

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 4/5 (1876)  
**Heft:** 7

**Artikel:** Die Eisenbahnen Nordamerika's  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-4740>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 13.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Beiden Anträgen wurde lebhaft widersprochen und zwar namentlich aus dem Grunde, weil der vorliegende Plan das Resultat reiflichen Studiums von Seite der städtischen Behörden sei, und jedenfalls in 14 Tagen kaum Erspriesslicheres gefunden würde, als was ein mehrjähriges Studium ergeben habe. An ein Abändern der Baulinien der Bahnhofstrasse sei auch deshalb nicht mehr zu denken, da der jetzt nahezu vollendete Centralhof die Richtung der Baulinie gegen den See hin bedinge, und eine Abweichung davon nichts verbessern, wohl aber durch einen Bruch der Strasse Alles verschlimmern würde.

Die Antragsteller wurden namentlich auch darauf aufmerksam gemacht, dass die Quaipläne und speciell diejenigen des Stadthausquartiers seit der öffentlichen Concurrenz im Frühjahr 1874 dem Vereine schon zweimal seien vorgelegt worden und dass dem jetzt wieder vorliegenden Plane laut Protocoll vom 29. April 1875 vom Vereine der Vorzug vor allen übrigen gegeben wurde. Da also der Verein sein Urtheil bereits abgegeben, würde es dem Ansehen des Vereins grossen Eintrag thun, wollte er ohne ganz zwingende Gründe wieder auf seinen früheren Beschluss zurückkommen. An den Architekten sei es nun, auf eben diesem Plane Gebäude, die allen Regeln der Aesthetik entsprechen, zu entwerfen.

Der erstere Antrag, von dessen Antragsteller zurückgezogen, von anderer Seite jedoch wieder aufgenommen, kam zur Abstimmung, welche ergab, dass äusserst wenige Anwesende ihm zustimmten. Es war dadurch also unser letztjähriger Beschluss in dieser Sache bestätigt.

\* \* \*

### L'organisation des concours publics.

(Articles antérieurs sur ce sujet, III. Vol., pages 229 et 239, et IV. vol. p. 24.)

La réunion des Architectes et Ingénieurs de la ville de Neuchâtel, s'est occupée le 25 janvier de la question des concours, à l'ordre du jour en ce moment. Les propositions de la société zurichoise des Ingénieurs et Architectes ont servi de base à la discussion, et la réunion a décidé de se ranger à ces propositions sous quelques réserves.

Le texte des propositions de la société zurichoise est le suivant:

#### Propositions de la Société zurichoise des Ingénieurs et Architectes concernant l'organisation des concours publics.

1. „Le jury doit être composé en majorité d'hommes spéciaux, il est désirable qu'il soit tenu compte des présentations faites à ce sujet par la réunion des Architectes et Ingénieurs de la localité.“

Nous proposons d'ajouter à la fin de l'article 1, ces mots „.....ou à défaut par la société des ingénieurs et architectes suisse et qu'il soit bien spécifié que les concours d'architectes seront jugés par des architectes et ceux d'ingénieurs par des ingénieurs, contrairement à ce qui se présente fréquemment.“

2. „Les noms des membres du jury doivent être indiqués au programme du concours. Ceux-ci doivent avoir accepté leur nomination et les conditions du concours ainsi que le programme lui-même avant sa publication.“

„Les membres du jury doivent être au courant des circonstances locales et si possible ne pas appartenir tous à la même école.“

Nous proposons le retranchement du 2<sup>e</sup> alinéa et son remplacement par ces mots: La majorité des membres du jury sera prise en dehors de la localité. Nous supposons en cela que les membres du jury sauront se mettre d'eux-mêmes au courant des circonstances locales.

3. „L'acceptation des fonctions de membre du jury implique de droit le renoncement absolu à toute participation directe ou indirecte en qualité de concurrent.“ — Adopté.

4. „Le programme ne doit pas exiger des concurrents plus de travail qu'il n'en est nécessaire à l'exposé suffisamment clair du projet de concours.“

„L'échelle devra être exactement indiquée en ayant soin de faire abstraction de celle qui exigerait un trop grand format.“ — Adopté.

Nous pensons cependant que la seconde partie de cet alinéa pourrait être supprimé.

5. „Le programme devra indiquer catégoriquement si le point essentiel du concours doit être pour les concurrents de ne pas s'écarter du coût prévu; dans ce cas tout projet s'en écartant d'une manière sensible devra être mis hors concours. „Autant que possible il ne sera pas demandé de devis approximatif détaillé. L'évaluation du coût de chaque projet sera faite au mètre cube.“

Adopté, en intercallant dans le premier alinéa une disposition, demandant qu'en cas de programmes de cette catégorie il soit remis aux concurrents une série des prix principaux en usage de la localité, et à la fin du second alinéa, qu'il soit indiqué une norme pour l'indication du cube, les usages n'étant pas les mêmes dans chaque localité. (A Neuchâtel les experts d'assurances prennent la hauteur du bâtiment depuis le sol extérieur jusqu'à la corniche seulement, quelques architectes cubent au mètre effectif).

6. „La mise hors concours devra être prononcée de plein droit:
  - a) pour chaque projet livré après l'ouverture de l'exposition;
  - b) pour chaque projet s'écartant notablement du programme.“ — Adopté.

7. „Un concours publié ne pourra jamais être rapporté; la somme fixée pour primes devra toujours être distribuée en entier aux concurrents.“

„Il est désirable que l'auteur du projet primé en premier rang soit chargé de son exécution, si elle a lieu d'après les dispositions générales de celui-ci.“

Adopté en ajoutant: La répartition des sommes allouées pour primes sera laissée à l'appréciation du jury.

8. „Tous les projets devront être publiquement exposés pendant quelques jours avant la réunion du jury. Il sera facultatif aux auteurs de projets non primés de les retirer aussitôt après que le Jury aura prononcé son verdict, les autres projets devront rester exposés quelques jours encore. Le jury devra avoir terminé son travail 2—3 semaines au plus tard après la livraison des projets, son verdict sera rendu public ainsi que le lieu et l'heure de l'exposition.“

Adopté, sauf en ce qui concerne la première partie du second alinéa.

Nous comprenons parfaitement les motifs qui peuvent avoir dirigé nos collègues de Zurich dans cette circonstance, malgré cela nous préférons voir tous les projets rester exposés quelques jours après le verdict du jury, afin qu'il soit possible à tous de juger l'œuvre dans son ensemble.

9. „La somme des primes allouées doit être au moins équivalente aux honoraires que serait en droit d'exiger un architecte pour un travail analogue.“ C.A.R.

\* \* \*

### Die Eisenbahnen Nordamerika's.

(Correspondenz aus St. Louis, U.S.A.)

Der Ursprung des grossen Eisenbahnnetzes, welches heute die Vereinigten Staaten Nordamerika's nach allen Richtungen durchkreuzt, datirt aus dem Jahre 1830. Damals wurde die erste Linie, ein Stück der Baltimore-Ohio Bahn, eröffnet. Die Tabelle (Seite 97) giebt ein Bild von der Entwicklung und dem jährlichen Anwachsen des Netzes bis Ende 1874.

In den Dreissiger und Vierziger Jahren ist die jährliche Zunahme mit kurzen Schwankungen eine ziemlich gleichmässige von 482,7 Kil. im Mittel. Von 1848 an wächst das Netz rascher, aber ebenfalls in gleichförmiger Entwicklung (nur das Jahr 1856 macht eine stärkere Ausnahme mit 5860,2 Kil.) mit 3057,1 Kil. mittlerer Zunahme bis 1861. Die Wirkungen der Kriegszeit 1861—1866 treten in deutlicher Weise hervor, indem die jährliche Leistung dieser Periode nur 1448,1 Kil. beträgt. Nach dem Friedensschlusse steigt sie in rascher Progression zu der bisherigen Maximalleistung von 12 341,0 Kil., welche 1871 erreicht wird, um dann aber in noch rascherer Abnahme bis zum

Jahr 1874 wieder unter 3218,0 Kil. herabzugehen. Der Zuwachs des verfloßenen Jahres ist nach approximativen Berechnungen nur 2091,7 Kil.

Jahr.	Kilometer		Jahr.	Kilometer		Jahr.	Kilometer	
	im Betriebe.	Zuwachs.		im Betriebe.	Zuwachs.		im Betriebe.	Zuwachs.
1830	37,0	—	1845	7 454,4	411,9	1860	49 291,7	2 969,2
1831	152,2	115,8	1846	7 932,3	477,9	1861	50 339,1	1 047,4
1832	368,4	215,6	1847	9 007,1	1 074,8	1862	51 681,0	1 341,9
1833	611,3	242,9	1848	9 547,5	540,4	1863	53 370,3	1 689,5
1834	1 098,8	487,5	1849	11 850,2	2 302,7	1864	54 557,9	1 187,4
1835	1 766,5	667,7	1850	14 514,7	2 664,5	1865	56 451,7	1 893,7
1836	2 048,0	281,5	1851	17 670,0	3 155,3	1866	59 234,6	2 802,9
1837	2 408,4	360,4	1852	20 768,9	3 098,9	1867	63 195,0	3 940,4
1838	3 078,9	669,5	1853	24 714,2	2 336,2	1868	67 988,2	4 793,2
1839	3 704,0	622,0	1854	26 902,4	2 188,2	1869	75,975,6	7 969,4
1840	4 534,1	830,1	1855	29 563,5	2 661,3	1870	85 112,8	9 155,2
1841	5 687,8	1 153,7	1856	35 428,7	5 860,2	1871	97 453,9	12 341,1
1842	6 477,8	790,0	1857	39 425,8	4 001,0	1872	107 376,6	9 922,7
1843	6 733,6	255,8	1858	43 391,5	3 966,2	1873	113 728,9	6 352,4
1844	7 042,9	308,9	1859	46 321,0	2 930,0	1874	116 860,4	3 121,5

Dieser neuerliche Zurückgang im Bahnbau konnte nicht ausbleiben, denn in den letzten Jahren war die darin entwickelte Thätigkeit eine übertriebene, ungesunde. Viele Strecken wurden gebaut, welche insofern kein Bedürfniss für den Verkehr waren, als die von ihnen berührten Gegenden nicht im Stande sind, deren Betrieb in genügender Weise zu alimentiren. Es wurden grosse Capitalien in lange, durch unbevölkerte Gegenden führende Bahnlilien oder in unhaltbare Concurrenzlinien bestehender Bahnen gesteckt, welche entweder nur eine minime Rendite bezahlen oder denen alljährlich neue Summen nachgesendet werden müssen, um die Bahnen im Betrieb zu erhalten. So hohen Werth solche Bauten für einen Verkehr der Zukunft, welcher sich successive mit der Zunahme der Bevölkerung entwickeln wird, haben mögen, so sind sie doch heute noch kein Bedürfniss, sondern der Gegenwart schädliche Früchte einer weitausgedehnten, persönlichen Interessen, nur nicht dem Gemeinwohl dienenden, corrupten Speculation, welche Krisen herbeiführt, wie die gegenwärtig schwer auf den Vereinigten Staaten lastende. Es ist die nämliche Speculation, welche dem Land die ihren Zwecken dienende Papierwirtschaft erhalten möchte und mit allen Mitteln gegen die Rückkehr zum Hartgeld ankämpft.

Der Rückgang im Eisenbahnbau blieb nicht auf diesen beschränkt, er theilte sich in weiten, tiefgehenden Kreisen auch der Industrie und dem Handel mit. Viele Zweige der erstern waren durch die vorübergehende immense Thätigkeit im Bahnbau zu einer übermäßigen Ausdehnung und Vermehrung ihrer Kräfte forcirt, welche nicht constant bleiben, sondern nur so lange andauern konnte, wie jene anhielt. Mit dem Rückgang des Bedarfs an neuen Materialien trat Arbeitslosigkeit ein, die rentabelsten Etablissements, namentlich in den verschiedenen Zweigen der Eisenindustrie verwandelten sich in unfruchtbare Capitalanlagen. Die Verdienstlosigkeit wirkte lähmend auf alle Zweige des Handels und Verkehrs und die übertriebene ungesunde Thätigkeit im Bahnbau rächte sich durch diese Uebertragung der schlechten Folgen auf andere Gebiete auch wieder indirect am

Bahnwesen, durch Verminderung der Betriebseinnahmen. Die jährl. Bruttoeinnahmen per Kilometer gingen von 78 334 Fr. im Jahre 1870 auf 13 284 Fr. in 1872 und 11 816 Fr. in 1874 zurück. Von 511 Gesellschaften, in deren Händen das Geschäft ruht, schlossen 21, freilich die unbedeutendern, mit Deficiten ab. Solche Resultate riefen das Misstrauen wach, das Capital wurde vorsichtiger und der Fortschritt im Eisenbahnbau trat nothgedungen in vernünftigeren Wege ein.

Die folgende Tabelle giebt die Vertheilung des Bahnnetzes von 1874 auf die fünf Staatengruppen der Union, das Verhältniss der Bahnen in Beziehung auf Grösse und Bevölkerung derselben und die in den Bahnen steckenden Capitalien und Rendite derselben:

Vertheilung des Bahnnetzes von 1874 auf die fünf Staatengruppen der Union.

Staaten.	Oberfläche in %/m	Einwohner.		Bahnlängen in Metern		Kosten für Anlage und Ausrüstung.		Dividende
		Total.	Per 100 Einwohner.	Total.	Per 100 wohner.	Total.	Per 1 %/m	
		□	□	□	□	□	□	
Neu-England-Staaten	171 021,3	3 000 936 93	12	863,8	1 328 644 284,1	1 641 892,1	12,9	—
Mittel-Staaten	35 456,5	1 000 100 11	13	22 666,4	2 571 142,2	308 152 908	15,5	3,37
Westliche Staaten	2 686 942,6	1 000 000 151	9	125,1	4 995 151 151	181 693,8	1,92	—
Städliche Staaten	2 044 489,0	1 000 000 11	5	103,6	2 800 774 343,0	111 555,8	5,00	—
Pacific-Staaten	1 187 188,6	907 000	1	3	852 429 995,1	222 529,3	3,92	—
Summen und Mittel	6 455 098,3	42 219 000	7	116 860,2	225 586 435 227,8	982 722,1	3,37	—
Schweiz 1868	41 418,0	2 205 170	65	1 254,0	439 944,0	339 494,0	—	—

Die Tabelle zeigt, dass das Bahnnetz in den östl. Staaten in Beziehung auf die Flächenausdehnung des Landes am dichtesten liegt, in der Richtung nach Süden und Westen, namentlich in letzterer an Dichtigkeit rasch abnimmt. Umgekehrt verhält es sich zur Einwohnerzahl; während im Westen 415<sup>m</sup> Bahn auf 100 Einwohner entfallen, beträgt diese Quote in den verhältnissmässig dicht bevölkerten Neuenglandstaaten nur 239<sup>m</sup>. Unter Mitberücksichtigung der 3. Columne, welche die Dichtigkeit der Bevölkerung ausdrückt, ergibt sich, dass in den westl. und südl. Staaten eine für das bestehende Netz noch viel zu dünn gesäete Bevölkerung existirt, während in den östl. Staaten dieses Verhältniss sich normaler gestaltet. Diese Wahrnehmung findet ihre Bestätigung in den Daten der letzten Columne, welche die im Jahr 74 bezahlten Dividenden gibt. In den östl. Staaten verzinst sich das Actiencapital, welches in allen Staatengruppen annähernd die Hälfte des ganzen Capitalfonds

ausmacht, mit 6,21 und 5,71<sup>0</sup>/<sub>0</sub> welche Zahlen den Zinsfuß auf feste Anleihen, der gegenwärtig in der Union 6—7<sup>0</sup>/<sub>0</sub> beträgt, annähernd erreichen. In den westl. und südl. Staaten dagegen, wo das 5885 Millionen Fr. betragende Actiencapital sich nur zu 1,92 resp. 0,50<sup>0</sup>/<sub>0</sub> verzinst, macht sich alljährlich ein Zinsausfall von 294 Mill. Fr. fühlbar, der schwer auf Handel und Verkehr lastet. Die Pacificbahnen machen vermöge ihrer speciellen Bedeutung eine Ausnahme, wenn sie ein höheres Erträgniss abwerfen als die westlichen und südlichen Bahnen. Sie dienen nämlich nicht wie diese nur dem Import und Export der von ihnen occupirten Gegenden, sondern vermitteln namentlich den grossen Transitverkehr zwischen dem atlantischen und dem stillen Ocean. Ihr Verkehr alimentirt sich aus weitausgedehnten, theils überseeischen Bezirken diess- und jenseits vom Felsengebirg, als deren Centren einerseits St. Louis und anderseits San Francisco zu betrachten sind. Diesem Verkehr, der keine Concurrenz hat, verdanken sie ihre verhältnissmässig günstige finanzielle Lage.

Bei Vergleichung der Dichtigkeit des Bahnnetzes in Beziehung auf die Bevölkerung mit der gleichen Dichtigkeit europäischer Bahnen ergibt sich, dass Nordamerika das dort den ersten Rang einnehmende England weit überragt. In der Union liegen 277<sup>m</sup>/<sub>l</sub> Bahn per 100 Einwohner gegen 83<sup>m</sup>/<sub>l</sub> in England, also nahezu 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mal soviel. In den Mittel-Staaten, dem Theil, wo das Netz am wenigsten dicht liegt, ergeben sich immer noch 209<sup>m</sup>/<sub>l</sub> gegen 83<sup>m</sup>/<sub>l</sub>. Das amerikanische Mittel von 277<sup>m</sup>/<sub>l</sub> ist ferner beinahe 11 Mal so gross wie die Quote Russlands, welches bei 13 Einwohnern per □ Kilometer 26<sup>m</sup>/<sub>l</sub> Bahn per 100 Einwohner besitzt. Diese Resultate der Vergleichung zeigen erst die staunenswerthe Arbeit weniger Decennien in ihrem Vollwerth und lassen bemessen, welch' eine Fülle von Reichthum und Thatkraft in der Union und deren Bevölkerung lebt.

H. Huber.

Anmerkung. Die Zahlen der Tabellen und des Textes sind alle aus englischen Massen reducirt und zwar unter Annahme 1 Meile = 1,609 Kilom., 1 □Meile = 2,59 □Kilom., 1 Dollar = Fr. 5.35.

\* \* \*

## Die Erwerbung der deutschen Eisenbahnen durch das Reich.

§ Unter diesem Titel veröffentlicht Herr v. Unruh in der „Gegenwart“ eine Reihe bemerkenswerther Artikel, deren Hauptstellen auch für die Leser unserer Fachzeitschrift nicht ohne Interesse sein werden, welche wir daher in gedrängter Darstellung hier folgen lassen.

In Deutschland wird die Frage des Rückkaufs nicht als eine politische betrachtet. Politische Freunde und Gegner haben sich geeint sowohl für Bejahung als Verneinung derselben.

Es bedarf nur flüchtigen Nachdenkens, um die gewaltige Wucht und Bedeutung einer solchen Massregel zu erkennen. Zunächst fällt in die Augen, dass bis jetzt noch kein wirklicher Grossstaat sich darauf eingelassen hat, die Eisenbahnen zum Staatsmonopol zu machen, im Gegentheil hat Oesterreich grosse auf Staatskosten erbaute Bahnen an Privatgesellschaften verkauft. Ganz dasselbe ist in Russland geschehen. Auch das schroff centralisirte Frankreich befasst sich bis jetzt nicht mit eigentlichen Staatsbahnen und deren Verwaltung, sondern hat sich darauf beschränkt, durch directe und indirecte Unterstützung von Privatgesellschaften ein vorher wohlüberlegtes grosses Netz von Eisenbahnen hervorzurufen und der Staatsbehörde einen über die Sicherung des Betriebs hinausgehenden Einfluss auf die Verwaltung zu sichern. In England und Nordamerika ist es bis jetzt noch Niemand eingefallen, auf Staatskosten Eisenbahnen zu bauen und zu betreiben. Nur Italien hat in neuester Zeit die grosse nördliche Linie nothgedrungen einer im wesentlichen französischen Gesellschaft abgekauft und soeben noch die südliche Linie von Rom nach Neapel erworben.

In Preussen, dem grössten deutschen Einzelstaat, bestehen seit 27 Jahren Privat- und Staatsbahnen nebeneinander. Auch im letzten Jahrzehnt sind Concessionen zum Bau von Eisenbahnen an Privatgesellschaften ertheilt und gleichzeitig Bahnen auf Staatskosten erbaut worden.

Man hört nicht, dass in Oesterreich, Frankreich oder Russ-

land der Ankauf der Privatbahnen von der öffentlichen Meinung gefordert werde. Dass ein solches Verlangen bei uns sich geltend zu machen beginnt, erklärt sich leicht aus dem Zustande des deutschen Eisenbahnwesens. In jedem der 28 Einzelstaaten stehen die Privatbahnen unter anderen Gesetzen, die Staatsbahnen unter anderer Verwaltung. Auf den einzelnen Theilen grosser zusammenhängender Verkehrsstrassen galten bis vor kurzem 3, 4, ja noch mehr verschiedene Betriebsreglements. Innerhalb desselben Staates wurden für ein und dieselbe Route, deren einzelne Theile verschiedenen Gesellschaften gehören, oft keine durchgehenden Billets verkauft und das Gepäck nicht durchexpedirt. Wenn nun viele solcher Uebelstände nach und nach, hauptsächlich durch die entstandenen Vereine einer Anzahl Bahnverwaltungen beseitigt worden sind, so blieben doch andere, sehr erhebliche Mängel, namentlich beim Transport der Güter, bestehen. Zur Zeit gelten auf den deutschen Eisenbahnen gleichzeitig 1357 Gütertarife, welche von 63 gleichsam souveränen Eisenbahnverwaltungen unter 25 Bundesregierungen gehandhabt werden. Selbst Eisenbahngüterbeamte, besonders auf den Zwischenstationen, sind nicht im Stande, anzugeben, wie viel die Fracht für eine bestimmte Sorte von Transportgegenständen, welche über mehrere Bahnen laufen müssen, beträgt. Will der Absender die Güter frankiren, so wird ihm auf manchen Stationen vorläufig ein jedenfalls ausreichendes Pauschquantum abgefordert und der Ueberschuss nach erfolgter Abrechnung unter den Bahnen, daher erst nach längerer Zeit und zuweilen erst auf Erinnern zurückgezahlt.

Vielfache begründete Beschwerden sind gegen Differentialtarife und mangelhafte Fahrpläne und Anschlüsse auf Eisenbahnen gerichtet.

Die Verfassung des Norddeutschen Bundes von 1867 wollte diesen Uebelständen steuern; die Art. 41—47 enthalten aber nur die Angabe der Ziele, nicht die Gewährung der Mittel zur Erreichung derselben. Bayern versagte bei seinem Eintritt in den Bund (1870) diesen Artikeln seine Zustimmung.

Das nach dem französischen Kriege geschaffene Reichseisenbahnamt vermochte mit den allgemeinen Anforderungen dieser Artikel nach möglichster Gleichmässigkeit und Herabsetzung der Tarife und thunlichster Einführung des Eimpfennigtarifses nichts zu Stande zu bringen; schwieg doch die Verfassung darüber, ob Reich oder Staaten die Entschädigung an die zu höhern Frachtsätzen berechtigten Bahnen tragen sollte.

Als einziges Mittel, um die durch die Verfassung verheissenen einheitlichen und billigen Tarife zu erreichen, bleibt also der Rückkauf und zwar in dem Sinne, dass die Staatsbahn nicht den Ertrag oder auch nur die Verzinsung des Anlagecapitals im Auge habe, etwa wie bei den Chausseen.

Dieses Mittel verlangen nicht nur Transportinteressenten aus practischen, auch Unbetheiligte aus theoretischen Gründen.

Es wird eine Parallele gezogen zwischen der Post- und Telegraphenverwaltung und dem Betriebe der Eisenbahnen, und hierauf die Behauptung gegründet, dass alle Verkehrsanstalten in die Hand des Staates gehören, der dann von der Rücksicht auf das öffentliche Interesse, nicht auf den zu erzielenden Gewinn geleitet wird.

Sodann wird die Verkehrseinheit hervorgehoben, die nur zu erreichen sei, wenn der Staat Eigenthümer der Eisenbahnen ist; nur unter dieser Bedingung gelange man zur Einheit in der Verwaltung, die zugleich ein kräftiges Band für die Einigkeit und Einheit Deutschlands bilden werde. Ferner weist man darauf hin, dass das Privatecapital von dem Eisenbahnbau sich zurückgezogen habe, daher die noch wünschenswerthen Bahnen nur vom Staat gebaut werden könnten. Diess sei demselben aber nur zuzumuthen, wenn auch die rentablen Linien ihm gehören und diesen vermehrter Verkehr durch Neubauten, die an sich wenig Aussicht auf Erfolg haben, zugeführt werde. Das Anlagecapital solcher neuen Bahnen komme gegen den Nutzen gar nicht in Betracht, den die Aufschliessung gewisser Landestheile gewähre.

Für das Staatsbahnsystem wird auch geltend gemacht, dass durch dasselbe die Verluste von Nationalvermögen fortfallen, welche jetzt durch die Entwerthung vorhandener rentabler Bahnen in Folge des Bau's von Parallelbahnen entstehen.