

## Handelsnachrichten.

### Krieg und Eisenbahnen.

Der erste Eindruck, den man gewinnt, wenn man das europäische Eisenbahnwesen am Tage des Friedensschlusses mit dem vor fünf Jahren bestehenden Zustande vergleicht, ist der Eindruck der Zerstörung. Ober- und Unterbau, Lokomotiven und Wagenpark sind durch die masslosen Anstrengungen, die der Krieg notwendig machte, in starkem Umfange der Abnutzung anheimgefallen und konnten nicht in hinreichendem Masse erneuert werden. Dies gilt in besonders starkem Masse für Russland, wo die bolschewistische Misswirtschaft das Werk des Krieges vollendet hat und das Eisenbahnwesen gänzlich deroutiert ist, ferner für Deutschland und die Gebiete der ehemaligen Donaumonarchie.

Daneben aber sollte nicht ausser acht gelassen werden, dass gerade die militärischen Notwendigkeiten eine Ausbreitung des europäischen Eisenbahnnetzes zur Folge hatten, wie sie ohne den Krieg in Jahrzehnten nicht eingetreten wäre. Allein hinter der englischen Front sind beispielsweise in einem einzigen Jahre (1917) nach den Mitteilungen Bonar Laws 1900 englische Meilen Bahnschienen gelegt worden, davon 900 Meilen Normalspur. Ebenso sind Franzosen, Deutsche und Amerikaner vorgegangen, in besonders grosszügiger Weise letztere, welche ihren Landungshafen Bordeaux direkt mit der Front verbunden haben. Der Rhein hat zwischen Biebrich und Bonn drei neue Eisenbahnbrücken erhalten. In Russland wurde durch die Deutschen die Normalspur bis nach Kijew getragen, ferner noch von der kaiserlichen Regierung die Murmanbahn Anfang 1917 dem Verkehr eröffnet und so ein eisfreier Zugang des Reiches vom Ozean her ermöglicht. Auf dem Balkan hat Bulgarien allein bis Ende 1917 an 500 km schmalspurige Militärbahnen erhalten und in Montenegro wurden die ersten Eisenbahnschienen gelegt; das Land besitzt jetzt zwei Bahnlagen, nämlich Antivari-Virpazar mit 42 Kilometer und Plevnica-Podgoritza mit 18 Kilometer Länge.

Kohlennot und Transportschwierigkeiten waren während des Krieges Erscheinungen allgemeiner Natur, bei denen die reichen Kohlenländer England und Deutschland keine Ausnahme machten. Der Gedanke der Elektrisierung hat sich daher überall Bahn gebrochen, und wenn auch die Durchführung, solange der Krieg noch andauerte,

mit Schwierigkeiten verbunden war, so werden die Fortschritte in den nächsten Jahren um so sichtbarer zum Ausdruck gelangen, da ja mit den Schwierigkeiten der Kohlenversorgung zunächst noch weiterhin zu rechnen ist. In Frankreich hat die Elektrifizierung besonders im Pyrenäengebiet Fortschritte gemacht, in Italien waren bis Mitte 1917 an die 500 Kilometer elektrisch betrieben. Namentlich in den an Wasserkraft reichen Ländern, wie Norwegen, Schweden und der Schweiz, hat die Elektrifizierungsbewegung feste Wurzeln gefasst und weitschauende Projekte zutage gefördert, aber auch in Staaten, die an weisser Kohle keine so grossen Vorräte aufweisen können, wie zum Beispiel in Ungarn, hatte sich der Gedanke durchgerungen. In Italien wird die Strecke Modane-Turin-Genoa das erste grosse Resultat dieser allgemeinen Tendenz sein, in Norwegen sind die Arbeiten für den elektrischen Betrieb der Drammensbahn (Christiania-Drammen) bereits begonnen worden, in Ungarn waren als die ersten auf die neue Kraftquelle umzubauenden Strecken die Abschnitte Oderburg-Ruttka und Ruttka-Salgotarian vorgesehen. In Holland sollen zunächst die folgenden Strecken elektrifiziert werden: Amsterdam - Haag - Rotterdam, Amsterdam - Hilversum, Amsterdam-Haarlem und Rotterdam-Maasluis.

Gross ist die Zahl von Projekten, die während des Krieges entweder neu aufgestellt oder wieder aufgenommen wurden und deren Ausführung der kommenden Friedenszeit überlassen bleibt, wobei allerdings durch das Wegfallen des militärischen Motivs und durch finanzielle Erwägungen das Tempo der Inangriffnahme wohl in den meisten Fällen eine Verzögerung erleiden dürfte. Wir nennen hier die Untertunnelung des Ärmelkanals, des Bosphorus und des Öresunds. Alle drei Pläne sind alt, haben aber in der letzten Zeit an Interesse besonders gewonnen, und wenigstens die beiden ersten dürften mit der Zeit in Wirklichkeit umgesetzt werden. In Holland soll die 1863/68 gebaute grösste Eisenbahnbrücke, welche das Hollandsche Diep übersetzt, mit einem zweiten Geleise versehen werden, wodurch die Verbindungen Rotterdams mit Frankreich und Belgien wesentlich verbessert werden. Zwei Projekte einer direkten Verbindung der Stadt Warschau, eine mit Breslau durch Neubau der Strecke Wilhelmsbrück-Sieradz und eine mit Berlin durch Neubau der 100 Kilometer langen Linie Stralkowo-Kutno sind durch den Kriegsausgang wohl zunächst begraben worden, ebenso andere Pläne, wie zum Beispiel die direkte Eisenbahnverbindung Deutschlands mit Finnland mit Hilfe eines Trajektverkehrs von Reval nach Helsingfors, eine neue Linie von Wien nach Triest über Aspang-Pettau-Cilli-Laibach, die erste Eisenbahn Albaniens, die sogenannte Lintalbahn. Dagegen ist die über 1000 Kilometer lange schwedische Inlandsbahn, welche vom Wenernsee nach Lappland führen wird, in vollem Bau und soll 1925 fertiggestellt werden. Ebenso werden vielleicht in naher Zukunft im europäischen Norden Spitzbergen und Island die ersten Bahnen bekommen, letztere von Reykjavik nach Thorsjaa.

Die Schaffung neuer Staatengebilde im europäischen Osten wird auf das ganze Eisenbahnwesen dieser Gebiete einen entscheidenden Einfluss ausüben. Bisher war das Eisenbahnnetz dieser Neustaaten nur ein Bruchstück eines grösseren Ganzen, das sich um Zentren wie Berlin, Wien, Budapest, Petersburg gruppierte. Es war verkehrspolitisch zweckmässig mit Rücksicht auf die früheren staatlichen Verhältnisse, ist es aber nicht mehr mit Bezug auf die neuen. Die Umstellung auf die neuen Zentren des nationalen und internationalen Verkehrs wird nach und nach das ganze Verkehrs-wesen dieser Länder umgestalten, aber viel Zeit und viel Geld erfordern.