

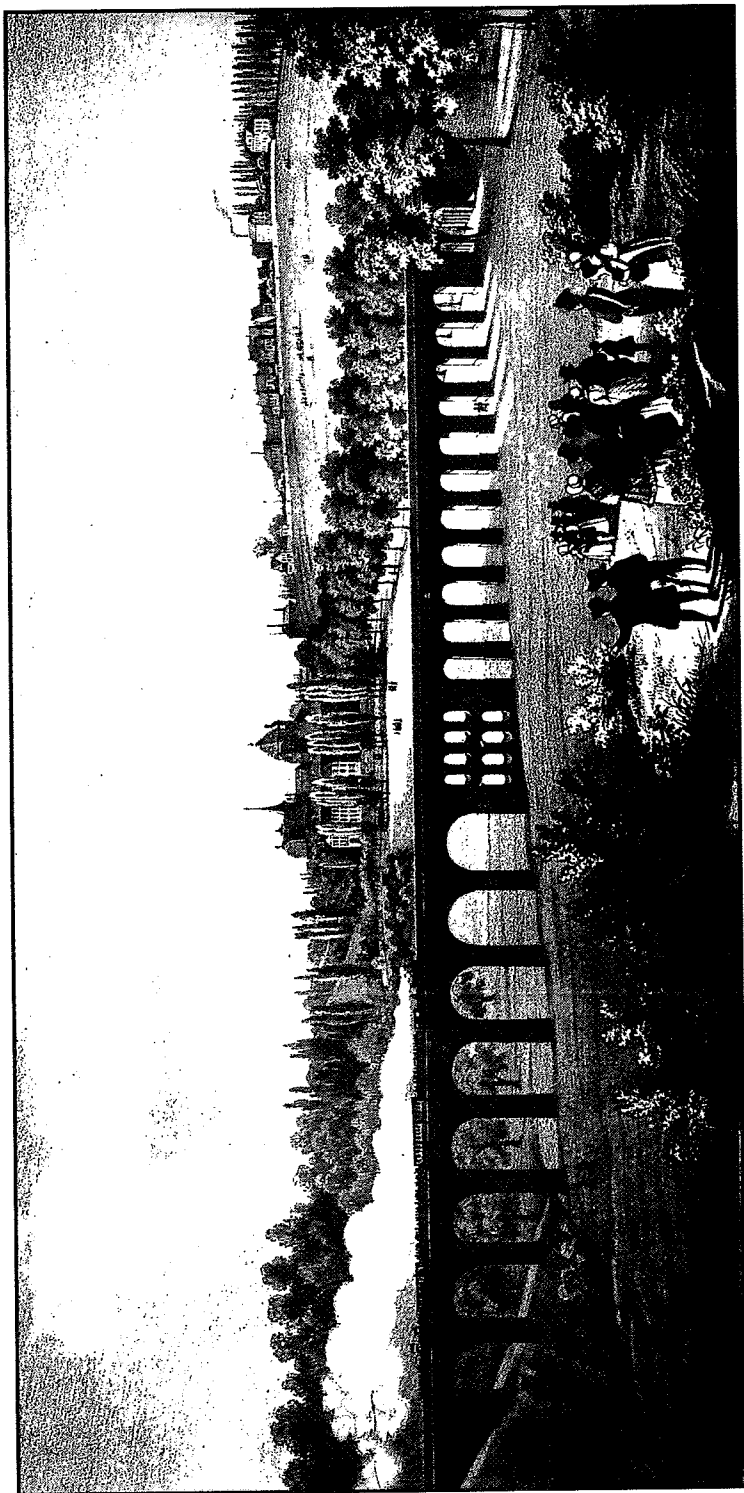
Wolfgang Klee

# Preußische Eisenbahngeschichte

Verlag W. Kohlhammer  
Stuttgart Berlin Köln Mainz

1982

Der Viadukt der Rheinischen Bahn bei Aachen-Burtscheid, nach einer Lithographie um 1845



## 2. Von der »neuen Ära« bis zur »großen Depression«: die große Zeit der Privatbahnen

Als Wilhelm mit seinem »Amtsantritt« als Prinzregent sich im Herbst 1858 an die Spitze Preußens stellte und ein vielversprechendes – man hatte es in der Hoffnung zu schnell mißverstanden – Regierungsprogramm verkündete, schien dem Fortschritt und der Freiheit Tür und Tor geöffnet. Die kurz darauf abgehaltenen Wahlen fetten die konservative Parlamentsmehrheit beiseite, die Liberalen verschiedener couleurs verfügten über die absolute Mehrheit, eine »neue Ära« schien anzubrechen. Nun war aber die preußische Verfassung keineswegs so angelegt, daß eine geänderte Parlamentsmehrheit auch eine geänderte Regierung vorgeschrieben hätte. Im Gegenteil: Der neue Regent hatte keinerlei Lust zur Einführung einer liberalen Politik, vielmehr verstand er sich als ein Bollwerk dagegen. Das wurde in der großen Euphorie zunächst übersehen. Liberalisierungstendenzen schlugen nur dort durch, wo sie schon Tradition hatten: in der Wirtschaftspolitik. Das war schon fast alles, für eine Abkehr von der bisher verfolgten Eisenbahnpolitik reichte es jedoch aus.

Dabei hatte alles so freiheitsversprechend angefangen. Im November 1858 war Otto von Manteuffel, der Repräsentant der Reaktionsjahre, entlassen worden. An seine Stelle trat Karl-Anton von Hohenzollern-Sigmaringen, im Amt blieben lediglich von der Heydt und Justizminister Simons. Schon im Frühjahr 1859 machte der neue Landtag Schluß mit von der Heydts Staatsbahnpolitik. Der zwischen Frankreich und Sardinien auf der einen Seite und Österreich auf der anderen Seite tobende Krieg in Oberitalien machte eine Mobilisierung preußischer Truppen notwendig. Dafür mußte Geld beschafft werden. Die Unternehmer nutzten diese Gelegenheit, um sich bei der Bewilligung der Gelder einen ihnen schon lange am Herzen liegenden Wunsch zu erfüllen: Die Ausdehnung des Wirtschaftsliberalismus sollte auch die Eisenbahnen erreichen. Für diesen Zweck stimmte man für eine Änderung des Eisenbahngesetzes von 1853, das mit der Erhebung der Eisenbahnabgabe den allmählichen Ankauf von Privatbahnen ermöglichen sollte. Das Gesetz blieb bestehen, die einkommenden Gelder sollten jedoch von nun an in den Finanzhaushalt einfließen und nicht nur dem Erwerb von Eisenbahnaktien dienen. Da in den folgenden Jahren der Staat wichtigere Dinge als Eisenbahnaktien einzukaufen hatte, Kanonen beispielsweise, war das der vorläufige Endpunkt der Staatsbahnprogramme.

Wenn das Programm eines Ministers torpediert wird, erwartet man normalerweise seinen Rücktritt. Von der Heydt dachte da anders. Ein preußischer Minister war seinem König verantwortlich, nicht einem ihm wenig wohlgesonnenen Landtag. Wilhelm hielt offenbar so viel von seinem Handelsminister, daß dieser in den Regierungen verblieb und schließlich im März 1862 unter dem neuen Ministerpräsidenten Prinz Hohenlohe-Ingelfingen die noch bedeutendere Funktion des Finanzministers übernahm. De facto spielte er als stellvertretender Regierungschef den Part des Ministerpräsidenten und wurde, nachdem der schwelende Heeres- und Verfassungskonflikt jede positive Wirksamkeit verhindert hatte, schließlich in dieser Rolle von Bismarck abgelöst. Damit war August von der Heydts politische Karriere jedoch noch keineswegs beendet. Hatte der Amtsantritt des Kabinetts

Bismarck ihn aus Ämtern und Würden scheiden lassen, so war es der neue Chef der Regierung selbst, der ihn 1866 noch einmal zurückrief. Von Juni 1866 bis Oktober 1869 war er nochmals Finanzminister.

Zum ersten Mal in der preußischen Eisenbahngeschichte war mit Beginn der 1860er Jahre der Weg frei für eine Eisenbahnpolitik, wie sie auch den Kapitalisten gefiel. Die große Zeit der Privatbahnen begann, mit all ihren Vorteilen – enormer Streckenzuwachs – und mit all ihren Nachteilen – Spekulationen, Zusammenbrüche und chaotische Betriebsverhältnisse. Zunächst wurde der Boom jedoch verzögert. Die Eisenbahngesellschaften hatten, wie die gesamte Wirtschaft, noch genug mit der Bewältigung der Krise von 1858/59 zu tun, als mit Ausbruch des Krieges in Oberitalien neue Unsicherheitsfaktoren den Gründungswillen stoppten. Doch dann begann die große Zeit der Privatbahnen.

Im preußischen Landtag war vom alten Staatsbahngedanken wenig übriggeblieben. Entweder war man liberal und damit für Privatunternehmen, oder man meinte, daß die Gelder woanders besser untergebracht seien. Ein 1862 im Abgeordnetenhaus gestellter, einstimmig angenommener Antrag gab die Stimmung deutlich wieder: »Es wird die Erwartung ausgesprochen, daß die Königliche Staatsregierung den eigenen Bau und Betrieb von Eisenbahnen durch den Staat künftig nur noch da für zulässig erachten werde, wo dies durch allgemeine politische Rücksichten oder durch die besonderen Verhältnisse der einmal bestehenden Staatsbahnen vollständig und unzweifelhaft gerechtfertigt ist; ferner, daß die Königliche Staatsregierung durch eine von allen monopolistischen Rücksichten freie Politik bei Konzessionierung von Privatbahnen, sowie durch eine Rechte und Pflichten der Eisenbahngesellschaften völlig sicherstellende Reform des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 den Unternehmungsgeist von Eisenbahnbauten entfesseln werde.«

Da hatte auch der Handelsminister, Graf Itzenplitz, nichts einzuwenden. Hatte er doch erklärt, es sei prinzipiell gleichgültig, wer die Eisenbahnen baue, Hauptsache, sie würden gebaut. Der Regierung blieb auch nichts anderes übrig, als den Staatsbahnbau zu stoppen; es fehlte ganz einfach das zur konsequenten Durchführung einer Staatsbahnpolitik nötige Geld. Die preußischen Finanzen waren durch die Heeresreform ausreichend belastet, ganz abgesehen davon, daß der Verfassungskonflikt eine eigenmächtige Haushaltsführung der Regierung unter dem Zeichen des Ausnahmezustandes installiert hatte. An die Bewilligung einer Anleihe zum Bau von Staatsbahnen bzw. zum Kauf von Privatbahnen war da nicht zu denken.<sup>9</sup> Notgedrungen war also die preußische Eisenbahnpolitik bis 1866 passiv.

Der Schwerpunkt der preußischen Wirtschaftspolitik lag vielmehr auf der Schaffung eines einheitlichen norddeutschen Wirtschaftsraumes, auf der Aufsaugung des Zollvereins in den Staat Preußen. Diese Strategie, die uneingeschränkte Vorherrschaft Preußens in Norddeutschland, führte schließlich zum preußisch-österreichischen Krieg von 1866. Das Regieren mit Budgets, die der Landtag nicht bewilligt hatte, war teuer, Kriege führen jedoch noch teurer. Um sich Geld hierfür zu verschaffen, blieb (da Anleihen und Steuererhöhungen verweigert wurden) nur die Möglichkeit, Staatseigentum zu veräußern. Dafür kamen zunächst Eisenbahnaktien in Frage. So verkaufte der Staat seine Aktien der Köln-Mündener Eisenbahn mitsamt dem Recht, diese Bahn nach und nach aufzukaufen zu dürfen, für 13 Mio. Taler. Das reichte natürlich nicht aus. Nun sollte auch noch die im

Staatsbesitz befindliche Westfälische Bahn für 40 Mio. Taler verkauft werden, listigerweise an die staatsverwaltete Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft. Dieser leicht durchschaubare Kunstgriff wurde von der Abgeordnetenmehrheit unterbunden. Die 40 Mio. Taler hätten die Kassen Bismarcks gefüllt, am Status der Westfälischen Bahn hingegen hätte sich wenig geändert, da sie bei der Bergisch-Märkischen Bahn de facto weiterhin eine Staatsbahn geblieben wäre.

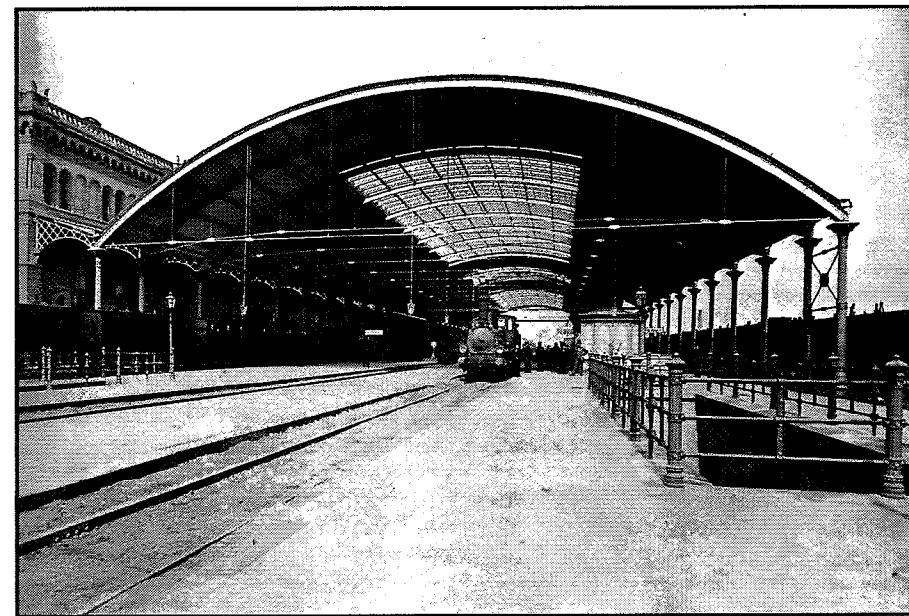
Die Investition von 13 Mio. Talern an Eisenbahnaktien in den preußisch-österreichischen Krieg (Gesamtkosten etwa 60 Mio. Taler) sollte sich lohnen. Nach Kriegsende annektierte Preußen Hannover, Nassau, das Kurfürstentum Hessen (Kassel), Frankfurt am Main und Schleswig-Holstein, die dort vorhandenen Staatsbahnen (1069 km) wurden den preußischen zugeschlagen. Außerdem übernahm Preußen die Eisenbahnen des Großherzogtums Lauenburg und die großherzoglich hessischen Abschnitte der Main-Weser-Bahn, ebenso die noch im Bau befindliche Bebra-Hanauer-Bahn. Ein Blick auf die Karte macht deutlich, wie sehr das preußische Eisenbahnnetz damit gewonnen hatte: endlich waren auch durchgehende rein preußische Ost-West-Strecken in einem nun ebenfalls »durchgehenden« Preußen vorhanden. Hier erwies sich der Krieg als eine Fortsetzung der Eisenbahnpolitik auf Staatsvertragsbasis mit anderen Mitteln.

Der schrittweise vollzogene Rückzug des Staates aus der Wirtschaftspolitik wurde nach Ende des Krieges von 1866 endgültig manifest. Auch Bismarck war nicht verborgen geblieben, daß der Auflösungsprozeß der alten Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung nicht mehr zu stoppen, vielleicht aber zu kanalisieren war. Hier den treibenden Kräften, also dem liberalen Großunternehmertum, nachzugeben und den Wirtschaftsliberalismus auszubauen, fiel dem Ministerpräsidenten um so leichter, als auch der Staat von der sich frei entfaltenden Wirtschaft seine (nicht zuletzt fiskalischen) Vorteile hatte. Das Vorhaben, mehr Liberalismus zu wagen, mußte dabei um so risikoloser erscheinen, als politischer und wirtschaftlicher Liberalismus mittlerweile keine gemeinsame Bewegung mehr waren. Und schließlich waren auch Bismarcks liebste Klienten, die Großagrarien, überzeugte Anhänger von Freihandel und ständeloser Gesellschaft, waren doch das die Voraussetzungen, unter denen sie mit billigstem Einsatz von Arbeitskräften und ohne Zollbeschränkungen ihr Getreide konkurrenzfähig exportieren konnten.

Diese Grundsätze und der Wille zur Schaffung eines einheitlichen norddeutschen Wirtschaftsraumes waren die Faktoren, an denen von August 1867 an der Präsident des neugegründeten Bundeskanzleramtes und bisherige leitende Beamte des preußischen Handelsministeriums, Rudolf von Delbrück, die vielen neuen Gesetze, Erlasse und Bestimmungen festmachte, die Preußen und dem Norddeutschen Bund bezüglich Wirtschafts-, Rechts- und Verwaltungsordnungen die fortschrittlichsten Regelungen in Europa gaben. »Verordnungsdurchfall« nannte Bismarck das ganze. Zunächst wurden Maß- und Gewichtseinheiten genormt, dann das Handelsrecht, die Gewerbeordnung und schließlich das Strafgesetzbuch. Weiterhin wurde die Freizügigkeit des Aktienwesens (voran die Aufhebung der Zulassungspflicht) durchgesetzt, womit der Staat auf seine vorsorgenden, aus Sicht der Unternehmer bevormundenden Aufsichtspflichten zum großen Teil verzichtete. Der Staat gab in der Wirtschaftspolitik seine Rolle als Kontrolleur auf und beschränkte sich, ganz wie es der alte Wirtschaftsliberalismus for-



Der Hauptbahnhof von Hannover 1898; unten: die Bahnsteighalle 1882



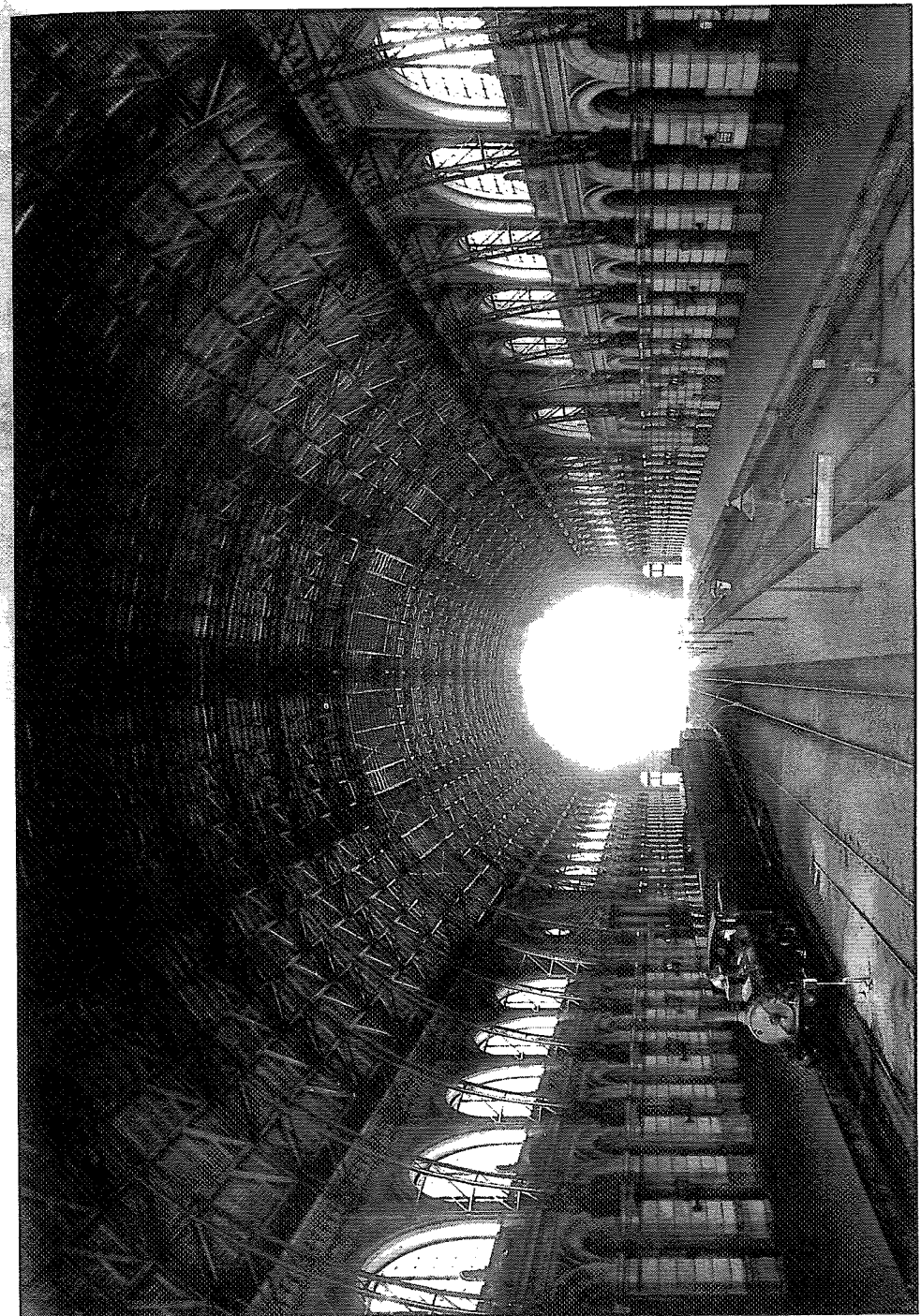
derte, auf die Rolle eines Wahrers gleicher Existenz- und Konkurrenzbedingungen. Die Initiative wurde den Fabrikanten, Händlern und Bankiers überlassen. Die Wirtschaft war damit weitestgehend »entfesselt«, die Voraussetzungen für einen Boom ungehährten Ausmaßes, der sich nach dem Krieg von 1870/71 mit den französischen Reparationszahlungen nochmals aufheizte, waren geschaffen.

Diese Entwicklung schlug sich auch und besonders auf das Eisenbahnwesen nieder: Nach dem recht steilen Anstieg der Streckenlänge, beginnend in der Mitte der 1840er Jahre und mitausgelst durch die einsetzende Privatbahnfrderung durch den Staat, flachte die Bautätigkeit in den 1850er Jahren stark ab. Dafür ist, zumal sich die Krise der späten 1840er Jahre kaum ins nächste Jahrzehnt übertrug, vornehmlich die Staatsbahnpolitik August von der Heydts verantwortlich zu machen. Die Eisenbahnen reichten in den 1850er Jahren längst nicht an die gewaltigen Wachstumsziffern führender industrieller Sektoren, die in privaten Händen lagen, heran.

Zu Beginn der 1860er Jahre litt der Eisenbahnbau, nun wieder von Privatunternehmen betrieben, zunächst unter den Auswirkungen der 1857 einsetzenden Wirtschaftskrise, dann aber setzte er um so heftiger ein. Von 1865 bis 1879, dem Jahr der Verstaatlichung, verdreifachte sich die Streckenlänge auf fast 20000 km. Von den 1879 vorhandenen Streckenkilometern waren etwa die Hälfte reine Privatbahnen, etwa 3900 km unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen und ca. 6000 km Staatsbahnen. Der Zuwachs der Staatsbahnen resultierte hauptsächlich aus der Ergänzung durch Anschluß- und Verbindungsstrecken, aus der Fertigstellung bereits länger geplanter Strecken und aus der Übernahme der Staatsbahnen der 1866 annektierten Gebiete; mit Beginn der 1870er Jahre kam dazu die Aufnahme der Bauarbeiten für strategische Bahnen zum Westen, deren bekannteste die sogenannte »Kanonenbahn« Berlin-Wetzlar ist.

Eindrucksvoller als die Wachstumsraten des Streckennetzes war jedoch die Steigerung der Transportleistungen der preußischen Bahnen. Während sich die Leistungen im Personenverkehr von 1865-1873, also bis zum Höhe- und Endpunkt des großen Booms, von ca. 1386 Mio. pkm auf ca. 3554 Mio. pkm steigerten, stiegen die Gütertransporte in demselben Zeitraum von 2244 Mio. tkm auf 7016 Mio. tkm, also innerhalb von nur neun Jahren auf mehr als das dreifache. Im Vergleich zu allen Bahnen des Deutschen Reiches, die 1873 ca. 10060 Mio. tkm zu bewältigen hatten, wird die enorme wirtschaftliche Position Preußens innerhalb des Reiches deutlich. Auch in der großen Depression ist es nicht zu abnehmenden Leistungsziffern gekommen, die Zuwachsraten waren lediglich bescheidener. Mit Beginn der 1870er Jahre war das Netz der Hauptstrecken weitgehend fertiggestellt, nun wurde der Bau von zweitrangigen Strecken forciert.

Die steigende Belastung der Bahnen brachte einen wachsenden Bedarf immer leistungsfähigerer Lokomotiven und Wagen. Von 1856 bis 1879 versiebenfachte sich die Zahl der auf preußischen Eisenbahnen fahrenden Loks auf ca. 7150 Stück, ihre durchschnittliche Leistungsfähigkeit stieg in diesem Zeitraum von 209 auf 290 PS. Analog zur Zahl der Loks wuchs die der Güterwagen auf fast 150000, die der Personenwagen auf fast 11000. Allein in Berlin schwoll der Personenverkehr von ca. 1,8 Mio. (ankommenden und abgehenden) Reisenden im Jahre 1856 auf über 10 Mio. im Jahre 1876 an. So mußten insbesondere in den 1860er und 1870er Jahren die Bahnhöfe und Bahnanlagen neu errichtet bzw. erweitert werden, u. a.



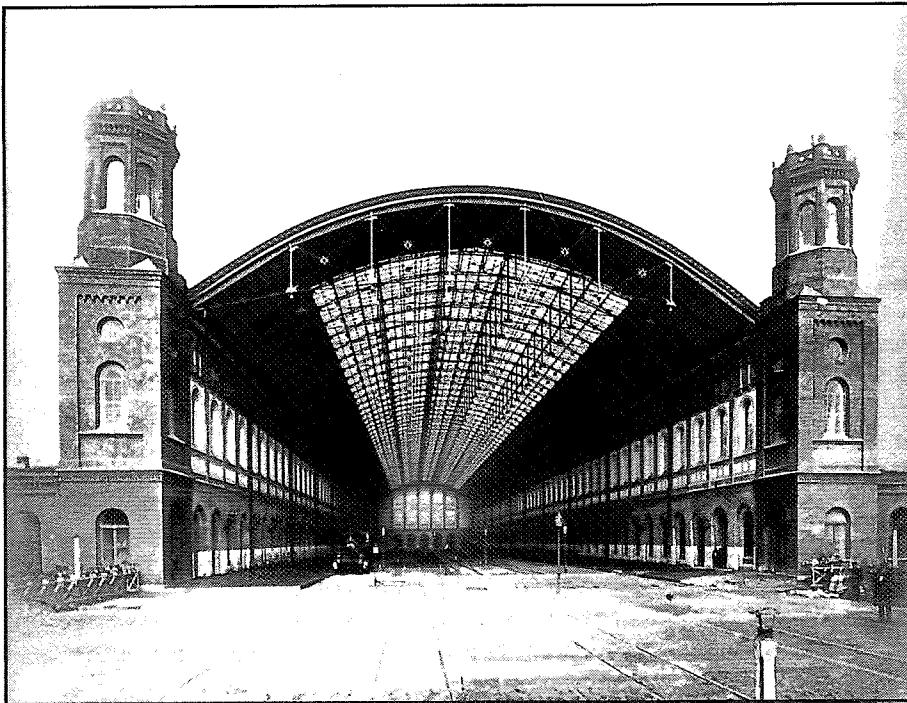
Halle des Lehrter Bahnhofs 1879



Der Niederschlesisch-Märkische Bahnhof in Berlin, auch Frankfurter Bahnhof genannt, um 1870;  
unten: die Halle des Frankfurter Bahnhofs 1869



Der Potsdamer Bahnhof in Berlin 1896; unten: Halle des Potsdamer Bahnhofs 1876





Der Anhalter Bahnhof in Berlin 1882; unten: die Rückfront des Anhalter Bahnhofs 1881



der Stettiner, der Lehrter, der Frankfurter, der Potsdamer und der Anhalter Bahnhof.

In den Jahren des Wirtschaftsbooms lag beim Eisenbahnbau der Brennpunkt der Entwicklung im Ruhrgebiet. Und hier bewahrheitete sich das, was schon zu Beginn des Eisenbahnbaus von den Verfechtern des Staatsbahnsystems als ein wichtiges Argument gegen Privatbahnsysteme angeführt worden war: Die vielen konkurrierenden Strecken entsprachen keineswegs der Höhe des real vorhandenen Transportbedürfnisses, sondern ergaben eine unorganische Anhäufung einzelner Linien, womit ein großer Teil des »Nationalreichtums« schlichtweg verschleudert wurde. Die immens wachsenden Leistungen des Industriereviere waren für die Bahngesellschaften einfach zu verlockend. Allein die sprunghafte Steigerung der Kohleförderung, die sich von 1860–1880 auf ca. 22,5 Mio. t verüffachte, macht dies deutlich. Die drei wichtigsten und erfolgreichsten Eisenbahngesellschaften im Revier waren: die Köln–Mindener, die Bergisch–Märkische und die Rheinische. Eine Umfassung des Reviers durch zwei Eisenbahnstrecken bestand schon seit Ende der 1840er Jahre, wobei die Bergisch–Märkische Stammstrecke jedoch weit südlich vom Kern der Entwicklung verlief. Diesen Mangel behob die Elberfelder Gesellschaft durch den Bau der Strecke Duisburg–Mülheim–Essen (Hbf)–Stelle-Bochum–Dortmund, die 1862 in Betrieb genommen werden konnte. Bereits zwei Jahre zuvor war von der Gesellschaft die Verbindung mit der alten Stammstrecke durch die Bahn Bochum–Witten fertiggestellt worden. Dies war die zweite bedeutende, wenn auch sehr kurze Nord–Süd-Bahn. Die Hauptrichtung der Eisenbahnen blieb jedoch die Ost–West-Verbindung. An ihre linksrheinischen Strecken anschließend, eröffnete 1866 die Rheinische Eisenbahngesellschaft die insgesamt dritte (abgesehen von der Bergisch–Märkischen Stammstrecke) in Ost–West-Richtung verlaufende Strecke von Duisburg/Hochfeld über Speldorf–Mülheim–Heißen nach Essen Nord. Ein Jahr später wurde sie über Kray und Gelsenkirchen nach Wattenscheid verlängert. Und schließlich entstand auch noch eine vierte Ost–West-Bahn Mülheim–Styrum–Kettwig–Dahlhausen–Hattlingen–Hagen bzw. Dahlhausen–Langendreer, die von der Bergisch–Märkischen Gesellschaft gebaut wurde. Ebenso wie diese kam in der Mitte der 1870er Jahre die Strecke Essen–Wattenscheid–Bochum hinzu, und so ging es weiter. Es ist müßig, das Gewirr der sich immer weiter verzweigenden Strecken und Anschlußbahnen zu beschreiben. Auch wenn inzwischen manches begradigt, abgerissen, zusammengelegt oder einfach stillgelegt worden ist, so erkennt man auch heute noch, beim bestehenden Netz, jenes komplexe Produkt der Profitzwänge.

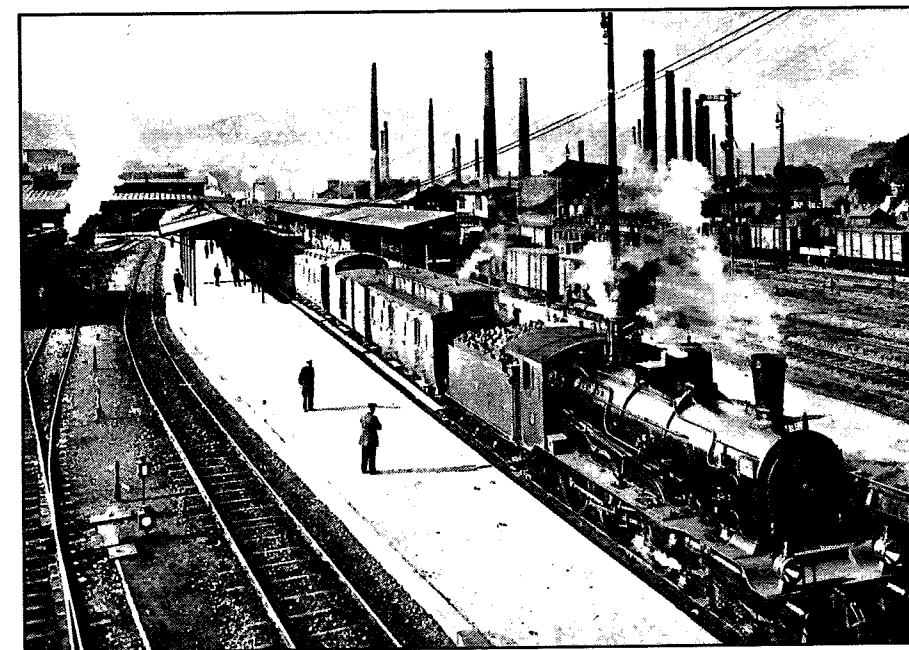
Das Konkurrenzverhalten der drei großen Eisenbahngesellschaften lieferte im Ruhrgebiet eines der wenigen Beispiele dafür, daß Eisenbahnen nicht unbedingt ein örtliches Monopol besitzen müssen. Daraus hätte theoretisch die Konsequenz folgen müssen, daß der Wettbewerb der Gesellschaften zu einem ständigen Sinken der Tarife führte. Das war in gewissen Grenzen auch der Fall. Andererseits mußten die Strecken auch Gewinne abwerfen. Da es aber der Strecken viele gab, waren sie keineswegs optimal ausgelastet. Die Tarife mußten zur Erzielung von Gewinn immer noch höher liegen, als es ein systematisch geplantes und organisiertes Netz erfordert hätte. Dieses gestraffte Netz mußte dann aber, da es nur von einer einzigen Stelle ökonomisch zu planen und zu verwalten gewesen wäre, wiederum zum Monopol und damit zu hohen Tarifen führen. Hier lag ein Dilemma, aus dem

nur herauszukommen war, wenn die Bahn von einer neutralen Stelle, die nicht den maximalen Profit als Richtschnur ihres Handelns anlegte, geleitet worden wäre. Diese Stelle konnte nur der Staat sein, und er wurde es dann auch.

Unter den bestehenden Verhältnissen der 1860er und 1870er Jahre führte die Konkurrenz der Bergisch-Märkischen, der Köln-Mindener und der Rheinischen Eisenbahngesellschaft zu reichlich abstrusen Situationen und Problemen. Es gab keine zentralen Zugbildungsbahnhöfe, vielmehr baute jede Gesellschaft ihre kleinen und damit wenig leistungsfähigen Sammelstellen verstreut über das ganze Gebiet. Gestaltete sich damit der Betrieb auf den Strecken der einzelnen Gesellschaften schon recht langwierig, so wurde das Problem noch schärfer, wenn der Übergang von der einen Bahn zur anderen notwendig wurde. Das war bei der Ab- und Zufuhr der Güter vom und zum Revier meistens unumgänglich. Zwar hatte man sich auf freien Übergang der Wagen geeinigt, die Verbindungsstrecken hingegen häufig vernachlässigt. So war es möglich, daß über viele Kilometer die Schienen verschiedener Bahnen nebeneinander liefen – teilweise mit nur wenigen Metern Abstand –, aber keinerlei Verbindung untereinander hatten. In Duisburg und Dortmund beispielsweise wurden die Empfangsgebäude der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen Bahn zwar direkt nebeneinandergelegt, eine Schienenverbindung aber bestand nicht. Zwar betraf das in erster Linie den Personenverkehr, aber ähnliche Beispiele fanden sich im Güterverkehr. Erst zögernd und auf eindringliches Mahnen und Bitten der Kunden wurden die Übergänge vermehrt. Prinzipiell änderte sich jedoch an der – relativ zur Streckenlänge – geringen Leistungsfähigkeit des »Knäuels« nichts. Erst die Eisenbahnverstaatlichung führte zu etwas mehr Ordnung. Es war einer der größten Fehler der preußischen Eisenbahnpolitik, hier nicht koordinierend eingegriffen zu haben. Das Eisenbahngesetz von 1838, nach wie vor in Kraft, bot genügend Möglichkeiten dazu. Nicht einmal die staatsverwaltete Bergisch-Märkische Bahn zeigte Einsicht. Man übersah oder ignorierte an staatlicher Stelle, daß immer mehr – kurze – Strecken und immer mehr Bahnhöfe ab einer gewissen Dichte den Verkehr zusammenbrechen lassen mußten (wie es 1912 auch tatsächlich geschah). Allerdings fehlten auch jegliche Erfahrungswerte. Die Zugfolge war auf den übrigen »Überlandstrecken« (verglichen mit heutigen Verhältnissen) noch dermaßen gering, daß man keine Vorstellungen von der Leistungsfähigkeit einer Strecke hatte. Die Signal- und Kommunikationseinrichtungen waren noch im Aufbau begriffen. Die mangelhaften Kommunikationsmöglichkeiten der Bahnhöfe untereinander führten zu permanentem Wagenmangel und dehnten aus sicherheitstechnischen Gründen die Zugfolge. Das alles führte schließlich zum Konflikt mit den eigenen Kunden, der rheinisch-westfälischen Industrie, die, besonders in den Jahren der großen Depression, immer lauter nach einer Senkung der angeblich zu hohen Transportkosten rief. Diese waren im Ruhrgebiet gerade durch die chaotischen Streckenführungen bestimmt. Das Nebeneinander dreier planlos aneinander geflickter und relativ wenig leistungsfähiger Eisenbahnnetze machte jeder Gesellschaft eine rationelle Betriebsführung unmöglich. Die vielen kleinen Bahnhöfe verhinderten in der Regel eine rasche Bildung von Ganzzügen und erlaubten nur eine Art Nahgüterverkehr größeren Umfanges. Der daraus folgende extensive Einsatz von Personal und Betriebsmitteln schraubte die Betriebskosten in die Höhe. Dazu kam der Wagenmangel. Aufmerksame Zeitgenossen wiesen immer wieder darauf hin, daß



Der Mindener Bahnhof um 1900



Der Hager Bahnhof um 1900. Personenzug mit Lokomotive der Gattung P 7

auf den meisten Bahnhöfen zwar abgestellte leere Wagengruppen zu finden seien, sich die Gesellschaften jedoch häufig nicht in der Lage sähen, ihren Kunden die gewünschten Waggon rechtzeitig zur Verfügung zu stellen. Was nützte der freizügige Übergang der Wagen von einer Gesellschaft zur anderen – an sich schon behindert durch die geringe Zahl der Verbindungsstrecken –, wenn niemand genau wußte, wo die leeren Waggon standen und wohin sie gebracht werden sollten.

So war es schon Ende der 1860er Jahre den Eisenbahngesellschaften im Ruhrgebiet nicht mehr möglich, sich den steigenden Leistungen der Industrie anzupassen. Der Boom der Gründerjahre nach dem deutsch-französischen Krieg setzte diese Tendenz verschärft fort. Eine andere Tendenz brach hingegen in diesen Jahren ab: War es den verschiedenen Interessenvereinen von Handel und Industrie in den 1860er Jahren gelungen, die Bahnen zu einer immer weiteren Senkung der Tarife zu bewegen, so mehrten sich jetzt die Anzeichen, daß eine Bewegung in entgegengesetzter Richtung bevorstand. Bis zu Beginn der 1870er Jahre hatten die Eisenbahngesellschaften mit dem steigenden Einsatz von Zügen zum Billigtarif auch steigende Gewinne verzeichnen können. Nun aber, angesichts der kletternden Materialkosten und Löhne, brach diese Kurve ab. Die steigenden, an sich schon sehr hohen Betriebskosten, ließen eine Tarifierhöhung unumgänglich erscheinen.

Diese Vorgänge fielen mitten in die einsetzende große Depression. Entsprechend heftig waren die Reaktionen der Eisenbahnkunden, die ein weiteres Dahinschmelzen der Zuwachsraten befürchteten. Bei den Managern der Eisenbahnen war hingegen noch nicht überall die Einsicht durchgedrungen, daß eine Tarifierhöhung zu diesem Zeitpunkt zu einem weiteren Umsatzrückgang der Kunden und damit zu sinkenden Einnahmen der Bahngesellschaften führen mußte. Und wenn, so glaubten einige, werde das ja durch die erhöhten Tarife ausgeglichen.

Industrie und Handel mußten es als ein äußerst bedrohliches Zeichen werten, daß im Westen besonders die staatsverwaltete Bergisch-Märkische Bahn nach einer baldigen drastischen Tarifierhöhung rief. Glaubte man zunächst, sich auf Artikel 45 der Reichsverfassung berufen zu können, der dem Reich die Aufgabe gab, »für möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife entsprechend dem Bedürfnis der Landwirtschaft und Industrie« zu sorgen, so deutete nun die preußische Staatsverwaltung als entscheidende Stelle für die Bergisch-Märkische Bahn an, daß dieser Artikel einer Tarifierhöhung nicht im Wege stand. In diesem Sinne entschied auch im Juni 1874 der Bundesrat, nachdem die Eisenbahnverwaltungen mit aller Heftigkeit deutlich zu machen versucht hatten, daß unter den gegenwärtigen Bedingungen der Pfennigtarif in den Bankrott führe. Wenige Tage später, am 1. 8. 1874, erhöhten die Bergisch-Märkische und die Köln-Mündener Bahn ihre Frachtsätze um 20%. Das war besonders für den Bergbau ein harter Schlag, noch härter dadurch, daß zugleich auch die Anschluß- bzw. Zechenfrachten erhöht wurden. Mehr Einsicht in die volkswirtschaftlichen Zusammenhänge zeigte Gustav Mevissens Rheinische Eisenbahngesellschaft. Sie erklärte in einer kurz vor dem Bundesratsbeschluß stattfindenden Generalversammlung der Aktionäre, daß bei der Frage der Tarifierhöhung äußerste Vorsicht geboten sei, weil man Rücksicht auf die wirtschaftlichen Folgen für die Gegend und die Industrie, letztlich also auch auf die Eisenbahngesellschaft selbst, nehmen müsse. Schließ-

lich versuchte man die angeschlagenen Bergwerke dadurch etwas schadlos zu halten, daß stark ermäßigte Kohlenzüge nach Lothringen und Luxemburg eingesetzt wurden. Die Saarbergwerke waren über diesen Schritt allerdings weniger erfreut.

Ebenso wie die »große Depression« selbst wurden auch die erhöhten Tarife zunächst nur als ein kurzlebiges Phänomen angesehen. Doch die Eisenbahngesellschaften hatten Erfolg mit dem Vorhaben, auch in den nächsten Jahren die hohen Frachtsätze anwenden zu wollen. Bald zeigten die Geschäftspartner Wirkung: Sowohl bei den Bahnen als auch bei den Zechen schrumpften Umsatz und Gewinne. Den Kohlengruben, das war schnell auszurechnen, könnte nur eine Verringerung der Selbstkosten helfen, neue Absatzmärkte zu finden bzw. verlorengangene zurückzugewinnen. Der wichtigste Faktor der Preise am Verbrauchsort waren aber nun einmal die Transportkosten; genau dort bewegte sich wenig, schon gar nicht nach unten. Erst am 1. 7. 1877 trat der Wertklassifikations- und Wagenraumtarif vereinigende Reformtarif in Kraft, wobei zugleich neben der Steinkohle auch Steinkohlenkoks und Briketts in die niedrigste Klasse eingestuft wurden. Die daraus erwachsenden geringen Vorteile wurden jedoch durch die Wiedereinführung der Abfertigungsgebühr kompensiert. Es blieb praktisch alles beim alten, bis nach der Eisenbahnverstaatlichung in Preußen, die nicht zuletzt mit der Notwendigkeit niedrigerer Tarife zur Unterstützung der leidenden Industrie begründet wurde, das Tarifwesen neue Regeln und Grundsätze erhielt.

Ein weiteres Argument, das bereits Hansemann für Staatsbahnen ins Feld geführt hatte, wurde also nachträglich durch Fakten untermauert: Privatbahnen denken zunächst an ihren eigenen Profit und nicht an den gesamtwirtschaftlichen Nutzen ihrer Tätigkeit. Allerdings kann man einem privaten Unternehmen daraus kaum einen Vorwurf machen. Schon eine starke Verminderung der Dividendenausschüttung, was ein Billigtarif nach den Vorstellungen der Bahnkunden sicherlich bewirkt hätte (da nicht nur die Zechen selbst, sondern auch deren Kunden vor weniger rosigen Zeiten standen, war der Absatz von mehr Kohle durch mehr Billigtarifzüge durch die gebremste Nachfrageentwicklung beschränkt), mußte die Gesellschaften befürchten lassen, daß investitionsfreudige Interessenten – durch die Krise schon rarer geworden – sich noch mehr vom Eisenbahngeschäft zurückziehen würden. Das wiederum hätte bedeutet, daß viele Projekte, die nicht zuletzt im Interesse der Bahnkunden lagen, hätten verschoben oder gestrichen werden müssen. Eine gemeinwirtschaftliche Tätigkeit war im Privatbahnwesen plötzlich nicht mehr zu erreichen; der Versuch der einzelnen Unternehmen, ihrem eigenen Vorteil nachzugehen, war offenkundig nun nicht mehr das beste Mittel, den Vorteil der Allgemeinheit zu sichern. Das bedeutete das Ende des laissez-faire. Die Selbstregelungsmechanismen der freien Wirtschaft hatten versagt, der Ruf nach dem Staat folgte unmittelbar. Die Eisenbahnverstaatlichung und die Schutzzollpolitik leiteten den preußischen Kapitalismus bald in neue Bahnen. – Daß die Eisenbahnen überhaupt eine solch entscheidende Stellung im Verkehrswesen erreichen konnten, hatte seine Ursachen vor allem darin, daß das alternative damalige Verkehrssystem, die Binnenschifffahrt, völlig vernachlässigt worden war. Lediglich die großen Ströme, voran der Rhein, hatten einige Bedeutung. Das jahrelange gute Funktionieren des Eisenbahnsystems hatte für dessen Anfälligkeit blind gemacht.



Ein aufmerksamer zeitgenössischer Beobachter, Emil Richter, gab 1872 eine Schrift unter dem kennzeichnenden Titel »Das Transport-Unwesen auf den Eisenbahnen in Deutschland« heraus. Das Werk ist eine einzige Anklageschrift gegen das Privatbahnwesen, nach Aussage des Verfassers gestützt auf statements von Repräsentanten aus Handel und Industrie. Das Grundübel wurde darin gesehen, daß das Privatbahnwesen praktisch keine Konkurrenz zulasse. Es sei eine Ansammlung vieler einzelner Monopole, entstanden und verschlimmert dadurch, daß die Eisenbahnen insgesamt ein Transportmonopol hätten. Über dem großen Wachstum der Streckenlänge sei immer wieder vergessen worden, daß nach wie vor ein systematisches Netz fehle. Von einer zweckdienlichen Nutzung der vorhandenen Kräfte könne somit keine Rede sein. Die Konkurrenzlosigkeit habe schließlich dahin geführt, daß mit dem vorhandenen Kapital reichlich großzügig umgegangen werde und sich in Betrieb und Verwaltung der Schlenndrian habe einnisten können. Die Rechnung für die dadurch entstehende Geldverschwendung müßten letztlich die Kunden der Bahn, also die Allgemeinheit, begleichen. Da es für die Eisenbahnen keine Konkurrenz gäbe, bliebe den Kunden nichts anderes übrig, als sich dem Preisdiktat der Gesellschaften zu beugen. Warum sollten die Bahnen auch ein Interesse daran haben, die Transporte schnell und möglichst rationell abzuwickeln? Es sei ja nun einmal leider unmöglich, einen Beamten wegen schlampiger Arbeit anzuklagen. Anklagen hingegen hätten sich beziehungsweise auf einem anderen Felde gehäuft: Bestechung! Nicht umsonst gehe der Spruch um, daß man auf den Bahnen für Geld alles haben könne.

Sehr hart ins Gericht geht Richter auch mit dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. Während milde Beurteiler diesem Verein wenigstens noch das Verdienst zugute halten würden, daß ein gesicherter Verkehr zwischen den einzelnen Bahnen möglich sei, so müsse eine gerechte Beurteilung ganz anders ausfallen. In Wahrheit habe der Verein fast nichts geleistet außer pompösen Empfängen, groß aufgezogenen Generalversammlungen und stolzen Sprüchen. Die Verhandlungen und Beschlüsse der letzten Generalversammlung seien charakteristisch: »Zuerst berät und beschließt man über eine Frage von dringendster Wichtigkeit, dann nach sechs Monaten erklären vielleicht die Direktoren, daß sie die Beschlüsse nicht anerkennen; oder auch, sie erkennen dieselben an, aber führen sie nicht aus; wer will sie nötigen oder wer weiß nur mit Bestimmtheit, wie sie sich tatsächlich verhalten?«

Als Paradebeispiel führt Richter die Berliner Generalversammlung von 1871 an, in der man sich über eine einheitlichere Klassifikation der Tarife verständigen wollte. Geschehen sei indes nach einem Jahr noch immer nichts. Dabei sei gerade das Tarifwesen der deutschen Eisenbahnen ein totales Chaos, keinerlei System, keinerlei Einheitlichkeit. Für die Bahnkunden sei der Tarifschunzel meist undurchschaubar, größere Firmen stellten häufig speziell zum Studieren der Frachtsätze bestimmte Leute ein. (1875 gab es in Deutschland, außer Bayern, 1375 formell und sachlich uneinheitliche Tarife!) Man kann Richter also nur zustimmen, wenn er feststellt, die größte Leistung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen sei es, Chaos ins System gebracht zu haben.

Daß die partikularen Interessen der Eisenbahnverwaltungen meistens stärker waren als allgemeine Interessen, wollte auch Gustav Mevissen, einer der weitsichtigsten Eisenbahnmanager des 19. Jahrhunderts, nicht verschweigen. In einer

Rede anlässlich der Feier seines 25jährigen Jubiläums als Chef der Rheinischen Eisenbahngesellschaft 1869 erklärte er: »Das System der Verbände kann aber, weil es das freie Veto jeder einzelnen Verwaltung bestehen läßt, nur einen gewissen Theil der aus einer zu großen Zersplitterung hervorgehenden Übelstände beseitigen und auch dies nur im Laufe sehr langer und mühsamer, oft jahrelang resultatloser Verhandlungen. Das System der Verbände hat fast überall da sich als nicht ausreichend und vielfach selbst als ganz unhaltbar erwiesen, wo innerhalb der Verbände stark konkurrierende Interessen sich geltend machen. Die trennenden Interessen überwiegen in solchen Fällen entweder die wirklich gemeinsamen oder, was noch öfter der Fall sein mag, werden von den Eisenbahnverwaltungen für überwiegend gehalten und eine nur auf die trennenden und konkurrierenden Elemente gerichtete Auffassung lähmt den Gang der Verhandlungen und läßt eine gerechte und fördernde Einsicht in die stets großen gemeinsamen Interessen nicht aufkommen, zum wesentlichen Schaden derjenigen Landestheile, deren Verkehr die Zielscheibe der divergierenden Auffassungen bildet.«

Hier zeigte also jemand, der es genau wissen mußte, die Probleme des Privatbahnwesens klar auf. Zwar rief Mevissen nicht nach verstärkter Staatsaufsicht, aber das weiterhin bestehende, noch übler werdende »Transport-Unwesen« bekamen die Privatbahnen auch in den nächsten Jahren nicht in den Griff. Kein Wunder also, wenn der Staatsbahngedanke schon auf dem Höhepunkt des Wirtschaftsliberalismus eine – wenn anfänglich auch noch kleine – Renaissance erlebte. Durch die »große Depression« schließlich schlossen sich dieser Bewegung auch Kräfte an, die jahrelang vom Rückzug des Staates aus der Wirtschaft im wahrsten Sinne des Wortes profitiert hatten. Die Brücke über die immer breiter werdende Kluft zwischen Eisenbahnunternehmen und Industrie sollte schließlich der Staat bauen. Pfeiler dieser Brücke war die große Eisenbahnverstaatlichung in Preußen, die 1879 begann.

Aktienkurse und Dividenden einiger Privatbahnen in den Jahren 1870–1879.

Eisenbahngesellschaft	1870		1871		1872		1873		1874		1875		1876		1877		1878		1879	
	K.	D.	K.	D.	K.	D.	K.	D.	K.	D.	K.	D.	K.	D.	K.	D.	K.	D.	K.	D.
Magdeburg-Halberrstädter	112 1/2	8 1/2	156	8 1/2	130 1/2	8 1/2	130	6	90 1/2	3	40 1/2	6	103 1/2	8	103 1/2	8	124 1/2	9 1/2	143 1/2	6
Berlin-Stettiner	131	9 1/2	157 1/2	11 1/2	186	12 1/2	124	10 1/2	145 1/2	3 1/2	128	9	118 1/2	8 1/2	105	7 1/2	92 1/2	3 1/2	113 1/2	14 1/2
Öln-Mündener	134	10 1/2	178 1/2	11 1/2	172 1/2	9 1/2	140 1/2	8 1/2	124 1/2	6 1/2	96 1/2	4 1/2	100 1/2	5 1/2	84 1/2	5 1/2	102 1/2	12 1/2	145 1/2	6
Rheinische	116 1/2	8 1/2	166	10	160 1/2	9 1/2	143 1/2	9	133	8	117 1/2	8	112 1/2	7 1/2	104 1/2	7	108 1/2	7	155 1/2	7
Berlin-Potsdam-Magdeburger	224	20	210	14	159	8	114	4	87	1 1/2	69 1/2	3	77 1/2	3 1/2	74 1/2	3 1/2	79 1/2	3 1/2	95 1/2	4
Bergisch-Märkische	118	8	141 1/2	7 1/2	134	6	105	3	84	3	78 1/2	4	78 1/2	3 1/2	69	3 1/2	75 1/2	4	103 1/2	4 1/2
Berlin-Anhaltische	197	16	205	18 1/2	227 1/2	17	159 1/2	16	137 1/2	8 1/2	111	8	107 1/2	6	82 1/2	5 1/2	87 1/2	5	102 1/2	5
Thüringische	132	9	165 1/2	10 1/2	156	9	134	7 1/2	117	7 1/2	115 1/2	8 1/2	134 1/2	9 1/2	119	7 1/2	112 1/2	8	160 1/2	8 1/2
Märkisch-Posener	—	—	49 1/2	0	51 1/2	0	39 1/2	0	26 1/2	0	18 1/2	0	11 1/2	—	11 1/2	0	17	0	24 1/2	0