

DIE SCHIENENNETZE DER ERDTEILE

Das Eisenbahnnetz Europas. Die geographischen Verhältnisse waren dem Bahnbau in Europa durchweg recht günstig, da die Beschaffenheit des Geländes nirgendwo unüberwindliche Schwierigkeiten bereitete. Förderlich wirkten besonders die Mannigfaltigkeit der natürlichen Ausstattung und der wirtschaftlichen Erzeugnisse des Kontinents sowie die hohe geistige und materielle Kulturstufe seiner Völker. Daher ist Europa heute nach allen Richtungen bis über den Polarkreis hinaus, wenn auch in den verschiedenen Ländern unterschiedlich dicht, von Schienenwegen durchzogen. Nachdem im Kriege die Verknüpfung des schwedischen mit dem finnisch-russischen Bahnsystem bei Haparanda hergestellt wurde, hängt das europäische Bahnnetz in allen seinen Teilen zusammen. Eisenbahnfähren, sogenannte Trajekte, über die Ostsee und seit 1924 auch über den Kanal (Linie: Zeebrügge—Harwich) stellen den Zusammenhang des Bahnnetzes von Rumpfeuropa mit den Schienensträngen der durch Meeresgebiete abgetrennten Teile Nord- und Westeuropas her. Diese Einheit des gesamten Bahnnetzes ist ein Vorzug, den Europa vor allen Erdteilen voraus hat. Er wird noch dadurch erhöht, daß die Schienenwege aller europäischen Länder, abgesehen von Rußland, in den Hauptbahnen die gleiche Spurweite besitzen. Erst diese Tatsache ermöglicht den über weite Strecken des Erdteils laufenden überstaatlichen Durchgangsverkehr für die Personen- und Güterbeförderung. Im Personenverkehr bildeten sich zahlreiche große Überlandlinien heraus, auf denen internationale Expreßzüge eingerichtet wurden. Die großen Überlandrouten durchqueren den Kontinent in meridionaler Richtung, in der Diagonale NW—SO und als west-östliche Querverbindung. Viele dieser Linien kreuzen sich im mittleren Europa, und so wurden Berlin, Paris und Wien die bedeutendsten Eisenbahnknotenpunkte des Erdteils. Von ihnen hat nur Wien in der Nachkriegszeit an Verkehrsbedeutung eingebüßt.

Die Änderung der politischen Grenzen, die Zerschlagung alter, die Entstehung neuer Staaten haben zwangsläufig auch zu Umstellungen des Eisenbahnverkehrs, namentlich im Osten und Südosten Europas geführt. Alte zusammenhängende Systeme, internationale Durchgangslinien wurden durch die neuerrichteten Grenzschränken zerrissen. Die neuentstandenen Staatengebilde suchten den internationalen Verkehr vielfach zu ihren Gunsten abzulenken und in die innerhalb ihrer Grenzen getroffene Neuorientierung des Bahnverkehrs einzugliedern. Nur wenige Beispiele seien genannt. Der alte „Ostmarkenzug“, die Schnellzugsverbindung Königsberg—Dirschau—Bromberg—Posen—Breslau, ist unmöglich geworden, die Verbindung der nordöstlichen und der südöstlichen Mark, Ostpreußens und Schlesiens ist aufgehoben. — Die große Durchgangsstrecke Berlin—Petersburg, früher im Besitz zweier Staaten, führt jetzt durch sieben Länder: Deutschland, Polen, Danzig, wieder Deutschland, Litauen, Polen, Lettland, Rußland. Früher überschritt die Linie eine Staatsgrenze, heute ist sie mit ihren sieben doppelten Grenzbahnhöfen keine Durchgangslinie mehr. — Der Verkehr durch Böhmen war früher hauptsächlich in meridionaler Richtung nach