Triumph des Motors

Von Friedrich Andreas Fischer v. Poturzyn.

In Deutschland ist nach Abfassung des folgenden Aufsatzes ein Unternehmen mit dem Namen "Reichsautobahnen" gegründet worden, durch das die Deutsche Reichsbahngesellschaft ermächtigt wird, eigene Kraftfahrbahnen größten Ausmaßes von etwa 5000 km Länge zu bauen. Dadurch wird an die Verwirklichung eines Projektes geschritten, das nicht nur Hunderttausenden Arbeitsmöglichkeit gibt, sondern verkehrspolitische Auswirkungen für ganz Europa haben wird. Diese Entscheidung vom 24. Juni 1933 verleiht den Ausführungen, die sich mit dem Problem der Motorisierung vom internationalen Standpunkt aus befassen, besondere Aktualität.

ie Behauptung eines 1908 erschienenen, viel gelesenen Kommentars der Verkehrswirtschaft, es werde selten oder niemals vorkommen, daß der Verkehr der Eisenbahnen durch den Bau von Landstraßen eine Entlastung erfahre, hat sich durch die technische Entwicklung der letzten vierzehn Jahre in aller Welt als großer Irrtum erwiesen. Der Existenzkampf der Eisenbahn gegenüber dem Vordringen des Kraftwagens, des Dampfrosses gegenüber dem Motorpferd ist ein brennendes internationales Verkehrsproblem unserer Gegenwart geworden. Im geographisch knappen Gebiet Englands gibt es zurzeit rund 11/2 Millionen, in Deutschland eine Million Kraftwagen. Als Konkurrenz der Eisenbahnen spielen in erster Linie die Lastkraftwagen eine Rolle; in Deutschland schätzt man den der Bahn durch den Kraftwagen zugefügten Gewinnentgang allein im Lastenverkehr jährlich auf eine Drittel Milliarde Mark. Rechnet man hierzu den starken Übergang zahlungskräftiger Reisender auf das Privatautomobil und die ebenfalls immer wachsende Verstärkung des Luftverkehrs mit seinen 100 000 Passagieren, so ist die Verschärfung des Kampfes zwischen den Verkehrsmitteln durchaus verständlich. Es ist weiter festzustellen. daß die Lage der Weltwirtschaft seit Jahren bereits im Zeichen zunehmender Schrumpfung steht, so daß also der Motorverkehr auf den Landstraßen keineswegs ein zusätzliches Verkehrsbedürfnis aufgenommen hat, sondern eine gewaltige Abwanderung von der Eisenbahn vorliegt. Es ist noch nicht abzusehen, wohin letzten Endes dieser Triumphzug des Motors führt.

Die wunderbare Wiederbelebung der Landstraße nach einer fast völligen fünfzigjährigen Verödung weckt die Erinnerung an ähnliche, wenn auch bedeutend kleinere Veränderungen im Verkehrsbilde unserer Landschaft. Man weiß, wie sehr früher oft die Flußschiffahrt mit dem Landfuhrwerk um Kundschaft gerungen hat, und wie zuletzt hauptsächlich infolge des Aufkommens der Nationalwirtschaft und der damit verbundenen allmählichen Lastenbefreiung der Straßenbenützung eine ganze Reihe deutscher

Flüsse verödeten und die alten Schifferinnungen zum Untergang verurteilt wurden. Hatte es in früheren Jahrhunderten jedermann für völlig undenkbar gehalten, den Verkehr auf den Wasser- und Landstraßen kostenlos zu erlauben - in Preußen sind die Gebühren für die Benützung der Staatsstraßen erst 1874 aufgehoben worden -, so wurde diese Umwälzung dennoch hervorgerufen durch die Einführung des neuen Schienenweges, wodurch die Straßen lediglich die Rolle des kleinen Zubringerdienstes und reinen Verbraucherverkehrs übernahmen. Man glaubte, die Anlagekosten, kaufmännisch gesprochen, abschreiben zu können, was damals im Zeitalter der Industrialisierung und der ungeheuren Umfangsvergrößerung der Gesamtbilanz der Volkswirtschaft ohne weiteres möglich war. Brachte die Einstellung der Postkutsche auch tatsächlich für viele von der Eisenbahn abseits gelegene Gebiete namhafte wirtschaftliche Nachteile mit sich, so war eben doch andererseits die allgemeine Wirtschaftsbelebung derart gewaltig, daß dieser Verlust in vielgestaltiger Weise wettgemacht wurde. Es kam hinzu, daß mit Beginn des Eisenbahn-Zeitalters die Zusammenballung der Bevölkerung in Großstädten begann, wodurch sich das Verhältnis der Siedlungsdichte zwischen diesen Zentren und dem flachen Lande grundlegend verschob. Die Alleinherrschaft der Eisenbahn galt im allgemeinen Urteil als unerschütterlich, und man erträumte sich den Fortschritt des Verkehrswesens nur in der Form einer ständig zunehmenden Verdichtung des Schienennetzes und einer Beschleunigung der Züge.

Hatten 1700 Jahre europäischer Geschichte vergehen müssen, um erst zu Napoleons Zeiten - wieder jene bedeutsamen Reisegeschwindigkeiten zu erneuern, die im römischen Cäsarenreiche auf den wunderbaren Straßen zwischen Holland, Spanien, den Donauländern und Rom innegehalten werden konnten, so glaubte man zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts an eine Unübertreffbarkeit der internationalen Expreßzüge. Die ersten Jahre des Benzinmotors schienen im allgemeinen noch nichts ändern zu können. Es ist indessen anders gekommen. Auf unsichtbaren Luftstraßen in der Höhe von vielen hundert Metern über dem Schienenwege erfüllen Flugzeuge von einer Maschinenstärke, die der schwersten Schnellzugslokomotive von 2000 PS den Rang abläuft, mit 300 km Stundengeschwindigkeit regelmäßig ihren Streckendienst. Auf asphaltglatten Landstraßen fahren meist zur Nachtzeit, ebenfalls nach genauem Stundenplan, zwischen den Städten und Dörfern Lastkraftwagen mit 15000 bis 18000 kg Nutzlast, gezogen von 120-150 mechanisierten Pferdekräften, deren Betriebsstoff bei den rentablen Schwerölmotoren für hundert Kilometer Weges nur 6 Mark kostet. Glaubte man also vor zwanzig Jahren, die Lebenshöhe einer Nation nach der Kilometerzahl der Eisenbahnen messen zu können, so ist heute unbedingt das Netz guter Straßen und Luftverkehrslinien hinzuzuzählen. Deutschland hat heute rund 60 000 km Eisenbahn, 30 000 km Luftverkehr, 175 000 km Fahrstraßen, von denen freilich als eigentliche Kraftverkehrswege nur etwa ein Drittel zu gelten hat.

Eine Betrachtung dieser Umwälzung des deutschen Verkehrswesens wäre unvollkommen, wenn man nicht die Vervollständigung der Binnenschiffahrtswege mitberücksichtigte, die sich ebenfalls sehr stark im Tarif-

wesen der Eisenbahn auswirkte. Der Güterverkehr der Binnenschiffahrt belief sich i. J. 1930 auf mehr als ein Viertel des Eisenbahnumschlags, nämlich 105 Millionen Tonnen (Eisenbahn 378, Kraftwagen ca. 55 Millionen Tonnen). Die Kanalpolitik umfaßt in erster Linie den Bau des Mittellandkanales, dessen Hauptzweck darin besteht, die Ruhrkohle und andere Massenfrachten des westlichen Industriezentrums auf billigem Wege nach Berlin zu führen. Die Reichswasserstraßen und deren Ausbau haben den Staat allein zwischen 1924 und 1930 über eine Milliarde Mark gekostet. Diese Kosten beziehen sich nicht nur auf die Rhein-Elbe-Havel-Verbindung, sondern auch auf die Maßnahmen, die als Ausgleich der Vorteile des Mittellandkanals für das Ruhrgebiet zu Gunsten Schlesiens, also für die Verbesserung der Oder-Wasserstraßen, getroffen worden sind. Auch in Süddeutschland erfolgten bedeutsame Wasserstraßenarbeiten am Neckar und am Main.

Der Motor hat sich nun als billiger und Raum sparender Schiffsantrieb im Binnenwasserverkehr ebenso rasch eingeführt wie im Dienste der Hochseeschiffahrt und dadurch der Kanalbautätigkeit einen weiteren Ansporn gegeben. Die Kanalbauten stehen freilich im allerengsten Zusammenhang mit Landesmeliorationen und Arbeitsbeschaffung; gleichwohl wird man nach der Vollendung des Mittellandkanals bei der anhaltenden Verringerung der Gütererzeugung und ihres Umschlages, ferner bei der großen Schrumpfung der Kohlentransporte durch die bevorzugte Verwendung flüssiger Brennstoffe, durch Elektrisierung und Ferngasleitungen im Wasserstraßenbau fürderhin zurückhaltender sein müssen. Von den zuständigen Behörden wird bemerkt, aus der Tatsache, daß 83 % der deutschen Binnenschiffahrtswege natürliche Wasserstraßen (die abgabefreie Benutzung natürlicher Wasserstraßen wurde erst 1866 eingeführt) und nur 170/0 Kanäle seien, ergebe sich die Forderung, den Flüssen ganz besondere Sorgfalt zu widmen. Hierbei sei der größte Wert auf die Nord-Süd-Verbindung zu legen, da deutsche Reichswasserstraßenpolitik nichts anderes als deutsche Seehafenpolitik bedeute. Auf diesem Programm stehen die Weserkanalisation und der Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals, der bisher nur für 600-Tonnen-Schiffe befahrbar ist, für Schiffe von 1500 Tonnen obenan.

Das vor hundert Jahren von Deutschlands klassischem, aber damals viel verkanntem Verkehrspolitiker Friedrich List vertretene Prinzip, Eisenbahnen und Wasserstraßen in eine Hand, und zwar in die des Reiches, zu legen, ist 1918 verwirklicht worden. Erst nach dem Kriege kann man daher von einer Reichsbahn- und Reichswasserstraßenpolitik sprechen. Die Geschichte der Reichsbahn beginnt 1920, und es entbehrt heute nicht eines gewissen Reizes, sich daran zu erinnern, daß ein Jahr später der Reichsverband der deutschen Industrie ihre Umwandlung in eine Privatgesellschaft forderte. 1924 wurde die Reichsbahnverwaltung von der allgemeinen Reichsverwaltung unabhängig und machte das Unternehmen durch den Dawes-Vertrag für die Aufbringung der Kriegszahlungen ans Ausland haftbar. Eine Verstärkung des Einflusses der Reichsregierung auf die Reichsbahn trat 1930 durch den Young-Plan ein, der die unmittel-

bare Verpfändung dieses Besitzes für ausländische Kriegsschulden sowie jede Auslandskontrolle aufhob, während der letzten Jahre jedoch eine jährliche Auslandsabgabe von 660 Millionen Mark nötig machte. Gegenwärtig will die Reichsregierung in absehbarer Zeit, wie bekannt ist, die Gesellschaftsform der Reichsbahn auflösen und sie wieder ganz unter das Reichsverkehrsministerium stellen. Da das Reich trotz des Lausanner Abkommens noch Auslandszahlungen, allerdings in geringem Umfange, zu leisten hat, mußte sich die Reichsbahn weiterhin zum Tragen von Millionenlasten verpflichten. Wirtschaft und Verkehr sind aber in Deutschland zur Zeit auf den Stand von etwa 1895 zurückgeworfen und die Einnahmen der Reichsbahn vom Höchststande 1929 mit 5354 Millionen Mark auf die Hälfte herabgesunken, so daß sich unter Einrechnung der politischen Ausgaben, des Zinsendienstes und der Rücklagen für 1932 im Gegensatz zu 1931 wohl ein Fehlbetrag einstellen wird.

Diese Wirtschaftslage macht es der Reichsbahnverwaltung zur dringenden Pflicht, einem weiteren Abgleiten der Verkehrstätigkeit ihrer Gesellschaft, die bei einem Personalbestand von 600 000 Köpfen an der Spitze aller Weltunternehmungen steht, mit allen Mitteln Einhalt zu tun. So versteht man die Schärfe des Kampfes zwischen Straße und Schiene. Gegen die Ausbreitung des Personenkraftwagenverkehrs vermag die Reichsbahn nur mittelbar durch Verbesserung ihrer Fahrtbequemlichkeit und Heranziehung neuer Bevölkerungsschichten für Weitreisen, durch Sondervergünstigungen und dgl. etwas zu tun. Die entscheidende Wirtschaftsgrundlage des Bahnverkehrs ist die Güterbeförderung auf Fernstrecken, namentlich die Beförderung hochwertiger Fertigwaren, also des Transportgutes der obersten Tarifklassen, und deshalb ist der Einbruch des Kraftwagens in dieses Gebiet, auch wenn heutzutage in Deutschland "nur" etwa 4000 schwere Lastwagen im gewerblichen Fuhrdienste laufen, von wirklich grundsätzlicher Bedeutung, zumal ja die Motorisierung in den nächsten Jahren noch eine weit größere Ausdehnung erfahren wird. So will also die Bahn den Verkehr auf die Schiene zurückzwingen, damit diese die herrschende Trägerin des Landverkehrs bleibe.

Auf der andern Seite vermehren sich die Enthusiasten der Landstraße zusehends, ja auf einer Tagung des Vereins französischer Zivilingenieure wurde kürzlich sogar der Vorschlag gemacht, kurzerhand das Schienennetz Frankreichs zum größten Teile in asphaltierte Autobahnen von 22 000 km Länge umzuwandeln. Der Referent ging davon aus, daß im Personenverkehr der Eisenbahn die durchschnittliche Reiseweite unter Ausschaltung des Vorortverkehrs 60 km, im Güterverkehr 150 km ausmache, also eine Entfernung, die ein Lastkraftwagen in drei Stunden zurücklegt, der Güterzug an einem Tage. Die großen Eisenbahnverwaltungen beschäftigen eine halbe Million Arbeitnehmer bei einem Parke von einer halben Million Wagen. Die Tagesleistung eines Güterwagens ist durchschnittlich kaum 200 to/km, die eines Lastwagens bei achtstündiger Betriebszeit dagegen 1000 to/km, wobei ferner zu berücksichtigen ist, daß jeder Güterwagen durchschnittlich erst alle zehn Tage neu beladen wird. Das geringere Verkehrsvolumen der Kraftwagen würde durch häufigeren

Verkehr ausgenutzt werden können. Eine Folge von Lastkraftwagen im Abstande von 60 m kann bei einer Nutzlast von drei Tonnen ie Wagen und einer Fahrgeschwindigkeit von 60 km 3000 to in der Stunde, also 72 000 to täglich befördern. Eine Folge von Kleinomnibussen im Abstande von 50 m und mit einem Fassungsvermögen von 25 Personen kann bei der gleichen Geschwindigkeit 30 000 Personen in einer Stunde befördern, also mit andern Worten, man kann mit dem Kraftfahrzeug eine viel größere Verkehrsdichte erzielen und außerdem nicht nur den Bahnhof, sondern den ganzen Ort bedienen. Der französische Ingenieur errechnet, daß in seinem Lande sieben Prozent der dort im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge bei achtstündiger Betriebszeit ausreichen würden, um den gesamten Personenverkehr der Eisenbahn zu ersetzen. Eine andere Berechnung zeigt, daß mit den vorhandenen Kraftwagen England zu 100%, Frankreich zu 78%, Italien zu 48%, Deutschland zu 23% den gegenwärtigen Eisenbahnverkehr durchführen können. Wie man sieht, wollen die Radikal-Automobilisten die Eisenbahn sogar teilweise abbauen, und wenn auch diesem Wunsche aus naheliegenden Gründen wohl niemals nachgekommen wird, so beleuchtet er doch die Tragweite des Problems.

Eines ist sicher: Wenn beim Aufkommen der Eisenbahn und des Kraftwagens eine umgekehrte geschichtliche Reihenfolge bestanden hätte, so würde heute in England nur ein Zehntel, in Deutschland ein Drittel des bestehenden Eisenbahnnetzes als wünschenswert erscheinen. Die große Summe, die von den Eisenbahnen für den Zinsendienst des für die Herstellung ihrer Fahrbahn aufgewendeten Kapitals aufgebracht werden muß, bildet den hauptsächlichen Unterschied zwischen ihrer Lage und der Lage der Kraftwagenunternehmer. In einer Denkschrift des britischen Verkehrsministeriums heißt es: "Das Kraftverkehrsgewerbe zehrt von einem wirklich bedeutsamen Vermächtnis aus der Vergangenheit in doppelter Hinsicht, einmal von dem bereits vor der Ära des Verbrennungsmotors bestehenden Straßennetz und dann von dem beträchtlichen, für Verbesserungen im Laufe der Zeit investierten Kapital. Die Vertreter der Eisenbahnen verlangen nichts weiter, als daß die Kraftfahrzeugunternehmer einen angemessenen Anteil an den Kosten der Straßen tragen sollen, die sie als Fahrbahn benutzen."

In den Augen der Eisenbahnpartei macht also der Kraftwagen durch die Benutzung der aus öffentlichen Mitteln gebauten und unterhaltenen Landstraße eine über das Interesse der Volkswirtschaft hinaus begünstigte Konkurrenz, zumal der Autoverkehr nicht wie die Eisenbahn durch Betriebs- und Beförderungspflicht, Tarifzwang und Haftung eingeengt ist. Die Schiene ist an die seinerzeitigen ungeheuren Kapitalaufwendungen ihrer Herstellung gebunden; der Umsatz verhält sich bei ihr zum Gesamtkapital ungefähr wie 20 zu 100, bei den Kraftwagen im gewerblichen Verkehr wie 83 zu 100, ja bei gut geleiteter privatwirtschaftlicher Betriebsweise nach dem Urteil eines Fachgelehrten wie 160 zu 100! Man versteht den Notschrei der Eisenbahnverwaltungen nach Rettung ihrer Werte. Die andern entgegnen, man solle rücksichtslos abschreiben, statt einen aussichtslosen Kampf um Verzinsung des Anlagekapitals zu führen; zudem ent-

spreche der Abwertung der Schiene die Aufwertung der Straße. Man sieht hier deutlich, wie die Lösung der Streitfrage, deren Diskussion in den meisten Staaten bereits Bände von Denkschriften hervorgerufen hat, nur durch rein behördlichen Rechtsspruch erfolgen kann; so ist in Italien bei Verstaatlichung des Schienenverkehrs das gesamte Anlagevermögen im Werte von 20 Milliarden Lire der Eisenbahnverwaltung kostenlos überschrieben worden.

In allen ausgesprochenen Verkehrsstaaten, nicht nur in den großen, sondern auch in Holland, in Belgien, in der Schweiz, vollzieht sich diese gewaltige, den Vorgängen der ersten Eisenbahngründungen stark verwandte Verkehrsumwälzung. Großväterchen Eisenbahn ist aus dem geruhsamen Gehege jahrzehntelanger Spurweite aufgescheucht und kämpft gegen das Vordringen des Motors in vielgestaltiger Weise. Man verlangt die Einführung eines allgemeinen staatlichen Monopols für Fernverkehr, was natürlich auf eine Unterordnung des Kraftwagens unter die Eisenbahn hinausliefe. Man schmiedet Bündnisse mit den Spediteuren, den Treuhändern im Güterverkehr, ja man erwirbt, wie in Deutschland und der Schweiz, den Besitz großer Speditionsfirmen, um den Spediteur als selbständigen Faktor in der Verkehrswirtschaft auszuschalten und ihn an die Eisenbahn zu ketten. Die Bahn gibt Zuschüsse an "schienentreue" Spediteure, man versucht durch gesetzliche Bestimmungen den Verkehr über die 50 km-Zone hinaus an besondere staatliche Genehmigungen zu knüpfen, kurz, der Kampf nimmt stets schärfere Formen an. Man mobilisiert Juristen und beweist, das Recht auf die Straße sei erst eingeführt worden, als der Großverkehr zur Eisenbahn überging; heute, wo der Großverkehr der Schwerlastzüge und der Luxusautos die Verhältnisse völlig verlagert habe, sei dieses Recht hinfällig. Man führt sozialpolitische Aufgaben an, die die Eisenbahn dadurch erfülle, daß sie durch Sondertarife die Existenz der Bevölkerung armer Landstrecken erleichtere, eine Vergünstigung, die nur durch bisher vorhandene Überschüsse an andern Stellen möglich sei.

In technischer Hinsicht sucht die Reichsbahn ebenso wie die ausländischen Unternehmungen sich selbst die Fortschritte jüngster Entwicklung zunutze zu machen, um dadurch den Kunden Vorteile zu bieten. Die großen Eisenbahngüterzüge werden beschleunigt: der zweitschnellste Zug in Deutschland (nach dem Rheingold-Expreß) ist der Gütereilzug für die Beförderung der italienischen Bodenprodukte nach England. Man verkürzt die Ladezeit durch besondere Behälterwagen und Führung stark verkleinerter Züge ohne allzu zeitraubenden Sammeldienst. Der Motor erhält bei den Triebwagen Hausrecht auf der Schiene, so auch bei Krukenbergs Zeppelin-Zug, dem "fliegenden Hamburger". Die dem Kraftwagen mögliche Beförderung von Haus zu Haus hat die Deutsche Reichsbahn zur Einführung "rollender Anschlußgeleise" in Gestalt eines motorisierten Gestelles mit Gummirädern gebracht, auf dem der Bahnwagen durch die Straßen vor das Tor des Empfängers gefahren wird - eine Neuerung, welche wohl mehr als Schaunummer denn als Instrument der Praxis bezeichnet werden kann. Jedenfalls sieht man aber, daß die Eisenbahnverwaltungen in den letzten zehn Jahren, also seitdem die Motorisierung in

ihren Bilanzen schwer fühlbar geworden ist, eine sehr anerkennenswerte Rührigkeit in technischer Hinsicht zeigen; auch hier hat sich eben die Wahrheit des Satzes erwiesen, daß ein durch kein Monopol geschützter Wettbewerb der Vater des Fortschritts ist. In Deutschland und Italien hat zudem die Bahnverwaltung vor kurzem die Anschaffung von eigenen Lastkraftwagen beschlossen, sucht also den Gefahren der Motorisierung dadurch entgegenzuwirken, daß man selbst als Besteller bei der Autoindustrie auftritt.

Die Entwicklung des Autoverkehrs schreitet trotzdem vorwärts, der Fahrplan der regelmäßigen Güterbeförderung zeigt einen wachsenden Umfang. So gibt es von München je zweimal wöchentlich (Abfahrt stets abends zur Ausnutzung der verkehrsarmen Nachtstunden) Güter-Autoverbindungen nach Berlin und Hamburg (70 Std.), Hannover und Leipzig (60 Std.), Köln (30 Std.), Mannheim (18 Std.), Düsseldorf (40 Std.), Stuttgart (14 Std.). Durch eine Notverordnung von 1931 gelten für diese Transporte bestimmte Zwangstarife, doch behaupten die Vertreter der Eisenbahn, daß eine Kontrolle der Genehmigung und Tarifeinhaltung wegen des Fehlens jedweder Sonderorgane nicht möglich ist, zumal die Kontrolle Landes- und nicht Reichssache ist. Mit andern Worten: die Kraftverkehrsunternehmungen seien durch ihre Tarife imstande, die Eisenbahn weit zu unterbieten, ganz abgesehen von den großen Vorteilen der Vielverzweigtheit und unbürokratischen Führung des Betriebes. In der Tat beweist schon der große Zuspruch, den der Autodienst findet, daß die Entwicklung des Kraftwagens einen technischen Fortschritt darstellt, der auf keinen Fall rückgängig gemacht werden kann. Die Zahl der Autos ist seit 1913 in Deutschland auf das Zwanzigfache gestiegen (Jahresumsatz der Kraftverkehrswirtschaft 4 Milliarden Mark), der Umfang der Eisenbahnen aber unverändert geblieben, so daß von 50 000 Gemeinden, die Deutschland aufweist, nur 12 000 von der Eisenbahn, aber alle vom Auto erreicht werden können. Auf 100 qkm Ländergebiet kommen 17 Gemeinden mit 9,5 km Schienen, 1,7 Bahnhöfen und 36 km Straßen, auf 100 9km Industriegebiet 13 Gemeinden mit 19,5 km Schienen, 4 Bahnhöfen und 50 km Straßen.

Dieses Verdienst, daß die weitere Erschließung des Landes nicht durch die Schiene, sondern durch die Straße erfolgt, und daß demgemäß der Motorisierung eine große Rolle im Rahmen der Bevölkerungspolitik zukommt, steht wohl fest. "Der Kraftwagen ist ein Flächenverkehrsmittel mit dezentralisierenden Wirkungen." Haben die Eisenbahnen den wirtschaftlichen Aufschwung der letzten hundert Jahre möglich gemacht und die Bevölkerung in große Gemeinwesen zusammengeführt, in gewisser Beziehung also, verkehrspolitisch betrachtet, die Fläche enteignet, so hat nunmehr das begonnene Jahrhundert der Motorisierung die Auflockerung der Großstädte, die Wiedererstarkung des flachen Landes nach Bevölkerungszahl und wirtschaftlichen Bedingungen durchzuführen. Es scheint wirklich, daß der Millionentaumel der Großstädte seinen Höhepunkt weit überschritten und die sonntägliche Flucht aufs Land zu viel tiefergehenden Veränderungen führen wird. Man braucht dabei keineswegs nur an die Gefahren eines Gasluftkrieges der Zukunft zu denken, auch manche Veränderungen

der Volksseele spielen eine Rolle. Bauten sich die früheren Generationen die Schienenwege, um in die Städte hineinzugelangen, so sind jetzt Kräfte am Werke, auf der asphaltierten Landstraße wieder zurück aufs Land zu kommen. Der urewige Kreislauf alles Geschehens erfährt eine neue gewaltige Bekräftigung.

"Ein Programm, das wir nicht der Nachwelt überlassen wollen, sondern das wir verwirklichen müssen, das wohl Milliarden erfordert und eine gigantische Aufgabe darstellt, ist das Programm unseres Straßenbaues. Wir werden es groß beginnen und die Widerstände aus dem Wege räumen." Diese Worte des Reichskanzlers Hitler zeigen, daß man mit dem Umbau des gesamten deutschen Straßennetzes beginnen will. In einer früheren Denkschrift wurden 15 000 km Staats-, 22 000 km Provinzial- und 62 000 km Gemeinde-Landstraßen als umbaubedürftig bezeichnet; die Modernisierungskosten würden im Laufe von acht Jahren drei Milliarden Mark betragen. Durch Vergebung von Straßenbauarbeiten im Werte von einer Milliarde jährlich würde wohl eine halbe Million Arbeiter wieder in den Produktionsprozeß eingeschaltet werden können. Außer der Verbesserung der vorhandenen Straßen liegt auch der Bau eigentlicher Autobahnen (Autostrade) im Plane der Regierung, so wie sie in den letzten Jahren namentlich in Italien in vorbildlicher Weise hergestellt worden sind; man spricht von einem 5000 km-Straßenprogramm. Vor einiger Zeit weilten auch zu diesem Zwecke der Reichsarbeitsminister und der Generaldirektor der Reichsbahn in Mailand, um sich durch Diskussionen mit den dortigen Fachleuten, vor allem mit dem berühmten Straßenbauer Puricelli, über die Voraussetzungen der Verwirklichung eines solchen in technischer, verkehrspolitischer und sozialer Weise gleich wichtigen Projektes ins Bild zu setzen. Die oberitalienischen Autostraßen, gesperrt für jeden Landverkehr, und sämtliche übrigen Straßen- und Eisenbahnen über- oder unterfahrend, also nicht im Niveau kreuzend, sind freilich sehr kostspielige Bauten, deren Anlage sich nur in bestimmten Fällen rechtfertigen läßt. Bei der geographischen Lage der Ebene zwischen dem Alpenund Karstkranze und dem Apennin, also der von Frankreich und Jugoslawien im Ernstfalle bedrohten Grenze, liegen diese Sonderinteressen hauptsächlich auf militärischem Gebiete. Bei der Verwirklichung gewaltiger Straßenprogramme, wie sie Mussolini bereits durchgeführt hat und wie sie dem Führer des neuen Deutschlands vorschweben, spielen soziale Erwägungen der Arbeitsbeschaffung eine ganz bedeutende Rolle. Aus diesem Grunde ist bereits jetzt festgesetzt worden, daß Baumaschinen hierbei nur im unumgänglich notwendigen Maße verwendet werden sollen, um die Zahl der menschlichen Kräfte möglichst hoch zu halten. Natürlich bedarf es bei der Finanzierung solcher Riesenwerke besonderer Maßnahmen, das Aufkommen der Autosteuern genügt nicht, obwohl diese Erträge in den letzten Jahren sehr bedeutend waren: in England 979, in Frankreich 784, in Deutschland 634 Millionen Schweizer Franken. Durch eine großzügige Straßenpolitik werden aber unzählige kleinere und größere Landgemeinden gefördert, deren gesundes Gedeihen für das allgemeine Staatswohl wichtiger sein dürfte als ein gewisses Abgleiten der mittleren Industriestädte. Weitschauende, die körperliche und seelische Volksgesundheit berücksichtigende Staatspolitik wird wohl der Mitwirkung der Motorisierung an der kulturellen Melioration des Volkes gerne freien Raum geben.

Man würde vor der Wirklichkeit die Augen verschließen, wenn man nicht auch die wehrpolitische Bedeutung der Motorisierung berücksichtigte. Hat der alte Feldmarschall Moltke einstmals gesagt: "Bauen Sie keine Festungen, bauen Sie Eisenbahnen", so würde er heute sicherlich diesen Ausspruch auf Straßen und Kraftwagen beziehen. Man weiß ja, in welch außerordentlicher Weise noch während des Weltkrieges die Motorisierung zunahm, angefangen von den alten Pariser Autodroschken, mit denen General Gallieni 1914 in höchster Not Soldaten an die Front schickte und das "Marne-Wunder" vorbereitete, bis zu den schweren Kolonnen, die auf neugesprengten Straßen die Truppen im Hochgebirge mit Proviant und Munition versorgten. Wie ganz anders würde ein Krieg heutzutage den Kraftwagen als entscheidenden Faktor verwenden, zumal wenn durch Fliegerangriffe die Eisenbahnlinien zerstört werden oder planmäßige Truppenbewegungen durch die Eisenbahn aus Gründen der Geheimhaltung zu vermeiden sind! Die Subventionierung der Kraftfahrzeugindustrie und des Betriebes kriegsbrauchbarer Kraftfahrzeuge ist daher in fast allen Staaten eingeführt. Das französische Kriegsministerium gibt an Private alljährlich Militärlastwagen zu billigen Vorzugspreisen ab, um den Lastwagenverkehr im Lande zu heben und die militärischen Fahrzeuge auf der Höhe der neuesten Technik zu halten. Italien subventioniert Kraftwagen für Holzgasbetrieb wegen ihrer Bedeutung bei Kraftstoffknappheit im Kriegsfalle in besonderer Weise. Es verfügt heute über 73 000 Lastkraftwagen und 24 000 Schlepper, während für Frankreich diese Zahlen 345 000 und 120 000 sind. Zum Vergleich diene, daß Italien beim letzten Kriegsbeginn nur 3400 Lastkraftwagen besaß. Der militärische Gesichtspunkt spricht vor allem für eine weitgehende Typisierung des ganzen Kraftwagenbaues und eine Bevorzugung des Schweröl-Diesel-Motors.

Ein wichtiger Zusammenhang besteht zwischen dem zivilen Kraftwagen und dem militärischen Tank, dem motorisierten Kampfwagen unserer Zeit. Gerade die letzten englischen Manöver ergaben einwandfrei, daß eine sog. leichte Tankbrigade von 200 Kleintanks mit nur 650 Mann Besatzung dem Feuerwert einer Infanterie-Division mit 20 000 Gewehren entspricht. Die schweren Tanks von heute vermögen die größten Gräben und sonstigen Geländeschwierigkeiten behende zu überqueren, stellen also in der Tat rollende Forts dar, denen gegenüber die ersten Tanks des Weltkrieges nur ein primitives Werkzeug bedeuteten.

Vergegenwärtigt man sich weiterhin, daß die modernen Kriegsschiffe, vom Unterseeboot bis zum Panzerkreuzer, sowohl durch Dieselmotore getrieben werden wie Hilfsmotore in größter Anzahl besitzen, daß ferner die Luftflotten überhaupt nur aus motorisierten Einheiten bestehen, so erkennt man, daß in einem Kriegsfalle zwischen zwei Großmächten wie Frankreich und Italien die Streitkräfte zu Lande mit 11/2 Millionen, in der Luft mit einigen zehntausend, zu Wasser mit Tausenden von Motoren

den Kampf beginnen würden. Während also noch vor sechzig Jahren auf jeden Krieger vielleicht eine animalische Pferdekraft in Front oder Etappe kam, entfallen jetzt auf jeden Soldaten etwa hundert motorisierte Pferdekräfte.

Die planmäßige Luftfahrt setzt das Vorhandensein des Motors voraus. Ihr Geburtstag, der Flug von Wright, liegt acht Jahre nach Entstehung des ersten Automobilmotors. Nicht ganz drei Dezennien später verbinden regelmäßig betriebene, über 10 000 km lange Luftverkehrsstrecken London mit Kapstadt und Kalkutta, Amsterdam mit Batavia, Paris mit Tonking, Neuvork mit Buenos Aires, führt das Flugzeug in 58 Stunden ohne Halt seine Besatzung von Englands Küste zur Walfischbai, erringt Italien den Geschwindigkeitsrekord von 700 km in der Stunde mit einem Motor von 2900 PS im Gewicht von nur 700 kg (einst baute man Gasmotoren von 100 kg pro PS!), erfüllen Dieselmotore Junkers im Nachtflugverkehr ihren verläßlichen Dienst, vermögen deutsche Verkehrsmaschinen 360 km in der Stunde zurückzulegen! - Aber wohlgemerkt: der "Verkehrsrekord" des Zugvogels Goldregenpfeifer, welcher die 3500 Kilometer Entfernung zwischen Neuschottland und Guayana ohne Aufenthalt in zwölf Stunden zurücklegt, ist noch nicht gebrochen worden! - Die Motorisierung hat den Menschen im Luftozean ein unerhört geheimnisvolles Neuland erschlossen, dessen Küsten nur zu ahnen sind.

Unter den unübersehbaren Reihen des Maschinentrosses unseres Zeitalters steht der Motor als Triebkraft wohl an hervorragendster Stelle. Dieses mechanisierte Herz pufft überall, zieht Karawanen von Gütern jeder Art über das weitverzweigte, wiederbelebte Netz der Landstraße, aber auch über einsame Spuren der Sandwüsten Sahara und Gobi, erzeugt die Kraft für die Lichtanlagen entlegener Stationen in der kanadischen Arktis, pumpt Wasser aus der Tiefe australischen Steppenbodens, treibt Seilbahnwagen mit Ausflüglern auf die Spitzen der schönsten Alpenberge, befördert Flieger von einem Erdteil zum andern mit noch vor kurzem völlig ungeahnten Geschwindigkeiten. Die Motorisierung hat die ganze Erde erfaßt, und auch dieses der Menschheit dienende Riesenwerk, in wenig Jahrzehnten vereinter Arbeit von Stirn und Faust geschaffen, ist bei weisem Gebrauche dazu bestimmt, den obersten Meister zu loben!

Wahrheit, Güte und Schönheit

Von Stanislaus von Dunin Borkowski S. J.

In einer vernehmlich sprechenden Zeitschrift hat jüngst jemand die Trias "Wahrheit, Güte und Schönheit" als drei höchst komische Trabanten hingestellt und die logischen, ästhetischen und ethischen Wertkreise zu einem Trio drolliger Miesmacher herabgesetzt. Und das war wirklich keine Humoreske, obwohl es so aussah; denn es stand mitten in einem sehr ernsten und gewichtigen Zusammenhang.

Man wird aber keineswegs, ohne ganz abwegig zu urteilen, annehmen dürfen, daß der Verfasser damit das dreigliedrige Gegenteil, Irrtum,