

63

D E R S A M M L E R - B R I E F
=====

1. Jahrgang. Essen, den 15. September 1946 Nr. 13.

Informations-Rundschreiben für Freunde des Verkehrswesens, herausgegeben mit Genehmigung der Militär-Regierung (MG 130 Det/7.2.46) von
Günter Stetza, (22a) Essen (Ruhr), Henricistr. 71.

Unkostenbeitrag: vierteljährlich Rm. 1,-- , Einzahlung in bar oder auf
Postscheckkonto Essen 45754.

=====

Neue Anschriften:

Brewer, Oscar R., Box 375 R.R.Nr.1, Covington (Kentucky) USA / FsFkVbZm
Strab Omn Pfb Klb

Ewald, Dr. Ing. Kurt, (20) Hamm.-Münden, Kasparsbaumweg 1

Hauptmann, Hans, (10) Leipzig C.1, Christianstr. 3 / Vm

Heck, Karl Friedrich, (16) Hanau (Main), Uferstr. 4 / Lok Vb

Schneider, Otto, Oberlehrer, (15) Gräfenenthal (Thür), Kindelbergstr. 59 / Lok

Anschriftenänderungen und Wünsche:

Conrad, neue Anschrift: (13a) Nürnberg, Wiesenstr. 162

von Linstow, Wolfgang / Fs Fk Fp Vb aller Schienenbahnen deutschsprach. Gebiet einschl. Rb-Verkehrsstat., Liter. einschl. Denkschr. u. Zch

Loßberger, Norbert / Fs Fk aller Strab Omn Klb Eisb Dampfer Motorboote, Fähren (ausser Monats-, Wochen-, Knipskarten), Brückengeldscheine, Einlaßkarten, Eintrittskarten, Gebührenmarken

Stoekkläusner, Hanns / Vb Lok Kat Z Zch

=====

Die Verkehrs-Lage:

a) Eisenbahnen. Im Raum Trier-Saarbrücken ist auf verschiedenen Strecken der Verkehr wieder aufgenommen worden. Zwischen Trier und Saarbrücken tägl. 2 D-Zug- und 2 P-Zug-Paare, Teilstück der Strecke Trier-Koblenz zwischen Trier und Reil.

Nach 11-jähr. Stillliegen wurden die Klb Philippsheim-Binsfeld wieder für den Personenverkehr eröffnet. Die Klb verfügt über 2 Lok und 20 Güterwagen. Demnächst Wiedereröffnung der Strecke Trier-Gerolstein (Zenner)

b) Straßenbahnen und Omnibusse.

Berlin: Omn. L 3 zwischen Moabit und Mollendorfpfatz wieder in Betrieb (Stampa)

Pforzheim: Strab-L.1 Leopoldplatz-Brötzingen und Kleinbahn zwischen Wagenhalle und Ittersbach wieder in Betrieb (Stetza)

Xanten: Pferde-Omn. Xanten-Menzelen, Fahrtkosten Rm. 2,-- (das sind 20 Pfg. pro km!) (Boehm)

d) Wasserverkehr:

Rußland erhält von Italien wahrscheinlich die Motorschiffe "Saturnia" (24 470 BRT) und "Vulcania" (24 469 ERT)

7 Schiffe, die Argentinien 1941 an Italien geliehen hatte, wurden jetzt zurückgegeben,

eine neue Schiffsverbindung für den Frachtverkehr wurde zwischen Finnland und Rotterdam/Antwerpen eröffnet (Schwadtko)

=====

Der Jubiläums-Kalender:

(2. Hälfte September)

16.9.1921 Eröffnung der Magdeburger Vorortbahnen
21.9.1911 Eröffnung der Bahnen Bonn-Siegkreis
26.9.1936 Eröffnung des Obusbetriebes Oldenburg
30.9.1921 Stilllegung der Littenberger Pferdebahn

=====

Lichtbildertausch:

Das Lokomotivbild-Archiv Bellingrodt, Wuppertal-Barmen, Siegesstr.94 wird in Kürze in beschränktem Umfange wieder Lichtbilder von Lokomotiven, Triebwagen und Zügen in Landschaften abgeben können. Leider machen es die Schwierigkeiten in der Materialbeschaffung unmöglich, allen Anforderungen gerecht zu werden. Sammler, die Photopapier stellen können, können in entsprechendem Umfange bevorzugt beliefert werden. Neu eingerichtet wurde ein Straßenbahnbild-Archiv, wozu von verschiedenen Sammlern bereits eine große Anzahl Negative zur Verfügung gestellt worden ist. Beide Archive verfügen bereits wieder über ca. 7000 Negative.-

Matern: bietet 7 Vb Braunschweig (Strab u.Omn) an; zusammen RM.1,75+Porto
Wilcke: sucht Vb von in Deutschland eingesetzten Holländischen und Belgischen Strabwagen; Tausch gegen Vb Hannover und Ausland.
Wurstedt: sucht E-Lok-Bilder, bietet Dampflok-Bilder und Vb, gibt ferner Leica-Vergrößerungen (9 x 14) von Rb-Lok und Wg (eigene Aufnahmen) ab, Betrag möglichst vorher einsenden, je Abzug RM.0,60.

Modellbau:

Hirsemann: bietet 41 Wiking-Modelle (Personen- und Frachtschiffe) mit Eisenanlagen, ferner 2 Modelle der Karniner Hubbrücke sowie Bäderbrücke, sucht dagegen Modellbahn Spur 00 evtl. mit Oberleitung sowie auch Einzelteile Spur 00, hauptsächlich Lok, Wagen und Schienen bzw. Weichen (Märklin)

Fahrplansammler:

Grünwald: sucht Netzübersichten (Linienpläne) kleinerer deutscher Netze besonders 1939 und 1946, u.a. Heilbronn, Würzburg, Freiburg, Saarbrücken, Neunkirchen, Koblenz, Aachen, Thüring.Städte usw.

Wagenpark-Statistik:

Karlsruhe: Bw 213 jetzt auf Meterspur umgespurt (für Linie 11) (Stetza)
Stuttgart: KSW-Tw 727 in Dienst gestellt, zunächst Probefahrt (Stetza)
Salldorf: Tw 6 Heidelberg eingesetzt (Boehm)
Wien: Von den 30 gelieferten KSW-Tw 1-30 sind zunächst 13 in Betrieb (Stockklausner)
Worms: Tw 5,6,12 und 16 stehen noch in Mannheim (beschädigt)

Lok-Wesen:

Ubaniczki: Die von Ott auf S.32 angegebene Güterzuglok ist eine 1 D 2 der 1A-Klasse. Die von ihm erwähnte 1E USA Kriegslok war in einer Wochenschau zu sehen. Sie hat Belpaireboxe und ist ebenso niedrig gehalten wie die 1D. Außerdem soll es auch 2D Loks geben. Materns Angabe auf S.43 kann nicht zutreffen. DR 57 war eine EG; es muß wohl heißen 74 077.

Fahrscheinwesen:

Berlin: Auf den Verkehrsmitteln der BVG werden zur Überbrückung der Papierknappheit auch Fahrscheine fremder Bahnen ausgegeben.
Karlsruhe: Fs mit neuer Netzbildzeichnung 4,8 x 6,7 cm mit Ecken 1 - 2 u. verschiedenen Textänderungen, desgl. verklein. Heftfs 3,7 x 4,4 (Stetza)
Pforzheim: neuer Fs Omnibus-Verkehr Stadt Pf. 4,0 x 6,3 cm (Satzspiegel) weiß, ferner 16 Fahrten-Karte in 2 verschied. Ausführungen (Stetza)

Geschichtliches:

Brandt: Zur Anfrage Grünwald (Seite 54):
 Durch die Übernahme der Localbahn A.G. München am 1.8.1933 kamen auch die elektrisch betriebenen Strecken Murnau-Oberammergau und Türkheim-Bad Wörishofen in den Besitz der Deutschen Reichsbahn. Diese beiden Strecken sind nicht von der Localbahn A.G. München gebaut, sondern von kleinen örtlichen Unternehmen angelegt worden. 1904 und 05 erfolgte die Übernahme durch die Localbahn. Bereits 1912 war diese mit der wenig rationellen Betriebsführung der Strecke Türkheim-Bad Wörishofen beschäftigt. Der für einen elektrischen Betrieb zu geringe Verkehrsanfall dürfte auch die Ursache der 1940 erfolgten Umstellung auf Dampfbetrieb gewesen sein.
 Die Strecke Murnau-Oberammergau wurde von der A.G. für elektrische Localbahnen für den dreiphasigen Drehstrom-Betrieb vorgesehen und gebaut. Infolge Mangel an brauchbaren Motorwagen jedoch bis zum Umbau durch die spätere Besitzerin, die Localbahn A.G. auf 5000 V Wechselstrom wurde die Bahn mit Dampfloks betrieben.

Urbaniczik: Zur Meldung Grünwald "München" (Seite 22):
 Die Nymphenburger Dampftramway wurde m.W. am 15. Juli 1900 elektrifiziert. Die erste elektrische Bahn in München war 1886 die von dem Badebesitzer Ungerer eröffnete Linie Schwabing (Endstation der Pferdebahn) bis zu seinem Bad, 1 km lang.
 Zu "Kassel": Die Dampftramway Kassel-Wilhelmshöhe wurde am 31.5.84 von der großen Casseler Straßenbahn übernommen und blieb Dampftramway, denn im selben Jahre lieferte Henschel noch um die Jahreswende neuerlich 4 Bt.

 50 Jahre Mitropa.
 =====

Zu der im "Sammler-Brief" Nr. 10 unter Schrifttum angeführten Zeitungsmeldung (Leipziger Zeitung vom 6.6.46) "50 Jahre Mitropa" wird erwidert, daß die Mitropa tatsächlich erst wenig über 25 Jahre alt ist. Von den vormaligen deutschen Länderbahnen, den österreichisch-ungarischen Bahnen und der Deutschen und Dresdner Bank wurde die Mitropa am 24. November 1916 gegründet. Die Betriebsaufnahme erfolgte am 1. Januar 1917 mit dem Wagenpark der verschiedenen Vorgängerunternehmen.
 Der erste Speisewagen in Deutschland lief auch nicht erst 1896, wie es in der Zeitungsmeldung heisst, sondern bereits im Jahre 1880 auf der Thüringer Eisenbahn und der Berlin-Anhalter Eisenbahn. Die Internationale Schlagwagensgesellschaft (ISG) übernahm damals drei Wagen 3. Klasse (C 3i) und baute sie zu Speisewagen um, die in die Berlin-Frankfurter Schnellzüge eingestellt wurden, und in denen zunächst zwischen Weimar und Eisenach ein vorher fertiggestelltes Mittagessen verabfolgt wurde, während später zwischen Berlin und Bebra ein Restaurationswagen, der mit einem Küchenwagen verbunden war, lief. Erst ab 5.6.1883 verkehrten im Orient-Express, also auf deutschen Strecken, Speisewagen mit eigener Küche. Schlafwagen verkehrten bereits ab 1872 in Deutschland.
 Wir sehen, daß die Schlaf- und Speisewageneinrichtung, wie sie bis kurz vor dem Zusammenbruch in Deutschland bestand, doch ganz erheblich älter ist als 50 Jahre und daß die Zeitungsnachricht ähnlich der "Jubiläumsmosaik der Eisenbahn" (Neue Zeit, Berlin vom 7.7.46) nicht den genauen geschichtlichen Ablauf wiedergibt.

 -dt.

Loßberger: Etwas vom Berliner Nahverkehr.

Die Straßenbahnen in Berlin verkehren jetzt durchweg nur auf Teilstrecken. Eine Ausnahme ist die Linie 83 Wendenschloß - Mahlsdorf. Alle Linien können als Zubringer zur U- und S-Bahn betrachtet werden. Auf U-Bahnstrecken werden keine Straßenbahnlinien betrieben. In der Innenstadt gibt es bis jetzt nur wenige Straßenbahnlinien, z.B. Linien 1, 74 und 87, da die Zerstörungen in der Innenstadt, gesprengte Brücken über Spree und Landwehrkanal, die Häuserabrisse oder drohender Einsturz von Ruinen einen Betrieb zunächst nicht zulassen. Hinzu kommt, daß Gleiskörper ausgebessert, Pfosten für die Oberleitung aufgestellt und neue Fahrdrähte gespannt werden müssen. Es fehlt an Oberleitungsmaterial, Gleismaterial und vor allem an Wagen. Die Berliner Straßenbahn ist daher jetzt hauptsächlich eine "Vorortstrassenbahn" geworden.-

Der Wagenpark, soweit noch vorhanden, ist notdürftig ausgebessert oder in Ausbesserung begriffen. Anstelle von Glasfenstern sind Pappscheiben eingesetzt. Bei den Triebwagen fehlen die gewohnten Seitenschilder. Jeder Tw benötigt für die Stirnlampen 8 Liniennummern aus Metall. Bei dem Mangel an Liniennummern haben viele Tw anstatt 8 nur 2 oder 4 Liniennummern. Bei Linie 1 (Hackescher Markt - Anhalter Bhf.) fehlen die Nummern ganz; nur am Beiwagen sind Einschiebtafeln vorhanden. An Stirnschildern ist (alles eingesetzt, was vorhanden ist, z.B. farbige Schilder von früheren Ringlinien, in deutscher und lateinischer Schrift und zweisprachige russisch-deutsche.

Einige Linien sollten verlängert werden, jedoch scheiterten die Pläne trotz Herrichtung der Gleise und Oberleitung am Strommangel.

Die nach Kriegsende wieder eingerichteten Linien fahren zum grössten Teil auf ihren alten Stammstrecken. Nur eine Linie wurde auf einer kürzeren Strecke umgeleitet (Linie 6 jetzt zwischen Mariendorfer Weg und Knesbeckstr.) und nur 4 Linien mussten neue Endhaltestellen erhalten (1, 44, 55, 99). Dagegen sind 2 Linien stark verändert, 75, welche von ~~Bhf. Charlottenburg~~ an bis Grunewald geführt wird und 93, die anstelle der 92 von Treptow Rathaus nach Johannisthal, also einen neuen Weg, fährt. Linie 4 ist wieder auf ihre historische Stammstrecke vom Jahre 1910 zurückgedrängt (Strab der Stadt Berlin) und Linie 86 wurde wieder die historische "Schmöckwitz-Grünauer Uferbahn", da die Teilstrecke Grünauer Köpenick (ehem. Cöpenick L.2) stillgelegt ist.

Linie 47 verkehrt auf dem Nordabschnitt, Linie 147 auf dem Südabschnitt der alten Stammstrecke, Linie 27 auf dem Südabschnitt, während auf dem Nordabschnitt die 25 betrieben wird. Bei den Linien 6 und 99 gibt es 2 verschiedene Linien (Teltowkanal-Teltowkanal bzw. Mariendorf-Mariendorf). Die historische Bahn Spandau-Hennigsdorf (Linie 120) ist als Straßenbahn noch ausser Betrieb.

Bei der U-Bahn wurden die 18 m-Wagen der Linien C, D und E zum grössten Teil als Reparationslieferung abgegeben. Auf Linie C versehen nur noch die 12 m-Großprofilwagen (Nordsüdbahn) Dienst. Auf Linie D sind einige 18 m- und mehrere 12 m-Wagenzüge eingesetzt. Zur Linie E sind Kleinprofilwagen der Linie A hinübergebracht worden. Diese Wagen wurden mit Trittbrettern (Trittbalken) versehen, um den fehlenden Raum zwischen Wagen und Bahnsteig auszufüllen. Der früher aus drei 18 m - Wagen Großprofil gebildete Zug besteht jetzt aus 8 Kleinprofilwagen.

Auf Linie B, die zwischen Hallesches Tor und Gleisdreieck unterbrochen ist, sind alle Wagen des Zweiges nach Warschauer Brücke mit Pappfenstern versehen.

An Omnibuslinien sind 10 vorhanden, die lediglich als Anschlußlinien für die U- und S-Bahn zu betrachten sind. Da der Wagenpark stark reduziert ist, verkehren im Westen Berlins jetzt 3 private Omnibuslinien, und zwar

- Stahnsdorf-Express, Linie Stahnsdorf - S-Bhf. Zehlendorf
Linie Stahnsdorf - Krumme Lanke (üb. Zehlendorf)
- Zubringerlinie: S-Bhf. Lichterfelde-Ost - Steglitz Rathaus (über S-Bhf. Lankwitz)

Die drei BVG-Obuslinien 31, 32 und 97 sind zerstört, ihre Wiederherstellung ist jedoch beabsichtigt.

Die wichtigsten Eisenbahnlinien Norddeutschlands sind ohne großzügig geplanten Zusammenhang von vielen einzelnen Aktiengesellschaften erbaut und größtenteils erst um 1880 von der Preussischen Staatsbahn übernommen worden. Demgegenüber entstand das süddeutsche Eisenbahnnetz aus weniger planmäßig angelegten Staatsbahnen, deren genaue Kenntnis lehrreich und wichtig für den Freund der Verkehrsgeschichte ist. Zwar wurden auch hier die ältesten beiden Bahnen von Privatgesellschaften errichtet; doch blieb Nürnberg-Fürth stets eine vom großen Durchgangsverkehr, entgegen den Hoffnungen ihrer Gründer, nicht berührte Nebenstrecke, und die andere dieser ältesten Privatbahnen, München-Augsburg, wurde beim Ausbau des Staatsbahnnetzes alsbald von der Bayerischen Staatsbahn übernommen.

Die älteste der großen Staatsbahnlinien war die der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, die auf der ganzen Strecke von Mannheim über Heidelberg-Karlsruhe bis Efringen bei Basel bereits 1848 in Betrieb kam, und zwar mit der ungewöhnlich breiten, in Deutschland einzigartigen Breitspur von 1,60 m, die erst sieben Jahre später unter großen Kosten und Schwierigkeiten zur allgemein üblichen Regelspur umgebaut wurde. Die nördliche Fortsetzung bildete schon 1849 die Main-Neckar-Eisenbahn Heidelberg-Darmstadt-Frankfurt, ihren Eigentumsverhältnissen nach ein merkwürdiges Gebilde als gemeinschaftliche Staatsbahn der drei Länder Baden, Hessen und Frankfurt, das ja bis 1866 als Freie Stadt selbständig war. Auch die weitere nördliche Fortsetzung, die 1852 fertiggestellte Main-Weser-Bahn Frankfurt-Kassel, war gemeinschaftliche Staatsbahn von Hessen-Darmstadt, Hessen-Kassel und Frankfurt.

Von den beiden übrigen süddeutschen Staatsbahnen waren die Königlich württembergischen Staatseisenbahnen 1853 und die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen 1854 in ihren Hauptlinien fertiggestellt. Die württembergische Staatsbahn zweigte in Bruchsal von der Badischen Bahn ab und erreichte über den damals berühmten alten Stuttgarter Hauptbahnhof und Ulm in Friedrichshafen den Bodensee und damit durch Vermittlung der Bodenseeschiffahrt den Anschluß an die wenig später erbauten schweizerischen Eisenbahnen. Die Bayerische Staatsbahn bestand, der grösseren Ausdehnung dieses Königreichs entsprechend, aus drei Hauptlinien, von denen die Maximiliansbahn Ulm-Augsburg-München die Landeshauptstadt mit der württembergischen Staatsbahn in Ulm verband. Die Maximiliansbahn kreuzte sich im Bayerischen Haupt-Knotenpunkt Augsburg mit der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn Lindau-Augsburg-Nürnberg-Bamberg-Hof, die einerseits in Lindau an die Bodenseeschiffahrt, andererseits in Hof an die Sächsische Staatsbahn und somit nach Norddeutschland Anschluß hatte. Abweichend von der heutigen Führung der Schnellzüge verlief diese älteste Hauptlinie über Kördlingen (nicht über Treuchtlingen) und zwischen den Städten Nürnberg und Fürth hindurch, nicht im Westen von Fürth herum. Als dritte Bayerische Hauptbahn zweigte die Ludwigs-Westbahn in Bamberg von der Süd-Nordbahn ab und erreichte über Würzburg und Aschaffenburg in Kahl den Anschluß an die "Frankfurt-Hanauer Eisenbahn" nach Frankfurt am Main.

Zwei weitere Eisenbahnnetze in Bayern waren, weil außerhalb der größten Durchgangslinien liegend, Privatgesellschaften überlassen, nämlich einerseits die Bayerischen Ostbahnen (1875 verstaatlicht) mit der 1860 vollendeten Hauptstrecke München-Straubing-Passau, und andererseits die Pfälzische Ludwigsbahn, erst 1907 von der Staatsbahn übernommen, deren Hauptlinie Ludwigshafen-Kaiserslautern-Bexbach (bei Neunkirchen) die Badische Staatsbahn (in Mannheim) mit der "Königlich preussischen Saarbrücker Eisenbahn" verband. Alle hier erwähnten Eisenbahnen gingen 1920 in das damals neue gebildete Deutschen Reichsbahn auf.

100 Jahre Berlin-Aachen; ein wichtiger Abschnitt aus der Verkehrs-

Geschichte.

Im kommenden Jahr 1947 sind es 100 Jahre her, daß die wichtige Eisenbahn-Verbindung Berlin-Aachen als deutscher Anteil der Strecke Berlin-Paris in Betrieb genommen wurde. Da im gleichen Jahr auch die Verbindung Berlin-Wien über Breslau entstand und alle übrigen großen Durchgangsstrecken erst später zustande kamen, kann zugleich von einer Hundertjahrfeier des deutschen Eisenbahnverkehrs auf große Entfernungen gesprochen werden.

Die Verbindung Berlin-Aachen wurde nach einheitlichem Plan von den folgenden 6 damals selbständigen Eisenbahnen hergestellt: 1) die Berlin-Potsdam-Brandenburgische Eisenbahngesellschaft hatte schon 1838 die Strecke Zehlendorf-Potsdam als vierte Lokomotiv-Eisenbahn Deutschlands eröffnet und bis 1846 zur Verbindung Berlin-Magdeburg erweitert; 2) die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn war seit 1843 in Betrieb; 3) an diese Bahn schloß sich in Oschersleben die Hauptstrecke der Herzoglich Braunschweigischen Staatsbahnen an, die 1871 an eine Aktiengesellschaft überging; schon 1844 war die durchgehende Strecke Oschersleben-Wolfenbüttel-Braunschweig-Feine fertig geworden. 4) Königlich Hannoversche Staatseisenbahn Peine-Hannover-Minden, fertiggestellt 1847, mit den Hannoverschen Eisenbahn-Knotenpunkten Lehrte und Wunstorf, in denen man leider damals (statt in Hannover selbst) die bald darauf erbauten wichtigsten Zweigstrecken einmünden ließ. 5) Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft von Minden über Dortmund-Duisburg (üb. Oberhausen) bis Köln-Deutz ebenfalls 1847 fertiggestellt und erst 1859 über die Kölner Rheinbrücke unmittelbar mit der Rheinischen Eisenbahn verbunden; 6) Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft, von Köln bis Aachen schon 1843 fertiggestellt.

Auf dieser wichtigen Strecke entwickelte sich schnell ein besonders lebhafter Verkehr; die ersten deutschen Schnellzüge dürften zwischen Dortmund und Köln gefahren sein. So schien frühzeitig die Anlage von Wettbewerbsstrecken lohnend zu sein, wie sie in diesem Umfang an keiner anderen Stelle in Deutschlands vorkamen. Die Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft, die am Berlin-Kölner Verkehr nur mit der kurzen Teilstrecke Magdeburg-Oschersleben beteiligt war, eröffnete 1871 die großzügig für den Fernverkehr angelegte Strecke Berlin-Stendal-Lehrte und beeinträchtigte damit ganz erheblich den Verkehr der alten umständlichen Strecke über Wolfenbüttel. Erst hierdurch wurden die Berlin-Magdeburger und die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft, die ihre vollständige Ausschaltung von Durchgangsverkehr befürchten mußten, zur Erbauung der Abkürzungsstrecke Magdeburg-Helmstedt-Braunschweig veranlasst, über die seit 1872 die Schnellzüge Berlin-Magdeburg-Hannover rollen. Seit 1885 gehören alle hier betrachteten Eisenbahnen zur Preußischen Staatsbahn, mit der sie 1920 in der Deutschen Reichsbahn aufgegangen sind.

Die Preußische Staatsbahn war im Gegensatz zu den übrigen Staatsbahnen der deutschen Einzelstaaten nicht von vornherein ein einheitlicher Betrieb sondern ist erst allmählich aus den verschiedensten Bestandteilen zusammengewachsen, bei deren Aufzählung wir hier jeweils die Hauptstrecke in Klammern angeben. Von vornherein als Staatsbahnen erbaut und betrieben waren die Königlich Preußische Ostbahn (Kreuz-Brandenburg-Danzig, fertiggestellt 1852), die Kgl. Westfälische Eisenbahn (Hamm-Warburg 1853), die Kgl. Saarbrücker Eisenbahn (Neunkirchen-Saarbrücken-Trier 1860) und die Kgl. Bebra-Hanauer (später: Frankfurt-Bebraer) Eisenbahn (1868). Hierzu kamen schon 1867 die Staatseisenbahnen der von Preußen annektierten Länder: die Hannoversche Staatsbahn sowie die Anteile der Freien Stadt Frankfurt und Kurhessens an den "gemeinschaftlichen" Staatsbahnen, der Main-Weser-Bahn und der Main-Neckar-Eisenbahn. Schon 1852 war außerdem die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn (Berlin-Frankfurt-O-Breslau) vom Preußischen Staat übernommen worden. Auf mehreren Privatbahnen, darunter der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, wurde außerdem seit den fünfziger Jahren der Betrieb vom Preußischen Staat geführt. Erst in den Jahren von 1880 bis 1888 wurden alle diese weit verstreuten Betriebe durch Verstaatlichung der übrigen Privateisenbahnen zu einem einheitlichen Staatsbahnnetz vereinigt, das 1920 in der Deutschen Reichsbahn aufging.