

Krieg und Verkehr.

Von Franz Eill.

Die Entwicklung des industriellen Kapitalismus wird gekennzeichnet durch eine wachsende Ausbreitung des Verkehrs und durch die Zunahme der technischen Hilfsmittel überhaupt. Das Haupttransportmittel in der großkapitalistischen Zeit sind die Eisenbahnen. Ihr Wachstum und ihre Ausbreitung kann daher als ein ziemlich verlässlicher Gradmesser für den Stand der kapitalistischen Kultur schlechthin angesehen werden. Ein Bild von dieser Entwicklung läßt sich daher auch in wenigen Zahlen entwerfen. Im Jahre 1850 hatte Großbritannien 10.680, im Jahre 1905 36.447 Kilometer Eisenbahnen; Deutschlands Eisenbahnen bedeckten im Jahre 1850 nur 5856, im Jahre 1908 aber bereits 56.477, die der Vereinigten Staaten von Amerika 1850 13.868, im Jahre 1904 350.560 Kilometer Streckenlänge. Diese Zunahme allein weist schon auf eine ganz ungeheure Steigerung des Verkehrs in diesen Ländern hin. Aber die bloße Ausdehnung des Eisenbahnnetzes sagt noch keineswegs alles über die Zunahme der Beförderung von Gütern und über die Steigerung des Verkehrs der Menschen. Ob auf einer Eisenbahnstrecke täglich drei oder dreißig Züge laufen und ob die Züge wenige oder viel Wagen führen, wie groß die Wagen sind und welches ihre Besetzung, das kann man aus der bloßen Meilenzahl nicht ersehen, das ergibt sich erst aus der Statistik des Verkehrs selbst. Davon geben folgende Hochzahlen aus den letzten Jahrzehnten des Eisenbahnverkehrs Aufschluß: Die deutschen Eisenbahnen beförderten im Jahre 1904 269 Millionen Tonnen Güter, im Jahre 1905 321 Millionen Tonnen. Der Personenverkehr umfaßte 1903 auf den vollspurigen Eisenbahnen 949 Millionen Menschen, die 22.431 Millionen Kilometer zurücklegten, wozu noch 22,9 Millionen Menschen kommen, die auf Schmalspurbahnen 199 Millionen Kilometer zurücklegten. Was die Eisenbahnen der Welt betrifft, so gab es schon 1892 121.671 Lokomotiven, 200.376 Personenwagen und 300.332.204 Frachtwagen. Seit dieser Zeit ist nicht nur die Zahl der Fahrzeugmittel andauernd vermehrt worden, auch das Kaliber dieser Fahrzeuge wurde fortgesetzt vergrößert. Während die ersten Lokomotiven samt dem Tender noch keine zehn Tonnen wogen, hatte man bereits vor etwa zwanzig Jahren Lokomotiven, die mit dem Tender mehr als hundert Tonnen wogen. Seit dieser Zeit sind nicht nur fortgesetzt die Typen der modernen Lokomotive vergrößert worden, auch bei den Fahrzeugmitteln überhaupt wurde die Tendenz, ihre Leistungsfähigkeit durch eine Erweiterung des Raums- und Flächeninhalts zu erhöhen, immer mehr in die praktische Wirklichkeit umgesetzt. Als ein Beispiel dafür, das aus dem Lande des höchstentwickelten Eisenbahnverkehrs stammt, darf wohl die Nachricht eines amerikanischen Lokomotivbauers aus der jüngsten Zeit angesehen werden, wonach dort die bisher größte Lokomotive der Welt konstruiert wurde. Sie ist 54,3 Meter hoch, 34,4 Meter

breit und 32,82 Meter lang. Die Stiefellokomotive fährt auf 28 Rädern und die Wäldmaschine ist so erweitert, daß sie auch noch einen großen Raum des sonst nur als