Hamburger Fremdenblatt
19. IV. 1917

Vereinheitlichung des Verkehrs.

☞ Die Historiker, die sich berufen fühlen, die Geschichte dieses Weltkrieges in Bände zu fassen, müssen Wirtschaftspolitiker sein, oder wenn sie es bis dahin nicht waren, werden sie sich — je weiter ihr Werk fortschreitet, desto mehr — zu solchen entwickeln müssen. Die Ursachen des Krieges nehmen ihren Ursprung in wirtschaftspolitischen Machtfragen, und jeder Tag erneuert die Gewißheit, daß der moderne Krieg eine militärische und wirtschaftliche Kraftentwicklung höchster Potenz darstellt. Man kann das eine nicht vom andern trennen, und schließlich bedeutet ja unser Uboot-Krieg nichts anderes als eine Umkehrung des von England gegen uns inaugurierten Aushungerungsplanes. Und auf dem Lande? Die Eisenmassen, die den Schritt des Krieges heute im Westen kennzeichnen, sind Produkte eines harten Konkurrenzkampfes zwischen deutscher und englisch-amerikanischer Technik; im Hinterlande kämpft der deutsche Bauer gegen den englischen. Bei Freund und Feind aber bilden die Bindeglieder zwischen Heimat und Front und zwischen den einzelnen Gauen der Heimat die Verkehrsstraßen. In unserem Kriegsamt fiel einmal das Wort: „Der Krieg ist eine Lokomotivfrage." Dieser Ausspruch ist richtig und kennzeichnet zugleich, wie wirtschaftliche und militärische Begriffe sich verschmolzen haben zu dem, was wir heute unter Kriegführung im allgemeinen zu verstehen haben.

Heute ist Krieg. Noch immer. Aber der Friede wird wiederkommen, ja, Regisseure der Weltbühne wollen ihn schon hinter den Kulissen der Kriegsszene entdeckt haben, auf das Stichwort wartend. Dann gilt es, Fortschritte, die uns der Krieg gebracht hat, festzuhalten. Und wir werden jenes Wort für den Frieden umprägen müssen in ein anderes: Wollen wir im internationalen Wettbewerb bestehen, müssen wir uns günstige Verkehrsbedingungen von den Großhafen und engstlichen Egoismen unserer Kanalgegner bravuhren lassen unsere Grenzen über diese Verwaltung nicht so sehr angreifen. Gestatten Sie, die sofort den Strömen zu können glauben, Lieber Leser sehr allgemein, sehr unbestimmt bleibende Führung wird vielleicht erzielt werden und, wenn die Stimme zu den eigentlichen Verhandlungen ich bitte, ihren Zugen erteilen. Darum hat unsere Regierung recht, den Reichstägen der beiden sozialdemokratischen Parteien keine Zäh-Schwierigkeiten in den Weg zu legen, nunmehr brauchen, wie zu Hause, von neuem als tyrannisch und reaktionär hinterbe bezeichnen worden sein. Sanguinische Erwartungen hier, Beschränkungen dort, sind aber nicht berechtigt. Die Welt-Statistiker berechnet nicht, sondern sich Schelbemann, Troeltsch, Scheidemann und einige Stiften um einen grünen Tisch versammeln.

Kann aber wird, so hören wir noch aber- vor fragen, der Frieden kommen? Einmal nach muß er doch. Das kann aber erst dann werden, wenn unsere Feinde unter dem Druck der Forderung der Frage der Reichen ihre Zustimmung auf ein lassen. Ein weiter Feld sind sie noch

staaten, die Verkehrspolitik treiben müssen, sich für die Heranziehung des Reichs zum Ausbau und zur Schaffung von Binnenschiffahrtswegen aussprechen werden; denn in den heutigen Zeiten der übermäßigen finanziellen Belastungen ist kein einzelner Bundesstaat in der Lage, für sich allein in die Hunderte von Millionen beanspruchende Projekte zur Durchführung zu bringen; auch liegt hierzu gar nicht die Notwendigkeit vor, da derartige Pläne dem gesamten deutschen Wirtschaftsleben zugute kommen. Wir wollen hier daran erinnern, daß Bayern, das sich für den Ausbau des Main—Donau-Kanals einsetzt, angekündigt hat, für diesen Zweck das Reich in Anspruch nehmen zu wollen, und daß in der letzthin abgehaltenen Versammlung Eines Ehrbaren Kaufmanns in Hamburg die Frage der Reichssubvention für die Binnenschiffahrtsstraßen als etwas Selbstverständliches behandelt worden ist. Und schließlich bekennt sich ja die Reichsregierung selbst zu diesem Standpunkt, was der Umstand beweist, daß dem Reichstag ein Ergänzungsetat zum Etat für 1917 zugegangen ist, der eine erste Rate von 1,2 Million Mark für die finanzielle Beteiligung des Reiches an dem Bau von Binnenwasserstraßen fordert. Aber, fragt man sich mit Recht, ist es da nicht selbstverständlich, daß die Bundesstaaten, die in der Frage der Wasserwege die Unterstützung des Reiches suchen, auch ihrerseits in der Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens dem Reich entgegenkommen, wenigstens insoweit, als sie der Uebertragung der Verwaltung ihrer Eisenbahnen auf das Reich zustimmen? Man kann billigerweise nicht verlangen, daß das Reich lediglich Verpflichtungen übernimmt, ohne Rechte einzutauschen. Hier wird sich zeigen, ob die im Kriege so vielfach erprobte Einheit des deutschen Volkes sich auch auf den Frieden übertragen läßt. Auch hier gilt es das gesamte deutsche Interesse. Gelingt es aber, in diesem Punkte die Einheit zu schaffen, dann ergibt sich die Errichtung eines Reichs-Verkehrs-Amts von selbst als einer Stelle, die die Verkehrssonderinteressen zum Wohle des Ganzen auszugleichen haben wird.

Wir haben oben die rührige Tätigkeit süddeutscher Kreise in den Verkehrsfragen hervorgehoben. Es wäre unrecht, wenn man Hamburg übersehen wollte. Es regt sich auch hier die Erkenntnis, daß die Sicherstellung der Zukunft Hamburgs eine lebhaftere Betätigung gewisser hamburgischer Kreise fordert. Hamburg ist eine Stadt, deren Weltgeltung sich lediglich nach ihren Verkehrsverhältnissen richtet. Nach Uebersee hin sowohl wie nach dem Binnenlande. Die Hamburger Handelskammer tritt für den Ausbau des Elbe—Oder—Donau-Schiffahrtsweges ein. Damit ist erst ein Anfang gemacht. Denn von gleicher Wichtigkeit wie der Anschluß an ein reich verzweigtes, das Binnenland weithin erschließendes Wasserstraßennetz ist für Hamburg die bessere Regelung der Eisenbahnverbindungen, die Erreichung eisenbahnmäßiger Verbindungen, die Beseitigung der Abfertigungs- und Rollgebühren und sonstigen Reformen, die Hamburg in Zukunft zu treten haben wird. Auch hier ist Hamburg in der Richtung auf den Frieden weiter entwickeln werden, mögen hier auch heute nicht annehmen, trotz der Erschwernisse des Krieges, die Hamburg zu leisten hat.

Auch sich in Zukunft die Linie sehr schnell