

Volkswirtschaft.

Zum Schluß sei es noch gestattet, ein paar Worte über die Ausgestaltung des deutschen Verkehrswezens, dessen Entwicklung ja durch den allgemeinen wirtschaftlichen Aufstieg bedingt ist, zu sagen. England, das Heimatland der Eisenbahnen ist heute von Deutschland in bezug auf Ausgestaltung der Binnenwege weit überholt. Es soll nicht geleugnet werden, daß sein Bahnwesen auf einer höheren Entwicklungsstufe steht als wie das seiner Verbündeten Frankreich und Rußland. In bezug auf mehrgleisigen Ausbau übertrifft es sogar Deutschland; in der Ausstattung mit modernem rollendem Material steht es dagegen weit hinter dem letzteren Lande zurück. Der Privatbahnbetrieb hat übrigens noch zur Folge gehabt, daß nur die industriereichen Gebiete sich eines engmaschigen Netzes erfreuen; die ländlichen Distrikte weisen dagegen im Gegensatz zu Deutschland sehr große Lücken auf. Großbritanniens Bahngesellschaften haben übrigens ähnlich wie die französische Südbahn und eine Reihe von amerikanischen Linien nicht nur nichts getan, um den Verkehr auf den Binnenwasserstraßen zu fördern, sondern vielmehr die schon bestehenden Kanäle vernachlässigt oder gar das ausgetrocknete Kanalbett als Bahnkörper für die Geleise verwendet. Was heute in England und Frankreich an Kanälen vorhanden ist, sind nur alte Wasserwege, die für einen Verkehr mit 50-Tonnenbooten berechnet waren und vor hundert Jahren in ihrer Art ein ausgezeichnetes Verkehrsmittel darstellten. Dem heutigen Massenverkehr sind sie in keiner Weise mehr gewachsen. Während nun in England fast nichts, in Frankreich von den neuen Anlagen bei Marseille abgesehen, nicht viel für eine Ausgestaltung des Binnenwasseretzes getan wird, hat Deutschland im Laufe der letzten 20 Jahre ein Kanalnetz geschaffen, das heute schon Rhein und Weser, Elbe und Oder, Berlin mit der Ostsee verbindet. Der große Mittellandkanal, gegen den die Ostelbier bekanntlich bis vor kurzer Zeit noch Opposition machten, reicht heute schon bis Hannover und nach dem Kriege wird sein Ausbau schon aus militärischen Gründen beschleunigt werden. Deutschland, das heute schon im Rhein die befahrenste Binnenwasserstraße der Erde besitzt, wird dann eine künstliche Wasserstraße besitzen, die von Belgien bis nach Polen reicht und im Verein mit der Bahn den Austausch zwischen dem industriereichen Westen und dem agrarischen Osten auf die breiteste Grundlage stellt.

Gleichen Schritt mit der Entwicklung des deutschen Binnenverkehrs hielt auch die Ausgestaltung der Schiffsahrtsverbindungen mit den überseeischen Ländern. Die Hapag und der Norddeutsche Lloyd sind heute die größten Schiffsahrtsunternehmungen der Erde. An Zahl der Schiffe ist England dem deutschen Rivalen vorläufig noch weit überlegen. Der Güterverkehr über See liegt immer noch überwiegend in englischen Händen. Im Personenverkehr dagegen steht Deutschland an der Spitze, und zwar nicht bloß im nordatlantischen Dienst, sondern auch im Verkehr mit Südamerika.

Die größten und schnellsten Dampfer tragen heute den deutschen Wimpel. Nirgends ist das moderne Deutschland mit seiner gewaltigen Industrie besser verkörpert als in den neuen Ozeanriesen „Imperator“ und „Baterland“. Jetzt freilich ist die deutsche Flagge von den Meeren verschwunden. Nach dem Kriege wird sie wieder auftauchen, denn dann wird doppelte Geltung haben, was der deutsche Kaiser einst aussprach: *Navigare necesse est, vivere non est.*