

## Vier Jahre nationalsozialistische Reichsbahnarbeit am deutschen Verkehr.)

Eine Schau auf Vergangenheit und Zukunft des Schienenweges.

Von Reichsbahndirektionspräsident Dr.-Ing. Remy, Köln.

Mit 2 Abbildungen.

### I. Der Einschnitt in die deutsche Eisenbahngeschichte am 30. Januar 1933.

#### 1. Der Sprung aus dem Dunkel.

Ein gewaltiger Abstand trennt uns in der politischen Lage des Reiches von dem Zustand des Jahres 1932. Aus einem Objekt der internationalen Politik ist Deutschland wieder zum Subjekt der Weltpolitik geworden. Wir wissen von den Anstrengungen, deren wir bedurften, um diesen Sprung aus dem Dunkel einer fast völligen Bedeutungslosigkeit in den Mittelpunkt der politischen Aktion wagen zu können, und wir empfinden deutlich genug, welcher Kräfte es noch bedarf, um beim Aufsprung festen Stand zu behalten.

Ein ähnlicher, wenn auch nicht so in die Augen springender Fortschritt tront uns im Bereich des deutschen Verkehrs von der Lage der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1932. Denn was dem Laien erkennbar an Fortschritten erzielt wurde, die Steigerung der Schnellzuggeschwindigkeiten um beinahe 30%, von 90 und 100 auf 120 km, die Inbetriebnahme von Schnelltriebwagen mit Betriebsgeschwindigkeiten von 160 km je Std., weithin begrüßte Erleichterungen und Verdichtungen des Personenverkehrs, Beschleunigung des Güterverkehrs, all allerdings seine Wurzeln in jahrelanger Arbeit, Indessen, es wäre unmöglich gewesen aus der Tiefe des Niederganges des Jahres 1932, der von dem politischen und wirtschaftlichen Gebiet ausgehend naturgemäß auch die Reichsbahn als das größte Lebenselement des deutschen Verkehrs ergriffen hatte, zur die Reichsbahn als das größte Lebenselement des deutschen Verkehrs ergriffen hatte, zur Wiedergesundung emporzuschreiten. Denn von der Absicht bis zur Entscheidung mit dem Gewicht der wirtschaftlichen Folgen ist ein weiter Weg, der letzte Schritt in der Regel der schwierigste. Um ihn zu tun, mußte der politische Umschwung der im Januar 1933 kommen. Diese geistige Wiedergeburt des Volkes nach der eine Machtergreifung wirkte sich auch in der Reichsbahnarbeit am deutschen Verkehr als ein unahft nationalsozialistische Arbeit aus. Was erreicht wurde, kann mittelbar und unahft mittelbar auf diesen politischen Umschwung zurückgeführt werden. Daher ist die Formung des Themas wohl überlegt und berechtigt.

#### 2. Die Vorarbeit für den Aufstieg.

Rastlose Arbeit im Dienste des Fortschrittes von Technik und Verkehr waren von jeher der tiefere Sinn der Tätigkeit von Beamten und Arbeiterschaft dieses großen Verkehrsunternehmens. In diesem Sinne sind wir nie eine „Behörde“ gewesen. Die vorwärtsdringenden Elemente waren immer stark genug, um auch den Preußischen Staatseisenbahnen den Charakter eines dynamischen Körpers zu geben. Statische Geruhsamkeit war in unseren Reihen nie gern gesehen. Es erfüllt geradezu den völkischen Niedergang nach die technischen Zeitschriften namentlich aus den Jahren des Bannertragers der Verdem Kriege zu durchblättern und festzustellen, wie dort von den Maschinenbau, der Elektrotechnik, der Elektrotechnik, des Verwaltungswesens unverdrossen und rastlos aus reinem Idealismus gearbeitet wurde, diejenigen das ganze Volk von der Jagd nach der Verbesserung seiner materiellen Existenz im Tunnel der Inflation fortgerissen wurde. So schwer die Zeit für uns war, so drückend die Last des Tributes von 660 Millionen RM für die

<sup>1</sup> Vortrag, gehalten in der Deutschen Gesellschaft für Wehrpolitik und Wehrwirtschaft in Köln am 18. Dezember 1936.

Reichsbahn sich gestaltete, diejenigen wir unter dem heraufkommenden Wettbewerb von Kraftwagen und Flugzeug eine neue Position zu der gesamten Verkehrsteilung einzunehmen versuchen mußten, es wurde dennoch mit ungeheurer Energie daran gearbeitet, nach dem völligen Zusammenbruch von Fahrtriebsmitteln und Oberbau durch den Weltkrieg, nach der Abgabe von 5000 Lokomotiven und 150 000 Wagen bei dem Waffenstillstand unsere Eisenbahnen wieder so leistungsfähig wie möglich zu machen und sie modernsten Ansprüchen anzupassen. Die Einführung der durchgehenden Güterzugbremse, die gestattete, lange Güterzüge mit lediglich zwei Mann Zugbesetzung zu fahren, wo früher sechs oder acht Bremser einen gefahrlosen und nicht immer wirksamen Dienst verrichten mußten, die Großraumgüterzüge, die Elektrisierung der Berliner Stadtbahn, die Elektrisierung der schlesischen, der mittel- und süddeutschen Fernstrecken, die Wiederherstellung des heruntergewirtschafteten Oberbaues, die Anpassung unserer großen Brücken an die steigende Schwere unserer Züge, dies alles sind Etappen auf einem Weg, der trotz aller Schwierigkeiten finanzieller und innerpolitischer Natur beschränkt, beharrlich und nach vorgefaßtem Plane mit Erfolg durchgemacht wurde.

#### 3. Seelische Hemmungen.

Aber diese ganze Arbeit, so erfreulich sie sich im Einzelfalle gestaltet haben mag, und so groß die Befriedigung sein mochte, mit der der eine oder andere auf Teilerfolge blicken konnte, sie wurde doch überschattet von dem tiefen Unbefriedigtsein über die politische Lage unseres Vaterlandes. Es konnte chliebenden Eisenbahnern nicht gleichgültig sein, daß in unserem Verwaltungsrat vier Ausländer saßen, die das Gewicht ihrer Meinung bei der Gestaltung unserer Reichsbahn und ihrer Zukunft in die Waagschale werfen durften. Es konnte uns weniger gleichgültig sein, daß ein französischer Kommissar sich in unserer Zentrale mit einem Büro niederlassen durfte, daß ihm der Weg zu den Direktionen und zu den Dienststellen offen stand, und er, unermüdet vielleicht für den einzelnen Eisenbahner, die Entschlüsse unserer Verwaltung beeinflussen und im ganzen einen Einblick in dieses nationale Verkehrssystem gewinnen konnte, das weder unserer nationalen Ehre einträglich war noch vom Standpunkt der Landesverteidigung aus ohne größten Wildwuchs und tiefste Beschämung hingenommen werden konnte.

Die innenpolitische Zersetzung unseres Volkes spiegelte sich in dem Verhalten dieses Personals von 700 000 Köpfen allzu deutlich wider. Wie ist diese Verwaltung seit dem 9. November 1918, wo das feste Gefüge der Staatsbahnerschaft zerbrach, hin- und hergeworfen worden. Wie ist sie, was man einst für unmöglich gehalten hätte und nun gottlob wieder unmöglich geworden ist, von Streiks hin- und hergeschüttelt worden. Wie wurden Beamte und Arbeiter von heterischen Gewerkschaftsführern gegeneinander ausgespielt. Wie tobten sich innerhalb der Beamten- und Arbeiterschaft selbst die verschiedenen Richtungen der Gewerkschaften aus. Jeder Zusammenhalt schien zersissen. Wie mußte man von Wehmut gepackt werden in dem Gedanken an die Vergangenheit, wenn unser Herr Generaldirektor bei einer seiner ersten Amtshandlungen, bei der Einweihung des neuen Direktionsgebäudes in Trier, die sehnstuchsvollen Worte aussprach, daß es doch wieder einmal möglich sein müßte, eine zufriedene deutsche Eisenbahnerschaft zu schaffen.

Es hat der Überwindung schwerster Konflikte bedurft, um über diese Zeit hinwegzukommen und wenigstens äußerlich dieses Unternehmen mit dem verantwortungsvollen Betrieb im sicheren Gange zu halten.

#### 4. Das Dawes-Gutachten.

Erfüllt uns nicht der ganze Jammer unserer außenpolitischen Lage auch auf dem Verkehrsgebiet, wenn wir an jenes Gutachten der Sachverständigen des Dawes-Plans denken, das über die Geschäftsbearbeitung der deutschen, also in erster Linie der Preussischen Staatsbahnen ein geradezu beleidigend herabsetzendes Urteil zu fällen sich herausnahm. Es war das Versailler Diktat der Reichsbahn. Diese auf Gutachten reisenden Kritiker, die nacheinander die Verkehrsweisen der unterlegenen Staaten und der Nachfolgerstaaten der Donaumonarchie zu bekritteln für gut befanden, glaubten uns vorwerfen zu können, daß wir in der technischen Ausgestaltung unserer Anlagen von einer Art Größenwahn befallen gewesen seien. In völliger Verkennerung der sozialistischen Aufgabe der deutschen Eisenbahnen warfen sie uns vor, daß wir unsere Tarife nicht genügend auf Gewinne eingestellt hätten. Es haben sich Persönlichkeiten gefunden, die scheinbar die hierüber geäußerten Meinungen aus unseren eigenen Reihen unterstützten, wie geradezu hämische Bemerkungen dieses Gutachtens erkennen lassen. Die Aussichten, die sie uns machten, daß es dem künftigen Generaldirektor annehmlich sein müsse, die Unterstützung eines Eisenbahnkommissars der Feindmächte gegenüber der eigenen Regierung nach der hier angegebenen Richtung einer rücksichtsloseren Ausnutzung der Gewinne zu finden, setzt eine Gesinnung voraus, die als gegeben anzunehmen für einen ehrlebenden Deutschen eine Beleidigung darstellt.

Was wir an unserer Verwaltung bestenfalls aussetzen könnten, so wie sie sich vor dem Kriege gestaltet hat, diese Frage vermögen wir am besten selbst zu beantworten. Wir wissen, daß sie den Gang des Lebens dieser ganzen Epoche, die vornehmlich auf Außerlichkeiten eingestellt war, gegangen ist und gehen müßte, weil sie untrennbar mit der Gesamtentwicklung unseres Volkes verbunden ist. Wir beklagen eine etwas formalistische Tendenz und dürfen uns heute wohl auch darüber klar sein, daß der technischen Entwicklung nicht diejenige Flugkraft einwohnte, die es uns nach dem Kriege möglich gemacht hätte, in einem höheren Stand der Entwicklung dem Wettbewerb der neuen Verkehrsmittel entgegenzutreten. Indes, es ist keine ausländische Verwaltung zu nennen, die hier etwa Wege gefunden hätte, den ehemaligen Preussischen Staatsbahnen als Beispiel vorgehalten zu werden. Es war eine Musterverwaltung im besten Sinne des Wortes. Wie der Führer sagte: Ehrlich, manchmal etwas bürokratisch, aber absolut zuverlässig und treu. Diese Männer des Dawes-Gutachtens glaubten uns vorwerfen zu müssen, daß das sogenannte Entwicklungskonto nunmehr zu schließen sei. Sie glaubten uns Empfehlungen geben zu sollen, von denen man vergeblich rückschauend festzustellen versucht, daß sie in den eigenen Ländern befolgt wurden. Es muß im übrigen als eine Anmaßung angesehen werden, die in langer Entwicklung bei uns gestaltete staatliche Form unserer Eisenbahnen nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten umzugestalten. Keinem deutschen Kritiker von Rang würde es je in den Sinn kommen, den englischen Eisenbahnverwaltungen oder gar den amerikanischen die Annahme unseres Staatsbahnsystems zu empfehlen, trotzdem festzustellen bleibt, daß die mehr oder minder große Annäherung an unser System mindestens in der Verstärkung der Staatsgewalt gegenüber den Entschlüssen der privaten Eisenbahngesellschaften im Laufe der letzten Jahre auch in den Privatbahnländern deutlich erkennbar immer größer geworden ist.

Wenn aber die Dawes-Kritiker glaubten, um mit einem Wort Bismarcks zu sprechen, nach Rheinbund-Velleitäten auf uns einwirken zu können, dann sollten sie sich einer Täuschung jetzt und in Zukunft nicht mehr hingeben. Man kann es sich versagen, in einzelnen auf die Gedanken dieses Gutachtens etwa im Vergleich zu dem, wie bei uns und anderen Ländern in der Eisenbahnwirtschaft die Entwicklung gelaufen ist, einzugehen. Man

kann sich mit der Feststellung begnügen, daß dieses Dawes-Gutachten in seiner Kritik über die deutschen Staatsbahnen durch die Geschichte von nur dreizehn Jahren auf der ganzen Linie widerlegt worden ist. Es übersah völlig die immanente Kraft, die in der Technik als solcher liegt und die eine neue Expansion dieses Unternehmens in der Intensivierung seines Betriebes auch nach schwerstem Rückschlag des Krieges bringen mußte, und die neuere Entwicklung der Eisenbahn mit hunderten von Millionen Investitionen in England beweist, daß auch die Entwicklung des englischen Schienenweges seinen ehemaligen Gutachter völlig desavouiert hat. Dieses Gutachten geht, eine Warnung für kommende Geschlechter, als Fehlschlag eines englischen Theoretikers und eines von ganz einseitig kapitalistischen Gedankengängen und von der Versailler Psychose geblendeten französischen Fachmannes in die Geschichte ein.

#### 5. Der Tiefstand.

Um die Wende des Jahres 1932/33 hatten sich äußere und innere Schwierigkeiten des Unternehmens in einem Maße übereinander geschoben, daß man an der Möglichkeit seiner Existenz überhaupt verzweifeln mußte. Trotzdem die vier ausländischen Verwaltungsratsmitglieder verschwunden waren, wirkte die Erinnerung an ihre Tätigkeit in einem Maße bei Gefolgschaft und Volksgenossen nach, daß man geradezu zu einer Entfremdung von Reichsbahn und Volk sprechen konnte. Der Kampf zwischen Schiene und Auto, das Aufkommen des Luftverkehrs, elektrische Energieleitung und Ferngasversorgung, beginnende Ansätze für den Öltransport in Röhren schufen eine Lage, die je von dem Träger dieser Transportmöglichkeiten nicht gelöst werden konnten, sondern die in ihrem Zusammenwirken nur durch eine starke Staatsgewalt zum Dienste an der Gemeinschaft und zum Segen der Wirtschaft zusammengekoppelt werden konnten.

Und in diesem Augenblick, wo es galt in freier technischem Schaffen auch der Schienenbahn den Beweis zu überlassen, daß sie noch nicht am Ende ihrer Wirksamkeit angekommen ist, zeigten sich Rückschläge, die in der übermäßigen Anspannung unserer Finanzen im Dienste der Reparationen notwendig eintreten mußten. Es war eine Akkumulation ungünstigster Umstände, die nur im Gefolge einer völligen politischen Erneuerung, niemals aber von der Reichsbahn selbst aus gesehen, hätte wirksam bekämpft und überwunden werden können.

#### 6. Der Alarmruf des 11. Februar 1933.

Als der Führer am 11. Februar 1933 seine epochemachende Rede bei der Bröpfung der Automobil-Ausstellung gehalten hatte, mochte es einen Augenblick so aussehen, als ob im Dritten Reich für die Schienenbahn kein Platz mehr sei. Der Führer hat dies zwar nicht gesagt, bestimmt wohl auch nie, wie seine Ausführungen bei der Hundertjahrfeier in Nürnberg bewiesen, gedacht. Indes, die Auslegungen, die seine Worte stillschweigend erfuhren, erfüllten manchen Eisenbahner mit Bedrückung. Man darf sagen: Gott sei Dank. Denn darin lag ein nachdrücklicher Appell an die Spannkraft, die von jeder der geistigen Führung dieses Unternehmens innegewohnt hat. Es regte sich eine gewaltige Tätigkeit, um den Beweis zu erbringen, daß die Technik des Verkehrs auf der Schiene nicht zu Ende ist, sondern einer neuen Zukunft entgegengeht.

#### 7. Ausgangspunkte des Aufstiegs.

Die Entwicklung, die hier einsetzte, bewege sich sowohl auf dem Verwaltungsgebiet wie auch auf dem technischen Gebiet, wie aber auch namentlich und nicht zuletzt auf dem

Gebiet der inneren sozialen Erneuerung unseres Verhältnisses zu unserer Gefolgschaft, des Verhältnisses von Verwaltung und Gefolgschaft zueinander. Wir waren, fortgerissen von dem rationalen Geist, der die Betriebswirtschaft in den Jahren nach dem Kriege erfährt hatte, auf dem Gebiete der Rationalisierung unseres Betriebes zwar vorsichtig fortgeschritten. Innerhin aber hatte die Frage der Einschränkung der Kopffzahlen eine überragende Bedeutung angenommen. Unverkennbar waren allerdings Teilerfolge, die wir durch die Methoden, die wir zur Durchleuchtung unseres Betriebes eingeführt hatten, etwa durch die sogenannte Abrechnung unter den Reichsbahnbezirken und die Betriebskostenrechnung davontrugen. Denn diese Abrechnung unter den Reichsbahnbezirken hat uns einen Einblick verschafft, wie die einzelnen Direktionsbezirke wirtschaftlich arbeiten. Er ist niemals dazu ausgenutzt worden, einen von Natur nicht begünstigten Verkehrsgebiet vorzuwerfen, daß es aus den Überschüssen der anderen Verkehrsgebiete leben müsse. Diese Abrechnung hat uns die Augen darüber geöffnet, wo Fehler und Schwächen in der Leitung und in der Verwaltung lagen, und inwieweit sie zentral oder lokal beeinflußt werden können. Eines anerkanntswerten Scharfsinnes hat es bedurft, in mehrjähriger Arbeit die Grundlagen dafür zu schaffen, um uns über die Rentabilität des Person- und Güterverkehrs klar zu werden, um so schwieriger als beide Verkehre hundertfach ineinander verschlungen in ihrer Abgrenzung finanziell schwer auseinanderhalten sind. Gewaltig hat der Streit der Meinungen getobt, ob der eingeschlagene Weg der richtige war. Und, wenn von diesem oder jenem dieser Weg in seiner Güte angezweifelt wurde, so überzeugte uns allein die Tatsache, daß die Zweifler, während sie noch kritisierten, lange selbst hundertfach die Ergebnisse dieser Arbeit im täglichen Gebrauch wandten. Wir wollen es der Deutschen Reichsbahn zur Ehre anrechnen, daß es ihr als erste gelungen ist, diese schwierigen finanziellen Probleme zu lösen. Wir haben uns davor geblüht, die Ergebnisse zu überspitzen, und sind längst zu einer ruhigen Beurteilung der wirklich sicheren Ergebnisse dieses Systems gelangt.

Wir haben aber früher nicht gewußt, was die Einlegung eines neuen D-Zuges etwa von Berlin nach München an Kosten verursacht; wir haben nicht gewußt, bei welcher Besetzungszahl eines D-Zuges, sei es unter Anrechnung aller Kosten einschließlich der Kapitalkosten, sei es lediglich als Zusatzverkehr berechnet, ein solcher Zug sich bezahlt macht. Wir haben gottlob auch heute feste Handsätze, die es uns ermöglichen ohne Gefahr bei Notstandstarifen zu übersehen, wieweit wir in der Herabsetzung der Tarife gehen dürfen. Wenn wir bei der heutigen Währungsunsicherheit und den plötzlichen Stößen wie den eben vorgenommenen Abwertungen uns heute entsprechend zu bewegen und auch die Lage der fremden Verwaltungen sicher zu beurteilen wissen, dann kommen einem unentbehrlichen Gefühl für die unwägbareren Seiten des Tarifproblems diese Zahlen zugute.

## II. Betriebliche Intensivierung.

### 8. Fünfzehn Leitpunkte der Entwicklung.

Darüber hinaus galt es aber nun die feste Unterlage zu gewinnen, um dem technischen Fortschritt die Bahn zu schlagen. Wir gingen nach folgenden Gesichtspunkten vor:

1. Wir haben unseren Lokomotivpark an die erhöhten Anforderungen des Fahrplans angepaßt und Lokomotiven für Hochgeschwindigkeiten gebaut. Der Eisenbahner war selbst überrascht, welche Möglichkeiten noch in dem alten Dampfproß schlummerten. Daß es gelingen würde, Lokomotiven für 175 km Hochgeschwindigkeit zu bauen, war vor 4 Jahren kaum Allgemeingut im Wissenschaftszustand des deutschen Lokomotivkonstruktors.

2. Wir sind an den Bau von Schnelltriebwagen für Hochgeschwindigkeiten für den Fernbetrieb gegangen. Wir empfinden diese fünfstündige Fahrt von Köln nach Berlin bereits als eine Selbstverständlichkeit und entnehmen mit Befriedigung einem Aufsatze des Referenten für Triebwagen, in welcher Richtung sich der Bau weiter bewegen soll: Drei- und vierteilige Triebwagen, Abteilsystem mit Seitengang, besonderer Speiseraum.

3. Wir haben den Bau von Eiltriebwagen begonnen und haben ihn in unserem Bezirk auf der Strecke von Köln nach Solingen und in anderen Verkehrsbeziehungen eingesetzt.

4. Wir hoffen auch weiterhin, den Triebwagen namentlich im Dienste des Nah- und Nebenbahnverkehrs in den Betrieb einsetzen zu können, um auch abgelegeneren Gebieten einen dichteren Fahrplan gewähren zu können, wie ihn auch rheinische Nebenstrecken bereits vorteilhaft zeigen.

5. Die Deutsche Reichsbahn hat mit einer systematischen Elektrisierung der Strecken des Fernverkehrs begonnen und hat als Achse dieser Umstellung die Elektrisierung von München nach Nürnberg durchgeführt, von Nürnberg nach Halle zu bauen begonnen und will sie bis Berlin fortsetzen. Sie hat die Elektrisierung der Strecke von München nach Stuttgart mit dem Vorortnetz der württembergischen und bayerischen Hauptstadt durchgeführt und hat vor allem mit einem Aufwand von 210 Millionen RM die Elektrisierung der Berliner S-Bahn verwirklicht. Es war ein Erfolg, eine Herabsetzung der Betriebskosten jährlich um 20—25 Millionen RM bei einer Ausgabe von damals über 100 Millionen RM jährlicher Betriebskosten.

6. Es wurde im Gefolge der großen Anforderungen an unseren Oberbau dieser selbst erneuert, so daß die großen Geschwindigkeiten ohne Gefahr angewandt werden konnten. Der ruhige Lauf des Fahrzeugs ist, soweit der Oberbau als Ursache der für ungünstige Einflüsse in Frage kommt, Gegenstand eingehendsten Studiums geworden. Wenn Gegenkrümmungen heute nach einer Parabel vierter Ordnung durchgeführt werden, wollen mathematisch veranlagte Leser beurteilen, zu welchem Grad der Genauigkeit wir bei einem immerhin rauhen technischen Vorgang, dem Verlegen und Stopfen von Schienen und Schwellen, vorgegangen sind, ein Triumph der Verbindung von geistiger Überlegung und von Handarbeit.

7. Wir haben ein selbsttätiges Zugsicherungssystem nach jahrelanger eingehender Erprobung erschaffen, das den höchsten Anforderungen an Sicherheit bei Hochgeschwindigkeiten entspricht. Die erste Etappe hierzu wurde ebenfalls bei dem Sicherungssystem der Berliner S-Bahn besprochen, dort allerdings auf elektrischen Wege, auf den Fernstrecken auf magnetischen Wege.

8. Wir haben den Güterzugbetrieb auf eine völlig neue Basis gestellt. Schnelltransporte mit den leichten Güterzügen, große Schnellgüterzug-Verbindungen, wie von Basel über Köln-Gereon nach Moutzen mit 80 km Stundengeschwindigkeit, Gütertriebwagenverkehr wie auf der Strecke Aachen—M.—Gladbach, eine Vereinfachung unseres Umladesystems sind die Etappen, die hier zurückgelegt worden sind und uns befähigt haben, die Güter, sind sie erst einmal auf der Schiene, zweifellos schneller zu befördern als auf jedem anderen Verkehrsmittel.

9. Die Technik des Ladebetriebs wird dauernd durch Anwendung des Behälterverkehrs und des Culemeyerschen Straßenzugverkehrs verbessert. Auch dieses ist sozagen ein Kind des Rheinlandes, weil es zum erstenmal mit Erfolg in Viersen in den Dienst gestellt wurde.

10. Unsere großen Reichsbahnausbesserungswerke sind auf die neuzeitlichen Anforderungen und auf die Aufgaben, die sich aus dem Triebwagenbetrieb und dem Kraftwagenbetrieb ergeben, umgestaltet worden. Zu unserem Reichsbahnbezirk sind von den insgesamt 46 000 Personen etwa 15 000 Männer in zehn Reichsbahnausbesser-

rungswerken beschäftigt. Es ist ein gewaltiger, sozusagen fabrikatorischer Apparat, der notwendig ist, um unsere Fahrzeuge ständig auf sicherer Höhe zu halten. Es bedarf einer systematischen und vom Fortschritt getragenen Konstruktionstätigkeit im Benehmen mit der Industrie. Dauernd sind die besten Werkzeuge und Werkzeugmaschinen zur Verfügung zu halten. Die hohen Geschwindigkeiten erfordern eine genaue Handhabung der Werkzeugmaschine und eine unbedingte Zuverlässigkeit des Handwerkers.

11. Es blieb und bleibt nicht aus, daß wir dauernd besorgt sein müssen, bestimmte Betriebspunkte in unseren Gleisanlagen zu verbessern, und daß wir in dem Ausbau unserer repräsentativen Gebäude, vor allem aber in sozialer Hinsicht mit der Ausgestaltung der Arbeitsräume nach dem Grundsatz „Schönheit der Arbeit“ fortschreiten. So wurde eine große Zahl von Empfangsgebäuden im Rheinland erneuert, wurde Koblenz ein völlig neues Aussehen gegeben, wurden mit großem Kostenaufwand die Fahrkartenausgabe und die Gepäckabfertigung Köln-Hbf. modernisiert, sind im Umbau begriffen die Empfangsgebäude von Dürren und von Neuß, wird das Empfangsgebäude Bonn neuerzeitlichen Verkehrsforderungen und neuerzeitlichem Geschmack angepaßt, wurden die Zollanlagen in Aachen einer völligen Umgestaltung unterzogen und sind vor allem Dutzende von Aufenthaltsräumen unserer Rottenarbeiter und von Übernachtungsräumen unserer Zug- und Lokomotivpersonale einer gründlichen Erneuerung unterzogen worden. Nach dieser Hinsicht lang Versäumtes muß gemacht werden. Noch viele Wünsche bestehen. Jedoch es ist der beharrlichen Tätigkeit unserer Bauleute gelungen, in allen Teilen des Direktionsbezirks die Empfindung wachzurufen, daß gerade in dieser Hinsicht ein neuer Geist des Vorstehens und Bessermachenwollens eingezogen ist und das Vertrauen dafür gewonnen wurde, daß im Lauf der Zeit all die unschönen Flecken auf dem Bilde unserer Verwaltung verschwinden werden, die heute noch nach dieser Hinsicht vorhanden sind. Daß hier das Personal in freiwilliger Arbeit selbst willig Hand angelegt hat, verdient eine besondere Anerkennung.

12. Wir haben uns endlich des modernsten Verkehrsmittels bemächtigt, des Kraftwagens sowohl im Last- wie im Personenverkehr, um selbst einen Einblick zu gewinnen, inwieweit der Kraftwagen und in welchen Verkehrsbeziehungen und unter welchen betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten er dem Schienenverkehr überlegen sein könnte. Wir haben den verlassenen Ortschaften in hohen Westerland und in der Eifel einen regelmäßigen, von ihrem mehr oder minder großen Verkehrsbedarf unabhängigen Lastwagenlinienverkehr zur Verfügung gestellt, der sie die Vorzüge eines öffentlichen Verkehrsmittels kennen und schätzen lernen läßt und sie des Ausmaßes der Transporte enthebt. Auf der Reichsautobahn von Köln nach Düsseldorf rollt im starren Fahrplan der Reichsbahnautobus.

13. Die Reichsbahn hat selbst ihren starken Arm dem Bau der Reichsautobahnen geliehen sowohl nach der finanziellen wie nach der personellen Seite. Hunderte von Reichsbahntechnikern, zum größten Teil vorzüglicher Qualitäten, arbeiten heute an dem Werk des Führers. Auch Köln ist der Sitz einer Obersten Bauleitung für die von hier nach dem Ruhrgebiet, nach Aachen und Frankfurt ausstrahlenden Autobahnen.

14. Daneben lief die Arbeit um die gänzliche Neugestaltung und um die Anpassung des gewaltigen Apparates der Dienstvorschriften an die neuen Forderungen der Geschwindigkeiten und der Erhöhung der Schnelligkeit der Verkehrsbedienung. In einem wohl durchdachten System von Schulen der Verwaltung, von freiwilligen Schulungseinrichtungen des Personals und von Vorträgen in den Verwaltungsakademien für diejenigen Berufsgenossen, die sich ein höheres Ziel setzen, bietet die Reichsbahn Gelegenheit zu einer beruflichen Fortbildung.

15. Nicht zuletzt aber war und ist das Ziel auf die feste Knüpfung eines neuen dauerhaften Bandes zwischen Führung und Gefolgschaft gerichtet. Nie ist der Abstand gegen

früher für den Leiter einer großen Behörde in unserem Berufsbereich deutlicher erkennbar, als wenn er heute in einem Betriebsappell vor die Gefolgschaft hintritt, zu ihr spricht, auf der Brücke des Ideenkreises des Führers die Verbindung zur Gefolgschaft findet und im Gegenstrom der Gefühle spürt, daß die Gefolgschaft eine Empfindung dafür bekommen hat, daß sie selbst Träger dieses großen sozialistischen Unternehmens ist, daß seine Verwaltung nicht in Opposition zu der Gefolgschaft steht, sondern daß Gefolgschaft und Verwaltung eine untrennbare Einheit bilden müssen.

### 9. Wirtschaftliche Großziele.

Daneben gibt es keine Frage der großen staatspolitischen Wirtschaftsziele, der Ökonomie, der Elektrowirtschaft, der Elektrowirtschaft, der Kohlenwirtschaft, die unseren Betrieb nicht auf engste berührt. Gerade der rheinische Direktionsbezirk ist in seiner vielfachen Verflechtung mit dem internationalen Personen- und Güterverkehr, mit der Binnenschifffahrt des Rheins, mit der Konkurrenz der ausländischen Seehäfen Antwerpen und Rotterdam und der deutschen Seehäfen Bremen und Hamburg so eng verknüpft, daß in der Tat keine irgendwie bedeutenden Wirtschaft- und Verkehrsfragen in Nordwest-Europa auftreten können, die uns nicht auf engste berühren. Wenn man allein im Personenverkehr an die Schnellverbindungen von London ins Anschluß an die Dampfer über Dünkirchen, Calais, Ostende, Vlissingen, Hoek van Holland nach Wien und Südosteuropa, nach Konstantinopel denkt, bei denen die Strecken des Ostende—Wien-Expreß über Köln und des Orient-Expreß über Paris—München, des Arlberg-Expreß über Paris—Basel—Innsbruck und des Simplon-Expreß über Paris—Mailand—Agram—Belgrad im Wettbewerb liegen, dann vermag man aus diesem Beispiel zu ersehen, welcher Aufmerksamkeit es bedarf, um den deutschen Linien bei dem Währungswirrwarr der letzten Jahre den Verkehr nicht entgleiten zu lassen. In noch höherem Maße bezieht sich diese Aufmerksamkeit auf den Güterverkehr unseres Bezirks.

### III. Bauliche Intensivierung.

Eine im Sinne unserer Finanzwirtschaft bescheidene bauliche Intensivierung wurde bereits bei der betrieblichen Intensivierung erwähnt. Bescheiden sind in diesem Sinne Ausgaben von Hunderttausenden. Dennoch sind diese Aussichten und Vervollkommnungen gelegentlich der Oberbauerneuerungen keine durchgreifenden Maßnahmen im Sinne einer äußersten Ausnutzung der gegenwärtig in ihrer Leistungsfähigkeit mächtig vorpreschenden Triebfahrzeuge.

### 10. Arbeiten an der Linienführung.

Daher muß man die Zukunft der Schienenbahn von zwei völlig entgegengesetzten Gesichtspunkten aus beurteilen. In der Zeit vor dem Kriege lag das Schergewicht zweifellos auf den Neubauten. Es gab Gegenden unseres Vaterlandes, in denen jährlich zwei Nebenbahnen von 30, 40 und 50 km Länge zu gleicher Zeit innerhalb eines Direktionsbezirks in Angriff genommen wurden. Von dem Hauptbahnsystem hatte man allerdings schon vor dem Kriege bis auf gewisse strategische Bahnen, die man für erforderlich glaubte, das Gefühl, daß der Bau am Ende angelangt sei. Aber man wird nicht behaupten wollen, daß in baulicher Hinsicht das Liniennetz, sowie es heute auf uns überkommen ist, namentlich bezüglich der Hauptbahnhöfen, allen Anforderungen entspreche, die der schwere Schnellbetrieb an das Netz stellt. Man erinnere sich dabei an die kurvenreichen Strecken der Linien zu beiden Seiten des Rheins. Sie ziehen der Möglichkeit, höchste Geschwindigkeiten zu erzielen, bestimmte Grenzen. Auch Gebirgsstrecken, wie jene über die Eifel, sind mit ihren Steigungen und Krümmungen

unter Voraussetzungen gebaut, die solche Anforderungen, wie sie heute an den Verkehr gestellt werden, noch nicht ahnen ließen. Wenn daher überhaupt Gelegenheit und Mittel zu bauen in dem Sinne der Vorkriegszeit noch einmal kommen werden, dann liegt der Gedanke nahe, diese Mittel für den Umbau dieser Strecken entsprechend den modernen Anforderungen anzusetzen. Wo steigender Verkehr ein neues Gleispaar fordert, liegt die selbständige gestreckte und in der Höhenlage betriebsgünstigste Führung nahe. Das wird jedoch unter unserer gegenwärtigen Finanzlage und mit Rücksicht auf die gewaltigen Anforderungen, die Aufrüstung und Vierjahresplan stellen, zunächst noch gute Wege haben. Jedoch wird man auch in einem kultivierten Eisenbahnlande, das an sich mit Linien gesättigt ist, nicht die Frage verneinen können, daß hier einer kommenden Generation noch große Aufgaben bevorstehen. Mit dem Hauenstein-Basistunnel haben die Schweizer Bundesbahnen diesen Gedanken aufgenommen und die Italienischen Staatsbahnen mit der Direttissima von Bologna nach Florenz eine großzügige Erneuerung geschaffen.

Auch unsere Nebenbahnnetze sind im großen und ganzen aus dem Gesichtspunkt der Ersparnis an Baukapital gebaut worden. Auch in ebendemselben weisen sie zum Teil Steigungen und Krümmungen auf, die unverhältnismäßige Betriebskosten verursachen.

Schnelligkeit und ruhiger Lauf müssen vornehmlich auf Kosten der konstruktiven Durchbildung des Fahrmaterials erzielt werden. Es hat einer wahrhaft „ingeniösen“ Erfindergabe bedurft, um in dem engen Raum der Normalspur, des lichten Raumes mit seiner Höhe von 4800 mm und der Breite von 4000 mm, bei gegebenen Krümmungs- und Steigungsverhältnissen diese Schnelligkeits- und Zugkraftfolge zu erzielen. Schienenbahn und Fahrzeug müssen sich aber gegenseitig ergänzen. Daher muß eine Erneuerung der Linienführung in vernünftigen Grenzen dem Fahrzeug entgegenkommen. Liegt das eine zum anderen betriebswirtschaftlich ungünstig, so kann man das Optimum der Gesamtleistung nicht erzielen. Von diesem Gesichtspunkt aus kann man mindestens feststellen, daß eine spätere Generation vielleicht noch einmal Gelegenheit zu umfangreichster Bautätigkeit finden wird und dem Bauingenieur auch bei den Eisenbahnen ein weites Feld der Tätigkeit vorbehalten ist.

### II. Arbeit an den Bahnhöfen.

Unsere großen Bahnhöfe genügen zwar im allgemeinen den Anforderungen. Jedoch sind sie, wie etwa der Kölner Hauptbahnhof, gelegentlich bei der Aufnahmebelastung belastet. Es handelt sich dabei weniger um die Personenbahnhöfe im engeren Sinne als vielmehr um die großen Betriebsbahnhöfe, die sich den Personenbahnhöfen anschließen. Auch hier wird zunächst durch die Umstellung auf den Triebwagenbetrieb eine vorübergehende Erleichterung eintreten, bis dann das Maß wieder erfüllt sein wird, und nun sich auch hier Umbauarbeiten drängen werden.

Es ist bekannt und schon viel erörtert worden, daß die Entlastung des Betriebs im Kölner Hauptbahnhof darin gesucht werden soll, daß die Strecke von Düsseldorf nach Köln im Anschluß an den viergleisigen Ausbau der Ruhrbahn viergleisig von Düsseldorf aus in der Richtung nach Köln bis etwa in die Höhe von Rheinkassel geführt werden soll, von dort die beiden neuen Gleise über eine Rheinbrücke in die bereits bis Longerich von Köln aus vorgestreckten beiden neuen Gleise eingeführt werden sollen. Es wird dann ein bequemer Rundverkehr Düsseldorf—Longerich—Köln—Deutz—Düsseldorf möglich sein, der das Kopfmachen im Kölner Hauptbahnhof und in seinen Betriebsanlagen vermeidet. Auf diese Weise wird zunächst versucht, im engeren Rahmen durch Intensivierung unserer Anlagen zuzumenden Verkehr aufzunehmen.

### 12. Grundlagen der Entwicklung.

Für Neubauten, soweit es neue Strecken angeht, liegen allerdings in Deutschland kaum noch Bedürfnisse vor. Das Reichs-Autobahnnetz mit seinem viel verzweigten und auf den Stand moderner Bautechnik gebrachten Reichsstraßennetz wird einmal einen großen Verkehr auf sich nehmen und von der Eisenbahn abziehen. Prophezeiungen über die Größe dieses Verkehrs sind allerdings sehr schwer. Sie bewegen sich etwa auf der Linie wie die Befürchtung, daß der Schnelltriebwagenverkehr unsere FD-Züge und Schlafwagen entvölkern würde. Diese Befürchtung ist in keiner Weise eingetreten, sie ist sozusagen von der ausstehenden Verkehrsmenge verschlungen worden. Man darf erwarten, daß die Ausdehnung der Siedlungstätigkeit, die beabsichtigte Verflachung des Häusermeeres unserer Großstädte, das Bedürfnis nach großen Erholungsfahrten die Verkehrsgröße auch in Zukunft noch weiter so steigern wird, daß sowohl Eisenbahnbetrieb wie Kraftwagenverkehr auf ihre Rechnung kommen. Sowohl in England wie auch in Amerika beginnen sich nach besonders in Amerika beängstigendem Absinken des Personenverkehrs in der Krise nunmehr seit zwei Jahren die Verkehrsziffern auf den Eisenbahnen wieder mächtig zu heben und scheinen die besonders düsteren Aussichten des amerikanischen Eisenbahnverkehrs wieder aufzuheben. Der Flugverkehr wird nur in gewissen Grenzen den hochwertigen Landverkehr Abbruch tun können.

### IV. Eisenbahn-Neubauten in aller Welt.

#### 13. Die Neubauten in verkehrsarmen Ländern.

Bedauerlich ist nur, daß uns das Maß der Möglichkeiten für Eisenbahn-Neubauten völlig geschwunden ist angesichts der Tatsache, daß uns der Feindbund im Diktat von Versailles die Kolonien genommen hat. Betrachtet man das Ausmaß der Eisenbahnbauten, die von England, von Frankreich in Afrika, von Rußland in dem europäischen Rußland selbst und in Sibirien, von Japan in der Mandschurei, von England in Indien nach dem Kriege geleistet worden sind, Tausende und Tausende von Kilometern, so wird man mit tiefer Erbitterung erfüllt angesichts des Arbeitsfeldes, das sich hier dem Eisenbahn-Ingenieur dieser Länder erschlossen hat und uns im Besitz unserer Kolonien erschlossen hätte.

Es ist daher ein Blick auf die Tätigkeit dieser Länder nötig, um aus dem Ergebnis die bedauernde Lage zu ermesen, aus der heraus wir in unserer Raumnot zu dem kleinsten Schluß gelangen konnten: Mit der Schienenbahn sei es zu Ende. Dieser Blick auf bisher verkehrsarme Länder läßt aber auch besonders scharf die Formen hervortreten, wie die modernen Verkehrsmittel zur Bewältigung großer kolonialisatorischer und politischer Aufgaben eingesetzt werden: Luftfahrzeug, Auto und Schienenbahn teilen sich heute in die Rolle als Verkehrsspongiere, Auto und Luftfahrzeug werden eingesetzt als Ergänzungsmittel der vorhandenen Verkehrsmöglichkeiten, wie Wasserverkehr und Eisenbahnen, sie erweisen sich unentbehrlich in ihrer Gesamtheit im Hinblick auf die rein politische Beherrschung eines weiten Gebietes. Es gibt Länder wie das Kongogebiet, an denen dieses Ineinanderspielen der neuen Verkehrsmittel des Straßenmotors und der Luft mit der Schienenbahn und mit der Wasserstraße musterhaft instruktiv erkannt werden kann. Bei allen Versuchen aber steht am Ende der Entscheidung, die einstweilige verkehrliche Beherrschung durch den vom Boden unabhängigen Luftverkehr oder durch das Auto auf provisorischer Fahrbahn durch die solide, dem Massenverkehr gewachsenen Schienenbahn zu ersetzen.

## 14. Eisenbahnbauten in Afrika.

Tausende von Kilometern neuer Eisenbahnen sind allein in Kriege und nach dem Kriege in Afrika entstanden. Gegenüber den letzten Vorkriegsjahren kann man den Zuwachs auf 28 000 km schätzen. Mit einer Energie, die die Kolonialgeschichte Frankreichs auszeichnet, hat sich über Marokko ein über 2300 km großes Eisenbahnnetz gelegt, ganz abgesehen von etwa 300 km schmalspuriger Militärbahnen, die daselbst betrieben werden.

Von Algier aus strecken sich die Fingarme des Schienennetzes immer tiefer in die Sahara hinein. Von Oran ist man über Colomb Bécharr nach Kenadza 771 km weit vorgestoßen, von Constantine nach Touggourt 457 km, die Fortsetzung südwärts nach Ouargla ist in Bau. Es ist kein Zweifel, daß der Bau einer Eisenbahn durch die Sahara hindurch zustande kommen wird, wenn sich die militärpolitische Lage nicht vollends ändern sollte. Denn dieser Bau wird in Frankreich unter dem zugkräftigen Streifzug: „Schwarze Truppen vom Nigger in 4 Tagen bis Marseille“ betrieben. Der uns bekannte General Mangin ist sein Kündler. Die Parole wird ihre Wirkung nicht verfehlen. Denn die zwei großen Nachkriegskraftwagenexpeditionen durch die Sahara scheinen nach dieser Richtung hin nicht die Überzeugung hinterlassen zu haben, daß man für Massentransporte den Schienentransport durch Kraftwagen ersetzen könnte. Die Bahn würde über 2000 km lang werden.

Zu einem Verkehrsproblem gewaltigen Ausmaßes hat sich der reiche Katangabezirk im Südostzipfel der Kongo-Kolonie ausgewachsen. Die Belgier sind mit den ursprünglichen Möglichkeiten der Abfuhr des Katangenerzes auf rein belgischen Verkehrswegen bis zum Seehafen Matadi an der Mündung des Kongo mit der siebenmaligen Umladung von Bahn auf Schiff in die Hinterland gekommen. Sie haben einen Abkürzungsveg über den Tanganjikasee im Anschluß an unsere große deutsche ostafrikanische Mittellandbahn von Kigoma nach Darassalam noch im Kriege fertiggestellt. Eine 273 km lange Strecke Kabalo-Albertville stellt die Verbindung des Kongo mit der Westküste des Sees her.

Eine zweite über 1100 km lange Strecke aus dem Herzen des Katangabezirkes nach Port Franqui am Kasai, einem südlichen Nebenfluß des Kongo, soll die Zahl der Umladungen vermindern. Früher noch waren die Engländer zur Hand und bauten vor und unmittelbar nach dem Kriege gewaltige Strecken zur Verbindung des Katangabezirkes mit Kapstadt im Anschluß an das Eisenbahnnetz der Südafrikanischen Union und an die Kronkolonie Rhodesia von Broken Hill nordwärts bis Elisabethville.

Nicht genug damit, haben sie aus dem Katangabezirk über Salisbury eine Verbindung nach der Ostküste Afrikas nach dem portugiesischen Hafen Beira geschaffen. Und nun überraschen sie uns mit der Fertigstellung einer beinahe 1900 km langen Strecke aus dem Katangabezirk nach Portugiesisch-Westafrika, nach der Lobitobucht, der Benguellaebahn, um bei dem Abtransport der Erze die Suez-Kanalgebühren zu sparen. Damit ist im übrigen ein durchgängiger Schienenstrang von der Westküste nach der Ostküste Afrikas in Mitteleuropa entstanden. Allein in die letztgenannte Linie sind nach unserem Gelde 290 Millionen RM investiert worden. Solche Summen opfert der Engländer nicht, wenn nicht der Wille dahinter stünde, diese Objekte auch in Konfliktsfällen zu verteidigen und zu behaupten. Die portugiesischen Kolonien werden dabei nur als englische Dependancen behandelt.

Aus dem Herzen des Katangabezirkes hat man mit folgenden Wettbewerbsentfernungen zu rechnen:

der Kongoweg nach Matadi . . . . .	3900 km
„ Weg nach Darassalam . . . . .	2800 „
„ „ Kapstadt . . . . .	3700 „
„ „ „ Beira . . . . .	2600 „
„ „ „ Lobitobucht . . . . .	2300 „
„ „ über Port Franqui nach Matadi etwa	2500 „
später lediglich Bahnweg . . . . .	2400 „

Nicht minder aufschlußreich ist der englische Bahnbau in Sudan, den man ebenfalls nach dem Kriege auf etwa 2000 km messen kann. Wie mit Greifern versuchten die Engländer von Norden und Westen her Abessinien zu umfassen und an-



Abb. 1. Afrika und seine Eisenbahnen.

zugesen. Sie sind zu spät gekommen. Die nächsten Ziele gehen nilaufwärts, bis zur Ugandakolonie. Über 3700 km haben sie in Betrieb.

#### 15. Die Verkehrslage unserer ehemaligen Kolonien.

Von Interesse ist die besondere Lage unserer deutschen Kolonien vom Standpunkte der afrikanischen Verkehrsfrage. Für die Engländer ist die sogenannte Kap-Karolinie heute nicht mehr das Problem wie zu Zeiten Cecil Rhodes. Die Selbständigkeit Ägyptens, die Möglichkeit, daß am Suezkanal Schwierigkeiten eintreten könnten, die gelegentlichen Gelüste der Südafrikanischen Union, in der Außenpolitik eigene Wege zu gehen — alles Punkte, die wir in der deutschen Außenpolitik vorsichtig nicht als Aktiva für uns in Rechnung stellen wollen —, setzen die Engländer kühl in ihre Berechnung ein. Daher haben sie die vorhin genannte Ost-Westverbindung durch Afrika geschaffen. Daher hatten sie auch, als sie Deutsch-Südwestafrika noch im eigenen Mandatbesitz und das Mandat noch nicht an die Südafrikanische Union abgetreten hatten, erwogen, von der Mittellandbahn aus durch das Betschuma-Protektorat nach Livingston vorzustoßen und auf diese Weise eine Ost-Westverbindung Walvisch-Bai-Beira, ebenfalls unabhängig von Kapstadt, herzustellen. Die Anfangsstrecke Windhuk-Gobabis ist gebaut und 1930 eröffnet worden (142 Meilen = 228 km). Die Erkundung der Linie durch die Kalaharisteppe über 500 km ist erfolgt. Die Überantwortung Deutsch-Südwestafrikas an die Südafrikanische Union hat auch dort die Verkehrspolitik geändert. Mit einer 500 km langen Linie ist das südafrikanische Netz bei Prieska mit Kalkfontein verbunden und damit unsere Kolonie an die Union angekettert worden. Man kann daher auch heute in dem südlichen Teile Afrikas von der Westküste, der Walvischbai, bis zur Ostküste mit der Eisenbahn fahren. Vor dem Kriege hatte Deutsch-Südwestafrika 2118 km Bahnen in Betrieb, heute 2558 km.

Nun aber kommt es den Engländern darauf an, die Verbindung zwischen dem Sudan und Rhodesien herzustellen. Das Verbindungsmitglied ist Deutsch-Ostafrika. Daher ist auch die Richtung aller nach dem Kriege entstandenen Eisenbahnstrecken und großen Straßen in unserer ehemaligen Kolonie eine nordöstliche geworden, während wir Deutsche lediglich Interesse an ostwestlichen Verbindungen vom Meere nach dem Inneren und nach dem Tanganjika-See hatten. Wir erinnern uns, daß die Führung der Kap-Karolinie durch Deutsch-Ostafrika vor dem Kriege gescheitert ist und daß gegen die englische Absicht, einen 25 km breiten Korridor entlang oder zwischen den ostafrikanischen Seen durch Belgisch-Kongo zu führen, von Deutschland auf Grund der Kongoakte Einspruch erhoben wurde, weil die Engländer sich nicht zu entsprechenden Gegenleistungen bereit fanden.

Wir hatten vor dem Kriege 1628 km Eisenbahnen in Deutsch-Ostafrika in Betrieb. Geplant waren etwa 1500 km. Die Engländer haben etwa 600 km Bahnen gebaut. In der Nord-Südrichtung ist eine „Allwetterstraße“ für Kraftwagenbenutzung gebaut worden.

In Togo bestanden 1914 327 km Eisenbahnen, weitere 340 km waren geplant. 112 km wurden nach dem Kriege gebaut.

Kamerun war wohl unsere hoffnungsvollste Kolonie. In Kamerun waren 376 km Schienenwege vorhanden. Der Bau eines Eisenbahnnetzes von weiteren über 3000 km war vorgesehen. Gebaut wurden seit dem Weltkrieg indessen nur 142 km. Sehr weit ausgebaut ist indessen, namentlich im französischen Mandatsteil, das Straßennetz für den Kraftwagenverkehr. Man kann heute von Duala bis Fort Lamy mit dem Kraftwagen fahren und von dort in 12—13 Tagen die Sahara im Auto durchqueren.

Kamerun hat eine hervorragende verkehrsstrategische Lage. Es reicht von der Küste bis zur Tschadsee-Senke am Südrand der Sahara. Hier an dieser

Senke, seit Tausenden von Jahren der Treffpunkt der großen Karawanen, grenzen englische und französische Kolonien und das ehemalige deutsche Kamerun an. Engländer und Franzosen streiten sich um den Abtransport aus diesem Zentralpunkt des Wüstenverkehrs. Mit allen Mitteln versucht jeder der beiden den Verkehr in der Verbindung von Eisenbahn und Schifftransporten auf dem Niger entweder an die französischen Häfen der Senegalküste nach Dakar und Saint Louis, oder an die englischen Häfen in Süd-Nigeria nach Lagos und Port Harcourt zu ziehen. Tausende von Kilometern Neubau sind auch hier das Zeichen einer intensiven Eisenbahntätigkeit nach dem Kriege. Das englische Nigeria hat heute über 3100 km Eisenbahnen. Die Franzosen haben den Niger von der Elfenbeinküste und von Dahomey aus im Süden und von Französisch-Guinea und aus dem Senegal her im Westen erreicht. Es fehlt nur noch, daß das deutsche Kamerun mit einer Nord-Südbahn bis zum Tschadsee in diesen Wettbewerb eingetreten wäre.

Schon hatte sich im übrigen auch Mussolini mit seinen Ansprüchen gemeldet und einen italienischen Verkehrskorridor durch die französische Sahara von Tripolis aus an den Tschadsee verlangt, weil diese alte und ursprüngliche Karawanenstraße durch die Eisenbahnbauten der Engländer und Franzosen schwere Einbußen erlitten hat. Das abessinische Unternehmen hat diese Bestrebungen zunächst in den Hintergrund treten lassen.

Wir wollen uns vom verkehrlichen Standpunkt auch erinnern, daß uns die Ereignisse des Jahres 1911 mit der Belagerung des Marokkokonfliktes die Erweiterung der Kolonie im Südosten einbrachten. Es ist damals über diese Erwerbung viel gespottet worden. Gewiß war es nicht ein irgendwie hinreichender Ausgleich für eine starke deutsche Plankenstellung in Marokko gegen die Aufstellung und den Abtransport schwarzer französischer Truppen im Weltkrieg. Aber vom reinen Verkehrstandpunkt aus sollte man nicht unterschätzen, daß wir mit dem allerdings sehr schmalen Landstreifen an den Sangha, einen Nebenfluß des Kongo, und an den Kongo selbst angrenzten und damit an eine der stärksten Wasseradern Afrikas unsere Interessen anzubinden vermochten. Mögen diese Gegenden wegen der Schlafkrankheit der Kolonisation auch schwer zugänglich sein, so muß man doch im Auge behalten, daß heute blühende Gegenden Afrikas auch einmal Urwald waren und nur durch zähe jahrzehnte- und jahrhundertelange Arbeit zu ertragreichen Kolonien gemacht wurden. Wenn die Franzosen heute eine einige hundert Kilometer lange Eisenbahn von Libreville nach Wesso, nach dem Nordende dieses Landstriches planen, dann beurteilen sie den Besitz dieser Gegend offenbar anders als vor 25 Jahren die vorwiegende deutsche öffentliche Meinung.

Will man für unsere ehemaligen deutschen Kolonien die Bedeutung des Schienenetzes übersehen, so wäre festzustellen, daß

1914 im Betriebe waren . . . . .	4449 km,
daß nach dem Kriege von den Mandataraten	
gebaut wurden . . . . .	1279 km,
daß deutscherseits für den unmittelbaren Aus-	
bau geplant waren . . . . .	5100 km.

Auf 10 Jahre hinaus war volle Beschäftigung vorhanden. Möge es uns daher beschieden sein, daß wir hier durch den Gang der politischen Entwicklung eine Reserve von Arbeitsbedarf haben, der sich später noch einmal zum Glück unserer Bauwirtschaft auswirken wird.

#### 16. Neubauten in Südosteuropa und in den östlichen Mittelmeerländern.

Geradezu erstaunlich sind die Leistungen an neuen Eisenbahnbauten, die Südosteuropa, Jugoslawien und Bulgarien, und vor allem aber in Vorderasien die

neue Türkei nach dem Kriege zustande gebracht haben. Für die Existenz der neuen Türkei ist der Ausbau des Eisenbahnnetzes von Lebensbedeutung gewesen. Es war kein leichtes Stück Arbeit, die nach vier Kulturkreisen auseinanderstrebenden Bestandteile der Türkei, das Küstengebiet des Schwarzen Meeres mit dem Blick nach Rußland, das hochentwickelte westliche Gebiet am Ägäischen Meere mit dem Mittelpunkt Smyrna, die Südküste gegenüber Zypern mit dem Hafen Mersina und mit Adana, das Ostgebiet mit den unruhigen Kurden, den einzigen Irridentisten der Türkei, geschlossen zusammenzuhalten und sie nach dem neuen politischen Mittelpunkt, nach der Hauptstadt Ankara auszurichten. 2600 km Eisenbahnen hat die Türkei gebaut. Mehrere hundert Kilometer sind im Bau.

Was aber charakteristisch für die Nachkriegsentwicklung ist, ist die allenthalben in den Nachbarstaaten zu beobachtende Lösung von den Einflüssen des europäischen Kapitals. Die Völker bauen Eisenbahnen, sie darben darum, aber sie wehren sich in ihrem neuverwahrten Nationalismus dagegen, europäische Hilfe an Kapital gegen Abhängigkeiten auf wirtschaftlichem oder gar politischem Gebiet einzutauschen. Will doch Istanbul die Pilgerbahn nur unter der Voraussetzung wieder bis Mekka ausbauen und vervollständigen, wenn sie mit dem Pilgerfennig zustande kommt.

Auch die neuen Bestrebungen Englands, den Weg nach Indien über Haifa und Transjordanien zu sichern, haben bereits zur Vermessung großer Verbindungslinien zunächst bis Mossul längs der Ölleitung geführt. Auch der Bau der Bagdadbahn aus der Türkei heraus ist in ein neues Stadium getreten und wird zweifellos demnächst in Angriff genommen. Denn der Drang der Türkei nach wirtschaftlicher Verbindung mit Irak war auch der englischen Diplomatie aufzulkalten nicht mehr möglich.

#### 17. Neubauten in Rußland: Planung und Wirklichkeit.

Gewaltig sind die Pläne Sowjetrußlands für den Ausbau seiner Verkehrsanlagen. Wir müssen unterscheiden zwischen den Träumen der beiden Fünfjahrespläne und namentlich dem ersten Fünfjahresplan und dem, was wirklich geschehen ist und überhaupt durchführbar war. Es ist in den Zeiten des deutschen Niederganges teilweise bewußt und beabsichtigt und, wie die Forschungen des wissenschaftlichen Institutes über die Verhältnisse in Sowjetrußland beweisen, in der gewaltigen Überzahl von jüdischen Literaten und Korrespondenten eine Art Ostideologie im deutschen Volk genährt worden. In der Zeit, wo in Deutschland der Ingenieur kein Betätigungsfeld fand, schien es, als ob eine neue Staatsform in Rußland einem Volke auch in der Verkehrstechnik ein neues Paradies zu schaffen im Begriffe sei.

Die Bolschewisten können sich nicht rühmen, sich in der Verkehrsplanung über das Zarenregime hinaus entwickelt zu haben, noch wären sie selbst bei Aufwendung ihrer bekannten rücksichtslosen Energie und bei ihrer Mißachtung des Menschenlebens soweit in der Ausführung ihrer Pläne gekommen, wenn ihnen nicht die Zarenherrschaft mit ihrer unsinnigen Vorratswirtschaft und, wie etwa bei der Turkestanisch-Sibirischen Bahn, kolonialistisch vorgearbeitet hätte. Man soll daher das Erreichte weder unterschätzen noch aber soll man in den Fehler verfallen, die Augen davor zu schließen, daß gerade auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues die Sowjetherrschaft da, wo es sich um die Ausbreitung des revolutionären Gedankens handelt, sowohl im Fernen Osten wie in Turkestan auch in dem Ausbau strategischer Linien gegen Westeuropa Bedeutendes erreicht hat. Auch überall da, wo es sich um die industrielle Mobilisierung handelt, die ihren Sitz im Ural hat, sind die Verkehrsnetze zu Tausenden von Kilometern ausgebaut oder neu entstanden.

Es bleibe dahingestellt, ob dieses Volk seiner ganzen Veranlagung nach sich so sehr

geändert haben könnte, daß es in der Lage wäre, auf dem von ihm geschaffenen Instrument, nehme man einmal an, es wäre vollkommener als es wirklich ist, nun auch umändernd so zu spielen, wie es immerhin die Zarenregierung und auch diese doch nur unter Überwindung großer Hindernisse vermochte. Es bleibt die Voraussetzung einer großen Gefahr, wenn man sich den Fall vorstellt, daß nun mindestens im ersten Anlauf gegen Mittel- und Osteuropa dieser eine strategische Verkehrssektor unter rücksichtsloser Vernachlässigung und Preisgabe der Millionen von Menschen in anderen Sektoren des Landes im Interesse des revolutionären Angriffs angesetzt wird.

Im übrigen waren die uns in den Fünfjahresplänen überlieferten Zahlen teilweise phantastisch. Wenn man allein überlegt, daß der Bau von 90000 km Autobahnstraßen vorgesehen war, so vermögen wir an unseren Anstrengungen beim Bau der Reichsautobahnen heute zu ermessen, wie ohne jeden Wirklichkeits Sinn ein solches Vorhaben ist. Es scheint völlig auch an dem Mangel notwendiger Kräfte und Lehranstalten. Es genügt nicht, Personalforderungen, in der Regel bis auf den letzten Kopf genau errechnet, aufzustellen und zu behaupten, wenn am Anfang des Fünfjahresplans den Eisenbahnen 4100 Ingenieure zur Verfügung stehen, so stehen am Ende des Fünfjahresplans 14800 Ingenieure zur Verfügung, 1929 muß man mit 6200 Technikern rechnen, 1933 werden es 33000 sein. Wo sollen die Lehrer herkommen, wo sollen die Kräfte herkommen, die aus einem Reservoir von 50% Analphabeten geschöpft werden müssen, wo sollen die Lehranstalten herkommen mit ihren Einrichtungen?

#### 18. Grundgedanken der Neubauten in Rußland.

Immerhin, eine Menge ist erreicht worden. Und das Erreichte ist erstaunlich genug. Man geht von folgenden Gesichtspunkten aus:

1. Die ungünstige Lage des Leningrader Industriebezirkes, der große Transportweiten für Rohstoffe im Gefolge hat, soll ersetzt werden durch eine Verlagerung der Industrie zum Teil nach dem Zentrum Moskau, zum Teil soll die Industrie auf die Rohstoffbasis im Ural verlegt werden. Der Gedanke wurde bereits zur Zeit der Zarenherrschaft erwogen.

2. Das große Wasserstraßensystem, in erster Linie das System des Merikantals, schon seit der Zeit Peters des Großen das Rückgrat des Verkehrs in Rußland, soll vertieft und ausgebaut werden. Die Maße, nach denen man die Kanäle umbauen wollte, haben sich geradezu überstürzt. Erreicht ist noch verhältnismäßig wenig.

3. Insbesondere sollen Don und Wolga durch einen großen Kanal verbunden werden. Im Unterlauf des Dnjepr sollen die Wasserfälle durch Schleusen umgangen und ein großes Kraftwerk angelegt werden. Das Kraftwerk scheint vollendet zu sein. Wer die nach Milliarden bezifferten Kilowattstunden konsumieren soll, bleibt dahingestellt.

4. Weitere Kanalprojekte zielen auf die Verbindung des Unterlaufes der Petschora im Nordosten Rußlands über den Ural hinweg mit dem Flußsystem Sibiriens.

5. Die großen Ströme Sibiriens Ob, Lena, Jenissei und Kolyma versucht man regelmäßig zu befahren und allmählich in den Dienst des Verkehrs zu stellen.

6. Mit einem Opfer von hunderttausend politischer Gefangener ist der Kanal von Leningrad bis zum Weißen Meer zustande gekommen. An Rücksichtslosigkeit und Gransanktheit in der Verachtung von Menschenleben steht diese Ingenieurtat würdig neben dem Bau der Eisenbahn von Menschenleben durch Murnansk am Weißen Meer, die im Kriege erbaut wurde und das Opfer von etwa 100000 meist österreichischer Kriegsgefangener forderte.





Erschließung begriffenen Lande. Die neuesten Nachrichten sprechen von einem Fünfjahresplan mit einem Kapitalaufwand von 1050 Mill. RM (1500 Mill. Yen zu 0,71 RM). Die Planung und Durchführung ist der Sichuanischen Eisenbahngesellschaft übertragen. Sie vereinigt in sich die gesamte Verkehrsaufsicht, Eisenbahnen, Autolinen, Wasserstraßen, Häfen, entscheidende Beteiligung an Luftverkehr und die Industrialisierung. Leiter ist der frühere Delegierte am Völkerbund, Matsuoika<sup>1</sup>.

Gewaltig sind die Kräfte, die sich jetzt bei der nationalen Regierung in China regen, um die ungeluehnen Provinzen dieses Landes verkehrlich zusammenzufügen. Es sind zur Zeit in China etwa 18000 km Eisenbahnen und 75000 km Landstraßen vorhanden. Die Verkehrsmittel reichen nicht einmal zur notdürftigen polizeilichen Beherrschung auch nur des östlichen Drittels des gewaltigen Reiches aus. Gegenwärtig werden etwa 1000 km Eisenbahnen im Bau sein. Für die notwendige weitere Erschließung Ostchinas werden bei bescheidensten Ansprüchen in der ersten Etappe noch weitere 1700 km, in der zweiten Etappe 6600 km für nötig gehalten. Damit hätte man allerdings nur die ersten größeren Oberlandlinien in dem Bereich der mittelmittelischen Provinzen Yünan und Szeschwan nach dem Oberlauf des Gelben Flusses vorgetrieben.

#### 20. Neubauten in Amerika.

Gleiche Beispiele könnte man aus dem Gebiete der lateinamerikanischen Staaten vorführen und auch in diesem Erdteil, in Südamerika, die Belege dafür finden, inwieweit der Eisenbahn noch eine große kolonialisatorische Zukunft bevorsteht. Es ließe sich allerdings auch ebensowohl, wie etwa an dem Beispiel Kolumbiens, der Nachweis erbringen, wie sehr die neueren Verkehrsmittel, Luftfahrzeug und Auto, bereits bei der Ersterschließung bisher verkehrsarmer Länder eine wichtige Rolle zu übernehmen haben. Gerade an dem Beispiel Kolumbiens vermag man zu erkennen, was das Flugzeug für eine wichtige Aufgabe für die Verbindung der Hauptstadt Bogota mit den Häfen, das Auto in der Verbindung der bisher noch unzusammenhängend ausgebauten Strecken des an sich weit verzweigten Eisenbahnnetzes zu übernehmen hat.

### V. Straßenbauten. Luftverkehrswege. Öllitungen.

#### 21. Straßenbauten in Afrika.

Während sich noch vor zwanzig Jahren das Interesse des Verkehrsengeieurs fast ausschließlich den Eisenbahnen zuwandte, nimmt unter den veränderten Verhältnissen heute der Straßenbau eine ebenso bevorzugte Stelle ein. Man wird sich unter den sogenannten Autostraßen Afrikas allerdings keine Straßen vorstellen dürfen, die wir mit diesem Begriff verbinden. Immerhin verfügt Afrika heute bereits über 16000 km Straßen mit fester Decke und etwa 30000 km Schlottstraßen. Die verbesserten Erdstraßen bemittelt man auf etwa 260000 km<sup>2</sup>. Unter diesem Gesichtswinkel betrachtet macht heute eine Karte der Straßenverbindungen von Afrika einen verkehrlich erschlosseneren Eindruck als eine Eisenbahnkarte. Indessen mögen die auf der Landstraße geleisteten Tonnenkilometer wohl kaum einen Vergleich auszuhalten mit den Transportleistungen der 70000 km Eisenbahnen, die ihrerseits im wesentlichen im äußersten Norden Afrikas und im äußersten Süden konzentriert sind, während das vielverzweigte Landstraßennetz, oder besser gesagt, Erdstraßennetz in der Hauptsache Mittel- und Südafrika ausfüllt.

<sup>1</sup> Vgl. von Renssac: Die Mandschurei, Ztg. d. V. M. E. V. 1936 S. 973 u. 993. — Die Industrialisierung der Mandschurei, Frankfurter Ztg. vom 13. Dezember 1936.

<sup>2</sup> Wirtsch.-Dienst 1935, S. 705.

Ein gewisses Wettbewerbsproblem tritt auch hier bereits auf. Die Verbindungen von Südafrika nach dem Sudan und nach Ägypten sind auf den Straßen des Kongogebiets besser als ostwärts der afrikanischen Seenplatte. Auch hier suchen die Engländer nunmehr Nord-Südverbindungen zu schaffen, die durch Deutsch-Ostafrika hindurchlaufen. Da die Engländer die Zwangsarbeit der Neger ablehnen, sind die anderen Staaten, Frankreich und Belgien, die sich der Zwangsarbeit bedienen, bei dem Bau der Straßen bisher im Vorsprung gewesen. Selbst in den Wüstengebieten der Sahara werden heute streckenweise, wenn auch vornehmlich zu militärischen Zwecken, Autolinienbetriebe durchgeführt. Der Versuch, vierzehntägig regelmäßige Autobusverbindungen von Fort Lamy in Kamerun auf einer West- und einer Oststraße durch die Sahara in 13 tägiger Fahrt durchzuführen, wird seit 1935 gemacht. Zum mindesten aber hat die befestigte Straße als Zubringer zu den schiffbaren Flüssen, den Eisenbahnen und den Seehäfen eine große und im Vordergrund stehende Zukunft. Der Neubau von Straßen hat in den letzten Jahren außerordentliche Fortschritte gemacht. Im Kongogebiet werden allein, und sei es auch in noch so primitiver Form, etwa 6000 km gebaut, in Deutsch-Südwest 20000 km, in Angola 20000 km, in Algerien 12000 km, in Französisch-Westafrika sind etwa 60000 km neuer Erdstraßen entstanden. In tropischen Ostafrika hat die Königliche Ostafrika-Automobil-Gesellschaft etwa 22000 Wegzeiger für den Touristenverkehr aufstellen lassen.

#### 22. Straßenbauten in Amerika.

Systematisch geht man mit dem Bau von Automobilstraßen selbstverständlich auch in Amerika vor. In dem Arbeitsbeschaffungsprogramm des Präsidenten Roosevelt sind 1,3 Milliarden RM (522 Millionen Dollar) für Autostraßen vorgesehen. Man hat durch Nordamerika drei Ost-Weststraßen, von denen sich die beiden ersten in Chicago gebeln, von je etwa 4000 km Länge gebaut und sie durch vier Nord-Südstraßen miteinander verbunden. Einen besonders großzügigen Plan stellt die Panamerikanische Straße dar, die an der Westküste Nord- und Südamerikas über Mexiko und Panama hinab bis nach Chile reicht. Sie ist zur Hälfte heute bereits ausgebart.

#### 23. Straßenbauten in Sowjetrußland.

Weit zurück steht der Straßenbau noch in Rußland. 1,5 Millionen km primitivster Landwege stehen kaum 60000 km Straßen mit künstlicher Fahrbahndecke gegenüber, dazu kommen etwa 160000 km für den Kraftwagenverkehr nur bei guter Witterung befahrbare Strecken. Der in den Fünfjahresplänen vorgesehene Ausbau scheint in dem Umfang, wie er geplant war, an dem Mangel an Ingenieuren und Facharbeitern. Projekte, von denen man hört, 90000 km Autobahnen oder nach anderen Nachrichten 210000 km Straßen, etwa 30000 km hochwertigster Ausführung zu bauen, scheint unter den gegenwärtigen Umständen kaum möglich, selbst wenn man in rücksichtsloser Weise politische Gelangene zur Zwangsarbeit heranzieht.

#### 24. Luftverkehrswege.

Daß im Weltverkehrsraum heute die Luftverkehrswege einen immer überragenderen Anteil für hochwertigste Beförderung einnehmen, braucht nicht betont zu werden. Die Fahrpläne zeigen, daß, wenn auch vielleicht vorwiegend aus politischen Interessen, die afrikanischen Kolonien sowohl von London und Paris als auch von Brüssel aus in wenigen Tagen im Nord-Südlug über die Sahara oder über den Knotenpunkt Kairo erreicht werden können. Alle irgendwo bedeutungsvollen Punkte des französischen Äquatorialafrika, des Kongo, der Südafrikanischen Union, des Sudan und der britischen ostafrikanischen Kolonien werden angefliegen. Briten und Holländer unter-

halten Fernflugstrecken mit Singapore und den Malaiischen Inseln. Ganz Ostchina und die Mandschurei sind befliegen und ebenso unterhalten die Russen von Moskau aus Verbindungen nach dem Fernen Osten und den entlegenen Teilen Nord Sibiriens. Ein ausgedehntes Flugnetz überspannt Nordamerika, während Südamerika in der Hauptsache längs der Küsten befliegen wird, und nur von zwei Linien in dem mittleren Teil überquert wird. Indes vermögen diese weitstreckigen Verbindungen der Natur des Beförderungsmittels nach die Transportleistungen von Autos und noch weniger von Schienenbahnen zu ersetzen.

#### 25. Ölleitungen.

Die Ölleitungen treten als modernster Transportart neben den elektrischen Starkstromleitungen in großer Ausdehnung bereits in Nordamerika auf. Aber auch Rußland hat im Kaukasus und in Südrußland drei große Leitungen gebaut. Die Franzosen und Engländer pumpen das Öl von Kirkuk im Irak nach Tripolis und Haifa, je etwa 800 und 900 km weit.

### VI. Der Blick in die Zukunft.

#### 26. Die Verkehrsteilung.

Über Aufgabe und Entwicklung des deutschen Verkehrswesens ist in den vergangenen drei Jahren viel geschrieben und gesprochen worden. In einem Abschnitt der Entwicklungsmöglichkeiten des deutschen Verkehrs, dem Kraftfahrwesen, ist ein gewaltiger Schritt vorwärts gemacht worden. Auch das Luftfahrwesen hat durch die Verbindung mit der militärischen Luftfahrt und dem auch bei der Reichsbahn in unseren Lehrwerksstätten nachdrücklich gepflegten Segelflug eine erstaunliche Ausdehnung erhalten. Mag man darüber diskutieren, ob der Verkehrsling mit den zur Zeit verlangten Fahrpreisen mehr oder minder unrentabel ist, diese Frage sollte man lediglich von dem Gesichtspunkt aus behandeln, daß unserer Verkehrsfliegerei die praktische Möglichkeit geschaffen werden muß, sich demaltest in dem Weltflugsystem einen der politischen Stellung des Reiches entsprechenden Rang zu verschaffen. Dies ist bisher im Südatlantik-Flug mit Zeppelin und Flugzeugen gelungen. Im Nordatlantik-Flug sind wir auf dem Wege zu diesem Ziel. Im Fluge nach Ostasien haben sich leider die Verhandlungen zunächst zerschlagen. Die Zukunft des Verkehrsflugs liegt doch wohl auf Strecken von 500 und 600 km Mindestlänge. Denn bis auf diese Länge steht sowohl dem Schienenfahrzeug wie auch dem Kraftwagen bei einer Entwicklung von etwa 200 km Stundengeschwindigkeit immer noch ein weites Feld offen. Daß dabei an Bequemlichkeit und Sicherheit das Schienenfahrzeug seine bevorzugte Stelle behalten dürfte, sollte man annehmen, jedenfalls wird dieses Bestreben unsere vornehmste Sorge sein.

#### 27. Denken in großen Räumen.

Wenn man sich aber nicht darauf beschränkt, die Zukunft der Eisenbahn gerade heute von dem kleinen Gesichtswinkel unseres raumbegrenzten Zustandes im Herzen Europas zu behandeln, sondern den Blick weiter auf unsere kolonialistische Zukunft hinauszuerweitern sich bemüht, so sollte man hoffen, gerade heute für eine derartige Gedankenreihe das erselnte Echo zu finden. Denn wir wollen nicht verlieren, in großen Räumen zu denken. Wie wir es einerseits erfahren mußten, daß ein großräumig denkender Mensch wie der Amerikaner Wilson, der gewohnt ist, die Grenzen nach Breitengraden und geraden Linien, Provinzen und Ländergebiete nach Vierecken und Rechtecken zu sehen, scheitern mußte, wenn er sich auf das Gebiet

der Grenzziehung in Mitteleuropa vorwagte, so wollen wir daraus die Lehre ziehen, daß ein Volk, das daran gewohnt ist, sich auf engem Raume zu stoßen, gelehrt werden muß, den Blick zu weiten. Auch auf dem Verkehrsgebiet soll uns der Ruf in die Ferne, wenn ihn einmal der Führer an uns stellen sollte, nicht unvorbereitet treffen. Der Faden der Tradition muß an den alten Kolonialbesitz angeknüpft und erhalten werden.

#### 28. Der Eisenbahner im Mittelpunkt der nationalsozialistischen Arbeit.

In die uns näher liegende Aufgabe der Vervollkommnung unserer Reichsbahn aber wollen wir uns nicht nur aus dem Gesichtspunkte, eine möglichst hohe technische Vervollendung zu erzielen, vertiefen, sondern wir wollen vor allen Dingen auf dem seit drei Jahren von uns beschrittenen Wege weitermarschieren, aus diesem 700000-Mann-Her von Reichsbahnern eine geschlossene, dem Führer und der nationalsozialistischen Idee treu ergebene Front zu fügen. Das sollte bei einem Personal, das unserer Verwaltung vielfache Beweise der Anhänglichkeit an den Dienst gegeben hat, keine unlösliche Aufgabe sein. Ob 46000 Eisenbahner im Rheinland, politisch und sozial zufriedene, ihren Dienst mit Freude oder mit Mißmut vollziehen, ist eine hochpolitische und nationale Frage. Sie im Sinne des ersten Arbeiters der Nation, unseres Volkskanzlers und Führers zu lösen, bleibe unser stetes Bestreben.

#### Quellen.

- Baltzer, F.: Die Kolonialbahnen. Göschensche Verlagbuchhandlung, Leipzig 1916.  
 Andrees Allgemeiner Handatlas, 8. Auflage. Verlag Velhagen & Klasing, Leipzig 1924.  
 Cleinow, Georg: Neu-Sibirien (Sibirial). Eine Studie zum Aufmarsch der Sowjetmacht in Asien. Verlag R. Hobbing, Berlin, 1928.  
 Cleinow, Georg: Roter Imperialismus. Eine Studie über die Verkehrsprobleme der Sowjet-Union. Verlag Julius Springer, Berlin 1931.  
 Haushofer, Karl: Jenseits der Großmächte. Verlag Teubner, Berlin 1932.  
 Schaller, André Maxime: Le Chemin de Per Transsaharien. Librairie Istra, Paris 1932.  
 Townsend, M. E.: Macht und Ende des Deutschen Kolonialreiches. Verlag Günther Schulz, Leipzig 1932.  
 Meyers Großer Handatlas. Herausgegeben von Creutzburg. Bibliographisches Institut, Leipzig 1933.  
 Adamheit, Th.: Rote Armee. Rote Weltrevolution. Roter Imperialismus. Nibelungenverlag, Berlin, Leipzig 1935.  
 Knauer Weltatlas. Herausgegeben von Riedel. Verlag Knauer, Berlin 1935.  
 Atlas der Eisenbahnen und Schifffahrt von Europa, 36. ergänzte und verbesserte Auflage. Verlag für Rechts- und Wirtschaftsliteratur, Berlin 1935/1936.  
 Anewering Questions on Manchuria. South Manchuria Railway Company, 1936.  
 Groffe, Hermann: Sowjetforschung. Nibelungenverlag, Berlin, Leipzig 1936.  
 Arning, W.: Deutsch-Ostafrika gestern und heute. Verlag Dietrich Reimer, Berlin 1936.  
 Bittrich: ... und rollen durch den Wüstensand. Autozigeuner auf großer Sahararadt. Verlag Hellmuth Wollermann, Braunschweig 1936.  
 Blum, Otto: Verkehrsgeographie. Verlag Julius Springer, Berlin 1936.  
 Blum, Otto: Die verkehrspolitische Bedeutung des östlichen Mittelmeerraumes (Sonderabdruck aus dem Archiv für Eisenbahnwesen). Verlag Julius Springer, Berlin 1936.  
 Jacques, Norbert: Afrikanisches Tagebuch. Verlag Fischer, Berlin 1936.  
 Johnson, Babuna: 100000 Kilometer im Flugzeug über Afrikas Dschungeln. Verlag F. A. Brockhaus, Leipzig 1936.  
 Martens u. Karstedt: Afrika. Ein Handbuch für Wirtschaft und Reise. 3. Auflage in zwei Bänden. Verlag Dietrich Reimer, Berlin 1936.  
 Reichsflurkurstab: Reichsflurkurstab. November 1938.  
 Andrees Handatlas. Ausgewählte Ausgabe in einem Bande. Verlag Velhagen & Klasing, Leipzig 1937.  
 Nachkriegsbande folgender Zeitschriften: Archiv für Eisenbahnwesen, Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Zeitschrift für Geopolitik, Wirtschaftsdielenst.