

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-

denen Bahnnetz durchaus ungenügend. Das zeigte sich schon im Frieden. Um wieviel mehr im Kriege, bei der ständigen Neuerschaffung frischer Truppen auch aus den entfernteren asiatischen Reichsgebieten. Dazu die Verproviantierung der gewaltigen Truppenmassen, die Heranschaffung von Kriegsmaterial nicht nur aus den heimischen Werkstätten, sondern auch von den ferneren Grenz- und Küstenplätzen, wie von Tornea am Nordende des baltischen Meeres, von den Küstenplätzen am weißen Meer und am stillen Ozean, von denen die letzteren über 10 000 km von den Kriegsschauplätzen entfernt lagen und endlich, seit Ende 1916, auch von der mindestens 2000 km von den Fronten entfernten Murmanküste. Das hat schon in der zarischen Zeit eine ungeheure Zerrüttung des Eisenbahnwesens herbeigeführt, über die die Klagen in der alten Duma nicht abreißen wollten. Um wieviel mehr, seitdem mit dem November 1917 auch der letzte Rest der Ordnung eingerissen wurde, und ein fürchterliches Chaos namentlich auf dem Verkehrsgebiet Platz griff. Nur wenige Bahnen sollen noch in einem betriebstüchtigen Zustand sein, so die Nikolaibahn, die Strecke zwischen den beiden Hauptstädten, die für den neueröffneten Handel mit dem Westen wichtige Strecke von St. Petersburg nach Reval, dann die Strecke von Moskau nach Warschau, die von ihr in Smolensk abzweigende Route nach Dünaburg (und Riga). Aber schon die große Südbahn Moskau-Sewastopol soll jenseits Charkow im Besitz wilder Insurgentenhorden sein.

Auch in Deutschland wurde aus dem Eisenbahnmaterial während des Krieges das Äußerste herausgeholt. Von den deutschen Bahnen mußte viel mehr verlangt werden als von den Bahnsystemen der anderen kriegsführenden Staaten. Im Westen hatte Deutschland ein dicht bevölkertes, stark industrielles Gebiet von über 50.000 qkm besetzt. Im Osten betrug selbst vor dem neuen Bewegungskrieg des Jahres 1918 die Besetzung russischen Bodens über 300.000 qkm. Dazu kam die Besetzung umfangreicher Gebiete in Rumänien, von Montenegro und fast ganz Serbien, weiter die Unterstützungen, die Deutschland den Verbündeten bis nach Syrien und bis an die mesopotamischen Ströme leihen mußte. An die 24.000 km wurden von den deutschen Militärverwaltungen in den besetzten europäischen Gebieten betrieben. So ist tatsächlich von den Eisenbahnen das allermöglichste verlangt und auch gegeben worden, und der furchtbare Zusammenbruch gerade auch unserer einst so gefeierten Eisenbahnen nicht ganz unbegreiflich. Manche Gründe, die den Wiederaufbau und ein Erreichen der früheren Leistungen so sehr erschweren, liegen freilich in den Bestimmungen des Versailler Friedens begründet. Aber auch in den anderen Ländern ist man von der Erreichung des früheren Zustandes noch weit entfernt.

Neben dem in seiner unvergleichlichen Größe einzig dastehenden Bahnnetz der Vereinigten Staaten gehörten vor dem Kriege auch die Bahnsysteme der drei größten europäischen konti-

mental Staaten zu den umfangreichsten der Erde. Das größte Bahnsystem war das russische, das, ausschließlich der finnischen, aber einschließlich der asiatischen Bahnen 74.000 km umfaßte. Daß die Bahnen Sibiriens und Kaukasiens, aber auch Turkestans, nicht von den europäischen Linien getrennt werden dürfen, geht aus der Stellung der asiatischen Länder hervor, die durchweg unmittelbare Reichsteile sind, dann aber auch aus der Anlage der Bahnen selbst, die, mit Ausnahme der älteren transkaspischen Bahn, sich nur in engem Anschluß an die Linien des europäischen Teiles entwickelten und ihrer Verwaltungs- und Betriebsweise entsprechend, nichts anderes als Teile des russischen Gesamtnetzes waren. Die Stellung der asiatischen Bahnen im Reichsganzen schließt sich eben eng an die gegebenen natürlichen Tatsachen an, denen entsprechend der nach Osten breit ausladende Körper Europas ohne scharfe Übergänge mit dem massigen Kontinentalrumpf Asiens verwächst. Ohne die asiatischen Bahnen, aber auch ohne die finnischen, hatte das russisch-europäische Liniennetz eine Ausdehnung von 58.300 km. Größer war noch das Bahnsystem des Deutschen Reiches, das 65.000 km umfaßte. Zu den größeren Netzen gehörte ferner noch das der österreichisch-ungarischen Monarchie, das einschließlich Bosnien 46.200 km begriff.

Die Friedensschlüsse des Jahres 1919 und die sich daran anschließenden Auseinandersetzungen, wie sie zuletzt noch in der Zerstörung des zum mindesten kulturell und wirtschaftlich eine Einheit darstellenden oberschlesischen Landes gipfeln, haben namentlich die Bahnsysteme der drei großen kontinentalen Staaten zerrüttet, zum Teil zerrissen oder aufgeteilt und damit auf eine ganz andere Grundlage gestellt. Vom deutschen Bahnnetz der Vorkriegszeit und seinen alle Landschaften, auch die des landwirtschaftlichen Nordostens in ziemlich dichtem Maße überziehenden Einzelgliedern wurde die große Leistungsfähigkeit und der hinreichende Ausbau auch von nichtdeutscher Seite allgemein anerkannt. Aber auch das Bahnnetz der Donaumonarchie hatte in seinen beiden Reichshälften eine befriedigende Entwicklung erreicht. In Ungarn hatte zwar die allzu starke Zuseidung der Bahnstrecken und der innere Ausbau der Linien auf die Interessen der Hauptstadt hin starke Nachteile namentlich für die nordöstlichen und östlichen, bis zu einem gewissen Grade auch für die südlichen Landschaften zur Folge. Für einen überwiegend Landwirtschaft treibenden Staat war aber das ungarische Bahnnetz gut ausgebaut. Nur die adriatischen Küstenländer sowohl Ungarns (Kroatiens) wie Österreichs (Dalmatiens) wiesen bisher infolge der schwersten politischen Hemmungen, wie sie der unglückselige Dualismus immer wieder heraufbeschwor, nur wenige Eisenbahnlinien auf und gehörten mit den südlich anschließenden Gebieten zu den vernachlässigtesten Gegenden Europas. Doch war auch hier endlich unter Beiseiteschiebung des österreichisch-ungarischen Antagonismus ein großzügiger Bauplan aufgestellt worden. Vorerst mußte sich das

verkehrsarme Karstland mit einer Reihe von Automobillinien behelfen. Dagegen war unter den schwierigsten politischen Verhältnissen und der Ungunst der natürlichen Bedingungen in den Okkupationsgebieten Bosnien und der Herzogowina ein größtenteils schmalspuriges, im übrigen aber im Umbau befindliches Bahnsystem herangewachsen, das an Dichte die aller anderen Staaten des europäischen Südostens, und zwar auch das rumänische, übertraf. Fürwahr nicht das schlechteste Zeugnis für die beharrliche Kulturarbeit der Donaumonarchie innerhalb 40 Jahre nach einer langen Zeit bedrückender Mißwirtschaft. Auch das Bahnnetz des europäischen Rußland befand sich zu Kriegsausbruch in einem ordentlichen Zustand, dem eine mehr und mehr den ruhigen und gefestigten Verhältnissen gerecht werdende Verwaltung entsprach, wenn auch gerade im Ausland die Ansichten über das russische Bahnwesen häufig anders lauteten und von der in scharfer Frontstellung zur Regierung stehenden russischen Opposition geflissentlich genährt wurden. Es war zu erwarten, daß bei Anhalten friedlicher Zustände auch äußerlich das Bahnnetz eine gewisse Vervollständigung erhalten hätte, und daß die weiten Lücken, die namentlich in den westlichen Grenzgebieten bestanden, durch Einfügung neuer Verkehrswege ausgefüllt worden wären. Wie auf dem Gebiete der Landwirtschaft und der industriellen Entwicklung, so hatte sich in Osteuropa etwa mit dem Jahre 1911 auch ein kräftigerer Ausbau des Liniennetzes angebahnt.

Die Aufteilung der Donaumonarchie hat auch ihr Bahnnetz zerstört, alte, bewährte Zusammenhänge zerrissen und aus den beiden einheitlichen Netzen eine Reihe von teilweise ganz neuen Systemen geschaffen. Da die meisten Bahnen der Monarchie sich im Staatsbesitz befanden, so ließ sich die Überleitung an die Nachfolgestaaten verhältnismäßig leicht durchführen. Mit der Bildung des tschechischen Staates, der kaum an eine selbständige staatliche Tradition anknüpfen kann, ist auch ein völlig neues Bahnsystem geschaffen worden, dem 9500 km Eisenbahnen auf ehemals österreichischem Boden, davon 6800 km in Böhmen und 2700 km in Mähren und in Schlesien, sowie ferner 3700 km auf ungarischer Erde, zusammen also 13 200 km überwiesen wurden. Der Staat umfaßt ja nicht nur das zum tschechischen Sprachgebiet von jeher in einem gewissen Gegensatz — kulturell wie staatlich — stehende slowakische Oberungarn, sondern hat auch das an den Oberlauf der Theiß und an die Karpaten reichende und von Ruthenen bewohnte Waldgebiet, einen dünnen Hals, der die unmittelbare Nachbarschaft Polens mit Ungarn verhindern soll, sich angegliedert: politisch wie übrigens auch verkehrsgeographisch, von allen völkischen Schwierigkeiten abgesehen, auf die Dauer ein ganz unhaltbares Gebilde.

Einen weit größeren Anteil an den ungarischen Bahnen hat mit seiner Vergrößerung der rumänische Staat erhalten. Rumänien besaß bisher nur ein kleineres Bahnnetz von 3850 km, das trotz früherer

verheißungsvoller Anfänge in den letzten Jahrzehnten nur sehr langsam gewachsen war. Die Rumänien zugewiesenen ungarischen Bahnen haben allein eine Ausdehnung von gegen 5000 km. Dazu kommen die Bahnen Bessarabiens (850 km) und die meisten der früher österreichischen Bukowina (450 km), sodaß auch dieser Staat jetzt ein Bahnnetz von gegen 10.300 km sein eigen nennt.

Nicht viel kleiner ist die Beute aus der ungarischen Erbschaft, die der S H S Staat, der jugoslawische Staat, erlangt hat. Bisher besaß Serbien ein ganz kleines Bahnnetz von nur 1600 km, einschließlich der 1913 hinzugekommenen Bahnen der neuen Gebiete. Mit Ausnahme von zwei Linien waren es nur untergeordnete und durchweg schmalspurige Strecken. Jetzt hat sich der südslawische Staat die Bahnen Bosniens in einer Ausdehnung von 1550 km angegliedert, ferner die einzige Bahn des untergegangenen Königreichs Montenegro, den Großteil der Bahnen des südlichen Österreich (über 1150 km), nämlich die meisten Bahnen von Krain, die Strecken der südlichen Steiermark, die dalmatinischen Linien, ferner die sämtlichen Bahnen Kroatiens und Slawoniens (2300 km) und ein ziemlich umfangreiches Netz im anschließenden eigentlichen Ungarn, namentlich in der unteren Donau-Theißebene (der Wojwodina) und im westlichen Banat. Die Strecken in den Gebieten der ungarischen Stephanskronen haben allein eine Ausdehnung von über 4200 km. Damit hat aber der jugoslawische Staat, einschließlich der während des Krieges auf den südlichen Kampfplätzen gebauten Bahnen ein Netz, das wohl 9900 km betragen mag.

Bedenkt man, daß noch ein Teil der westungarischen Bahnen an den deutschösterreichischen Staat kommt — in welcher Ausdehnung ist freilich bei der noch immer ungelösten Frage des Burgenlandes nicht bekannt — so leuchtet die furchtbare Zerschlagung des gut ausgebauten und in der Hauptsache als Staatsbahnsystem straff zentralisierten ungarischen Bahnnetzes ohne weiters ein. Ungarn, das heute zwar noch seine Mittelgebirge, aber weder die obere ungarische, noch namentlich die untere Ebene an den Läufen der Donau und der Theiß ganz umfaßt, behält von 22.600 km nur noch 9000 km Linien.

Noch größere Verluste bucht der Reststaat der westlichen Reichshälfte. Von den tschechischen und jugoslawischen Bahnen wurde bereits gesprochen. Wichtige Teile der österreichischen Alpen- und Karstbahnen, im ganzen gegen 1300 km, sind weiter an Italien abgetreten worden. In Tirol kamen mit der Angliederung nicht nur des Trentino, sondern auch großer deutsch und rätoromanisch redender Gebiete, sämtliche Bahnen südlich vom Brennerpaß an Italien, das sich ferner die in Kärnten gelegene Linie Tarvis - Pontebba, die wichtige Teilstrecke der Bahn von Wien nach Venedig und Rom, dann die Bahnen des nordadriatischen Küstenlandes und die westlichen Bahnen von Krain mit dem Knotenpunkt St. Peter, wo von der Wien-Triester Bahn die Linie nach Fiume abzweigt, übereignen ließ. Die Wasserscheide zwischen dem adriatischen und dem schwarzen Meer begrün-

dete in Krain und im Küstenland die Grenzziehung zwischen Italien und Serbien.

Nächst dem tschechischen Staat hat der polnische Staat den größten Anteil an den österreichischen Bahnen erlangt. Wie jener, so ist auch dieser ein ganz neues Gebilde, das in Galizien und im nördlichen Teil der Bukowina 4300 km den Linien Kongresspolens angliederte. Das einstige Generalgouvernement der Weichselprovinzen wird mit Ausnahme des an Litauen gekommenen Nordzipfels ein Bahnsystem von 3200 km besessen haben. Dazu kommen noch die Bahnen der östlich anschließenden westrussischen Gebiete, namentlich der Provinz Grodno, des Gebiets um Wilna, des westlichen Wolynien. Freilich sind die Besitzverhältnisse dieser Bahnen ebenso unsicher wie der Besitz der von Polens Großmachtspolitik besetzten ostslawischen Sprachgebiete. Man bedenke, daß Polen das wolynische Festungsdreieck, Luzk, Dubno, Rowno, so außerordentlich wichtige Bahnknotenpunkte, wie Brest, Rowno oder gar Baranowitschi, oder auch Wilna, auf das zu allem Überfluß auch noch Litauen Anspruch erhebt, sich angegliedert hat. Wie Polen sich im Nordosten im Besitz von Wilna einen bis zur Düna und bis unweit vor die Tore von Dünaburg reichenden Korridor geschaffen hat, der ein Angrenzen Litauens an Sowjetrußland verhindern soll, so hat der siegreiche Verband auch auf reichsdeutschem Boden einen weiteren, einen nordwestlichen Korridor eingerichtet. Die Bildung des westpreussischen Korridors hat geradezu ein territoriales Monstrum geschaffen, das in der Isolierung Ostpreußens ohne jede Parallele in Europa steht. Keinem anderen Staat hat man etwas Ähnliches zu bieten gewagt. Weite Flächen sind im Osten von Deutschland abgetrennt, in jüngster Zeit noch wichtige Gebiete von Oberschlesien Polen zugeteilt worden. Das Gebiet von Danzig hat eine Scheinunabhängigkeit erhalten. In den wichtigsten Dingen hängt es von Polen ab, sodaß ihm im Grunde nur eine kulturelle Autonomie geblieben ist. Auch die Bahnen dieses „Freistaates“ sind ein Teil des polnischen Liniennetzes geworden. Polen erhält so rund 4900 km deutsche Eisenbahnen. Der an Polen abgetretene Teil des preußischen Staatsbahnsystems hat allein in Polen einen Umfang von 2550 km, in Westpreußen (einschließlich Danzig und des südwestlichen Zipfels von Ostpreußen mit dem Bahnknotenpunkt Soldau) einen solchen von 1850, in Oberschlesien von gegen 500 km. Dazu kommt ein ziemlich bedeutendes Kleinbahnnetz von allein gegen 1430 km, z. B. im Netzedistrikt und in Oberschlesien, sodaß im ganzen betrachtet wohl nirgends in der slawischen Welt, auch kaum in den tschechischen Gebieten von Böhmen und Mähren, die Bahndichte eine größere ist, als in den ehemals preußischen Landesteilen. Das Bahnnetz des polnischen Staates hat ohne die Kleinbahnen einen Umfang von 15.500 km, und damit die Größe des spanischen und schwedischen Netzes.

Deutschösterreich, der Rest des alten Österreich mit seinen

26 000 km Bahnen, hat heute nur noch 6500 km Linien. Es ist also bei weitem das kleinste der sieben Systeme, die sich auf dem Boden der habsburgischen Monarchie gebildet haben.

Unbedeutend sind die Liniennetze der baltischen Randstaaten, so Litauens mit 1200 km, allerdings einschließlich der deutscherseits während des Krieges gebauten Strecken. Litauen hofft, auch die 140 km Bahnen (und 115 km Kleinbahnen) des vom Deutschen Reich abgetrennten Memellandes sich angliedern zu können. Lettland hat 1850 km und Estland 930 km Eisenbahnen. Rußland, wie es 1914 bestand, hat ohne die von den Militärmächten während des Krieges gebauten Strecken den Verlust von über 10 000 km zu beklagen. Die Sowjetrepublik hat im europäischen Reichsteile nominell noch rund 48 000 km mehr oder weniger zur Verfügung.

Deutschland trägt aber nicht nur den Verlust wichtiger Verkehrswege im Osten, sondern auch im Norden und im Westen. Die dänischen Staatsbahnen gliedern sich in Nordschleswig rund 300 km Vollbahnen an und erhalten damit das Übergewicht über die Privatbahnen. Dazu kommt ein sehr gut ausgebautes System von schmalspurigen Nebenbahnen sowohl auf dem Festland als auch auf der Insel Alsen (etwa 350 km). Im Rheinland sind durch die Schaffung des sogenannten „Saargebiets“ 360 km Vollbahnen losgetrennt, von denen bisher 90 km von den bayrischen und 270 km von den preußischen Staatsbahnen verwaltet wurden. Weiter sind von den Bahnen des Aachener Bezirks etwa 150 km dem belgischen Staat überwiesen worden, darunter eine Strecke, die auch nach der Gutheilung des Versailler Friedens, auf reichsdeutschem Boden läuft. Diese Bahn, es ist die durch den Kreis Monschau führende Teilstrecke der Bahn Aachen-St. Vith-Luxemburg, ist staatsrechtlich mit dem 1. November des letzten Jahres an Belgien abgetreten worden, ein ganz einzigartiger Vorgang. Gebiete, die westlich dieser Bahn liegen, sind damit durch den dazwischen liegenden belgischen Gebietsstreifen vom Reich getrennt worden. Endlich sind sämtliche elsässisch-Lothringische Bahnen, im ganzen 2130 km, an Frankreich abgetreten worden. Durch den Zwangsfrieden von Versailles werden vom Reichsbahnnetz im ganzen etwa 7850 km abgetrennt. Unser Bahnnetz sinkt damit auf 57 150 km, womit es freilich immer noch das größte des Erdteils ist. Ferner sind weit über 2000 km Klein- und Straßenbahnen abgetreten worden.

Auch die unterlegenen Mächte des Südostens haben mit der starken Verkleinerung ihrer Gebiete — die Türkei ist in Europa nur noch auf Konstantinopel und die nächste Umgebung beschränkt — wichtige Teile ihrer Verkehrssysteme verloren. Bulgarien mußte mit dem Verlust seines in harten Kämpfen errungenen Anteils an der ägäischen Küste auch auf ein wichtiges Zwischenglied der Bahn von Saloniki nach Konstantinopel verzichten, die nun fast ganz in griechischen Händen ist. Die Griechen sind aber mit der Be-

setzung von Adrianopel und eines großen Teiles von Thracien auch Teilhaber an der großen Orientstrecke geworden, deren Betriebsverhältnisse dadurch keineswegs gebessert werden.

Der Umfang der einzelnen Eisenbahnsysteme wird heute ungefähr folgender sein:

| | | | |
|----------------------------|----------|-----------------------------|---------|
| Deutsches Reich | 57150 km | Deutschösterreich | 6500 km |
| Frankreich | 53700 " | Schweiz | 5300 " |
| Rußland | 48000 " | Dänemark | 4600 " |
| Großbritannien und Irland | 38100 " | Finnland | 3900 " |
| Italien | 19600 " | Niederlande | 3400 " |
| Polen | 15500 " | Norwegen | 3200 " |
| Spanien | 15400 " | Portugal | 3000 " |
| Schweden | 15000 " | Griechenland | 2250 " |
| Tschechoslovakei | 13200 " | Bulgarien | 2150 " |
| Rumänien | 10250 " | Lettland | 1850 " |
| Ungarn | 9000 " | Litauen | 1200 " |
| Belgien | 9000 " | Estland | 930 " |
| Serbien | 8600 " | Sonstige Systeme | 900 " |

Die Zusprennung von Gebietsteilen an die neuen Staatsbildungen und die vergrößerten Staaten erfolgte namentlich in den Grenzstrichen zum guten Teil aus verkehrsgeographischen Gründen, die durchweg einseitig gegen die unterlegenen Staaten ausgelegt wurden. Deshalb mußte im Südwestwinkel Ostpreußens Soldau und die ganz und gar deutsch gesinnte Umgebung ohne Abstimmung abgetreten werden, damit Polen in den Besitz des wichtigen masurischen Verkehrspunktes kam. Man hoffte ferner durch die Abstimmung im Gebiet von Marienwerder auch die ganze alte (Danzig-) Marienburg-Mlawa -(Warschauer) Bahn zu erhalten. Aber das Ergebnis der deutschfreundlichen Abstimmung konnte deshalb ertragen werden, da die Polen durch den Besitz von Soldau ohnehin die Bahn von Warschau nach der Festung Graudenz voll beherrschen und so über Laskowitz, wie übrigens auch über Thorn und Bromberg nach Danzig gelangen können. Kleine Gebietsteile, die sich in zerlappeter Form in das Gebiet des zu begünstigenden Staates einschoben, wurden, wenn das im einseitigen Sinne betonte Verkehrsinteresse es erforderte, von dem Gebiet der Mittelmächte abgetrennt. Es gibt genug Beispiele für diese Benachteiligung der unterlegenen Staaten. Eine der unglaublichsten Aneignungen ist die der schon genannten Vennbahn, bei der die Interessen eines ganzen Kreises, der obendrein nur diese eine Bahn besitzt, rücksichtslos mißachtet wurden. Die Belgier müssen aus „ihrem“ Kreise Eupen in „ihren“ Kreis Malmedy auf einer belgischen Bahn kommen. Es ist aber nebensächlich, wie die Aachener in den deutschen Kreis Monschau gelangen. An der deutschen Ostgrenze wurde die Grenze beinahe allenthalben so gezogen, daß jeder Eisenbahnknotenpunkt zu Polen kam, und wenn die dazu gehörigen Städte, wie Dirschau, Konitz, Bentschen, Lissa und

Rawitsch auch eine starke deutsche Volksmehrheit haben und obendrein nicht Sprachinseln darstellen, sondern Anschluß an das geschlossene deutsche Volksgebiet haben. Auch bei der Abtretung wertvoller oberschlesischer Landstriche wird in erster Linie der Vorteil Polens zu wahren gesucht. Die Verkehrsmittelpunkte des Industriegebiets, wie Königshütte-Bismarckshütte und namentlich der Zentralpunkt des oberschlesischen Bahnsystems, Kattowitz, auf dessen inmitten eines sehr dicht bevölkerten Gebiets gelegenen Bahnhof in den Friedensjahren mehr Züge als auf dem Breslauer Hauptbahnhof aus- und einliefen, sind an Polen gekommen. Die jeder ruhigen Überlegung widersprechende Zerreißen des Industriegebiets vernichtet damit auch die für das geschlossene Verkehrsgebiet unbedingt gebotene Einheitlichkeit. Nur das überragende deutschfreundliche Ergebnis der Abstimmung in den Kreisen Kreuzburg und Rosenberg hat verhindert, daß die Strecke Tarnowitz-Kreuzburg-Kempen nicht ganz in die Hände der Polen fiel, wie diese wünschten, um über sie bequem ihren Verkehr von Krakau nach Posen zu leiten.

Auch im Gebiet der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie sind die Grenzen zwischen den Rumpfstaaten und den neuen politischen Gebilden häufig so gezogen, daß die letzteren verkehrsgeographisch die begünstigteren sind. Man hat zwar dem von den Deutschen so stark angegriffenen böhmischen Staatsrecht zum Siege verholfen und damit die Deutschen der Sudetenländer der tschechischen Terrorisierung ausgeliefert. Daß es auch so etwas wie ein österreichisches Recht geben könne, nach dem wenigstens der Zusammenhalt der altösterreichischen Gebiete gewahrt werden müsse, darum hat man sich nicht einmal hinsichtlich der deutschredenden Gebiete gekümmert. So mußte im Nordwesten des Kronlandes Niederösterreich ein ganz deutsches Gebiet mit dem Eisenbahnknotenpunkt Gmünd, wo die Bahnen nach Pilsen und nach Prag auseinanderstrahlen, an den tschechischen Staat abgetreten werden. Die Stadt selbst beließ man den Deutsch-Österreichern. Alle größeren Verkehrspunkte der neuen ungarisch-rumänischen Grenze, wie Arad, Großwardein, Szatmar Nemeti, sind an Rumänien gekommen, das damit ebenso wichtige Flußübergänge besitzt. Der südslawische Staat hat das in der Donau-Theißebene gelegene, überwiegend magyrische Maria Theresiopel, einen der wichtigsten Bahnknotenpunkte des alten Ungarn, besetzt. An der oberen Theiß reicht die Grenze des tschechischen Staates, ohne jede völkische Berechtigung, nur deshalb so weit südwärts, um die einzige Bahn, welche die Verbindung zwischen den westlichen Teilen und dem östlichen Karpatenland herstellt, zu besitzen. So ist auch der bedeutendste Eisenbahnknotenpunkt im nordöstlichen Ungarn, Csap, tschechisch geworden, wie überhaupt bis auf einen alle südlichen Zugänge der Bahnen, die über die Karpathen nach Galizien führen.

Die politische Umgestaltung von Mitteleuropa und der anschließenden Teile von Osteuropa hat natürlich auf die Verkehrswege im höchsten Maße zerstörend gewirkt. Durch die Schaffung des westpreußischen Korridors ist Ostpreußen eine Exklave des Reiches geworden. Die alte Ostbahn, die wichtigste Route des deutschen Nordostens, liegt zu großen Teilen auf fremdem Staatsgebiet. Einstmals eine namentlich für den Osten stark befahrene Strecke, politisch, militärisch und wirtschaftlich von der größten Bedeutung, ist der Verkehr jetzt von der Gnade der Polen abhängig, welche die im Frieden vertragsmäßig vorgesehene Durchgangsfreiheit gewisser Züge bisher nicht immer beachtet haben und den deutschen Schnellzügen Strecken zuwiesen, die für sie garnicht geeignet sind. Gerade die Einrichtung der Dampferlinie Swinemünde-Pillau sucht den Verkehr zwischen dem Reich und Ostpreußen von immer wieder möglichen Zwischenfällen unabhängig zu machen. Durch die Bildung des Korridors mit all den den Verkehr schwer schädigenden Zoll- und Paßplackereien werden zwei große Eisenbahnlinien, von denen die eine internationalen Rang hatte, aber auch die andere, die Strecke Berlin-Schneidemühl-Bromberg-Thorn-Insterburg-Eydtkuhnen, wichtig war, zerschnitten und naturgemäß in ihrer Bedeutung gemindert. Ist es allmählich wenigstens gelungen, einen unmittelbaren Verkehr zwischen dem Westen und Ostpreußen einzurichten, so liegt der Verkehr zwischen Schlesien und den nordöstlichen Küstenlandschaften noch gänzlich darnieder. Gerade auf diesen Linien, die einstens Schlesien und Breslau mit Stettin, Danzig und Königsberg verbanden, merkt man so recht die Zertrümmerung großer Verkehrslinien infolge der politischen Änderungen.

In ähnlicher Weise zerreißen die Abmachungen des Jahres 1919 auch die großen Linien auf österreichisch-ungarischem Boden. Alte bewährte Einheitsstrecken werden auf die verschiedensten Bahnsysteme verteilt. So bleibt die Semmeringbahn nur in ihrem niederösterreichischen und nordsteirischen Teil deutschösterreichisch. Die Route durch die Südsteiermark und den Hauptteil von Krain, von Spielfeld bis Loitsch, erhält der jugoslawische Staat, die Reststrecke bis Triest der italienische. Triest hat durch die Irredentistenpolitik schon jetzt seine beherrschende Bedeutung gegenüber Venedig verloren, und das wiewohl Deutschösterreich im Friedensvertrag freier Zugang zur Adria zugesichert ist. Österreich sucht seinen Verkehr nach dem Nordwesten und dem Norden zu orientieren, so sehr auch Triest eine rein österreichische Schöpfung ist und nur im Anschluß an ein unmittelbar dahinter liegendes Österreich blühen kann. Ganz ähnlich wie bei der Semmeringbahn liegen die Besitzverhältnisse an der Tauern-Karawankenbahn, die der österreichische Staat wenige Jahre vor dem Kriege gebaut hatte, um für seine westlichen Kronländer und für Süddeutschland einen neuen Zufahrtsweg nach Triest zu haben. Auch hier schiebt sich im nordwestlichen Krain auf eine kurze Strecke, zwischen dem Karawan-

ken- und dem Wocheiner Tunnel, der südslawische Staat, eine Tatsache, die schon jetzt Italien zur Umleitung eines Teils des ohnehin sehr verkleinerten Verkehrs über Udine veranlaßt hat. Ein verhältnismäßig unbedeutendes Zwischenstück verbleibt dem deutschösterreichischen Staat bei der Brennerbahn. Betrug die Entfernung auf alpenländischer Boden, von Kufstein bis Ala, 302 km, so hat jetzt Österreich nur noch die Strecke bis zum Brenner in einer Länge von 113 km. Von den großen Bahnen sind dem österreichischen Staat völlig nur noch die Bahn von Wien nach dem Arlberg und dem Bodensee und die kürzeren Zweigstrecken nach Salzburg und Passau verblieben.

In ähnlicher Weise sind auch die großen Verkehrslinien Ungarns zerschlagen worden. Zwischen Wien und Budapest laufen zwei Strecken mit Schnellzugsverkehr, von denen aber bei weitem die bedeutendere auf dem linken Donauufer liegt. Aber gerade das Zwischenstück dieser Strecke, auf der die Orientzüge verkehrten, liegt, durch ein überwiegend von Magyaren und dann von Deutschen bewohntes Gebiet führend, nunmehr in dem Territorium des tschechischen Staates. Die Beispiele derartiger Zerstörung einheitlicher Hauptstrecken lassen sich leicht vermehren. Die verhältnismäßig zentrale Lage ist auch im geschmälernten Ungarn Budapest verblieben. Die Verkleinerung des Aktionsradius bewirkt, daß auch von keiner einzigen der Hauptbahnen 300 km auf ungarischem Boden liegen. Aus dieser Neueinteilung heraus wird sich ein ähnlich großer und bequemer Verkehr, wie er bestanden hat, schwerlich so leicht wieder beleben lassen. Gerade die Interessen der Nachfolgestaaten sind teilweise so widersprechend, daß man kaum so bald eine befriedigende Lösung erwarten darf. Ein Zeichen, daß wenigstens auf dem Wirtschafts- und dem Verkehrsgebiet das alte Österreich-Ungarn doch nicht das unharmonische Gebilde war, als das es so gern hingestellt wird.

Auch einige der großen russischen Bahnstrecken wurden durch die Entstehung der Randstaaten in ähnlicher Weise zerstückelt. Wie in der Schaffung der Korridore, so hat der siegreiche Verband auch in der Begünstigung der auf russischem Boden erwachsenen Randstaaten die wirtschaftlichen Zusammenhänge zwischen Deutschland und Rußland aufs empfindlichste treffen wollen. Der Randstaatenwall soll eine Annäherung der beiden auf das engste auf einander angewiesenen Staaten verhindern. Der große Verkehr ist natürlich auf diese Weise vernichtet. Aber auch der innerstaatliche Verkehr, wie überhaupt das wirtschaftliche Leben dieser neuen Staaten liegt ziemlich darnieder. Begreiflich, denn jeder Staat hat nur kleine und kleinere Teilstrecken von großen, einstens ein Ganzes bildenden Linien: denn die Abrundung der Staaten, freilich nicht die von Polen, erfolgte überwiegend nicht nach wirtschaftlichen und geopolitischen, sondern nach völkischen Gesichtspunkten. Man sucht zwar jetzt, da man mit der gegenseitigen Absperrung nicht weiter kommt, eine enge Wirtschaftsgemeinschaft herzustellen und gibt damit das Problematische der Staatsgründungen

zu. Diese Gemeinschaft soll auch auf dem Verkehrsgebiet erstrebt werden, ist aber bisher über theoretische Erörterungen nicht hinausgekommen. In den Besitz der großen Einheitsstrecke Wirballen-Wilna-St. Petersburg teilen sich nunmehr vier Staaten: Litauen, Polen, Lettland und Sowjetrußland. Die Strecke Berlin-St. Petersburg, bisher im Besitz zweier Staaten, zerfällt jetzt in sieben verschiedene, eisenbahnhoheitliche Strecken. Auch die große Strecke St. Petersburg-Kiew und Odessa ist zerrissen worden. Die wichtige Zwischenstrecke Dünaburg-Wilna-Rowno haben jetzt die Polen. Man braucht nur die Tatsache hervorzuheben, daß diese Linie die einzige große unmittelbare Strecke von St. Petersburg zum pontischen Süden ist, um Zweifel an der Standhaftigkeit des jetzt Bestehenden aufkommen zu lassen.

So haben die Friedensschlüsse in dem Liniennetz der drei großen Festlandstaaten die größten Zerstörungen angerichtet. Alte, angesehene Einheitsstrecken sind vernichtet worden. Man denkt unwillkürlich an die innere Konstitution, an die Wesensart so manchen auf dem Boden Österreich-Ungarns und Rußlands erwachsenen Staates, um gleich zu erkennen, daß hier Minderwertiges an die Stelle neuzeitlicher Entwicklung getreten ist. Solange sich diese Staaten zwischen Deutschland und Rußland schieben, ist mit dem Wiederaufblühen des großen Schnellverkehrs schwerlich zu rechnen.

Sind so die Friedensschlüsse dem Wiederaufbau des Eisenbahnwesens hinderlich, so suchten die Sieger auch noch auf andere Weise die Verkehrswege der unterlegenen Gegner empfindlich zu treffen. Die großen Linien des Deutschen Reiches und des ehemaligen Österreich-Ungarn sind von Natur aus die gegebenen Förderer des Verkehrs zwischen Westeuropa und Ost- sowie Südosteuropa. Über Umwege suchte man nach den Friedensschlüssen den Verkehr von Westeuropa nach den Hauptstädten der alten und der neuentstandenen ententefreundlichen Staaten zu leiten. Das Hauptziel war besonders, den norddeutschen Verkehr zu treffen. Aber auch der deutsch-österreichische und der ungarische Verkehr sollte geschädigt werden. Die naturgegebene, namentlich auch eine bedeutende Zahl großer Städte berührende Linie zwischen Paris und dem Orient führt über Straßburg, Stuttgart, München, Wien und Budapest. Der Gedanke, den großen Verkehr wieder über die alte Route zu leiten, ist den heutigen Beherrschern der europäischen Geschichte noch recht unbequem. Und so haben sie eine neue Einheitsstrecke geschaffen, die von Paris über Dijon nach Lausanne führt, dann durch den Simplon nach Mailand, durch die lombardovenetianische Ebene nach Venedig und Triest und von hier über Laibach, Agram und durch Slawonien nach Vinkovce. Hier gabelt sich der Verkehr, indem die Orientroute über India Belgrad und Konstantinopel erreicht. Der nach Rumänien bestimmte Zug überschreitet in scharf nordöstlicher Richtung die Donau und weiter bei Szegedin die Theiss, hier auf eine

kurze Strecke auch Boden des neuen ungarischen Staates berührend. Von Szegedin ab fällt die Route mit der alten zusammen. Abgesehen davon, daß diese Bahn in der Überschreitung des Juras und der Alpen ganz andere Schwierigkeiten findet, als die nördlichere Linie aufzuweisen hatte, ist auch die kroatisch-slawnische Teilstrecke für die Überleitung großer Züge nicht gerade geeignet, wie sie auch nie einem großen Verkehr gedient hat. Und was sich heute über diese Strecke bewegt, hat trotz des äußeren Expresszugcharakters gar nicht die Art der Züge an sich, die früher über München und Wien führten. In ähnlicher Weise sollte der Verkehr zwischen Paris und Warschau gefördert werden. Freilich würde es einen zu großen Umweg bedeuten, wenn man auch diesen Verkehr durch Norditalien leiten würde. Und so verstand man sich zur Führung über süddeutsches Gebiet, über Straßburg und Nürnberg, um auf diese Weise auch Prag mitberühren zu können. Von Prag aus wird durch Mähren (Prerau) Oderberg erreicht und weiter Warschau. Aber die natürlichen Gegebenheiten sind stärker als der von einseitigen und kleinlichen Gesichtspunkten getragene Wille, sie zu ignorieren und an ihre Stelle Willkürkonstruktionen aufzubauen. Und so entwickelt sich denn auch heute bereits der Durchgangsverkehr zwischen Paris und Warschau wie früher über die alte west-östliche Hauptlinie, über Köln und Berlin. Auch die anderen Umgehungen deutschen, österreichischen und ungarischen Hoheitsgebietes lassen sich auf die Dauer schwerlich aufrecht halten, zumal die jetzt bevorzugten Strecken zum großen Teil eingeleisig und für einen großen Verkehr nicht immer geeignet sind. An einen zweigeleisigen Ausbau der Bahnen ist aber gar nicht zu denken. Beabsichtigt doch einer der Staaten, Polen, die namentlich in den ehemals russischen Landesteilen ziemlich zahlreich vorhandenen zweiten Geleise abzubauen, um sie zur Anlage neuer Strecken und damit zur Ausfüllung großer Lücken zu verwenden.

Die Deutschen hatten während der Besetzung weiter östlicher Gebiete einer Vereinheitlichung des Bahnverkehrs die Wege bereitet. Mit Ausnahme einiger polnischer Strecken waren die Bahnlinien des russischen Reiches in einer eigenen Spur hergestellt worden. Die deutschen und österreichisch-ungarischen Truppen gingen bei der Besetzung der russischen Gebiete an eine systematische Umnagelung der Breitspurstrecken. Nachdem die deutschen Heere mit der großen Offensive des Jahres 1918 die Ukraine und die baltischen Länder bis zum finnischen Golf besetzt hatten, reichte das Normalspurnetz bis Kiew an den Dnjepr und bis jenseits der Düna, halbwegs der Strecke Riga-Walk. Bei länger andauernder Besetzung von Livland und Estland hätte man die Bahnen bis an den finnischen Golf umgebaut. Wurde doch gegen Kriegsende auch in dem uns freundlich gesinnten Finnland der Gedanke erörtert, auf großen Trajektschiffen die deutschen Züge über den Golf zur Hauptstadt Helsingfors zu leiten. Die Erörterungen wurden indes gegenstandslos, als mit dem Zusammenbruch die deutschen Truppen

aus dem Baltland gezogen werden mußten. Immerhin waren mit der Umnagelung große Landgebiete dem Westen wirtschaftlich und verkehrspolitisch näher gebracht worden. Und als im Jahre 1919 die deutsche Reichsregierung an die Ausarbeitung einer den Nachfolgestaaten zu überreichenden Denkschrift ging, in der sie über die positiven, über die augenblicklichen Kriegsbedürfnisse hinausgehenden Leistungen berichtete, da konnte man glauben, daß die im scharfen Gegensatz zum alten russischen Reich entstandenen Staaten diese Taten anerkennen würden. Nach und nach begeben sich aber die neuen Staaten wieder an die Umnagelung der Strecken auf die russische Spur. Selbst der polnische Staat, der doch in seinen Bekundungen über seine westliche Orientierung sich nicht genug tun und den Gegensatz zu Moskau nicht scharf genug hervorheben kann, nagelt alle Strecken östlich von der Weichsel wieder um. Und dasselbe gilt von den nördlichen Staaten. Die Folgen der Umnagelung sollen sich für Windau schon vorteilhaft bemerkbar machen. Fürwahr ein treffender Beweis für die Tatsache, daß all diese Staaten ihr Heil nur in einem engen wirtschaftlichen Anschluß an Rußland erblicken. Die baltischen Häfen Libau, Windau, Riga, Reval und auch wohl Pernau, haben ihren wirtschaftlichen Aufschwung nur im Zusammenhang mit dem russischen Reich gefunden. Und die Politik des Wiederaufbaus kann naturgemäß keine anderen Wege gehen. Die baltischen Staaten, namentlich Estland, aber auch Lettland folgt, vermitteln bereits den seit einiger Zeit einsetzenden Transitverkehr mit dem Sowjetstaat, der nach und nach die Fesseln des orthodoxen Kommunismus abstreift. Rußland bevorzugt besonders, da die nach Lettland führenden russischen Bahnen sich in einem außerordentlich kläglichen Zustand befinden sollen, Reval, das auch der Ausgangspunkt einer neuen Bahnstrecke nach Moskau werden soll. Man rechnet auch mit der Aufnahme des russisch-polnischen Verkehrs.

Die Umnagelung der russischen Bahnen können wir somit nicht als Aktivposten für die Friedenswirtschaft buchen. Andere Leistungen im Ausbau des gerade an den Westgrenzen besonders vernachlässigten russischen Eisenbahnnetzes sind indes derart, daß sie auch die politischen Veränderungen überdauern werden. Auch der österreichisch-ungarische Staat hat hier kräftig mitgeholfen, indem er die mit Absicht fehlenden Verbindungen zwischen dem galizischen und dem südpolnisch-wolynischen Bahnnetz zustande brachte und auch in Serbien bedeutende Lücken ausfüllte. In Polen kamen so vier größere Verbindungen mit 350 km Länge zuwege, die endlich mit der in Mitteleuropa einzigartigen Verkehrsöde zwischen der Warschau-Wiener und der Rowno-Lemberger Bahn aufräumten. Mit rücksichtsloser Tatkraft wurde von der österreichisch-ungarischen Militärverwaltung auch das bosnische Bahnnetz ausgebaut und so über alle diplomatische Verhandlungen und einzelstaatliche Bedenken hinweg das kleine isolierte norddalmatinische Bahnnetz mit älteren Bahnen verbunden. Weitere

Bahnbauten griffen auch auf das serbische Okkupationsgebiet über und verbanden durch zwei Reststrecken die bosnischen mit den serbischen Linien, die auch unter sich wieder (wie durch die schwierige Strecke Lazarevac-Cacak) verbunden wurden. So war mitten im Kriege das so oft in der Öffentlichkeit erörterte, aber nie über akademische Erörterungen hinausgekommene, nunmehr indes den widerstrebenden Interessen entrückte Donau-Adriaprojekt, und zwar in einer doppelten Linienführung, die ihr Ziel in den norddalmatinischen Häfen Sebenico und Spalato, dann in den südlichen Häfen (Gravosa, Bucht von Cattaro) hat, zustande gekommen. Freilich in der schmalspurigen, schwierigen, an Steigungen und Windungen reichen Trassierung nur eine unvollkommene Lösung, heute aber, seitdem die Machträume der Serben in fast restlose Erfüllung gegangen sind, für das staatliche Gefüge des Reiches von unschätzbare Bedeutung. In ähnlicher Weise hatte Bulgarien durch den Bau von Schmalspurbahnen namentlich die Gebirgsgegenden seines Reiches besser zu erschließen begonnen.

Auf seltsam anmutenden Wegen vollzog sich vor dem Kriege der Zugverkehr zwischen dem Deutschen Reich einerseits und Libau sowie Riga andererseits. Besonders die Züge von der deutschen Grenze nach Riga mußten eine mehrmalige scharfe Richtungsänderung vornehmen, um zu ihrem Ziel zu gelangen. Hier wurde offenbar mit bewußter Absicht die Verkehrslücke aufrechtgehalten, um die Beziehungen aller Art zwischen dem Reich und den baltischen Provinzen nicht zu sehr zu erleichtern. Dem hat die deutsche Eisenbahnverwaltung durch neue, unmittelbare Linien, die von Memel nach Libau und von Tilsit nach Schaulen und Mitau führen, abgeholfen. Weiter ist das polnische Netz an verschiedenen Stellen mit dem ostpreußischen verbunden worden.

In dem rheinisch-belgischen Grenzgebiet wurde die vor dem Kriege öfters besprochene zweigeleisige Strecke zwischen Aachen und Tongern hergestellt, ein technisch hervorragendes, an Tunneln und Viadukten reiches, auch von den Belgiern anerkanntes Werk. Durch diese Bahn wird der schwierige und technisch veraltete Umweg über Verviers und Lüttich beseitigt, und eine neue, kürzere Strecke zwischen Köln und Antwerpen geschaffen. Auch die Kriegsgegner haben auf den Gebieten hinter ihren Kampfplätzen Bedeutendes geleistet, es sei an die namentlich von den Amerikanern mit der Großzügigkeit der neuen Welt von den atlantischen französischen Häfen zur Front gebauten Bahnen gedacht, an die allerdings außerhalb Europas gelegenen großartigen britischen Bahnanlagen, die Aegypten mit Palästina und Syrien in Verbindung bringen, weiter aber auch an unsere Bahnbauten in Syrien und Mesopotamien. Eine der bedeutendsten Leistungen haben die Russen vollbracht, indem sie einen vor dem Krieg schon oft erörterten Plan aufgriffen und zur Durchführung brachten, nämlich die Verbindung von St. Petersburg mit der eisfreien

Murmanküste am offenen Nordmeer. Eine 1450 km lange Strecke ist so in kürzester Zeit vollendet worden, deren besonderer Wert sich freilich nur in den Kriegszeiten offenbart, wenn die Ostsee und die pontischen Küsten durch den Gegner blockiert sind. Im Frieden kann der Wert dieser Bahn nicht bedeutend sein. Später wurde, da die Erbauung der sogenannten Karungibahn doch nur ein Provisorium bedeuten konnte, das finnische mit dem schwedischen Bahnnetz, Tornea mit Haparanda, durch Ueberbrückung des Torneelfs, verbunden. Größeren Wert hat die Bahn, die seit dem Jahre 1916 Saloniki mit Athen verbindet, eine Normalspurstrecke, die als erste Linie das isolierte, überwiegend aus Schmalspurbahnen bestehende griechische Bahnnetz mit dem europäischen System verbindet. Es verkehrt über diese Strecke auch ein Expresszug, der den bombastischen Namen „Akropolisexpress“ führt.

Andere der während des Krieges auftauchenden Pläne werden freilich noch auf lange Zeit hin Projekte bleiben, so vielleicht auch der Kanaltunnel zwischen England und Frankreich, sicherlich das hochfahrende Projekt, die englischen Züge auf Trajektschiffen von der ostenglischen Küste über die Nordsee nach Göteborg und auf weiteren Schiffen von der schwedischen Ostseeküste nach Abo in Finnland zu führen. Das Ziel sollte natürlich Petersburg sein. Das Projekt hat keine Aussichten, ausgeführt zu werden, zumal die Finnen nicht daran denken, ihre Bahnen auf Normalspur umzunageln. Der kühne Gedanke der Finnen, ihr kleines, in einem Vertrag mit dem Sowjetstaat abgerungenes Gebiet von Petsamo an der eisfreien Nordmeerküste mit dem nördlichsten Endpunkt ihrer Bahnen, Rovaniemi, zu verbinden, ist ebenfalls aufgegeben worden, da bei den ungeheueren Entfernungen — es müßten wohl 500 km zu erstellen sein — in dem an Mooren und Sümpfen sehr reichen, dazu fast garnicht besiedelten Gebiet die Kosten für den kleinen Staat zu gewaltige würden. Auch das von den Hansestädten und Westdeutschland befürwortete Fehmarnprojekt, durch das Kopenhagen dem Westen näher gebracht werden soll, hat wenig Aussicht auf Verwirklichung.

Immerhin suchen manche Staaten, die neuen Gebiete schon aus politischen Gründen durch Bahnen mit ihren alten Landesteilen in enge Verbindung zu bringen. So soll das Elsaß durch Vogesenbahnen dem französischen Lothringen genähert werden, von dem auch ähnliche Pläne nach den abgetretenen Teilen des deutschen Lothringen der Ausführung entgegenstreben. Die Rumänen haben begonnen, die neuen Teile ihres Reiches, Siebenbürgen und Bessarabien, durch Bahnen mit der Walachei und der Moldau zu verbinden. Auch Polen sucht unter Umgehung des Danziger Freistaatgebiets neue Verkehrswege mit der hafearmen Küste herzustellen: so hat es Hela mit seinem Hinterland verbunden.



Literaturbesprechungen.

G. Haelling, *Le Rhin, Politique Economique Commercial*, Paris 1921.

Frankreichs Streben, den Rhein in sein Verkehrsnetz einzubeziehen, spricht aus diesem Werk. Es erscheint über sein nächstes Ziel, die Franzosen mit diesem in Europa einzig dastehenden ökonomischen Faktor bekannt zu machen, hinaus geeignet, eine Lücke in der Literatur über den Rhein schlechthin zu füllen. Man darf es den drei neueren bedeutenderen Werken über die Rheinschiffahrt — den Darstellungen der Geschichte der Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert von Eckert und Gothein und der noch nicht im Buchhandel befindlichen Arbeit A. Weyhomyers über die Unternehmungen der Rheinschiffahrt — zur Seite stellen. Was es indessen von diesen Schriften weitgehend unterscheidet, ist der viel umfassendere Rahmen seiner Darstellung. Es wird hier versucht ein möglichst vollständiges Bild der Verkehrswirtschaft des Rheines zu geben. Senator A. Clavelle, ehemaliger Minister der öffentlichen Arbeiten, der zu dem Werk des Beirats des Hafendirektors von Straßburg-Kehl ein Vorwort schrieb, charakterisiert das Buch: „Cet ouvrage passe en revue tous les problèmes, qui se sont posés et se poseront à propos du Rhin et de ses principaux affluents: les richesses du sous-sol des régions riveraines, l'acheminement vers la liberté de sa navigation, la technique de l'amélioration de sa navigabilité, son matériel, son personnel, ses lois et ses usages commerciaux, ses ports, l'organisation commerciale des compagnies allemandes. Des pages particulièrement suggestives sont consacrées au port de Kehl et à l'avenir du port de Strassbourg.“

In einem einleitenden Kapitel mit dem ungeschickten Titel „Die Bedeutung des Rheines für Frankreich“ macht Haelling

erst kurze politisch-geographische Angaben über den Rheinlauf, denen er einige Zahlen über den Rheinverkehr, in Sonderheit der einzelnen Flußabschnitte zu einander folgen läßt, um sich dann mit der Wiederherstellung der wirtschaftlichen Einheit zwischen Elsaß-Lothringen und Frankreich zu befassen: wenig Taten — viele Pläne! Es folgt ein Kapitel über die Geographie des Stroms mit einer sorgfältigen Behandlung der Fragen von Wasserstand und Strömung. Letztere als Maßstab betrachtend trennt Haelling Ober- und Niederrhein bei Bingen. Die Beschreibungen der anliegenden Wasserstraßen Mosel, Maas, Schelde sind dazu angetan ihre Geringfügigkeit gegenüber dem Rhein klarzulegen. Bei der Betrachtung der Bodenschätze des Rheingebiets verweilt Haelling länger bei dem Kali des Oberelsaß (die Förderung betrug 1920 1100000 t gegen 350000 t 1913), dem Erdöl von Pechelbronn, der Minette und den Saarkohlen. In dem Kapitel über die Rheinkonventionen spürt man den Stolz des Franzosen als Bringer der Freiheit zu erscheinen, eine Rolle, die man auf dem Kongreß zu Rastatt mit mehr Berechtigung spielte als 1919 zu Versailles. Nach einer Darstellung der Entwicklung der Rheinregulierung behandelt Haelling die Schiffahrt von der bautechnischen Seite. Er gibt hier spezielle Daten über die Rheinschiffstypen, über Verteilung nach Größe und Nationalität, die Werften, geht ein auf die Schiffsbeleihung und Versicherung. Angaben, die kaum anders als bei amtlichen Stellen im besetzten Gebiet eingeholt sind. Bei der Behandlung der Fragen der Schiffsbesatzung verläßt Haelling den rein deskriptiven Standpunkt, um sich deutlich gegen die von den deutschen Uferstaaten beliebte Reglementierung des Personals auszusprechen. Zur Schilderung des Verkehrslebens selbst übergehend entwirft der