

21. Bruno Schwarze, Ein Wendepunkt in der Zusammenarbeit zwischen Reichsbahn und Wissenschaft. Sonderabdruck aus „Die Reichsbahn“, Heft 33 vom 14. August 1935.
22. Gabor von Veress, Verkehr und Verkehrswissenschaft. In: Zeitschrift f. Verkehrswissenschaft, 19. Band, 1944, S. 128—143.
23. Kurt Wiedenfeld, Der volkswirtschaftliche Einfluß der modernen Verkehrsmittel und die deutsche Volkswirtschaftslehre des 19. Jahrhunderts. In: „Die Entwicklung der deutschen Volkswirtschaftslehre im neunzehnten Jahrhundert“. Gustav Schmoller zur siebenzigsten Wiederkehr seines Geburtstages, 24. Juni 1908, Zweiter Teil. (Beitrag XXIX) Leipzig 1908.
24. Hellmuth Wolff, Das Seminar für Verkehrswesen an der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg 1933—1937. Schriften des Seminars für Verkehrswesen an der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, Nr. 9. Halle 1937.
25. Gottfried Zoepfl, „Zur Einführung“. In: Heft 1 der „Verkehrswissenschaftlichen Abhandlungen“ (Walter Kes, Öffentliche Kraftwagenlinien im Weltverkehr), Berlin 1914, S. V—VIII.

Die Verkehrswirtschaft der Rheinlande am Vorabend des zweiten Weltkriegs

Von Prof. Dr. Otto Most, Heidelberg

Inhaltsübersicht:

I. Ziel und Ausgangspunkte. — II. Die grundlegenden Naturgegebenheiten. — III. Ihre Auswirkungen in der Verkehrsgeschichte. — IV. Die rheinischen Eisenbahnen im deutschen Verkehr. — V. Schiene und Wasserstraße; Binnenschiff und Kraftwagen. — VI. Die rheinischen Wasserstraßen im deutschen Verkehr. — VII. Die Ausführleistung der rheinischen Verkehrswirtschaft. — VIII. Die Verknüpfung des rheinischen Gebietes mit den deutschen See- und den ausländischen Rheinmündungshäfen. — IX. Flugwesen, Landstraßenverkehr und Straßenbahnen.

I.

Dieser Überblick möchte nicht allein oder auch nur vorwiegend Interesse unter dem Gesichtswinkel einer geschichtlichen Betrachtung suchen, in deren Rahmen er das Bild des verkehrsstärksten Gebiets innerhalb des Reichs stellt. Den hier geschilderten Tatbeständen kommt vielmehr auch beträchtliche praktisch-verkehrspolitische Bedeutung zu. Wenn gezeigt wird, wie Gestalt und Größenordnung der Verkehrswirtschaft der Rheinlande im Augenblick des Kriegsausbruchs waren, werden zugleich auch die Voraussetzungen deutlich, unter denen sie nun in das sich neubildende Ganze einzuordnen ist; Voraussetzungen, die, weil nicht in Vorübergehendem und Zufälligem, sondern in Konstantem und Zwangsläufigem begründet, auch weiterhin ihr Gewicht beanspruchen.

Dabei wird der Begriff Rheinlande weit gefaßt. Er beschränkt sich selbstverständlich nicht auf die ehemalige preußische Provinz dieses Namens, sondern er umgreift das gesamte Gebiet rechts und links des Rheins, das als verkehrswirtschaftlich ihm zugewandt gelten darf. Allerdings ist die örtliche Bestimmung im einzelnen schwierig, namentlich wenn Zahlen sprechen sollen, denn die Abgrenzungen der „Verkehrsbezirke“ in der Eisenbahn-, Binnenschiffahrts- und Kraftwagenverkehrsstatistik folgen eigenen Gesetzen. Aber dieser Mangel ist den meisten Untersuchungen ähnlicher Art eigentümlich und kann hier um so mehr in Kauf genommen werden, als es nicht darauf ankommen soll, Größenverhältnisse mit mathematischer Genauigkeit zur Anschauung zu bringen; es genügt, wenn ihre Wiedergabe zur Gewinnung einer gesicherten Gesamtvorstellung ausreicht.

Es ist bekannt, daß die deutsche Verkehrswirtschaft sich mehr als diejenige aller anderen Länder der Erde durch die Vielfältigkeit der ihr zu Gebote stehenden Mittel und den Reichtum ihrer inneren Gliederung hat auszeichnen können. Beides hing mit den natürlichen Verhältnissen ihres Raumes zusammen, die, von jeher vorhanden, doch zur vollen Wirkung erst kommen konnten, seitdem sich der technische Fortschritt mit dem Willen zu ihrer Ausnutzung verband. Zwar hat man gelegentlich geglaubt, gerade angesichts des außerordentlichen, im „Raumsieg“ sich bekundenden Könnens der Verkehrstechnik sagen zu sollen, künftig werde derlei ein verringertes Gewicht zukommen. Das aber war ein Irrtum. Im Gegenteil, wenn Otto Maulls Wort richtig ist, daß die höchste Leistung aller Verkehrstechnik von jeher darin bestanden habe, „ihre bewundernswerten Erfolge in innigster Anpassung an die natürlichen Gegebenheiten zu erzielen“, so spricht alles dafür, daß letztere

auch für die Weiterentwicklung ihre maßgebliche Bedeutung behalten, ja bei notgedrungen immer schärferer Beobachtung des ökonomischen Prinzips nicht zuletzt in der Verkehrswirtschaft gar noch zunehmendes Gewicht gewinnen müssen.

Für diese allgemeine Grundwahrheit bot die rheinische Verkehrswirtschaft von jeher das deutsche Musterbeispiel. Dementsprechend hat auch jene „geordnete Fülle“ des verkehrswirtschaftlichen Organismus in ihr einen geradezu klassischen Ausdruck gefunden. Das war begründet in dem Tatbestand, der schon im Namen des Gebietes zum Ausdruck kommt. Der Rhein hat nicht nur den von ihm durchfluteten Landen seit mehr als einem Jahrtausend das geistige Gesicht gegeben, sondern auch ihrer Wirtschaft und hier naturgemäß in erster Linie dem Verkehrswesen ein nur ihm eigentümliches Wesen verliehen. Beides steht im engen Zusammenhang miteinander. Die ganze Kultur der Rheinlande ist unmittelbar von den auch die Verkehrswirtschaft bestimmenden Kräften des Stroms als der mächtigen Lebensader des ganzen Gebiets geformt worden. Er schuf die natürlichen Verkehrsmöglichkeiten, von denen die geistige und wirtschaftliche Betätigung der Menschen ihre Sonderart erhielt. Dieser Sonderart erwachsen Maß und Wachstum der Bevölkerung. Das erhöhte in natürlichem Kreislauf die Verkehrsnotwendigkeiten und zwang von selbst zu einer besseren Ausschöpfung des als möglich Vorhandenen.

So hat denn der Rhein, selbst Verkehrsmittel größten Stils, von jeher zugleich allen anderen Verkehrsmitteln, die sich im gleichen Raum mit ihm herausgebildet haben, Richtung und Wirkungsbereich zugewiesen. Damit war und ist von vornherein die allen Verkehrsmitteln im rheinischen Raum gemeinsame Grundlinie gegeben gewesen, auf ihr haben sie sich zur Gemeinschaftsarbeit zu finden. Sie konnte in Gefahr der Auflösung nur dann kommen, wenn etwa von irgendwelcher Seite unternommen wurde, gegen die natürlichen Gesetze des rheinischen Raums zu verstoßen. Wenn aber bei Anerkennung der gemeinsamen Grundlinie trotzdem gelegentlich oder auch für längere Dauer gewisse Reibungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln auftraten, so war auch das im Grunde selbstverständlich, denn aus den Wandlungen der Technik sowie dem wechselnden Verhältnis zwischen Größe des Verkehrsvolumens und Kapazität der Verkehrsmittel wird immer wieder bald in dieser, bald in jener Gestalt das Widerspiel einzelner Verkehrsmittel lebendig und werden in Zukunft wie in vergangenen Zeiten Probleme größeren oder geringeren Gewichts lebendig werden, die dann eben unter dem Gesichtspunkt größtmöglichen Erfolgs für die gesamtstaatlichen und insbesondere gesamt-wirtschaftlichen Belange zu behandeln sind. Darüber hinaus bedeuten derlei Reibungen nicht immer ein Unglück, denn auch im verkehrswirtschaftlichen Sektor hat der „Leistungswettbewerb“, wenn er sich nur im gehörigen Rahmen hält, einen guten Sinn und darf mindestens an der verkehrsorganisatorischen und verkehrswirtschaftlichen Entwicklung einen nicht unerheblichen Anteil für sich in Anspruch nehmen.

II.

Der Rheingraben hat von altersher der großen Verbindungslinie von Süden nach Norden und von Norden nach Süden den Weg gewiesen. Seinem südlichen Eingang lagern sich die Alpen vor, aber „als Grenze und nicht als Schranke“, den Verkehr der Länder nicht trennend, sondern mit ihren Übergängen vermittelnd. Im Norden öffnet sich in der niederrheinischen Bucht der bis dahin beiderseitig von Gebirgen umschlossene Engweg zu fächerartiger Ausweitung dichtbesiedelten Grenzländern und darüber hinaus dem Weltmeere zu. In dem Punkt, von dem die Strahlen dieses Fächers ausgehen (Köln), vereinigen sich von Hause aus günstigste Voraussetzungen für die Entwicklung eines bedeutenden Verkehrsknotenpunktes, ebenso im Schnittpunkt der Alpenausgänge und ihrer natürlichen Fortsetzungen mit dem Rhein (Basel).

Auch die den Rheingraben begleitenden Gebirge sind nicht festgefügte Mauern. Nebenflüsse und sonstige Lücken in den Höhenzügen boten sich dem Menschen schon früh an, daß er sie zur Personen- und Güterbeförderung nütze; so die Mosel, der Main und der Neckar, so die Kraichgauer Senke zwischen Schwarzwald und Odenwald und, als linksrheinisches Gegenstück, die Zaberner Steige (Col de Saverne) in den nördlichen Vogesen. Die Ausgangs- und Schnittpunkte im Rheintal sind ebenfalls zu irgendwann einmal sich durchsetzender verkehrswirtschaftlicher Großentwicklung vorausbestimmt (Koblenz, Mainz, Frankfurt a. M., Mannheim, Straßburg).

Im niederrheinischen Gebiet bedarf es solcher Gebirgslücken nicht mehr, um nach Osten und Westen vorzudringen. Aber auch hier zeigt die Natur die Hauptwege von vornherein auf: im Westen zum Maastal hin sowie in der im Raum Nymwegen-Arnheim ansetzenden Westwendung des Rheins selbst, im Osten mit der senkrecht auf den Rhein stoßenden westfälischen Verkehrsdominante. Ihr folgt die Ruhr. In ihr streichen die Haupthöhenzüge. Die Lagerungen der wichtigsten Bodenschätze, wie sie die Grundlage der niederrheinisch-westfälischen Volkswirtschaft bilden, ziehen in mehreren Parallellinien der gleichen Richtung nach; dort, wo sich die westfälische Hauptrichtung mit der rheinischen kreuzt, liegt Duisburg.

Der rheinische Verkehrsraum hat danach kein Zentrum, von und zu dem alle wesentlichen Verkehrslinien gehen, wie es sonst vielfach innerhalb des Reichsgebietes (Berlin, Magdeburg, Nürnberg, Stuttgart, München u. a. m.) zu finden war. Vielmehr reiht sich auf die Achse des Rheins, die allein im reichsdeutschen Gebiet vom südlichen Knick bei Basel bis zum nördlichen unterhalb Emmerichs eine Strecke von 695 km umspannt, eine lange Reihe von Verkehrspunkten auf, die, jeder in seiner Weise, an der Entfaltung des Gesamtverkehrs dieser Achse teilhatten, indem sie die vom Rhein nach links und rechts ausgehenden, von beiden Seiten her auf ihn zukommenden oder auch, beides in sich vereinigend, quer über ihn hinlaufenden Verkehrsströme auffingen, aus sandten oder durchschleusten. Wann, in welchem Maß und in welcher Weise jeder einzelne der von der Natur vorbezeichneten Verkehrspunkte den tatsächlichen Anschluß an die verkehrswirtschaftliche Großentwicklung und damit eine mehr oder weniger hervorragende Stellung darin gewonnen, auch wohl gelegentlich im Wechsel der Zeiten davon eingebüßt und dann vielleicht aufs neue aufgeholt hat, ist eine Tatfrage, die mit der Dynamik der allgemeinen politischen, kulturellen und wirtschaftlichen Entwicklung des Gebietes zusammenhängt.

III.

Den Römern ist der Rhein zunächst im wesentlichen Grenze gewesen. Abgesehen von vorübergehenden Vorstößen über den Niederrhein, überschritten sie den Strom auf längere Dauer nur im Neuwied-Koblenzer-Becken sowie in dem sich südlich anschließenden Gebiet. Sie umgürteten das im Anschluß daran Gewonnene durch den Limes. Ihre in hochentwickelter Technik angelegten Straßen dienten militärischen wie merkantilen Zwecken, verfolgten den Anschluß an das Imperium ebenso wie die Erschließung der besetzten Lande. So kam von Westen aus dem Rhonegebiet, die Mosel entlang, die Hauptstraße über Trier; daneben als zweite Verbindung mit dem Südwesten der Weg über die Zaberner Steige nach Straßburg hinunter. Von Süden brachte ein System von Alpenstraßen über den St. Bernhard, Splügen und Julier die Verbindung mit Oberitalien, und das Rheintal selbst fing alle diese Zugänge auf, ließ an ihren wichtigsten Einfallstellen Römerstädte, Festungen und Hauptverkehrsplätze in einem, erstehen. Auf beiden Ufern aber lief, an vorgeschichtliche Wegeanlagen anknüpfend, die Süd-Nord-Straße in doppeltem, zum Teil gar dreifachem Strang, um schließlich aus dem Niederrheingebiet, von Köln, Xanten und Nijmegen aus, ein nördliches Ost-West-Straßenbündel in Richtung Belgien-Pariser-Becken zu entsenden.

Das mittelalterliche Straßennetz knüpfte an die Römerstraßen an und baute sie aus, gab ihrem System aber eine neue und sehr bedeutsame Wendung: die Hinwendung nämlich des bislang nur nach dem römischen Westen und Süden ausgerichteten Straßennetzes auch nach dem deutschen Osten. Auf die nach wie vor maßgebende Süd-Nord-Achse setzten sich nun in großen Parallelzügen die Wege von Flandern über Köln nach Mitteldeutschland, von Mainz und Frankfurt nach Nürnberg, von Straßburg nach den Zentren des aufblühenden süddeutschen Handelslebens. Dort, wo sich damit große Straßenkreuze ergaben, wurden, äußerlich ebenfalls vielfach im Anschluß an römische Vorgänge, aber unter jetzt ganz anderen Lebensbedingungen, die schon genannten Städte zu Verkehrs- und Handelszentren, die sich unbeschadet der schon früh auf Grund der verkehrsgeographischen Lage erworbenen Vorzugsstellung Kölns in einem gewissen Gleichmaß über den ganzen Strom verteilten.

Diese mittelalterliche Städteentwicklung am Rhein war aber nicht allein landstraßenbedingt. Im Gegenteil, sie erhielt ihren besonderen Impuls gerade dadurch, daß nunmehr der Rhein, bislang in erster Linie nur richtunggebend für die Anlegung der großen Landwege, jetzt selbst zu einem wichtigen, bald zum weitaus bedeutendsten Verkehrsweg seines Gebietes ward. Die weltlichen und geistlichen Herrschaften setzten sich rittlings über den Strom. Die Grenzen gingen quer über ihn hin. Dem politischen Brückenschlag folgte der wirtschaftliche. Er verband die gegenüberliegenden Ufer und bezog das Hinterland zu beiden Seiten ein. Er verdoppelte und vervielfältigte damit die natürlich erwachsenen Wirtschaftssphären, die beiderseits in die Nebentäler hinaufstiegen und diese an den Strom heranholten.

Die somit zunächst isolierten kleineren Wirtschaftsräume fanden die organische Verbindung miteinander, je mehr der Rhein infolge der Unsicherheit der mittelalterlichen Landstraßen zum einzig brauchbaren großen Transportweg des deutschen Westens wurde, und vor allem, je mehr er in Anbahnung und Ausgestaltung internationaler Handelsbeziehungen im späteren Mittelalter das entscheidende Gewicht als die einzig natürliche Verbindung, dazu ganz großen Ausmaßes, zwischen Südeuropa jenseits der Alpen und dem Meer gewann.

Damit erwuchs dem Rhein der natürliche Beruf, Mittler zu sein zwischen mitteleuropäischem Norden und Süden, nicht minder Einiger der germanischen Stämme und Staaten in seinen Ufergebieten. Die Tatsache aber, daß er zugleich in seiner deutschen Hauptstrecke der großen Wasser-, Kultur- und Staatenscheide zwischen germanischem und römischem Bereich parallel läuft, machte ihn in dieser Zeit mittel- und westeuropäischer Staatenbildung zur entscheidenden Ausgangs- und Auffangstellung auch enger Wechselbeziehungen zum und vom europäischen Westen. Ihnen entsprach ein bedeutender und vielseitiger Großhandel mit einem dem Aus- wie dem Inland zugewandten Antlitz. Die internationale Verkehrsstraße in Nord-Süd-Richtung schuf sich an ihren Hauptplätzen zugleich Brückenköpfe für den west- und mitteleuropäischen Querverkehr. Dessen Gewicht mag vorübergehend zurückgedrängt worden sein, hat sich aber immer wieder aufs neue durchgesetzt; wie denn überhaupt diese Grundzüge des mittelalterlich-rheinischen Verkehrswesens, das sich nunmehr auf zwei in enger, räumlicher und zugleich wirtschaftlicher Wechselbeziehung stehende Verkehrswege, nämlich die Land- und die Wasserstraße, gründete, auch in der Neuzeit Jahrhunderte hindurch Geltung behielten, und zwar besonders, seitdem späterhin die territoriale Staatsmacht zwar der Güte der Landstraßen wenig, ihrer Sicherheit aber recht wesentlich zugute kam.

So sind denn auch den ersten rheinischen Postverbindungen die Wege im Grunde ebenso vorgezeichnet gewesen wie dem Ausbau der Landstraßen, den die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts brachte. Und auch als die Eisen-

bahn aufkam, waren von vornherein die Hauptrichtungen des Schienensystems gegeben: es mußte sich ganz naturgemäß ebenso im Rheingraben und um dessen Achse entwickeln, wie dies vordem die Römerstraßen und die mittelalterlichen Handelswege getan hatten. Von Süden her bis zum Norden baute sich ein Schienekreuz mit nach Westen und Osten ausgereckten Armen auf das andere auf.

Auch dieses neue, nunmehr dritte Verkehrsmittel im rheinischen Raum mußte zwei Aufgaben vor anderen nachkommen. Es hatte einmal den großen Durchgangsverkehr den Rheingraben entlang zu ermöglichen und die fremden Länder an den rheinischen Wirtschaftsraum heranzuziehen, zum anderen aber die rheinischen Verkehrswege, und zwar nicht allein die Schiene, sondern auch die Land- und die Wasserstraße, in eine planvolle Verbindung mit dem sich rasch entwickelnden Verkehrsnetz des gesamtdeutschen Raumes zu bringen. Und was sich im Mittelalter gewissermaßen halb unbewußt im Zuge der Gesamtentwicklung vollzogen hatte, wurde nun von einem großen staatspolitischen Leitgedanken erfüllt. Er ließ die noch heute das Rückgrat des westdeutschen Bahnnetzes bildenden Schienenwege vom Rhein her in großen Geraden zum Innern des Reiches laufen, als stählerne Klammern wirtschaftlicher und politischer Zusammengehörigkeit.

Die Tatsache freilich, daß die Rheintallinien den Strom begleiteten, ähnlich wie es auch in den Räumen der Elbe und der Oder geschah, hat Eisenbahn und Schifffahrt nach einer kurzen Periode der Zusammenarbeit, in der die senkrecht auf den Rhein aufgesetzten Linien der ersten Bahngesellschaften ihre Hauptaufgabe in der Zu- und Abfuhr der Güter und Personen zum und vom Schiff sahen, in einen Wettbewerb gebracht, der sich, je mehr aus einzelnen Hauptlinien ein großes westdeutsches Eisenbahnnetz wurde, vertiefte und verbreiterte. Viel folgenreicher aber als die gegenseitige Beengung ist die gegenseitige Befruchtung gewesen. Am Ende waren es ja wiederum die gleichen Kräfte, die auf der einen Seite dem rheinischen Schienennetz die größte Bahndichte im deutschen Raum gewannen, und die gleichzeitig den Rhein durch Angliederung eines sich immer mehr vervollkommnenden Netzes für Großschiffahrtszwecke auszubauender Nebenflüsse und großer sie ergänzender Kanäle zum tragenden Pfeiler eines Wasserstraßensystems von imponierendem Ausmaß gemacht haben.

IV.

Nach den Angaben im Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich, Jahrgang 1939/40, betrug in der letzten Vorkriegszeit die nach km bemessene Eisenbahnstrecke je 100 qkm Grundfläche in:

Saarland	24,49	dagegen:	
Rheinprovinz	21,48	Deutsches Reich im	
Hessen	20,59	Gesamtdurchschnitt	13,46
Westfalen	20,00	Großbritannien *)	13,5
Baden	16,18	Frankreich	11,7
Hessen-Nassau	16,28	Holland	10,6

In dieser Zahlenreihe spiegelt sich nicht zuletzt auch die Tatsache wider, daß die Eisenbahn, dank den Leistungen ihrer Organisatoren und Ingenieure, die dem rheinischen Verkehr von Hause aus gegebenen Möglichkeiten innerhalb und außerhalb der Reichsgrenze nicht nur voll ausgenutzt, sondern auch ganz bedeutend erweitert hat. So schuf sie durch großartige Durchtunnelungen die alten Straßenübergänge der Alpen zu gewaltigen Verkehrsadern um, die den Wall der Hochgebirge fast zum Verschwinden gebracht und die rheinische Verkehrswirtschaft wirklich zu einer „Verkehrseinheit von der Nordsee bis zum Mittelmeer“ gemacht haben. In ihnen lief die Nord-Süd-Linie London-Holland-Köln-Basel-Alpen-Italien, von der dann im mittelh rheinischen Raum in

*) Die nachfolgenden Angaben nach dem Reichsbahn-Handbuch.

Nachfolge der alten Niebelungenstraße vom Rhein zur Donau die Süd-Ost-Linie über Würzburg nach Wien hin abzweigt; ebenso südwestlich die große Linie über das Saargebiet nach Paris und durch die Burgunder Pforte via Doubs-Rhone zum Mittelmeer nach Marseille. Im Norden aber konnte das sich in weiter Fläche frei auswirkende Verkehrsmittel, der Schiene die alte Gunst der Lage im Kölner Raum nun voll ausnutzen. Hier schnitten sich mit der Nord-Süd-Richtung die Transversalen London-Brüssel-Berlin und Paris-Lüttich-Hannover. Von hier gingen im Anschluß an die Rheinlinie die innerdeutschen Stränge nach Bremen und Hamburg, Magdeburg und Kassel und darüber hinaus nach dem deutschen Osten und Nordosten. Und alles gewann vervielfältigte Bedeutung in der engen Verknüpfung Kölns mit dem Ruhrgebiet, dessen rheinischer Teil verkehrswirtschaftlich durch das Dreieck Düsseldorf-Essen-Duisburg bestimmt war.

In diesem Raum zwischen Köln und Essen lag das wahre Zentrum des europäischen Eisenbahnnetzes. Hier, vor und auf dem wichtigsten Kohlenbecken des kontinentalen Europas, entfaltete sich in ganzer Größe auch das Zusammenwirken von Eisenbahn und Wasserstraße. Dabei traten Köln und Essen mit der Zahl der beförderten Personen weit vor Düsseldorf und Duisburg. Wesentlich anders war das Bild, wenn der Güterverkehr zugrunde gelegt wurde. Allein in Groß-Duisburg (Gebiet der Industrie- und Handelskammer Duisburg, wozu u. a. Essen, Oberhausen und Mülheim nicht gehörten) kam ein rundes Neuntel (!) des gesamten binnenländischen Güterverkehrs Groß-Deutschlands auf.

So erhält man denn auch eine ausreichende Vorstellung von dem, was der rheinische Güterverkehr insgesamt bedeutete, nur, wenn man das von Schiene und Wasserstraße geleistete zusammen betrachtet, d. h. wenn die Größenordnung, die hier zunächst bezüglich des Schienenverkehrs entwickelt wird, nicht allein für sich, sondern im Zusammenhang mit dem, was wir weiter unten aus dem Bereich der Binnenschifffahrt hinzufügen, betrachtet wird.

(I.)

1. Güterversand der deutschen Eisenbahnen 1937 ¹⁾	
a) in den Gebieten rechts und links des Rheins ²⁾	242 001 000 t
b) im ganzen Altreich	464 921 000 t
a von b: 52%	
2. Gütereingang der deutschen Eisenbahnen	
a) in den Gebieten rechts und links des Rheins	201 337 000 t
b) im ganzen Altreich	458 487 000 t
a von b: 44%	
3. Gesamtgüterverkehr der deutschen Eisenbahnen ³⁾	
a) in den Gebieten rechts und links des Rheins	250 877 000 t
b) im ganzen Altreich	480 832 000 t
a von b: 52%	

(II.)

1. Ins Ausland insbesondere gingen 1937 auf dem Schienenweg	
a) aus den Gebieten rechts und links des Rheins	18 193 000 t
b) aus dem Altreich	22 345 000 t
a von b: 81%	

¹⁾ Neuere Zahlen sind nicht mehr allgemein bekannt gegeben worden.

²⁾ Verkehrsbezirke 21 bis 28, 31 bis 35.

³⁾ Der Inlandsverkehr ist dabei mit dem Versand, der Auslandsverkehr sowohl mit dem Versand wie auch mit dem Empfang eingesetzt.

2. Aus dem Ausland kamen auf dem Schienenweg	
a) in die Gebiete rechts und links des Rheins	8 876 000 t
b) ins Altreich	15 911 000 t
a von b: 56%	
3. Gesamter Auslandsverkehr auf der Schiene	
a) Gebiete rechts und links des Rheins	27 069 000 t
b) Altreich mit	38 256 000 t
a von b: 71%	

Hinsichtlich der Einbeziehung Gesamt-Westfalens (Verkehrsbezirke 22 und 24) sowie der Verkehrsbezirke 21 (Provinz Hessen-Nassau und Oberhessen ohne Frankfurt und Umgebung) und 35 (Württemberg und Hohenzollern) wird man freilich verschiedener Meinung sein können. Außer Zweifel aber steht, daß alle diese Gebiete mindestens zu beträchtlichen Teilen verkehrswirtschaftlich zum Rhein hin orientiert sind. Und selbst wenn man die Verkehrszahlen der vier Bezirke voll in Abzug bringt⁴⁾ und damit ein verkehrswirtschaftlich gewissermaßen „engstes“ Rheingebiet abgrenzt, das umgekehrt sehr wesentlich unter der dem Rheingebiet wirklich zukommenden Größenordnung liegt, so ergibt sich, daß die danach verbleibenden Bezirke zwar nicht vier Zehntel, wie das „größere“ Rheingebiet, wohl aber immer noch fast drei Zehntel des gesamten Güterverkehrs der deutschen Eisenbahnen erbrachten, und daß sie an deren Auslandsverkehr insbesondere zwar nicht mit drei Vierteln, wie das „größere“ Rheingebiet, aber doch immerhin mit der Hälfte beteiligt waren.

V.

Welchen Anteil an den Leistungen der Schiene die verschiedenen Verkehrsrichtungen und Güterarten hatten, kann hier in Rücksicht auf den zur Verfügung stehenden Raum nicht näher dargetan werden, ist auch allgemein bekannt. Es mag nur der Vollständigkeit halber daran erinnert werden, daß, dem Wirtschaftscharakter gerade der für den Güterverkehr maßgebendsten Teile des Rheingebietes entsprechend, Massen- und Schwergüter im Verkehr der Reichsbahn hier eine größere Rolle spielten als anderwärts: so Eisenerze und Kohlen, Steine und Erden, Holz aller Art, Halbzeug und Fertigfabrikate von Eisen und Stahl. Damit trat neben die schon erwähnte Wirkung des Parallellaufs der beiderseitigen Wege als zweite Hauptursache des Wettbewerbs zwischen Schiene und Wasserstraße der weitgehende Einbruch der Eisenbahn in Transportbereiche, die gemeinhin als besondere Domänen der Binnenschifffahrt gelten und es vordem ganz waren. Anders allerdings lagen die Dinge, soweit die Eisenbahn der Wasserstraße nach altem Muster, aber in der Neuzeit entsprechenden Formen Güter zuführte oder von ihr zur weiteren Verbringung ins Land übernahm. Alle großen Eisenbahnknotenpunkte des Rheingebietes waren auch bedeutende Umschlagsplätze vom Wasser zur Schiene und umgekehrt. Als Musterbeispiele seien Duisburg und Mannheim-Ludwigshafen (Verkehrsbezirke 28 und 75) angeführt.

Im Jahre 1937 betragen:

	Versand u. Empfang mit der Eisenbahn in 1000 t	Versand u. Empfang auf der Wasserstraße in 1000 t
Groß-Duisburg	28 090	34 297
Mannheim und Ludwigshafen	8 787	10 965

⁴⁾ Eine Aufteilung innerhalb dieser Bezirke läßt das veröffentlichte Zahlenmaterial leider nicht zu.

Der Gleichklang der Zahlenpaare spricht für sich. Es liegt ja in der Eigenart der Wasserstraße begründet, daß sie, um ihre volle Leistungsfähigkeit entfalten zu können, ebenso wie die See-Schifffahrt weitgehend der Zu- und Abfuhr der Güter durch Landverkehrsmittel bedarf. Unter diesem Gesichtspunkt kommt besonderes Gewicht auch der Zusammenarbeit zwischen Binnenschiff und Kraftwagen zu. Sie hat sich in der letzten Vorkriegszeit gerade im rheinischen Raum vielfältig entwickelt, und zwar nicht allein in solchen Häfen, in denen, wie etwa in Düsseldorf, der Stückgutverkehr nach wie vor eine besondere Rolle spielte, sondern auch in solchen Häfen, die wie etwa Mannheim und weit stärker noch Duisburg im wesentlichen auf Massenverkehr abgestellt waren. Allerdings fehlte es auch nicht an Fällen, in denen der Kraftwagen der Binnenschifffahrt Güterverkehr bestritt; alles in allem aber überwog die gegenseitige Zusammenarbeit und Förderung bei weitem, und zwar nicht nur im Nah-, sondern auch zum Teil im Fernverkehr, wie etwa vom Aachener Bezirk und von der Saar her zu den Rheinhäfen (vor allem Ludwigshafen, Worms, Köln und Neuß); hier füllte der Kraftwagen gutenteils Lücken aus, die sich aus dem Fehlen unmittelbarer Wasserstraßenverbindungen mit dem Rhein ergaben.

Im ganzen gewannen die Beziehungen zwischen Kraftwagen und Binnenschiff um so mehr an Bedeutung, je mehr auf dem Rhein sich der Stückgutverkehr wieder belebte. Die Binnenschifffahrt stellte schnellfahrende Motorschiffe in ihren Dienst und erzielte bei gut organisierter Zusammenarbeit mit der Landstraße selbst bei ziemlich weiter An- oder Abfahrt Zeitleistungen, die mit denjenigen der Eisenbahn sich gut vergleichen ließen. Die mit alledem zusammenhängenden Fragen der Eisenbahntarifpolitik hoffe ich demnächst in einem größeren Zusammenhang behandeln zu können.

VI.

Die Wasserstraßenleistung im deutschen Rheingebiet mag zunächst die folgende Übersicht bezeugen; sie ist entsprechend der Eisenbahnübersicht des Abschnitts IV aufgestellt worden.

I.

1. Güterversand der deutschen Binnenwasserstraßen 1937 ⁵⁾
 - a) in den Rheingebieten ⁶⁾ 70 660 000 t
 - b) im Altreich 103 864 000 t
 - a von b: 68 %.
2. Gütereingang auf deutschen Binnenwasserstraßen
 - a) in den Rheingebieten 57 732 000 t
 - b) im Altreich 95 158 000 t
 - a von b: 61 %.
3. Gesamtgüterverkehr der deutschen Binnenwasserstraßen ⁷⁾
 - a) in den Rheingebieten 93 958 000 t
 - b) im Altreich 129 822 000 t
 - a von b: 62 %.

⁵⁾ Neuere Zahlen sind nicht mehr allgemein bekannt gegeben worden.

⁶⁾ Räumliche Abgrenzung im wesentlichen wie in der vorausgegangenen Eisenbahnübersicht, jedoch ohne Weser, Werra, und Fulda, aber einschließlich des kleinen bayerischen Main- und des Bodenseeverkehrs.

⁷⁾ Der Inlandsverkehr ist mit dem Versand, der Auslandsverkehr sowohl mit dem Versand wie mit dem Empfang eingesetzt.

II.

1. Ins Ausland insbesondere gingen 1937 auf den Binnenwasserstraßen
 - a) aus den Rheingebieten 34 121 000 t
 - b) aus dem Altreich 35 664 000 t
 - a von b: 96 %.
2. Aus dem Ausland kamen auf den Binnenwasserstraßen
 - a) in die Rheingebiete 23 292 000 t
 - b) ins Altreich 25 958 000 t
 - a von b: 90 %.
3. Gesamter Auslandsverkehr auf den Binnenwasserstraßen
 - a) der Rheingebiete 57 413 000 t
 - b) des Altreichs 61 622 000 t
 - a von b: 93 %.

Auf der Grundlage dieser und der auf den Eisenbahnverkehr bezüglichen Zusammenstellung ergibt sich dann weiter für beide Hauptverkehrsmittel dieses Gesamtbild (A):

A.	Gesamtverkehr des Rheingebiets		Auslandsverkehr insbes.	
	in 1000 t	in % d. gesamt. deutschen Leistungen (Altreich)	in 1000 t	in % d. gesamt. deutschen Leistungen (Altreich)
1. Schiene	250 877	52	27 069	71
2. Binnenwasserstraßen	93 958	72	57 413	93
3. 1 u. 2 zus.	344 835	57	84 482	85
4. 2 in % von 3	27		68	

Der Vollständigkeit halber möge als B die gleiche Zahlenreihe auch noch für das „Rheingebiet engster Abgrenzung“ gemäß dem unter IV Gesagten gegeben werden:

B.	Gesamtverkehr		Auslandsverkehr insbes.	
	in 1000 t	in % d. gesamt. deutschen Leistungen	in 1000 t	in % d. gesamt. deutschen Leistungen
1. Schiene	137 442	29	18 923	50
2. Binnenwasserstraßen	79 372	61	50 763	82
3. 1 u. 2 zus.	216 814	36	69 686	70
4. 2 in % von 3	37		73	

Das Ergebnis geht also dahin, daß die Gebiete rechts und links des Rheins am deutschen Gesamtgüterverkehr mit Eisenbahn und Binnenschiff (Altreich) zu annähernd drei Fünfteln, und am entsprechenden Auslandsverkehr insbesondere zu fast neun Zehnteln beteiligt waren. Dabei stellte die Wasserstraße gemäß Übersicht A mehr als ein Viertel bzw. mehr als zwei Drittel der rheinischen Leistung. Bleiben nach dem auf Seite 19 bereits angewandten Verfahren die mit dem Rhein verkehrswirtschaftlich weitgehend verknüpften, aber doch zum Teil auch in anderer Richtung orientierten

westfälischen Verkehrsbezirke sowie Hessen (ohne Rheinhessen, Frankfurt und Umgebung) und Württemberg außer Ansatz, so zeigt Übersicht B, daß selbst dieser engstbegrenzte Raum noch über ein Drittel des gesamtdeutschen Güterverkehrs (Schiene und Wasserstraße) bewältigte, und vom Auslandsverkehr, so weit er nicht über die Seehäfen lief, gar sieben Zehntel. Dabei erhöht sich der Anteil der Schifffahrt in B auf fast vier, bei dem Auslandsverkehr insbesondere auf sieben Zehntel.

In der benachbarten niederländischen Verkehrswirtschaft freilich machte sich das Gewicht der Binnenwasserstraße neben und gegenüber der Schiene noch weit stärker bemerkbar; Holland ist ja das einzige Land Europas, in dem die Binnenschifffahrt mehr Güter befördert als die Eisenbahn. Aber auch im reichsdeutschen Rheinraum war ihre tatsächliche Bedeutung zu allen Zeiten noch größer, als die Zahlenübersichten und die aus ihnen soeben gezogenen Folgerungen es anzeigen. Auch hier wirkt sich aus, daß die durchschnittliche Wegweite der Wasserbeförderung wesentlich über diejenige der Bahnbeförderung hinausgeht, trotzdem sie sich im Gegensatz zur Schiene während des letzten Vierteljahrhunderts kaum erhöht hat (1918 ebenso wie 1938: 218 km). Infolgedessen steigt bei einer Gegenüberstellung der beiderseitigen tonnenkilometrischen Leistungen der Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamtverkehr erheblich an gegenüber den mengenmäßigen Zahlen. Leider erlauben die vorhandenen Unterlagen nicht, hierzu exakte Berechnungen für das Rheingebiet allein durchzuführen.

VII.

Die Bedeutung, die dem Rhein auch für den Personen-, namentlich Fremdenverkehr zukam, soll nicht unterschätzt werden, und sie muß gerade heute unter dem Gesichtswinkel der Devisenbilanz als Nahaufgabe scharf ins Auge gefaßt werden. Ungleich gewaltiger aber ist doch das, was er als stärkster Lastenträger der Erde vor sich brachte. Eine hohe Kunst, die die Hemmnisse im Strombett beseitigte, hat ihn zur schiffstechnisch leistungsfähigsten Wasserstraße der Welt gemacht, obwohl ihn so viele Ströme anderer Erdteile und auch des europäischen Kontinents an Länge, Breite und Wasserfülle übertreffen. In seiner großen, gleichmäßig zuverlässigen Wassertiefe ist er von keinem unter ihnen erreicht. Erst diese Eigenschaften haben ihn befähigt, die gewaltigen Verkehrsbedürfnisse zu erfüllen, die das Aufkommen der Dampfmaschine und damit das Zeitalter der Kohle ihm brachten. Nicht nur, daß die vordem ganz unvorstellbare Ausweitung des Seeverkehrs sich auf den mit dem Weltmeer aufs natürlichste verknüpften Strom epochenmachend auswirken mußte: für die Gestaltung seines Verkehrs ist es von vielleicht noch schicksalhafterer Bedeutung gewesen, daß das mächtigste Kohlenvorkommen Mitteleuropas, in seiner nächsten Nähe gelegen, seit Jahrhunderten schon im Abbau war, in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aber erst sich in geradezu gewaltiger Größe auswirkte. Der Kohlenbergbau des Ruhrgebietes ist ebenso wie die Entwicklung der auf ihm aufbauenden Industrien des Eisens und des Stahls ohne den Rhein undenkbar gewesen; er ist es auch heute noch. Eine Parallelerscheinung hat die letzte Friedenszeit mit der Erschließung der rheinischen Braunkohle gebracht, die ebenfalls in engem Zusammenhang mit den Möglichkeiten des Wassertransportes stand.

Diese haben auch alle die Industrien der Be- und Verarbeitung heimischer und fremder Rohstoffe die ganze Rheinstrecke hinauf erstehen lassen. Und wo industrielles Schaffen war, wuchsen die Städte. Wo die Städte wuchsen, war der Bedarf nach allen Gütern des täglichen Verbrauchs und dauernden Gebrauchs rege. Mit der Industrie vermählte sich der Handel. Die heimische Landwirtschaft tat das ihrige dazu mit zwar weniger Massen- als hochwertigen Spezialerzeugnissen. So lebten denn allein im deutschen Rheingebiet an 10 Millionen Menschen von Industrie und Handel, Schifffahrt und sonstigen Verkehrsgewerben, wie sie mit dem Rhein zusammenhängen. All das gab ihm zugleich

in einem Zeitalter, das dem Güteraustausch immer größere Weiten spannte, jene überragende Bedeutung für die deutsche Ausfuhr, die unsere Zahlenübersichten bereits in der Nachweisung der über den Rhein laufenden Mengen des Außenhandels erkennen ließen. Sie seien ergänzt noch durch einige Angaben über den wertmäßigen Anteil, den der Rhein an der deutschen Ausfuhr gehabt hat. Veröffentlichungen des Hamburger und Mitteilungen des Bremer Statistischen Amtes besagen, daß 1937/38 etwa über 25% der deutschen Ausfuhrwerte von Hamburg und etwas mehr als 10% von Bremen ihren Ausgang in die Welt genommen haben. Berechnungen, die noch kurz vor dem Ausbruch des letzten Kriegs vorgenommen worden sind, ergeben, daß auch die Rheinhäfen sich demgegenüber sehen lassen konnten.

Allein der Anteil Groß-Duisburgs am Wert der deutschen Ausfuhr stellte sich in dieser Zeit auf annähernd ein Zehntel, und vom deutschen Rhein insgesamt war anzunehmen, daß er nicht viel weniger als ein Fünftel vom Wert der gesamtdeutschen Ausfuhr ins Ausland verbrachte.

So trafen sich Mengen- und Wertleistung. Beides war um so mehr aufeinander abgestellt, als es gerade die Eigentümlichkeit und die besondere Aufgabe des Rheines war, Gütermassen zu befördern, die von anderen Verkehrsmitteln schlechterdings gar nicht bewältigt werden könnten. Im übrigen stehen mit den eben genannten Zahlen in gutem Einklang Angaben, die ebenfalls noch kurz vor Kriegsbeginn von amtlichen Seiten über die Anteile der verschiedenen Reichsteile am deutschen Ausfuhrhandel und an der Erzeugung der Exportgüter veröffentlicht wurden. Sie machten den engen Zusammenhang zwischen Ausfuhrgröße und Verkehrsgestaltung besonders deutlich.

So ergaben die für 1935 durchgeführten Erhebungen über die Verteilung der Ausfuhrleistungen auf die einzelnen Reichsteile, wie sie auf der Grundlage der Umsatzsteuererhebung statistisch erfaßt worden waren, daß vom deutschen Export (soweit nicht im Oberfinanzamtsbezirk Berlin anfallend) kamen aus:

a) Oberfinanzamtsbezirk Düsseldorf (darin auch Duisburg)	20%;
b) Oberfinanzamtsbezirken Köln und (darin auch Mannheim) Karlsruhe	10%;
c) Oberfinanzamtsbezirken Darmstadt und Stuttgart	8%;
insgesamt a + b + c	38%;

dagegen vergleichsweise:

Oberfinanzamtsbezirk Hamburg (mit seinen Ausfuhrleistungen an dritter Stelle hinter den Bezirken Düsseldorf und Berlin) 15%.
Ebenso stand in der deutschen Produktionsstatistik die Rheinprovinz weit oben mit 20,9% vom Wert des gesamten deutschen Auslandsabsatzes, die hier erzeugt wurden. Dazu bemerkte das Quellenwerk (Die deutsche Industrie, Berlin 1939) noch, daß infolge besonderer Eigentümlichkeiten der Statistik der tatsächliche Anteil der Rheinprovinz an der deutschen industriellen Ausfuhrproduktion „noch wesentlich größer war, als sich in den Ausfuhrzahlen widerspiegelt“. Letzteres gilt auch für die angeführten Zahlen der Umsatzsteuerstatistik, da deren regionaler Gliederung nicht der Standort der Produktion, sondern der Ort der Geschäftsleitung zugrunde lag. Das dem Rheinland benachbarte Westfalen folgte in der Exportproduktionsstatistik hinter dem Land Sachsen an dritter Stelle mit 11,2%; für die übrigen am Rhein gelegenen oder mit seiner Verkehrswirtschaft mehr oder weniger verbundenen Länder und Provinzen lauteten die Ziffern wie folgt: Hessen-Nassau 5%, Württemberg 4,9%, Baden 4,1%, Hessen 2,8%, Pfalz 2,5%, Saarland 1,7%. Auf alle genannten, zur engeren und weiteren Sphäre des Rheins gehörigen Gebiete zusammen entfiel also nach den Angaben dieser Statistik mehr als die Hälfte (53,1%) der deutschen Gesamtleistung; tatsächlich aber gemäß dem eben Vermerkten noch weit mehr.

VIII.

Die enge, auch verkehrlich enge Verbindung, in der das Rheingebiet mit den deutschen Nordseehäfen durch die Schiene, das nordwestdeutsche Kanalnetz und, in der letzten Friedenszeit stark zunehmend, auch den Kraftwagen stand, darf nicht unterschätzt werden. Drei Zahlenreihen kennzeichnen sie:

1. Aus dem deutschen Rheingebiet⁸⁾ gingen 1937 in die Hamburger, Bremer und Emdener Seehäfen-Verkehrsbezirke 8, 9 und 10 mit der Schiene 12 599 000 t und umgekehrt 2 549 000 t.
2. Aus dem gleichen Bereich⁹⁾ gingen 1937 mit denselben Zielen auf Wasserstraßen 3 959 000 t und umgekehrt 1 019 000 t.
3. Vom gesamten Rhein-See-Verkehr, d. h. dem Güterverkehr, der sich zwischen deutschen Rheinhäfen und einer Reihe von Seehäfen über Meer in direkter Fahrt vollzog, und der in den letzten Friedensjahren ganz außerordentlich zugenommen hatte¹⁰⁾, gingen fast 90%¹¹⁾ von und zu den deutschen Nord- und Ostseehäfen.

Auf der anderen Seite verblieb es trotz dieser Tatbestände dabei, daß die auf dem Rheinweg aus Deutschland aus- und nach Deutschland eingeführten Güter zum weit überwiegenden Teil über nichtdeutsche Seehäfen gingen: ein Faktum, das sich aus der geographischen Lage zwangsläufig ergab und das ganz eigen-, zugleich einzigartige Beziehungen des deutschen Rheins zu den ihm vorgelagerten Seehäfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen schuf.

Auch diese Beziehungen konnten ihr volles Gewicht erst seit Beginn der großen Bergbau- und Industrialisierungsperiode des Niederrhein-Ruhr-Gebietes erreichen, sie konnte damit sowohl für den Wasserbau wie für die Hafenpolitik der in Betracht kommenden Länder entscheidende Bedeutung gewinnen. Im einzelnen nach der Art der behandelten Güter wie auch nach der sich hier vorwiegend nach der Handels-, dort vorwiegend nach der Verkehrsseite zuneigenden Wirtschaftsfunktion verschieden, wiesen doch alle diese Häfen einen mehr oder weniger einheitlichen Grundzug auf. Ihr Antlitz war dem Rhein zugewandt, entscheidend mithin nach Deutschland orientiert, in ihrem Gedeihen von dessen Außenhandels- und Verkehrswirtschaft abhängig. Aber diese „Abhängigkeit“ war nicht einseitig. Sie konnte richtige Beurteilung nur erfahren, wenn sie in Verbindung gebracht wurde mit den deutschen Ausfuhrinteressen nach und über Holland-Belgien, mit den in den dortigen Seehäfen maßgeblich wirkenden deutschen Kapital- und sonstigen Wirtschaftskräften, mit den Verknüpfungen zwischen deutscher und holländischer Flagge in der Rheinschiffahrt, nicht zuletzt aber auch mit der Wichtigkeit von Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen als bedeutsamen Stützpunkten der deutschen Seeschiffahrt. All das hat heute nach dem unseligen Krieg ein anderes Gesicht bekommen. Und doch bleibt wahr, was ich vor wenig mehr als einem Jahrzehnt einmal sagte: „Schiffbare Ströme tragen ihre Kraft in sich. Gott schenkte sie dem Menschen, daß er sie voll und ganz nutze. So reich ist kein Staat und so reich keine Volkswirtschaft, daß sie je darauf verzichten könnten, die großen Gaben des Rheins voll einzusetzen in ihr Mühen um die Hebung des materiellen Wohl- und kulturellen Hochstandes ihrer Bevölkerung.“ Wieviel mehr gilt das für das gegenwärtige Deutschland in seiner Armut und seinem schweren Ringen um die einfachsten Grundlagen seiner Existenz!

⁸⁾ Abgegrenzt wie S. 10.

⁹⁾ Vgl. dazu Anmerkung 2 auf S. 14.

¹⁰⁾ Insgesamt zu Berg und zu Tal 1934: 635 828 t; 1935: 1 036 944 t; 1936: 1 391 136 t; 1937: 1 342 871 t; 1938: 1 431 409 t.

¹¹⁾ 1937: 88,8%; 1938: 88,6%.

IX.

Die geographische Lage war es auch, der das Rheingebiet seine bedeutende Stellung im deutschen und europäischen Flugwesen verdankte. Von den fünf verkehrsreichsten Flughäfen des Reichs hatten zwei ihren Platz im Rheingebiet; darunter Frankfurt/Main mit dem nach Berlin stärksten Verkehr aller. Die Reichsautobahn verfolgte in der großen Süd-Nord-Linie des Westens die in der Autobahngeschichte historisch gewordene Strecke Basel—Frankfurt/Main und ging dann weiter über Köln—Duisburg bis zur Landesgrenze, um westlich die engeren Nachbargebiete ans neue Straßennetz heranzuholen und östlich die großen Querverbindungen nach den deutschen Nordseehäfen, ins Herz des Reichs und weiter zum Osten hin laufen zu lassen. Es war nur selbstverständlich, wenn auch der kürzlich bekannt gewordene europäische Fernstraßenplan des Transportausschusses der Uno der Eingliederung dieses Kardinalstrangs in sein Vier-Linien-System nicht entraten konnte. Für den Kraftwagen und seine bereits erwähnte Zusammenarbeit mit den übrigen Verkehrsmitteln, insbesondere Eisenbahn und Binnenschiff, schienen sich in jenen Zeiten mächtiger Verkehrsentfaltung hier überhaupt ganz große Möglichkeiten weiterer Entwicklung zu ergeben. Ohnehin stand das Rheingebiet auch in dieser Beziehung in ganz Deutschland schon obenan. Nach dem „RKB-Bericht“ von 1938 waren die drei kraftverkehrsstatistischen Bezirke Mittelrheinische Wirtschaftsprovins, Niederrhein-Westfalen, Südwesten am Versand aller im gewerblichen Güterfernverkehr laufenden Lastkraftwagen mit 43,27, am Empfang mit 39,29 beteiligt; für die Anteile dieser Bezirke am gewerblichen Nah- und am Werkverkehr liegen zahlenmäßige Angaben nicht vor, ohne Zweifel aber waren sie noch weit größer. Im Personenverkehr aber hatte neben dem Privatwagen und dem Autobus auch die Straßenbahn in den dichtbesiedelten Gebieten des Mittel- und Niederrheins, sowie insbesondere in dem dem Niederrhein angrenzenden Ruhrbezirk nicht nur als innerstädtisches Verkehrsmittel, sondern vor allem auch in der Menschenbeförderung von Stadt zu Stadt, vom Wohn- zum Arbeitsplatz ein größeres Gewicht als in irgendeinem anderen europäischen Raum. So rundet sich denn auch von diesen Seiten her das Ganze zu einem Gesamtbild, dessen Grundzüge in schlimmen Notzeiten zwar verwischt, aber nie beseitigt werden können.