

## DAS ÖSTERREICHISCHE VERKEHRSWESEN

Von Sektionschef Dr. Anton Pöschmann, Vorstand der Verkehrssektion im Bundesministerium für Handel und Verkehr.

Als vor zehn Jahren auf dem Boden des alten Habsburgerreiches die Republik Österreich ausgerufen wurde, war das Verkehrswesen infolge des Krieges vollständig zerrüttet. Auch hatte der Krieg die zwischenstaatlichen Zusammenhänge gelöst und die Beziehungen mit dem Auslande fast gänzlich unterbunden. Selbst die Grenzen des österreichischen Machtbereiches waren vorerst noch ungeklärt. Unbestimmt war auch die künftige Gestaltung verschiedener Verkehrsanstalten und die Aufteilung ihres Vermögens auf die Nachfolgestaaten. Durch den Staatsvertrag von St. Germain trat wohl eine ziemliche Klärung der Verhältnisse ein, doch erforderte eine Reihe Einzelfragen noch umfangreiche Feststellungen und eine umständliche Liquidierungsarbeit, die in einigen wenigen Belangen selbst heute noch nicht abgeschlossen ist. Eine der wichtigsten Auseinandersetzungen dieser Art betraf die Fahrparkaufteilung der alten österreichischen Staatsbahnen. Ihr Fahrpark belief sich nach Abzug der Fahrzeuge, die von den ehemaligen Gegnern Österreichs aus verschiedenen, mit der Kriegführung zusammenhängenden Rechtstiteln in Besitz genommen worden waren, noch immer auf 6680 Lokomotiven, 18.837 Personen-, Post- und Dienstwagen und ungefähr 108.000 Güterwagen. Jeder der Nachfolgestaaten trachtete zunächst seinen faktischen Besitzstand, wenn schon nicht zu vergrößern, so doch wenigstens zu sichern, eine Einstellung, die die Aufrechterhaltung eines geordneten Verkehrs zeitweise erheblich gefährdete. Erst aus den Friedensbedingungen ergab sich, daß ein Sachverständigenausschuß die Aufteilung zu bewirken hätte, der von den alliierten und assoziierten Regierungen ernannt werden und in dem auch Österreich vertreten sein sollte. Diese unter englischem Vorsitz eingesetzte Fahrparkaufteilungskommission trat im November 1919 in Wien zusammen. Schon die Zusammenstellung des für die Aufteilung zur Verfügung stehenden Materiales war eine ungeheure und außerordentlich zeitraubende Arbeit. Zur einvernehmlichen Festsetzung eines Schlüssels für die Aufteilung ist es angesichts der einer Einigung entgegenstehenden Schwierigkeiten gar nicht mehr gekommen. Um wenigstens eine vorläufige Regelung zu treffen, wurde daher schon auf der im November 1921 in

Portorose abgehaltenen Wirtschaftskonferenz beschlossen, daß vom 1. Jänner 1922 an jeder Güterwagen des gemeinsamen Fahrparkes der ehemaligen Monarchie bei seinem Austritt aus dem Gebiete eines der Nachfolgestaaten mit dem Eigentumsmerkmale des betreffenden Staates angeschrieben werden muß. Damit hat jedes Fahrzeug wenigstens einen vorläufigen, für seine Erhaltung verantwortlichen Besitzer bekommen. Da den fortgesetzten Versuchen, zu einer endgültigen Aufteilung nach einem bestimmten Schlüssel zu kommen, kein Erfolg beschieden war, einigte sich die Fahrparkaufteilungskommission schließlich dahin, daß der provisorische Besitzstand im großen und ganzen als endgültig anerkannt werden sollte. Um sich vor ungünstigeren Entscheidungen zu bewahren, brachte Österreich hierbei das Opfer, aus seinen Beständen noch 165 Lokomotiven, 372 Personenwagen und 4000 Güterwagen abzugeben. Die übrigen nach den Beschlüssen von Portorose mit dem österreichischen Hoheitszeichen angeschriebenen Fahrzeuge verblieben Österreich als endgültiges Eigentum und als Grundstock für die weitere Ausgestaltung seines Fahrparkes.

Auch die Neuordnung der österreichischen Südbahn, deren administrative und technische Reorganisation nach den Staatsverträgen von St. Germain und Trianon durch ein besonderes Übereinkommen zwischen der Gesellschaft als Konzessionärin und den territorial beteiligten Staaten zu regeln war, bot große Schwierigkeiten. Nach langwierigen Verhandlungen ist dieses Abkommen am 29. März 1923 in Rom von den an der Südbahn beteiligten vier Staaten und der Südbahngesellschaft unter Beitritt des Komitees, das die Besitzer der von dieser Gesellschaft ausgegebenen Obligationen vertritt, unterzeichnet worden. Österreich hat von dem im Abkommen den Staaten eingeräumten Rechte, die auf ihrem Staatsgebiete gelegenen gesellschaftlichen Linien selbst zu betreiben, Gebrauch gemacht und diesen Betrieb gemäß den gesetzlichen Bestimmungen der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ übertragen. Langwierige Arbeiten bei der Durchführung des eben erwähnten römischen Akkords verursachte insbesondere die Aufteilung des Südbahnfahrparkes. Eine technische Kom-