

bahnen dauernd erweitert hat durch Ankauf von Privatbahnen, zuletzt in größerem Maßstabe durch den Vertrag mit Hessen über die Verwaltung der hessischen Staatsbahnen (1897). Seitdem ist eine Vermehrung der Gesamt-Kilometerlänge vorwiegend nur noch durch Neubauten, d. h. nicht sowohl durch eine Ausdehnung als vielmehr eine Verdichtung des Netzes erzielt worden. Das preußisch-hessische Staatsbahnnetz (etwas weniger als zwei Drittel des gesamten deutschen Eisenbahnnetzes) umfaßte am 1. 4. 1900: 50 547 km, am 1. 5. 1910: 57 162 km.

Zahl der im Güterverkehr beförderten Tonnen:		Gesamteinnahme im Rechnungsjahr:	
1900	199,9 Millionen	1899/1900 . . .	1,3 Milliarden Mark
1910	309,2 "	1909/1910 . . .	2,0 " "

b. Der Besitz der Eisenbahnen eines Landes stellt eine so ungeheure wirtschaftliche Macht dar, daß die Gefahr von Übergriffen besteht, wenn dieser Besitz in der Hand von Privaten, sei es auch von Aktiengesellschaften, liegt (Vertrufung der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten). Man hat versucht, durch Konzessionsbestimmungen und durch Staatsaufsicht dieser Gefahr zu begegnen, aber nicht immer mit Erfolg. Vieles spricht für die völlige Übernahme der Eisenbahn durch den Staat: außer den erwähnten Gefahren vor allem die Notwendigkeit, alle Teile des Landes, auch die ärmeren und daher verkehrsarmen, mit Eisenbahnen zu versorgen, ohne Rücksicht auf die bessere oder schlechtere Rentabilität einzelner Linien. Ferner kann der Staat im Kriegsfalle besser über die Eisenbahnen verfügen, wenn er sie selbst besitzt; die durch den Krieg unvermeidlich eintretende Erschütterung des Erwerbslebens ist geringer, wenn der in den Eisenbahnen verpörrerte Teil des Volksvermögens sich im Allgemeinbesitz befindet (fallen der Aktien, Sinken der Dividenden); der Staat kann im Kriege an die notleidende Industrie gleichmäßig viele Lieferungen vergeben. Aus solchen Gründen ist man in Deutschland, nachdem in den ersten Jahrzehnten der deutschen Eisenbahnentwicklung (1835 erste deutsche Eisenbahn Nürnberg—Fürth, 1838 erste preußische Eisenbahn Berlin—Potsdam, 1859 erste größere deutsche Bahn Leipzig—Dresden) im wesentlichen das Privatbahnsystem vorgeherrscht, zum Teil auch ein gemischtes System von Staats- und Privatbahnen nebeneinander bestanden hatte, jetzt fast vollständig zum Staatsbahnsystem übergegangen. An vollspurigen Bahnen sind etwa 60 000 km im Staatsbesitz und nur etwas mehr als 3500 km in privaten Händen. Die Kleinbahnen, insbesondere die Straßenbahnen, gehören zum Teil den Kreisen oder Gemeinden, zum Teil werden sie von Privatgesellschaften betrieben.

Bismarck machte Mitte der 70er Jahre den Versuch, die deutschen Bahnen auf das Reich zu übernehmen; leider hatte er keinen Erfolg. Reichseisenbahnen sind nur in Elsaß-Lothringen vorhanden; im übrigen besitzen und betreiben die größeren Einzelstaaten die Eisenbahnen.

Durch die Reichsverfassung (Art. 42) haben sich jedoch die Bundesregierungen verpflichtet, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten und deshalb die neu herzustellenden Bahnen einheitlich anlegen und ausrüsten zu lassen.