auf ein Seeschiff eine Nettotragfähigkeit von 931 t; dabei ist der größere Verkehrswert der Dampfertonnen nicht mit berücksichtigt.

An diese großen Beförderungsgefäße reichen die Eisenbahngüterwagen nicht entfernt heran, wenn sie auch über die anfänglich geringe Größe längst weit hinausgewachsen sind. Eine Zeit lang war der 10 t-Wagen, jetzt ist der 15 t-Wagen besonders verbreitet, und es kommen Wagen von 20, 40, 50, 60 und 80 t vor. Aber so große Beförderungsgefäße wie beim Wasserwege sind bei der Eisenbahn überhaupt ausgeschlossen, und ein größeres Rheinschiff kann immer den Inhalt mehrerer Güterzüge der Eisenbahn in sich aufnehmen. Noch weniger läßt die Landstraße große Beförderungsgefäße zu. Die Widerstandsfähigkeit der Fahrbahn würde dazu nicht ausreichen. In Preußen sind als Höchstgewicht der Ladung selbst bei einer Felgenbreite von 15 und mehr Zentimeter nur 7½ t zugelassen für gewöhnliche Fahrzeuge, und auch die Kraftlastwagen müssen, wie schon erwähnt, in dieser Beziehung beschränkt werden.

Die Massenhaftigkeit der Beförderungsleistung der einzelnen Fahrzeuge ist also am größten bei Meeres- und vorgeschobenen Seestraßen, demnächst bei Binnenwasserstraßen, denen dann erst in erheblichem Abstande die Eisenbahnen folgen. An unterster Stelle stehen die Landstraßen. Damit ist freilich nicht gesagt, daß sich die Gesamtverkehrsleistung in derselben Weise folgt. Die Gesamtleistung hängt vielmehr wesentlich davon ab, wie oft die Verkehrsgefäße im Verkehrsdienste verwendet werden, und darin sind die Eisenbahnen trotz der noch immer großen Zahl der Leerläufe den Wasserstraßen überlegen. In Deutschland war die Ladefähigkeit aller Binnenschiffe 1907: 5,9 Mill. t, die aller Eisenbahngüterwagen auf vollspurigen Bahnen in demselben Jahre 6,7 Mill. t (1909: 7,5 Mill. t). Nach Symphers Berechnungen leisteten die deutschen Wasserstraßen 1905 rund 15 Milliarden tkm. Die vollspurigen Eisenbahnen leisteten 1905 im ganzen rund 45 Milliarden tkm, also dreimal so viel, obwohl die durchschnittliche Beförderungsstrecke für 1 t Güter auf den Wasserstraßen über dreimal so lang war als auf den Eisenbahnen, und trotzdem die Ladefähigkeit der Güterwagen noch nicht um 1 Mill. t höher war als die der Binnenschiffe. Diese größere Gesamtleistung der Eisenbahnen hängt damit zusammen, daß sie infolge ihrer noch zu erwähnenden günstigeren Stellung in bezug auf Schnelligkeit, Unterbrechungslosigkeit des Verkehrs und Verzweigungsfähigkeit des Netzes viel häufigere und viel mehr verbreitete Gelegenheit zur Benützung bieten als die Wasserstraßen.

Die entgegengesetzte Stufenleiter wie bei der Größe der Beförderungsgefäße findet sich — was eng mit der Möglichkeit der Massenbeförderung und mit der Verschiedenheit in bezug auf Anlage-, Unterhaltungs- und Betriebskosten zusammenhängt — bezüglich der Billigkeit