

und die Zwischenstrecke von Oberhausen bis Arnheim mußte mit einer „Schnellpost“ bewältigt werden. Wesentlich umständlicher und zeitraubender war eine Reise von Berlin nach München, die im besten Falle achtundvierzig Stunden (heute zwölf) in Anspruch nahm, wobei man in Hof übernachtet mußte. Nach Wien dagegen fuhr man nur dreiunddreißig Stunden, nach Warschau dreiundvierzig Stunden und nach Petersburg — immer mit Schnell- und Extraposten — sechs ganze Tage. Günstiger waren die Verbindungen nach Paris und London, die man beide in etwa fünfzig Stunden erreichte; auch nach Kopenhagen kam man in vierundzwanzig Stunden: bis Wismar sieben Stunden Eisenbahnfahrt und dann mit dem Dampfschiff.

Sehr günstig und reichlich für jene Zeiten waren die Verbindungen zwischen Berlin und Potsdam; täglich fuhren — bereits im Jahre 1848 — acht „Lokalzüge“ in jeder Richtung, von halb sieben Uhr früh bis zehn Uhr abends, allerdings gab es nicht, wie heute, ein Dutzend Haltepunkte auf der Strecke, sondern nur eine Zwischenstation: Zehlendorf. Und eine Fahrkarte zweiter Klasse von Berlin nach Potsdam kostete 17½ Silber-groschen!

Übrigens war Berlin schon damals ein bedeutender Eisenbahnknotenpunkt, und nicht weniger als siebzehn Strecken gingen von hier aus; neben den Eisenbahnen behaupteten sich immer noch die „Post-Course“. So fuhr man nach Königs-Wusterhausen vier Stunden in der Postkutsche, nach Stettin zwölf Stunden und nach Königsberg gar vierundvierzig Stunden, also zwei Tage und zwei Nächte.

Außerordentlich hinderlich für die Entwicklung des Eisenbahnver-

kehrs war die deutsche Kleinstaaterei, die sich nicht damit begnügte, die Eisenbahn in hundert „eigene“ Strecken zu zerhacken, sondern die auch in der Münzwährung ein abwechslungsreiches Mosaik bot: es gab Reichstaler und gewöhnliche Taler, Silbergroschen und Gute Groschen und Grote, Preußisch Courant, Konventions-Münze und Rheinische Währung; es gab, im Gebiet des heutigen Deutschen Reiches, nicht weniger als vierunddreißig verschiedene Münzsorten! Und dazu achtzehn verschiedene Gewichtssysteme, die dem Güterverkehr mit seinen unendlich vielen Zollschranken außerordentlich hinderlich waren.

Und es hat bis 1919 gedauert: daß die deutschen Bahnen, jene Preußens und Bayerns, Sachsens, Württembergs und Badens vereinheitlicht wurden, seit einem Jahr nun der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn unterstellt.

\*

Seit 1850 sind die Geschwindigkeiten der deutschen Eisenbahnzüge verhältnismäßig rasch gesteigert worden; besonders nach dem Jahre 1880 ist man planmäßig daran gegangen, die Fahrzeiten zu verkürzen; damals fuhr man von Berlin nach Königsberg 11 Stunden 48 Minuten, zwanzig Jahre später nur noch 9 Stunden 4 Minuten. Das Jahr 1910 brachte eine weitere Ersparnis von neun Minuten, und kurz vor dem Kriege wurde die 590 Kilometer lange Strecke in 7 Stunden 44 Minuten zurückgelegt, was einer Reisegeschwindigkeit von 76 Kilometern in der Stunde entspricht. In ähnlicher Steigerung bewegten sich die Fahrzeiten zwischen Berlin und München: 1880 war man noch 17 Stunden 25 Minuten unterwegs, im Jahre 1900 nur 10 Stunden 2 Minuten, 1910

**Oberschlesische Eisenbahn.**  
Fahrplan für die täglichen Dampfwagenzüge  
vom 29. Mai 1843 ab.

Fahrzüge von Breslau nach Oppeln				Fahrzüge von Oppeln nach Breslau			
Abgang von	Wegzeit	Wegzeit	Ankunft	Abgang von	Wegzeit	Wegzeit	Ankunft
Breslau	9	2	6	Oppeln	6	10	6
Gatters	9 15	2 15	6 15	Chrosjona	6 10	2 10	6 10
Verdenitz	9 30	2 30	6 30	Szepelwitz	6 25	2 25	6 25
Ohlau	9 45	2 45	6 45	Löwen	6 45	2 45	6 45
Weißen	10	3	7	Koffen	7 5	3 5	7 5
Beig	10 15	3 15	7 15	Wetig	7 25	3 25	7 25
Koffen	10 35	3 35	7 35	Weißen	7 50	3 50	7 50
Löwen	11 15	4 15	8 15	Ohlau	8 5	4 5	8 5
Szepelwitz	11 35	4 35	8 35	Verdenitz	8 25	4 25	8 25
Chrosjona	11 50	4 50	8 50	Gatters	8 40	4 40	8 40
Ankunft in Oppeln	12	5	9	Ankunft in Breslau	8 55	5 55	9

**Jahre-Taxe für eine Person**  
von Breslau nach Oppeln, oder zurück, in Silbergrößen.

| Abgang |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 12     | 12     | 12     | 12     | 12     | 12     | 12     | 12     | 12     | 12     | 12     | 12     |

Der Betrag der Fahrkarte beträgt fünf Markten vor dem Abgang der Züge. ...  
Breslau, im 22. Mai 1843.  
Das Directorium der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft

Fahrplan aus dem Jahre 1843  
(Original im Reichsverkehrsmuseum Berlin)