

gesicherte Formen zu geben. Die Eisenbahnen hatten allezeit, freilich in härtestem Konkurrenzkampf, durch anhaltende Ermäßigung der Frachtkosten der Industrie weitestgehende Vorteile geboten. Angesichts der derzeitigen glänzenden Gesamtwirtschaftslage betrachten es die Bahnverwaltungen als eine ihrer vornehmsten und auch finanziell erreichbaren Aufgaben, ihre Anlagen und das rollende Material zu verbessern und zu ergänzen. Wenn man die Herstellungs- und Ausrüstungskosten der amerikanischen Bahnen mit den entsprechenden Kosten der europäischen Bahnen im Verhältnis der Meilen-Zahl in Vergleich zieht, so hätten — freilich ohne Berücksichtigung des Unterschieds der Grunderwerbskosten — viele Milliarden Dollars in Amerika mehr aufgewandt werden müssen, wenn man daselbst mit der gleich peinlichen Behandlung und sorgfältigen, oft reichen Ausführung, wie in Europa, die Bahnen von vornherein angelegt und ausgestattet hätte. Dies war eben nicht geschehen. Verbindungsglieder sollten geschaffen werden. Das war in der Hauptsache alles. So kam es, daß das Schienennetz, das sich allmählich über die Vereinigten Staaten spann, sich bis auf 194 000 englische Meilen, abgesehen von 60 000 Meilen Nebengleisen, dehnte, während in Europa nur 173 000 englische Meilen, in Deutschland ungefähr 33 000 englische Meilen zählen. Hielten die Verbindungsglieder nicht dicht, so konnten sie in zukünftigen guten Zeiten gefestigt werden. In dem Bau der Neben- und auch oft der Haupt-Stationsgebäude waltete die größte Einfachheit vor. Gewöhnlich nur Bretterschuppen, die nicht einmal Wetter und Wind zu trotzen imstande sind, ohne jeden Komfort. Alles so billig wie möglich — bei verhältnismäßig hohen Kapitalisationen, in denen Unternehmer und Promotoren späterhin ihren Nutzen finden wollten.