

Das Reisen nach dem Kriege.

Von L. Rat Maximilian Krauß.

(Fortsetzung.)

Anderseits aber wird das Bedürfnis nach Erholung, Ausspannung und Ruhe nach dem Kriege mit elementarer Gewalt sich in den weitesten Kreisen geltend machen, ganz abgesehen von den vielen Hunderttausenden von kur- und erholungsbedürftigen Heeresangehörigen, die dann erst eigentlich für die private Kurbehandlung in Betracht kommen werden. Der ungeheuren Kapitalzerstörung, die der Weltkrieg bewirkt, stehen aber auch ganz gewaltige Vermögensvermehrungen gegenüber, und wir sind in dieser Hinsicht gerade in Deutschland weit besser daran als Staaten wie England oder Frankreich, weil die riesigen Kapitalien, die der Krieg verschlang, bei uns zum allergrößten Teile im Lande geblieben sind, während sie in Frankreich und insbesondere in England außer Landes geflossen und für deren Volkswirtschaft tatsächlich verloren gegangen sind. Es wird deshalb in unserem eigenen Lande nicht an Leuten fehlen, die Reisen machen, Sommerfrischen und Badeorte aufsuchen können. Es wird aber auch nach dem Kriege der Geschäftsverkehr die lähmenden Fesseln abstreifen, denn man wird sich in Industrie, Handel und Gewerbe unter Zufuhr gewaltiger Rohstoffmengen und mit Hilfe zahlloser Geschäftsreisen neu einrichten müssen, man wird mit aller Kraft danach trachten, erlittene Verluste wettzumachen durch die Wiederknüpfung alter Geschäftsbeziehungen und durch die Gewinnung neuer Absatzgebiete. Und wie die Staaten aus der Anleihenwirtschaft wieder zum finanziellen Gleichgewicht hinstreben müssen, so wird auch jeder Einzelne auf regelmäßigen Gewinn bedacht sein. Und alles das wird schließlich mit Naturnotwendigkeit auch zur allmählichen Ueberbrückung der noch vorhandenen Gegensätze zwischen den Völkern selbst hinführen. Die Landesgrenzen werden wieder — wie in einem Artikel über die Friedensausichten für den Fremdenverkehr treffend gesagt wurde — die Landesgrenzen werden wieder Linien und keine Stahlwände sein. Die mächtige Entwicklung der Verkehrsmittel duldet keine künstliche Hemmung auf die Dauer, die in ihnen wohnende lebendige Kraft im Verein mit der Notwendigkeit, das in ihnen angelegte immense Kapital rentebringend zu gestalten, wird von selbst, sozusagen automatisch, dem normalen Zustand eines internationalen Fahrplans zustreben. Man kann wohl eine Weile in nationaler Abgeschlossenheit verharren, aber nicht auf die Dauer. Das verbietet der Trieb der Selbsterhaltung sowohl des Einzelnen als auch der Völker. Also: gleich weit entfernt von hoffnungslosem Pessimismus wie von verstiengtem Optimismus, dürfen wir den Glauben hegen, daß auch der Fremdenverkehr nach dem Kriege kein mimosenhaftes Wesen sein wird, das erschauernd vor jeder Auslandsberührung sich in sich selbst zurückzieht.

Freilich, nicht so rasch wie 1870 wird sich der allgemeine Aufschwung und Umschwung nach dem Friedensschlusse einstellen, denn es sind diesmal nicht nur zwei Nationen, um deren Wiederaufrichtung es sich jetzt handelt; der Organismus der ganzen Welt ist vielmehr aufs allererschwerste erschüttert. Darum wird sich auch, wie alles andere, die Entwicklung des Fremdenverkehrs in gewissen Stappen vollziehen. Wir dürfen nicht hoffen und werden in dieser Hinsicht uns sogar hüten müssen, mit Ländern wie England und Frankreich oder Italien allzu rasch wieder in Beziehung zu treten. Das wird übrigens auf Gegenseitigkeit beruhen. Der Durchgangsverkehr aus Deutschland nach der italienischen und französischen Riviera usw., aus dem wir gerade in Bayern vor dem Kriege unseren besonderen Vorteil gezogen haben, wird zunächst schwach sein. Es werden überhaupt hinsichtlich der Reisewege gewisse Verschiebungen sich ergeben, die das eine oder andere Land für die nächsten Jahre mehr oder weniger aus unserem Gesichtskreise entfernen, andere Länder dagegen, mit denen unsere seitherige Berührung nur sehr lose gewesen, in den Brennpunkt unserer Interessen bringen werden. Das gilt in erster Linie von dem Adriagebiet und von Dalmatien, Gebieten, die in Zukunft in eine höchst aussichtsreiche Konkurrenz mit der französischen und italienischen Riviera treten werden; vor allem der deutsche Reiseverkehr wird in den adriatischen Küstenländern unseres österreichisch-ungarischen Bundesgenossen einen vollwertigen Ersatz für jene finden. Die Hinüberleitung dieses Südverkehrs auf die Routen Brenner-Bustertal einerseits und Tauernbahn anderseits wird in Richtung und Gegenrichtung für München und das bayerische Hochland und seinen Anteil an diesem Verkehr von erheblicher Bedeutung werden können.

(Schluß folgt.)