

I.

Wir werden uns darauf zu beschränken haben, nur das besonders auffallend und einflußreich Auftretende der gegenwärtigen Verkehrseinrichtungen, insofern es den gerechten Ansprüchen des Publicums oder dem gebotenen Zweck überhaupt widerspricht hervorzuheben. Denn wenn es einerseits kaum möglich ist, alle die kleineren ins Einzelne sich verzweigenden Gesichtspunkte zu umfassen, die auf einem auch das kleinste Verhältniß einschließenden Gebiete, wie der Verkehr in der gesellschaftlichen Organisation ist, sich geltend machen, so stehen und fallen andererseits die kleineren, sich weitverzweigenden Wirkungen großer Mißverhältnisse doch fast immer mit der Entwicklung oder Unterdrückung der großen Momente, in denen sich diese Mißverhältnisse zunächst und bedeutend ausdrücken.

Wir haben schon ausgesprochen, daß in erster Linie die Mißstände im Transportwesen durch eine zu weitgehende Bevorzugung der Eisenbahnen entstanden sind. Es ist damit nicht gemeint, daß deren bei uns überhaupt zu viele gebaut wurden; im Gegentheil könnte die Länge derselben verzehnfacht sein und wir würden das absolute Resultat höchst erfreulich finden. Aber die damit Hand in Hand gehende Vernachlässigung der anderen Verkehrsmittel, der Landstraßen und Flüsse ist von übler Wirkung gewesen. Dadurch wurden nicht allein viele Localinteressen, aus deren Zusammenfluß sich doch erst das allgemeine Interesse gestaltet, beeinträchtigt, es wurden auch Mittel beseitigt oder nicht durchgebildet, die unter den Verhältnissen, wie sie sich einmal zu gestalten begannen, mindestens hie und da einen heilsamen Einfluß geübt hätten. Innerhalb richtig gestalteter und geleiteter Verhältnisse sollen und können die stabilen Mittel, des Verkehrs im rechten Sinne genommen, gar nicht Objecte der subjectiven Concurrrenz werden, sie sollen nur den neutralen Boden derselben darstellen. Aber man hat sie zu solchen Objecten gemacht. Und indem wir diese Thatsache im Auge haben, müssen wir um so mehr