

auch manche anderen Staaten an der Übernahme der zum Teil noch privaten Bahnen arbeiten.

c) **Die Entwicklung der Eisenbahnen.** Sie beginnt mit dem Jahre 1825 in England, wo auf der Strecke von Stockton nach Darlington zum ersten Male die von George Stephenson erfundene Lokomotive in den Dienst des Verkehrs gestellt wurde. In Deutschland wurde die erste Bahn 1835 zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet. Als nächste Bahnen folgten 1838 Berlin-Potsdam und Braunschweig-Wolfenbüttel, 1839 Leipzig-Dresden, 1840 Leipzig-Magdeburg usw. 1842 betrug die Länge der Eisenbahnen in Deutschland 2130 km, 1855: 7780 km. Bis 1872 war sie auf 22400, bis 1908 auf 59200 gestiegen, wovon 57100 km vollspurige Bahnen waren.^{*)} Die Dichte des Eisenbahnnetzes ist von 1872 bis 1908 von 4,15 auf 10,7 km für je 100 qkm angewachsen. In demselben Zeitraum hat sich die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer von 5000 auf 31000 Millionen, die der Tonnenkilometer von 8200 auf 50000 Millionen vermehrt. Die Gesamtmenge der beförderten Güter stellte sich 1908 auf 500 Mill. t. Die vollspurigen Bahnen benutzten in diesem Jahre 25600 Lokomotiven, 54000 Personen- und fast 540000 Gepäck- und Güterwagen. Das in den Eisenbahnen angelegte Kapital beträgt über \mathcal{M} 16,3 Milliarden. Im Betriebe der Bahnen war ein Personal von fast 700000 Personen erforderlich.

In der Gesamtlänge seiner Eisenbahnen wird Deutschland nur von den Vereinigten Staaten übertroffen (ungefähr um das 6fache). Es wird von Rußland beinahe erreicht, während z. B. Frankreich und Großbritannien noch bedeutend zurückstehen. In der Dichtigkeit seines Netzes steht es allerdings erst an dritter Stelle. Darin besitzen Belgien mit 27,5 km und Großbritannien mit 11,9 km den Vorrang. Nach Deutschland finden wir die Schweiz mit 10,9, die Niederlande einschließlich Luxemburg mit 9,4, Dänemark mit 9 und Frankreich mit 9 km. Die Verein. Staaten haben trotz der großen Bahnlänge doch nur eine Dichtigkeit von 4,0 erreicht.

IV. Seeschifffahrt.

a) **Entwicklung der Seeschifffahrt Deutschlands.** 1874 kamen in deutschen Häfen mit Ladung 39500 Schiffe mit einem Netto-Raumgehalt von 5,6 Mill. Registertonnen^{**)} an, 1908 dagegen 95800 mit 25,4 Mill. R.-T. In denselben Jahren gingen aus deutschen Häfen 31000 Schiffe mit 4,2 und 76900 mit 17,6 Mill. R.-T. ab. Der gesamte Seeschiffsverkehr Deutschlands hat sich also dem Tonnengehalt nach erheblich stärker vermehrt als der Schiffszahl nach, während die Zahl der Schiffe um 140 % gestiegen ist, zeigt der Raumgehalt eine Vermehrung von 340 %.

Am 1. Januar 1871 betrug der Bestand des Deutschen Reiches an Kaufahrteischiffen etwa 4500 mit 982000 R.-T. netto, am 1. Januar 1910 dagegen 4660 mit 4,4 Mill. Brutto- und 2,9 Mill. Netto-R.-T. Während also die Zahl der Schiffe sich nur um 3 % erhöht hat, ist der Netto-Tonnengehalt um 185 % gewachsen. Damit besitzt Deutschland, das zu Anfang des genannten Zeitraums auf dem Weltmeere noch eine unbedeutende Rolle spielte, die zweitgrößte Handelsflotte der Welt. Nur das britische Weltreich überragt es um das Vierfache. Mit den Vereinigten Staaten steht Deutschland der Tonnenzahl nach auf gleicher Stufe, übertrifft dasselbe aber unter Berücksichtigung der Tatsache, daß die amerikanische Flotte nur zur Hälfte, die deutsche aber zu drei

^{*)} Vollspurige Eisenbahnen haben eine Spurweite von 1,435 m (in Rußland 1,524 m), Schmalspurige 1 m und weniger.

^{**)} 1 Reg.-Tonne = 2,83 cbm Hohlraum = etwa 1500—1750 kg Ladegewicht.