

Die drohende Verkehrsnot.

Von

Geb. Baurat W. Caner,

Professor an der Technischen Hochschule, Charlottenburg.

Die Härte der Waffenstillstandsbedingungen konnte nicht übersehen werden. Auch die Forderungen auf Auslieferung von Material der verschiedensten Art sind aus der Denkweise unserer Gegner unschwer zu erklären. Aber wenn wir Deutschen geneigt sind, die Waffenstillstandsbedingungen mit einem gewissen überlegenen Gleichmut aufzufassen, so darf dabei doch nicht übersehen werden, daß insbesondere in der verlangten Abgabe ungeheurer Mengen von Eisenbahnbetriebsmitteln — 5000 Lokomotiven und 150 000 Eisenbahnwagen — eine Bedrohung, und mehr, als eine Bedrohung der deutschen Volksernährung liegt.

Daß es sich hier um einen Wert von mehr als einer Milliarde handelt, mag in einer Zeit, wo man nach viel größeren Summen zu rechnen sich gewöhnt hat, keinen großen Eindruck machen. Etwas deutlicher dürfte schon praktische Vorstellungen werden. Die Menge der abzugebenden Wagen dürfte etwa derjenigen der Wagen entsprechen, die vor dem Kriege für die Kohlenbeförderung in Deutschland im ganzen im Umlauf gewesen sind, und etwa dreimal so groß sein, wie diejenige der jetzt für die Lebensmittelbeförderung erforderlichen Wagen. Ohne Rücksicht aneinander gereiht würden die 150 000 Wagen quer durch das Deutsche Reich von der belgischen Grenze bei Herbestal bis zur alten russischen Grenze bei Eydtkuhnen reichen, mitsamt den Lokomotiven noch etwa 100 Kilometer darüber hinaus. Von Berlin nach Emden würde die Wagenreihe über die Alpen hinweg bis Florenz, von Berlin nach Norden, falls man die Seestrecken mitzustellen könnte, nicht ganz bis Drontheim sich erstrecken. Einen wie erheblichen Teil des Gesamtbestandes die abzugebenden Betriebsmittel darstellen, zeigt folgende Betrachtung:

Im Jahre des Kriegsausbruchs, 1914, besaßen die deutschen Vollspureisenbahnen im ganzen rund 30 000 Lokomotiven und rund 700 000 offene und bedeckte Güterwagen. Diese Zahlen haben sich während des Krieges erhöht. Auch sind erbeutete Lokomotiven und Wagen hinzugekommen. Andererseits sind nach den besetzten Gebieten so zahlreiche Betriebsmittel abgegeben, daß man glänzend rechnet, wenn man annimmt, daß die obigen Mengen an Betriebsmitteln jetzt in Deutschland zur Verfügung stehen. Es wäre nun eine sehr optimistische Auffassung, wenn man annehmen wollte, daß von den Lokomotiven nur ein ganzes Sechstel abgegeben sei. Der Reparaturstand der Lokomotiven, der in Friedenszeiten etwa 16 v. H. beträgt, hat sich wegen der Ueberanstrengung der Lokomotiven auf 30 bis 40 v. H. erhöht. Als jetzt jederzeit nutzbar kann man also vielleicht 20 000 Lokomotiven annehmen. Von diesen soll ein Viertel abgegeben werden. Was das für den gesamten Eisenbahnverkehr bedeuten muß, wird auch der Laie sich vorstellen können, wenn er sich daran erinnert, wie wegen Lokomotivmangels schon jetzt die Schnell- und Personenzüge auf das äußerste eingeschränkt sind und immer mehr eingeschränkt werden, und wie doch ganze Zweige des Güterverkehrs nur mangelhaft bewältigt werden können. Von den verfügbaren Güterwagen wird, wenn man auch hier einen angemessenen Reparaturstand abzieht, gleichfalls etwa ein Viertel abgegeben sein.

Nun könnte man vielleicht meinen, durch Eintritt des Waffenstillstandes werde ein erheblicher Teil der jetzigen Transporte, an Munition und Kriegsmaterial aller Art wegfallen, so daß der Verlust zu verschmerzen sei. Dabei würde man vergessen, daß gerade durch den Waffenstillstand mancherlei neue Transporte auftreten. Der Rücktransport der Fronttruppen und der Transport der feindlichen Gefangenen zur Grenze, der Rücktransport von Pferden, Kraftwagen und zahlreichen Geräten und Stoffen, die dringend im Binnenlande gebraucht werden, die Beförderung von Materialien zur Errichtung von Notbauten zur Behebung der Wohnungsnot, umfangreiche Transporte von Materialien und Gerätschaften zur Umstellung der Industrie von der Krieg- auf die Friedenswirtschaft, demnächst auch die Beförderung der von der Industrie hergestellten Erzeugnisse, um dem während des Krieges immer mehr gesteigerten Mangel an Gegenständen der verschiedensten Art abzuwehren, durch alle diese Transporte mitbedingt eine gewaltige Steigerung des Personenverkehrs. Es ist kaum zu bezweifeln, daß der notwendige Verkehrszuwachs die Verminderung beträchtlich übertreffen wird. Und demgegenüber sollen die Güterwagen und Lokomotiven, die jetzt schon viel zu knapp sind, um ein volles Viertel vermindert werden! Eine gewaltige Verkehrsnot muß eintreten. Hungernot und Kohlenmangel sowie ein Verfall des wirtschaftlichen Lebens, dessen Wie-

beraufbau doch bedinglich ist, werden die unausweichliche Folge sein.

Es wäre denkbar und zu wünschen, daß man die Bedingungen, die offenbar ohne sachmännischen Beirat aufgestellt sind, Verkehrsachtleuten vorlegte, deren doch auch das feindliche Ausland nicht wenige besitzt. Und dann könnten vielleicht Erwägungen im Interesse des feindlichen Machthabers veranlassen, an Stelle des Unvernünftigen etwas Vernünftigeres zu setzen.