

## Transportschwierigkeiten und Zusammenbruch der Nationalwirtschaft.

Von G. Detelshofen.

Über die außerordentliche Bedeutung der Transportmittel für die Aufrechterhaltung der Nationalwirtschaft vermag sich der dem Wirtschaftsleben Fernstehende auch nicht annähernd eine zutreffende Vorstellung zu machen. In einem modernen Staate werden die erzeugten Güter nur zum Teil, vielfach sogar nur zum geringsten Teil, an der Erzeugungsstelle dem endgültigen Verbrauch zugeführt. Viele Endprodukte, Fabrikate jeder Art durchlaufen eine Reihe von Produktionsprozessen, die sich an örtlich vielfach weit auseinanderliegenden Produktionsstellen abspielen. Große Massentransporte müssen daher unausgesetzt zur Fortführung der Produktion und der Versorgung stattfinden. So wurden auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1912 rund 480 Millionen Tonnen Güter aller Art befördert und dabei rund 59 Milliarden Tonnenkilometer geleistet. Eine Störung in diesem gewaltigen Güterverkehr erzeugt mit Notwendigkeit Aufstauung von Gütern an den Produktionsstellen und Mangel an den Verbrauchsstellen. Es ist nicht zuviel gesagt, daß man eine moderne Nationalwirtschaft allein schon durch Entziehung der Transportmittel, also des rollenden Eisenbahnmateri als, zum Zusammenbruch bringen kann. Die Entziehung dieses Materi als wirkt auf den Wirtschaftskörper ähnlich wie die Blutentziehung auf den lebenden Organismus, und es ist im einzelnen Falle nur eine Teilfrage, eine wie große Entziehung erforderlich ist, um einen völligen Zusammenbruch herbeizuführen.

Deutschland befindet sich in dieser Hinsicht jetzt in einem sehr kritischen Zustande. Durch die Waffenstillstandsbedingungen ist Deutschland die Verpflichtung auferlegt worden, 5000 Lokomotiven und 150 000 Eisenbahnwagen auszuliefern. Bei einem Bestande von rund 26 000 Lokomotiven und 700 000 Eisenbahnwagen bedeutet dies einen so gewaltigen Abbruch, daß die Aufrechterhaltung eines großen Teiles der Industrie Deutschlands gefährdet wird. Auch für die Nahrungsmittelversorgung Deutschlands bildet eine derartige Verringerung des Wagenparks, wie ich in Nr. 863 der Kölnischen Zeitung bereits betont habe, einen dunkeln Punkt, wobei im allgemeinen noch zu berücksichtigen ist, daß das vorhandene Eisenbahnmateri al während des Krieges stark abgenutzt und in seiner Leistungsfähigkeit erheblich herabgesetzt worden ist. Was nützen Deutschland seine Kohlen, wenn es unmöglich ist, sie zu den Verbrauchsstellen zu befördern? Was nützen den Großstädten und dichtbevölkerten Industriegegenden die in rein ländlichen Bezirken vorhandenen Nahrungsmittel, wenn es an Eisenbahnmateri al fehlt, um sie heranzubringen? Diese bedrohliche Lage ist neuerdings dadurch außerordentlich verschärft worden, daß durch die Wirren in Polen für Deutschland etwa 113 000 Eisenbahnwagen und 1500 Lokomotiven, die dort vorübergehend waren, verlorengegangen sind. Ferner befinden sich noch große Mengen rollendes Materi al in der Ukraine und in Ungarn, auf deren Zurückschaffung Deutschland für lange Zeit nicht rechnen kann. All dies zusammen führt dahin, daß Deutschland jetzt mit jedem Tage immer mehr einer wirtschaftlichen Katastrophe zutreibt. An vielen Stellen haben Fabriken aus Kohlenmangel bereits stillgelegt werden müssen, andre haben aus demselben Grunde ihren Betrieb um die Hälfte und mehr eingeschränkt. In den Großstädten und dichtbevölkerten Industriegegenden wird trotz aller Anstrengungen der Behörden infolge der schlechten Transportverhältnisse die Nahrungsmittelversorgung mit jedem Tage schwieriger, so daß wider Erwarten in diesen Bezirken die Gefahr einer Hungersnot jetzt tatsächlich größer ist als zu irgendeiner Zeit während des Krieges. Helfen kann nunmehr nur eine Milderung der Ablieferungsbedingungen für rollendes Eisenbahnmateri al und die Aufhebung der Seeblockade. Deutschland ist, wie wohl alle Welt überzeugt ist, jetzt nicht mehr in der Lage, den Krieg fortzusetzen und denkt auch nicht daran, die Feindseligkeiten in irgendeiner Form wieder aufzunehmen, will sich vielmehr so bald wie möglich ausschließlich der friedlichen Gütererzeugung widmen.

Der wirtschaftliche Zusammenbruch Deutschlands wäre für unsre Gegner kein Vorteil. Der von Anhängern des Merkantilsystems hin und wieder vertretene Satz, daß der wirtschaftliche Rückgang eines Volkes für andre Völker ein Vorteil sein müsse ist nicht zutreffend. In meiner 1907 erschienenen Schrift Das Schutz Zoll- und Prämienproblem (Paul Neubner, Köln) habe ich in dieser Hinsicht darauf hingewiesen, daß die wesentlichste Grundlage des Nationalwohlstandes die Eigenproduktion eines Volkes ist. Wenn ein Volk, das Sachgüter im Werte von 30 Milliarden Mark hervorbringt, seine Erzeugung auf 40 Milliarden steigert und damit seine durchschnittliche Lebenshaltung erhöht, so geschieht dies nicht auf Kosten des Auslandes. Hieran wird auch dadurch nichts geändert, daß es von dieser Produktion 10 Milliarden ausführt und hierfür ausländische Erzeugnisse im Werte von 10 Milliarden einführt. Es wird in der Regel vielmehr so sein, daß ein solcher Austausch für die Steigerung der Nationalproduktion aller Länder, mit denen der Warenaustausch stattfindet, von Vorteil ist. Im letzten Grunde verbraucht es doch nur seine Eigenproduktion von 40 Milliarden. Sinkt umgekehrt die Nationalproduktion eines Volkes, so verringert sich bei diesem Volk die Kaufkraft und hiermit die Möglichkeit des internationalen Güterausstausches in bisheriger Höhe. Auf dem Gebiete der Privatwirtschaft hat man längst eingesehen, daß es ein schlechtes Geschäftsprinzip ist, vom Schaden oder Ruin seiner Kunden oder Geschäftsfreunde leben zu wollen. Dasselbe gilt im Völkerleben von der Weltwirtschaft. Im Jahre 1890 betrug die Ein- und Ausfuhr Deutschlands zusammen nur 7,7 Milliarden Mark, im Jahre 1913 infolge der starken Steigerung seiner gesamten Nationalproduktion dagegen 22,5 Milliarden Mark, wovon 11,6 Milliarden auf die Einfuhr und 10,9 Milliarden auf die Ausfuhr entfielen. Würde die deutsche Nationalwirtschaft zusammenbrechen und die Nationalproduktion auf den Stand etwa des Jahres 1890 zurückgehen, so müßte der Güterausstausch Deutschlands entsprechend fallen und die Lieferungen des Auslandes nach Deutschland würden von 11 bis 12 Milliarden Mark jährlich auf etwa 4 bis 5 Milliarden jährlich zurückgehen müssen. Das gemeinschaftliche weltwirtschaftliche Interesse aller Völker verlangt schnellsten Wiederaufbau der durch den Weltkrieg in ihren Grundlagen erschütterten Friedenswirtschaft und zur Erreichung dieses Zieles lebhaften, dem individuellen Bedarf der Völker entsprechenden gegenseitigen Güterausstausch. Die Erhaltung oder gar Erzeugung von großen Krankheitsherden an dieser oder jener Stelle der Weltwirtschaft wäre kein Vorteil, sondern ein Hindernis für die Erreichung dieses allen Völkern vorstehenden großen Zieles.