

Unter den einzelnen Linien des Weltbahnnetzes sind für den Großverkehr diejenigen am wichtigsten, die über große Strecken in mehr oder weniger gerader Richtung führen, insbesondere diejenigen, die quer über die Kontinente hinweg deren gegenüberliegende Ränder verknüpfen und in ihren Enden wieder die Anfangspunkte der großen Schifffahrtslinien bilden. Nur Europa und Amerika haben mehrere solcher Überland- oder Kontinentalbahnen. Asien und ganz neuerdings Australien besitzen deren eine, Afrika noch keine.

Als Betriebsstoff dient für die meisten Länder die Kohle. Nur in kohlenarmen, aber waldreichen Ländern, wie in Schweden, Finnland, Nordrußland, vielen tropischen Gebieten, werden die Lokomotiven mit Holz geheizt. Das Betriebsmittel der südrussischen und vorderindischen Bahnen ist Petroleum oder Massut. Die auf allen Gebieten der Industrie und des Verkehrs schnell zunehmende Verwendung der elektrischen Kraft hat dazu geführt, daß heute viele an Wasserkraften reiche Länder, wie Bayern, Österreich, Italien und die Schweiz, in steigendem Maße zur Elektrifizierung ihrer Schienenwege übergehen. In der Schweiz werden bereits 80% aller Bahnen, in Österreich 8,7%, in Schweden 7,5%, in Italien 6,6%, in Deutschland, England und Frankreich ungefähr 2% elektrisch betrieben.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge steigert sich von Jahr zu Jahr. In Großbritannien und Frankreich legen die schnellsten Eisenbahnzüge durchschnittlich 90 bis 100 km, in Deutschland 88,5 km in der Stunde zurück. Die mittlere Stundengeschwindigkeit der Schnellzüge ist aber in allen Ländern viel geringer und betrug im Jahre 1925 in Deutschland 58,1 km. In England und Frankreich ist sie um wenige Kilometer größer, Rußland und Spanien dagegen haben eine Schnellzugsgeschwindigkeit von nur 35 bis 45 km, d. i. etwa die Geschwindigkeit unserer beschleunigten Personenzüge. Die Vereinigten Staaten besitzen einige „Paradezüge“ mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von 109, 111 und 115 km; im übrigen aber bleiben dort die Geschwindigkeiten beträchtlich unter denen der mittel- und westeuropäischen Bahnen. — Die höchsten Eisenbahnen der Welt liegen in Bolivien und Peru, wo mehrere Adhäsionsbahnen Montblanc-Höhe erreichen, ja überschreiten. Die nördlichsten Bahnlinien der Erde sind die Ofotenbahn (vgl. S. 136) und die während des Weltkrieges von deutschen und österreichischen Kriegsgefangenen erbaute Murmanbahn, die Rußland nach Sperrung der Zugänge im Schwarzen Meer und in der Ostsee für die Proviant- und Munitionszufuhr aus den Ländern seiner westlichen Verbündeten brauchte.

Eigentümer der Eisenbahnen ist in den meisten Ländern der Staat, so in Deutschland, Österreich, Rußland, Bulgarien, Belgien, in der Schweiz, in Italien und Portugal, in Ägypten, Algier, Mexiko, Brasilien, China, Japan, in den meisten englischen Kolonien u. v. a. Dagegen sind in England, Frankreich, Argentinien, Chile, Abessinien u. a. die Bahnen ganz oder zum größten Teil im Besitz von Privatgesellschaften. In Dänemark, Schweden, den Niederlanden und Niederländisch-Indien, Spanien und Griechenland gehören die Bahnen etwa zu gleichen Teilen dem Staat und Privatunternehmungen. Kanada und andere Länder haben neben reinen Staatsbahnen und reinen Privatbahnen das gemischte System: Privatgesellschaften, an denen der Staat mit starken Subventionen und entsprechenden Aufsichts- und Betriebsrechten beteiligt ist. Selbstverständlich aber verfügt der Staat in allen Ländern aus wirtschaftlichen, sozialen und nicht zuletzt aus militärischen Gründen über weitgehende Einflüsse und Aufsichtsrechte gegenüber den privaten Eisenbahngesellschaften.