

Ralf Roth

DAS JAHRHUNDERT DER EISENBAHN

Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800-1914



JAN THORBECKE VERLAG

Ostfildern 2005

Motiv gearbeitet. Es ist eine Antizipation der Auswirkungen der Eisenbahn auf den Stadtraum. Die Ausläufer der Stadt berühren sich mit der ländlichen Umgebung und schaffen so eine Zone, die weder Naturlandschaft noch dicht bebaute Stadt ist. Die Eisenbahn durchschneidet diesen Raum und wirkt von der Stadt kommend als Bote der neuen Zeit.

Menzel hat mit der Eisenbahn nicht nur die Umgestaltung des Terrains entdeckt, sondern er widmete sich in diesem frühen Bild auch der neuen Geschwindigkeitsdimension.⁸⁶ Der Bewegungseindruck ergibt sich aus dem Bildaufbau, bei dem der Betrachter den Vorgang scheinbar aus einer Vogelperspektive überblickt und mit seinen Augen dem großen Gleisbogen der Bahnbewegung folgen kann. Wie Turner benutzt auch Menzel das Instrument der Verwischung, um die Illusion von rascher Bewegung zu erzeugen, und nur die Vorderfront der schwarzen Lokomotive hebt sich in scharfen Konturen ab. Der Zug rast mit glühenden Lichtern aus der Bildmitte auf den Betrachter zu, um ihn scheinbar seitlich zu passieren.⁸⁷ Während jedoch Turner die Bewegungsillusion durch die Verwischung der Herkunft des Zuges und durch die Geradlinigkeit noch verstärkt hat, fügt Menzel einen weitläufigen Gleisbogen ein und macht den Zug in seiner ganzen Länge sichtbar. Der Verlust an Dynamik erfolgt zugunsten einer raumgreifenden Wirkung der Eisenbahn. Es verschwimmt der Vordergrund, und die ferne Landschaft tritt mit dem Zugende deutlich hervor. Als ein weiteres Bildzeichen der Geschwindigkeit hüllt Menzel den fahrenden Zug in Dampf und Rauch. Beides vermittelte bei schnell fahrenden Lokomotiven den Eindruck geballter mechanischer Kraft und Dynamik. Rauchfahnen wurden bald als *Flaggen des Fortschritts* angesehen. *Verbunden mit einer schnell fahrenden Lokomotive erfahren die erzeugten und aus dem Schornstein entweichenden Rauchschwaden eine Ausrichtung. Im Bild zeigt der Rauch nicht nur die Lokomotive in Betrieb, sondern er unterstreicht ihre Fabtrichtung. Gemeinsam mit dem Schienenstrang und den hinter einander gereihten Waggonen bildet er ein longitudinales Ensemble, das die Linearität der schnellen Fahrt des Zuges betont.*⁸⁸ Menzel vermittelte der bildenden Kunst damit eine weitere Möglichkeit für die Darstellung von Bewegung.

II. DER BAU DES NETZES

4. Der Netzausbau im Widerstreit der Interessen

Zentralplanung versus Wildwuchs Im Jahre 1872 blickte Gustav Stürmer aus Bromberg, der Verfasser eines Grundlagenwerkes über die Entwicklung *sämmtlicher Eisenbahnnetze der Erde*, auf die Anfangszeit des Eisenbahnbaus in Deutschland zurück. Der Beginn der Entwicklung erfüllte ihn mit Unzufriedenheit. *Die Art und Weise, in welcher sich das deutsche Eisenbahnwesen in der ersten Zeit gestaltete, ist ganz abweichend von der der Nachbarländer. Während in Belgien und bald nachher auch in Frankreich ein einheitliches Bahnnetz festgestellt und in seinen einzelnen Theilen nach Maassgabe ihrer Wichtigkeit ausgeführt wurde, seben wir in Deutschland, der damaligen politischen Zerstückelung des grossen Landes gemäss, im Anfange planlos, ohne Rücksicht auf allgemeine Zwecke und grossen Verkehr, in dieser und jener Provinz, in diesem und jenem Staate ein Stück Eisenbahn entstehen, hier durch Privatasociationen, dort durch den Willen der Staatsgewalt. Das Ganze combinirte sich aus einer nicht unbedeutenden Zahl grösserer und kleinerer Verwaltungen; jede zunächst separatistisch ihre speciellen Interessen wahrend und fast jede nach anderen Principien geleitet und organisirt.*¹ Der Hintergrund für Stürmers Bemerkung war die Diskussion um die Verstaatlichung der Bahnen, die damals mit Bismarcks Vorstoß für eine Reichseisenbahn in Deutschland durchgesetzt werden sollte.

Die Verfechter einer Verstaatlichung argumentierten neben zahlreichen politischen und wirtschaftlichen Gründen mit der Theorie eines natürlichen Monopols der Bahnen. Da es sich im Gegensatz zum Straßenverkehr bei den Bahnen um ein durch Schienen gelenktes Verkehrssystem handele, erfordere der Betrieb eine zentrale Führung. Aus diesem Grund führe kein Weg an einer staatlichen Lenkung vorbei.² Bestand wirklich ein Mangel an einem großen Plan, nach dem das deutsche Netz hätte gestaltet werden müssen, und fehlte wirklich eine Zentralinstanz, oder ist ein Widerstreit der Interessen bei einer raumgreifenden Infrastruktur nicht eine zwangsläufige Notwendigkeit? Weiterhin ist zu fragen, ob nicht der sich an vielen Stellen gleichzeitig vollziehende Aufbau des Netzes eher als ein Vorteil anzusehen ist.

Tatsächlich gab es in Deutschland nicht einen, sondern viele Gesamtpläne. Maximilian Arzberger legte 1842 die nach seiner Ansicht bedeutendsten Strecken, *welche von europäischer Wichtigkeit sind*, fest und musterte die deutschen Haupttrouten *im Interesse eines durchgreifenden deutschen Eisenbahnsystems.*³ Dazu gehörte eine große Ost-West-Verbindung, die von Lüttich kommend über Aachen, Köln, Hannover und Braunschweig bis nach Berlin und Rußland führen sollte. Sie wurde ergänzt um eine

Strecke, die im bayerischen Rheinkreis begann und über Mannheim, Frankfurt, Thüringen sowie Leipzig, Dresden, Berlin und Breslau nach Nordosten führte. Eine weitere Verbindung sollte ausgehend von Straßburg und Karlsruhe die Städte Stuttgart, Augsburg, München, Passau und Wien miteinander verbinden und die Option einer Verlängerung bis nach Ungarn oder sogar in die Türkei eröffnen. Schließlich berücksichtigte Arzberger noch die große Nord-Süd-Strecke, welche die Hansestädte, Hannover und Kassel mit Frankfurt verknüpfte und eine zweite Strecke nach Frankreich darstellte. Alle seine Eisenbahnlinien waren so angelegt, daß sie sich in Thüringen kreuzten. Im Ergebnis seiner Überlegungen entstand der großzügige Plan eines europäischen Netzes: *Wie ein Strom breiten sich die Bahnzweige über Cassel und Frankfurt nach dem Inneren Frankreichs; über Cassel nach Cöln, Antwerpen und Ostende; über Cassel und Carlsbafen nach der Weser und Bremen; über Magdeburg und Berlin nach Petersburg [...] über Leipzig nach Böhmen, Österreich und dem Orient, über Coburg und Baiern nach der Schweiz, Italien und dem neue Bedeutung gewinnenden Mittelmeere.*⁴ Diese strategische Vision ist tatsächlich im Laufe der Zeit zu großen Teilen realisiert worden, obwohl sie niemals zur offiziellen Planungsgrundlage einer wie auch immer gearteten zentralen Instanz erklärt worden ist.

Auch für eine zweite Gedankenskizze über ein nationales Eisenbahnnetz trifft dies zu. Wie soll ein Nationalsystem aussehen, fragten sich mehrere Eisenbahnvereine in Süddeutschland und legten 1843 eine Denkschrift vor, in der sie die Strecken summarisch auflisteten, die ihrer Meinung nach am dringendsten in Deutschland benötigt würden. Sie führten Eisenbahnlinien an, die von den Ufern der Nordsee an die Ufer der Ostsee führten und Hamburg über Berlin mit Stettin verbinden sollten. Von Berlin aus sollte es einerseits Richtung Oppeln und von dort nach Krakau und andererseits über Frankfurt/Oder nach Breslau weitergehen. Eine andere Linie verband Berlin mit dem Süden und führte über Österreich an die Adria. Auf diese Weise wurde die preußische Hauptstadt mit den Residenzen Dresden, München und Wien verbunden. Drittens dachten die süddeutschen Eisenbahnpioniere an eine Verbindung von Württemberg an die Donau und viertens an eine große Strecke von West nach Ost.⁵

Der bekannteste unter all diesen und vielen weiteren Vorschlägen ist jedoch die viel früher angefertigte Skizze von Friedrich List, die seiner Schrift »Über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems« aus dem Jahre 1833 beigefügt war.⁶ List hatte sich bei seiner Skizze einfach am Verlauf der traditionellen Handelsrouten zwischen den großen Handelszentren Deutschlands orientiert und konzentrierte sich insofern vor allem auf die Rolle der Eisenbahn für den Güterverkehr. Wichtiger war jedoch, daß in dieser Skizze fast alle Streckenverläufe enthalten sind, die in den vierziger Jahren intensiv diskutiert wurden. Mehr noch, rund zehn Jahre später waren die meisten dieser Strecken gebaut oder im Bau begriffen, was als großartige Bestätigung seiner Antizipation angesehen werden kann. Es fehlten allenfalls einige Querverbindungen im Süden Deutschlands. Allerdings war statt des geradlinigen Entwurfs von List – wie auch der meisten anderen strategischen Entwürfe seiner Nachfolger – ein Netz entstanden, dessen krumme Verbindungslinien in zahlreichen Einzelheiten von den kühnen Projektionen abwichen.

Bei einem komplexen technologischen System wie dem Aufbau eines nationalen Eisenbahnnetzes stellt sich ein grundsätzliches Problem: das gleichzeitige Handeln vieler Akteure, die nur über eine begrenzte Einsicht in den Gesamtkontext und, was noch mehr zählte, über begrenzte Handlungsspielräume verfügen. Ihr Wirken wurde wie in einem mehrdimensionalen Kräfteparallelogramm von den Aktivitäten der Mitwirkenden beeinflusst. Die Mitwirkenden, das waren neben den Initiatoren des jeweiligen Projekts und den Mitgliedern der lokalen Eisenbahnkomitees Monarchen, Minister und Regierungsmitglieder, Beamte in den staatlichen Bürokratien, Abgeordnete in den Kammern, die Vertreter konkurrierender Projekte, Direktorien regionaler Eisenbahngesellschaften, Finanziere, Eisenbahnfabrikanten, Handelskammern und alle an der öffentlichen Diskussion Beteiligte. In diesem Geflecht von Meinungen und Interessen, zu dem sowohl fest umrissene Institutionen wie auch weniger bestimmte, manchmal recht vage Befunde im öffentlichen Diskurs beitrugen, keimten die Eisenbahnträume – manche blühten auf, viele kamen jedoch über das Projektstadium nicht hinaus.

In Anlehnung an ein Wort von Hegel über den Unterschied zwischen Idealität und Realität der Staaten könnte man deshalb festhalten: Das Eisenbahnnetz stand *in der Welt, somit in der Sphäre der Willkür, des Zufalls und des Irrtums, übles Benehmen konnte es nach vielen Seiten defigurieren.*⁷ Als ein Irrtum mit nicht unerheblichen Konsequenzen für den weiteren Netzausbau stellte sich als erstes die ursprüngliche Fokussierung auf den Güterverkehr heraus. In fast allen Denkschriften der zwanziger, dreißiger und auch noch der frühen vierziger Jahre stand der Güterverkehr im Mittelpunkt der Ausführungen. Die Konzentration auf diesen Begründungskomplex war nicht zufällig, denn tatsächlich bestanden die größten Transportprobleme in diesem Bereich, während sich die Situation im Personenverkehr mit dem Chausseebau und dem Aufbau der Eilposten deutlich entspannt hatte. Am Bedarf des Güterverkehrs orientierte sich auch List, der in seiner Skizze die hauptsächlichlichen Fernhandelsrouten durch Eisenbahnen substituiert hatte. Mit der Eröffnung der ersten Strecken wurden die Eisenbahngesellschaften deshalb von dem rasch expandierenden Personenverkehr überrascht, berücksichtigten ihn jedoch verstärkt in den weiteren Ausbauplanungen. Das zahlte sich aus, denn noch bis weit in die fünfziger Jahre erzielten sie den größten Teil ihrer Einnahmen mit dem Transport von Personen.⁸ Das wirkte sich auf die Struktur des Gesamtnetzes aus. So wurden wesentlich mehr Städte und Orte in die Strecken integriert, als dies in den Gesamtplänen vorgesehen war, und dafür nahmen die Gesellschaften auch Umwege in Kauf.

Weitere Gründe für die Abweichung des Netzes von den nationalen Plänen bestanden in der unterschiedlichen Aufgeschlossenheit der Einzelstaaten für den Eisenbahnbau. Vielfach mußten die Eisenbahngesellschaften mit politischen Vorbehalten kämpfen und den geplanten Streckenverlauf abändern. Ein Beispiel liefert hier das Bonner Eisenbahnkomitee. Es konnte sich mit seinem Vorhaben eines linksrheinischen Bahnbaus von Köln nach Mainz zwar auf das Interesse der Rheinstädte stützen, kollidierte jedoch mit den Vorstellungen der preußischen Regierung. Im Jahre 1844 wurde ihr Konzessionsgesuch abgelehnt, weil strategische Bedenken bestanden und deshalb

andere Eisenbahnunternehmungen bevorzugt wurden.⁹ Vor allem reagierten die Staaten empfindlich, wenn die geplanten Strecken in Grenznähe verliefen oder sogar die Grenze zu benachbarten Staaten überquerten. Das war in der zersplitterten deutschen Staatenwelt häufig der Fall.¹⁰

Viele Eisenbahnprojekte scheiterten, weil nicht genügend Kapital für den Bau zusammenkam. Aus diesem Grund lösten sich etwa die Komitees in Kurhessen, im Großherzogtum Hessen und im Saarland auf. Ein ähnliches Schicksal blieb der Pfalz und Württemberg erspart, weil der Staat aus Einsicht in die Schwäche der privaten Investoren einsprang und Staatsbahnen gründete. Ein weiterer Grund, warum Plan und Realisierung oftmals weit auseinanderklafften, war schließlich die Vielzahl konkurrierender Projekte. Das bereits erwähnte Bonner Komitee mit seinem linksrheinischen Eisenbahnbau stand in Konkurrenz zum Kölner Eisenbahnkomitee, das sich am 2. April 1844 unter dem Vorsitz von Gustav Mevissen gebildet hatte und ebenfalls eine linksrheinische Eisenbahn zwischen Köln und Koblenz plante, die danach über Limburg und den Taunus nach Frankfurt weitergeführt werden sollte. Damit hätte Mainz das Nachsehen gehabt und protestierte heftig, zumal die Interessen der Stadt bereits beim Bau der Taunusbahn kaum befriedigt worden waren. Die Gesellschaft hatte entgegen den Wünschen der Mainzer die Bahn auf der rechten Mainseite gebaut und den für Mainz vorgesehenen Bahnhof auf der gegenüberliegenden Rheinseite errichtet, was die Stadtbewohner nötigte, erst ein Schiff zu besteigen, bevor sie mit der Bahn fahren konnten.¹¹ Der Protest von Kommunen, die bei verschiedenen Eisenbahnprojekten ausgeschlossen wurden, war ein permanenter Anlaß für Planungsrevisionen. Bei der Köln-Mindener Bahn führte der drohende Ausschluß Elberfelds zu heftigen politischen Attacken gegen David Hansemann und seine Mitarbeiter, *denen die Bergisch-Märkischen Interessenten neue Berechnungen und Statistiken [...] entgegenstellten*.¹² Als dies nichts fruchtete, wandten sich die Elberfelder Bürger schließlich an den preußischen Staat und ersuchten um die Berücksichtigung ihrer Wünsche. Ähnliches hatte sich einige Jahre zuvor bei der Rheinischen Eisenbahn in bezug auf Aachen abgespielt. Ludolf Camphausen ließ damals keine Zweifel daran aufkommen, daß er nicht gewillt war, die Bahn über Aachen zu bauen, weil *die Geländeverhältnisse nur eine an Aachen vorbeilaufende Stammstrecke zulassen würden*. Nachdem das Kölner Komitee dies dem Aachener Oberbürgermeister mitgeteilt und die Vorschläge der Stadt nach Berücksichtigung ihrer Interessen abgelehnt hatte, eskalierte der Konflikt zwischen Köln und Aachen. *Jeder warf der anderen Seite vor, nichts als das eigene Interesse im Auge zu haben und des Landes Wohlfahrt zu ignorieren*.¹³ Der Konflikt zwischen dem Aachener und dem Kölner Komitee konnte lange Zeit nicht beigelegt werden und verzögerte den Bahnbau um mehrere Jahre. Der Aachener David Hansemann konnte sich schließlich bei der Regierung in Berlin durchsetzen, und führte, nachdem er Camphausen als Vorsitzenden der Vereinigten Rheinischen Eisenbahngesellschaft abgelöst hatte, die Strecke über Aachen.

Wirkten die endlosen Konflikte um den konkreten Verlauf jeder einzelnen Strecke wie auch die zahlreichen damit verbundenen Auseinandersetzungen mit den jeweiligen Staaten um die wirtschaftlichen, politischen oder militärischen Prioritäten schon

ernüchternd, so trugen die Probleme der Finanzierung und der fallenden Aktienkurse ein Weiteres dazu bei, das »Eisenbahnfieber« deutlich abzukühlen. Es kam zur Einstellung zahlreicher Projekte, die das Netz in seiner Gesamtkonstitution beeinträchtigten. Es ist aufschlußreich, diesen Aspekt etwas genauer zu betrachten. Die Kursverläufe der ersten Eisenbahngesellschaften zeigen ein überraschend deutliches Bild (Grafik 1). Klar ist die Vorreiterrolle der Nürnberg–Fürther Eisenbahn zu erkennen (Kurvenabschnitt 1). Ihr auslösendes Moment für das »Eisenbahnfieber« tritt deutlich hervor.¹⁴ In den ersten drei Jahren verfünffachte sich der Aktienwert dieser Gesellschaft. Doch war die »Kursrakete« bald ausgebrannt, weil das Geschäftsfeld der nur sechs Kilometer langen Bahn übersichtlich blieb und es nicht gelang, von dieser Strecke aus Verlängerungen und Abzweigungen vorzunehmen. Insofern bestand von einem bestimmten Zeitpunkt an keine Hoffnung mehr, den Umsatz nennenswert zu steigern. Auch das zweite Beispiel, die Taunusbahn, übertraf bei ihrer Eröffnung im Jahre 1840 die Erwartungen der Anleger, doch bereits zu Beginn der vierziger Jahre, nachdem sich der Kurs »nur« verdreifacht hatte, fehlte die Aussicht auf eine Erweiterung des Geschäftsumfanges, um den Kurs weiter steigen zu lassen. Stattdessen stagnierte die Aktie auf hohem Niveau (Kurvenabschnitt 2). Sie »rentierte« sich, bot jedoch kein Potential für weitergehende Kapitalanlagen.

Weitaus schlimmer traf es jedoch die Bahnen im Osten Deutschlands, in Sachsen und ihm Rheinland. Die zum Teil sehr großen Projekte mit langen Bauzeiten konnten in der Bauphase nicht mit Gewinnen aufwarten. Ihr Kurswert blieb deshalb am Anfang gering. Nach einem durchweg verhaltenen Einstiegskurs im Bereich des Ausgabewertes oder sogar darunter differenzierte sich das Feld erst, nachdem einige Bahnen zumindest Teilstrecken eröffnet hatten (Kurvenabschnitt 3). Abgesehen von der Rheinischen Bahn, die noch Jahre nach dem Baubeginn in großen Finanzschwierigkeiten steckte, tendierten die Kurse der anderen Gesellschaften seit 1843 nach oben, ohne allerdings an die Kursfeuerwerke der Nürnberger und der Frankfurter Bahn anknüpfen zu können.¹⁵ Die Erholung war dann auch nur von kurzer Dauer und bereits nach zwei Jahren wieder zu Ende. Ab 1845/46 fielen – abgesehen von der Taunusbahn, der Nürnberg–Fürther und Magdeburg–Leipziger Eisenbahn – die Kurse erneut auf das Niveau der frühen vierziger Jahre zurück (Kurvenabschnitt 4). Kurz danach brachen die Eisenbahnwerte schließlich in der Revolution von 1848 ein. Nur die Nürnberger, die Frankfurter und die Magdeburger Eisenbahn hielten sich (Kurvenabschnitt 5). Die Jahre 1849 und 1850 waren dann von einer allmählichen Erholung der Kurse gekennzeichnet. Doch bei keiner Gesellschaft wurde das Niveau der frühen vierziger Jahre wieder erreicht.

Die »Eisenbahnwuth« wich damals der Sorge um den Fortbestand der begonnen Großinvestitionen und beförderte den Ruf nach staatlicher Unterstützung oder nach Staatsbahnen.¹⁶ Tatsächlich hatte bereits der Schwenk des hessischen und auch des württembergischen Staates hin zum staatlichen Eisenbahnbau zu Beginn der vierziger Jahre auf den Stimmungswechsel bei der Eisenbahnfinanzierung verwiesen. Kammern und Regierungen waren sich dort einig, daß die Eisenbahnangelegenheiten eine unglückselige Entwicklung genommen hätten und der Börsenschwindel ein Eingreifen des Staates erforderte. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung begrüßte auch

Hansemann sehr früh die Entscheidung des preußischen Staates, den bedrängten Unternehmen mit Zinsgarantien unter die Arme zu greifen und erklärte 1843: *Die Staatsregierung hat einen großen Entschluß gefaßt: Eisenbahnlinien, welche die Hauptlast mit den verschiedenen Provinzen verbinden und in den Hauptrichtungen bis zum Auslande reichen sollen durch die Privat-Industrie mit Unterstützung aus Staatsmitteln hergestellt werden.*¹⁷ Das Problem war allerdings, daß den Staaten meistens das Geld fehlte, um große Eisenbahnprojekte zu realisieren. Preußen sah sich außerstande, ein Netz von Staatsbahnen zu unterhalten und beschränkte sich darauf, der *Berlin–Anhalter- und Berlin–Stettiner-Bahn, in Folge einer Kabinettsordre vom 22. November 1842 und nach vorherigem Benehmen mit den nach Berlin berufenen ständischen Ausschüssen [...] Unterstützungen vom Staate zuteil werden zu lassen.*¹⁸

Die Zurückhaltung der meisten Staaten gegenüber einem Staatsbahnbau hatte jedoch noch andere Gründe. Dem Kapitalmarkt wurde durchaus zugetraut, die zahlreichen Vorbehalte und konkreten Schwierigkeiten beim Bau der ersten Bahnen zu überwinden. Tatsächlich gab es auch in dieser Zeit durchaus erfolgreiche Plazierungen von Eisenbahnen an den Börsen. Obwohl beispielsweise der Aufruf des Mainzer Komitees für eine Eisenbahn von Mainz nach Worms *in einer äußerst ungünstigen Zeit* «erfolgte, fanden die Aktien »in der Öffentlichkeit eine sehr günstige Aufnahme.¹⁹ Auch das Bonner Eisenbahnkomitee hatte sich am 27. März 1844 an die Öffentlichkeit gewandt, das Vorhaben einer Bonn–Koblenzer Eisenbahn *durch Aktienzzeichnung zu finanzieren. Das Echo hierauf war sehr stark, denn innerhalb von zehn Tagen [...] wurden in den Städten Köln, Bonn und Koblenz Aktien im Werte von 19.045.700 Thalern gezeichnet.*²⁰ Diese Beispiele widersprechen der These von einer Kapitalarmut, mit der der Eisenbahnbau in Deutschland am Beginn angeblich zu kämpfen hatte. In der Tat waren staatliche Unterstützungen wie Zinsgarantien in der ersten Phase nur von kurzfristiger Bedeutung. Nach den Ergebnissen der Forschung hätte das deutsche Eisenbahnsystem ganz auf privatwirtschaftlicher Basis entwickelt werden können, dennoch wirkten sich die Konjunkturlauten auf die Realisierung von Eisenbahnprojekten aus und veränderten damit die Struktur des Netzes.²¹

Eine große Rolle beim Ausbau des Netzes spielte schließlich die Eigendynamik. Die Anfangszeit war ja nicht nur vom Enthusiasmus der ersten Fahrten und Fahrtberichte geprägt, auch wurde sie nicht nur unter dem Eindruck der Spekulationswut, des »Eisenbahnfiebers« und der Ernüchterung gesehen, sondern es zeigte sich alsbald, daß sich Nutzen und Vorteile für die Städte und Gemeinden sehr nach der konkreten Anbindung an das Netz und den realen Streckenverläufen sortierten, um die deshalb heftige Interessenskämpfe entbrannten. Gerade in diesem Punkt erwies sich die fehlende Zentralplanung und der relativ geringe Einfluß des Staates eher als Vorteil. Eine geringe Aussicht auf Gewinn eliminierte wenig aussichtsreiche Projekte und schonte die Kapitalressourcen für dringend benötigte Verbindungen. Die geringe Neigung, sich beim deutschen Netzbau an einem allgemeinen Plan zu orientieren, hatte den Vorteil, an vielen Stellen gleichzeitig beginnen und flexibel auf politische, wirtschaftliche, regionale, lokale und finanzielle Hindernisse reagieren zu können. Das funktionierte nicht immer, wie noch zu zeigen sein wird, aber im Großen und

Ganzen lag hier doch ein großer Vorteil der von Privatbahnen geprägten Anfangszeit des deutschen Eisenbahnwesens – und das spricht gegen Stürmers Theorie eines strukturellen Defizits.

Ein Defizit in der Dynamik des deutschen Eisenbahnbaus aufgrund der politischen Fragmentierung und der Scheidung in private und staatliche Eisenbahngesellschaften kann auch im Vergleich mit den benachbarten Ländern nicht festgestellt werden. In wenigen Jahren entwickelte sich das deutsche Netz zum zweitgrößten in Europa und ließ die anfänglichen Konkurrenten Frankreich, Österreich und Belgien weit hinter sich. Nur die Privatbahnen Englands erwiesen sich als noch dynamischer, konnten dabei allerdings auf einen zehnjährigen Vorlauf aufbauen. Ein weiterer Pluspunkt der deutschen Eisenbahnen betraf die Versorgung in der Fläche. Ein Vergleich mit dem französischen Netz zeigt, daß das nicht auf einen Zentralfokus ausgerichtete und nicht an einem Zentralplan orientierte deutsche Eisenbahnnetz in bezug auf die Raumversorgung keineswegs hinter das französische zentralistische System zurückfiel. Nur in bezug auf die Dichte waren das englische und das belgische Netz dem deutschen überlegen (Grafik 2).²²

Die Grundstruktur des deutschen Eisenbahnnetzes entstand nicht nur als gemeinsames Werk vieler, sondern war in erster Linie das Werk der zahlreichen lokalen Komitees und damit des in den Städten starken deutschen Bürgertums. Das ist ein Aspekt, der in der Forschung bisher vernachlässigt worden ist. Obwohl bereits früh ein Drang vieler Städte nach einer zentralen Stellung in diesem Zukunftsnetz zu beobachten war, ergab sich diese nicht automatisch und daraus resultierten zahlreiche Auseinandersetzungen und Konflikte. Jede Strecke war in ihrem konkreten Verlauf heftig umkämpft. Darüber hinaus kam es im preußischen Teil des deutschen Netzaufbaus zu einem grundlegenden Konflikt zwischen dem wirtschaftlich aufstrebenden Handels- und Industriebürgertum im Westen Deutschlands und den alten Eliten im Osten um die Priorität des Baus von West- bzw. Ostbahnen. In diesen Konflikten finden sich weitere Gründe für die Defiguration des deutschen Netzes und die Abweichungen von den visionären Plänen der Anfangszeit.

Von den Problemen, ein Knoten zu werden Die Visionen wie auch die Erfahrungen mit den ersten Bahnen sowie der rasch voranschreitende Streckenbau ermutigten viele Bürger in zahlreichen deutschen Städten, dem Beispiel von Nürnberg, Leipzig, Frankfurt am Main oder Berlin zu folgen. Vom Grundsatz her könne sich jede Stadt aufgrund der Systemeigenschaften der Eisenbahn bald als Zentrum eines europäischen Netzwerkes betrachten, argumentierten viele, und brachten schon einmal die Vorteile einer derartigen neuen »geographischen Position« in die Diskussion ein. Alle Städte seien mittels der Eisenbahnen mit der großen Welt verbunden, und unter »großer Welt« verstand beispielsweise Ludwig Newhouse die großen europäischen Handelsstädte *Lyon, Marseille, Toulon, Mayland, Triest, Genua, Bremen, London, Amsterdam und Antwerpen*. Es finde eine große und allgemeine Relativierung der

geographischen Position statt, erklärte er, und ein Komitee, das in Darmstadt beheimatet war, pflichtete ihm bei: *Die Mängel der geographischen Lage verschwinden. Danzig und Magdeburg, Magdeburg und Cöln werden Nachbarstädte.*²³

Johannes Scharrer, der Initiator der ersten deutschen Eisenbahn, sagte voraus, daß seine Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth berufen sei, der Zentralpunkt für den binnendeutschen Handel zwischen Main und Donau oder sogar einer der Hauptdurchgangsstationen für den europäischen Handel von West nach Ost zu werden. Nicht geplagt von provinzieller Beschränktheit, sah er seine gerade einmal sechs Kilometer lange Strecke als ein zentrales Kettenglied des Weltverkehrs, denn *ein Blick auf die Charte von Europa zeige, daß dieselbe gerade in die Richtungslinien der beiden größten europäischen Ströme Rhein und Donau, deren einer in das deutsche, der andere in das schwarze Meer mündet. Diese ca. 350 deutsche Meilen [2.600 Kilometer, Anm. d. Verf.] lange Linie durchschneidet den europäischen Continent in seiner ganzen Breite und kann als der Grundriß der einstigen größten und wichtigsten Handelsstraße von Europa betrachtet werden.* Die Dampfbahnen dachte Scharrer im engen Verbund mit den Dampfschiffen. Insofern fühlte er sich dicht am Puls der Zeit, denn die Fortsetzung der Bahn nach Bamberg und Donauwörth war bereits genehmigt. Von dort sollte die Fahrt mit Dampfschiffen auf der Donau weiter gehen, *und dann wird der deutsche Binnencontinent sein seit drei Jahrhunderten durch die Seeschifffahrt immer mehr geschmälertes Recht der Theilnahme an dem Handel des Orients vindizieren.*²⁴

Ähnlich argumentierte das Frankfurter Eisenbahnkomitee, das in seiner großen Mehrheit aus Bankiers bestand und sich bereits 1835 um eine Lizenz zum Bau einer Bahn an den Rhein bemüht hatte: *Unsere Vaterstadt, in dem Mittelpunkt Deutschlands gelegen, wo sich die Straßen von Nord zu Süd, von Ost zu West begegnen, darf nicht versäumen, sich der Verbindungsmittel zu versichern. Die Eisenbahnen von Hamburg, Leipzig, Augsburg, Nürnberg, Basel, Mainz müssen in Frankfurt zusammentreffen. Ist dies erreicht, so ist auch der Wohlstand unserer Stadt aufs neue gesichert.*²⁵

Thüringische Städte wie Weimar, Eisenach oder Gotha folgten rasch nach und verfolgten die gleichen Ziele. Ähnlich wie Frankfurt und Nürnberg sahen sie sich bereits im Zentrum der europäischen Handelsströme. Tatsächlich hatte bereits Friedrich List in seinem Plan eines deutschen Eisenbahnnetzes Thüringen ausdrücklich berücksichtigt, das in seiner Skizze von einer Eisenbahnlinie durchzogen wird, die Leipzig mit Frankfurt am Main verbindet.²⁶ Zusätzlich schlug Carl Joseph Meyer, der Herausgeber eines der wichtigsten deutschen Lexika und gebürtiger Gothaer, ein thüringisches System von Eisenbahnen vor. Er beabsichtigte damit, sein Vaterland mit all seinen Bodenschätzen nicht nur zu einem großen Knoten des deutschen Eisenbahnnetzes auszubauen, sondern es auch zum Zentrum der deutschen Eisenbahnindustrie fortzuentwickeln. Meyer gründete die Deutsche Eisenbahnschienen-Compagnie und baute zwischen 1845 und 1847 ein Walzwerk und weitere Fabriken in Neuhaus und Hüttenwerke bei Sonneberg. Aber seine Pläne standen in direkter Konkurrenz zu zwei anderen Großprojekten. Es handelte sich einerseits um die große Nord-Süd-Verbindung zwischen Hamburg und München und zum anderen um ein preußisches Projekt, das danach strebte, alle längeren Strecken von West nach Ost auf preußischem Territorium

verlaufen zu lassen. An Preußens Einspruch scheiterte Meyer. Sein Versagen demonstriert eindringlich die Unmöglichkeit, alle Städte gleichermaßen zu zentralen Knoten im damals noch weitmaschigen Netz auszubauen.²⁷

Wie schwierig es war, ein Knoten zu werden, zeigt auch das Beispiel der Stadt Frankfurt am Main. Diese kleine, aber unabhängige Stadtrepublik war von den Staaten Nassau, Hessen-Darmstadt und Kurhessen umgeben und lag in nicht allzu großer Distanz zu Preußen, Baden, der Pfalz und Bayern. Die Stadt hatte 1815 ihre politische Selbständigkeit zurückerhalten und war als Stadtrepublik ein autonomes Mitglied des Deutschen Bundes. Diese Selbständigkeit beruhte allerdings auf einer fragilen Grundlage. Die akuten Bedrohungen resultierten dabei weniger aus den allgemeinen Veränderungen im politischen Umfeld, sie gingen vielmehr von der Revolutionierung der Verkehrsnetze aus und der Möglichkeit, mit modernen Chausseen den Verkehr von den traditionellen Routen abzuziehen, die im Süden Deutschlands auf Frankfurt und seinen Mainübergang zuliefen.²⁸ Es war jedoch nicht allein der Chausseebau, der seit der Jahrhundertwende von den umliegenden Staaten intensiv verfolgt wurde. Es war ebenso die weitgehende Beseitigung aller Zollhindernisse auf dem Rhein, die nach dem Abschluß der Verhandlungen über die Rheinschifffahrtsrechte zwischen Holland und Preußen im Oktroi von 1831 erfolgte. Das bot die Möglichkeit, den Fluß als zentrale Verkehrsader für eine mit Dampfbooten modernisierte Flußschifffahrt zu nutzen. Tatsächlich fuhren Anfang der dreißiger Jahre bereits zwölf Dampfschiffe auf dem Rhein. Als Folge wanderte Handelsverkehr von den Landstraßen auf die Wasserwege ab. Die Frankfurter Bürger reagierten auf diese Entwicklung mit dem Ausbau des Hafens, senkten die Gebühren und erneuerten zwischen 1831 und 1840 die Krananlagen am Mainkai.²⁹ Weitergehende Versuche, sich an der Modernisierung des Schiffsverkehrs durch Dampfschiffe zu beteiligen, scheiterten jedoch am geringen Pegelstand des Mains, der sich für die rasch größer werdenden Rheinschiffe bald als zu niedrig erwies. Die Handelsstadt Frankfurt geriet damit in ernsthafte Gefahr, an die Peripherie der Warenströme zu geraten.

Es zeigt sich an dieser Situation deutlich, daß eine zentrale geographische Lage nicht ausreicht, eine Stadt auf Dauer als Handelszentrum zu begünstigen. Aufgrund der Variabilität der Verkehrsströme und dem technischen wie organisatorischen Wandel der Verkehrsnetze konnte nur eine aktive Innovationspolitik die Attraktivität für den Handel erhalten. Eine Randlage in bezug auf die neuen Verkehrsströme, wie sich dies gegenüber der modernen Flußschifffahrt abzeichnete, mußte entweder durch den Ausbau der Wasserstraßen oder durch eine Modernisierung der Landverkehrsverbindungen vermieden werden. Die bürgerliche Elite der Stadt entschied sich für die Eisenbahn, gründete 1835 ein Komitee, dem die Gruppe der Bankiers um Bethmann, Grunelius & Cie, Johann Nicolaus du Fay, Mathias Borgnis, J. John und Mayer Amschel Rothschild & Söhne angehörten. Das Eisenbahnkomitee beantragte als erstes beim Senat ein für den Bau erforderliches Expropriationsgesetz und veranlaßte Untersuchungen über die günstigste Streckenführung für eine direkte Verbindung von Frankfurt nach Wiesbaden und Mainz. Frankfurt war jedoch bei allen Eisenbahnprojekten gezwungen, mit den Anliegerstaaten Nassau, Hessen-Darmstadt und Kurhessen

in Verhandlungen zu treten. Die hessischen Staaten verfolgten jedoch konträre Interessen und opponierten Frankfurts Wunsch, sich als zentralen Knoten in der Mitte Deutschlands zu etablieren, weil sie diese Rolle für ihre eigenen Hauptstädte Kassel, Darmstadt und Wiesbaden reserviert hatten. Daraufhin sprang der Frankfurter Senat dem Komitee zur Seite und setzte eine Eisenbahnkommission ein, dem die beiden Senatoren Eduard Souchay und Johann Adam Beil angehörten. Sie führten die entscheidenden Verhandlungen mit den umliegenden Staaten. Obwohl als Stadtrepublik von schwacher politischer Statur und trotz des Widerstands der Nachbarstaaten gegen die Pläne bestritt die Frankfurter Delegation die jahrelangen Auseinandersetzungen mit großem Erfolg. Dabei muß berücksichtigt werden, daß Frankfurt zum einen die gegensätzlichen Interessen von Kurhessen, dem Großherzogtum Hessen und Nassau für seine Pläne ausnutzen konnte und zum anderen auf den Kapitalreichtum seiner Bankhäuser und hier insbesondere auf die finanziellen Möglichkeiten der Rothschilds zurückgreifen konnte. Damit saßen sie letztendlich am längeren Hebel, denn ohne Kapital war ein derartig gewaltiges Projekt nicht durchzuführen.³⁰

Bereits am 13. April 1840 wurde die Taunusbahn zwischen Frankfurt und Wiesbaden als eine der ersten acht Strecken in Deutschland eingeweiht. Damit war die Grundlage geschaffen, Frankfurt zu einem der Hauptknotenpunkte des Eisenbahnverkehrs auszubauen. Mit der Eröffnung der Taunusbahn wurde die westliche Anbindung an das nationale Eisenbahnnetz vorbereitet. Der Bau dieser Strecke hatte fast vier Millionen Gulden verschlungen. Am 27. Juli 1846 folgte mit der Main-Neckar Bahn die Südanbindung nach Heidelberg, und am 15. Mai 1852 wurde mit der Main-Weser Bahn die Nordstrecke nach Kassel eröffnet. Zuvor war bereits mit der über eine Aktiengesellschaft finanzierten Hanauer Bahn die Verbindung zur Ludwigsbahn nach Bayern hergestellt worden. Dazu kamen noch einige kleinere Lokalbahnen für die Erschließung der Region. Die Investitionen beliefen sich insgesamt auf über elf Millionen Gulden, die ungefähr zur Hälfte von privaten Aktiengesellschaften und zur Hälfte durch die Ausgabe von städtischen Anleihen finanziert worden waren. Statt abseits der zukünftigen Schienenstränge zu liegen, gelang es der Stadt, das angestrebte Ziel innerhalb weniger Jahre zu erreichen und neben Leipzig, Köln, München und Berlin zu einem der bedeutendsten Eisenbahnknoten in Deutschland aufzusteigen.³¹

Rheinische Zukunftspläne und das Projekt einer Ostbahn Die Hauptauseinandersetzungen um die Ausrichtung des Netzes fanden jedoch nicht in und um Frankfurt statt, auch nicht in Bayern mit den Eisenbahnzentren München, Augsburg und Nürnberg, auch nicht in Südwestdeutschland und den Eisenbahnknoten Mannheim und Mainz und ebenfalls nicht in Sachsen mit der ersten Fernbahn zwischen Leipzig und Dresden. Die Hauptdiskussion wurde zwischen Köln als dem geplanten großen Knoten eines weitläufigen westeuropäischen Netzes und Berlin, dem Zentrum des Eisenbahnsterns im Nordosten Preußens, geführt. Das Kölner Bürgertum hatte sich sehr früh in die Eisenbahndiskussion eingeschaltet. Den Hintergrund bildete die große politische

Umwälzung nach der Julirevolution in Frankreich, die Abspaltung der südlichen holländischen Provinzen und die abnehmende Bedeutung des Rheintransits durch den belgischen Staatsbahnbau. Köln erkannte sofort die große Chance, die holländische Rheinstraße und die Häfen Amsterdam und Rotterdam zu umfahren und an der Umlenkung der Handelsströme nach Antwerpen zu partizipieren. Doch die Visionen reichten noch viel weiter. Sie erstreckten sich auch auf die rechtsrheinischen Kohlegebiete und das gewaltige Szenario, Deutschland ins Industriezeitalter zu katapultieren. Seit Mitte der zwanziger und noch mehr in den dreißiger Jahren wurde die Kohleregion an der Ruhr ebenso wie zahlreiche andere Kohlestandorte in Deutschland Bezugspunkt für die sich ausbreitende Eisenbahnbewegung. Die Projekte zum Bau von Eisenbahnen reihten sich im Bereich des Ruhrgebiets nicht nur – wie an vielen anderen Orten – in die allgemeine Forderung nach modernen Kommunikationsmitteln ein, sie sollten auch bei der Industrialisierung der rechtsrheinischen Provinzen eine herausragende Rolle spielen. Genau genommen stand die Wiege der deutschen Eisenbahnen weder in Nürnberg noch in Leipzig, wie mit dem Verweis auf die Eröffnungsjahre der ersten Dampfeisenbahnstrecken vielfach angenommen wird, sondern im Ruhrgebiet. Bereits in den zwanziger Jahren existierten im Ruhrtal die ersten Kohlenbahnen, die die Ausbeute der kleinen Stollen zum Abtransport per Schiff an die Verladestellen entlang des Flusses fuhren. Diese regten wiederum einzelne Enthusiasten zur Ausarbeitung der ersten großen Eisenbahnprojekte im Raume des späteren Ruhrgebiets an.³²

Friedrich Harkort argumentierte in seiner Denkschrift aus den zwanziger Jahren, es gelte die Interessen des Rheinlandes und Westfalens zu wahren und eine große Eisenbahnverbindung zur Hansestadt Bremen mit ihrem Nordseehafen zu bauen, damit die Monopolstellung Hollands im Rheinverkehr durchbrochen werde. Davon würden die Regierungsbezirke Minden, Münster, Arnberg, Düsseldorf und Köln profitieren und mit ihnen nicht weniger als 2,3 Millionen Menschen. Darüber hinaus listete er penibel die Vorteile eines billigen Kohlentransportes für die Salinen in Westfalen und für die Produzenten von Metallwaren im Siegerland auf, die damals in scharfer Konkurrenz zu den schwedischen und englischen Produkten standen. Er ging sogar so weit, zu behaupten, ein kräftiger Aufschwung der deutschen Industrie sei nicht möglich, *wenn wir nicht Steinkohlen und Eisensteine vermittelt einer Eisenbahn sich näher bringen*, um so mit Kraft und Beharrlichkeit *neue Zweige auf den alten Stamm zu pflöpfen*.³³

Autoren anderer Denkschriften wollten das Wuppertaler Gewerbegebiet entwickeln und besser mit Ruhrkohle versorgen, um der bergischen Eisen- und Stahlfabrikation, die *in stiller bürgerlicher Wirksamkeit sich selbst sein Schicksal wob*, auf die Sprünge zu helfen. Auch von Hauer begründete die Forcierung der Entwicklung mit der beabsichtigten Umlenkung des Handels von der Rheinschiene über Holland zu belgischen und deutschen Häfen. Die Region müsse sich auf diese *Spekulation* einer direkten Verbindung mit der Schelde einlassen und Antwerpen als einen zukünftigen Absatzpunkt für den diesseitigen Handel in Betracht ziehen.³⁴ Diese Projektansätze Harkorts und von Hauers wurden schließlich in der Denkschrift von Ludwig Henz um die Textilindustrie in Barmen und Elberfeld erweitert.³⁵ Harkort, von Hauer und Henz

wiederholten in ihren Visionen nicht einfach die Argumente, die auch in der allgemeinen Denkschriftenbewegung in bezug auf den Güterverkehr, namentlich den Transport von Kohlen geäußert wurden, sondern das Augenmerk richtete sich neben der Distribution der Kohle von vornherein auf die Zusammenführung von Kohle und Eisenerz zur billigen Stahlerzeugung und die explizite Nutzung für andere Industriezweige. Das macht deutlich, wie sehr sich die Eisenbahnpläne in der rheinisch-westfälischen Region mit der rheinländischen Vision einer Industrialisierung des Ruhrgebiets verbunden hatten. Nur so konnten sie auch realisiert werden, denn jeder Eisenbahnbau war ein kostenintensives Unterfangen und es wäre wohl bei den meisten Projekten in dieser Region bei schönen Denkschriften geblieben, wären die Projekte nicht von Teilen des rheinischen Bürgertums aufgegriffen und als zentraler Mosaikstein in ihre Industrialisierungsvorhaben eingefügt worden.

In welchen Etappen sich die Realisierung dieses ganz Deutschland umwälzenden Plans vollzog und gegen welche inneren und äußeren Widerstände sowie tradierten Wirtschaftsvorstellungen sie sich durchsetzte, ist seit längerem untersucht. Die Großkaufleute aus dem Rheinland erklärten ihr Vorhaben einer »nationale Eigenständigkeit der Industrie« um 1830 zu einem »potentiell allen Wirtschaftsbürgern gemeinsames und divergierende ökonomische Interessen überbrückendes« Gesamtinteresse. In dieses Konzept fügte sich das von den Eisenbahnenthusiasten beschworene Industrialisierungspotential der Eisenbahnen gut ein. Denn, der mächtige Hebel, die anvisierte Entwicklung in Gang zu setzen, wurde neben *billigen Steinkohlen* und *Kapitalassoziationen* vor allem in einem *beschleunigt stattfindenden Eisenbahnbau* erblickt.³⁶ Harkorts Denkschrift einer Eisenbahn von Köln nach Minden aus dem Jahre 1833 stand genau in diesem Kontext.³⁷ Ihr Pendant und die folgerichtige Verlängerung nach Westen verknüpfte sich noch im gleichen Jahr mit den Namen Ludolf Camphausen und dann David Hansemann. Die beiden Großkaufleute aus Köln und Aachen warben – anfangs mit unterschiedlichen Ansichten zum konkreten Verlauf der Strecke – um Unterstützung für das Projekt einer Fernbahn zu dem bedeutendsten belgischen Seehafen Antwerpen. Im Zentrum des Harkortschen Projekts stand die verkehrstechnische Erschließung des Ruhrgebiets, während Camphausen den Gedanken, die Monopolstellung Hollands im Rheinverkehr durch eine Eisenbahnverbindung – den »Eisernen Rhein« – nach Antwerpen zu brechen, konsequent zu Ende dachte. Im Schnittpunkt des Rheinverkehrs und der neuen Eisenbahnverbindungen lag Köln, das sich zu einer Wirtschaftsmetropole von europäischer Dimension entwickeln sollte.³⁸

Dieser Ansatz für das größte deutsche Industrialisierungsprojekt bezog die Eisenbahn nicht einfach nur ein, sie wurde immer mehr in die Rolle des eigentlichen Agenten oder besser des Motors der Entwicklung gerückt. Camphausen hatte mit Kölner Kaufleuten bereits 1833 ein Eisenbahnkomitee gegründet. Das Projekt vermied jedoch eine Direktanbindung von Aachen, wogegen sich sofort Protest erhob. An der Spitze der Opposition stand Hansemann, der sich nach mehrjährigen Auseinandersetzungen gegen Camphausen durchsetzte und mit Erfolg die Rheinische Eisenbahngesellschaft gründete. Auch der genaue Streckenverlauf des zweiten Projekts, einer Bahn von Köln an die Weser, der sich an Harkorts Vorhaben orientierte, war heftig umkämpft. Die

Pläne lösten in Elberfeld und Hagen wie auch im Bergischen Land einen Sturm der Entrüstung aus, weil der konzipierte Streckenverlauf diese Städte und Regionen links liegen ließ. Deshalb konnte die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft erst 1843 ins Leben treten.³⁹ Dicht auf den Fersen folgte die Etablierung der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft, mit der das Wuppertal erschlossen werden sollte. Auch an ihrer Gründung war Hansemann beteiligt; damit saß er in den Vorständen aller drei bedeutenden Eisenbahnunternehmungen in den preußischen Westprovinzen. Hansemann stieg damals zum bedeutendsten Eisenbahnfinanzier in Deutschland auf, der mit seinem geschäftlichen und politischen Geschick maßgeblich zum Aufbau des rheinisch-westfälischen Eisenbahnnetzes beitrug und damit eine grundlegende Voraussetzung für den Aufstieg des Ruhrgebiets zur größten deutschen Industrieregion schuf. Es sollte das am raschesten wachsende und schließlich dichteste Netz in ganz Deutschland werden (vgl. Taf. 7, 8).

Binnen weniger Jahre gewann die Köln-Mindener Gesellschaft den Anschluß nach Holland. Die Bergisch-Märkische beherrschte bald das ganze Industriegebiet von der Emscher bis weit südlich der Wupper, und auch die Rheinische Bahngesellschaft griff schließlich auf das rechte Rheinufer hinüber. Die Netze dieser Eisenbahnen verliefen nicht getrennt voneinander, sondern waren eng verflochten. Es gab nicht wenige Parallellinien, und nicht immer konnte der Streckenverlauf als geglückt gelten. Trotz der später auch damit begründeten Verstaatlichung ist hervorzuheben, daß dieser gigantische Eisenbahnbau nicht allein auf privater Initiative und privater Finanzierung beruhte, sondern sogar mehr oder weniger gegen den preußischen Staat durchgesetzt wurde. Die Initiatoren mußten dabei die Hürden des Eisenbahngesetzes von 1838, die politische Option des Vereinigten Landtags von 1847, der die Priorität im Eisenbahnbau Deutschlands nach Osten verschieben wollte, und die Unruhen der Revolution von 1848 überwinden. Alle diese politischen Hindernisse konnten das Wirtschaftsbürgertum am Rhein nicht aufhalten. Die rheinländischen Unternehmen initiierten und bauten ein weitaus größeres Verkehrsnetz, als die kühnsten Eisenbahnvisionäre erträumt hatten. Die Bergisch-Märkische Bahn hatte bei ihrer endgültigen Verstaatlichung im Jahre 1879 ein Streckennetz von 1.334 Kilometern, die Rheinische Bahn ein solches von 1.296 Kilometern und die Köln-Mindener Bahn von 1.108 Kilometern. Damit lagen zusammengenommen fast fünfzehn Prozent des damaligen deutschen Eisenbahnnetzes in deren Hand.⁴⁰ Bereits lange vor dem vollständigen Ausbau des Eisenbahnnetzes wirkten sich die modernen Kommunikationsstrukturen in einem Maße auf die Region aus, das weit über ihre ursprünglich vorgesehene Rolle als »Distributor« der Kohle und als Verbindungsglied für eine dezentrale Industrielandschaft hinausging. Es handelte sich vielmehr um das Szenario eines riesenhaften Investitions- und Infrastrukturprogramms von wahrhaft europäischer Dimension. Mit diesem Projekt, dessen Mittelpunkt ein engmaschiges Eisenbahnnetz bildete, das die preußischen Rheinlande wie die Ruhrprovinzen durchziehen sollte, geriet die selbstbewußt auftretende Bourgeoisie im Westen des Landes in Gegensatz zu der von Adelseliten bestimmten Gesellschaft in den preußischen Kernlanden im Osten und dem politischen Machtzentrum Berlin.

Die rheinischen Eisenbahnpläne standen jahrelang unter keinem allzu glücklichen Stern. Die maßgeblichen Behörden verhielten sich ablehnend, weil der Staat gerade in erheblichem Umfang in den Straßenbau investiert hatte.⁴¹ Aufgrund dieser Erfahrung kühlte der anfängliche Staatsbahnenthusiasmus der Rheinländer rasch ab, und die führenden Wirtschaftsvertreter tendierten zu einem Bau mit privaten Kapitalassoziationen.⁴² Daraus erwuchs wiederum der Wunsch nach modernen Finanzierungsinstrumentarien für private Kapitalgeber – doch auch hier blockierte der Staat. Weitere Konfliktherde kamen hinzu. Im August 1840 bat Hansemann den preußischen Finanzminister Albrecht Graf von Alvensleben um eine Zinsgarantie für den Eisenbahnbau von Köln nach Antwerpen.⁴³ Im darauffolgenden Jahr wurde zwar die Konzession für die Rheinische Eisenbahn erteilt, jedoch entbrannte sofort ein Streit über den Verlauf der Strecke, wobei die Regierung zwischen den verschiedenen Komitees in Köln, Aachen, Düsseldorf und in der Bergisch-Märkischen Region lavierte.⁴⁴ Im Jahre 1842 reiste Hansemann erneut mit der Bitte um Zuschüsse nach Berlin. Doch die Gelder flossen wie in den anderen Staaten nur spärlich. Er erreichte zwar die Bewilligung einer Zinsgarantie von 3,5 Prozent und sogar einen Zuschuß in Höhe von einem Siebtel der Bausumme, doch mit diesem Angebot war zugleich der Vorbehalt einer Verstaatlichung verbunden. Dazu kamen hinderliche Auflagen wie etwa die, Bauvorhaben links und rechts des Rheins von unterschiedlichen Gesellschaften durchführen zu lassen. Das ging der Direktion der Gesellschaft zu weit. In diesen Tagen sprach sie offen von Erpressung, und der Unmut über die Verzögerungen durch Berliner Beamte von Karl Ferdinand Friedrich Nagler über Christian von Rother bis hin zu Adolf Graf von Arnim war groß. Camphausen klagte bitter, daß in Berlin *kein Mensch etwas von Eisenbahnangelegenheiten verstehe*. Die Unzahl der vorliegenden Eisenbahnpläne und Konzessionsgesuche, *die ungeheure Windbeutelei, die mit schlechten Projekten betrieben werde*, schade den guten sehr. Die Entscheidungen, würden nicht so sehr *nach Gründen und Billigkeit, sondern nach Gunst und Fürsprache getroffen*.⁴⁵ Der Unmut mündete in eine immer schärfer werdende Bürokratiekritik und schwer stand der Vorwurf von der wirtschaftspolitischen Inkompetenz einer *intransigenten Beamtenherrschaft* im Raum.⁴⁶

Die Kölner lamentierten nicht ohne Grund, denn weitaus zügiger als die rheinischen Bahnen entwickelten sich die Linien, die auf Berlin zuliefen und die preußische Hauptstadt bereits 1846 zum Zentrum eines großen Eisenbahnsterns machten. Diese von der Hauptstadt nach allen Seiten ausstrahlenden Strecken zielten auf eine gleichmäßige Durchdringung des Landes im Westen wie im Osten. Berlin hatte sich nicht gerade früh am Aufbau des deutschen Eisenbahnnetzes beteiligt. Es war ein Justizkommissar, der sich schließlich berufen fühlte, die Eisenbahnfrage anzustoßen. Im Jahre 1834 bewarb er sich um den Bau einer Eisenbahn von Berlin über Potsdam nach Magdeburg und von dort weiter einerseits nach Leipzig, andererseits nach Hamburg. In späteren Eingaben schlug er noch Eisenbahnverbindungen nach Stettin, Frankfurt/Oder und Halle vor. Es gelang ihm, das Interesse des Kronprinzen für die »Herstellung eines das ganze Land überziehenden Eisenbahnnetzes« zu wecken und die Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft zu gründen.⁴⁷ Kurz nach dem ersten

Spatenstich der Berlin-Potsdam Bahn trat im April 1836 ein »Comité« zusammen, um sich für das Projekt einer Eisenbahn von Berlin nach Riesa, das auf halbem Weg von Leipzig nach Dresden lag, einzusetzen. Es entstand die Berlin-Sächsische Eisenbahngesellschaft, die am 21. Mai 1836 genehmigt wurde. Der ersten Strecke nach Potsdam, eröffnet im Jahre 1838, folgten deshalb rasch weitere nach. 1841 wurde die Eisenbahn nach Anhalt fertiggestellt, nachdem im Jahr zuvor die Verbindung von Magdeburg nach Leipzig eröffnet worden war. Im Jahre 1842 war Berlin mit dem wichtigsten Ostseehafen Stettin verbunden, und von dort aus begann der Weiterbau nach Stargard als Option einer großen Verbindung nach Ostpreußen. 1842 beziehungsweise 1846 folgte in westlicher Richtung die Eisenbahn zum größten Nordseehafen Hamburg und in östlicher nach Frankfurt/Oder. Letztere sollte über Guben nach Breslau verlängert werden. Auch diese Strecke galt als möglicher Ausgang für eine Verlängerung über Posen nach Ostpreußen.⁴⁸

Gerade der Bau der Ostbahn sollte eine gleichmäßige Erschließung des Landes ermöglichen. Die Regierung in Berlin hegte außerdem die Hoffnung, mit Hilfe der Eisenbahn die eigentlichen Stammlande des preußischen Staates wirtschaftlich zu entwickeln und damit als Gegengewicht zu den erst 1816 erworbenen und prosperierenden Gebieten im Westen aufbauen zu können. Dazu kamen militärische Überlegungen und ein großes Interesse des Staates, die weit im Osten liegenden Provinzen enger an die Hauptstadt heranzuziehen. Der Bau der Ostbahn war eines der umstrittensten Infrastrukturprojekte der deutschen Geschichte. Ihre vom preußischen Staat vorangetriebenen Planungen fielen nicht nur in den Vormärz, ihr Bau war für die rheinische Bourgeoisie im Westen des Landes auch wirtschaftlich uninteressant. Vor allem jedoch kollidierten die Pläne mit den kühnen Bauvorhaben der zum Industrialisierungssprung ansetzenden Bankiers, Großkaufleute und Fabrikanten der Städte Aachen und Köln. Die Eliten des Rheinlandes sahen sich bereits – ganz ähnlich wie Scharrer dies für Nürnberg skizziert hatte – im Zentrum der großen von Norden nach Süden und von Westen nach Osten verlaufenden Verkehrsströme Europas. Das zentrale Unternehmen der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, die Verbindung des Rheins mit Belgien sowie die Erschließung der rechtsrheinischen Provinzen und ihrer Kohlenlager hatte für sie deshalb oberste Priorität. Die Berliner Eisenbahnpläne liefen dem zuwider. Hansemann übte deshalb früh und scharf Kritik an den Ostbahnplänen. Im Osten gebe es nur dünn besiedelte Gebiete, und die Gewerbelandschaft sei kaum entwickelt. Das lasse einen Eisenbahnbau dort *in der Anfangszeit* wenig attraktiv erscheinen. Er stelle sich *erst nach langen Jahren als Bedürfnis* dar, *dagegen sind aber andere Bahnstrecken zu berücksichtigen* – und damit meinte er Bahnlinien im Westen des Reichs.⁴⁹ Tatsächlich wies das Streckennetz im Westen bis 1846 noch große Lücken auf, obwohl erste Denkschriften von Harkort für die Erschließung der rechtsrheinischen Provinzen bereits seit den zwanziger Jahren vorlagen. Hansemanns Votum für einen konzentrierten Eisenbahnbau in den wirtschaftlich entwickelten Zentren des Rheinlandes traf sofort auf Widerstand. Der Ostverkehr sei nicht so gering, wie Hansemann annehme, meinte A. W. Beyse in einer von ihm verfaßten Denkschrift, und warf die zentrale Frage auf: *Wie kommt wohl der ostpreußische Steuerpflichtige dazu,*

den Rheinländern eine zu theuer angelegte Eisenbahn zu bezahlen, und noch obendrein das Vergnügen zu haben, viele Jahre zu warten, bis auch die Reibe an ihn kommt. Wir sind der Meinung: Die Bahnen sollten von dem Zentralpunkt Berlin aus, weiter geführt werden, wie man jetzt angefangen hat; denn alle von dort aus bis jetzt angelegten Eisenbahnen bedürfen keiner Zinsengarantie und ihre Verlängerung bis zu bedeutenden Städten in der Hauptrichtung ebenfalls nicht. Und er fügt hinzu: Aus gewissen Gründen kann ein Preußisches Eisenbahnsystem nur dann gedeihen, wenn es von Berlin aus nach den entfernten Provinzen, nicht aber isolirt in den fernen Provinzen ausgeführt wird, so sehr auch die Aktionäre der Bahnen am Rhein und in Oberschlesien das Gegenteil wünschen mögen.⁵⁰ Deutlicher konnte der Interessengegensatz zwischen Berlin und dem Rheinland nicht auf den Punkt gebracht werden. Wenig später eskalierte der Konflikt.⁵¹

»Bei Geldfragen hört die Gemütlichkeit auf« Pläne für einen Eisenbahnbau in Ostpreußen existierten bereits seit den dreißiger Jahren. Sie zielten auf eine Verbesserung der Infrastruktur in diesen Landesteilen. Damals existierten nur wenige Chausseen, und der Transport der Landesprodukte Getreide für den Export, Holz, Wolle und Vieh vollzog sich in erster Linie über die Flüsse und einige wenige Kanäle.⁵² Eine ernsthafte Diskussion um den Bau von Bahnen in Ostpreußen begann erst im Jahre 1842. Verhandlungsorte waren die gerade geschaffenen ständigen Ausschüsse der Provinziallandtage sämtlicher Provinzen. Den Anlaß bildete eine Denkschrift, wie Einnahmeüberschüsse des Staates aus Steuern und Zölle zu verwenden seien. Den Mitgliedern der ständigen Ausschüsse wurde darin vorgeschlagen, sie unter anderem für die Verbesserung der Kommunikationsmittel im Osten zu verwenden. Im Raum standen drei mögliche Linien, für deren Bau der Staat die Zinsgarantie übernehmen wollte. Die Diskussion im Oktober und November 1842 in Berlin unter der Leitung des preußischen Staatsministers Ernst Albert von Bodelschwingh erbrachte die erwünschte Zustimmung zum Bau einer Ostbahn und zur Einrichtung eines Fonds, aus dem die Voruntersuchungen bestritten werden sollten. Prinzipiell stimmten die Vertreter der Ausschüsse auch einem Staatsbahnbau zu, doch sprach sich die Regierung dagegen aus, weil es unklar war, wie ohne eine Verletzung der Kabinettsordre vom 17. Januar 1820, die die Bewilligung zusätzlicher staatlicher Aufwendungen an die Zustimmung einer allgemeinen Volksvertretung koppelte, eine Staatsbahnanleihe aufgenommen werden sollte.⁵³

Die Entscheidung der Regierung und der ständigen Ausschüsse löste in den Städten der Ostprovinzen eine lebhafte Diskussion um den Verlauf einer Strecke nach Königsberg aus. Die Stadt Posen schickte gleich eine Delegation des Magistrats nach Berlin, die für die Interessen der Stadt an einer Verbindung nach Stettin werben sollte. Andere Städte folgten, und auch die Provinziallandtage mischten sich in die Diskussion ein. Ein jeder suchte seine mehr oder weniger wichtige Stimme für eine der Linien in die Waagschale zu werfen. Der Provinziallandtag der Mark Brandenburg und des Markgrafentums Niederlausitz wollten die Neumark berücksichtigt

sehen, die Städte Golzow, Landsberg an der Warthe, Küstrin, Friedeberg, Woldenberg, Czarnikau, die Kaufmannschaften und die städtischen Behörden von Königsberg, Danzig, Insterburg, Graudenz, die Kreisstände – alle wollten sie die Eisenbahn, um ihren Vorteil in Anspruch zu nehmen.⁵⁴

Im November 1844 lagen die ersten Vorschläge für einen Streckenverlauf von der Berlin–Stettiner Eisenbahn über Dirschau nach Königsberg vor. Zwei andere Varianten benannten Streckenverbindungen von Berlin nach Bromberg oder von Berlin über Frankfurt/Oder nach Posen. Über die Vorschläge entbrannte eine längere Diskussion, in die neben wirtschaftlichen Argumenten auch politische Überlegungen und militärische Aspekte einfließen. Im Ergebnis wurde die zweite Variante lange Zeit bevorzugt, weil sie den »Waffenplatz« Küstrin in die Planungen einbezog.⁵⁵ Dieses vorläufige Resultat wurde jedoch nicht publiziert und war somit der Öffentlichkeit unbekannt. Trotzdem operierten die Staatsministerien von nun an von dieser Position aus. Den Beginn der Bauarbeiten markierte somit keine klare Entscheidung über den Verlauf der Strecke und ihren Ausgangspunkt, sondern die Regierung legte nur den Weichselübergang bei Dirschau fest. Dort etablierte sich 1844 das Eisenbahnkomitee Posen, und 1845 begannen die vorbereitenden Arbeiten zum Brückenbau.

Noch im selben Jahr entschied sich das Staatsministerium für den Bau der Eisenbahn von Berlin nach Bromberg, doch gerieten die Vorbereitungen für eine Anleihe mitten in die Geldkrise von 1846. Statt des geplanten Baubeginns mußte der Staat den notleidenden Bau der Strecke von Stettin nach Stargard mit einer Zinsgarantie und einem Zuschuß in Höhe von fünf Millionen Thalern unterstützen. Das war immerhin ein Siebtel der gesamten Baukosten. Angesichts der Krise schwand das Interesse von privaten Kapitalanlegern an der Ostbahn. Der preußische Staat konnte nicht einspringen, denn er war weitgehend paralysiert, weil die Stützmaßnahmen wie auch der Brückenbau bei Dirschau die Gelder des 1842 eingerichteten Eisenbahnfonds weitgehend erschöpft hatten.⁵⁶ In dieser Situation verließ die Staatsregierung ihre ablehnende Position gegenüber einem Staatsbahnbau und traf Vorbereitungen für eine Staatsanleihe und eine Fortsetzung des Baus unter Federführung des Staates. Das kollidierte mit den Eisenbahninteressen der Bourgeoisie im Rheinland, die den Kapitalmarkt für die Vollendung ihrer rechtsrheinischen Linien, insbesondere der Köln–Mündener Eisenbahn, und für die Erschließung des Ruhrgebiets benötigte. Im Westen wie im Osten wurden ehrgeizige Projekte verfolgt. Beide trug der in dieser Zeit darniederliegende Kapitalmarkt nicht. Rasch spitzte sich deshalb der Interessenskonflikt zu. Zur Spekulationskrise kam die politische Krise.⁵⁷

Am 23. März 1847 legte die Regierung eine Vorlage für den für Juni geplanten Vereinigten Landtag vor, die die Aufforderung enthielt, für den Ostbahnbau Staatsanleihen in Höhe von jährlich zwei Millionen Thalern *in Erwägung zu nehmen*.⁵⁸ Der Versuch, den unrentablen Bau zu erzwingen, ließ die Widersprüche zwischen der Wirtschaftselite im Westen und der preußischen Regierung eskalieren. Auf dem Vereinigten Landtag von 1847 wuchs sich das Problem schließlich zu einem Kampf um politische Rechte aus, weil der preußische Staat sich im Jahre 1820 festgelegt hatte, die Staatsschulden nicht über 180 Millionen Thaler anwachsen zu lassen und eine andere

Regelung nur mit Zustimmung einer gesamtstaatlichen Versammlung vorzunehmen. Genau das aber war der Vereinigte Landtag nicht. Nachdem die Opposition bei dieser Gelegenheit auch noch schwere Verstöße des Staates gegen das Haushaltsrecht entdeckt hatte, befanden sich dessen Vertreter in schweren Erklärungsnöten. Diese nutzte die Opposition, der die beiden rheinischen Bankiers und Eisenbahnunternehmer Ludolf Camphausen und David Hansemann angehörten, geschickt für eine Interessenpolitik des Rheinlandes und damit für den privaten Eisenbahnbau in den wirtschaftlichen Zentren im Westen des Landes.⁵⁹ Insbesondere Hansemann nutzte die Gelegenheit und rechnete mit den zunehmend als drückend empfundenen politischen Zuständen in Preußen ab. *Gibt es ein erhabeneres Schauspiel, führte er aus, als das, dessen Zeuge wir jetzt sind? Ein Land, das der Kommunikationsmittel bedürftig ist, ein Land, welches fühlt, daß seine Entwicklung durch den Mangel derselben leidet, will nicht diesen Mangel ersetzen durch das Opfer von Rechtsprinzipien, will nicht die Eisenbahn um den Preis des Rechts erkaufen, und weiter fuhr er fort, bei Geldfragen hört die Gemüchlichkeit auf.*⁶⁰

Rasant entwickelte sich die Eisenbahnfrage über die Finanzfrage zur Verfassungsfrage, denn die Diskussion am 7. bis 9. Juni 1847 spitzte sich nach dieser Rede immer mehr auf die Frage zu, ob der Vereinigte Landtag überhaupt befugt sei, die gewünschte Staatsanleihe zu bewilligen, weil den ständigen Ausschüssen der Provinziallandtage doch nur das Recht für eine gutachterliche Tätigkeit und nicht das einer ständischen Vertretung zustehe. Die eigentliche Brisanz der Debatte bestand allerdings darin, daß eine politische Pattsituation entstand, die Freiraum zur systematischen Entfaltung des vormärzlichen Reformprogramms bot. Ganz im Sinne der liberalen Opposition wurde die Anleihe mit 360 gegen 179 Stimmen abgelehnt. Damit wurde mit sofortiger Wirkung der Bau bei Dirschau eingestellt. Noch viel gewichtiger als der Baustopp der Ostbahn war jedoch der Umstand, daß sich das Problem der Finanzierung einer Eisenbahn am Vorabend der Revolution von 1848 mit zentralen Fragen der Verfassungsdiskussion verknüpfte. Der Streit um den Ostbahnbau entglitt den Kontrahenten und bildete den Auftakt zur Revolution von 1848.⁶¹

5. Die Eisenbahn und die Revolution 1848/49

Beförderer der Märzhoffnungen Die Themen der Denkschriftenliteratur sind ein Beleg für die enge Verbindung der Eisenbahnbewegung mit der politischen Bewegung des Vormärzes. Insofern war die Eisenbahnfrage von Anfang an politisch-ideologisch befrachtet. Nachdem sich die ersten Erfolge eingestellt hatten, die erhofften Wirkungen von den Ergebnissen übertroffen worden und auf der Grundlage des neuen Verkehrssystems gewaltige Industrialisierungsprojekte angelaufen waren und sich die Eisenbahngesellschaften ihrer Macht bewußt wurden, nahm auch die Bereitschaft zum Konflikt mit den staatlichen Behörden zu. Die Kontroverse um die Prioritäten des Eisenbahnbaus zwischen der rheinischen Bourgeoisie und den alten Eliten in der preußischen Hauptstadt brachte es ans Tageslicht, wie sehr sich diese neue Opposition radikalisiert hatte. Der Einfluß der Eisenbahnen auf das politische Geschehen reichte jedoch viel weiter, denn sie waren nicht nur ein Anlaß für die Revolution, sie gehörten auch zu ihren zentralen Rahmenbedingungen. Die europäische Revolution von 1848 entfaltete sich auf der Grundlage eines neuen und weitaus effizienteren und schnelleren Transportsystems. Das galt sowohl für den Personen- und Gütertransport als auch für die Verbreitung von Nachrichten. Hierin bestand ein wesentlicher Unterschied zur Französischen Revolution von 1789.¹

Viele Strecken waren 1848 bereits gebaut, und längst war ein mächtiges, die deutsche Staatenwelt wirkungsvoll verbindendes Kommunikationsnetz entstanden. Dieses Netz diente im Vormärz auch der liberalen Bewegung. Es erleichterte die Zusammenkunft der Oppositionellen, den persönlichen Gedankenaustausch und damit die Formierung einer Reformbewegung gegen die politische Reaktion. In den Monaten vor den Märzereignissen hatten die politischen Führer der liberalen und demokratischen Bewegung bei ihren Treffen und Versammlungen ebenfalls verstärkt das neue Verkehrsmittel benutzt. In den Tagen des Revolutionsausbruchs im Februar 1848 diente es vielen Tausenden, um bei überregionalen Zusammenkünften dabei zu sein. Dieses auffällige Treiben versuchten die württembergische und die badische Regierung einzudämmen und bildeten eine gemeinsame Kontaktgruppe aus höheren Polizeibeamten, um die Erkenntnisse über liberale und demokratische Aktivitäten auszutauschen. Als Treffpunkt wurde Darmstadt ausgewählt. Auf diesen Treffen berichteten die Polizisten im November 1847 über Turner, die zu Geld- und Waffensammlungen aufriefen, und daß die Eisenbahn, von Frankfurt südwärts, diesen Bestrebungen sehr entgegenkommen würde.²

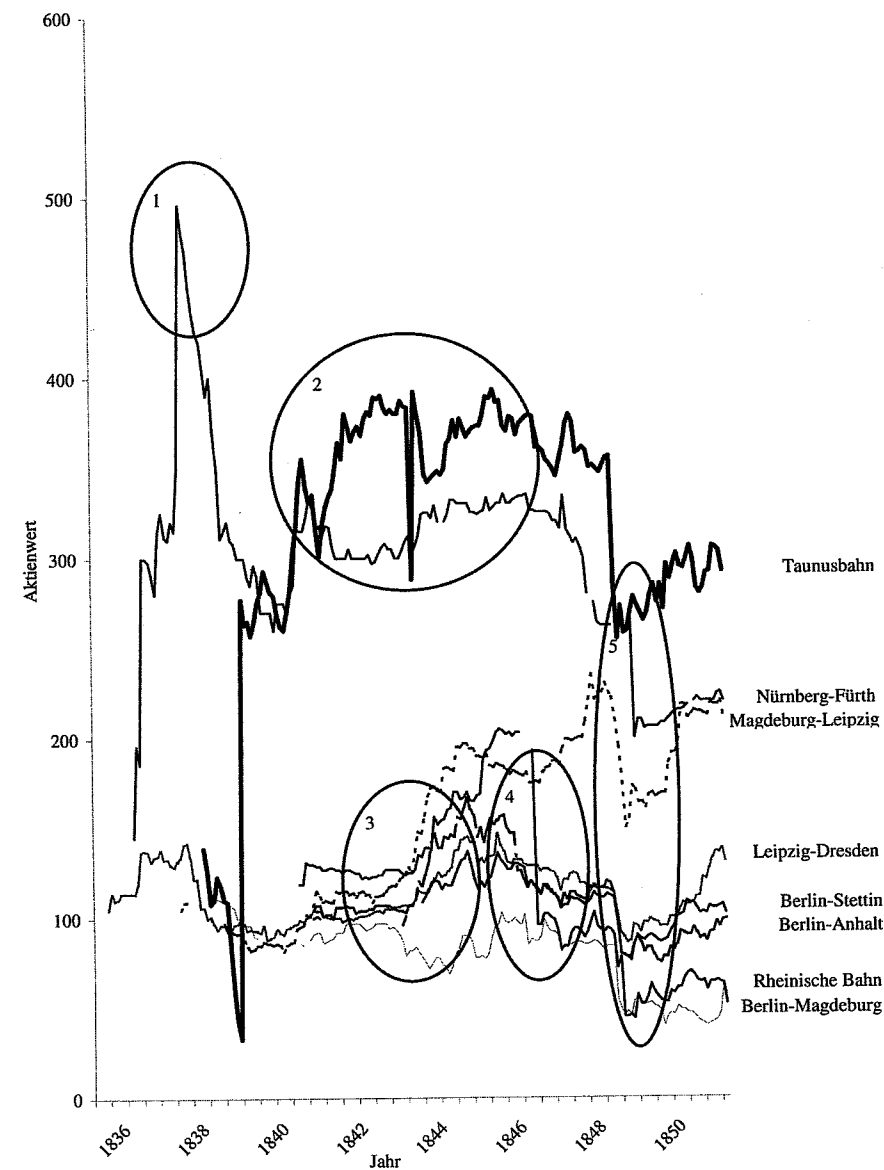
- nen, S. 154ff., u. Reden, Eisenbahn, Bd. 4, S. 1671–1711.
- 58 Die Eisenbahn-Spekulation und nebenbei eine Jereminade, in: Fjb 9, H. 22, 1837, S. 143.
- 59 Vgl. Ansichten über die Eisenbahn-Angelegenheit. Uneigennützig Patriotismus, in: Fjb 9, H. 30, 1837, S. 209.
- 60 Zu den Kosten des Baus vgl. Krug, Beschreibung, S. 353, u. Einiges über die Taunus-Eisenbahn, in: FGC I, H. 10, 1841, S. 99f.
- 61 Subscriptionsliste von 1844 zur Erbauung der Friedrich Wilhelm Nordbahn mittels durch Actien Beteiligung aufzubringendes Capital von 8 Millionen Rthlr. auf dem 14 Thlr. Fuß, Litera D. eröffnet am 24. September 1844, geschlossen am 25. September 1844. Institut für Stadtgeschichte Frankfurt am Main, Bethmann Archiv, Bestand B, Subscriptionslisten, 42.3.
- 62 Zu Chamisso vgl. Minaty, Vorwort, S. 12 u. 36ff.
- 63 Adalbert von Chamisso, zit. n. Minaty, ebd. S. 13f.
- 64 Schliebusch, Eisenbahn, S. 21.
- 65 Beck, Eisenbahn, S. 46f.
- 66 Zu den steil ansteigenden Nutzerzahlen vgl. König, Geschichte, S. 138ff.
- 67 Vgl. Stürmer, Eisenbahnen, S. 9.
- 68 Vgl. Mayer, Geographie, S. 10.
- 69 Arzberger, Eisenbahnen, S. 1. Zum Stand der Entwicklung vgl. auch Crelle, Zahlen.
- 70 Stürmer, Eisenbahnen, S. 10.
- 71 Vgl. Westerdiek, Industriezeitalter, 107; Mayer, Geographie, S. 9f. u. 48, u. Festschrift über die Thätigkeit, S. 398ff.
- 72 Vgl. Mayer, ebd. S. 10, u. Die Deutschen Eisenbahnen in ihrer Entwicklung, S. 22–28.
- 73 Bürger, Eisenbahnen, S. 336, listete 1846 bereits 34 Gesellschaften auf.
- 74 Der Eisenbahnsektor verbrauchte zeitweilig 55 Prozent der gesamten deutschen Roheisenproduktion. Vgl. Fremdling, Eisenbahnen, S. 74–85.
- 75 Ebd. S. 13ff.
- 76 Vgl. etwa Allgemeiner Verwaltungs- und Bau-Bericht der Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, S. 23 u. 26–30.
- 77 Vgl. Hippel, Überall sparsam, S. 145–184, u. Walbrach, Leben, S. 363–405.
- 78 Vgl. Art. »Bahnhöfe«, in: Röhl, Encyclopädie, Bd. 1, S. 244–256, u. Krings, Bahnhofsarchitektur, S. 15–31.
- 79 Wulff, Eisenbahn-Empfangsgebäude, S. 9.
- 80 Vgl. allgemein zu den Zweckbauten der Eisenbahn Kubinsky, Architektur, S. 7ff. u. 112ff.
- 81 Nach Andresen, Darstellung, S. 160, u. Braun, Tempo, S. 72, haben erst die Impressionisten das Leben in der Großstadt und seinen neuen Verkehrssystemen zu einem wichtigen Gegenstand ihrer Malerei gemacht. Braun stützt sich dabei auf Moos und Smeenk, Avant Garde. Eine andere Position vertrat Weinhold, Motiv, S. 26ff. Tatsächlich finden sich bedeutende Ausnahmen vom allgemeinen Trend.
- 82 Vgl. Brown, Brücken, S. 41, u. Brugger und Schröder, Zaungast, S. 44. Zum künstlerischen Phänom der Bewegung vgl. Häusler, Fallacies, S. 83, u. Wagner, Blick, S. 530.
- 83 Vgl. Bockemühl, Turner, S. 74; Bockemühl, Innocence, S. 27, u. Bättschmann, Entfernung, S. 113. Zur kunsthistorischen Interpretation vgl. Braun, Tempo, S. 87f.
- 84 Braun, ebd. S. 76.
- 85 Vgl. Volkman, Bewegungsproblem, S. 3, u. Frey, Zeitproblem, S. 22f.
- 86 Braun, Tempo, S. 76.
- 87 Ebd. S. 78. Vgl. auch Wagner, Blick, S. 532.
- 88 Braun, ebd. S. 78. Vgl. auch Frey, Zeitproblem, S. 230. Zu Menzels Bild vgl. Kurze, Kunst, S. 18, u. Weinhold, Motiv, S. 5–9.
- II. Der Bau des Netzes
4. Der Netzausbau im Widerstreit der Interessen
- 1 Stürmer, Eisenbahnen, S. 9.
- 2 Vgl. Gall, Eisenbahn, S. 19f. Zur Theorie des Staatsbahnmonopols vgl. Ziegler, Eisenbahnen, S. 21f., 32f. u. 535ff., u. ders., Verstaatlichung, S. 98–127.
- 3 Arzberger, Eisenbahnen, S. 9.
- 4 Ebd. S. 14.
- 5 Memorial. Ehrerbietige Vorstellung, S. 4f.
- 6 List, Eisenbahnsystem, S. 155–195.
- 7 Hegel, Grundlinien, S. 404.
- 8 Vgl. Fremdling, Eisenbahnen, S. 20.
- 9 Fuchs, Eisenbahnprojekte, S. 19.
- 10 Vgl. Haas, Abhängigkeit, S. 369–428.
- 11 Zur Auflösung von Komitees und Gründung von Staatsbahnen vgl. Scheyrer, Main-Neckar-Bahn, S. 1; Hoppstädter, Entstehung, S. 23–30, u. 45–49, u. Sturm, Eisenbahnen, S. 57ff. Zum Kölner Eisenbahnkomitee vgl. Fuchs, Eisenbahnprojekte, S. 19. Zu den Problemen des Mainzer Eisenbahnkomitees vgl. Döhn, Eisenbahnpolitik, S. 42.
- 12 Klee, Eisenbahngeschichte, S. 27f.
- 13 Ebd. S. 37f.
- 14 Nach dem ersten Betriebsjahr betrug die Dividende zwanzig Prozent. Vgl. Mertens, Scharrer, S. 319, u. Mück, Eisenbahn, S. 206f.
- 15 Zu den Problemen der Rheinischen Eisenbahn vgl. Klee, Eisenbahngeschichte, S. 41ff.
- 16 Vgl. Schwabe, Rückblick, S. 20. Vgl. auch die Argumente in Ueber Eisenbahnen auf Staatsrechnungen, S. 6, 23–27 u. 45.
- 17 Hansemann, Ausführungen, S. 1. Zu Hessen, Württemberg und Bayern vgl. Scheyrer, Main-Neckar-Bahn, S. 12; Supper, Eisenbahnwesens, S. 4; Kitter, Eisenbahn-Empfangsgebäude, S. 48, u. Marggraf, Staatseisenbahnen, S. 18. Zur Diskussion um die staatliche Finanzierung in Baden vgl. Hippel und Gleber, Ding, 78ff.
- 18 Schwabe, Rückblick, S. 20.
- 19 Döhn, Eisenbahnpolitik, S. 46.
- 20 Ebd. S. 19.
- 21 Zur These von der Kapitalarmut als Ursache für den Rückschlag nach dem Eisenbahnfieber vgl. Döhn, ebd. S. 32, u. Cohn, Anfänge, S. 656. Rainer Fremdling bestritt diese These. Vgl.

- Fremdling, Eisenbahnen, S. 129 u. 137f.
- 22 Allgemein zur Netzentwicklung vgl. Euler, Die strukturelle Entwicklung, S. 164–192; Haas, Abhängigkeit, S. 369–428, u. Mayer, Geographie. Zum französischen Netz vgl. Caron, Development, S. 149–165, u. Mitchell, Train Race, S. 247.
- 23 Newhouse, Vorschlag, S. 80 u. 126, u. Ueber Eisenbahnen auf Staatsrechnungen, S. 44.
- 24 Scharrer, Eisenbahn, S. 44 u. IV.
- 25 Orth, Kleinstaaterei, S. 31f.
- 26 Vgl. List, Eisenbahnsystem, S. 155–195.
- 27 Vgl. Allekotte, Meyer, S. 20. Zum Hintergrund der Diskussion vgl. Fleck, Eisenbahnen, S. 32–39.
- 28 Vgl. Roth, Stadt und Bürgertum, S. 217ff.
- 29 Vgl. Heyn, Banking, S. 125f.
- 30 Zur Entwicklung der Taunusbahn vgl. Roth, Stadt und Bürgertum, S. 301–308.
- 31 Zu den Frankfurter Eisenbahnen vgl. Orth, Kleinstaaterei, S. 48–58, u. Schomann, Hauptbahnhof, S. 10f.
- 32 Zur Rolle der Eisenbahn im Ruhrgebiet vgl. Roth, »... denn die Eisenbahn war es ...«, 102ff.; Reden, Eisenbahn, Bd. 2, S. 884–888; Berg, Entwicklung, S. 2f., u. Steitz, Entstehung, S. 97–115.
- 33 Harkort, Eisenbahn, S. 16 u. 23. In bezug auf das Siegerland vgl. Steitz, ebd. S. 116–123.
- 34 Hauer, Richtung, S. 5, 9 u. 14.
- 35 Vgl. Henz, Bericht, S. 2.
- 36 Boch, Wachstum, S. 22 u. 133.
- 37 Vgl. Harkort, Eisenbahn, S. 4.
- 38 Vgl. Schwann, Camphausen, Bd. 1, S. 287–305. Zur Rolle des Eisenbahnbaus für die Industrialisierung des Rheinlandes vgl. Boch, Wachstum, S. 23.
- 39 Zur Entstehung der Köln-Mindener Eisenbahn vgl. Kind, Ausdehnung, S. 34ff.; Steitz, Entstehung, S. 202–244, u. Reininghaus, Eisenbahnen, S. 26ff. Zur Rolle Hansemanns vgl. Bergengrün, Hansemann, S. 11f. u. 236, u. Ottmann, Hansemann, S. 67ff.
- 40 Zahlen nach Ottmann, ebd. S. 70. Zur Netzbildung der Eisenbahnen im Ruhrgebiet vgl. Derikartz, Eisenbahnanlagen, S. 5–12 u. Anlage 2, u. Sander, Entwicklung, S. 11–26 u. 34–38. Der zuweilen unrationelle Wildwuchs bildete später den Anlaß zur Verstaatlichung. Vgl. Ottmann, ebd. S. 70 u. 75–78.
- 41 Vgl. Fleck, Eisenbahnen, S. 4.
- 42 Ludolf Camphausen und David Hansemann konnten sich durchaus mit der Idee eines staatlichen Eisenbahnsystems anfreunden, doch war ihnen der geringe finanzielle Handlungsspielraum des preußischen Staates bekannt. Vgl. Wehler, Gesellschaftsgeschichte, Bd. 2, S. 617f., u. Gall, Eisenbahn, S. 26ff.
- 43 Zu den Konflikten vgl. Boch, Wachstum, S. 177f.; Brophy, Capitalism, S. 87ff., u. Klee, Eisenbahngeschichte, S. 25.
- 44 Vgl. Fleck, Eisenbahnen, S. 28f.
- 45 Camphausen zit. n. Schliebusch, Eisenbahn, S. 88.
- 46 Boch, Wachstum, S. 178.
- 47 Fleck, Eisenbahnen, S. 5.
- 48 Zu den Strecken nach Berlin vgl. Maier, Anhalter Bahnhof, S. 21; Fleck, ebd. S. 7, 13–15, 17–22 u. 263–278, u. Klee, Eisenbahngeschichte, S. 59–63.
- 49 Vgl. Hansemann, Ausführungen, S. 13, 18 u. 21.
- 50 Beyse, Unparteiische Beurtheilung, S. 22 u. 32. Siehe auch ebd. S. 10ff., u. die kritische Betrachtung in Über das Verhältnis des Staats zur Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, S. 4 u. 16.
- 51 Vgl. Hansemann, Ausführungen, S. 74.
- 52 Born, Ostbahn, S. 884. Zum traditionellen Güterverkehr vgl. ebd. S. 936f.
- 53 Vgl. ebd. S. 887f., u. Leyen, Verhandlungen, S. 1–21.
- 54 Born, ebd. S. 892f.
- 55 Vgl. ebd. S. 899 u. 902, u. Reden, Eisenbahn, Bd. 2, S. 746–763.
- 56 Vgl. Born, ebd. S. 904.
- 57 Vgl. Stürmer, Eisenbahnen, S. 18–24.
- 58 Zit. n. Born, Ostbahn, S. 905. Vgl. auch Schwabe, Rückblick, S. 18–24.
- 59 Zum Hintergrund vgl. Valentin, Revolution, Bd. 1, S. 79f., u. Koselleck, Preußen, S. 619ff.
- 60 Der erste Vereinigte Landtag in Berlin, S. 1506.
- 61 Vgl. Gall, Eisenbahn, S. 23, u. Leyen, Eisenbahnpolitik, S. 141ff. Zum Ostbahnbau vgl. Born, Ostbahn, S. 907.
5. Die Eisenbahn und die Revolution 1848/49
- 1 Die Bedeutung der Kommunikationsmittel für die Entfaltung der Revolution 1848 ist im konkreten kaum untersucht. Vgl. Gall und Roth, Revolution.
- 2 Vgl. Valentin, Revolution, Bd. 1, S. 165.
- 3 Vgl. ebd., Bd. 2, S. 176. Zum Personenverkehr in den Märztagen vgl. Möller, Rolle, S. 361.
- 4 Zur Frankfurt vgl. Schwemer, Frankfurt, Bd. 3, S. 101. Zu Offenbach vgl. Schlander, Aufbruch, S. 21. Zu Berlin vgl. Wolff, Revolutions-Chronik, S. 116f.
- 5 Vgl. Schwemer, Frankfurt, Bd. 3, S. 107.
- 6 Das Tagebuch des Friedrich Ludwig Burk, S. 162. Zum Hintergrund vgl. Wettengel, Bürgerwehr, S. 24ff., u. Valentin, Revolution, Bd. 1, S. 356.
- 7 Vgl. Valentin, ebd. S. 349, 392, 397 u. 420.
- 8 Vgl. Pratt, Rail-Power, u. mit Bezug auf Kurhessen Brake, Eisenbahnen, S. 15, Anm. 29.
- 9 BN v. 18. März 1848.
- 10 Ebd.
- 11 Am 18. März wurde der Anhalter Bahnhof vom Militär besetzt. Vgl. Angerstein, März-Ereignisse, XIV, XX u. XXIII, u. Wolff, Revolutions-Chronik, S. 230. Am 19. März wollten allein aus Breslau 900 Bürger mit Extrazügen nach Berlin fahren, um die Revolution zu unterstützen. Vgl. Hachtmann, Berlin, S. 196.
- 12 Vgl. Angerstein, März-Ereignisse, XX u. 45, u. Wolff, Revolutions-Chronik, S. 207.
- 13 Vgl. Wolff, ebd. S. 227.
- 14 BN v. 21. März 1848.
- 15 Fischer, Intermezzo, S. 50f., u. Sturm, Eisenbahnen, S. 100. Für die Situation in Bayern vgl. Weigelt, Eisenbahnen, S. 119f., u. Ringsdorff, Eisenbahnbau, S. 173–179 u. 264–277. Für Baden und Württemberg vgl. Walz, Eisenbahn, S. 70ff.

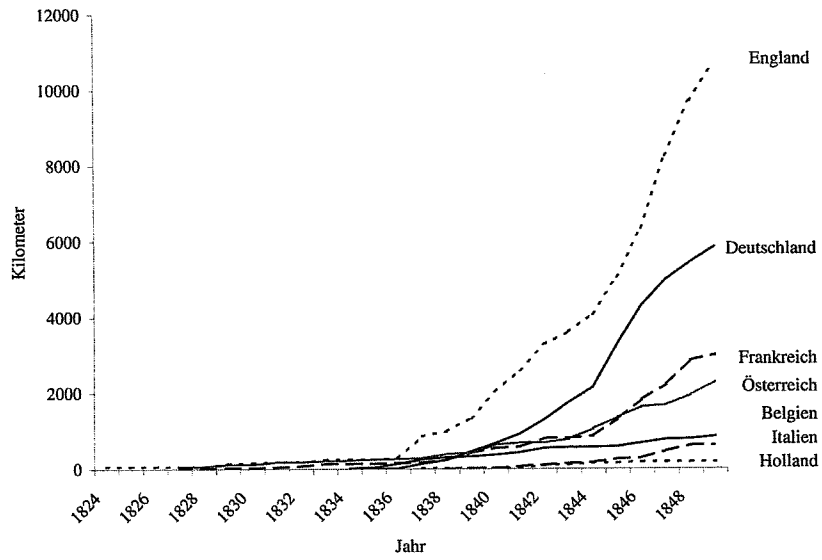
über die Vor- und Nachteile der auf eisernen Schienen geführten Züge einerseits und der Dampfmobile, die selbstbestimmt auf Chausseen fahren sollten, andererseits fokussierte. Bierbaum schließt exakt an die kritischen Einwände gegen die Eisenbahnen am Beginn des 19. Jahrhunderts an und dringt de facto auf die Einlösung des Vorbehalts von Lips und Camphausen aus dem Jahre 1835, die beide den Fortschritt hin zu *Locomobil-Maschinen* begrüßt hatten, wenn die *Herstellung einer möglichst glatten und festen Fahrsole durch Anwendung bessern Straßenmaterials* gelänge, und Camphausen fügte damals hinzu: *Die Lösung dieser schönen, aber schwierigen Aufgabe [möge] von der Zukunft erwartet werden.*⁷ Das Anknüpfen an diesen Vorbehalt war einer der Gründe für die Wirksamkeit der Bierbaumschen Kulturkritik, deren Argumentationsmuster noch heute zu den Bollwerken des kulturellen Komplexes gehören, die den Individualverkehr wie ein tiefgefächertes Festungswerk umgeben.

Mit diesen schweren Niederlagen bei den kulturellen Überzeugungen von Mobilität und Reiseverhalten sowohl gegenüber dem Flugzeug wie gegenüber dem Automobilverkehr endete am Beginn des 20. Jahrhunderts der Fortschrittsimpuls der Eisenbahnen, und der Siegeszug der neuen Verkehrsträger begann. Die schrittweise Automobilisierung der Gesellschaft und der Aufstieg des Flugverkehrs zu einem globalen Massenverkehrssystem waren ein umfassender Vorgang, der ähnlich wie bei der Durchsetzung der Eisenbahnen von tiefgreifenden wirtschaftlichen, sozialen, politischen und kulturellen Konsequenzen begleitet war. Dem Jahrhundert der Eisenbahn folgte das Jahrhundert des Automobils und des Flugzeugs.

ANHANG



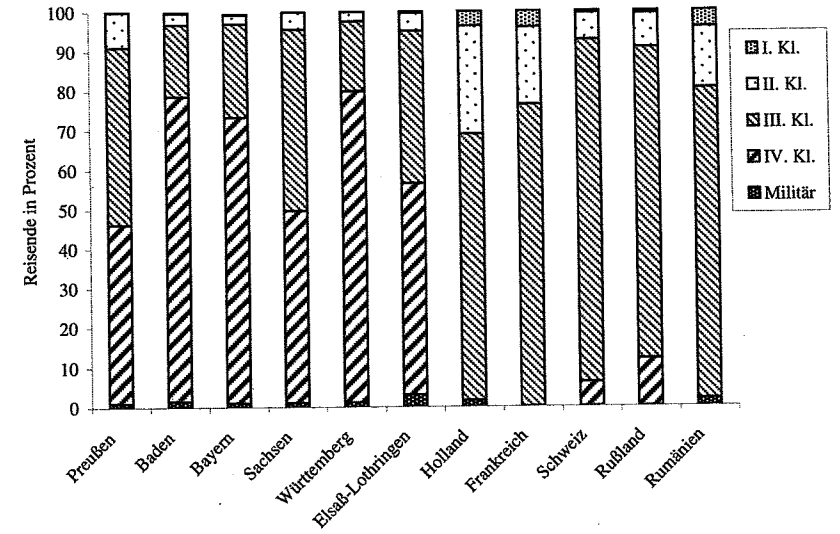
Grafik 1: DIE BÖRSENKURSE DER VOR 1840 GEGRÜNDETEN EISENBAHNGESELLSCHAFTEN



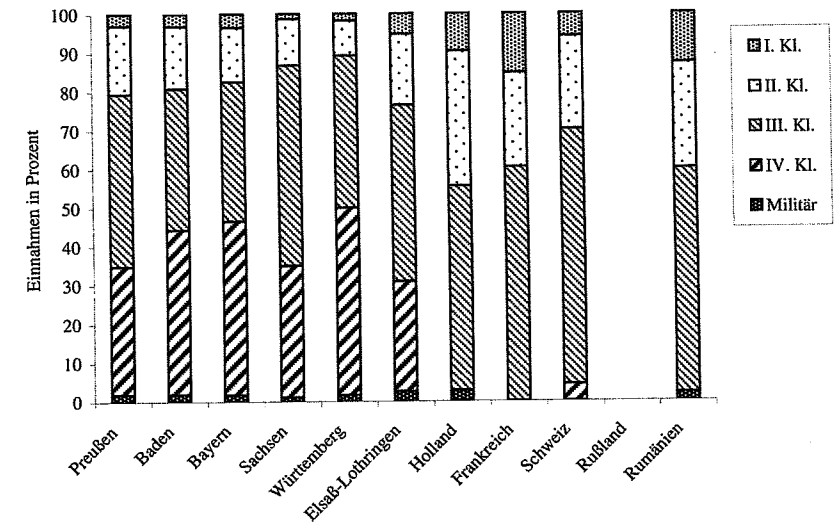
Grafik 2: ENTWICKLUNG DER STRECKENLÄNGEN VERSCHIEDENER EUROPÄISCHER BAHNEN 1825 BIS 1850



Grafik 2: ENTWICKLUNG DER STRECKENLÄNGEN VERSCHIEDENER EUROPÄISCHER BAHNEN 1850 BIS 1871



Grafik 4: DIE VERTEILUNG DER REISENDEN DER EUROPÄISCHEN BAHNEN AUF DIE WAGEN-KLASSEN 1913



Grafik 5: DIE VERTEILUNG DER EINNAHMEN DER EUROPÄISCHEN BAHNEN AUF DIE WAGEN-KLASSEN 1913