

beklagen, daß das Interesse für die Eisenbahnen alles andere erdrückte und so sonstige Transportmittel tief zurücksetzte oder unterschätzte, ohne deren verhältnißmäßige Bedeutung zuvor eingehender Prüfung zu unterziehen.

Aber auch die Anlage der Eisenbahnen ist mannichfach betheilt an den erscheinenden Mißständen. Es ist freilich hinsichtlich der Meilenzahl Ansehnliches gethan worden; aber ein systematisches Netz fehlt uns heute noch. Es wird langer Zeit bedürfen, bevor die vorhandenen Lücken ausgefüllt sind und auch in dieser Weise den wahren Bedürfnissen des Verkehrs Rechnung getragen wird. Bei diesen bedauerlichen Lücken, die das deutsche Eisenbahnnetz überall noch zeigt, ist andererseits an manchen Punkten eine Verschwendung bemerkbar, die nicht gerechtfertigt ist. Man hat Eisenbahnen unmittelbar neben einander gelegt, wo sehr gut eine derselben den Dienst versehen könnte; denn die Leistungsfähigkeit einer Bahn ist immerhin sehr groß, wenn es nur nicht an Mitteln fehlt, dieselbe auszunutzen. Im Sinne der heutigen Concurrrenzdoctrin ist diese Erscheinung, aber sie besteht nicht vor der ökonomischen Kritik, die auf zweckmäßige und ausgiebige Benützung der vorhandenen Kräfte zu dringen hat. Freilich ist man sehr oft zur Anlage von Concurrrenzbahnen gezwungen in Folge der fehlerhaften Richtung, welche man den älteren Bahnen gegeben hatte; aber dies ändert an der Bedauerlichkeit des Verhältnisses nichts. Man hat mit oder ohne Noth Capitaalkräfte verbraucht, die an sich hier nicht aufgewandt werden durften und anderwärts schmerzlich vermißt werden.¹⁾

Wir können nicht umhin, auch der Thätigkeit unserer Finanzmänner zu gedenken, welche das Capital — das durch harte Arbeit des deutschen Volks erworbene Capital — statt dasselbe auf Unternehmungen der Heimath hinzulenken, die, insbesondere wenn sie dem Gebiete des Verkehrs angehören und zu dessen Hebung dienen, den Nationalreichtum immer mehr heben müssen, es vielmehr in das Ausland locken, wo ihm freilich glänzende Bedingungen geboten werden, die aber um so seltener Aussicht haben, sich zu verwirklichen; während hierdurch außerdem vor den Augen der Fremden, insbesondere Derer, denen das deutsche Capital geopfert wird, die deutsche Urtheilskraft auf das Tiefste herabgesetzt wird.

Die berührten Momente sind von unzweifelhaftem Gewicht und Einfluß für die Entwicklung unseres Verkehrswezens; auch hinsichtlich ihrer ist eine Reform geboten, haben neue Grundsätze maßgebend zu werden.

¹⁾ So ist auch die Fortführung der Frankfurt-Offenbacher Bahn nach Hanau völlig unökonomisch; freilich ist sie veranlaßt durch die absurde Anlage der Frankfurt-Hanauer Bahn, welche ursprünglich hätte Offenbach berühren müssen. Aber selbst gegenwärtig noch wäre eine Bahn Offenbach-Babenhausen, ergänzt durch eine Linie Hanau-Darmstadt, weit richtiger.