

in der Ausführung sicher gestellt war. Aber das zielbewußte Vorgehen der preussischen Staatsregierung in der Durchführung des damals gewollten, liefs die zwischen liegenden norddeutschen Mittelstaaten schliesslich erkennen, dafs es in ihrem eigenem Interesse liege, dem in der Entstehung begriffenen preussischen Eisenbahnsysteme keine besonderen Schwierigkeiten zu bereiten, und so zeigte sich dieses nach 10-jährigem Bestehen bereits derartig erweitert, dafs man schon von einem norddeutschen Eisenbahnnetz reden konnte.

An vier Stellen — Stettin, Hamburg, Harburg und Bremen — reichte dieses dem überseeischen Verkehre die Hand. Im Südosten berührte es an zwei Stellen — Oderberg und Myslowitz — im Westen an einer Stelle — Herbesthal — die Landesgrenze und die hier hergestellten Anschlüsse an das ausländische Eisenbahnsystem erweiterten wiederum das norddeutsche Eisenbahnnetz zu einem mitteleuropäischen, das eine durchgehende Eisenbahnverbindung von Wien, Krakau und Warschau einerseits durch Preußen und Norddeutschland bis zur Ost- und Nordsee, und weiter durch Belgien bis an den Aermelkanal und Paris darbot.

Süddeutschland hatte noch keinen Anschluss an dieses Eisenbahnnetz gefunden; demnächst war ein solcher aber zu gewärtigen zwischen Nordbayern und Sachsen. Im Uebrigen hatten dort die Eisenbahnen der einzelnen Staaten ihre Landesgrenzen noch nicht überschritten; nur am Ober- und Mittelrhein von oberhalb Freiburg bis Wiesbaden bestand bereits ein mehrere Staaten durchziehendes Eisenbahnsystem, das aber durch Verschiedenheiten in der Spurweite an Bedeutung einbüßte.

Oesterreich hatte mit Deutschland nur erst die eine Eisenbahnverbindung von Wien über Oderberg, die noch eine lange Reihe von Jahren auch die einzige nach Galizien blieb, das auf der Eisenbahn nur durch preussisches Gebiet über Kosel und Myslowitz erreicht werden konnte. Eine zweite Eisenbahnverbindung mit Deutschland über Prag und Dresden war im Bau, der sich aber derartig verzögerte, dafs Preußen noch einige Jahre hindurch sich die Vortheile, die ihm jene einzige Eisenbahn-Verbindung Oesterreichs mit Deutschland über Oderberg bot, zu Nutze machen konnte. Dafür mußte man von Preußen aus, um nach Warschau zu gelangen, österreichisches Gebiet passiren. Die Eisenbahnverbindung zwischen Oesterreich und Ungarn war noch in den Anfängen. Weiter vorgeschritten war die Verbindung mit Triest. Hier fehlten nur noch die schwierigen Theilstrecken über den Semmering und durch den Karst.

Belgien besafs schon ein für seine Verhältnisse sehr ausgedehntes Eisenbahnsystem; es bot für Deutschland noch den einzigen Zugang nach Frankreich; dieses wiederum hatte ein wirkliches Eisenbahnnetz erst im Norden und Nordosten entwickelt.

In diesem mitteleuropäischen Eisenbahnnetz nahmen an Ausdehnung die preussischen Eisenbahnen mit etwa 2500 km Länge die erste Stelle ein. Es folgte Frankreich mit im Ganzen etwa 2300 km, von denen jedoch nur 1400 ein wirkliches Eisenbahnnetz bildeten, während das preussische Eisenbahnnetz durch die Eisenbahnen der an- und zwischenliegenden norddeutschen Mittelstaaten sich bis zu einer Bahnlänge von gegen 4000 km erweiterte. Oesterreich hatte nur erst halb so viel Eisenbahnen wie Preußen.

Dafs das preussische Eisenbahnnetz sich fast nach allen Richtungen schon so gleichmäfsig entwickelt hatte, war ein Vorzug, den es noch längere Zeit vor allen übrigen größeren Staaten des europäischen Kontinents voraus behielt. Noch 1852 wurde dies während der Kammerverhandlungen rühmend anerkannt. Diese günstige Gestaltung des preussischen Eisenbahnnetzes hätte aber für den allgemeinen Verkehr eine besondere Bedeutung nicht gewinnen können, wenn nicht alle Beteiligten bestrebt gewesen wären, ein einheitliches Zusammenwirken herbeizuführen, zur Erleichterung des Uebergangs- und Durchgangsverkehrs für Personen und Güter, sowie zum Schutze des Publikums gegen Unfälle und Gefahren.

Voran ging in dieser Beziehung die preussische Staatsregierung, in dem sie von den Befugnissen Gebrauch machte, die ihr nach dem Eisenbahngesetze und den für die einzelnen Verwaltungen genehmigten Satzungen zustanden; vornehmlich betrafen diese eine Einwirkung auf die Gestaltung der Fahrpläne und die Handhabung der Bahnpolizei. Ihr folgte der 1846 gebildete Verband preussischer Eisenbahn-Direktionen, der, schon 1847 zum Vereine deutscher Eisenbahn-Verwaltungen erweitert, die Herstellung gemeinsamer Einrichtungen im Personen- und Güterverkehr innerhalb des Vereinsgebietes als eine seiner wichtigsten Aufgaben ansah. Endlich suchten für engere gemeinsame Verkehrsgebiete einzelne Verwaltungen einen Verband zu bilden, der sich dem Publikum gegenüber als eine Verwaltung darstellen sollte.

Die Folgen dieser Bestrebungen machten sich bereits 1848 in einer sehr vorteilhaften Weise bemerkbar.

Die von Berlin ausgehenden Hauptlinien hatten durchgehende Zugverbindungen für Personenverkehr bis zur Landesgrenze im Südosten und im Westen, wo sie passenden Anschluß nach Wien bzw. Brüssel, Ostende und Paris fanden. Sie bestanden bereits seit dem 1. Mai 1847. Von Berlin nach dem Westen waren sie Anfangs noch sehr unvollkommen, da man u. A. zwischen Berlin und Köln 6 mal umsteigen mußte, auch die Nächte liegen blieb. Für den Verkehr zwischen Berlin und Wien trat aber gleich von vorn herein ein weit günstigeres Verhältnis ein, da die preussische Regierung trotz vielen Widerspruchs die Einführung von Nachtzügen durchsetzte. So kam es, dafs man zwischen Hamburg, Stettin und Berlin einerseits und Wien andererseits in durchschnittlich 44, 38 und 33 Stunden (wenig über das Doppelte der heutigen Reisedauer) verkehren konnte, trotzdem in Berlin, Breslau und Oderberg das Fehlen eines unmittelbaren Schienenanschlusses viel Zeit raubte. Das Jahr 1848 brachte schon erhebliche Zeitersparnisse, für den Verkehr von Berlin westwärts nach Fertigstellung der Elbbrücke bei Magdeburg, für den Verkehr nach Wien durch den Schienenanschluß bei Oderberg.

Von noch höherer Bedeutung hierfür, sowie für die Erleichterung des Personenverkehrs wurde es aber, dafs Ende 1847 in der General-Versammlung zu Hamburg der Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für sein Gebiet „die Normativbestimmungen über die Personen-, Gepäck-, Equipagen- und Viehbeförderung“ vereinbarte. Waren diese Bestimmungen für die einzelnen Verwaltungen auch nicht unmittelbar bindend, so führten sie doch bald für den Personenverkehr insofern eine wesentliche Erleichterung herbei, als man Fahrkarten wenigstens bis zu den wichtigsten Stationen der Nachbarbahnen lösen konnte, während bisher jede Verwaltung nur für ihr Gebiet Fahrkarten verausgabte hatte.

Auch über die Fahrpläne konnte man sich schnell orientiren, denn es erschien seit April 1847, im Sommer allmonatlich, im Winter 2–3 mal, der noch heut bestehende „Henschel'sche Telegraph“, der hierüber in zuverlässiger Darstellung Auskunft gab.

Es kann nicht Wunder nehmen, dafs bei diesen für die damalige Zeit schon sehr werthvollen Einrichtungen zur Erleichterung des Reiseverkehrs auf der Eisenbahn innerhalb des norddeutsch-österreichischen Gebietes, der Oesterreichische Lloyd sich Ende 1847 um das Zustandekommen eines Unternehmens bemühte, das die Führung der englisch-indischen Ueberlandpost von Alexandrien über Triest und Wien durch Norddeutschland bezweckte, obwohl eine durchgehende Schienenverbindung zwischen Wien und Triest noch nicht bestand. Auf Grund verschiedener Versuchsfahrten war berechnet, dafs die Beförderung dieser Post von Alexandrien bis London auf dem genannten Wege etwas über 8 Tage beanspruchen würde, während sie bisher über Marseille durch Frankreich fast das Anderthalbfache und durch die Meerenge von Gibraltar über das Doppelte dieser Zeit gebraucht hatte. Die General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Ende 1847 in Hamburg gab dem Lloyd Gelegenheit, mit den in Frage kommenden Eisenbahndirektionen dieserhalb zu verhandeln, und es kam thatsächlich zwischen den beider-