

VIERTELJAHRSSCHRIFT FÜR
SOZIAL- UND WIRTSCHAFTSGESCHICHTE

BEIHEFTE

HERAUSGEGEBEN VON
HANS POHL,
RAINER GÖMMEL, FRIEDRICH-WILHELM HENNING,
KARL HEINRICH KAUFHOLD,
FRAUKE SCHÖNERT-RÖHLK, WOLFGANG ZORN

Nr. 127



FRANZ STEINER VERLAG STUTTGART
1996

DIETER ZIEGLER

EISENBAHNEN UND STAAT IM ZEITALTER DER INDUSTRIALISIERUNG

DIE EISENBAHNPOLITIK
DER DEUTSCHEN STAATEN
IM VERGLEICH

Mit 21 Abbildungen



FRANZ STEINER VERLAG STUTTGART
1996

N211

Die Deutsche Bibliothek - CIP-Einheitsaufnahme

[Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte / Beihefte]

(Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte.

Beihefte. - Stuttgart : Steiner.

Früher Schriftenreihe. - Nebent.: VSWG-Beihefte

Reihe Beihefte zu: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte

NE: VSWG-Beihefte

Nr. 127. Ziegler, Dieter: Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung. - 1996

Ziegler, Dieter:

Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung : die Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten im Vergleich / Dieter

Ziegler. - Stuttgart : Steiner, 1996

(Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte : Beihefte ; 127)

ISBN 3-515-06749-3



ISO 9706

Jede Verwertung des Werkes außerhalb der Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Übersetzung, Nachdruck, Mikroverfilmung oder vergleichbare Verfahren sowie für die Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen. Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem Papier. © 1996 by Franz Steiner Verlag Wiesbaden GmbH, Sitz Stuttgart. Druck: Druckerei Peter Proff, Eurasburg.

Printed in Germany

Inhalt

1.	Eisenbahnen, Industrialisierung und Staat	9
Teil 1: Die Durchsetzung des Staatsbahnprinzips		
2.	Der Staat in der Frühzeit des Eisenbahnbaus - ein "Geburtshelfer"?	24
2.1.	"Kleinstaatliche Konkurrenz" statt Ordnungspolitik: die Staatsbahnen in den deutschen Mittelstaaten	26
2.2.	Das preußische Eisenbahngesetz von 1838	37
3.	Die "liberalen" sechziger Jahre und die Renaissance der Privatbahnen	45
3.1.	Aufstieg und Ende der "schleichenden Verstaatlichung" in Preußen	46
3.2.	Die Eisenbahnen und der preußische Verfassungskonflikt	56
3.3.	Die Eisenbahnpolitik der "freien Konkurrenz" in Preußen	66
3.4.	Die außerpreußischen Gebietsmonopole	93
3.5.	Die Eisenbahnpolitik der "freien Konkurrenz" in Sachsen und Thüringen	106
3.6.	Die Privatisierung der Staatsbahnen in Braunschweig und Mecklenburg	115
3.7.	Tarifpolitik zwischen Konkurrenz und Kooperation	124
4.	Das "gemischte System" in der Krise	133
4.1.	Die Tarife und der Übergangsverkehr	135
4.2.	Die "Territorialpolitik"	144
4.3.	Der Fall des "Systems Strousberg"	157
5.	Die Verstaatlichung der privaten Eisenbahngesellschaften	172
5.1.	Bismarcks Reichseisenbahnprojekt	177
5.2.	Die Verstaatlichung der nichtpreußischen Eisenbahnen	194
5.3.	Die Verstaatlichung der preußischen Privatbahnen	211
5.4.	Die elsass-lothringischen Reichseisenbahnen	230
5.5.	Die Entstehung und Funktion von Eisenbahnräten	237
6.	Die Bemühungen um eine Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen	259
6.1.	Die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft	261
6.2.	Konkurrenz statt Kooperation: das Beispiel Württemberg	269
7.	"Halbe Sache": Die Neuordnung und die Länderbahnen	279

0010 122 / 1996

Teil 2: Eisenbahnbau als regionalpolitisches Instrument	
8. Der "Weltverkehr" und das Problem der "Entleerung"	298
9. Pachtbahnen als Korrektiv: bayerische und badische Pionierleistungen	319
10. Vom Korrektiv zur systematischen Erschließung "unterversorgter Gebiete": die Nebenbahnen	334
10.1. Die bayerischen Lokalbahnen	340
10.2. Die sächsischen Nebenbahnen	354
10.3. Die preußische Nebenbahnen	360
11. Bahnen für das "platte Land": die preußischen Kleinbahnen	381
11.1. Vorläufer, Vorbilder, erste Projekte	388
11.2. Das Kleinbahngesetz von 1892 und seine Vorgeschichte	401
11.3. Die Kleinbahnen im Spannungsfeld von Staat, Kommunal- verbänden und privaten Investoren	420
12. Die "Erschließungspolitik" in den deutschen Staaten im Vergleich	442
12.1 Konkurrenz statt Kooperation: die privaten Regionalbahnen und die Staatsbahnverwaltung in Preußen	442
12.2. Vorbild Preußen: die norddeutschen Staaten	462
12.3. Die Nebenbahnpolitik in Südwestdeutschland	475
13. Eisenbahnen und regionaler Wohlstandsausgleich	504
14. Die Eisenbahnen und der entstehende Interventionsstaat in Deutschland	534
Anhang	550
Tabellen	
A1: Fläche und Bevölkerungsentwicklung der deutschen Staaten	550
A2: Die Entwicklung des deutschen Eisenbahnnetzes 1840-1913	551
A3: Die Entwicklung der preußischen Kleinbahnen	559
A4: Betriebsführer auf preußischen und oldenburgischen Kleinbahnen	562
Abbildungen	
A1: Das deutsche Eisenbahnnetz 1842	564
A2: Das deutsche Eisenbahnnetz 1850	565
A3: Das deutsche Eisenbahnnetz 1860	566
A4: Das deutsche Eisenbahnnetz 1870	567
Quellen und Literatur	568
Register	587

Verzeichnis der Tabellen im Text	
1: Neue Privatbahngesellschaften in Preußen 1862-1873	74
2: Der Steinkohlenverkehr auf preußischen Eisenbahnen 1860-1867	82
3: Der Steinkohlenverkehr der Oberschlesischen Eisenbahn 1850-1865	84
4: Die großen deutschen Privatbahngesellschaften im Jahr 1862	94
5: Die Streckenlänge der großen deutschen Privatbahngesellschaften 1840-1880	95
6: Neue Privatbahngesellschaften in Sachsen 1870-1873	109
7: Neue Privatbahngesellschaften in Thüringen 1860-1875	112
8: Schmalspurbahnen in Deutschland 1889	337
9: Eisenbahninvestitionen des preußischen Staates 1880-1914	380
10: Der Nettofinanzierungsbeitrag der Eisenbahnen zum preußischen Staatshaushalt 1880-1900	405

Verzeichnis der Abbildungen im Text	
1: Die Hannoverschen Eisenbahnen 1866	29
2: Die Bayerischen Ostbahnen 1875	98
3: Die sächsischen Eisenbahnen 1875	110
4: Die Braunschweigischen Eisenbahnen 1870	116
5: Die Strousberg-Bahnen	163
6: Die Eisenbahnen im Ruhrgebiet und am Niederrhein 1879	217
7: Die bayerischen Pachtbahnen	322
8: Die badischen Seitenbahnen	327
9: Die bayerischen Vizinalbahnen	343
10: Die bayerischen Lokalbahnen 1900	349
11: Die sächsischen Nebenbahnen 1900	357
12: Die schleswig-holsteinischen Eisenbahnen 1890	363
13: Die Mecklenburg-Pommerschen Kleinbahnen 1895	385
14: Die schleswig-holsteinischen Privat- und Kleinbahnen 1914	398
15: Die Brandenburgische Städtebahn	448
16: Die mecklenburgischen Eisenbahnen 1889	465
17: Die oldenburgischen Neben- und Kleinbahnen 1913	472
18: Die badischen Lokalbahnen 1905	481
19: Die württembergischen Neben- und Lokalbahnen 1905	488
20: Die Kleinbahnen im Kreis Genthin	518
21: Die Kleinbahnen im Mündungsdelta von Weichsel und Nogat	520

1. Einleitung: Eisenbahnen, Industrialisierung und Staat

Zu den wichtigsten Debatten, die in der Geschichtswissenschaft der letzten rund zehn Jahren geführt wurden, gehört die Diskussion über die Frage nach den historischen Wurzeln der "deutschen Katastrophe" und hierbei insbesondere die These, daß die wirtschaftliche, soziale, kulturelle und politische Entwicklung Deutschlands und der deutschen Gesellschaft sich derart fundamental von der Entwicklung in anderen westeuropäischen Staaten unterschied, daß man von einem "deutschen Sonderweg" in die Moderne sprechen sollte. In dem dritten Band seiner "Deutschen Gesellschaftsgeschichte", der die Periode von der "Deutschen Doppelrevolution" seit den späten vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges behandelt, versucht Hans-Ulrich Wehler unter Berücksichtigung der vielfältigen und vielfach berechtigten Kritik an der "Sonderwegs"-These das "Janusgesicht von Moderne und Tradition" neu zu präzisieren und zu definieren. Unabhängig davon, ob man Wehlers explizite normative Prämissen teilt, wonach politische Modernisierung mit liberal-demokratischem Parlamentarismus, wirtschaftlich-soziale Modernisierung mit Industrialisierung in einer Marktgesellschaft und kulturelle Modernisierung mit einer hegemonialen bürgerlichen Kultur gleichgesetzt wird, läßt sich ein "Modernisierungsdilemma" kaum mehr bestreiten, das sich seit der Revolution von 1848 durch den "wachsenden Abstand zwischen beschleunigter sozialökonomischer Entwicklung und erstarrtem politischen Ordnungsgefüge" bis zum Ausbruch des Weltkrieges immer weiter verschärfte.¹

Wenn aber der ökonomische, soziale und politische Modernisierungsprozeß in Deutschland vom Beginn der Industrialisierung bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts so wenig synchron verlief, muß nach dem Charakter "des Staates" gefragt werden, der es in der Hand gehabt hätte, diesen "Modernisierungsprozeß" zu synchronisieren - und sei es auch nur durch ein Abbremsen des ökonomischen Modernisierungstempos. Es ist deshalb zu fragen, welche Optionen dem Staat offenstanden und welche er bewußt (oder vielleicht auch unbewußt) nutzte oder ob sich die marktwirtschaftliche Entwicklungsdynamik einfach über die staatlichen Steuerungsversuche hinwegsetzte, so daß der Staat lediglich auf die Kontrolle des sozialen und politischen Modernisierungsprozesses beschränkt wurde.

1. Vergl. H.-U. Wehler, Deutsche Gesellschaftsgeschichte, Bd. 3: Von der "Deutschen Doppelrevolution" bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges 1849-1914, München 1995, 5. Teil Kap. VI., S. 449-486 u. 6. Teil Kap. VI, S. 1250-1295 (Zitat S. 1294).

Die neuere Industrialisierungsgeschichtsforschung hat sich diesem Problem explizit nur selten gestellt. Ihr ging es darum, zunächst die marktwirtschaftliche Entwicklungsdynamik exakt zu beschreiben und zu analysieren. Trotzdem erscheint die Rolle des Staates im Industrialisierungsprozeß damit in einem neuen Licht. Hatte in der älteren, stark politikgeschichtlich geprägten Industrialisierungsgeschichtsschreibung der Staat ganz im Mittelpunkt des Interesses gestanden, wurde seine Rolle nun auf eine Funktion, Marktprozesse zu beeinflussen, zurechtgestutzt. Er konnte durch entsprechende Rahmenbedingungen die Entstehung von Märkten auslösen bzw. verzögern oder durch Eingriffe in die Marktprozesse die Entwicklung modifizieren. Doch mit einer solchen Verkürzung der politischen Dimension des Industrialisierungsprozesses wird man dem komplexen Beziehungsgeflecht von Wirtschaft, Gesellschaft und Politik in der zweiten Hälfte des "langen 19. Jahrhunderts" nicht gerecht.

Es ist deshalb das Ziel dieser Arbeit, die Ergebnisse der jüngeren deutschen Industrialisierungsforschung wieder an die deutsche Forschungstradition anzubinden, die dem Staat auch im 19. Jahrhundert eine wesentliche Gestaltungskraft im Industrialisierungsprozeß zusprach. Es versteht sich danach von selber, daß im folgenden unter dem "Staat" kein politisches Herrschaftsinstrument verstanden wird, das durch jede "herrschende Klasse" quasi nach Belieben gestaltet und ihren Interessen gemäß "manipuliert" werden kann. Der Staat wird vielmehr als ein besonderer Apparat mit einer spezifischen materiellen Struktur verstanden.² Diese Struktur darf jedoch nicht als organisches Ganzes aufgefaßt werden. Sie gliedert sich vielmehr in seine bürokratischen Institutionen wie die Verwaltung³, die Justiz und in gewisser Weise auch das Militär und die Polizei einerseits sowie seine repräsentativen Institutionen wie die Regierung⁴ und die Parlamente anderer-

2. Wenn im folgenden von dem "Staat" die Rede ist, ist damit - sofern nicht die rechtliche Kategorie im Sinne von "Staatsbahn", "Staatsvertrag" oder "Verstaatlichung" angesprochen ist - der Apparat in seiner Gesamtheit gemeint.
3. Dabei ist zu unterscheiden zwischen der zentralen Verwaltung und der Verwaltung der Gebietskörperschaft. Sie alle stellen zwar Institutionen des Staates dar, aber innerhalb eines bestimmten, durch die Zentrale gesetzten Rahmens verfügen selbst die kommunalen Gebietskörperschaften (und zwar sowohl die Verwaltung als auch die repräsentativen Institutionen) über eine gewisse Handlungsfreiheit. Diese Differenzierung ist insbesondere in der Darstellung des Teils 2 von Bedeutung.
4. Strenggenommen war die Regierung in den deutschen Staaten und im Reich im 19. Jahrhundert keine repräsentative Institution, weil auch die gewählten Parlamente auf die Zusammensetzung der Regierung keinen direkten Einfluß besaßen. Da die Parlamente der meisten deutschen Staaten jedoch mit dem in der Mitte des Jahrhunderts schwer erkämpften und danach noch gelegentlich schwer umkämpften Budgetrecht ein wichtiges

seits. Zwischen diesen Institutionen und auch innerhalb dieser Institutionen kommt es immer wieder zu Konflikten, die das Kompromißgleichgewicht zwischen den verschiedenen gesellschaftlich mächtigen Interessengruppen gefährden. Je divergenter die Interessenlagen, je weniger hegemonial eine bestimmte Interessenkonstellation und je instabiler mithin dieses Kompromißgleichgewicht ist, desto größer ist im Idealfall auch die relative Autonomie des Staates gegenüber partikularen Einflußnahmen oder gar Steuerungsversuchen.

Jürgen Kocka geht sogar noch einen Schritt weiter und attestiert den (bürokratischen) Institutionen ein "eigenes Herrschafts- und Selbsterhaltungsinteresse". Im Unterschied etwa zur aufgeklärten neomarxistischen Theorie gesteht Kocka den staatlichen Institutionen nicht nur ein relatives Eigengewicht als einer Nischenfunktion zur Aufrechterhaltung des ökonomischen und des Herrschaftssystems zu, sondern er sieht in der Tradition Max Webers in der staatlichen Bürokratie einen "relativ eigenständigen Machtfaktor, als Institution und soziale Gruppe per se". Nur wenn man der staatlichen Bürokratie ein Eigeninteresse unterstellt, könne man, so argumentiert Kocka in Anlehnung an Koselleck, die Ursachen für "die fortschrittlichen Leistungen der Bürokratie", ihren Modernisierungsbeitrag, adäquat analysieren. Daß die Eigenständigkeit der Bürokratie eine relative sei und daß es Bindungen von unterschiedlicher Intensität an das eine oder andere Klasseninteresse gebe, sei durch die marxistische Geschichtsschreibung hinreichend belegt. Entscheidend sei jedoch, daß die staatlichen Institutionen bzw. die Staatsbürokratie nicht auf die Funktion eines "Ausschusses der herrschenden Klasse" reduziert werden dürfe.⁵

Die Geschichte der Eisenbahnen im 19. Jahrhundert eignet sich wie kein anderes Beispiel für einen synthetisierenden Versuch, die alte These von der in wichtigen Teilbereichen industrialisierungsfördernden Haltung des preußischen Staates mit den Ergebnissen der neueren Industrialisierungsgeschichtsschreibung zu konfrontieren, um das Spannungsfeld zwischen marktwirtschaftlicher Entwicklungsdynamik und staatlicher Gestaltung, also den Prozeß der "ökonomischen Modernisierung", neu auszuloten. Denn einerseits bildeten die Eisenbahnen den Kernbereich des "schwerindustriellen Leitsektorkomplexes", der sich - daran kann insbesondere seit den Arbeiten von Fremdling und anderen kein Zweifel mehr bestehen - weitgehend unge-

Blockadeinstrument in Händen hielten, war es für den Souverän schwer, eine Regierung dezidiert gegen den Willen der Parlamentsmehrheit im Amt zu halten.

5. Vergl. J. Kocka, Preußischer Staat und Modernisierung im Vormärz: Marxistisch-leninistische Interpretationen und ihre Probleme, in: H.-U. Wehler (Hg.), Sozialgeschichte Heute, Göttingen 1974, S. 211-227.

steuert zum Motor des Industrialisierungsprozesses entwickelte. Andererseits war "der Staat" an der Entstehung und Gestaltung des Eisenbahnwesens fast zwangsläufig ständig beteiligt. Seine Rolle konnte sich dabei auf die (Wieder-)Herstellung von Konkurrenzbedingungen eines zum Monopol und zur partiellen Aufhebung der Konkurrenz tendierenden Sektors beschränken. Sie konnte aber auch in der aktiven Förderung des Eisenbahnbaus bestehen, wenn Kapitalmangel und eine mangelnde Investitionsbereitschaft der Kapitalbesitzer den privatfinanzierten und renditeorientierten Eisenbahnbau nach englischem Vorbild nicht zuließ. In dieser Spannbreite zwischen "negativer staatlicher Intervention" (Supple) und Staatsbahnmonopol gab es nicht nur zahlreiche "Zwischenlösungen", sondern "der Staat" hatte auch alle Möglichkeiten, durch ein Versagen in dieser Hinsicht den Anschluß an die internationale Entwicklung zu verpassen.

Wie wir heute wissen, ist dies nicht geschehen. Im Gegenteil, die Bedeutung der Eisenbahnen für den Industrialisierungsprozeß in Deutschland war auch im internationalen Vergleich außerordentlich groß. Abgesehen von den nach wie vor unzureichend erforschten Wirkungen der Eisenbahnen auf die regionalen Wirtschaftsstrukturen und das Wohlstandsgefälle zwischen den Regionen, ist die Bedeutung der Eisenbahnen als "Leitsektor" des Industrialisierungsprozesses in Deutschland vergleichsweise gut erforscht. Die wichtigsten und für die weitere Darstellung notwendigen Forschungsergebnisse seien deshalb an dieser Stelle nur kurz zusammengefaßt:

Es besteht in der deutschen Industrialisierungsforschung heute eine weitgehende Übereinstimmung darin, daß die Eisenbahnen den Kern des industriellen Führungssektorkomplexes Kohle-Eisen-Stahl-Maschinenbau bildeten. Dieser Erkenntnis liegt die wachstumstheoretische Vorstellung zugrunde, daß es sich bei der Industrialisierung nicht lediglich um eine Steigerung des realen Volkseinkommens, mithin in erster Linie um ein quantitatives Phänomen handelt, sondern daß der Industrialisierungsprozeß vor allem als ein Modernisierungsprozeß aufzufassen ist, der die Fesseln der traditionellen gewerblichen, aber auch landwirtschaftlichen Wirtschaftsweisen sprengt.⁶ Dieser ökonomische Modernisierungsprozeß vollzieht sich jedoch nicht gleichmäßig in allen Branchen und allen Wirtschaftsregionen, sondern Wachstum und Modernisierung erfolgen sowohl sektoral als auch regional ungleichgewichtig.

Diejenigen Branchen oder Sektoren, die diesen Modernisierungs- und Wachstumsprozeß als erste durchlaufen und dabei die entscheidenden Stimuli

für dessen Ausbreitung absondern, werden als die "Führungssektoren" bezeichnet.⁷ Diese wachstumstheoretische Vorstellung ist keineswegs nur auf die Phase der "Industriellen Revolution" beschränkt. Sie gilt vielmehr für den Prozeß wirtschaftlicher Entwicklung überhaupt. Allerdings sind die Führungssektoren nicht in der Lage, ihre Funktion über einen längeren Zeitraum als etwa eine Generation auszufüllen. Sie verlieren nach einiger Zeit an "Schubkraft" und werden dann im Idealfall durch andere Sektoren abgelöst.⁸

Die Kriterien, die einen Sektor zu einem Führungssektor machen, sind

- ein überdurchschnittliches Wachstum,
- ein großes und zunehmendes gesamtwirtschaftliches Gewicht,
- ein überdurchschnittlicher Produktivitätsanstieg aufgrund "technischen Fortschritts",
- sinkende Produktionspreise bzw. steigende Produktqualität sowie
- starke Ausbreitungseffekte ("spread effects") - vom Wachstumssektor ausgehend - auf andere (abhängige) Sektoren.⁹

Alle diese Kriterien wurden während der "Industriellen Revolution" durch den schwerindustriellen Führungssektorkomplex als ganzem sowie auch

7. Das Führungssektorkonzept, das implizit schon von Schumpeter angewandt wurde, wurde ursprünglich von Walt W. Rostow (Stages of Economic Growth, Cambridge 1971 [2. Auflage], S. 52-57 sowie Leading Sectors and the Take-Off, in: ders. [Hg.], The Economics of Take-Off into Sustained Growth, London 1963, S. 4-9) entwickelt. Von der neueren deutschen Industrialisierungsgeschichtsforschung wurde es aus der Rostowschen Stufentheorie wirtschaftlichen Wachstums allerdings herausgelöst und in einen weniger starren theoretischen Kontext eingebettet.
8. Diese wachstumstheoretische Konzeption, die eine Fortentwicklung älterer Schumpeter-scher Überlegungen zu den Ursachen längerer Konjunkturzyklen darstellt (J. Schumpeter, Konjunkturzyklen, 2 Bde., Göttingen 1961), geht wesentlich auf Theorien ungleichgewichtigen Wachstums zurück, wie sie beispielsweise von Walther Hoffmann (Stadien und Typen der Industrialisierung, Jena 1931) und Albert O. Hirschman (Die Strategie wirtschaftlicher Entwicklung, Stuttgart 1967) vertreten wurden.
9. Rostow unterschied ursprünglich zwischen den Führungssektoren, sekundären Wachstumssektoren ("supplementary growth sectors") und abhängigen Wachstumssektoren ("derived-growth sectors"). Den Unterschied zwischen diesen drei Kategorien sah Rostow darin, daß die sekundären Wachstumssektoren zwar ähnlich wie die Führungssektoren einen technischen und organisatorischen Modernisierungsprozeß durchlaufen und ein überdurchschnittliches Wachstum erzielen. Beide Entwicklungen werden aber direkt durch "spread effects" des Führungssektors ausgelöst. Die abhängigen Sektoren erfahren zwar durch die Nachfragewirkung der primären und sekundären Wachstumssektoren ebenfalls einen Wachstumsimpuls, aber der technische und organisatorische Modernisierungsprozeß bleibt zunächst noch aus. Vergl. Rostow, Stages, S. 52-53.

6. Vergl. hierzu R. Spree, Die Wachstumszyklen der deutschen Wirtschaft von 1840 bis 1880, Berlin 1977, S. 258.

durch den Eisenbahnsektor allein erfüllt.¹⁰ Die Zahlen für die Entwicklung der Kapazitäten (Streckenlänge) zeigen ebenso wie die Zahlen für die Leistungsabgabe (geleistete Tonnen- und Personenkilometer) eine eindeutig expansive Tendenz. Nachdem in der zweiten Hälfte der dreißiger Jahre die ersten Eisenbahnstrecken in Deutschland eröffnet worden waren und sich im Jahr 1840 noch nicht einmal 500 Kilometer im Betrieb befanden, stieg die Streckenlänge der deutschen Eisenbahnen nur zehn Jahre später auf fast 6.000 Kilometer und bis zum Jahr 1870 auf fast 20.000 Kilometer (s. Tab. A2). Noch eindrucksvoller ist das Wachstum der Leistungsabgabe der Eisenbahnen, die von 62 Mio. Personenkilometer (pkm) und 3 Mio. Tonnenkilometer (tkm) im Jahr 1840 auf 783 Mio. pkm und 303 Mio. tkm im Jahr 1850 anstieg. Im Jahr 1870 hatte das Verkehrsaufkommen dann 4,4 Mrd. pkm und 5,9 Mrd. tkm erreicht.¹¹ Das Outputwachstum übertraf damit in der Zeit der "Industriellen Revolution" nicht nur deutlich das durchschnittliche Outputwachstum aller Industriebranchen, sondern auch das anderer schnell wachsender Sektoren wie der Garnproduktion, der Roheisenherzeugung oder der Steinkohleförderung.¹²

Auch das gesamtwirtschaftliche Gewicht des Eisenbahnsektors stieg während der "Industriellen Revolution" stark an. Das galt sowohl für die Beschäftigten (bei Bau und Betrieb), deren Anteil an den Beschäftigten der Gesamtwirtschaft von unter einem Prozent in den vierziger Jahren auf rund 3% in den siebziger Jahren stieg, als auch für den Kapitalstock, dessen Anteil am Kapitalstock der Gesamtwirtschaft von knapp 3% um 1850 auf etwa 10% Mitte der siebziger Jahre anstieg. Die Ursache für das überdurchschnittliche Kapazitätenwachstum und für die steigende gesamtwirtschaftliche Bedeutung von Kapitalstock und Beschäftigten im Eisenbahnsektor waren die seit der zweiten Hälfte der vierziger Jahre extrem hohen Nettoinvestitionen, die nach einer Vermutung von Fremdling bereits in der zweiten Hälfte der vierziger Jahre einen Anteil von bis zu 20% der Netto-

10. Blicke man bei der Rostowschen Abgrenzung der Wachstumssektoren, so müßte man den Eisenbahnsektor als den Führungssektor und den Steinkohlenbergbau, die Eisen- und Stahlindustrie sowie den Maschinenbau als sekundäre Wachstumssektoren bezeichnen. Vergl. C.-L. Holtfrerich, Quantitative Wirtschaftsgeschichte des Ruhrkohlenbergbaus im 19. Jahrhundert, Dortmund 1973, S. 168.

11. Vergl. Fremdling, Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840-1879, Dortmund 1975, Tab. 2, S. 17; aufgeschlüsselt nach Eisenbahngesellschaften in ders. u.a. (Hg.), Statistik der Eisenbahnen in Deutschland 1835-1989, St. Katharinen 1995.

12. Fremdling, Eisenbahnen, S. 21.

investitionen der Gesamtwirtschaft erreicht haben könnten.¹³ Zwischenzeitlich sank dieser Anteil zwar auf etwa 12% zu Anfang der fünfziger Jahre und zu Anfang der sechziger Jahre ab, aber insgesamt scheint während der "Industriellen Revolution" ein anhaltend gutes und nur kurzzeitig unterbrochenes Investitionsklima geherrscht zu haben.¹⁴

Schließlich schlug sich auch die steigende Kapital- und die Arbeitsproduktivität¹⁵ in einer deutlichen Senkung der Outputpreise nieder. Die Frachttarife, die sich anfangs mangels besserer Vergleichsmöglichkeiten an den Transportpreise der Landfuhrwerke orientiert hatten, sanken während der vierziger Jahre zunächst drastisch von knapp 17 (Mark-)Pfennig pro Tonnenkilometer im Jahr 1840 auf etwa 10 (Mark-)Pfennig im Jahr 1850. Ab 1850 sanken die Frachttarife mit Ausnahme der frühen sechziger Jahre ("Einpennigtarif", s. Kap. 3.3.) nicht mehr so stark, aber weitgehend stetig weiter bis in die Mitte der siebziger Jahre. Lediglich die Personentarife sanken nur leicht. Zwischen 1840 und 1860 blieben sie von leichten Schwankungen abgesehen sogar stabil, und danach sanken sie auch nur von 4,4 (Mark-)Pfennig pro Personenkilometer auf 3,7 (Mark-)Pfennig Mitte der siebziger Jahre.¹⁶

13. Zum gesamtwirtschaftlichen Gewicht des Eisenbahnsektors vergl. ausführlich Fremdling, Eisenbahnen, S. 22-34. Zuverlässige Daten über die Investitionen in die Gesamtwirtschaft für die Zeit vor 1850 liegen nicht vor. Immerhin zeigen aber neuere Schätzungen von Schremmer, daß die Nettoinvestitionen "in gewerbliche Anlagen und Vorräte" in der zweiten Hälfte der vierziger Jahre eher niedriger waren als in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre (vergl. E. Schremmer, Die badische Gewerbesteuer und die Kapitalbildung in gewerblichen Anlagen und Vorräten in Baden und Deutschland, 1815-1913, VSWG 74 [1987], Tab. 5, S. 61). Da die Nettoinvestitionen des Eisenbahnsektors in der zweiten Hälfte der vierziger Jahre aber erheblich höher lagen als in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre, kann davon ausgegangen werden, daß der Anteil der Eisenbahninvestitionen an den Nettoinvestitionen der Gesamtwirtschaft wesentlich höher gelegen haben muß als etwa 12% wie in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre. Die Fremdling-Schätzung wird durch Schremmers Zahlen damit immerhin in der Tendenz untermauert.

14. Zur Zyklizität der Investitionen im Eisenbahnsektor vergl. ausführlich Spree, Wachstumszyklen, S. 267-273.

15. Die Arbeitsproduktivität definiert Fremdling als das Verhältnis der Bruttoeinnahmen zur Zahl der Arbeitskräfte und die Kapitalproduktivität definiert Fremdling als das Verhältnis der Bruttoeinnahmen zum Kapitalstock. Während die Arbeitsproduktivität bis zum Jahr 1850 zunächst auf 152% des Niveaus von 1840 und 1870 dann auf 286% stieg, stieg die Kapitalproduktivität sogar auf 157% im Jahr 1850 und 442% im Jahr 1870. Berechnung nach Fremdling, Eisenbahnen, Tab. 18, S. 44.

16. Zur Entwicklung der Eisenbahntarife in Deutschland vergl. Fremdling, Eisenbahnen, S. 55-59.

Dank der deutlichen Senkung der Frachttarife wurden die Eisenbahnen in die Lage versetzt, Wachstumsimpulse für andere Sektoren abzusondern. Durch die verbilligte Transportmöglichkeit konnten zunächst Produzenten und (Groß-)Händler von mittelwertigen Zwischenprodukten und Fertigwaren (etwa Textilien) ihre Absatzmärkte erweitern, und mit der Zeit folgten dann auch mittelwertige und seit den sechziger Jahren auch geringwertige Massengüter (wie etwa die Steinkohle), die wesentlich für das anhaltend hohe Outputwachstum der Eisenbahnen bis in die siebziger Jahre hinein verantwortlich waren. Dadurch kam den Eisenbahndienstleistungen ein Vorleistungscharakter ("Vorwärtskopplungseffekt") zu, der von Holtfrerich und Fremdling als zentral für das Outputwachstum und die Modernisierung anderer Sektoren, insbesondere des Steinkohlenbergbaus, angesehen werden. Denn durch die Verbilligung der Kohlentransporte gelang es dem Ruhrkohlenbergbau, die englische Kohle auf den norddeutschen Märkten (mit Ausnahme der Küstenstädte) zu verdrängen. Die Absatzchancen in Magdeburg und Berlin waren umgekehrt für den Steinkohlebergbau der Impuls für die technologische und organisatorische Modernisierung.¹⁷

Der Vorleistungscharakter der Eisenbahnen wird insbesondere dadurch deutlich, daß der Transport von Steinkohlen bei den ersten Bahnprojekten zunächst gar nicht in Erwägung gezogen wurde und bis in die fünfziger Jahre hinein auch nur sehr gering entwickelt war. Für eine nennenswerte Erweiterung der Absatzmärkte waren die Frachttarife einfach noch zu hoch. Die Ruhrkohle und die oberschlesische Kohle profitierten dann aber davon, daß die traditionellen Nachfrager nach Transportdienstleistungen (Handels-güter und Personenverkehr) ein ausreichendes Verkehrsaufkommen sicherstellten, um die Herstellung der Strecken zu ermöglichen. Durch die folgenden Produktivitätszuwächse wurden Frachttarifermäßigungen möglich, die die Eisenbahn auch für billige Massengüter wie die Steinkohle attraktiv machten.

Mindestens ebenso bedeutsam für den gesamtwirtschaftlichen Ausbreitungseffekt der Eisenbahnen wie die Vorwärtskopplungseffekte waren auch die aus der realen Investitionsnachfrage resultierenden Impulse ("Rückkopplungseffekt"). Sie richteten sich auf Arbeitskräfte (zunächst für den Bau, später auch für den Betrieb der Bahnen), Baumaterialien (Schienen,

17. Vergl. hierzu Holtfrerich, Wirtschaftsgeschichte, S. 131-138, 155-162; Fremdling, Eisenbahnen, S. 60-74; ders., Britische und deutsche Kohle auf norddeutschen Märkten 1850-1914, in: J. Bergmann u.a., Regionen im historischen Vergleich, Opladen 1989, S. 9-54; ders., Modernisierung und Wachstum der Schwerindustrie in Deutschland 1830-1860, GG 5 (1979), S. 201-227; ders. Technologischer Wandel und internationaler Handel im 18. und 19. Jahrhundert, Berlin 1986, S. 336.

Schwellen, Stahlträger, Holz, Ziegelsteine), Betriebsmittel (Lokomotiven, Waggons) und Energie. Von der Nachfrage des expandierenden Eisenbahnsektors profitierten demnach wiederum der Steinkohlenbergbau (unmittelbar als Energielieferant für die Lokomotiven und mittelbar als Energielieferant für die Eisenhütten etc., die ihre Existenz bzw. ihre Auslastung ihrerseits der Eisenbahnnachfrage verdankten), ferner die Eisen- und Stahlindustrie, der Maschinenbau, die Industrie der Steine und Erden sowie die Holz- und die Forstwirtschaft.

Auch in diesem Bereich war die Importsubstitution ein wichtiger Faktor zur Ausbreitung der Modernisierungsimpulse. Die Lokomotiven waren anfangs vollständig und auch die Schienen überwiegend importiert worden. Von den bis zum Jahr 1841 von den deutschen Eisenbahnen in Betrieb gestellten 51 Lokomotiven war nur eine einzige in Deutschland hergestellt worden.¹⁸ Von den restlichen 50 Stück kamen 48 aus England und zwei aus Belgien. Im Laufe der vierziger Jahre änderte sich das Bild dann grundlegend, und in den fünfziger Jahren wurden Lokomotiven nur noch in Ausnahmefällen importiert.¹⁹ Da mit Ausnahme Preußens in allen größeren deutschen Staaten überwiegend Staatsbahnen gebaut wurden und sich die jeweiligen Regierungen bemühten, die Nachfrageimpulse im eigenen Land zu halten, entstand eine auch geographisch weit gestreute Palette von Lokomotivbauern in Deutschland: Borsig und Wöhlert in Berlin, Kessler (später Maschinenfabrik Karlsruhe) in Baden, Maschinenfabrik Esslingen in Württemberg, Maffei in Bayern, Eggestorff in Hannover, Hartmann in Sachsen und Henschel in Kurhessen.²⁰ Ähnlich sah auch die Entwicklung im Waggonbau aus, der sich ebenfalls über ganz Deutschland ausbreitete.²¹

18. Schon die ersten Eisenbahnprojekte in Sachsen und im Rheinland hatten Maschinenbauunternehmer wie den Textilmaschinenproduzenten Haubold oder die Sächsische Maschinenbau-Kompagnie (beide in Chemnitz), die Maschinenbauanstalt in Übigau bei Dresden sowie die Maschinenbauer Dobb & Pönsgen (Aachen) und Gutehoffnungshütte (Sterkrade) dazu veranlaßt, Lokomotiven zu bauen. Doch bis zum Ende der dreißiger Jahre scheiterten alle diese Versuche, weil sich die Unternehmen den technischen Herausforderungen noch nicht gewachsen zeigten. Vergl. H. Wagenblaß, Der Eisenbahnbau und das Wachstum der deutschen Eisen- und Maschinenbauindustrie 1835 bis 1860, Stuttgart 1973, S. 37-39.

19. Vergl. Wagenblaß, Eisenbahnbau, Tab. 29, S. 87; Fremdling, Eisenbahnen, Tab. 26, S. 76.

20. Vergl. zur Entwicklung des Maschinenbaus in den fünfziger Jahren Wagenblaß, Eisenbahnbau, S. 202-220.

21. F.-W. Henning, Eisenbahnbau und Entwicklung der Eisenindustrie in Deutschland, Archiv und Wirtschaft 6 (1973), S. 9-13.

Da die Schienenproduktion standortgebundener war als der Lokomotiv- und Waggonbau, konzentrierte sie sich in den schwerindustriellen Führungsregionen, insbesondere im Ruhrgebiet und in Oberschlesien. Aber auch hier setzte schon zu Anfang der vierziger Jahre die Importsubstitution ein, die durch die Eisenzollerhöhung des Jahres 1844 einen weiteren Impuls erhielt. Denn englisches und walisisches Stabeisen sowie Schienen wurden dadurch auf dem Höhepunkt des ersten Eisenbahnbaubooms um rund 50% (Schienen) bzw. 60% und mehr (Stabeisen) verteuert.²² In den fünfziger Jahren war die deutsche Eisenindustrie dann nicht nur in der Lage, die inländische Nachfrage zu befriedigen, sondern seit dem Ende des Jahrzehnts wurde sogar ein beträchtlicher Teil der Gesamtproduktion ausgeführt.²³ Ähnlich wie im Steinkohlebergbau war dieser Wachstumsimpuls auch von wichtigen technologischen Neuerungen begleitet.²⁴ Zwar war die inländische Schienenproduktion in den vierziger Jahren zunächst nur dank der Einfuhr von englischem und belgischem Roheisen möglich gewesen, das auf Koksbasis produziert worden war, aber im Laufe der fünfziger Jahre setzte sich dann auch in Deutschland das Koksroheisen nach und nach gegen das auf der Basis von Holzkohle produzierte Roheisen durch²⁵ und konnte auf diese Weise die Anteile des importierten Koksroheisens bei der inländischen Eisenverarbeitung deutlich verringern.²⁶

Der industrielle Führungssektorkomplex Kohle-Eisen-Stahl-Maschinenbau war in der Zeit der "Industriellen Revolution" nicht nur dadurch besonders eng in sich verkoppelt, weil die einzelnen Branchen verschiedene Produk-

22. Wagenblaß, Eisenbahnbau, Tab. 11, S. 47; R. Fremdling, Vergleich der Schutzzollpolitik Frankreichs und des Deutschen Zollvereins in ihrer Auswirkung auf die Modernisierung der Eisenindustrie 1815-1870, in: F. Blaich (Hg.), Die Rolle des Staates für die wirtschaftliche Entwicklung, Berlin 1982, S. 90.

23. Fremdling, Modernisierung, S. 210-211; ders., Wandel, S. 320-323.

24. Henning, Eisenbahnbau, S. 4-7; Fremdling, Modernisierung, S. 205-207; ders., Wandel, S. 350-351.

25. Wagenblaß, Eisenbahnbau, S. 47-55; Holtfrerich, Wirtschaftsgeschichte, S. 157.

26. Der Importanteil am Inlandsverbrauch von Roheisen im Zollverein sank von etwa 25% bis 30% in den fünfziger Jahren auf etwas über 10% Ende der sechziger Jahre ab. Anfang und Mitte der siebziger Jahre stieg der Importanteil am Roheisenverbrauch im Deutschen Reich zwar noch einmal auf etwa 25% an (vergl. Spree, Wachstumszyklen, Tab. A 214, S. 476; neuere Daten von Fremdling weisen für die fünfziger Jahre sogar Importanteile von bis zu 50% aus, vergl. ders., Wandel, Tab. 56, S. 324). Das lag aber daran, daß in der Hochkonjunktur die Nachfrage nach Roheisen weit über die Kapazitäten der deutschen Produzenten hinausging und durch die Aufhebung der Eisenzölle der Import zusätzlich erleichtert wurde. Nach dem Auslaufen des "Eisenbahnbooms" der siebziger Jahre und vor allen Dingen seit der Wiedereinführung der Eisenzölle sank der Importanteil wieder auf das Niveau der später sechziger Jahre ab.

tionsstufen eines Sektors, nämlich der Schwerindustrie, darstellten, sondern ihr Entwicklungstempo wurde wesentlich durch nur einen Nachfrager, die Eisenbahnen, bestimmt. Zum Nachweis der überragenden Bedeutung der Eisenbahnen im Industrialisierungsprozeß in Deutschland wurde schon von den Zeitgenossen versucht, diese Interdependenzen des Führungssektorkomplexes zu quantifizieren.²⁷ Diese Berechnungen wurden durch die jüngere Industrialisierungsforschung wieder aufgegriffen und in verschiedener Weise statistisch verfeinert.²⁸ Das Ergebnis ist jedoch trotz aller Unterschiede im Detail eindeutig: "Neither contemporaries nor generations of economic historians went astray by emphasizing the extraordinary importance of the innovation of the railroad for the economic growth in the nineteenth century. ... This is even more true for Germany, where the industrial revolution cannot be explained without it."²⁹

Festgehalten werden muß allerdings auch, daß die "spread effects" des schwerindustriellen Führungssektorkomplexes zu anderen Sektoren, insbesondere zur Konsumgüterindustrie, in der Zeit der "Industriellen Revolution" nur verhältnismäßig schwach ausgeprägt waren.³⁰ Das galt allerdings nicht für die Eisenbahnen, deren Nachfrage zwar zunächst auch noch keine Modernisierungswirkung etwa auf die Nahrungsmittelindustrie und die Landwirtschaft ausübte (Rückkopplungseffekt), die Markterweiterung durch die Eisenbahnen kam aber auch der modernisierungsfähigen Leichtindustrie zugute (Vorwärtskopplungseffekt).

Die Modernisierung der Wirtschaftsstruktur und das Sprengen der Fesseln der traditionellen gewerblichen Wirtschaftsweisen durch die Transportrevolution bedeutete aber auch die Zerstörung gewerblicher Standorte in

27. Vergl. hierzu etwa die Berechnungen von Wilhelm Oechelhäuser über die Auswirkungen der Eisenbahnnachfrage auf den Roheisenerzeugung von 1852 (Vergleichende Statistik der Eisenindustrie aller Länder und Erörterung ihrer ökonomischen Lage im Zollverein, Berlin 1852) und von Ernst Engel über die volkswirtschaftliche Ersparnis durch die Einführung der Eisenbahnen aus dem Jahr 1880 (Das Zeitalter des Dampfes in technisch-statistischer Beleuchtung, Teil 2. Zs. d. Kgl. Preuß. Statistischen Bureaus 20 [1880], S. 126-137).

28. Vergl. hierzu Wagenblaß, Eisenbahnbau, S. 267-270; Holtfrerich, Wirtschaftsgeschichte, S. 149-154; Spree, Wachstumszyklen, S. 278-294; Henning, Eisenbahnbau, S. 1-20; J. Krengel, Zur Berechnung von Wachstumswirkungen konjunkturell bedingter Nachfrageschwankungen nachgelagerter Industrien auf die Produktionsentwicklung der deutschen Roheisenindustrie während der Jahre 1871-1882, in: W.H. Schröder u. R. Spree (Hg.), Historische Konjunkturforschung, Stuttgart 1980, S. 186-207; Fremdling, Eisenbahnen, S. 78-83; ders., Modernisierung, Tab. 7, S. 224-226.

29. R. Fremdling, Railroads and Economic Growth: A Leading Sector Analysis with a Comparison to the United States and Britain, JEH 37 (1977), S. 601.

30. Spree, Wachstumszyklen, S. 197.

bislang geschützten lokalen Märkten und den Abzug von Ressourcen in die Führungsregionen. Die Eisenbahnen erleichterten nicht nur den Prozeß der Importsubstitution, sondern sie substituierten beispielsweise auch die Waren des Produktionshandwerks durch industriell hergestellte Waren auf dem Binnenmarkt. Arbeitskräfte wurden abgezogen und damit ganze Landstriche "entleert", während in die Führungsregionen Kapital und Arbeitskräfte strömten. Mehr noch als das sektorale Ungleichgewicht verschob dieses regionale Ungleichgewicht, die Verschärfung des Dualismus von gewerblich und industriell entwickelten Regionen auf der einen Seite und vorindustriell-agrarisch geprägten Regionen auf der anderen Seite, die gesellschaftliche Balance. Der Staat, insbesondere der junkerlich dominierte preußische Staat, konnte unter diesen Bedingungen kaum ein uneingeschränktes Interesse an einer schrankenlosen Entfaltung der marktwirtschaftlich-industriellen Entwicklungsdynamik besitzen. Es scheint deshalb gute Gründe für die Annahme zu geben, daß die Industrialisierung nichts anderes gewesen ist als ein Resultat unzähliger (einzelwirtschaftlich rationaler) Unternehmerentscheidungen und daß der Staat diesen Prozeß vielleicht modifizieren, nicht aber gestalten konnte.

Dieses gilt es nun im folgenden anhand der Eisenbahnpolitik zu untersuchen. Die in zwei Hauptteile gegliederte Arbeit wird sich dabei nicht auf den preußischen Staat beschränken, sondern es werden alle deutschen Staaten (seit 1871 einschließlich Elsaß-Lothringen) einbezogen, sofern sie eine eigene Eisenbahnpolitik betrieben. Ein solcher vergleichender Ansatz ist zum einen notwendig, weil die deutschen Staaten auch nach der Reichsgründung eisenbahnpolitisch weitgehend souverän blieben und der Konflikt um die Rolle des Reiches direkt handlungsleitend für die Eisenbahnpolitik der Mittelstaaten und damit mittelbar auch handlungsleitend für Preußen war. Ein nationaler Vergleich, die komparative Sicht, ist aber zum zweiten auch deshalb notwendig, um Ähnlichkeiten der Entwicklung und allgemeine Muster - also das "typisch Deutsche" etwa im Vergleich zur Entwicklung in England - herauszuarbeiten und bestimmte Entwicklungen in ihrer Individualität schärfer zu erfassen. Das gilt im preußischen Fall insbesondere für die Bedeutung der ostelbischen Junker, deren Einfluß sich nur in Preußen und vielleicht noch in Mecklenburg bemerkbar machen konnte, nicht jedoch in der Eisenbahnpolitik der süddeutschen Staaten. Denn im Zentrum der Analyse der staatlichen Politik steht die Frage, ob diese einer bestimmten, allein sachlich begründeten Handlungslogik folgte oder vielmehr Ausfluß eines identifizierbaren Klasseninteresses bzw. eines eigenständigen Herrschaftsinteresses war.

Eine solche breit angelegte Untersuchung mußte bestimmten Restriktionen unterworfen werden, um noch bearbeitbar zu bleiben. Die wichtigste

Einschränkung war die Konzentration auf die ökonomische Dimension. Der Totalitätsanspruch der Wehlerschen Konzeption kann nicht eingelöst werden. Eine "Gesellschaftsgeschichte" des gesellschaftlichen Mikrokosmos Eisenbahnen wäre zwar möglich, aber die soziale Dimension (Herkunft und soziale bzw. gesellschaftliche Stellung von Eisenbahnunternehmern bzw. den Spitzen der staatlichen Eisenbahnbürokratie, soziale Lage und gewerkschaftliche Organisation von Eisenbahnarbeitern und Beamten u.ä.) und die kulturelle Dimension (Veränderung des Bewußtseins von Zeit und Raum, "Kommunikationsrevolution" u.ä.) und deren Rückwirkungen mußten konsequent ausgeblendet werden. Die Darstellung wird sich vielmehr im ersten Teil auf die mit den Besitzverhältnissen eng verknüpfte Frage nach der (wirtschafts-)ordnungspolitischen Orientierung und die daraus abgeleiteten finanz- und verfassungspolitischen Fragen konzentrieren. Im zweiten Teil, der auch im Zeitablauf insofern an den ersten Teil anschließt, als die ordnungspolitische Frage im Sinne des Staatsbahnmonopols um 1880 entschieden war, werden dann die wirtschafts-, regional- und finanzpolitischen Fragen des entstehenden Interventionsstaates im Mittelpunkt stehen.

Obwohl der kulturellen Dimension der gesellschaftlichen Entwicklung in der Geschichtswissenschaft der jüngsten Zeit das größte Interesse zuteil wird und Fragen der Wirtschafts- oder Wirtschaftsordnungspolitik in der historischen Forschung seit rund zwanzig Jahre nur noch wenig Aufmerksamkeit gewidmet wurde, rechtfertigt auch und gerade die Aktualität durch die ordnungspolitische Neuorientierung nach der Wiedervereinigung Deutschlands die Wiederbelebung einer scheinbar veralteten Debatte. Schon die Währungsunion des Jahres 1990 wurde - allerdings unter großem Zeitdruck - praktisch ohne Rückgriff auf die historischen Erfahrungen mit der Währungsumstellung (von der Taler- und Gulden-Silberwährung auf die Mark-Goldwährung) nach der Vereinigung der deutschen Staaten zum zweiten Deutschen Kaiserreich vollzogen. Doch die Debatte über die Deregulierung und die ordnungspolitische Neuorientierung in der bundesdeutschen Verkehrspolitik, die nicht unter vergleichbarem Zeitdruck steht, verläuft ähnlich "geschichtslos".

Es wird zwar von den Befürwortern einer weitergehenden Deregulierung des öfteren erwähnt, daß schon das preußische Eisenbahngesetz von 1838 die Trennung der Funktionen des Wegebausträgers von denen des Transportunternehmers kannte und die Zulassung konkurrierender Transportunternehmer ausdrücklich vorsah. Es wird dann aber nicht weiter gefragt, weshalb diese Vorgabe, die im übrigen die ordnungspolitische Diskussion bis in die siebziger Jahre immer wieder mitbestimmte, nie wirklich umgesetzt wurde. Noch schwererwiegend ist der Verzicht auf die historischen Erfahrungen bei der Regionalisierung des Schienenverkehrs. In den meisten deutschen Staaten

wurden die "Interessenten", meist die kommunalen Gebietskörperschaften, zum Bau oder Betrieb der Eisenbahnen von untergeordneter Bedeutung herangezogen. Dabei gab es die unterschiedlichsten Formen der Heranziehung, von der reinen finanziellen Beteiligung am Bau von Staatsbahn-(neben-)strecken bis zum Bau und Betrieb auf eigene Rechnung einer sich im wesentlichen im Besitz der "Interessenten" befindlichen Bahngesellschaft. Die Leistungsfähigkeit des regionalen und lokalen Schienenverkehrs hing nicht unwesentlich davon ab, in welcher Form die "Interessenten" beteiligt wurden. Wenn heute die Bundesbahn (bzw. die Deutsche Bahn AG) von den Lasten der defizitären Nebenstrecken befreit werden soll, indem ein Teil dieser Defizite auf die Gebietskörperschaften überwältet wird, wofür wiederum Bundes- oder Landesmittel als Ausgleich zur Verfügung gestellt werden, dann könnten durch den Rückgriff auf diesen Erfahrungsschatz Fehler vermieden werden, die sich trotz der heute durch den Kraftwagenverkehr anders gelagerten Ausgangssituation ansonsten durchaus wiederholen könnten.

Die zweite Restriktion in der Konzeption dieser Arbeit bezieht sich auf die Forschungsstrategie. Der Intensität, mit der sich die Forschung bisher den angesprochenen Themen zugewandt hat, ist sehr unterschiedlich. Über die Bedeutung der Eisenbahnen während der "Industriellen Revolution" liegen nicht nur vorzügliche, sondern auch vergleichsweise neue Studien vor. Was die Rolle und Bedeutung der Staaten beim Aufbau ihrer Netze betrifft, gibt es zwar eine sehr umfangreiche, aber auch stark veraltete Literatur mit einem sehr traditionellen Staatsverständnis, das sich häufig sogar zu einer einseitigen Parteinahme für die Politik des jeweiligen Einzelstaates verstieg. Über die Entwicklung des Eisenbahnwesens nach der Etablierung der Staatsbahnmonopole, als auch der Aufbau der Grundnetze weitgehend abgeschlossen war, d.h. über die Verdichtung der Netze durch Neben-, Lokal- oder Kleinbahnen, gibt es zwar eine ausufernde Literatur. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, ist sie aber für wissenschaftliche Fragestellungen wertlos. Eine Untersuchung über die Wirkungen einer Verdichtung des Eisenbahnnetzes gibt es aufgrund bisher ungelöster methodischer Probleme für eine verlässlichen Schätzung des regionalen Einkommensgefälles überhaupt nicht.

Da die Hauptaufgabe dieser Arbeit die synthetisierende, komparativ angelegte Analyse der Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten ist, war es unmöglich, sämtliche Forschungslücken durch eigene Quellenstudien zu schließen. Die Quellenarbeit mußte sich deshalb auf solche wenig erforschten Bereichen konzentrieren, deren detaillierte Aufarbeitung für die Gesamtdarstellung unverzichtbar war. Den Schwerpunkt bildete dabei die Neben- und Kleinbahnpolitik des preußischen Staates. Aber auch die Rolle der Eisenbahnpolitik im preußischen Verfassungskonflikt sowie die Mängel

der "Eisenbahnpolitik der freien Konkurrenz" in den sechziger und frühen siebziger Jahren waren bisher noch nicht ausreichend erforscht. In der Darstellung werden diese Bereiche, insbesondere die Neben- und Kleinbahnpolitik, einen breiten Raum einnehmen, da im Gegensatz zu anderen ungenügend erforschten Bereichen der Verweis selbst auf eine rein deskriptive Literatur nicht möglich ist. Etwaige "Längen" der Darstellung im zweiten Teil sind deshalb nicht zu vermeiden gewesen. Da es im zweiten Teil um die wirtschafts- und regionalpolitische Dimension staatlichen Handelns geht - und damit um die *ex ante*-Sicht der Dinge -, konnte immerhin auf eine eigene und notwendigerweise aufwendige *ex post*-Analyse der Wirkung dieser Politik verzichtet werden.

Tabelle 1: Neue Privatbahngesellschaften in Preußen 1862-1873

Name der Gesellschaft	Konzession	Eröffnung	Länge (km)
Tilsit-Insterburger	1862	1865	54
Ostpreußische Südbahn	1863	1866	243
Preußisch-Niederländ.	1863	(1866)	-
Berlin-Görlitzer	1864	1866	318
Märkisch-Posener	1867	1870	282
Nordhausen-Erfurter	1867	1869	122
Hannover-Altenbekener	1868	1872	268
Cottbus-Großhainer	1868	1870	155
Halle-Sorau-Gubener	1868	1871	302
Niederschles. Zweigbahn	1869	1871	83
Breslau-Warschauer	1870	1871	55
Altenburg-Zeitzer	1870	1872	25
Halberstadt-Blankenb.	1870	1873	55
Berliner Nordbahn	1870	(1877)	-
Pommersche Zentralbahn	1870	(1877)	-
Oberlausitzer	1871	1874	159
Münster-Enscheder	1871	1875	54
Angermünde-Schwedter	1872	1873	23
Nord-Brabant-Deutsche	1872	1873	-
Saal-Unstrut	1872	1874	53
Cronberger	1872	1874	10
DGE	1872	1875	97
Berlin-Dresdner	1872	1875	181
Oels-Gnesener	1872	1875	161
Aachener Industriebahn	1872	1875	40
Posen-Kreuzburger	1872	1875	201
Marienburg-Mlawkaer	1872	1876	149

Anmerkung:

DGE: Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn.

Die Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn war eine niederländische Gesellschaft mit Sitz in Rotterdam. Das in Preußen gelegene Teilstück von der Reichsgrenze bei Goch nach Büderich(-Wesel) wurde im Jahr 1925 von der Deutschen Reichsbahn übernommen.

Die Aachener Industriebahn wurde 1880 bis Jülich verlängert und hieß seitdem Aachen-Jülicher Bahn.

Alle mit () gekennzeichneten Bahngesellschaften wurden vor der Eröffnung der ersten Teilstrecke von einer anderen Bahn übernommen.

Länge bezeichnet die Streckenlänge zum Zeitpunkt der Verstaatlichung.

Tabelle 4: Die großen deutschen Privatbahngesellschaften im Jahr 1862

Name der Bahn	Staat	Jahr der ersten Konzession	Kapital (in Talern)	Streckenlänge (in km)
Köln-Mindener	Preußen	1843	62.274.500	519
Bergisch-Märkische	Preußen	1844	39.633.000	316
Rheinische	Preußen	1837	39.500.000	293
Ostbahn	Bayern	1856	34.285.714	453
Oberschlesische	Preußen	1841	34.003.100	502
Berlin-Stettiner	Preußen	1840	30.324.000	341
Thüringer	diverse	1844	20.900.000	285
Rhein-Nahe	Preußen	1856	18.000.000	121
Berlin-Anhalter	Preußen	1839	15.500.000	357
BPM	Preußen	1845	14.367.200	147
Berlin-Hamburger	Preußen	1845	14.000.000	299
Nordbahn	Kurhessen	1844	11.600.000	149
Pfälz. Ludwigsbahn	Bayern	1843	11.416.571	192
Hess. Ludwigsbahn	Hessen	1845	9.714.286	154
ML	Preußen	1837	9.220.000	144
BSF	Preußen	1843	9.100.000	173
Leipzig-Dresdner	Sachsen	1835	9.000.000	129
Wilhelmsbahn	Preußen	1844	8.500.000	178
Werrabahn	diverse	1855	8.256.900	170

Anmerkung: BPM: Berlin-Potsdam-Magdeburger
 ML: Magdeburg-Leipziger,
 BSF: Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn.
 Unter "Kapital" wird das bis Ende 1862 konzessionierte Kapital ver-
 standen (Aktien, Prioritätsaktien und Obligationen)

Privatbahnen vergleichbar war. Die nächstgrößten außerpreußischen Privatbahnen der frühen sechziger Jahre, die Thüringer Bahn und die kurhessische Nordbahn, waren nicht nur wesentlich aufgrund preußischer Initiative zustandegekommen und gehörten als Teilstücke der Südharzverbindung zwischen den westlichen und den östlichen preußischen Provinzen *de facto* zum preußischen Eisenbahnnetz, sondern sie waren auch nicht leistungsfähig genug, um im (Strecken-) Konkurrenzkampf bestehen zu können.

Neben der bayerischen Ostbahn und den seit 1870 vereinigten Pfälzischen Bahnen konnte im Laufe der sechziger und frühen siebziger Jahre lediglich die hessische Ludwigsbahn zu den mittelgroßen preußischen Privatbahngesellschaften aufschließen. Aber auch sie erreichte ebenso wie die beiden

Tabelle 6: Neue Privatbahngesellschaften in Sachsen 1870-1873

Name der Bahngesellschaft	Konzession	Jahr der Eröffnung	Streckenlänge (in km)
Sächs.-Böhm. Verbindungsbahn Annaberg-Weipert	1870	1872	19
Chemnitz-Komotauer	1871	1875	69
Mehltheuer-Weidaer	1872	(1883)	33
Sächs.-Thüring. (Greiz-Gera)	1872	1875	60
LGM	1872	1874	28
Muldentalbahn	1872	1875	40
Hainichen-Roßweiner	1872	1874	20
ZLF	1872	1875	35
Chemnitz-Aue-Adorfer	1872	1875	113
Sächs.-Thüring. Ostwestbahn (Werdau-Weida)	1873	1876	35
Erfurt-Hof-Eger	1873	-	-

Anmerkung: LGM: Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer
 ZLF: Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner.
 Die Mehltheuer-Weidaer Bahn hatte sich 1876 für zahlungsunfähig erklärt
 und ging noch unvollendet 1881 an den sächsischen Staat über.

die Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft für das Teilstück Görlitz-Zittau und

die Leipzig-Dresdner Eisenbahn für die Teilstücke Nossen-Freiberg und Freiberg-Dux sowie Nossen-Riesa und Riesa-Elsterwerda.¹⁵⁷

Wie sehr dieser nur rund drei Jahre dauernde Privatbahnboom die Besitzstruktur der sächsischen Eisenbahnen beeinflusste, zeigt ein Vergleich zwischen dem Privatbahnanteil am sächsischen Eisenbahnnetz des Jahres 1875 mit dem des Jahres 1870, der von knapp 25% auf etwa 42% anstieg. Bei der Beurteilung der intendierten langfristigen Wirkungen dieser eisenbahnpolitischen Wende ist außerdem in Rechnung zu stellen, daß bis zur Krise des Jahres 1873 nur ein kleiner Teil der vom Landtag für die Konzession empfohlenen Privatbahnstrecken tatsächlich auch eine Konzession erhalten hatte und hiervon ein Teil der Strecken erst nach 1875 oder gar nicht mehr zur Ausführung gelangte. Ein Vergleich über das Jahr 1875 hinaus ist insofern wenig sinnvoll, als die Leipzig-Dresdner Bahn mit

157. Wiedemann, Eisenbahnen, S. 121.

Tabelle 7: Neue Privatbahngesellschaften in Thüringen 1860-1875

Name der Bahn	Beteiligte Staaten	Jahr der Konzession	Streckenlänge (in km)
Gößnitz-Geraer	Sachsen-Altenburg/Reuß j.L.	1863	35
Greiz-Brunner	Sachsen/Reuß ä.L.	1864	10
Nordhausen-Erfurter	Preußen/ Schwarzburg-Sondershausen	1867	78
Altenburg-Zeitzer	Preußen/Sachsen-Altenburg	1870	25
Saalbahn	Sachsen-Weimar/ Sachsen-Meiningen Sachsen-Altenburg/ Schwarzburg-Rudolfstadt	1871	75
Saal-Unstrut	Preußen/Sachsen-Weimar	1872	53
Mehltheuer-Weidaer	Sachsen/Reuß j.L.	1872	33
Sächs.-Thüring. Bahn	Sachsen/Reuß ä.L.	1872	60
Weimar-Geraer	Sachsen-Weimar/Reuß j.L./ Sachsen-Altenburg		
Sächs.-Thüring. Ostwestbahn	Sachsen/Sachsen-Weimar/ Sachsen-Meiningen/ Sachsen-Altenburg	1872	69
Gotha-Ohrdruffer	Sachsen-Coburg-Gotha	1873	35
		1875	17

Anmerkung: Im Fall der Gößnitz-Geraer Bahn war Sachsen insofern beteiligt, als der Endpunkt Gößnitz ein Bahnhof der sächsischen Staatsbahn war.

einem Randbereich berührte, blieb der Kern Thüringens bis 1860 von Eisenbahnen unerschlossen. Die Möglichkeit, solche Defizite durch den Bau von Staatsbahnen auszugleichen, hatten die thüringischen Staaten nicht, so daß ihnen keine andere Wahl blieb, als private Investoren für thüringische Bahnprojekte zu interessieren. Durch umfangreiche Beteiligungen am Aktienkapital sowie durch Zinsgarantien¹⁶⁰ gelang den thüringischen Staaten dies

160. Zinsgarantien auf Stammaktien wurden in der Regel dann gewährt, wenn die beteiligten thüringischen Staaten sowie interessierte Städte nicht in der Lage waren, das Aktienkapital vollständig zu zeichnen (vergl. hierzu die Regelungen bei der Gößnitz-Geraer Bahn, Nordhausen-Erfurter Bahn, Greiz-Brunner Bahn oder Weimar-Geraer Bahn). Konnte sich jedoch die Abgabe an das Publikum auf die (garantierten) Stamm-Prioritätsaktien beschränken, wurden Zinsgarantien auf Stammaktien nicht gewährt. Dadurch war die Marktgängigkeit dieser Papiere praktisch aber sehr stark eingeschränkt (vergl. hierzu etwa die Regelungen bei der Saal-Unstrut Bahn im Falle

Quellen und Literatur:

Unveröffentlichte Quellen

Zentrales Staatsarchiv (ZStA), Dienststelle Merseburg

Akten des preußischen Handelsministeriums, Abt. f. Eisenbahnangelegenheiten (Rep. 93E)

Akten des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten (MdöA) Abt. f. Eisenbahnangelegenheiten (Rep. 93E)

Akten des preußischen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten Abt. III: Handelspolitische Abteilung (2.4.1.II)

Akten des preußischen Finanzministeriums (Rep. 151 IC)

Akten des preußischen Staatsministeriums (Rep. 90a kIII.3)

Akten des preußischen Zivilkabinetts (2.2.1.)

Akten des preußischen Abgeordnetenhauses (Rep. 169 C 19)

Staatsarchiv (StA) Münster

Akten des Oberpräsidiums Münster bzgl. Verkehr, Post etc. (B 120)

Historisches Archiv der Stadt Köln (HASTK)

Akten der Eisenbahndirektion Köln

- Rheinische Eisenbahn (1028)

- Köln-Bonner Eisenbahn (1028)

- Köln-Mindener Eisenbahn (1028i)

- Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn (1028D)

- Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn (Hessische Nordbahn) (1028H)

Veröffentlichte Quellen

a) Handbücher

Aktenstücke zur Wirtschaftspolitik des Fürsten Bismarck (hrsg. v. H. von Poschinger) 2 Bde., Berlin 1890

Atlas der Eisenbahnen des Deutschen Reiches (bearb. v. W. Nietmann), Leipzig 1886, 9. Auflage

Berlin und seine Eisenbahnen 1846-1896, (hrsg. im Auftrag d. Kgl. Preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten) 2 Bde., Berlin 1896

Biographisches Handbuch der Reichstage, (hrsg. v. M. Schwarz) Hannover 1965

Biographisches Handbuch für das Preußische Abgeordnetenhaus 1849-1967, (hrsg. v. B. Haunfelder), Düsseldorf 1994

Biographisches Handbuch für das Preußische Abgeordnetenhaus 1867-1918, (hrsg. v. B. Mann), Düsseldorf 1988

Das deutsche Straßen- und Wegewesen im öffentlichen Haushalt (hrsg. v. Statistischen Reichsamt), Berlin 1934

Die deutschen Eisenbahnen in ihrer Entwicklung 1835-1935, (hrsg. v. d. Deutschen Reichsbahn) Berlin 1935

Die Deutschen Eisenbahnen 1910 bis 1920, (hrsg. v. Reichsverkehrsministerium) Berlin 1923

Dieterici, C.F.W., Handbuch der Statistik des preußischen Staates, Berlin 1861

Das Eisenbahnwesen der Gegenwart, dargestellt auf Grund der Verhältnisse der Deutschen Bahnen, (hrsg. vom Preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten und vom Bayerischen Staatsminister für Verkehrsangelegenheiten) 2 Bde., Berlin 1911

Encyklopädie des Eisenbahnwesens, (hrsg. v. V. Röhl) 7 Bde., Wien 1890-1895

Fremdling, R. u.a. (Hg.), Statistik der Eisenbahnen in Deutschland 1835-1989 (Historische Statistik von Deutschland, Bd. XVII), St. Katharinen 1995

Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken. Eröffnungsdaten 1835-1935, Streckenlängen, Konzessionen, Eigentumsverhältnisse (hrsg. v. d. Deutschen Reichsbahn), Berlin 1935 (ND Mainz 1984)

Handwörterbuch der Staatswissenschaften (HdSW), 2. Auflage 1898, 3. Auflage 1909 sowie 4. Auflage 1923

Handwörterbuch der Wirtschaftswissenschaften (HdWW), Stuttgart 1977-1982

Die historische Entwicklung des deutschen und deutsch-österreichischen Eisenbahnnetzes vom Jahr 1838 bis 1881 (bearb. v. E. Kühn), Zs. d. Kgl. Statistischen Bureau, XII. Ergänzungsheft, Berlin 1883

Michaelis, J., Deutschlands Eisenbahnen. Ein Handbuch, Leipzig 1863

b) Gesetzsammlungen und Stenographische Berichte

Anlagen zu den Stenographischen Berichten über die Verhandlungen des Preußischen Abgeordnetenhauses

Badisches Regierungsblatt (Bad. Reg.Bl.)

Bayerisches Gesetzblatt (Bayer. Ges.Bl.)

Bayerisches Regierungsblatt (Bayer. Reg.Bl.)

Bayerisches Gesetz- und Verordnungsblatt (Bayer. GVBl.)

Gesetzsammlung für die Kgl. Preußischen Staaten (Preuß. GS)

Hessisches Regierungsblatt (Hess. Reg.Bl.)

Mecklenburgisches Regierungsblatt (Meckl. Reg.Bl.)

Oldenburgisches Gesetzblatt (Oldenb. Ges.Bl.)

Preußisches Eisenbahnverordnungs-Blatt

Reichsgesetzblatt (RGBl.)

Sächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt (Sächs. GVBl.)

Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Preußischen Abgeordnetenhaus (Sten. Ber. Preuß. Abgh.)

Württembergisches Regierungsblatt (Württ. Reg.Bl.)

c) Zeitschriften und statistische Jahrbücher

Archiv für Eisenbahnwesen (AfE)
 Jahrbuch für die amtliche Statistik des preußischen Staates
 Statistik des Deutschen Reiches (SDR)
 Statistisches Handbuch für das Großherzogtum Hessen
 Statistisches Handbuch für den preußischen Staat
 Statistisches Handbuch für das Königreich Württemberg
 Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich
 Statistisches Jahrbuch für das Großherzogtum Baden
 Statistisches Jahrbuch für das Königreich Bayern
 Statistisches Jahrbuch für das Königreich Sachsen
 Vierteljahrschrift für Volkswirtschaft und Kulturgeschichte
 Württembergisches Jahrbuch für Statistik und Landeskunde
 Zeitschrift des Kgl. Bayerischen Statistischen Bureaus
 Zeitschrift des Kgl. Preußischen Statistischen Bureaus
 Zeitschrift des Kgl. Preußischen Statistischen Landesamtes
 Zeitschrift des Kgl. Sächsischen Statistischen Bureaus
 Zeitschrift für Kleinbahnen (ZfK)
 Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (ZdVDE)

Literatur:

Abelshäuser, W., Staat, Infrastruktur und regionaler Wohlstandsausgleich im Preußen der Hochindustrialisierung, in: F. Blaich (Hg.), Staatliche Umverteilungspolitik in historischer Perspektive, Berlin 1981, S. 9-58
 ders., Wirtschaftliche Wechsellagen, Wirtschaftsordnung und Staat: Die deutschen Erfahrungen, in: D. Grimm (Hg.), Staatsaufgaben, Baden-Baden 1994, S. 199-232
 Adolph, E., Ruhrkohlenbergbau, Transportwesen und Eisenbahntarifpolitik, in AfE 50 (1927), S. 8-58, 293-349, 705-741, 926-976, 1313-1350
 Alber, K., Die Beeinflussung der Linienführung der deutschen Eisenbahnen durch die Kleinstaaterie und deren betriebswirtschaftliche Folgen, Diss. Stuttgart 1940
 Alberty, M., Der Übergang zum Staatsbahnsystem in Preußen, Jena 1911
 Albrecht, C., Bismarcks Eisenbahngesetzgebung, Köln 1994
 Anon. (Michaelis), Kohleverbrauch und Kohletransport in Preußen, in: Vierteljahrschrift für Verwaltung 6 (1864), S. 239-242
 Anon. (v.d. Leyen), Die preußische Eisenbahnpolitik des Jahres 1848, in AfE 3 (1880), S. 141-149
 Baer, F.J., Chronik über Straßenbau und Straßenverkehr in dem Großherzogtum Baden, Berlin 1878
 Bär, M., Die Behördenverfassung der Rheinprovinz seit 1815, Bonn 1919
 Baldermann, U., Die Entwicklung des Straßennetzes in Niedersachsen von 1768-1960, Hildesheim 1968
 ders., Die Entwicklung des Straßennetzes im Raum Niedersachsen von 1800 bis 1900, in: Raumordnung im 19. Jahrhundert, Teil 2, Hannover 1967, S. 61-82
 Beckerath, E. von, Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung, Berlin 1918
 Berg, A., Die Entwicklung der Wechselbeziehungen zwischen Bergbau und Eisenbahnnetz im Ruhrgebiet, Diss. Aachen 1932
 Bergengrün, A., Staatsminister August Freiherr von der Heydt, Leipzig 1908
 Berghoff, H., Wirtschaft und Staat im Großbritannien des 19. Jahrhunderts, in: S. Pollard u. D. Ziegler (Hg.), Markt, Staat, Planung. Historische Erfahrungen mit Regulierungs- und Deregulierungsversuchen der Wirtschaft, St. Katharinen 1992, S. 71-97
 Beyer, B., Hundert Jahre preußisches Kleinbahngesetz, in: Lokrundschau 146 (1993), S. 88-99
 Biedermann, E., Die wirtschaftliche Entwicklung der preußischen Staatsbahnen, in AfE 29 (1906), S. 275-330
 ders., Die wirtschaftliche Entwicklung der preußischen Staatseisenbahnen, in AfE 37 (1914), S. 1507-1538
 Biehl, D. u.a., Bestimmungsgründe des regionalen Entwicklungspotentials. Infrastruktur, Agglomeration und sektorale Wirtschaftsstruktur, Tübingen 1975
 Biermer, M., Die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft, Gießen 1911
 Bismarck, O. von, Gedanken und Erinnerungen, 3 Bde., Stuttgart 1898-1919
 Block, H., Die parlamentarische Krisis der Nationalliberalen Partei 1879-1880, Diss. Hamburg 1929
 Bloemers, K., Der Eisenbahn-Tarifikampf, in: K.-E. Born (Hg.), Moderne deutsche Wirtschaftsgeschichte, Köln 1966, S. 151-170

- Blotevogel, H.H., Zentrale Orte und Raumbeziehungen in Westfalen vor der Industrialisierung, Münster 1975
- Blum, O., Das Eisenbahnnetz Niedersachsens, in: AfE 56 (1933), S. 317-344, 605-660, 913-940
- Böhme, H., Deutschlands Weg zur Großmacht 1848-1881, Köln 1966
- Böhmert, V., Deutschlands wirtschaftliche Neugestaltung, in: Preuß. Jahrbücher 18 (1866), S. 269-304
- Bongaerts, J.C., Financing Railways in the German States 1840-1860. A Preliminary View, in: JEEH 14 (1985), S. 331-345
- Borchardt, K., Die Bedeutung der Infrastruktur für die sozialökonomische Entwicklung, in: H. Arndt u. D. Swatek (Hg.), Grundfragen der Infrastrukturplanung für wachsende Wirtschaften, Berlin 1971, S. 11-30
- ders., Regionale Wachstumsdifferenzierung in Deutschland im 19. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung des West-Ost-Gefälles, in: W. Abel, K. Borchardt et al. (Hg.), Wirtschaft, Geschichte und Wirtschaftsgeschichte. Fs. Friedrich Lütge, Stuttgart 1966, S. 325-339
- ders., Währung und Wirtschaft, in: Währung und Wirtschaft in Deutschland 1876-1975, (hrsg. v. d. Deutschen Bundesbank), Frankfurt/Main 1976
- ders., Zur Frage des Kapitalmangels in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Deutschland, in: JNS 173 (1961), S. 401-421
- Borchardt, J., Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg, München 1991
- Borchmeyer, W., 40 Jahre Süddeutsche Eisenbahngesellschaft, Essen 1935
- Born, K., Die Entwicklung der Königlich Preussischen Ostbahn, in: AfE 34 (1911), S. 879-939, 1125-1172, 1431-1461
- Bosley, P., Light Railways in England and Wales, Manchester 1990
- Braun, K., Otto Michaelis, in: Vierteljahrschrift für Volkswirtschaft und Kulturgeschichte 28 (1891) Heft 1, S. 1-16, 130-146
- Brockstedt, J., Anfänge der Industrialisierung in Agrarregionen Norddeutschlands im 19. Jahrhundert, in: H. Kiesewetter u. R. Fremdling (Hg.), Staat, Region und Industrialisierung, Ostfildern 1985, S. 163-189
- ders., Wandel der Landwirtschaft durch Industrialisierung in Herzogtum Oldenburg und seinen Teilregionen, in: J. Bergmann u.a., Regionen im historischen Vergleich. Studien zu Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert, Opladen 1989, S. 55-132
- Böventer, E. von, Art. Raumwirtschaft I: Theorie, in: HdWW Bd. 6, S. 407-429
- F. B. (Brefeld), Die Aufgaben der Zeitschrift für Kleinbahnen, in: ZfK 1 (1894), S. 1-5
- Bürnheim, H., Localbahn AG München, Gifhorn 1974
- Buresch, E., Die schmalspurige Eisenbahn von Ocholt nach Westerstede, Hannover 1877
- Campos, J., Veredelungswirtschaft in Süddenburg, Saarbrücken 1993
- Champernowne, D.G., Capital Accumulation and the Maintenance of Full Employment, in: EJ 68 (1958), S. 211-244
- Cohn, G., Die Anfänge des deutschen Eisenbahnwesens, in: ZGS 47 (1891), S. 655-679
- ders., Eisenbahnüberschüsse und Steuern im preussischen Staatshaushalt, in: ZGS 63 (1907), S. 682-709
- ders., Die englische Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre, in: AfE 6 (1883), S. 1-43, 91-134, 209-253, 345-353, 435-486
- Dabelstein, K., Die Eisenbahnen Mecklenburgs, in: E. Schulz (Hg.), Mecklenburg. Deutsches Land im Wandel der Zeit, Rostock 1939, S. 267-274

- Dassau, 90 Jahre Thüringische Stammbahn, in: Die Reichsbahn 12 (1936), S. 1064-1077
- Denkschrift über das oldenburgische Eisenbahnwesen 1867-1892, Oldenburg 1892
- Der preussische Landeseisenbahnrat in den ersten 25 Jahren seiner Tätigkeit (1883-1908), (hrsg. v. Ministerium der öffentlichen Arbeiten) Berlin 1908
- Detig, A., Frankfurt, seine Eisenbahnpolitik und die Entwicklung des Verkehrs auf den Eisenbahnen bis 1866, Diss. Frankfurt/Main 1921
- Die Discontogesellschaft 1851-1901. Denkschrift zum 50-jährigen Jubiläum, Berlin 1901
- Die Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen 1867-1917, Oldenburg 1917
- Ditt, H. u. Schöller, P., Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Nordwestdeutschland, in: Westf. Forschungen 8 (1955), S. 150-180
- Dobbin, F., Forging Industrial Policy. The United States, Britain and France in the Railway Age, Cambridge 1994
- Dost, P., Die Privateisenbahnen und Kleinbahnen Westpreußens, Dortmund o.J.
- Dreesen, E., Die zweite Ringbahn um Berlin, Brandenburg 1878
- Dröll, H., Sechzig Jahre hessischer Eisenbahnpolitik 1836-1896, Leipzig 1912
- Drude, M., Nebenbahnen in ländlichen Räumen. Zur Erfassung ihres Wohlstandsbeitrages, Berlin 1971
- Dumke, R.H., The Political Economy of German Economic Unification: Tariffs, Trade and Politics of the Zollverein Era, Diss. Madison 1976
- Durniok, E., Die Entstehung des heutigen Enteignungsrechts aus den Besonderheiten des Eisenbahnbaus, in: AfE 52 (1929), S. 1405-1434; AfE 53 (1930), S. 65-92, 317-350
- Eichholtz, D., Junker und Bourgeoisie vor 1848 in der preussischen Eisenbahngeschichte, Berlin (DDR) 1962
- Engel, E., Die Eisenbahnen im preussischen Staate und ihre Verteilung auf die einzelnen Kreise, Regierungsbezirke und Provinzen in den Jahren 1862-1874, in: Zs. d.Kgl. Preuß. Statistischen Bureaus 14 (1874)
- ders., Das Zeitalter des Dampfes in technisch-statistischer Beleuchtung, in: Zs. d. Kgl. Preuß. Statistischen Bureaus 19 (1879), S. 251-314 (Teil 1) sowie 20 (1880), S. 53-144 (Teil 2)
- Engels, F., Herrn Eugen Dührings Umwälzung der Wissenschaft, Karl Marx und Friedrich Engels Werke (MEW) Bd. 20, Berlin (DDR) 1962
- ders., Der Sozialismus des Herrn Bismarck, MEW Bd. 19, Berlin (DDR) 1962
- Enkling, J., Die Stellung des Staates zu den Privateisenbahnen in der Anfangszeit des preussischen Eisenbahnwesens (1830-1848), Diss. Köln 1935
- Enzweiler, H.-J., Staat und Eisenbahn. Bürokratie, Parlament und Arbeiterschaft beim badischen Eisenbahnbau 1835-1855, Frankfurt/M 1995
- Euler, L., Die strukturelle Entwicklung des Eisenbahnbaus in den verschiedenen Ländern 1840-1936, in: WA 52 (1940), S. 164-192
- Faucher, J., Der Plan einer Erwerbung sämtlicher Eisenbahnen in Deutschland durch das Reich, in: Vierteljahrschrift für Volkswirtschaft und Kulturgeschichte 13 (1876), Heft 1, S. 77-86, Heft 2, S. 93-117
- Festschrift über die Tätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in den ersten 50 Jahren seines Bestehens 1846-1896, Berlin 1896
- Firnhaber, Zur Vorgeschichte der kurhessischen Eisenbahnen, in: AfE 37 (1914), S. 1-40
- Fischer, W., Die Bedeutung der preussischen Bergrechtsreform für den industriellen Aufbau des Ruhrgebietes, in: ders., Wirtschaft und Gesellschaft im Zeitalter der Industrialisierung, Göttingen 1972, S. 161-178

- ders., Stadien und Typen der Industrialisierung in Deutschland. Zum Problem ihrer regionalen Differenzierung, in: ders., *Wirtschaft und Gesellschaft im Zeitalter der Industrialisierung*, Göttingen 1972, S. 464-473
- ders., Die Stellung der preußischen Bergrechtsreform von 1851 bis 1865 in der Wirtschafts- und Sozialverfassung des 19. Jahrhunderts, in: ders., *Wirtschaft und Gesellschaft im Zeitalter der Industrialisierung*, Göttingen 1972, S. 148-160
- Fleck, G., Die ersten Eisenbahnen von Berlin nach dem Westen der Monarchie, in *AfE* 18 (1895), S. 1-39, 261-291, 453-497, 693-730
- ders., Studien zur Geschichte des preußischen Eisenbahnwesens, in *AfE* 19 (1896), S. 27-55, 234-252, 858-868, *AfE* 20 (1897), S. 23-61, 889-903, 1073-1098, *AfE* 21 (1898), S. 652-680, *AfE* 22 (1899), S. 1-25, 234-262, *AfE* 24 (1901), S. 756-781, *AfE* 27 (1904), S. 359-373, 587-597, 854-870, *AfE* 28 (1905), S. 859-874
- Föhlner, O., *Geschichte der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und ihres Transportverkehrs*, Straßburg 1897
- ders., *Reichsland Elsaß-Lothringen*, Teil 1, Straßburg 1898
- Fölsing, F., Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Eisenbahndirektion Wuppertal während der 100 Jahre ihres Bestehens, in: *Hundert Jahre Eisenbahndirektion Wuppertal*, Wuppertal 1950, S. 11-19
- Foreman-Peck, J., Natural Monopoly and Railway Policy in the Nineteenth Century, in *OEP* 39 (1987), S. 699-718
- Frank, H., Regionale Entwicklungsdisparitäten im deutschen Industrialisierungsprozeß 1849-1939, Diss. Münster 1993
- Freeman, M., Introduction, in: ders. u. D.A. Aldcroft (Hg.), *Transport in Victorian Britain*, Manchester 1988, S. 1-56
- Fremdling, R., Britische und deutsche Kohle auf norddeutschen Märkten 1850-1914, in: J. Bergmann u.a., *Regionen im historischen Vergleich. Studien zu Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert*, Opladen 1989, S. 9-54
- ders., Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840-1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur, Dortmund 1975
- ders., Freight Rates and State Budget: the Role of the National Prussian Railways 1880-1913, in *JEEH* 9 (1980), S. 21-39
- ders., Modernisierung und Wachstum der Schwerindustrie in Deutschland 1830-1860, in *GG* 5 (1979), S. 201-227
- ders., Railroads and Economic Growth: A Leading Sector Analysis with a Comparison to the United States and Britain, *JEH* 37 (1977), S. 583-601
- ders., Standorte und Entwicklung der Eisenindustrie, in: H.-J. Teuteberg (Hg.), *Westfalen Wirtschaft am Beginn des "Maschinenzeitalters"*, Dortmund 1988, S. 297-316
- ders., Technologischer Wandel und internationaler Handel im 18. und 19. Jahrhundert. Die Eisenindustrie in Großbritannien, Belgien, Frankreich und Deutschland, Berlin 1986
- ders., Vergleich der Schutzzollpolitik Frankreichs und des Deutschen Zollvereins in ihrer Auswirkung auf die Modernisierung der Eisenindustrie 1815-1870, in: F. Bläich (Hg.), *Die Rolle des Staates für die wirtschaftliche Entwicklung*, Berlin 1982, S. 77-97
- ders., T. Pierenkemper u. R. Tilly, Regionale Differenzierung in Deutschland als Schwerpunkt wirtschaftshistorischer Forschung, in: R. Fremdling u. R. Tilly (Hg.), *Industrialisierung und Raum. Studien zur regionalen Differenzierung im Deutschland des 19. Jahrhunderts*, Stuttgart 1979, S. 9-26

- Fuchs, K., *Eisenbahnprojekte und Eisenbahnbau am Mittelrhein 1836-1903*, Diss. Mainz 1953
- ders., *Die Erschließung des Siegerlandes durch die Eisenbahn (1840-1917). Ein Beitrag zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte Deutschlands*, Wiesbaden 1974
- ders., *Vom Dirigismus zum Liberalismus. Die Entwicklung Oberschlesiens als preußisches Berg- und Hüttenrevier*, Wiesbaden 1970
- Fünfundsiebzig Jahre Eisenbahndirektion Elberfeld, Elberfeld* 1925
- Fünfundzwanzig Jahre Brandenburgische Städtebahn*, in: *Heimatkalendar für den Kreis Zauch-Belzig* 6 (1930), S. 51-61
- Gaida, H.-J., *Dampf zwischen Weser und Ems. Die Geschichte der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn*, Stuttgart 1979
- ders., Das oldenburgische Verkehrswesen um die Jahrhundertwende, in: *Oldenburg um 1900* (hrsg. v. d. Handelskammer Oldenburg), Oldenburg 1975, S. 149-158
- Gensel, J., *Der deutsche Handelstag in seiner Entwicklung und Tätigkeit 1861-1901*, Berlin 1902
- Gerlach, O., *Die preußische Steuerreform in Staat und Gemeinde*, Jena 1893
- Gerloff, W., *Die Finanz- und Zollpolitik des deutschen Reiches*, Jena 1913
- Germershausen, A., *Das Wegerecht und die Wegeverwaltung in Preußen*, 2 Bde., Berlin 1890
- Gersdorff, W. von, Ein Jahrhundert staatliche Bahnverwaltung im Rheinisch-Westfälischen Industrie-Gebiet, in: *Hundert Jahre Eisenbahndirektion Wuppertal*, Wuppertal 1950, S. 20-41
- Gisevius, H.-F., *Zur Vorgeschichte des Preußisch-Sächsischen Eisenbahnkrieges. Verkehrspolitische Differenzen zwischen Preußen und Sachsen im Deutschen Bund*, Berlin 1971
- Gleim, W., Der Entwurf eines Gesetzes, betr. das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung, in *ZfK* 1 (1894), S. 121-126
- ders., Die Kleinbahnen und die Mittel ihrer Förderung, in *Schm. Jb.* 18 (1894), S. 39-64
- ders., Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Kgr. Sachsen, in *ZfK* 3 (1896), S. 141-147
- ders., Vorschläge für die Genehmigung von Kleinbahnen mit mechanischem Betriebe, in *ZfK* 1 (1894), S. 65-73
- ders., Vorschläge für die Genehmigungen von nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und von Straßenbahnen, in *ZfK* 5 (1898), S. 527-539
- ders., Zum dritten November 1888, in *AfE* 11 (1888), S. 806-815
- ders. und Kayser, O., Art. Kleinbahnen, in: *HdSW*, 4. Aufl. 1923, Bd. 5, S. 705-722
- Gönnenwein, O., *Württemberg und die Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens*, Diss. Heidelberg 1917
- Goldschmidt, H., *Das Reich und Preußen im Kampf um die Führung*, Berlin 1931
- Gourvish, T., Railways 1830-1870. The Formative Years, in: M. Freeman und D. Aldcroft (Hg.), *Transport in Victorian Britain*, Manchester 1988, S. 57-91
- Grambow, L., *Die deutsche Freihandelspartei zur Zeit ihrer Blüte*, Jena 1903
- Grimm, D., Die Entwicklung des Enteignungsrechts unter dem Einfluß der Industrialisierung, in: H. Coing u. W. Wilhelm (Hg.), *Wissenschaft und Kodifikation des Privatrechts im 19. Jahrhundert*, Bd. 4, Frankfurt/Main 1979, S. 121-141
- Groß, A., *Die hessischen Eisenbahnen unter preußischer Verwaltung*, Darmstadt 1908

- Haarmann, A., Die Kleinbahnen. Ihre geschichtliche Entwicklung, technische Ausgestaltung und wirtschaftliche Bedeutung, Berlin 1896
- Haas, R., Die Abhängigkeit des deutschen Eisenbahnnetzes von seiner geschichtlichen Entwicklung, in AfE 63 (1940), S. 369-428
- Hahn, H.-W., Geschichte des deutschen Zollvereins, Göttingen 1984
- ders., Wirtschaftliche Integration im 19. Jahrhundert. Die hessischen Staaten und der Zollverein, Göttingen 1982
- Hahn, K. E., Geschichte der Verkehrspolitik im süddeutschen Raum, in AfE 62 (1939), S. 1081-1218
- Hansemann, D., Die Eisenbahnen und deren Aktionäre in ihrem Verhältnis zum Staat, Leipzig 1837
- ders., Kritik des preußischen Eisenbahngesetzes von 1838, Aachen 1841
- Hansing, J., Die Eisenbahnen Badens, Diss. Stuttgart 1929
- Hardach, K., Die Bedeutung wirtschaftlicher Faktoren bei der Wiedereinführung der Eisen- und Getreidezölle in Deutschland 1879, Berlin 1967
- Hausmeister, P., Zum württembergischen Kleinbahnrecht, in ZfK 22 (1915), S. 102-106
- Heimburg, J.C. von, Die Kleinbahn, ihre Bedeutung und ihr Platz im heutigen Verkehrsleben, Oldenburg 1895
- ders., Die Kleinbahn Cloppenburg-Lindern, in ZdVDE 40 (1900), S. 1219-1222
- Heinze, G.W., Disparitätenabbau und Verkehrstheorie, in: S. Klatt u. M. Willms (Hg.), Strukturwandel und makroökonomische Steuerung. Fs. Fritz Voigt, Berlin 1975, S. 427-464
- ders., Verkehr und Wirtschaftswachstum. Das Konzept von Fritz Voigt, in: S. Klatt (Hg.), Perspektiven verkehrswissenschaftlicher Forschung. Fs. Fritz Voigt, Berlin 1985, S. 571-596
- ders. u. Kill, H.H., The Development of the German Railroad System, in: R. Mayntz u. T. Hughes (Hg.), The Development of Large Technical Systems, Frankfurt/Main 1988, S. 105-134
- Helfferich, K., Die Reform des deutschen Geldwesens nach der Gründung des Reiches, Bd. 1, Leipzig 1898
- Henderson, W.O., The State and the Industrial Revolution in Prussia 1740-1870, Liverpool 1958
- Hedrich, O., Die Entwicklung des Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnwesens, Diss. Kiel 1915
- Henning, F.-W., Eisenbahnbau und Entwicklung der Eisenindustrie in Deutschland, in: Archiv und Wirtschaft 6 (1973), S. 1-20
- Hentschel, V., Die deutschen Freihändler und der volkswirtschaftliche Kongreß 1858 bis 1885, Stuttgart 1975
- Herrmann, W., Die Industrialisierung des Verkehrs - dargestellt an der mittelhessischen Wirtschaftsentfaltung, Jena 1940
- Hess, A., Das Parlament, das Bismarck widerstrebte, Opladen 1964
- Hesse, H., Die Entwicklung der regionalen Einkommensdifferenz der deutschen Wirtschaft, in: W. Abelshauser u. D. Petzina (Hg.), Deutsche Wirtschaftsgeschichte im Industriezeitalter, Königstein 1981, S. 218-237
- Heuer, G., Die Eisenbahnpolitik des Königreichs Hannover bis 1847, Berlin 1930
- Hille, Die Königlich Preußische Militäreisenbahn 1875-1900, o.O., o.J. (1900)
- Hirschman, A.O., Die Strategie der wirtschaftlichen Entwicklung, Stuttgart 1967

- Hocker, N., Die Großindustrie Rheinlands und Westfalens, Leipzig 1867 (ND Hildesheim 1987)
- Hoffmann, W.G., Stadien und Typen der Industrialisierung. Ein Beitrag zur quantitativen Analyse historischer Wirtschaftsprozesse, Jena 1931
- Hohorst, G., Bevölkerungsentwicklung und Wirtschaftswachstum in Preußen 1816 bis 1914, New York 1977
- ders., Regionale Entwicklungsunterschiede im Industrialisierungsprozeß Preußens - ein auf Ungleichgewichten basierendes Entwicklungsmodell, in: S. Pollard (Hg.), Region und Industrialisierung. Studien zur Rolle der Region in der Wirtschaftsgeschichte der letzten zwei Jahrhunderte, Göttingen 1980, S. 215-238
- Holtfrerich, C.-L., Quantitative Wirtschaftsgeschichte des Ruhrkohlenbergbaus im 19. Jahrhundert. Eine Führungssektoranalyse, Dortmund 1973
- Hopt, K.J., Ideelle und wirtschaftliche Grundlagen der Aktien-, Bank- und Börsenrechtsentwicklung im 19. Jahrhundert, in: H. Coing u. W. Wilhelm (Hg.), Wissenschaft und Kodifikation des Privatrechts im 19. Jahrhundert, Bd. 5, Frankfurt/Main 1980, S. 128-166
- Hoth, W., Zur Finanzierung des Eisenbahnstreckenbaus in Deutschland im 19. Jahrhundert, in: Scripta Mercaturae 12 (1978), S. 1-19
- Huber, F.C., Auf dem Wege zur Eisenbahngemeinschaft. Denkschrift im Auftrage des Württembergischen Handelskammertages vom 27. September 1901, Stuttgart 1902
- Huber, P.B., Regionale Expansion und Entleerung im Deutschland des 19. Jahrhunderts. Eine Folge der Eisenbahnentwicklung?, in: R. Fremdling u. R. Tilly (Hg.), Industrialisierung und Raum. Studien zur regionalen Differenzierung im Deutschland des 19. Jahrhunderts, Stuttgart 1979, S. 27-55
- Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen, (hrsg. v. d. Deutschen Reichsbahn) Berlin 1935
- Hundert Jahre Eisenbahndirektion Wuppertal. Beginn und Entwicklung staatlicher Eisenbahnverwaltung in Nordwestdeutschland, Wuppertal 1950
- Hundert Jahre westdeutsche Eisenbahnen, 1838-1938, Düsseldorf 1938
- Hundert Jahre Westfälische Eisenbahn, Paderborn 1950
- Jochimsen, R., Theorie der Infrastruktur. Grundlagen der marktwirtschaftlichen Entwicklung, Tübingen 1966
- Kaelble, H. u. Hohls, H., Der Wandel der regionalen Disparitäten in der Erwerbsstruktur Deutschlands 1895-1970, in: J. Bergmann u.a. (Hg.), Regionen im internationalen Vergleich. Studien zu Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert, Opladen 1989, S. 288-413
- Kech, E., Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik, Leipzig 1911
- Keilpflug, E., Der Ausgleichsfond der preußischen Staatsbahnen, in AfE 39 (1916), S. 841-868, 1103-1138
- Keller, W., Die Saal- und Weimar-Geraer Eisenbahn in historisch-statistischer Darstellung, Diss. Jena 1914
- Kind, F.W.R., Entwicklung und Ausdehnung der Eisenbahngesellschaften im nieder-rheinisch-westfälischen Kohlegebiet, Diss. Leipzig 1908
- Kirchhoff, H., Die deutsche Eisenbahngemeinschaft, Stuttgart 1911
- ders., Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens, Stuttgart 1913
- Kittel, Th., Eisenbahn und Staat in Deutschland, in AfE 59 (1936), S. 709-724
- Klee, W., Preußische Eisenbahngeschichte, Stuttgart 1982

- Klein, E., Geschichte der öffentlichen Finanzen in Deutschland (1500-1870), Wiesbaden 1974
- Kleinschmidt, T., Die Entwicklung des Güterumsatzes bei der Rheinischen Eisenbahngesellschaft (1841-1880), Diss. Köln 1938
- Klomfaß, H., Die Entwicklung des Staatsbahnsystems in Preußen, Diss. Tübingen 1901
- Kocka, J., Preußischer Staat und Modernisierung im Vormärz: Marxistisch-leninistische Interpretationen und ihre Probleme, in: H.-U. Wehler (Hg.), Sozialgeschichte Heute. Fs. Hans Rosenberg, Göttingen 1974, S. 211-227
- Kollmann, P., Das Herzogtum Oldenburg in seiner wirtschaftlichen Entwicklung während der letzten vierzig Jahre, Oldenburg 1893
- Koselleck, R., Preußen zwischen Reform und Revolution, Stuttgart 1975
- Koske, M., Die Bedeutung des Eisenbahnbaus für die wirtschaftliche Entwicklung des Kreises Soest, in: Hundert Jahre Westfälische Eisenbahn, Paderborn 1950
- Krampe, H.-D., Der Staatseinfluß auf den Ruhrkohlenbergbau in der Zeit von 1800 bis 1865, Köln 1961
- Krengel, J., Zur Berechnung von Wachstumswirkungen konjunkturell bedingter Nachfrageschwankungen nachgelagerter Industrien auf die Produktionsentwicklung der deutschen Roheisenindustrie während der Jahre 1871-1882, in: W.H. Schröder u. R. Spree (Hg.), Historische Konjunkturforschung, Stuttgart 1980, S. 186-207
- Krönig, F., Die Differentialtarife der Eisenbahnen. Ihre Entwicklung, Bedeutung und Berechtigung, Berlin 1877
- Krull, R. u.a., Einmal 3. Klasse nach Enger. Die Geschichte der Herforder Kleinbahnen 1900 bis 1966, Bielefeld 1987
- Kubitschek, H., Die Börsenverordnung vom 24. Mai 1844 und die Situation im Finanz- und Kreditwesen Preußens in den vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts (1840-1847), in JbW 1962/II, S. 57-78
- Kübeck, M. von, Die Selbstkosten des Eisenbahnbaues und Betriebes, in: Vierteljahrsschrift für Volkswirtschaft 13 (1876), Heft 1, S. 56-76
- Kukielka, W., Die betriebliche Bedeutung des in 100 Jahren entwickelten Eisenbahnnetzes im Bezirk der Eisenbahndirektion Wuppertal, in: Hundert Jahre Eisenbahndirektion Wuppertal, Wuppertal 1950, S. 59-62
- Kumpmann, K., Die Entstehung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft 1830-1844, Essen 1910
- Kuntzemüller, A., Die badischen Eisenbahnen, Karlsruhe 1953, 2. Auflage
- Kunz, A. u. Federspiel, R., Die Verkehrsentwicklung Oberschlesiens im 19. Jahrhundert - zur marktwirtschaftlichen Erschließung einer räumlich isolierten Region, in: T. Pierenkemper (Hg.), Industriegeschichte Oberschlesiens im 19. Jahrhundert, Wiesbaden 1992, S. 217-249
- Lampe, K., Oldenburg und Preußen 1815-1871, Hildesheim 1972
- ders., Wirtschaft und Verkehr im Landesteil Oldenburg von 1800 bis 1945, in: A. Eckhardt (Hg.), Geschichte des Landes Oldenburg. Ein Handbuch, Oldenburg 1987, S. 709-762
- Langner, W., Die Verkehrs- und Frachtlage der deutsch-oberschlesischen Eisenindustrie, in AfE 53 (1930), S. 1215-1236, 1567-1598
- Lauer, Die Brölthaler Eisenbahn, in ZfK 1 (1894), S. 285-291, 370-377, 404-417
- Laury, Güter- und Tiertarife, in: Das Eisenbahnwesen der Gegenwart, Bd. 2, Berlin 1911, S. 385-405

- Lebeau, K., Die Entstehung der Eisenbahnen im Rhein-Main-Gebiet, in Die Reichsbahn 15 (1939), S. 920-932
- Lechner, Th., Die Privateisenbahnen in Bayern, München 1920
- Ledig u. Ulbricht, J.F., Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Kgr. Sachsen, Leipzig 1902
- Leese, Die Erhöhung der Gütertarife der deutschen Eisenbahnen im Jahr 1874. Ein geschichtlicher Rückblick, in Schm. Jb. 17 (1893), S. 199-215
- Leiskow, H., Spekulation und öffentliche Meinung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Jena 1930
- Leonhardy, H., Die Anfänge des Eisenbahnwesens in Bayern, Diss. Nürnberg 1911
- Lewe, W., Die Eisenbahnen des Ruhrkohlenbezirks, Diss. Münster 1924
- Leyen, A. von der, Die Durchführung des Staatsbahnsystems in Preußen, in Schm. Jb. 7 (1883), S. 461-511
- ders., Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck, Berlin 1914
- ders., Die Entstehung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, in AfE 3 (1880), S. 217-283
- ders., Die Erträge der Eisenbahnen und der Staatshaushalt, in Schm. Jb. 16 (1892), S. 1-42
- ders., Die Verhandlungen der Vereinigten Ständischen Ausschüsse über die Eisenbahnfrage in Preußen im Jahr 1842, in AfE 4 (1881), S. 1-21
- Liebl, A., Die Privateisenbahn München-Augsburg (1835-1844). Entstehung, Bau und Betrieb. Ein Beitrag zur Strukturanalyse der frühen Industrialisierung Bayerns, München 1982
- Lindenlaub, D., Richtungskämpfe im Verein für Socialpolitik. Wissenschaft und Sozialpolitik im Kaiserreich vornehmlich vom Beginn des "Neuen Kurses" bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges (1890-1914), Wiesbaden 1967
- Lins, W., Die thüringischen Eisenbahnverhältnisse, Jena 1910
- List, W., Die Kleinbahnen in der Altmark, Düsseldorf 1979
- Löwenstein, Th., Die bayerische Eisenbahnbaupolitik bis zum Eintritt Deutschlands in die Weltwirtschaft (1825 bis 1890), in AfE 50 (1927), S. 881-925, 1285-1312, 1587-1639
- Lohmann, F., Die Entwicklung der Lokalbahnen in Bayern, Leipzig 1901
- Lotz, W., Verkehrsentwicklung in Deutschland seit 1800 bis zur Gegenwart, Leipzig 1920, 4. Auflage
- Lüder, D., Forschungen zum Eisenbahnwesen des Königreichs Hannover, Diss. Hamburg 1971
- Lütge, F., Deutsche Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Ein Überblick, Berlin 1966, 3. Auflage
- Marggraff, H., Die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, München 1894 (ND Stuttgart 1982)
- Martin, P.C., Die Entstehung des preußischen Aktiengesetzes von 1843, in VSWG 56 (1969), S. 499-542
- Martini, Die Einführung des Einpfennigtarifs für die Beförderung oberschlesischer und westfälischer Kohlen nach Berlin, in AfE 13 (1890), S. 533-552
- Mattern, J., Vom Verkehr der früheren Pfalzbahn, in AfE 59 (1936), S. 93-112
- Mayer, A. von, Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen, Berlin 1891

- Megerle, K., Varianten eines Industrialisierungstyps. Die Verarbeitungsindustrie in Baden und Württemberg im 19. Jahrhundert, in: H. Kiesewetter u. R. Fremdling (Hg.), Staat, Region und Industrialisierung, Ostfildern 1985, S. 139-160
- Methling, H., Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in der ehemaligen Provinz Brandenburg bis zum Jahre 1939, in: Jb. f. brandenburgische Landesgeschichte 10 (1959), S. 62-80
- Michaelis, O., Die Differentialtarife der Eisenbahnen, in: Vierteljahrschrift für Volkswirtschaft und Kulturgeschichte 5 (1864), S. 28-72
- ders., Eisenbahnaktionäre und Eisenbahninteressenten, in: Vierteljahrschrift für Volkswirtschaft und Kulturgeschichte 6 (1864), S. 70-92
- ders., Die Eisenbahnen und die Expropriation, in: Vierteljahrschrift für Volkswirtschaft und Kulturgeschichte 13 (1866), S. 146-181, 15 (1866), S. 152-186
- ders., Die Haftungspflicht und das "natürliche Monopol" der Eisenbahnen, in: Vierteljahrschrift für Volkswirtschaft und Kulturgeschichte 2 (1863), S. 1-36
- ders., Das Monopol der Eisenbahnen. Denkschrift der 4. Versammlung des Kongresses Deutscher Volkswirte, Leipzig 1861
- Mihailescu P.-M. u. Michalke, M., Vergessene Bahnen in Baden-Württemberg, Stuttgart 1985
- Mittnacht, F. von, Erinnerungen an Bismarck, Stuttgart 1904
- Moche, H., Die deutschen Eisenbahngütertarife in ihrer geschichtlichen Entwicklung, Diss. Köln 1925
- Mohl, M., Bemerkungen über den vorläufigen Entwurf eines Reichs-Eisenbahn-Gesetzes vom April 1875, Stuttgart 1875
- ders., Die Frage von Reichs-Eisenbahnen, Stuttgart 1876
- ders., Über den Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes und dessen Unzulässigkeit, Stuttgart 1874
- Morlock, G. von, Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, Stuttgart 1890
- Mottek, H., Die Ursachen der preußischen Eisenbahnverstaatlichung des Jahres 1879 und die Vorbedingungen ihres Erfolges, Diss. Berlin 1950
- Mühlenfels, von, Die Entstehungsgeschichte der ersten deutschen Staatsbahn, in AfE 12 (1889), 42-68
- Müller, F., Grundzüge des Kleinbahnwesens, Berlin 1895
- Müller, H., Die Eisenbahnen im Gebiet der Oberweser, Oldenburg 1936
- Müller, K., Die badischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung, Heidelberg 1904
- Myrdal, G., Internationale Wirtschaft. Probleme und Aussichten, Berlin 1958
- ders., Ökonomische Theorie und unterentwickelte Regionen, Stuttgart 1959
- Neumann, F.J., Die progressive Einkommenssteuer im Staats- und Gemeindehaushalt, Schriften des Vereins für Sozialpolitik 8 (1874)
- Nieschlag, F., Oldenburgs Landwirtschaft in der Wende zum 20. Jahrhundert, in: Oldenburg um 1900 (hrsg. v. d. Handelskammer Oldenburg), Oldenburg 1975, S. 65-103
- Nipperdey, Th., Deutsche Geschichte 1800-1866, München 1983
- Nocken, U., Die Große Deflation: Goldstandard, Geldmenge und Preise in den USA und Deutschland 1870 bis 1896, in: E. Schremmer (Hg.), Geld und Währung vom 16. Jahrhundert bis zur Gegenwart, Stuttgart 1993, S. 157-189

- Nordmann, H., Die ältere preußische Eisenbahngeschichte, in: Abh. der Deutschen Akademie der Wissenschaften Berlin. Mathematisch-naturwissenschaftliche Klasse 1948/49 [4], S. 3-34
- Obermann, K., Zur Beschaffung des Eisenbahnkapitals in den Jahren 1835-1855, in: Revue Internationale d'Histoire de la Banque 5 (1975), S. 315-352
- Oberreuter, M., Die Eisenbahnen in Württemberg, Diss. Stuttgart 1931
- Obst, E. u. Freymark, H., Die Grundlagen der Verkehrsentwicklung Schlesiens und die Entstehung des schlesischen Eisenbahnnetzes, Breslau 1942
- Oechelhäuser, W., Vergleichende Statistik der Eisenindustrie aller Länder und Erörterung ihrer ökonomischen Lage im Zollverein, Berlin 1852
- Offenberg, E., Die Anfänge der Saarbrücker Bahn, in AfE 17 (1894), S. 230-254
- ders., Konjunktur und Eisenbahnen, Stuttgart 1914
- ders., Der wirtschaftliche Charakter des Extraordinariums der Preußischen Staats-Eisenbahnverwaltung, in AfE 26 (1903), S. 487-499
- Ohlsen, M., Der Eisenbahnkönig Henry Bethel Strousberg. Eine preußische Gründerkarriere, Berlin (DDR) 1987
- Organisierung und Finanzierung neuer Verkehrswege in Bayern (hrsg. v. d. Studiengesellschaft für Verkehrswege lokaler Bedeutung), München 1926
- Orsagh, T.J., The Probable Geographic Distribution of German Income 1882-1963, in ZGS 124 (1968), S. 280-311
- Orth, P., Die Kleinstaaterie im Rhein-Main Gebiet und die Eisenbahnpolitik 1830-1866, Diss. Frankfurt/Main 1938
- Ottmann, K., Bethel Henry Strousberg, Eisenbahnkönig der Privatbahnzeit, in AfE 70 (1960), S. 167-199
- ders., Geschichte des Archivs für Eisenbahnwesen, in AfE 67 (1957), S. 2-17
- ders., Die Industrie- und Handelskammern und das Eisenbahnwesen, in AfE 72 (1962), S. 1-29
- Otto, K., Das Verkehrswesen der preußischen Provinzen, Stuttgart 1939
- Overmann, J., Die Eisenbahnen Schleswig-Holsteins bis zur Verstaatlichung, in AfE 61 (1938), S. 49-86
- ders., Die Hannoverschen Staatseisenbahnen (1843-1866), in AfE 60 (1837), S. 303-326
- ders., Die Hannoversche Westbahn, in AfE 52 (1929), S. 1176-1188
- ders., Die Königlich Westfälische Eisenbahn (1850-1880), in AfE 63 (1940), S. 825-848
- Passow, R., Die Bilanz der preußischen Staatseisenbahnen, Stuttgart 1916
- Perrot, F., Deutsche Eisenbahnpolitik, in: Deutsche Zeit- und Streitfragen 1 (1872) Heft 3, S. 1-79
- Peters, Kreis Oldenburger Eisenbahn und Kreiseisenbahn Flensburg-Kappeln, in ZfK 2 (1895), S. 526-529, 568-576
- ders., Die mecklenburg-pommerschen Schmalspurbahnen, in ZfK 2 (1895), S. 8-13, 67-71, 107-113
- Petersilie, E., Die Entwicklung der preußischen Chausseen unter der Herrschaft der Selbstverwaltung, in: Zs. des Kgl. Preuß. Statist. Landesamtes 46 (1906), S. 105-137
- Pfeiff, E., Die badischen Staatseisenbahnen und die Großschifffahrt auf dem Oberrhein, Karlsruhe 1913
- Plumpe, G., Die württembergische Eisenindustrie im 19. Jahrhundert. Eine Fallstudie zur Geschichte der Industriellen Revolution in Deutschland, Wiesbaden 1982

- Pohl, E., Die Eisenbahnen des hessischen Berg- und Hügellandes, in AfE 53 (1930), S. 615-662
- Pollard, S., Industrialisation and the European Economy, in EcHR 26 (1973), S. 636-648
- ders., Peaceful Conquest. The Industrialization of Europe 1760-1970, Oxford 1981
- Pottgießer, H., Was ist der Zubringerwert einer Eisenbahnstrecke?, in AfE 73 (1963), S. 150-172
- Prochnow, P.-M., Staat im Wachstum. Versuch einer finanzwirtschaftlichen Analyse der preußischen Haushaltsrechnungen 1871-1913, Diss. Münster 1977
- Puhle, H.-J., Historische Konzepte des entwickelten Industriekapitalismus. "Organisierter Kapitalismus" und "Korporatismus", in GG 10 (1984), S. 165-184
- Rammelt, H.-D. u.a., Klein- und Privatbahnarchiv, Bd. 1, Heidelberg 1989
- Ramsauer, P., Die schmalspurige Eisenbahn Ocholt-Westerstede, Oldenburg 1897
- Rausch, P., Der Rohstofftarif der deutschen Bahnen und seine wirtschaftliche Bedeutung, in AfE 53 (1930), S. 570-614
- Redlich, F., Two Nineteenth-Century Financiers and Autobiographers. A Comparative Study in Creative Destructiveness and Business Failure, in Economy and History 10 (1967), S. 37-128
- Rehbein, E., Zum Charakter der preußischen Eisenbahnpolitik von den Anfängen bis zum Jahr 1879, Diss. Dresden 1953
- Rehmann, E., David Hansemann als Repräsentant der preußischen Bourgeoisie, Diss. FU Berlin 1981
- Renaud, Th., Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Preußen seit dem Jahre 1888, Berlin 1914
- Richter, E., Die falsche Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck, Berlin 1878
- Riedel, L., Die Hümmlinger Kreisbahn, Krefeld 1982
- Roloff, Aus der Geschichte der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, in AfE 39 (1916), S. 887-891
- Rostow, W.W., Leading Sectors and the Take-Off, in: ders. (Hg.), The Economics of Take-Off into Sustained Growth, London 1963, S. 1-21
- ders., Stages of Economic Growth. A Non-Communist Manifesto, Cambridge 1971, 2. Auflage
- Rottsahl, R., Bismarcks Reichseisenbahnpolitik, Diss. Frankfurt/Main 1936
- Rückblick auf die Tätigkeit des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in technischer Beziehung 1850-1900, Berlin 1900
- Sander, F., Die geschichtliche Entwicklung der Eisenbahnen des Ruhrgebietes und ihre Beziehungen zum Wirtschaftsleben der westlichen Ruhrstädte, Diss. Köln 1931
- Sartorius von Waltershausen, A., Deutsche Wirtschaftsgeschichte 1815-1914, Jena 1923, 2. Auflage
- Saul, K., Konstitutioneller Staat und betriebliche Herrschaft. Zur Beamtenpolitik der preußischen Staatsbahnverwaltung 1890 bis 1914, in: D. Stegmann u.a. (Hg.), Industrielle Gesellschaft und politisches System. Fs. Fritz Fischer, Bonn 1978, S. 315-336.
- ders., Um die konservative Struktur Ostelbiens: Agrarische Interessen, Staatsverwaltung und ländliche "Arbeiternot", in: D. Stegmann u.a. (Hg.), Deutscher Konservatismus im 19. und 20. Jahrhundert, Fs. Fritz Fischer, Bonn 1983, S. 129-198
- Sax, E., Allgemeine Verkehrslehre, Bd. 1, Berlin 1918
- ders., Die Eisenbahnen, Wien 1879

- ders., Die Eisenbahnen, Berlin 1922 (2. Auflage; zugleich: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Bd. 3)
- ders., Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Bd. 2, Berlin 1920
- Schall, K.F. von, Finanzlage, Etatfragen und Stand der Steuerreform in Württemberg, in Finanzarchiv 1893/2, S. 36-46
- Scheibner, S., Kleinbahnen, in: Das Eisenbahnwesen der Gegenwart, Bd. 2, Berlin 1911, S. 603-617
- Schewe, O., Die Entwicklung der Eisenbahnverhältnisse Hamburgs bis zur Verstaatlichung, in AfE 42 (1919), S. 658-659
- Schmidt, O., Die Entstehung und Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Mecklenburg-Schwerin, in AfE 17 (1894), S. 1085-1126
- Schnabel, F., Deutschen Geschichte im 19. Jahrhundert, Bd. 1, Freiburg 1929
- Schoene, H., Der Wettbewerb zwischen Eisenbahnen und Rheinschiffahrt und die Kohlenzufuhr nach Baden, Württemberg und dem rechtsrheinischen Bayern, Diss. Köln 1923
- Schoeningh, F., Die Geschichte und wirtschaftliche Bedeutung der Kleinbahnen (Überlandstraßenbahnen) im rheinisch-westfälischen Kohlenrevier, Paderborn 1911
- Schondorff, Die Marschbahn in Schleswig-Holstein, in AfE 52 (1929), S. 315-342
- Schott, A., Zur Frage der wirtschaftlichen Entwicklung von Nebenbahngemeinden in Württemberg, in: Württ. Jb. f. Statistik und Landeskunde Jg. 1911, S. 282-316
- Schreiber, K., Die preußischen Eisenbahnen und ihr Verhältnis zum Staat 1834-1874, Berlin 1874
- Schremmer, E., Die badische Gewerbesteuer und die Kapitalbildung in gewerblichen Anlagen und Vorräten in Baden und Deutschland, 1815-1913, in VSWG 74 (1987), S. 18-61
- ders., Förderativer Staatsverbund, öffentliche Finanzen und Industrialisierung in Deutschland, in: H. Kiesewetter u. R. Fremdling (Hg.), Staat, Region und Industrialisierung, Ostfildern 1985, S. 3-65
- Schumpeter, J., Konjunkturzyklen. Eine theoretische, historische und statistische Analyse des historischen Prozesses, 2 Bde., Göttingen 1961
- Schulte, F., Die Rheinschiffahrt und die Eisenbahnen, in: Die Schifffahrt der deutschen Ströme, Bd. 3, (hrsg. v. Verein für Socialpolitik) Leipzig 1905
- Schulz, F., Eisenbahn und Konjunktur. Eine dogmengeschichtliche Literaturanalyse zur konjunkturpolitischen Instrumentalfunktion, in ZöGU 8 (1985), S. 423-429
- Schulz-Kiesow, P., Eisenbahngütertarifpolitik und Raumordnung, Leipzig 1939
- Schwarz, O. u. Strutz, G., Der Staatshaushalt und die Finanzen Preußens, 3 Bde., Berlin 1901-1903
- Schwarzer, O., Die räumliche Ordnung der Wirtschaft in Deutschland um 1910. Ein historisch-systematischer Ansatz zu einer Theorie wirtschaftlicher Entwicklung und strukturellen Wandels, Stuttgart 1990
- Schweder, M., Die Kleinbahnen im Dienste der Landwirtschaft, Berlin 1895
- Schyma, G., Die Begründung und Ausgestaltung des oberschlesischen Eisenbahnnetzes bis zum Jahre 1870, in Mitteilungen des Beuthener Geschichts- und Museumsvereins 1928/29, S. 1-71
- Seebacher, H., Die Eisenbahnpolitik Lübecks im Deutschen Bund und im Deutschen Reich 1865-1937, Diss. Kiel 1972
- Siebenbrot, W., Die Braunschweigische Staatseisenbahn, Braunschweig 1938
- Siebert, H., Infrastruktur und Wachstum, in ZGS 130 (1974), S. 533-544

- Söderberg, J., Regional Disparity and Dynamics, 1840-1914. A Comparison between France, Great Britain, Prussia and Sweden, in JEEH 14 (1985), S. 273-296
- Sonnemann, R. u. Meißner, H.-R., Einige rechtshistorische Aspekte der Industriellen Revolution im mitteldeutschen Raum, in JbW 1977/4, S. 83-99
- Spree, R., Die Wachstumszyklen der deutschen Wirtschaft von 1840 bis 1880, Berlin 1977
- Stambke, Die Oberschlesische Schmalspurbahn, in AfE 41 (1918), S. 623-640, 745-771
- Stecker, F., Das Wegewesen in der Provinz Hannover, Diss. Heidelberg 1912
- Steitz, W., Eisenbahn und Steinkohlebergbau im Ruhrgebiet, in: H.-J. Teuteberg (Hg.), Westfalens Wirtschaft am Beginn des "Maschinenzeitalters", Dortmund 1988, S. 317-335
- ders., Die Entwicklung der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. Ein Beitrag zur Frühgeschichte der deutschen Eisenbahnen und des preußischen Aktienwesens, Köln 1974
- Stern, F., Gold und Eisen. Bismarck und sein Bankier Bleichröder, Frankfurt/Main 1978
- Stock, A., Handel und Verkehr im Dortmunder Raum seit Beginn des 19. Jahrhunderts, Diss. Köln 1949
- Strauß, L., Deutsche Eisenbahnpolitik in Elsaß-Lothringen, Frankfurt 1927
- Strousberg, B.H., Dr. Strousberg und sein Wirken von ihm selbst geschildert, Berlin 1876
- Stürmer, G., Geschichte der Eisenbahnen, Bromberg 1872
- Supper, O., Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg, Stuttgart 1895
- Temming, R., Nebenbahnen. Eine Epoche deutscher Eisenbahngeschichte, Berlin 1993
- Thimme, P., Straßenbau und Straßenpolitik in Deutschland zur Zeit der Gründung des Zollvereins 1825-1835, Stuttgart 1931
- Thome, Das Kleinbahngesetz im hannoverschen Provinziallandtag, in ZfK 1 (1894), S. 217-226
- Thünen, J.H. von, Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie, 2. Auflage, Rostock 1842 (ND Jena 1930)
- Tilly, R., Financial Institutions and the Industrialization in the Rhineland 1815-1870, Madison 1966
- ders., Kapital, Staat und sozialer Protest in der deutschen Industrialisierung, Göttingen 1980
- ders., Vom Zollverein zum Industriestaat. Die wirtschaftlich-soziale Entwicklung Deutschlands 1834 bis 1914, München 1990
- Totsuka, K., Geschichte des Hessischen Eisenbahnwesens, Diss. Göttingen 1909
- Treitschke, H. von, Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert, 4. Teil, Leipzig 1889 (ND 1927)
- Treue, W., Die Finanzierung der Kriege 1864-1871 durch die deutschen Länder, in VSWG 75 (1988), S. 1-14
- ders., Wirtschafts- und Technikgeschichte Preußens, Berlin 1984
- Tuchtfeld, E., Infrastrukturinvestitionen als Mittel der Strukturpolitik, in: R. Jochimsen u. U.E. Simonis (Hg.), Theorie und Praxis der Infrastrukturpolitik, Berlin 1970, S. 125-151

- Ulrich, F., Einige Bemerkungen zu Cohn's englischer Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre und über eine gemeinwirtschaftliche Tarifgestaltung, in AfE 7 (1884), S. 421-440
- ders., Das Eisenbahntarifwesen. Im Allgemeinen und nach seiner besonderen Entwicklung in Deutschland, Österreich-Ungarn, der Schweiz, Italien, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und England, Berlin 1886
- ders., Die fortschreitende Ermäßigung der Eisenbahngütertarife, in JNS 1 (1891), S. 53-69
- ders., Zur Geschichte des Eisenbahn-Tarifwesens, in AfE 8 (1885), S. 162-164, 280-307
- Vagts, D.F., Railroads, Private Enterprise and Public Policy - Germany and the United States 1870-1920, in: N. Horn u. J. Kocka (Hg.), Recht und Entwicklung der Großunternehmen im 19. und frühen 20. Jahrhundert, Göttingen 1979, S. 604-618
- Voigt, F., Die gestaltende Kraft der Verkehrsmittel in wirtschaftlichen Wachstumsprozessen, Bielefeld 1959
- ders., Industrialisierung und Verkehr, in ZGS (1953), S. 193-239
- ders., Theorie der regionalen Verkehrsplanung, Berlin 1964
- ders., Verkehr, 2 Bde., Berlin 1965
- ders., Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssystems, Berlin 1960
- Voßhage, H.-D., Die Eisenbahnen in den nordrhein-westfälischen Tieflandbuchten, Diss. Münster 1952
- Wächter, M., Die Kleinbahnen in Preußen, Berlin 1902
- Wagenblaß, H., Der Eisenbahnbau und das Wachstum der deutschen Eisen- und Maschinenbauindustrie 1835 bis 1860. Ein Beitrag zur Geschichte der Industrialisierung Deutschlands, Stuttgart 1973
- Wagner, A., Finanzwissenschaft, Bd. 1, Leipzig 1883, 3. Auflage
- ders., Das hannoversche Eisenbahnwesen und einige daran sich anschliessende Beziehungen, in AfE 38 (1915), S. 1177-1204
- Waldeck, Die Entwicklung der Bergisch-Märkischen Eisenbahnen, in AfE 33 (1910), S. 563-622, 807-855
- Weber, M.M. von, Der staatliche Einfluß auf die Entwicklung von Eisenbahnen minderer Ordnung, Leipzig 1878
- Wehde-Textor, O. von, Oberschlesien und seine Eisenbahnen, in AfE 72 (1962), S. 305-335
- Wehler, H.-U., Der Aufstieg des Organisierten Kapitalismus und Interventionsstaates in Deutschland, in: H.A. Winkler (Hg.), Organisierter Kapitalismus. Voraussetzungen und Anfänge, Göttingen 1974, S. 36-57
- ders., Deutsche Gesellschaftsgeschichte, 3 Bde., München 1987-1995
- ders., Einleitung, in: ders. (Hg.), Geschichte und Ökonomie, Köln 1973, S. 11-35
- ders., Modernisierungstheorie und Geschichte, Göttingen 1975
- ders., Das 'Reichsland' Elsaß-Lothringen, in: H. Böhme (Hg.), Probleme der Reichsgründungszeit 1848-1879, Köln 1968, S. 431-447
- Werner, J.-T., Die Geschichte der Gartetalbahn 1897-1959, Diss. Göttingen 1988
- Wessel, L., Geschichte der kurhessischen Eisenbahnpolitik, in AfE 61 (1938), S. 1131-1174, 1373-1460
- Wiedemann, A., Die sächsischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung, Leipzig 1902

- Wiedenfeld, K., Transportwesen (Grundriß der Sozialökonomik V. Abt., III. Teil)
Tübingen 1930
- Williamson, J.G., Regional Inequality and the Process of National Development.
A Description of the Patterns, in: *Ec. Development and Cultural Change* 13 (1965),
S. 1-84
- Windhorst, H.-W., Spezialisierte Agrarwirtschaft in Süddolnburg, Leer 1975
- Winkel, H., Kapitalquellen und Kapitalverwendung am Vorabend des industriellen Auf-
schwungs in Deutschland, in *Schm.Jb.* 90 (1970), S. 275-301
- Winkler, H.A., Preußischer Liberalismus und deutscher Nationalstaat. Studien zur
Geschichte der deutschen Fortschrittspartei, Tübingen 1964
- Wiss, E., Das Reichseisenbahngesetz und die wirtschaftlichen Interessen Deutschlands,
in: *Vierteljahrschrift für Volkswirtschaft* 13 (1876), Heft 3, S. 1-58
- Wolff, G., Deutsche Klein- und Privatbahnen, 6 Teile, Gifhorn 1972-1977
- Wysocki, J., Süddeutsche Aspekte der räumlichen Ordnung des Zollvereins, in: *Raum-
ordnung im 19. Jahrhundert*, Teil 2, Hannover 1967, S. 151-179
- Zedlitz und Neukirch, O. von, Dreißig Jahre preußischer Finanz- und Steuerpolitik,
Berlin 1901
- Zeller, Die badischen Lokal- und Nebenbahnen im Privatbetrieb, in *ZfK* 2 (1895),
S. 265-274
- ders., Das hessische Gesetz vom 24. Mai 1884 über die Nebenbahnen und die Erbauung
von Sekundärbahnen im Großherzogtum Hessen, in *ZfK* 1 (1894), S. 126-130, 183-
188
- ders., Zur Geschichte und Statistik des Staatseisenbahnwesens im Großherzogtum
Hessen, in *AfE* 18 (1895), S. 948-963
- Zezula, F., Im Bereiche der Schmalspur. Eine Darstellung der hervorragenden Errungen-
schaften des schmalspurigen Eisenbahnwesens, Sarajewo 1893 (Reprint unter dem
Titel: *Die Frühzeit der Schmalspurbahn*, Berlin 1994)
- Ziegler, D., Eisenbahnbau und Kapitalmarktentwicklung in England im 19. Jahrhundert.
Ein Sonderfall?, in: M. Köhler und K. Ulrich (Hg.), *Banken, Konjunktur und Politik.*
Beiträge zur Geschichte der deutschen Banken im 19. und 20. Jahrhundert, Essen
1995, S. 24-41
- ders., Kommerzielle oder militärische Interessen, Partikularismus oder Raumplanung?
Bestimmungsfaktoren für die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Deutschland im
19. Jahrhundert, in: J. Wysocki (Hg.), *Wirtschaftliche Integration und Wandel von
Raumstrukturen im 19. und 20. Jahrhundert*, Berlin 1994, S. 39-63
- ders., Particularismes et Développement des Réseaux de Transport dans les États Alle-
mands, 1815-1866, in: M. Merger et al. (Hg.), *Les Réseaux Européens Trans-
nationaux XIXe-XXe Siècles. Quels Enjeux?*, Nantes 1995
- ders., Verstaatlichung oder staatliche Regulierung. Eisenbahnpolitik in Preußen und
England im Vergleich, in: ders. u. S. Pollard (Hg.), *Markt, Staat, Planung*, St.
Katharinen 1992, S. 98-127