

gefördert, große Neuerungen und Verschiebungen im Ackerbau verursacht.

Die neue Luftschiffahrt hat bereits ihre weltwirtschaftlichen Wirkungen z. B. in der Produktion des Aluminiums und seiner Rohstoffe geäußert.

Die weltwirtschaftliche Entwicklung ist somit überall von den Einflüssen des Verkehrs durchsetzt, ist umfangreich von ihm abhängig, wird von ihm verändert und gefördert.

Die Wechselwirkung zwischen Verkehr und Weltwirtschaft ist bei weitem noch nicht endgültig geregelt, sie ist in vollem Flusse und vertieft sich fortgesetzt. Und wenn man an die ungeheueren Räume denkt, die von Weltwirtschaft und Weltverkehr überhaupt kaum berührt und erfaßt sind, so muß man der Auffassung sein, daß das alles was wir jetzt an Weltwirtschaft sehen, nur ein Anfang ist. Mehr als je wird der Verkehr bestimmt sein, die Reife der Weltwirtschaft zu fördern, und das gilt vor allem vom Landverkehr, von den Eisenbahnen. Handelt es sich doch vorläufig weniger um die Überwindung des Meeres als vielmehr der Erdteile: insbesondere der Erdteile der alten Welt, nach denen sich der weltwirtschaftliche Schwerpunkt einmal wieder endgültig zurückverlegen muß. Bei solchen Aussichten liegen auch die Auswege und Zukunftshoffnungen Ost- und Mitteleuropas.



Neue überseeische Erschließungsbahnen vom Standpunkt der deutschen Exportpolitik aus.

Von

Geh. Reg.-Rat Professor Dr. K. Thieß in Köln.

Unser Thema zwingt den Volkswirt, die Verkehrswirtschaft von einem ihm nicht gerade geläufigen Standpunkt aus zu betrachten. Wir sind sonst gewohnt, im Wirtschaftsleben den Verkehr und seine Mittel zu sehen als Diener von Landwirtschaft, Industrie und Handel, als Mittel zum Zweck der gesamten national-wirtschaftlichen Kräfteentfaltung. In diesem Sinne hat Deutschland das eigene Netz der Eisenbahnen ausgebaut, in diesem Sinne einstmals auch in seinen Kolonien eine neue Aera der Entwicklung eingeleitet. Man kann die Sache aber auch umgekehrt drehen, den Verkehr nicht als Diener sehen, sondern als Herrn der Produktion, als Auftraggeber der Industrie, als gesuchtes Objekt der Bank- und Handelstätigkeit. Nicht nur unsere eigenen Eisenbahnen haben eine gewaltige Rolle nach dieser Richtung gespielt, so daß das Tempo unserer Eisenbahnentwicklung und die Anforderungen ihres Bedarfs maßgebend gewesen sind für die Erschließung der Kohle, die Gewinnung und Verarbeitung des Eisens, für führende Zweige des Maschinenwesens und vieles andere. Auch die Auslandseisenbahnen sind für unser Wirtschaftsleben ein vielbegehrtes Objekt geworden, namentlich soweit sie in jungen, überseeischen, selbst nicht industriell entfaltenen Ländern mit großen Ueberlandstrecken und in raschem Tempo entstanden sind. Sie haben unserer Eisen- und Maschinenindustrie große Aufträge gebracht, unsere Banken und Diplomaten im letzten Friedensjahrzehnt in eifriger Bewegung erhalten, die „Eisenbahndiplomatie“ oft zur beherrschenden Stellung innerhalb der internationalen Ueberseeetätigkeit erhoben. Und diese ganze Bewegung ist erst im Anfang, hat das meiste noch zu tun und das meiste noch zu geben, auch für unsere liefernde Industrie; so daß nach Verlust unserer Kolonien und unserer politisch verteidigten Einflußgebiete, nach Verarmung und Erschwerung der heimischen Verhältnisse künftig erst recht der Blick sich auf diese gewaltigen Betätigungsmöglichkeiten lenken muß.

Besser als eine Systematisierung zeigt wohl ein Beispiel Wert

und Bedeutung dieses großen, wenig bekannten Arbeitsgebiets. Wenn ein tatendurstiger Eisenbahnbauer in seinen Träumen das Paradies sieht, wo die technischen Probleme und wirtschaftlichen Erfolge ersten Ranges gedeihen, dann sieht er China. Weite Flächen, kompakter Kontinent wie in Nord-Amerika, und dazu alte Besiedlung, dichte Bevölkerung, aufgeblühtes Wirtschaftsleben, höchste leistungsfähige künstliche und natürliche Wasserstraßen, ausgeprägter Fernhandel wie in Europa. Die 18 Provinzen Chinas nebst den Kolonialgebieten in der Mandschurei, Tibet, Turkestan und der Mongolei sind eine Welt in sich und haben ihren eigenen Welthandel ausgebildet, einen sehr bedeutenden Austausch der Produkte von warmer und kalter Zone, von Gewerbe und Landwirtschaft aller Entwicklungsstufen und Vorbedingungen und Arten! Deshalb brauchten und schätzten sie unseren Welthandel so wenig; nur der Wunsch, technisch uns gewachsen und nach jeder Richtung gleich stark zu werden, treibt sie jetzt rascher zur Angleichung.

Seit aber China Republik ist und von Absolventen amerikanischer und japanischer Universitäten parlamentarisch regiert wird, da hat sich im Lande die Stellung zur Eisenbahnfrage voll gewandelt. Die erste Bahn, die Europäer um 1870 gebaut, ist von den Chinesen aufgerissen worden, weil der Lärm der Lokomotiven die Ahnen in ihren Gräbern störte. Die ersten Überlandbahnen haben dann in den 90er Jahren die Russen durch die Mandschurei querdurchgetrieben und nach Süden auf Port Arthur zu, wo die Japaner ihre Erben geworden sind, die Engländer von Peking auf Mukden zu, die Belgier von Peking an den mittleren Yangtse nach dem asiatischen Chikago Hankau, die Deutschen mit einer 1899 begründeten Gesellschaft im neuen Jahrhundert ins Innere von Schantung, die Franzosen von Süden her. Allen ist das ein Mittel geworden, Einfluß und Herrschaft auf chinesischem Boden zu üben, Sonderrechte zu erlangen, die heimische Verwaltung zu stören. Die erstarkende chinesische Verwaltung nahm immer schroffer dagegen Stellung und konnte Widerstand leisten, indem sie die gegenseitige Rivalität der Fremden gegen einander ausspielte.

Ja China hat sogar die ältesten Bahnen, die englische auf Mukden, die belgische auf Hankau zu den Fremden durch geduldige Diplomatie aus den Händen gewunden und ein nur nominell gedachtes Mitbestimmungsrecht allmählich zur nationalen Verwaltung ausgestaltet, der die fremden Beamten eingegliedert und untergeordnet wurden. Nur die deutsche Schantungbahn war auch formell ein rein fremdes Aktienunternehmen, während die Russen, Japaner und anderen Landsleute immer wenigstens auf dem Papier ein chinesisches Mitbestimmungsrecht, manchmal den Anspruch auf die Stellung des Generaldirektors zugestanden hatten. China hat die Stellen freilich meistens nicht besetzt und die vorgesehene Kapital-Beteiligung nicht eingezahlt, aber doch immer für später einen Rechtsanspruch auf eigenes Eingreifen nach seiner Erstarkung daraus ableiten können. So war dem

Chinesen gerade die deutsche Bahn wegen des Fehlens eines solchen Vorbehalts besonders unlieb, und er führt jetzt mit Japan einen zähen diplomatischen Kampf um die Nachfolge und das Bestimmungsrecht auf dieser früher deutschen Bahn. Die Verhandlungen der Washingtoner Ostasienkonferenz vom November/Dezember 1921 haben sich großenteils in erbittertem diplomatischem Kampf um diese Strecke gedreht.

Es kam dann die neue Epoche, vor etwa 12 Jahren, auf deutsch-chinesischen Verhandlungen beruhend, mit dem erfolgreichen Versuche, heimische und fremde Arbeit, heimische Hoheit und fremde Wirtschaft harmonisch zu vereinigen: in dem sogenannten Tientsin-Pukou-Plan für die Bahn zwischen den Hauptstädten Peking und Nanking, die gerade rechtzeitig zur Revolution 1911 fertig wurde. Die Bahn gebaut als chinesische Staatsbahn, aber mit fremden Darlehen. Die Darlehen gegeben in Gestalt von Lieferungen des Bau- und Betriebsmaterials und in höchstwertiger Arbeitsleistung. Als ihre Garantie der Bau unter den Ingenieuren und mit den Materialien des geldgebenden Landes, wenigstens mit allen den Materialien und der technischen Arbeit, die China nicht selber stellen konnte, das ja auch schon eigene Eisenproduktion und Stahlwerke am Yangtse zur Verfügung hatte, die Verwaltung unter einem Chef-Ingenieur aus diesem Lande, im übrigen mit chinesischem Personal, jedenfalls bis die Anleihen getilgt, der gemischt-nationale Betrieb zugestanden. So haben es die Deutschen verabredet, der chinesischen Psyche endlich sich wieder anpassend. Die Engländer haben laut geschrien über diesen unerhörten Verrat an der weißen Rasse und ihren Wirtschaftsinteressen; als das Schreien nichts half, wollten sie wenigstens an dem Verrat beteiligt werden und haben das auch richtig durchgesetzt. Sie haben das südlichste Drittel gebaut, auf den von ihnen als Wirtschaftssphäre beanspruchten Yangtse zu. Auf eben dieser Vertragsgrundlage wurden von einem geschickten deutschen Unterhändler etwa 1910 auch die Bahnen längs des Yangtse tief ins Innere projektiert. Dann entstand aber ein gewaltiges Geschrei der anderen Nationen über die geplanten deutschen Vorrechte; die Pläne wuchsen sich damals auch ins Riesenhafte aus. Es handelte sich um Ungeheueres: die großen Erschließungsbahnen von Schanghai und Nanking nach Hankau, von dort stromauf nach Itchang und quer durch die volkreichsten Westprovinzen, auch südlich von Hankau auf Kanton und Hongkong zu, auch von Tschunking im Inneren auf Französisch-Indochina zu. Also das Rückgrat des ganzen chinesischen Bahnnetzes! So hat man allmählich alle Nationen beteiligt und ein Viermächte-Syndikat, schließlich ein Sechsmächte-Syndikat gebildet: Deutschland, England, Frankreich, Amerika, Rußland und Japan mit ihren führenden Chinabanken, um die Yangtse-Bahnen zu bauen und mit Material zu versorgen. So weit war die Sache vor dem Kriege, Deutschland also mitten unter den Fremden, mit riesigen Arbeiten und Lieferungen in Aussicht. Auch für den Ausbau

der deutschen Bahnlinsen in Schantung hatten wir große Konzessionen gerade herein. Am Yangtse war der Plan so: England baute von Nanking aus, Deutschland über Hankau weiter, Amerika von Itchang nach Tschunking, und von dort sollte Frankreich nach seinen Besitzungen im Süden weiterbauen, Japan wollte Schwellen liefern und Rußland wenigstens politisch dabei sein; Rußland hatte ja selbst kein Geld und keine international baufähige Industrie. Dann kam der Krieg dazwischen und brach nicht nur den deutschen Anteil, brach die ganzen Anleihepläne und Bahnprojekte einstweilen nieder.

Inzwischen aber war schon etwas anderes dazwischen gekommen, nämlich die Chinesen. Diese hatten inzwischen eine rein nationale Bahn von Peking in die Mongolei nach Kalgan gebaut, erstaunlich gut der Bau, erstaunlich gut die Verwaltung. Von dort aus schickten sie die geschulten Ingenieure und Beamten als Erbauer und Verwalter auch anderswo hin. Mit Verblüffung nahmen Deutsche und Engländer wahr, wie schnell und gewandt ihre Landsleute alsbald nach Fertigstellung der Tientsin-Pukou-Bahn von den Chinesen an die Seite manövriert wurden. Diese hatten, wie schon erwähnt, auch englische und belgische Bahnen inzwischen zurückgewonnen. Auch die Zweigbahnen der japanischen Strecke entstanden unter chinesischem Kondominium. Und als 1910 die Amerikaner den genialen Riesenplan hatten, in der aufblühenden Mandschurei alle Bahnen: die der Russen, Japaner, Engländer und Chinesen aufzukaufen, und neue englisch-amerikanische Querbahnpläne einer abgekürzten Verbindung Europa-Peking anzufügen, das Ganze in einer Milliarden-Aktiengesellschaft zu vereinigen und gewissermaßen die ganze Mandschurei, das reichste noch freie Siedlungsgebiet der Erde, so groß und landwirtschaftlich so tragfähig wie Deutschland und Oesterreich zusammen, auf Aktien zu regieren und zu erschließen, da scheiterte dieses Harriman'sche Produkt amerikanischen Geschäftsgeistes und amerikanisch-englischer Diplomatie vielleicht eben so sehr wie am russisch-japanischen Einspruch an der Zähigkeit des nationalchinesischen Trägheitswiderstandes.

Ich weise darauf hin, daß die deutsche Stellung zu diesen Aufgaben jetzt ganz anders aussieht als vor dem Kriege. Als Träger politischen Einflusses sind Bahnen unter eigenem nationalen Recht der Erbauer besser. Als rein wirtschaftliche Objekte brauchen Bahnen in chinesischer oder sonst fremder Verwaltung genau ebensoviel Schienen, Schwellen, Lokomotiven, Wagen, Signalmasten, Apparate und was nur zu einer Bahn gehört, und die fremden Verwaltungen nehmen es lieber von uns, wenn wir nur liefern und nicht herrschen wollen, als von denen, die beides anstreben. Und vor allen Dingen, die chinesischen und sonst überseeischen Bahnen, die wir in dieser Weise wirtschaftlich instrumentieren und unterstützen können, stellen ein viel größeres Objekt dar, als was wir politisch im steten Kampfe gegen fünf Konkurrenten und gegen den chinesischen Widerstand für deutsche Konzessionen hätten herausholen können. Das muß man beachten, um zu

der neusten Entwicklung, die nun zu schildern ist, richtig Stellung zu gewinnen.

Die Notablen der reichen Yangtseprovinzen erklärten 1910 und 1911 gegen das Vier- bzw. Sechsmächte-Syndikat, sie wollten selber das Geld aufbringen und selber bauen, sie brauchten die Fremden nicht. Sie brachten auch manches auf, das verkrümelte sich nur leider immer wieder in irgendwelche Taschen. Sie fingen auch an zu bauen, nicht viel, aber etwas, vor allem aber hörten sie nicht auf zu schreien. Das ärgerte die Kaiserliche Regierung, die das gleiche Sechsmächte-Syndikat auch um ein paar Milliarden Währungsreform- und andere Gelder anborgern wollte. Nirgends aber stört das Hineinreden so wie bei diplomatischen Anleiheplänen. Bei Todesstrafe wurde verboten, gegen die fremden Eisenbahn-Konzessionen zu reden. Selbst das half nichts. Die Landtage sandten Protestdeputationen an das damals tagende Vorparlament in Peking, diese wurden eingesperrt. Zu ihrer Befreiung bombardierte der General der Provinztruppen Liyuanhung, der Held und Liebling des Südens, Hankau. Die Revolution von 1911-12 brach aus als Folge dieser Eisenbahnwirren. Der Kaiser wurde als weltlicher Herr abgesetzt. Die Republik und ihre unaufhörlichen inneren Wirren waren da.

Damit aber auch die Eisenbahnpläne! 9000 Km Eisenbahnen hatten die Chinesen schon 1918, etwa soviel wie Belgien, davon kaum mehr ein Drittel in fremder Hand, zwei Drittel in chinesischer Verwaltung. Sie haben aus einem Anlagewert von 400 Millionen Dollar ihrer selbstverwalteten Bahnen selbst bei stockendem Außenhandel mitten im Kriege 33 $\frac{1}{3}$ Millionen Dollar Jahresertrag herausgeholt, — und ihr Dollar steht seit dem Kriege ausgezeichnet — sie haben glänzend gewirtschaftet. Ein nüchterner fremder Beobachter, der Präsident des amerikanischen Stahltrusts Gary hat unter Zugrundelegung ostindischer Erfahrungen taxiert, China müsse vor allem zunächst noch 50 000 km neue Bahnen erhalten. Und wenn man gar die an amerikanischen Hochschulen erzogenen jungen chinesischen Reformer hört, so fangen diese mit 50 000 km gar nicht erst an. Sie sagen auf den Einwand: das wird ja schon ein Netz so groß wie das deutsche, das auch nach den Abtretungen noch das größte Europas und das intensivste unter den Großstaatnetzen der Erde ist: Was Deutschland! China hat eine Bevölkerung wie Europa, eine Fläche annähernd wie Europa und muß auch so viel Eisenbahnen haben; noch mehr, China hat große geschlossene Flächen wie die Vereinigten Staaten von Amerika und dabei dreimal so viel Einwohner wie diese. China muß auch Amerika im Eisenbahnwesen überflügeln! — Dermaleinst vielleicht und nicht nur im Eisenbahnwesen. Denn die amerikanische Kerze brennt an zwei Enden, die chinesische unendlich sparsam. Aber lassen wir diese Zukunftsmusik für die nächste Zeit, nehmen wir die 50 000 km als richtige Schätzung an! Auch von diesem Bau könnte sich ein Land wie Deutschland lange Zeit im Wirtschaftsleben erholen und

über Wasser halten. Daß diese Entwicklung rasch kommt, daran habe ich keinen Zweifel. Denn ich wiederhole: China ist eine Weltwirtschaft für sich, blühender, hochstehender Handel; Filialgildehäuser der im Handel führenden Kantonesen trifft man bis zu dem hohen Norden, eine Millionenauswanderung geht vom Süden in die Mandschurei, Sachsen-gänger zu Millionen jährlich durchs Land, einen regulären Güteraus-tausch der Provinzen gibt es in regelmäßiger Arbeitsteilung oder je nach dem Ausfall der Provinzernten in größtem Ausmaße, ein enormer Handels- und Pilgerverkehr besteht. Die Zentralverwaltung kann eigentlich überhaupt erst anfangen, richtig zu arbeiten und Menschen-massen durch das Land zu schicken, wenn ein Eisenbahnnetz über das Reich gespannt wird und China aus einer kulturellen zu einer poli-tischen Einheit macht.

Ich sagte schon, auch die chinesischen Beamten stellen sich auf der Eisenbahn überraschend geschickt an, und wenn der Eisen-bahner erst mal genau erfaßt hat, was sich für seine Eisenbahn gehört, und wenn er seine ewige Angst los ist, gegen irgend eine Schicklich-keitsregel zu verstoßen und sein Gesicht zu verlieren, dann geht er auch durch dick und dünn seinem Dienst nach. Die Chinesen haben die Gewohnheit angenommen, ihre Revolutionskriege rittlings ihrer beiden großen Nordsüdbahnen zu führen und dabei Station für Station zu erobern und zurückzuerobern. In all den bürgerlichen Unruhen hat sich der Eisenbahndienst, wie das ganze gewohnte Wirtschafts-leben zäh und elastisch behauptet.

Also an der ganz großen Entwicklung braucht man nicht zu zwei-feln. Allerdings, man muß auf dem Posten sein. Mit heimischem Schema gehts nicht! Vor zwölf Jahren fuhr ich als Direktionsmit-glied einer nordchinesischen großen Bahn die Strecke ab durch die Mandschurei. Die große Nordsüdbahn war nach dem Kriege pracht-voll wiederhergestellt: Schnellzugunterlage, stärkste amerikanische Ma-schinen, Dreißigtonnenwagen — und neben uns, auf uralten Heer-strassen zogen zu Tausenden die Auswandererfamilien mit Handkarren, die Sachsen-gänger mit Bündeln, landstreicherten monatelang unter-wegs umher, und unsere Wagen liefen halb leer. Tausende? sagten meine Begleiter, Hunderttausende sind das in jedem Sommer! Und nicht nur das, vom Fenster sahen wir Karrenkarawanen zu Dutzen-den: das Pekingkarrenmodell, das Sem schon in der Arche erfunden hat, ehe er sich von Ham und Japhet trennte, das ist seitdem nicht mehr geändert worden. Wir hielten, wir fragten. Es war amerikanischer Tabak für die große Zigarettenfabrik in Mukden. Tabak fuhr im Karren hunderte von Meilen weit von der russischen Bahn durch die Mongolei und Mandschurei, uns zum Spott! Und der amerikanische Direktor sagte mir später freundlich: Ja das ist billiger. Ihr seht, wir sind von euren Halsabschneidertarifen doch noch nicht abhängig. — Also das ist doch nicht so leicht, wenn die Leute diese Transportweise 6000 Jahre gewöhnt waren, sie ihnen mit europäischem Schema plötzlich ab-

zugewöhnen. Aber wenn man sich im Geschäft erst ärgert, ist ja das Wichtigste zur Änderung schon geschehen: Durchgangstarife nach inter-nationaler Abrede und gutes Zureden bei den Arbeitgebern der Wander-arbeiter: Übernehmt ihr den Bahntransport, das kostet euch etwas mehr, aber ihr habt doch die Leute um Monate länger, und sie verschlampen euch nicht unterwegs! — Wenn er es erst kennt, fährt auch der Chinese mit Leidenschaft Eisenbahn, ebenso wie der Japaner und Inder, und in diesem Völkergewimmel des fernen Ostens wird gerade der Personenverkehr der Großverdiener.

Nun könnte man deutscherseits einwenden: Ja diese 50 000 km neue Bahnen sind herrlich — für die Amerikaner, die das Geld haben, sie zu bauen. Wir können nichts geben und borgen, wir müssen sel-ber das Nötigste für Deutschland im Auslande zu entleihen suchen — wir sind der Tantalus bei dieser Aussicht. Aber dieser Einwand geht fehl. Denn die Chinesen wollen und brauchen unser Geld garnicht, und was die Sachlieferungen und deren Kreditierung anlangt, da sind sie von vorn herein dem Bescheidenen viel holder als dem, der aus großem Überschuß viel gibt, aber gegen einen Shylock-Schein, gegen das Pfund Fleisch zunächst dem Herzen, da wo der nationale Stolz und Unabhängigkeitssinn sitzt.

China hat gewiß schwache Finanzen, aber nicht weil das Land nichts hat und aufbringen kann, sondern weil die Verwaltung und Steuertechnik noch mangelhaft und für die wichtigsten Einnahmequel-len: Zölle und Salzsteuern, durch internationale Verträge und den Egoismus der bevorrechteten Fremden geknebelt ist. Seine Finanzkraft steckt nicht im Staate, schon eher in den Provinzen und noch mehr in den starken Handelsgilden und gewerblichen und bäuerlichen Genossen-schaften. Diese sind ganz bereit und im Stande, rentable Bahnen zu finanzieren und für die Auslandsmateriallieferungen Sicherheiten zu geben. Sie finden jetzt auch schon tüchtige Direktoren unter ihren Landsleuten. Bisher stand China gegen die sechs Mächte in dieser Frage. Wir brauchen es aber nicht zu bedauern, daß wir aus der politischen Operation der internationalen Syndikate ausgeschlossen sind. Können nicht unsere Ingenieure und Reeder und Importfirmen und Eisenbahner und Bankiers und namentlich unsere Lieferanten aus der Industrie künftig ebensogut auf der anderen, der chinesischen Seite stehen und dieser geben, was ihr noch fehlt: Vollständigkeit der Ausrüstung, Rat und Routine? Und zu dieser Art Kreditgeschäft: Materiallieferungen gegen guten Preis und gesicherte Abzahlung und Rente, Stellung der persönlichen Vorarbeiten und der Fachleute, dazu sind wir auch in Deutschland noch wohl imstande. In dieser Hinsicht können wir uns ein Beispiel nehmen an dem, was die Russen jetzt mit so erheblichen politischen Erfolgen in Asien markieren: unbedingte Achtung vor der politischen Sphäre des anderen und uneigennützig, rein wirtschaftliche Hilfe, nach dem Kaufmannsgrundsatz, der in Ost-asien so sträflich vernachlässigt worden ist, auch von uns, daß an einem guten Geschäft beide Teile ihre Freude haben müssen. Die Russen haben dafür taktisch-politische Gründe, wir dagegen geschäft-

liche, wir können das wirklich ausführen und Erfolg damit haben: in der kapitalistischen Instrumentierung Chinas mit Aufschließungs-, Anschluß- und lokalen Bahnen, mit Elektrizität, Bergwerken, Fabriken, Werften und allem und jedem.

Denn das hängt alles eins am anderen. Die großen Aufschließungsbahnen sind zunächst erforderlich und mit ihnen ein Riesenmaterial. Aber mit ihrem Bau ist es nicht zu Ende. An sie schließen sich dann Querbahnen, Nebenstrecken, Stichbahnen in Seitengebiete, Zubringerbahnen für die leistungsfähigsten, von großen Ozeandampfern befahrenen Flußwege. Alle diese müssen zum zweckmäßigen Betriebe Ausrüstung und Einrichtung im gleichen Stil, mit dem gleichen Material haben wie die Hauptstrecken, — also praktisch aus dem gleichen Lande und Ingenieure der gleichen Nation. Zu den Bahnen kommen große Brückenbauten, besonders große in dem Lande der uralten Kanäle und der großen Ueberschwemmungen China, das eben deshalb lange als ungeeignet für Eisenbahnen bezeichnet wurde, bis unsere Eisenbahnbrückentechnik diese Hemmnisse zu überwinden lernte. Die Bahnen erschließen den Städten die Möglichkeit moderner Anlagen: Kraft und Strom, Gas und Wasser, Straßenbahnen, Häfen, Industrieanlagen. Die Bahnen erschließen die Bergwerksbezirke und fördern deren Entwicklung. Die Bahnen stellen größere Ansprüche auch an den zubringenden Kanal- und Flußtransport: statt der Dschunken treten Dampfer, Schlepper auf, auch in allen diesen Dingen spielt bei der Instrumentierung die Lieferung des Materials und der leitenden Arbeit eine gewaltige Rolle, auf lange Zeit, und kann die Unterlage blühender Großbetriebe und Industrien werden. Das alles ist wohl im Auge zu behalten.

Nun ist China weder für die Vergangenheit noch für die Zukunft das einzige Land, dessen Eisenbahnen befruchtend auf das deutsche Wirtschaftsleben wirken können. Nur ist es die größte Hoffnung, das hervorragendste und vielseitigste Beispiel. Einseitiger sind die amerikanischen Erfahrungen. Die gewaltigen Ueberlandbahnen der Union fielen schon in eine Zeit kapitalistischen Wagemutes, industrieller Leistungsfähigkeit und politischen ungeheuren Selbstbewußtseins der Amerikaner. Da ist wohl deutsches Kapital vielfach beteiligt worden, unsere Banken haben Vermittlungen, unsere Rentner Zinsen verdient, aber soviel ich weiß, ist nicht in nennenswertem Umfange deutscher Einfluß damit geschaffen und deutsche Industrie beschäftigt worden. Ähnlich lag die Sache mit den kanadischen Ueberlandbahnen: Canadian Pacific und die Nordbahn. — Eine Anzahl dieser großen Ueberlandbahnen spielten vor dem Kriege und nach der Verstaatlichung der eigenen deutschen Eisenbahnen in unseren Börsenberichten eine besondere Rolle, ihre Kurse standen als typische Indexzahlen für die Weltkonjunktur neben Lloyd und Hapag, Deutscher Bank, Laurahütte und ähnlichen; ihre beflissene Notierung zeigte die Verbreitung des deutschen Kapitalinteresses daran. Dieses deutsche Geld, das darin steckte, ist im Kriege oder nach dem Kriege zurückgewandert. Um Einfluß auf die amerikanischen Bahnen zu haben,

dazu dienten andere Mittel, die großen internationalen Schiffahrtskartelle: die Führer des amerikanischen Schiffahrtsstrustes hatten zugleich ihre Hand in den Bahnen und konnten den deutschen Freunden garantieren: wir legen die Linien und Transporte nach denjenigen atlantischen und pazifischen Häfen, die eure Schiffe anlaufen, und sorgen dafür, daß dort alles klappt.

Die Kombination von Einflußstreben, Materiallieferung, Eigenbau und Geldhergabe hat Deutschland auch bei den amerikanischen Bahnen südlich der Union wenig zur Anwendung gebracht, weil sich die junge deutsche Kapitalmacht gleich bei dem ersten Versuche dieser Art sehr erheblich die Finger verbrannt hatte. Das war bei der Großen Venezuelabahn von Valencia nach Caracas geschehen, einer Gründerzeitgründung der Norddeutschen Bank und der Diskontogesellschaft, einem technischen Meisterstück, aber wirtschaftlich und politisch verfrüht. Daran ist viel deutsches Geld verloren gegangen, und das hat dermaßen abgeschreckt, daß uns in Mexiko, Mittel- und Südamerika die Unternehmungslust der Engländer, selbst der Belgier, Franzosen und Amerikaner weit vorgekommen ist. Während sich unsere weltwirtschaftliche Stellung dort vornehmlich auf Handelshäuser und Schiffahrtslinien stützte, haben die anderen mit größten Bahn-, Hafen-, Lagerhaus- und Industrieanlagen viel mehr Geld angelegt und verdient und ihren Einfluß viel zäher festgewurzelt. Diesen Einfluß haben wir im Kriege bitter gespürt.

Später hat dann die Deutsche Bank die Eisenbahndiplomatie aufgenommen zur wirtschaftlichen Eroberung Vorderasiens. Mit der Anatolischen und der Bagdadbahn hat Deutschland erhebliche wirtschaftliche Fortschritte errungen, auch politisch seine Ziele zum Teil erreicht. Auch diese Bahn arbeitete nach gemischtem System. Hier waren umgekehrt wie in China die Gesellschaften formell die Unternehmer, die Türkei war beteiligt durch die Konzession für den Bahnbau und für anschließende wirtschaftliche Unternehmungen: Hafenbau und ähnliches, und durch eine Garantie von Mindesteinnahmen auf den Kilometer. Hier entstanden Erschließungsbahnen allergrößten Stils. Hätte der Krieg sie nicht unseren Händen entrissen, so hätten sie ein natürliches Ende erst jenseits von Persien und Turkestan im Anschluß an das ähnlich aufblühende chinesische Bahnnetz gefunden, als größte Ueberlandbahn der Erde. All dies haben wir in Versailles abtreten müssen.

So sind wir von den gewaltigen Ueberlandbahnplänen, die letzte Ziele und Ideale modernster Politik darstellen, ausgeschlossen. — Die Amerikaner in der Union und die Engländer in Kanada haben ihre Ueberlandbahnen selbst gebaut. — Der große Plan der Längsbahn in dem durch Gebirge beengten und verkehrswirtschaftlich abgetrennten Landstreifen am Stillen Ozean, von Kanada bis Feuerland, ist mehr ein politisches nordamerikanisches Schlagwort, ein Stück Panamerika-Programm, als eine wirtschaftliche Notwendigkeit und eine wirkliche Verkehrseinheit. Denn wer wird da auf so lange Strecken Güter verfrachten oder selbst als Reisender qualvoll sich durch die ganze Strecke

schwitzen, wenn er nebenher gute Dampfer fahren hat, auf denen das Reisen ein Vergnügen und das Verfrachten eine Ersparnis ist? Ähnlich liegt es mit dem alten englischen Schlagwort von der Kap-Kairo-Bahn nordsüdlich durch ganz Afrika. Auch hier ein Durchgangsverkehr nicht in Aussicht, aber auch hier die einzelnen Teilstrecken sehr nützlich und das ganze als Symbol der größten Wirtschaftsmacht von sinnfälliger Bedeutung, hier für ein englisches Afrika wie dort für ein Panamerika. Seit zwanzig Jahren und länger ist das nicht nur britisches Ideal, sondern zäh verfolgtes praktisches britisches Ziel; die ganze Linie sollte „rot“ sein auf der englischen Landkarte, das heißt britisch. Und wer die Vorkriegskarten ansieht, den breiten Landriegel, den der belgische Kongo und das deutsche Ostafrika gegen diese Pläne bildeten, wer die geplante Kap-Kairo-Linie verfolgt, der erkennt, die britische Politik rechnete seit Jahrzehnten kaltblütig mit der Eroberung und Beherrschung der besten deutschen Kolonie. Welches Verbrechen gegen die Menschheit, daß Deutschland zur Verteidigung dessen, was sein war, seine Flotte gebaut und sein Heer gerüstet hat!

Diese Kontinental-Längsbahnen haben also mehr politische als Verkehrsbedeutung! Und gar für uns liegen die damit verknüpften wirtschaftlichen Aussichten höchstens indirekt bei den nationalen Widerständen, die sich gegen solche imperialistischen Weltpläne erheben, und bei deren Instrumentierung und eigenen Verkehrsplänen: bei Spanisch-Amerika oder bei Ägypten, Abessinien, Portugal.

Anders bei Überlandbahnen, die nicht parallel mit den Meeresstraßen gehen und nur ins Innere wichtig sind, sondern die Brücken bilden von einem Meere zum andern. Sie sind gerade auch für den Durchgangsverkehr wichtig, die amerikanischen Querbahnen und noch mehr die große Sibirienbahn, auf der man von Berlin nach Peking in 15 oder 16 Tagen kam, statt über Amerika in 30 oder über Indien in 40. Da bildete sich auch ein natürlicher Reisekomfort heraus und eine soziale Gemeinschaft der Reisenden ähnlich wie auf dem Schnelldampfer, namentlich auf den „internationalen“ Sibirienzüge, wo fast die ganze Reisegesellschaft die ganze Tour fuhr. In dem behaglichen Bummelzugtempo des Sibirienexpress konnte man wirklich eine Art vertrautes Gefühl des „Heims“ gewinnen. Leider geht der internationale Zug nicht mehr, und von den russischen „Kronzügen“ — jetzt heißen sie vielleicht „Sowjetzüge“, wenn nicht auch sie ausfallen — wird behauptet, man müsse jetzt nicht auf Tage, sondern auf Wochen Verspätung gefaßt sein.

Diese Zerstörung der Bahnen in ganz Rußland, eigentlich im ganzen Osten Europas und nach Asien hinein ist für den Reisenden ärgerlich, für die diesem Osten nächstliegende deutsche Eisenbahnindustrie birgt sie aber eine Fülle von Hoffnungen und Möglichkeiten. Ebenso die neuen Pläne in Halb-Asien: früher in politischer Konkurrenz das russische Projekt der Adriabahn westöstlich und das österreichische Projekt der Salonikibahn nordsüdlich durch den Balkan. Das eine mußte man deutscherseits politisch fördern, das andere bekämpfen,

und beide vereitelten sich gegenseitig. Jetzt ist diese Politik vorbei, und wenn es darauf ankommt, wirken wir ruhig am Bau und an der Ausrüstung beider Bahnen mit.

Deutschland war in Afrika in wohlge gelungenen eigenen Aufschließungsbahnen in seinen Kolonien beteiligt und sollte ganz zum Schluß der Friedenszeit mit gütiger Genehmigung der Engländer eine wichtige Bahn quer durch Portugiesisch-Angola bis zu den Katanga-Kupferminen der Kongokolonie bauen und damit, eben durch die Bahn, den beherrschenden Einfluß in diesen reichen Kolonialgebieten erhalten. Unsere Schiffahrtsgesellschaften hatten 1914 ihre Fahrpläne schon auf diese großen Aussichten und Bautransporte zugeschnitten. Wahrscheinlich haben wir diese schönen Projekte nun zu Englands Nutzen bearbeitet.

In Asien sind die Siamesischen Bahnen wenigstens zum erheblichen Teil und gerade die älteren von deutschen Fachleuten erbaut, verwaltet und von Deutschland her ausgerüstet worden. Später ist England in diese Projekte mit loserer Hand und reicheren Geldmitteln hineingegangen, und es war ihm schließlich schon ziemlich gelungen, „nur im Interesse der Einheitlichkeit“, wie die Engländer sagten, den deutschen Anteil an dieser Erschließung zu hemmen und herauszudrängen. — Rein persönlicher Art sind andere Verdienste deutscher Ingenieure an überseeischen Bahnbauten und Bahnverwaltungen in Asien. Der Deutsche Meißner-Pascha hat die türkische Mekka-Bahn erbaut, die mit religiösen Kollekten fundiert und als Pilgerbahn durch Syrien und Arabien geführt wurde. In Japan ist die Stadtbahn von Tokyo augenfällig nach dem Muster der Berliner durch einen Deutschen erbaut und durch eine deutsche Firma elektrisch ausgestattet worden. Auch am Ausbau und Umbau und an der Verwaltung des großen Eisenbahnnetzes in Japan und seinen Kolonien haben Deutsche mitgewirkt, ohne daß das aber, von Einzelleistungen abgesehen, eine organische und fruchtbare Verbindung mit den deutschen Lieferantenwerken ergeben hätte. Aber was nicht ist, kann noch werden. Solche Chancen sind, seit wir nicht mehr gefürchtete Großmacht sind, unter Umständen eher besser als schlechter geworden. — Ähnliches ist zu sagen aus Südamerika: Chile, Ecuador u. a. Auch hier deutsche Arbeit, deutsche Lieferungen, insbesondere deutsche Aussichten.

Wenn wir uns fragen, wie sind denn im ganzen die Aussichten der Eisenbahndiplomatie und Eisenbahnindustrie und Weltwirtschaftspolitik für Deutschland jetzt geworden? so muß man sagen: erschwerend wirkt Deutschlands Verarmung und Deutschlands Einbuße an politischem Ansehen. Aber vielleicht wird das aufgewogen durch die größere Zielklarheit einer rein wirtschaftlichen Bestrebung und durch die Vorliebe aller freien Nationen mit Unabhängigkeitssinn für solche Auslandhilfe, hinter der keinerlei politisches Machtstreben und keinerlei Druck mit Diplomatie, Gläubigerrechten und Kriegsschiffen steht, sobald es irgendwo sachliche oder persönliche Reibereien mit Lieferanten und Mitarbeitern gibt. Das alles ist bei Deutschland nicht mehr zu

befürchten — darüber wacht die ganze übrige Welt eifersüchtig, daß Deutschland nicht in irgend einer Ecke der Welt wieder politische Geltung erlangt oder beansprucht. Infolgedessen fallen alle Nebenabsichten unsererseits weg: Jede Vorliebe für Ziele politischer Natur, für einseitige Verfolgung nur von politisch gestützten Milliardengeschäften durch Banken und Industrie, überhaupt für die Sucht, alle Fliegen mit einer Klappe zu schlagen. Damit hatte uns England schließlich in Vorderasien völlig hypnotisiert, und diese Hypnose hat gedauert bis zum 4. August 1914 nachmittags 4 Uhr — bei unseren zähesten Schlafwandlern noch länger.

Wir müssen zurück in die Gedankenwelt vor 1870, wo unternehmende Kaufleute und Ingenieure den Grundstein gelegt hatten für den späteren Aufschwung Deutschlands und sich überall in der Welt bewährt und durchgesetzt. Helfen konnte ihnen niemand und kann uns erst recht keiner. Denn der Deutsche Bund war noch eine imposante Großmacht gegen den jetzigen Zustand. Auf die Politik wollen wir also wirtschaftlich nicht hoffen, sondern daran denken: der unternehmende Einzelne und die kleinen Verbände, ihr Wille und ihr Geist haben uns einst aus tiefster Not hochgebracht. Ihnen müssen wir wieder nachstreben und dabei wie einst nehmen, was sich bietet. Wollen die aufstrebenden und die neu sich bildenden und befreienden Nationen außerhalb Europas, die von einem Eingreifen europäischer, amerikanischer und asiatischer Groß- und Militärmächte nichts wissen wollen und die doch noch ein Bahnnetz brauchen, so groß wie das jetzt in der Welt schon bestehende, ganze Bahnsysteme bauen mit deutscher Hilfe, gut, das können wir machen, unsere Materialien, unsere Fachleute und unsere Organisation dafür einbringen. Wollen sie für nationale Bahnen nur Materialien von uns entworfen und geliefert haben und sie kaufen, auch recht. Wollen sie deutsche Erfahrung und Tüchtigkeit, die Persönlichkeit zum Ausbau und als Vorbild, auch das ist ein Anfang. Was es ist und wer es ist, wir suchen nicht mehr aus. Das haben wir zu unserem Schaden viel zu sehr in der Zeit überheblicher Wirtschaftsblüte getan. Wie es auch kommt, für uns gilt der moralische Befehl: Ran an die Chancen! an jede Chance! Schlechter als jetzt kann es für Deutschlands Weltstellung nicht mehr werden, nur besser, und jede Besserung wirkt schon irgendwie weiter nach den alten Gesetzen des Universums. Solche Zeiten der neuen Kräftesammlung kennt unsere deutsche Geschichte mehrere. Nichts ist gefehlt, wenn in Not und Entbehrung unsere deutsche Jugend wieder jung wird und auf die eigene Kraft vertraut, wenn sie draußen in der Welt hilft, Deutschland wieder aufzubauen wie einst zwischen 1815 und 1870, und nicht wie nachher darauf wartet und danach schreit, daß die deutsche Politik ihr hilft, wenn sie in den größten Verkehrs- und Wirtschaftsausgaben auf der weiten Erde all ihre wohlgeschulten Kräfte rührt!



Die verkehrsgeographischen Änderungen in den europäischen Eisenbahnsystemen seit den politischen Umwälzungen.

Von

Dr. Walther Tuckermann

Privatdozent an der Universität Köln.

Die Eisenbahnsysteme der meisten Staaten der Erde haben während der letzten Jahre infolge des Krieges und der mit- und nachwirkenden Begleit- und Folgeerscheinungen eine unerhörte Krise durchgemacht. Der Zeitraum von sieben Jahren war einer äußeren und inneren Entwicklung der Bahnen im höchsten Maße ungünstig. Auch die nordamerikanische Union, die fast jedes Jahr ihr Netz um die Ausdehnung mittlerer europäischer Systeme, etwa um 5 bis 6000 km, vergrößerte, ist mit dem Ausbau ihrer Verkehrswege zurückgeblieben. Durch Betriebseinstellungen hatte z. B. das vereinsstaatliche Netz 1917 einen etwas kleineren Umfang als im Jahre vorher. Vergrößerte sich das Weltbahnnetz in den Jahren vor dem Kriege um 2,1 bis 2,5 Prozent, so betrug die Vermehrung während der Kriegsjahre nur 0,7 Prozent, und auch in den Nachkriegsjahren hat sich der verhältnismäßige Anteil der Neubauten trotz aller Projekte, die wieder recht üppig auftreten, noch nicht wesentlich vergrößern können.

Der langjährige Krieg hat an die Eisenbahnen die größten Anforderungen gestellt. Es wurden von den Eisenbahnen außerordentliche Leistungen verlangt. Damit und mit den nachfolgenden inneren Unruhen ist das Eisenbahnwesen in einer Weise heruntergewirtschaftet worden, wie es bisher noch nicht annäherend vorgekommen ist. Man denke an Rußland, dessen Bahnsysteme zu Kriegsbeginn sich sicherlich in einem befriedigenden Zustande befanden und die auch ihrer Aufgabe gerecht zu werden suchten, wie die über Erwarten schnelle Mobilmachung beweist, die niemanden mehr überraschte als den deutschen Generalstab und die deshalb auch manche seiner Berechnungen über den Haufen warf. Aber der Umfang des Materials war im Vergleich zu dem Riesenreich mit seinen ungeheueren Entfernungen und seinen großen Menschenmassen und auch im Vergleich zu dem vorhan-