

für die Sicherheit desselben ist der Umstand charakteristisch, daß von 25 Millionen Reisenden, welche in dem Zeitraume von 1847—1873 befördert wurden, nur einer umgekommen ist und zwei verletzt worden sind.

### c. Deutsche Bahnen.

In Deutschland stellten sich dem Eisenbahnbaue Anfangs verschiedene Hindernisse in den Weg. Der verschiedenen kleinen Staaten halber ging man mit der Anlage des Eisenbahnnetzes nach verschiedenen Grundsätzen vor. Auch lagen die Knotenpunkte des Verkehrs weiter auseinander als etwa in Belgien oder England, die Bevölkerung war dünner gesäet, die Volkswirtschaft nicht hoch entwickelt und auch die Geldcapitalien waren spärlicher. Projecte und Gesellschaften tauchten zwar allüberall auf, allein bis zu den vierziger Jahren finden wir in Deutschland nur Anfänge des Bahnbaues, die kaum die Länge von 90 Meilen erreichten, während England um diese Zeit bereits 260, Amerika sogar 476 Meilen Bahnen besaß. Nach und nach, besonders in der Periode 1840—1848, und 1862—64, machte der Bahnbau größere Fortschritte, wenn auch mitunter die Bahnen, um sich zu rentiren, billiger gebaut, Umwege gemacht und Kunstbauten vermieden werden mußten. Namentlich zeigten sich Lücken in der Nähe der deutschen Gebirgssysteme. Nach der Herstellung des deutschen Reiches ist die Sorge für ein einheitliches Eisenbahnnetz, ganz besonders von dem „Ver-eine deutscher Eisenbahnverwaltungen“ stets im Auge behalten worden und die Thatsache ist gewiß im hohen Grade befriedigend, daß sich das Bahnnetz Gesamt-Deutschlands während der letzten Jahre seiner Ausdehnung nach nahezu verdoppelt hat. Gegenwärtig hat Deutschland nicht nur das zweitgrößte (längste) Eisenbahnnetz der Erde, sondern es ist auch auf den kürzesten Routen mit den Nachbarreichen trefflich verbunden.

Der klare Ueberblick über die deutschen Bahnen ist wegen des regellosen, verwirrenden Reges und des Fehlens centralistischer Mittelpunkte recht schwierig. Am besten faßt man die deutschen Eisenbahnen in folgende Gruppen zusammen, bei deren Zusammenstellung der ganze wirtschaftliche Charakter der Landstriche maßgebend war:

1) Die niederrheinische Gruppe. Dieselbe ist die im deutschen Eisenbahnnetz am deutlichsten hervortretende und hat zu Hauptknoten Cöln und das industriereiche Düsseldorf. Ihre Äden dehnen sich in diesem blühenden Gebiete Deutschlands westlich zum Anschlusse an die Niederländischen (Enschede, Arnhem, Nijmegen, Venló) und belgischen Bahnen (Berviers), nördlich zur Nordsee (Dollart, Bremen und Jadebusen) östlich über Hannover, Braunschweig und Magdeburg zur norddeutschen, südlich zur oberrheinischen Gruppe aus.

2) Die oberrheinische Gruppe, welche sich an die niederrheinische an-