiben uns nur mehr die Alpenbahnen, die die Skizze 2 schematisch zur Darstellung bringt. Nur zwei Routen bleiben intakt, die westliche Route Wien—Buchs in die Schweiz und die südwestliche Wien—Villach—Tarvis nach Italien. Alle anderen werden verstümmelt. Die Skizze unterscheidet Längs- und Querlinien; die ersteren führen westöstlich in der Hauptrichtung der Alpen, die letzteren durchqueren sie von Norden nach Süden. Die südliche Längslinie von Mals über Bozen und Franzensfeste nach Marburg (zum größten Teile Südbahn) wird so verstückelt und auf drei Staaten aufgeteilt, daß sie nicht mehr einheitlich verwaltet und ausgenützt werden kann. Sie muß verkümmern. Bei den Querlinien Kufstein—Bozen, Linz—Klagenfurt, Wien—Marburg, will man die südlichen Ausgangsstationen Bozen, Klagenfurt, Marburg, durchaus deutsche Städte in deutscher Umgebung, Deutschösterreich wegnehmen. Das so verstümmelte Bahnnetz ist augenblicklich in desolatem Zustand, und wir verfügen nicht über die Mittel zu seiner Rekonstruktion.

Diesem zerrütteten Eisenbahnwesen werden nun im zwölften Teile der Friedensbedingungen sehr weitgehende, zum Teil unerfüllbare Verpflichtungen auferlegt. Wir wollen alles tun, um den Verkehr mit uns und den Durchzug durch unser Land zu fördern, wir stimmen der Freiheit des Transits und der Freiheit der Wasserwege zu und sind auch bereit, den alliierten und assoziierten Staaten die Meistbegünstigung und die gleiche Behandlung mit den Inländern auf derselben Strecke und in derselben Richtung zu gewähren. Wir können aber unmöglich, wie dies in Artikel 26 verlangt wird, einen Tarif, der auf irgendeiner Strecke in einer bestimmten Richtung besteht, auf alle anderen Strecken und in jeder Richtung übertragen. Dies würde zum Beispiel bedeuten, daß der Exporttarif für Holz aus den Alpenländern nach Italien auch für rumänisches Holz nach der Schweiz eingeräumt werden müßte. Wir machen nur die unbedingt notwendigen Einschränkungen und akzeptieren im übrigen das uns auferlegte Verkehrsregime.

Es wäre dringend geboten, uns in unserer wirtschaftlichen Notlage die gleichen Rechte einzuräumen, die man von uns verlangt; wir wären dafür sehr dankbar. Wenn die Gegenseitigkeit 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.

Das Verhältnis der Sukzessionsstaaten.

Ganz unmöglich und zu ganz unerträglichen Konsequenzen führend wäre aber die in den Friedensbedingungen enthaltene Regelung unseres Verhältnisses zu den Staaten, die ganz oder teilweise aus der früheren österreichisch-ungarischen Monarchie hervorgegangen sind. Wir sind durch unsere geographische Lage in bedrückende Abhängigkeit von unseren auf dem Boden der alten Monarchie neu entstandenen Nachbarstaaten geraten. Durch die geplante Bestimmung unserer Grenzen würde diese Abhängigkeit noch sehr verschärft. Nun wollen diesen Staaten von uns alle Rechte, die die siegreichen Großmächte Deutschland gegenüber in Anspruch nehmen, und noch weit darüber hinausgehende Rechte gewährt werden, ohne daß uns — von dem Versprechen des freien Durchzuges zum Adriatischen Meer abgesehen — von ihnen irgendein Recht zugestanden wird. Sie sollen auf unseren Bahnen die gleichen Tarife wie die Inländer genießen, wir nicht auf ihren; sie sollen Züge über unser Gebiet führen können, wir nicht über ihr Gebiet. Wir wären gegenüber den anderen neuen Staaten die schwächeren, auch wenn ihnen diese Rechte nicht einseitig gesichert würden. Die Erfahrungen der letzten Monate haben dies deutlich gezeigt. Nur durch Intervention der Entente war es möglich, die Kohlentransporte aus Böhmen und aus dem Ostrauer Revier nach Wien, die Lebensmitteltransporte aus Triest nach Deutschösterreich durchzuführen. Die Mitglieder der interalliierten Kommission, die in sehr dankenswerter Weise das Verkehrswesen 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 einzuwenden, halten es vielmehr für richtig, daß die Großmächte die Regelung dieser Frage selbst in die Hand nehmen; nur müssen sie die Güte haben, uns die volle Gegenseitigkeit zu verschaffen. Siegreiche Mächte können von einem besiegten Staate einseitig alle Verkehrserleichterungen erlangen; aber es würde zu absurden Konsequenzen führen, wenn den verschiedenen auf dem Boden Oesterreich-Ungarns neu erstandenen Staaten gegenüber Deutschösterreich, mit dem sie bis vor kurzem ein Wirtschafts- und Verkehrsgebiet bildeten, die Freiheit des Verkehrs und alle Erleichterungen für ihre Transporte gesichert wären, ohne daß Deutschösterreich ihnen gegenüber die gleichen Rechte eingeräumt würden. Ein Beispiel für die Undurchführbarkeit einer solchen einseitigen Regelung ist auch die Bestimmung, daß Deutschösterreich alle Eisenbahnwaggons auf dem ganzen früheren Gebiete Oesterreichs revarieren soll, noch dazu in einem Augenblick, in dem 40 Prozent aller Wagen in der Reparatur sind; die Deutschösterreich verbleibenden Reparaturwerkstätten genügen kaum, um die Wagen für Deutschösterreich bei normalem Reparaturstand auszubessern.

Die Bedeutung der Donauschiffahrt.

Unsere Donauschiffahrtgesellschaften haben durch den Krieg und die unserer Niederlage folgenden Ereignisse schwer gelitten. Sie sind für die Wiederherstellung des Donauverkehrs, den sie seit Jahrzehnten bedient haben, von größter Wichtigkeit. Ihre Erfahrung und Organisation allein kann unter den gegenwärtig so schwierigen Verhältnissen diese Aufgaben praktisch lösen, was für alle am Donauverkehr interessierten Staaten von größter Wichtigkeit ist. Für Deutschösterreich hat die Wiederaufrichtung dieser Gesellschaften noch eine andere Bedeutung. Es bedarf sehr bedeutender Importe, die es durch seine Exporte nicht bezahlen kann, da ihm die wichtigsten Industriegebiete entrissen werden sollen. Seine Schiffahrtgesellschaften auf der Donau könnten durch die den anderen Staaten geleisteten Transporte einen Teil der notwendigen Importe bezahlen. Auch dieser Ausweg aus unserer ohnedies verzweifelten Situation würde uns dadurch versperrt werden, daß nach den Friedensbedingungen der Schiffspark unserer Schiffahrtgesellschaften und ihre Anlagen aufgeteilt und gegen Entschädigung abgelöst werden sollen. Dies bedeutet praktisch eine Beeinträchtigung des Donauverkehrs, wirtschaftlich die Entziehung eines unserer wenigen Mittel zur Beschaffung von Nahrungsmitteln und Rohstoffen, rechtlich die Liquidation von Privateigentum, nicht im feindlichen Ausland, sondern im Inland, gegen die wir in diesem besonderen Fall wie im allgemeinen mit dem größten Nachdruck protestieren müssen.

Auch bei den Verkehrsfragen wird, wie auf so vielen anderen Gebieten, eine Regelung im Friedensvertrag nur gegenüber den Mächten möglich sein, mit denen Oesterreich-Ungarn im Kriege war. Das gegenseitige Verhältnis der Gebiete der früheren Monarchie dagegen könnte nur durch eine Kommission unter Leitung der Großmächte rationell geordnet werden.

Die Anträge der deutschösterreichischen Friedensdelegation zum 12. Teil der Friedensbedingungen und die Begründung der einzelnen Anträge erlaube ich mir in der Anlage zu senden.

Wortlaut der Wirtschaftsnote der Entente.

Aus Saint-Germain, 9. d., wird telegraphiert:

Die heute überreichte Wirtschaftsnote der Entente, von der bereits auszugsweise Kenntnis gegeben wurde, hat folgenden Wortlaut:

Seiner Exzellenz Herrn Dr. Renner, Präsidenten der österreichischen Delegation,

Saint-Germain-en-Laye.

Herr Präsident!

Die Noten vom 10., 12., 16., 23. und 25. Juni waren der Gegenstand einer aufmerksamen Prüfung seitens der verbündeten und assoziierten Mächte. Auf wirtschaftlichem Gebiet beziehen sich diese Noten auf zwei Hauptfragen: