

Bezugspreis monatl. 3,90 M (einschl. 70 Pf. Zustell- oder 1,24 M Postgebühren), bei Postbestellung außerdem 72 Pf. Bestellgeld. Anzeigen: mm-Zeile 32 Pf., Familien-Anz. mm-Zeile 20 Pf. Keine Verbindlichkeit für Aufnahme in eine bestimmte Nummer.

MORGEN-AUSGABE

## Ein neues Verkehrsnetz für Deutschland

Der große Plan der Reichsregierung, in Deutschland ein Netz von Autostraßen zu schaffen, das nur dem motorisierten Verkehr zur Verfügung steht, hat schon über Nacht begonnen, Wirklichkeit zu werden. Der Generaldirektor der Reichsbahn und führende Persönlichkeiten des Stahnsaues befinden sich gegenwärtig in Süddeutschland, um die Vorarbeiten für den Bau der ersten Autobahn vom Main zum Neckar in Gang zu bringen. Die Errichtung von Baubüros, Vermessung der Linienführung, Beschaffung der Baustoffe und Bereitstellung der Arbeitskräfte sind bereits im Gange.

Hieraus werden auch die, die mit Verkehrsstatistiken und Wirtschaftsrechnungen die Notwendigkeit von nur ein- oder zweistreifigen Straßen erkennen, doch für den Straßenverkehr ein neuer Zeitabschnitt begonnen hat. Mit dem neuen Straßenwesen werden sich die Verkehrsbedürfnisse umgestalten, die Beziehungen zwischen manchen Wirtschaftsgebieten werden Verschiebungen erfahren, die denen beim Ausbau unseres Eisenbahnnetzes gleichkommen, und die deutsche Randgasse wird durch die Autobahnen ein anderes Antlitz und eine andere Gliederung erhalten.

Ist damit das Schicksal der schienengebundenen Eisenbahn besiegelt? Dürfen wir schon heute von einem „Ende der Schienen“ sprechen? Das eine ist sicher: der Kraftwagen hat das viele Jahrzehnte hindurch fest geschlossene Gehege des Schienenverkehrs durchbrochen und nach und nach immer mehr Transporte von der Schiene auf die Straße gezogen. Zunächst nur im Napfverkehr, dann in wachsendem Maße auch über größere Entfernungen. Mit der Vollenbung der Autobahnen wird sich diese Überwanderung von der Schiene zur Straße fortsetzen, sie wird aber auch ihre Grenzen finden.

Denn trotz Straßverkehr ist die Eisenbahn auch in Zukunft noch das wirtschaftlichste Transportmittel für Massengüter. Mehr als vier Fünftel des Güterverkehrs entfallen auf Kohle, Erze und andere Güter, die in Tausenden von Tonnen bewegt werden müssen. Darum wird auch vorläufig die Seiene ihre große wirtschaftliche Bedeutung behalten und ein festes Bindeglied zwischen bestimmten Wirtschaftsgebieten bleiben.

Anders liegt die Zukunft der Eisenbahn aus, wenn man an die Ausbildung des Personenverkehrs und den Transport hochwertiger Güter denkt. Die von der Reichsregierung geförderte Motorisierung des Verkehrs muß weiteren Ausbau des Personenverkehrs zur Folge haben, wie auch die Eisenbahn natürlich nicht zur völligen Einstellung der Personenbeförderung bringen. Denn schon unsere Zeit läßt erkennen, wie die Eisenbahn unter Zuhilfenahme von den Kraftwagenverkehr durch Schaffung von Schnellzügen, von den Kraftwagen durch Streckung ihrer Streckenpläne an den Stellen erreicht wird, die dem Eisenbahnverkehr nicht möglich sind, und wo die Kraftwagen ihr Überlegen tun. Im Ortsverkehr hat sie in gleicher Weise durch Einrichtung der dichtesten und belebtesten Verkehrsgegenden sowie der großen Elstättigkeit erhalten, daß sie trotz der Zunahme privater und öffentlicher Straßenfahrzeuge einen größeren Kundenhaufen für sich nennen kann. Diese Stellung kommt anderen Verkehrsmitteln aus, weil es fast hierbei eigentlich nichts anderes um einen Massenverkehr zum Menschen handelt.

So ergibt sich für die Zukunft eine klare Scheidung: der Schiene die Wassengüter, der Landstraße die Einzelgüter. Wo zwischen beiden Kategorien die Grenzen liegen, bestimmt die geographische und wirtschaftliche Beschaffenheit der Bezugsgebiete. Voraussetzung für eine gezielte Zusammenarbeit beider Verkehrsmittel ist natürlich ihre einheitliche Leistung. Dieser Vorbedingung ist durch die von der Regierung beschlossene Angleichung der Autobahnen an die Eisenbahnen erfüllt, so daß die Tarifgestaltung für Straße und Schiene vom Wettbewerbsgedanken frei bleibt.

Ob in ferner Zukunft einmal durch technische Fortschritte, die hier heute erst in undeutlichen Umrissen erkennen lassen, die Schiene auch als Transportmittel ihrer Bedeutung einbüßen wird — vielleicht, wenn die Kohle nur noch in Form von Gas und Strom von den Gewinnungsstätten aus zur Verteilung gelangt und eine neue Metallindustrie neben den deutschen Kohstofflagern entstehen kann —, wer vermöchte bezweigen heute zu prophezeien? Wir wissen nur, daß die Bedeutung der Breitschiene für eine Wirtschaft um so größer wird, je mehr sie günstigen Zeiten entgegensteht. Und aus diesem Grunde als Vorbereitung für die Wiedergewinnung unserer Breitschiene der weitestgehende Bau von Autobahnen ein wichtiger selber sein.

Neville Chamberlain hat heute die erwarteten Ausführungen über die Stellung Englands in der Frage der privaten Schulden gemacht. Sehr gewesend waren sie nicht. Er feste sich zuerst kurz auseinander mit der Zukunft der internationalen Kreditgewährung, und es wird ihm wohl jeder zustimmen, wenn er bemerkt, daß für Auslandsdebitten in Zukunft verstärkte Vorkehrungsmassnahmen eingeführt werden müßten. Es bedürfte weitgehender Informationen darüber, ob der Umfang der kurz- oder langfristigen Kredite sowohl im Interesse der Gläubiger wie der Schuldnerländer liege. Es müßten die umfassendsten Informationen

Nur die verengte und ungenügende Finanzlage des Schuldners geboten werden und die amfälligen Steuern der freibeweglichen wie der kreditnehmenden Länder müssen ein weit härteres Maß der Kontrolle ausüben als früher, denn es über auf die Abtragung der aufgenommenen Schulden zu rechnen kommt, kann fest sei sehr entgegenkommend und leicht zu bewerkstelligen sein. Die Verhältnisse der öffentlichen Angelegenheiten sind auch den gegenwärtigen Augenblicken in Folge dessen nicht so günstig, um zu einer bauernden Reorganisation des internationalen Schuldnerverhältnisses zu kommen. Während die Engländer einerseits erklären, die minimalen Beträge der Kriegsschulden müssten zuerst geschwinden, damit die Wirtschaft sich wieder erholen könne, und ohne deren permanente Störung sie sich auf anderen Gebieten nichts dauerndes zu schaffen, nehmen sie bei den wirtschaftlich viel wichtigeren Thema der privaten Verschuldung, bei der es sich um etwa das Sechsfache der öffentlichen handelt, bei die Kriegsschuldschulden, genau dem umgekehrten Standpunkt ein. Hier wollen sie auf die Konsumtion.

Ein's ihrer quäntelste ist, daß sie fürchten, die Wieder-  
entstehung des Reichthums werde ein Schlag verheeren wer-  
den, wenn man jetzt an eine Schuldbemerkung herangehe. In  
diesem Sinne sagte Sir Henry Strachey: Der Weg  
die Schuldenlast zu erleichtern, über den Kredit zu setzen  
ist, die Preise zu erhöhen. Aber die kreditföhrernden Völk-  
er glauben ja an son der Weisheitstiefe der Kreditbegren-  
zung, der Berengianer. Sie ist gerade durch aufstiehm-  
ende Preise zu bewerkstelligen, und die Folge davon  
ist, aus den in der Berengianerthe gemachten Forderungen soll-  
te jetzt gezogen und getragen werden, um den Creditanten für  
die Zukunft zu schaffen. Es ist zweifellos auch wenig löblich,  
einerseits eine Politik der Reduktion treiben zu wollen,  
andrerseits aber sich zu scheuen, an die Privat-schuldenlasten  
energisch heranzugehen. Denn die Erleichterung der Schuld-  
lasten muß sich eben als eine ergänzende Maßnahme zu der  
Erhöhung der Preise darstellen, und die Preise zu niedrigen  
Grenzen zu senken, ist eine Garantie oder Absicherung, daß die  
Preise je wieder das Niveau erreichen, auf dem sie der Ge-  
samt-schuldenanlage standen.

Fortsetzung auf Seite 2