

schnelleren Zugkraft entsprechende Fahrwägen und stellte nach und nach Maschinen her, welche das Zwanzigfache ihrer Schwere fortzubewegen im Stande waren.

Die Begeisterung für den Bau von Lokomotiveisenbahnen griff trotz der anfangs in der ganzen Welt gehegten Befürchtung wegen der Rentabilität, nachdem auch bald erwiesen war, daß kein Verkehrsmittel zu Lande mit denselben konkurrieren könne, allervorten am europäischen Kontinente Platz, und man schritt an den Bau mit Dampf betriebener Bahnen. 1835 eröffnete Belgien die Linie: Brüssel — Mecheln, Ende desselben Jahres Bayern die Linie: Nürnberg — Fürth, 1837 Sachsen die Strecke: Dresden — Leipzig, 1838 Oesterreich die Strecke Wien — Wagram, in demselben Jahre Preußen die Strecke: Berlin — Potsdam, Braunschweig die Linie: Braunschweig — Wolfenbüttel. Was man sich von dem neuen Verkehrsmittel für die nächste Zukunft für große Vorteile versprach, bewies am besten der Flug der Gedanken, mit welchem man dasselbe über die Landmassen verbreitet zu sehen wünschte. Als kaum die Idee der Lokomotivbahnen in England auftauchte, sollte Großbritannien von Süden nach Norden mit solchen durchzogen werden, und im Jahre 1832 arbeitete der Nationalökonom Friedrich List eine Denkschrift aus, in welcher er auf einer Karte als Endpunkte eines von ihm projektierten deutschen Eisenbahnsystems die Städte Danzig, Thorn, Breslau, Prag, Chemnitz, Zwickau, München, Lindau, Basel, Köln, Lübeck und als Knotenpunkte Berlin, Dresden, Leipzig, Magdeburg, Hannover, Bremen und Hamburg verzeichnete.

Hinsichtlich seiner charakteristischen Formen bildete sich das Eisenbahnwesen in den einzelnen Ländern ebenso verschieden aus, wie der Charakter der dieselben bewohnenden Völker, z. B. der Amerikaner, Franzosen, Engländer, Deutschen, ohne daß an den Kardinalpunkten und dem Endzweck desselben etwas verändert worden wäre. Die Ertugenschaft der großen Schnelligkeit, größeren Wohlfeilheit, der Möglichkeit gleichzeitigen Transports großer Massen, der gebotenen Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit, der genau bemessenen Art der Benützung, die fast unbegrenzte Ersparnis an Zeit und Geld, ja sogar der Vorteil der beschränkten Zahl der Haltepunkte mußten allgemein und rückhaltlos anerkannt werden. Infolgedessen nahm der Bau der Eisenbahnen, namentlich in den Epochen gedeihlichen wirtschaftlichen Lebens der Völker, eine großartige und schnelle Ausdehnung an. Im Jahre 1830 gab es auf der ganzen Erde erst 381 Kilometer Bahnen, im Jahre 1860: 106,887 Km., im Jahre 1865: 145,114 Km., im Jahre 1870: 221,980 Km., im Jahre 1875: 294,400 Km., und im Jahre 1878 existierte bereits die ungeheure Länge von 334,323 Km. oder 45,036 geogr. Meilen. Hiervon kamen auf Europa 158,484 Km., Amerika 152,644 Km., Asien 14,279 Km., Australien 5590 Km. und Afrika 3326 Km. Die höchste Ausdehnung der jährlich eröffneten Eisenbahnlinien entfällt auf die Jahre 1871—1873, wogegen infolge der wirtschaftlichen Krise im Jahre 1874 und 1875 ein namhafter Rückgang des Baues erfolgte, seit den Jahren 1876 und 1877 aber wegen der eingetretenen Billigkeit der Eisenbahnmaterialien und Maschinen ein nicht unbedeutender Aufschwung im Baue sich zeigt. Um uns eine rechte Vorstellung von der Großartigkeit der Eisenbahnunternehmungen