

## 3. In west-östlicher Richtung und umgekehrt verlaufen:

der Nord-Expreß: London—Köln—Berlin—Warschau; der Wien-Nizza-Expreß (Semmering-Expreß): Wien—Semmering—Klagenfurt—Villach—Verona—Mailand—Nizza—Cannes; der Schweiz-Arlberg-Wien-Expreß: (London, Paris)—Basel—Zürich—Bludenz—Innsbruck—Salzburg—Wien.

Die aufgeführten Expreßzüge sind nur ein Teil der vorhandenen, auf weite Strecken durchlaufenden Linien, die übrigens durch Schaffung neuer Anschluß- und Querverbindungen sich dauernd verändern und im ganzen vermehren. Insbesondere hat der Verkehr von Berlin aus direkte Anschlüsse nach allen Hauptplätzen der nordischen und baltischen Staaten.

Durch die zwischen der längsten europäischen Überlandstrecke (Lissabon—Paris—Berlin—Warschau) und der Sibirischen Bahn bestehende unmittelbare Gleisverbindung über Moskau und Tscheljabinsk hat Europa Anteil an dem längsten Schienenwege der Erde, der Interkontinentalbahn (weil zwei Kontinente verbindend) Lissabon—Moskau—Tscheljabinsk—Irkutsk—Wladiwostok (13 500 km).

Das Herzstück und als solches den wichtigsten Teil des europäischen Bahnnetzes bildet das deutsche Bahnnetz, das auch noch nach seiner Verkleinerung in seiner Gesamtlänge die Netze aller anderen europäischen Länder übertrifft. Seine Bedeutung für den europäischen Gesamtverkehr kommt zum Ausdruck durch die große Zahl seiner internationalen Durchgangslinien und seiner Anschlüsse an die Bahnlinien der Nachbarländer. Im alten Deutschland kam längs der West- und Südgrenze auf je 40 bis 60 km, längs der Ostgrenze auf je 182 km Grenzlänge ein Bahnübergang<sup>1</sup>.

Teils mit der oben geschilderten europäischen Stellung des deutschen Netzes, teils auch mit dem Umstand, daß in den Einzelstaaten des Deutschen Reiches die Eisenbahnen sich lange Zeit hindurch selbstständig entwickelten, hängt es zusammen, daß dem deutschen Bahnnetz ein alles beherrschender Mittelpunkt fehlt. Vielmehr haben sich mehrere große Brennpunkte herausgebildet. Die wichtigsten sind Berlin, der Mittelpunkt des norddeutschen, und Köln, der Hauptknotenpunkt des überaus dichten niederrheinischen Netzes. Andere sind auf der nebenstehenden Eisenbahnkarte leicht zu erkennen<sup>2</sup>. Der Verlust der uns durch den Versailler Vertrag entrissenen Landgebiete bedeutet nicht nur die gleichzeitige Einbuße von rund 7 000 km Eisenbahnlinien, sondern auch eine Zerreißen unseres Eisenbahnnetzes durch den Polnischen Korridor, deren wirtschaftliche und politische Nachteile durch die uns vertragsmäßig zugestandenen „Korridorzüge“ nur in sehr geringem Maße gemildert werden. Daß auch im einzelnen viele Maßnahmen getroffen wurden, die eine schwere Beeinträchtigung

<sup>1</sup> Darin kamen die Unterschiede in der Stärke der wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen zu unseren Grenznachbarn deutlich zum Ausdruck. Heute ist diese Abgeschlossenheit nach Osten fast noch größer, nachdem von 29 ehemaligen Bahnanschlüssen an der Ostgrenze in den polnisch gewordenen Gebieten 15 ganz weggefallen und der Zugverkehr auf den polnisch gewordenen Strecken stark vermindert worden ist.

<sup>2</sup> Vergleiche im Gegensatz dazu das Bahnnetz Frankreichs, in dessen Mittelpunkt, wie die Spinne im Netz, Paris liegt.