

Vorwort.

Zur Einleitung in diese Denkschrift erlaube ich mir aus meiner im Jahr 1873 erschienenen Broschüre „Projectirter internationaler Verkehr zwischen Nord- und Osteuropa vermittelt des neuen Hafens von Vlissingen“ die folgenden Stellen zu citiren:

* * *

„Um im internationalen Personen- und Postverkehr das Maximum der Vortheile und die mit der Sicherheit zu vereinbarende, grösstmögliche Schnelligkeit zu erreichen, — bilden zu Lande richtig angelegte Eisenbahnen — und zu Wasser tiefe, auch den grössten Dampfern jederzeit zugängliche Häfen — zweifellos die ersten und wesentlichsten Bedingungen des Erfolgs.“

* * *

„Die Eisenbahnen können indess ihre grosse Bestimmung nicht eher erfüllen, als bis sie die denkbar grösste Vollkommenheit erlangt haben werden, in Anlage — Bau — und Betrieb.“

* * *

„Die Bedürfnisse der Civilisation und der Welt erfordern im gegenwärtigen Zeitalter die kürzesten, schnellsten und daher geradesten und besten Verkehrslinien — „was krumm ist soll grade werden“ — und die Erfahrungen im Eisenbahnbau drängen insgesamt darauf hin, Umwege zu Gunsten gerader Linien zu verlassen. Für den Transit- und Post-Verkehr zwischen entfernten

Ländern gewinnen diese Grundsätze täglich mehr Bedeutung und alle im Vergleich zu dem langsamen Verkehrswesen alter Zeiten bisher gewonnenen Vortheile, machen uns bei den gegenwärtigen Verkehrslinien den Mangel derjenigen Vollkommenheit, welcher sie ohne Widerrede fähig sind, nur lebhafter fühlbar.“

* * *

„Bei diesen internationalen Linien und besonders bei den Hauptadern dieses Systems, sollten die Eisenbahnen über oder unter jeder anderen Verkehrslinie hergeführt werden; nicht ein einziger Niveauübergang, sei es von Eisenbahnen, Land- oder Wasserstrassen und selbst von Fusspfaden dürfte gestattet sein. Die Eisenbahnen wären für die Passagier- und Postzüge in der Mitte mit doppelten Geleisen zu bauen, der Passagierverkehr sollte von dem Güter- und Mineralverkehr durchaus getrennt gehalten werden und die Stationen müssten mit Ankunfts- und Abfahrtsperrens und Gebäuden versehen sein. Ferner wären auf den Passagierverkehrslinien „facing points“ unter keinen Umständen zu gestatten, ebenso wenig Kopfstationen, es sei denn an Endpunkten, aber dort sollte eine reichliche Strecke über das Ankunftsperren hinaus vorgesehen und die ganze Anlage mit einem Worte, durchgehenden Expresszügen angepasst werden, welche ohne Gefahr vor Zusammenstößen, den erreichbar höchsten Grad der Fahrgeschwindigkeit beobachten könnten, während in den Zügen selbst für Schlafwagen und alle sonstigen Lebensbedürfnisse für die weiten Reisen Sorge zu tragen wäre, welche unter solchen Umständen und bei so verbesserten Einrichtungen gern von Tausenden unternommen werden würden, die gegenwärtig vorziehen, daheim zu bleiben.“

* * *

„Ebenso glaube ich lässt sich mit Sicherheit voraussehen, dass für einen solchen Verkehr durchgehende Züge eingerichtet und zweckmässig construirte Wagen für den Aufenthalt bei Tage und Schlafwagen für die Nachtreisenden gebaut und ein-

geführt werden würden, so dass der Reisende vom Hafen aus und „vice versa“ annähernd die Bequemlichkeit fände, wie im eigenen Hause; dass die Unbequemlichkeit der Pass- und Zollvisitation an den Grenzen durch geeignete internationale Vorkehrungen auf den Abgang- und Ankunftsstationen gänzlich beseitigt und mit einem Worte die wahre Aufgabe der Eisenbahnen, das vollkommenste, rascheste und sicherste Verkehrsmittel zu sein, sich in nicht ferner Zeit erfüllen würde.“

* — * *

„In dem ausgedehnten Mineralrevier zwischen dem Rhein und Dortmund laufen zwar seit Kurzem und jetzt täglich (zwischen all' den Kohlen- und Güterzügen und durch die jammervoll ungenügenden Stationen und Niveaufkreuzungen von Bahnen und Strassen) Expresszüge auf Schienenwege, welche, zur Zeit wenigstens, nur für Localverkehr geeignet sind — allein dies ist ein Risiko von solchem Belang, dass nur die absolute Nothwendigkeit und der Mangel einer diesem Expressverkehr entsprechenden Linie es einigermaßen rechtfertigen können.“



