

Stück Nr. 8411

**QUELLEN UND FORSCHUNGEN ZUR HISTORISCHEN STATISTIK
VON DEUTSCHLAND**

Herausgegeben von

**Wolfram FISCHER, Franz IRSIGLER, Karl Heinrich KAUFHOLD
und Hugo OTT**

BAND 17



1 - 14

ZHSF
8411

STATISTIK DER EISENBAHNEN IN DEUTSCHLAND
1835 – 1989

Herausgegeben von

Rainer FREMDLING, Ruth FEDERSPIEL und Andreas KUNZ

Bearbeitet von Ruth FEDERSPIEL

unter Mitarbeit von Dietlind HÜCHTKER und Angelus JOHANSEN

1995

SCRIPTA MERCATURAE VERLAG

gesis

Bibliothek

1050232

Inv. Nr.

Gedruckt mit Unterstützung der Deutschen Forschungsgemeinschaft

Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier.
Printed on acid-free paper which falls within the guidelines
of the ANSI to ensure permanence and durability ∞.

FREMDLING, Rainer; FEDERSPIEL, Ruth; KUNZ, Andreas (Hrsg.)

Statistik der Eisenbahnen in Deutschland 1835 - 1989

(Quellen und Forschungen zur historischen Statistik von Deutschland,
hrsg. von W. Fischer, F. Irsigler, K. H. Kaufhold und H. Ott,
Band 17)

SCRIPTA MERCATURAE VERLAG

D - 55595 St. Katharinen 1995

ISBN 3 - 89590 - 004 - 4

Statistischen Bundesamtes vornimmt, ist zur Zeit für den Bereich Verkehr noch nicht sehr weit fortgeschritten.

3. Aufbau und Inhalt des Tabellenteils

Im Tabellenteil werden in fünf verschiedenen Grundtabellen Jahresdaten zu folgenden Bereichen dargestellt:

1. Kapitaleinsatz: Ausgewiesen sind die Eigentumslänge, das Anlagekapital und die Ausgaben für Grunderwerb, Erdarbeiten, Oberbau und Betriebsmittel sowie die Länge der doppelgleisigen Strecke.

2. Bestand und Kosten der Betriebsmittel: Angaben zu Zahl und Kosten der Lokomotiven, der Personenwagen, der Güterwagen und der Gepäckwagen. Bei den Personenwagen kommt die Platzangabe, bei den Güterwagen die Achsenzahl hinzu. Die Tabelle enthält die differenzierte Darstellung der unter Kapitaleinsatz aufgeführten Kosten der Betriebsmittel.

3. Ausgaben: Neben den Gesamtausgaben und den Kosten für die Unterhaltung der Bahn und den Energieverbrauch der Lokomotiven werden die Kosten für die Besoldung der drei Bahnabteilungen angegeben. Als Bezugsgröße wird dieser Tabelle die Betriebslänge vorangestellt.

4. Leistung und Einnahme des Personenverkehrs: Die Zahl der beförderten Personen, die Leistung in Personenkilometern (Pkm) und die Einnahme wird für die 1. bis 4. Leistungsklasse und den Militärtransport dokumentiert. Die Gesamtleistung in Pkm, die Einnahmen für alle Personentransporte sowie die Gesamteinnahme der Abteilung Personenverkehr werden ebenfalls ausgewiesen. Bezugsgröße ist auch hier die Betriebslänge.

5. Leistung und Einnahme im Güterverkehr: Bezogen auf die Betriebslänge werden Angaben zur transportierten Menge von Normalgütern, Kohle und Tieren und den entsprechenden Einnahmen erfaßt. Die Gesamtleistung zeigt die tonnenkilometrische Angabe für alle Güter. Die Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr wird neben die des Personenverkehrs gestellt. Die Summe aller Einnahmen rundet die Dokumentation der Produktionsergebnisse ab.

Diese fünf Bereiche werden im *Teil A* für die Einzelbahnen, im *Teil B* für das Gesamtnetz dargestellt. Der deutlich umfangreichere *Teil A* enthält eine Auswahl der im Gesamtdatensatz vorhandenen Einzelbahnen. Wir trafen die Entscheidung, nur solche Bahnen zu dokumentieren, die mindestens 20 Jahre als Einzelgesellschaft bestanden. Damit sind im großen und ganzen die Bahnlinien erfaßt, die am Anfang bedeutender Netze standen oder Teil eines solchen wurden. In wenigen Ausnahmefällen wurde die Regel der 20 Jahre durchbrochen, so wenn die Bedeutung der Bahn für eine Region dies nahelegte, wie beispielsweise die Bayerische Ostbahn, oder wenn eine Einzelbahn nach nicht ganz 20 Jahren zu einer anderen Bahn dazukam, wie die Rendsburg – Neumünster'sche.

Die Anordnung der Tabellen zu den Einzelbahnen erfolgt nicht in fortlaufender Zählung, sondern nach einer im Zusammenhang mit der Bearbeitung des statistischen Urmaterials vergebenen Kennziffer. Diese steht schon bei den Kurzprofilen in Klammern hinter der jeweiligen Eisenbahngesellschaft und ist auch in den Übersichts- und Ausschnittskarten bei den einzelnen Linien angebracht. Dabei verbirgt sich nur hinter der ersten Ziffer eine inhaltliche Bedeutung. Sie enthält eine – allerdings sehr grobe – regionale Zuordnung: Alle Bahnen, die von Berlin aus in nördliche oder westliche Richtung führen, erhielten eine 1, die in südliche und östliche Richtung führenden eine 2, die Bahnen Mitteldeutschlands, das ist vor allem Sachsen und Thüringen, beginnen mit 3. Für den gesamten nordwestdeutschen Raum wurde die 4 vergeben, für Westdeutschland die 5, und die Bahnen der süddeutschen Staaten wurden unter der Ziffer 6 gesammelt. Die Ausnahme von der Regel ist die Preußische Staatsbahn, die Bahnen der verschiedensten regionalen Zuordnungen umfaßt. Sie wurde daher nach dem Sitz ihrer obersten Behörde Berlin zugeschlagen. Alle anderen Ziffern wurden während der Bearbeitung der Jahresdaten und der dort immer wieder neu hinzukommenden Bahnstrecken vergeben. Bei der Vielzahl neuer Strecken, die zwischen 1850 und 1880 eröffnet wurden, ergab es sich sehr schnell, daß die Ziffern zwischen 1 und 9 nicht ausreichten. Wo es sinnvoll schien, wurden der Ursprungsstrecke der Region nun weitere Ziffern angehängt, um größeren Spielraum bei der Vergabe weiterer Kennziffern zu erhalten. Besonders deutlich wird dies bei einigen Bahnen im oberschlesischen Bereich, wo die Rechte Oderuferrbahn zum Beispiel mit 2112 eine ihrer Bedeutung sicher nicht entsprechende Ziffer erhielt. Da der Informationswert aber ausschließlich in der ersten Zwei liegt, sollte sich der Nutzer des Datenhandbuchs davon nicht weiter beeindrucken lassen. Ähnlich verhält es sich auch mit den vielen kleinen Bahnstrecken, die im Gebiet der sächsischen Bahnen hinzugebaut wurden. Aus der unterschiedlichen Bedeutung der Einzelbahnen und der Notwendigkeit, im Rahmen eines Datenhandbuchs auszuwählen, ergibt sich für die Tabellenzählung somit keine durchlaufende Numerierung.⁴⁰

Die Tabellen zum Gesamtnetz (*Teil B*) werden in zwei Teilen dargestellt. Der erste dokumentiert das Netz bis 1945 genauer bis 1937 und setzt in Aufbau und Inhalt die Tabellen der Einzelbahnen fort. Wegen der vor allem in den frühen 1850er Jahren noch vorhandenen Datenlücken unterschätzen die aggregierten Daten die tatsächlich schon erreichten Größenordnungen. Der zweite Teil bezieht sich auf das Netz der Bundesbahn nach 1945. Diese Tabellen setzen mit dem Jahr 1950 ein und setzen in Aufbau und Inhalt leider nicht das Muster aller anderen Tabellen fort, da sich die Angaben zur Eisenbahnstatistik deutlich verringert haben. Inhaltlich bieten die verbliebenen Kategorien dennoch eine gewisse Kontinuität zu den Daten der vorhergehenden Zeit.

4. Kurzprofile

In knappen Skizzen wird einiges zur Geschichte der dokumentierten Bahnen dargelegt, das vor allem auch den in den Tabellen aufgeführten Streckenausbau greifbarer machen soll. Da die Frühphase des Eisenbahnbaus häufig von partikularistischen Interessen geprägt war, werden einige Hinweise auf Entscheidungsphasen und vor allem auf wichtige Städte und Orte an

⁴⁰ Wir wollten die Ordnungsziffern dennoch beibehalten, um ein Auffinden der dokumentierten Bahnen in der geplanten Datenbank zu erleichtern.

den Strecken gegeben. Letzteres soll auch weniger spezialisierten Benutzern das unproblematische Auffinden der wichtigsten Einzelbahnen im deutschen Eisenbahnnetz ermöglichen. Daneben werden Hinweise auf die Finanzierung sowie auf die Rentabilität der Privatbahnen gegeben. In diesem Zusammenhang wird in manchen Fällen auch auf staatliches Engagement oder dessen Unterlassung einzugehen sein. Hinweise auf die regionale Bedeutung einzelner Bahnen sollen die Benutzung im Rahmen regionaler Forschungen erleichtern. Die Bahnen sind, wie auch im Tabellenteil, nach ihrer regionalen Eingruppierung und der durch sie erfolgten Kodierung geordnet.⁴¹

Preußische Staatsbahnen (10)

Der Gedanke des Bahnbaus auf Staatskosten setzte sich in Preußen nur zögernd und in verschiedenen Etappen durch.⁴² Daher hat das ab 1880 als preußische Staatsbahn erfaßte Bahnnetz einen anderen Charakter als die anderen in *Tabellenteil A* dokumentierten Bahnen. Da die Preußische Staatsbahn aber den überwiegenden Teil der Strecken der späteren Reichsbahn besaß, sollen einige Bemerkungen zu den wichtigsten Abschnitten ihrer Geschichte und Organisation folgen.

In Preußen begleitete der Staat die Anfänge der Eisenbahnzeit zunächst nur auf dem Gesetzeswege. Am 3. August 1838 wurde das »Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen« verabschiedet. Die nächste Stufe in den 1840er Jahren war die Übernahme von Zinsbürgschaften durch den Staat, daneben gab es vereinzelt Versuche, Eisenbahnen für den Staat zu erwerben. In der entscheidenden Auf- und Ausbauphase des Eisenbahnnetzes in den 1850er bis Mitte der 1870er Jahre hielt sich der Staat beim Bau von neuen Strecken weitgehend zurück, hatte jedoch einige der bedeutenden Bahnlinien unter Staatsverwaltung wie beispielsweise die Oberschlesische mit den ihr angeschlossenen Bahnlinien.

Erst nach der Reichsgründung, begünstigt durch Kriegsgewinne und die Auswirkungen der Gründerkrise auf einige kleinere Bahngesellschaften, setzte der Ankauf von Eisenbahnlinien durch den preußischen Staat ein. Überlegungen zu einer reichseinheitlichen Aufsicht über die wichtigsten Eisenbahnlinien führten zwar 1873 zur Gründung des Reichseisenbahnamtes⁴³ als oberster Aufsichtsbehörde, doch eine Vereinheitlichung des Eisenbahnnetzes kam nicht zustande. Vor diesem Hintergrund beschloß Preußen »den dem Reich zugedachten Einfluß auf das Eisenbahnwesen seinerseits auszuüben«⁴⁴, was nun zur gezielten Konsolidierung und Erweiterung des Staatsbahnbesitzes führte. Als Vorlage für das Gesetz vom 20. Dezember 1879 dienten die mit der Berlin–Stettiner, der Magdeburg–Halberstädter und der Köln–Minder Eisenbahn geschlossenen Verträge. Bis 1890 wurden auf dieser Grundlage sämtliche Strecken, die der Staat erwerben wollte, angekauft. Nach dieser Zeit war der Aufbau des Staatsbahnnetzes weitgehend abgeschlossen. Eine Erweiterung brachte noch einmal der ab

⁴¹ Dazu im einzelnen Abschnitt 3, S. 18 f., sowie die Liste der Kodierungen nach dem Tabellenteil.

⁴² Vgl. dazu auch die Ausführungen zur Ostbahn, dem ersten staatlich geplanten und ausgeführten Bahnunternehmen, S. 29 f.

⁴³ Das Amt gab die Eisenbahnstatistik und andere Publikationen zum Eisenbahnverkehr heraus. Die ursprünglich vorgesehene Aufgabe der zentralen Leitung von Verkehr und Betrieb führte das Reichseisenbahnamt schließlich nur für die neu hinzugekommenen Bahnen in Elsaß und Lothringen durch: die »Reichseisenbahnen« und die »Wilhelm-Luxemburg« Bahn.

⁴⁴ Victor Röll, *Encyclopädie des gesamten Eisenbahnwesens* in 7 Bdn., Wien 1890–1895, Bd. 6, S. 2698.

1897 mit Hessen geregelte Verbund beider Bahnnetze, der zur Umbenennung in Preußisch-Hessische Staatsbahnen führte.

Die Organisation der Staatsbahnen wurde über Direktionsbezirke geleitet. Deren Zahl stieg mit der Zahl der angekauften Strecken von 9 im Jahr 1880 auf 22 im Jahr 1913.⁴⁵ Die Organisation des Betriebs war zunächst auf 75 Eisenbahnbetriebsämter verteilt.

Berlin – Anhalter Bahn (11)

Zu den frühen Projekten des deutschen Eisenbahnbaus gehört die Berlin – Anhalter Bahn, denn ihre Planung reicht bis in das Jahr 1836 zurück. Sie wurde als Anschlußbahn an die Leipzig – Dresdener Linie geplant, zunächst noch unter dem Namen Berlin – Sächsische Eisenbahn. Staatlicherseits wurde aber bald darauf der Anschluß an die Eisenbahn von Magdeburg nach Leipzig favorisiert und die Konzessionierung des Unternehmens dahingehend beeinflußt, daß die Bahn nun über Trebbin, Wittenberg und Dessau nach Köthen geführt wurde. Diese Planung erhielt 1839 die Konzession und führte zur Namensänderung in Berlin – Anhaltische Eisenbahngesellschaft.⁴⁶ Die Bahn wurde von zwei Seiten gleichzeitig gebaut, und am 1. September 1840 konnte die Strecke von Köthen nach Dessau eröffnet werden. Der von Berlin ausgehende Streckenabschnitt bis Jüterbog folgte zum 1. Juli 1841; und im September desselben Jahres konnte die gesamte Bahnstrecke dem Verkehr übergeben werden.

Die Beschaffung des Baukapitals war nicht besonders schwierig, zudem beteiligte sich auch die Seehandlung mit 400.000 Talern. Die Rentabilität der Bahn war anfangs noch nicht so gut, wie es in den folgenden Jahrzehnten der Fall sein sollte, die Dividende lag in den 1840er Jahren noch bei 4 und 4,5 %, doch in den 50er Jahren stieg sie auf Spitzenwerte um 9,5 % (1855).⁴⁷ Eine erste bedeutende Erweiterung erfuhr das Schienennetz gegen Ende der 1840er Jahre mit Eröffnung der Strecke Jüterbog – Röderau (Riesa), die nächsten wichtigen Erweiterungen waren die Zweigbahnen von Wittenberg nach Halle und nach Leipzig, die 1859 dem Verkehr übergeben wurden und das Streckennetz um weitere 125 km anwachsen ließen. Die dritte und letzte Ausbauphase vor der Verstaatlichung der Berlin – Anhalter Eisenbahn setzte in den 1870er Jahren mit Übernahme der zuvor schon mitbetriebenen Anhaltischen Leopoldsbahn ein und endete 1875 mit Eröffnung der Strecke Wittenberg – Falkenberg. Die Verstaatlichung der Berlin – Anhalter Eisenbahngesellschaft wurde zum 1. Januar 1882 wirksam und erweiterte das Netz der Preußischen Staatsbahn um 432 km. Zu diesem Zeitpunkt war sie eine höchst rentable Bahnlinie, die zudem noch die pachtweise betriebene Oberlausitzer-Bahn mit gut 150 km Streckenlänge miteinbrachte.⁴⁸

Berlin – Hamburger und Hamburg – Bergedorfer Eisenbahn (12)

Zu den ersten Bahnen im norddeutschen Raum zählt die kurze Bahnstrecke von Hamburg nach Bergedorf, die 1840 konzessioniert und am 1. Mai 1842 dem Betrieb übergeben wurde. Bis 1846 wurde die Bahn eigenständig betrieben, danach wurde der Betrieb an die Direktion

⁴⁵ Für die statistische Erfassung hat dies den Nachteil, daß die weitere Erfassung der streckenbezogenen Daten im allgemeinen nicht mehr möglich ist. Die statistischen Angaben beziehen sich mit Ausnahme der Streckenlängen auf alle Bahnstrecken eines Direktionsbezirks.

⁴⁶ Nach Michaelis, S. 46, am 16. März 1840, bei Röhl, Bd. 1, S. 459, ist das Datum fälschlicherweise mit 15. Mai 1846 angegeben.

⁴⁷ Vgl. ZVdEV, Nr. 47, 1861, S. 583.

⁴⁸ Ausführlich zu den Bedingungen Röhl, Bd. 1, S. 459, sowie zur Oberlausitzer Bahn, Bd. 5, S. 2517 f.

der Berlin – Hamburger Bahn gegen Abgabe von 50 % der Einnahmen verpachtet. Daher sind nur die Angaben, die sich auf diese Bahnstrecke direkt beziehen, in der Statistik ausgewiesen. Als Gesellschaft blieb die Hamburg – Bergedorfer Eisenbahn noch bis 1870 bestehen. Zu diesem Zeitpunkt war die Amortisation des privaten Aktienkapitals durch den hamburgischen Staat abgeschlossen und die Bahn ging zum 1. Januar 1871 in dessen Besitz über. Der Betrieb erfolgte weiter über die Berlin – Hamburger Bahn.

Die Planung für die Berlin – Hamburger bzw. Bergedorfer Bahn wurde bereits 1836 begonnen. Der Bau konnte jedoch erst 1845 in Angriff genommen werden, da langwierige Verhandlungen mit den angrenzenden oder von der Streckenführung betroffenen Staaten Preußen, Mecklenburg, Dänemark (für Holstein), Hamburg und Lübeck geführt werden mußten, bis die Organisation des Bahnbetriebs 1841 in einem Staatsvertrag geregelt werden konnte.⁴⁹

Die Beschaffung des Baukapitals erwies sich als schwierig und war schließlich nur durch Beteiligung der Regierungen von Mecklenburg und Preußen möglich. Die Konstituierung der Berlin – Hamburger Eisenbahngesellschaft erfolgte 1843, die Eröffnung der ersten Strecke fand am 15. Dezember 1846 statt. Im Oktober 1851 kamen noch knapp 13 km der neuerbauten Zweigbahn Büchen – Lauenburg zum Streckennetz, das eine deutliche Erweiterung erst 1875 zeigte, als die neuerbaute Bahn von Wittenberge nach Buchholz fertiggestellt war. Die Verstaatlichung zum Jahr 1884 betraf eine der letzten von Berlin ausgehenden Bahnen, sie gehörte ab dieser Zeit zum Direktionsbezirk Altona.⁵⁰

Berlin – Potsdam – Magdeburger Bahn (13)

Diese Privatbahn stand am Anfang des preußischen Eisenbahnnetzes, denn die 1837 konzessionierte und am 22. September 1838 eröffnete 26 km lange Strecke von Berlin über Zehlendorf nach Potsdam, der Sommerresidenz des Königs, war die erste in Preußen betriebene Eisenbahnlinie. Mitte der 1840er Jahre setzte der Ausbau der Bahn in Richtung Magdeburg ein, wo Anschluß an die Braunschweigische Staatsbahn geplant war. Bis zur Friedrichstadt, die vor der Elbe bei Magdeburg lag, konnte die Bahn 1846 in Betrieb gehen. Schon dieser Streckenabschnitt brachte Schwierigkeiten beim Bau mit sich, da die Havel bei Potsdam und Werder überbrückt werden mußte. Die größte Herausforderung an Statik und Baukunst stellte jedoch der Bau der dreifachen Überbrückung der Elbe bei Magdeburg dar, der im August 1848 fertiggestellt wurde und nun den Verkehr bis zum Bahnhof und Bahnknotenpunkt in Magdeburg selbst gestattete. Einen nennenswerten Ausbau erfuhr das Streckennetz erst zu Beginn der 70er Jahre, als die Verlängerung in Richtung Braunschweig bis Schöningen mit dem Abzweig nach Helmstedt (65 km) und der Bau der Wannseebahn (11 km) erfolgte; nach Südosten wurde die Bahn noch bis Zerbst nahe der anhaltischen Grenze (30 km) verlängert.⁵¹ Damit hatte die Gesellschaft in nur drei Jahren ihr Schienennetz erheblich erweitert, was sich auf die Betriebseinnahmen aber letztlich nicht günstig auswirkte.

Die Erträge waren in den ersten anderthalb Jahrzehnten nicht besonders hoch; die Dividende betrug in den 1840er Jahren manchmal nur 1,5 %, in der zweiten Hälfte der 50er Jahre stieg sie allerdings kontinuierlich bis auf teilweise 9 % an. Zwischen 1860 und 1870 erlebte die Bahn einen ungeheuren wirtschaftlichen Aufschwung, der sich auch in Dividendenzahlungen

⁴⁹ Vgl. Röhl, Bd 1, S. 460.

⁵⁰ ebd., S. 461.

⁵¹ Die Angaben nach DEST 1873, S. 210 und DEST 1874, S. 227

von bis zu 20 % äußerte.⁵² Ab 1873 setzte jedoch der unaufhaltsame Rückgang der Erträge ein, so daß das 1878 unterbreitete Angebot des Staates über den Ankauf der Bahn bald erfolgreich abgeschlossen war. Zum 1. April 1880 ging das Unternehmen in Staatsbesitz über und wurde fortan vom Direktionsbezirk Magdeburg verwaltet.

Berlin – Stettiner Eisenbahn (14)

Sie wurde als dritte der von Berlin ausgehenden Bahnen konzessioniert und konnte ab November 1842 auf der Strecke Berlin – Angermünde befahren werden. Die Eröffnung der gesamten Bahn bis Stettin erfolgte am 16. August 1843. Diese Stammbahn wurde schon 1846 durch den Bau der Zweigbahn Stettin – Stargard erweitert, doch ging diese wegen mangelnder Erträge schon ein Jahr später in Verwaltung und Betrieb der Stargard – Posener Bahn über,⁵³ ihre Betriebsergebnisse wurden über die Berlin – Stettiner Bahn veröffentlicht. In Zusammenhang mit dem Bau der Hinterpommerschen Bahn von Stargard nach Köslin und Kolberg (1859) wurde der Betrieb der alten Zweigbahn Stettin – Stargard ab Januar 1860 von der Gesellschaft wieder selbst durchgeführt, die Stammbahnstrecke reichte nun von Berlin über Stettin bis Stargard.

Nun begann eine Zeit kontinuierlichen Ausbaus. Die nächste bedeutende Erweiterung des Unternehmens war der Bau der sogenannten vorpommerschen Bahn von Stralsund über Greifswald, Anklam, Prenzlau nach Angermünde und von Stettin nach Pasewalk.⁵⁴ Die Strecke wurde 1863 eröffnet und ist in den Tabellen der Dokumentation zwischen 1864 und 1868 als c-Strecke gekennzeichnet, ab 1869 dann als d-Strecke. Dies hat seinen Grund im weiteren Ausbau der als b-Strecke ausgewiesenen Hinterpommerschen Bahn von Köslin über Stolp nach Danzig. Da der Staat den Bau dieser Strecke durch weitreichende Zinsbürgschaften besonders unterstützte, wurde eine gesonderte Darlegung der Ergebnisse gefordert. Diese werden ab 1869 unter c gegeben. Die Strecken der Hinterpommerschen Bahn gingen auf Grund dieser Abhängigkeiten bereits Ende 1877 in staatlichen Besitz über und wurden von Bromberg aus verwaltet. Die alte Stammbahn und die vorpommerschen Strecken wurden am 20. Dezember 1879 verstaatlicht und damit der Eisenbahndirektion Berlin unterstellt.

Die Rentabilität der Bahn war insgesamt und über die Jahrzehnte recht gut, die Aktiengewinne lagen zwischen 4 % 1848 und 12 % im Jahre 1873.

Magdeburg – Halberstädter Bahn (20)

1841 bildete sich eine Aktiengesellschaft und erhielt 1842 die Konzession zum Bau der knapp 60 km langen Bahn von Magdeburg über Oschersleben nach Halberstadt. Zuvor war vertraglich geregelt worden⁵⁵, daß von Oschersleben aus eine Strecke in Richtung Hannover und Braunschweig gebaut werden konnte, eine für den erfolgreichen Ausbau des Unternehmens

⁵² Dazu ausführliche Angaben bei Röll, Bd. 1, S. 462.

⁵³ Die Bahn war nach wie vor im Besitz der Berlin-Stettiner Gesellschaft, die laut Vertrag 65 % des Bruttoertrags der Strecke Stettin – Stargard erhalten sollte. Falls dieser 100.000 Taler überschritt, sollte sie 50 % der Mehreinnahme erhalten. Vgl. EZ 1847, S. 365.

⁵⁴ In diesem Bauabschnitt wurde auch noch die Zweigbahn von Züllo nach Wolgast erbaut, die den Zugang zur Ostsee herstellte. Dies wurde auch mit dem späteren Bau von Hafenbahnen in Stralsund, Kolberg und Danzig bezweckt.

⁵⁵ Staatsvertrag vom 10. April 1841, vgl. Röll, Bd. 5, S. 2372.

bedeutsame Entscheidung, die auch in zeitgenössischen Beschreibungen Beachtung findet.⁵⁶ So wurde auch das für den Bau der Bahn erforderliche Kapital ohne Schwierigkeiten aufgebracht und die Bahnlinie für die Besitzer von Aktien eine der ertragreichsten innerhalb Deutschlands. Die jährlich gezahlte Dividende stieg von 3 % (1844) auf über 20 % Anfang der 1860er Jahre, danach fiel sie langsam auf 8–9 % zurück.⁵⁷

Am 15. Juli 1843 wurde die Magdeburg–Halberstädter Bahn in ihrer gesamten Länge dem Betrieb übergeben. Während der ersten 20 Jahre ihres Bestehens erweiterte die Gesellschaft ihr Streckennetz nur geringfügig (30 km) durch den Bau der Zweigbahn von Halberstadt nach Thale. 1863 versuchte man der zunehmenden Konkurrenz der Magdeburg–Wittenbergischen Linie durch Ankauf der 109 km langen Strecke zu begegnen, ebenso wurde die kleinere Köthen–Bernburger Bahn aufgekauft. Beide Bahnen wurden noch bis 1867 bzw. 1869 von eigenen Verwaltungen geführt. Entscheidend für ihre Bedeutung innerhalb des preußischen Streckennetzes aber war die Anbindung an den von Berlin nach Hamburg und Bremen führenden Verkehr durch den 1867 begonnenen und bis zum Jahr 1872 fertiggestellten Bau der Strecke Berlin–Spandau–Stendal–Lehrte. Danach wuchs das Streckennetz der Bahn vor allem durch Ankauf anderer Bahnen, wie beispielsweise der Magdeburg–Leipziger Bahn, unaufhaltsam an, bis es 1880 mit einer Eigentumslänge von 1028 km in Betrieb und Verwaltung des preußischen Staates überging. Der Umtausch der Aktien war Ende 1885 abgeschlossen und die Magdeburg–Halberstädter Bahn Eigentum des Staates. Sie wurde von der Direktion Magdeburg aus geleitet.

Breslau – Schweidnitz – Freiburger Bahn (21)

Am 29. Oktober 1843, gut zwei Jahre nach Konzessionierung des privaten Unternehmens Breslau–Schweidnitz–Freiburger Eisenbahngesellschaft, wurde die Strecke von Breslau nach Freiburg eröffnet, die Seitenbahn Königszelt–Schweidnitz ging 1844 in Betrieb. Durch weiteren Ausbau von Freiburg in das niederschlesische Kohlebecken Richtung Waldenburg, und von Schweidnitz über Reichenbach nach Frankenstein, dehnte sich das Schienennetz in den 1850er Jahre ständig aus. Der Ausbau zur Großbahn fällt in die Zeit nach der Reichsgründung, als die Bahn sowohl die Verbindung mit dem Berliner Raum durch den Bau der Strecke Liegnitz–Glogau–Rothenburg als auch mit dem Ostseeraum durch den Anschluß an die Berlin–Stettiner Bahn herstellte.

Die wirtschaftlichen Ergebnisse der Bahn waren von Beginn an zufriedenstellend und entwickelten sich außerordentlich gut, da das Unternehmen einerseits stark von den Kohletransporten Richtung Berlin, aber auch vom Arbeitskräftetransport innerhalb der Region profitierte. Nach der 1884 eingetretenen Verstaatlichung wurde die Verwaltung des Streckennetzes auf die Direktionen Breslau (die Strecke Breslau–Stettin) und Berlin verteilt.

⁵⁶ So schreibt die EZ von 1845, S. 307 »Der Verkehr sowie die Rentabilität der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn muß bedeutend zunehmen, wenn einmal die Bahnen von Hannover nach Minden, Bremen und Harburg in Betrieb gesetzt seyn werden, und es ist wohl diese gegründete Aussicht, was den Kurs der Aktien dieser Unternehmung auf seinem günstigen Stand (derzeit 111 %) erhält.«

⁵⁷ Vgl. ZVdEV, Nr. 30, 1861, S. 361.

Breslau – Posen – Glogauer Bahn (211)

Der Beginn dieser als Verbindung zwischen den Provinzen Schlesien und Posen geplanten Bahn fällt in die zweite Phase des Eisenbahnbaus. Das als Privatbahn geplante Vorhaben der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft war am 20. August 1853 konzessioniert worden. Die Bahn stand jedoch von Anfang an unter staatlicher Verwaltung, da der Staat weitreichende Zinsbürgschaften übernommen hatte. Die 164 km lange Hauptstrecke von Breslau über Lissa nach Posen wurde zwischen 1856 und 1857 in Betrieb genommen, der Abzweig Lissa – Glogau kam 1858 hinzu. Die Verwaltung erfolgte über die Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn. Von 1857 bis 1879 wurden die Betriebsergebnisse in der Statistik gesondert ausgewiesen, danach ging die Bahn in den Besitz der Oberschlesischen Bahn über und wurde mit dieser 1883 Teil der Preußischen Staatsbahn.

Rechte Oderuferbahn (bis 1868 als Oppeln – Tarnowitzer Bahn) (2112)

Gründung und Bau der Oppeln – Tarnowitzer Eisenbahngesellschaft in den Jahren 1856/57 waren von weitreichender Bedeutung für den Ausbau des ober-schlesischen Eisenbahnnetzes. Am 25. Januar 1858 wurde die 76 km lange Strecke von Oppeln bis Tarnowitz über Vossowska entlang der Malapane in Betrieb genommen. Sie verband die Kohlereviere von Beuthen und Nikolai mit den Hüttenwerken im Malapanetal. Die Bahn sollte als entlastende Konkurrenz zur südlichen ober-schlesischen Linienführung über Ruda und Cosel eine effektive nördlich gelegene Verbindung für den Kohletransport nach Oppeln herstellen. Mit der Oppeln – Tarnowitzer Strecke war im entlegensten Teil des preußischen Regierungsbezirks Oppeln eine stark verbesserte Anbindung der Städte und Orte an die Verkehrsströme Richtung Breslau gegeben.⁵⁸

Eine wesentliche Erweiterung der Bahnlinie erfolgte erst 1868, als der lange geplante Ausbau von Breslau über Namslau und Kreuzburg bis Vossowska fertiggestellt war.⁵⁹ Mit Eröffnung der gut 127 km langen Strecke trat der der neuen Streckenführung angepaßte Namenswechsel der Bahn in »Rechte Oderuferbahn« in Kraft. Für das ober-schlesische Transportwesen und die Förderung der Industrie besonders wichtig war die Fortführung der Bahn 1870 von Tarnowitz über Beuthen, Schoppinitz, Tichau und Pless bis über die österreichische Grenze nach Dzieditz und der damit einhergehende Bau zahlreicher Anschlußstrecken im Hüttenrevier.⁶⁰

⁵⁸ Die Bedeutung der Bahn für die Erschließung des nordöstlichen Oberschlesiens und für die Verbesserung des Absatzes ober-schlesischer Produkte Richtung Norden betont vor allem Konrad Fuchs, Die wirtschaftliche Entwicklung im deutsch-polnischen Grenzraum in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in Scripta Mercaturae, 1/2 1978, S. 60. Ausführlicher dazu Andreas Kunz/Ruth Federspiel, Die Verkehrsentwicklung Oberschlesiens im 19. Jahrhundert. Zur marktwirtschaftlichen Erschließung einer räumlich isolierten Region, in: Toni Pierenkemper (Hrsg.), Industriegeschichte Oberschlesiens im 19. Jahrhundert, Wiesbaden 1992, S. 227 ff.

⁵⁹ Die Erlaubnis zu Vorarbeiten für diese Strecke hatte die Oppeln-Tarnowitzer Bahngesellschaft schon 1856 erhalten, doch gab es Kompetenzstreitigkeiten mit der zu diesem Zeitpunkt in staatliche Verwaltung übergegangenen Oberschlesischen Eisenbahn. Erst als diese auf den Bau der Strecke verzichtete, kam die Oppeln-Tarnowitzer zum Zuge. Die Gesellschaft konnte nun erreichen, daß sie ihre Stammbahn auch in südlicher Richtung bis in das Hüttenrevier hinein ausdehnen konnte, vgl. Röhl, Bd. 6, S. 2771.

⁶⁰ Wichtige Anschlüsse wurden eröffnet: 1870: Tarnowitz – Tarnowitzer Hütte (0,6 km), Georggrube – Karolinengrube (2,96 km), Georggrube – Abendsterngrube (1,05 km), Tichau – Trautscholdsegengrube (9,3 km). 1872: Schoppinitz – Wildensteinsegengrube (0,6 km). 1874: Beuthen – Hohenzollerngrube (1,73 km) und Laurahütte – Fannyschacht (0,7 km).

Die Rentabilität der Bahn war schon aufgrund ihrer starken Anbindung an die Industrie der Region außerordentlich hoch, dazu kamen noch die im Verhältnis zu anderen Eisenbahnbauten günstigen Baukosten.

Magdeburg – Köthen – Halle – Leipziger Bahn (23)

Der Bahnlinie von Magdeburg nach Leipzig fällt eine doppelte Pionierrolle zu, da sie nach den Vorstellungen der beginnenden preußischen Eisenbahnpolitik neben der Strecke von Berlin nach Potsdam ein guter Test für die Leistungsfähigkeit des neuen Verkehrsmittels gegenüber »einem bisher sehr regen Verkehr auf der Landstraße«⁶¹ war. Diese Pilotfunktion ergab sich bei beiden Bahnen aus der Streckenführung, die den alten mitteldeutschen Handelsstraßen nach Leipzig folgte, bei der Magdeburg–Leipziger Bahn war eine weitere Besonderheit die zwischenstaatliche Streckenführung, von Preußen aus nach Sachsen und Anhalt.⁶² Daneben gehört die Bahn zu den wenigen, die vor Erlass des preußischen Eisenbahngesetzes am 3. November 1838 konzessioniert wurden (Nov. 1837). Der erste Abschnitt von Magdeburg nach Schönebeck (15 km) wurde am 29. Juni 1839, die Fortsetzung bis zur Saale bei Calbe-Ost (12 km) am 9. September desselben Jahres in Betrieb genommen. Im darauffolgenden Jahr konnte die gesamte Strecke bis Leipzig (119 km) befahren werden, wobei die knapp 12 km lange Strecke von der Landesgrenze bis Leipzig von der Leipzig–Dresdner Bahn gepachtet war. Die Erweiterung der Bahn erfolgte 1857 von Schönebeck nach Staßfurt, 1865–1872 von Halle über Nordhausen nach Münden (Kassel) und 1872 von Nordhausen nach Nüxei.

Die Betriebsergebnisse waren von Anfang an ausgezeichnet, schon 1843 konnte eine Dividende von 10 % ausgegeben werden, die in den kommenden Jahrzehnten weiter stieg und 1857 sogar den Spitzenwert von 24 % erreichte.⁶³ Die guten Betriebsergebnisse hatten unter anderem zur Folge, daß der preußische Staat das Unternehmen 1868 mit dem Bau der Bahn von Halle nach Kassel beauftragte. Dieser Auftrag wurde 1872 abgeschlossen.

Die scharfe Konkurrenz zur größeren und ebenfalls sehr erfolgreichen Magdeburg–Halberstädter Bahn führte dazu, daß diese ab 1872 Verwaltung und Betrieb der Magdeburg–Leipziger Bahn übernahm. Die Übernahme in den Besitz folgte zum Jahr 1876. Damit werden die Betriebsergebnisse der ehemaligen Magdeburg–Leipziger Strecke nicht mehr getrennt ausgewiesen, sondern sind Teil der Betriebsergebnisse der Magdeburg–Halberstädter Bahn.

Neiße – Brieger Bahn (25)

Ähnlich wie bei der Niederschlesischen Zweigbahn ist es auch bei der Neiße–Brieger Bahn. Sie ist vor allem wegen ihrer Gründung in der Aufbauphase des Eisenbahnnetzes – die endgültige Konzessionierung erfolgte 1846⁶⁴ – und ihrem Aufgehen im Netz der Oberschlesischen Eisenbahn von Interesse. Als dritte Bahnlinie im Regierungsbezirk Oppeln eröffnete die Neiße–Brieger Eisenbahngesellschaft im Juli 1847 den Betrieb zwischen Brieg und Bösdorf (38 km), ab November 1848 konnte die gesamte Strecke bis Neiße befahren werden. Die wirt-

⁶¹ Fleck, Die ersten Eisenbahnen von Berlin nach dem Westen der Monarchie, in: Archiv für Eisenbahnwesen, 1895, S. 9.

⁶² Diese Tatsache hebt Röhl, Bd. 5, S. 2478, auch 1893 noch besonders hervor.

⁶³ Die ZVdEV, Nr. 22, 1861, S. 278, gibt Dividenden von 15 % für 1847 und 20 % für 1852 an. Die 24 % Dividende von 1857 wird als »die höchste von einer deutschen Eisenbahnunternehmung erzielte Rente« benannt.

⁶⁴ Die Bahn hatte im April 1845 schon eine vorläufige Konzession erhalten, nachdem eine zunächst anders geplante Streckenführung aufgegeben worden war. Vgl. Michaelis, S. 234.

schaftliche Lage der Bahn war zufriedenstellend, was Ausdruck in einer durchschnittlichen Dividende von 3,5 % für die Jahre 1849 bis 1869 findet.⁶⁵ Ab 1870 wurde sie durch Betriebsüberlassungs- und Kaufvertrag ein Teil der Oberschlesischen Bahn. Ihre Betriebsergebnisse wurden noch bis zur vollständigen Ablösung des Aktienkapitals 1873 einzeln aufgeführt.

Niederschlesisch – Märkische Bahn (26)

Die Bahn war als Anschlußunternehmen an die 1841 konzessionierte und im Oktober 1842 fertiggestellte Bahn Berlin – Frankfurt/Oder geplant, da man eine direkte Verbindung zwischen Berlin und Breslau herstellen wollte. Das Unternehmen der Niederschlesisch – Märkischen Bahn erhielt 1842 die Konzession für die Strecke von Frankfurt bis Breslau. Die Strecke Breslau – Liegnitz ging 1843 in Betrieb, und es wurden nun Verhandlungen mit der Berlin – Frankfurter Bahn zwecks Übernahme geführt. Zum 1. August 1845 ging das Unternehmen in der Niederschlesisch – Märkischen Bahn auf, die in diesem Jahr ihre eigene Strecke nur 45 km bis Bunzlau weiterausbaute. Das folgende Jahr 1846 brachte für das Unternehmen nicht nur verstärkte Bautätigkeit, um die fehlende Verbindung von Bunzlau nach Frankfurt fertigzustellen, sondern auch einen erheblich erweiterten Kapitalbedarf für das vergrößerte Unternehmen. Das Anlagekapital verfünffachte sich nahezu, und der Staat, der neben einer Beteiligung am Aktienkapital auch eine Zinsgarantie übernommen hatte, mußte zwischen 1848 und 1850 über 1,8 Millionen Mark zuschießen.⁶⁶ Der preußische Staat stellte daher 1850 die Bahn unter seine Verwaltung. 1852, zwei Jahre später, ging die Bahn, nachdem sich ihre Erträge deutlich verbessert hatten, in das Eigentum des Staates über. Die Niederschlesisch – Märkische Bahn gehört zu den ersten Bahnen, die das Netz der preußischen Staatsbahn begründeten. Wesentliche Ausbauphasen lagen in der Mitte der 60er und der 70er Jahre, als die Schlesische Gebirgsbahn⁶⁷ bzw. die Berliner Ringbahn, die Nordbahn nach Stralsund und die Berlin – Blankenhainer Bahn⁶⁸ gebaut wurden. Nach den Startschwierigkeiten der 1840er Jahre hatte sich die Bahn wirtschaftlich erholt und war zu einem den südöstlichen Berliner Raum bestimmenden Unternehmen herangewachsen.

Niederschlesische Zweigbahn (261)

Die Bahn verkehrte ab 1. November 1846 auf der Strecke Glogau – Sagan – Hansdorf, gehörte aber weder ihrer Länge noch ihrer regionalen Bedeutung nach zu den wichtigen Privatunternehmen. Die wirtschaftlichen Erträge entsprachen der geringen Bedeutung. Erhielten die Aktionäre 1847 noch 2 % Dividende, so konnte in den Jahren 1848 – 1855 und 1858 gar keine Dividende verteilt werden.⁶⁹ Erst als die Oberschlesische Eisenbahn 1859 die Strecke Glogau – Lissa eröffnete, verbesserte sich auch die Situation der Niederschlesischen Zweigbahn. Sie konnte sich als Einzelunternehmen noch bis Ende 1872 halten, ehe sie von der Oberschlesischen Bahn aufgekauft wurde. Bis zur vollständigen Ablösung des Aktienkapitals durch die

⁶⁵ Vgl. Röhl, Bd. 5, S. 2447.

⁶⁶ Röhl, Bd. 5, S. 2478

⁶⁷ Die DEST für 1867, S. 143, gibt für die Gebirgsbahn folgende Strecken an: a) Kohlfurt – Lauban – Hirschberg (73,7 km); b) Hirschberg – Waldenburg (51,8 km); c) Görlitz – Lauban (25,6 km).

⁶⁸ Die Berliner Ringbahn umfaßte 51,9 km, die Nordbahn 222,4 km, die Berlin – Blankenhainer 192,2 km. Angaben berechnet nach DEST für 1879, S. 142.

⁶⁹ Michaelis, S. 247, für 1856 gibt er 11/6 % an und für 1857 1/2 %.

neue Eigentümerin im Jahre 1878 werden die Betriebsergebnisse der Bahn noch einzeln ausgewiesen.

Oberschlesische Eisenbahn (27)

Die Idee, eine Eisenbahn von der österreichisch-schlesischen Grenze nach Breslau und von dort weiter nach Frankfurt/Oder, Berlin und Dresden zu bauen, stammte bereits aus dem Jahre 1834,⁷⁰ doch vergingen noch einige Jahre, bis im August 1841 der Bau der ersten Teilstrecke von Breslau nach Brieg begann. 1842 konnte diese Strecke eröffnet werden, ein knappes Jahr später führte die Bahn mit etwa 64 km Betriebslänge bereits bis nach Oppeln. In diesem Jahr erwarb die Bahn eine neue Konzession, die den Bau durch das ober-schlesische Hüttenrevier bis Myslowitz und weiter zur österreichischen Grenze bei Neuberun vorsah. Dort sollte der Anschluß der ober-schlesischen an die österreichische Kaiser-Ferdinands Nordbahn wie auch an die Linie Wien – Warschau erfolgen. 1846 war die gesamte Strecke der Bahn bis Myslowitz in Betrieb, doch bis zur Eröffnung der geplanten Fortführung an die österreichische Grenze sollten mehr als zehn Jahre vergehen.⁷¹ Schon in den ersten Jahren ihres Bestehens war die Oberschlesische Eisenbahn durch einige Grubenbahnen ergänzt worden, die von Katowitz ausgingen und teils mit Pferdekraft, teils mit Lokomotiven befahren wurden.⁷² In den 50er Jahren werden letztere noch nicht dem Streckennetz der Bahn zugeschlagen, ab den 1860er Jahren sind es dann die mit Lokomotivkraft betriebenen Grubenstrecken, die als Erweiterung des Streckennetzes sichtbar werden. In den 70er Jahren setzte die zweite Ausbauphase der Bahn ein, die sich weniger in eigener Bautätigkeit äußerte als durch Betriebsübernahme und Ankauf der anderen Bahnen dieser Region.⁷³

Die Erträge der ober-schlesischen Eisenbahn waren von Beginn an ausgezeichnet, sogar in den späten 1840er Jahren waren noch Zins- und Dividendenzahlungen von knapp 6 % möglich. Für die Gesamtzeit der Jahre 1847 bis 1882 ergibt sich eine Durchschnittsdividende von 10,3 %.⁷⁴ Als die ober-schlesische Eisenbahn 1886 aus der seit 1883 auf Staatskosten geführten Verwaltung auch in dessen Eigentum übergang, war sie eines der größten und erfolgreichsten Eisenbahnunternehmen im Netz der preußischen Staatsbahn.

Stargard – Posener Bahn (271)

Diese nicht besonders ertragreiche Privatbahn durch Posen, Brandenburg und Pommern verdankt ihr Entstehen der Verzögerung, »welche die Ausführung der großen ostpreußischen Eisenbahn wegen Feststellung der Richtung von Dirschau nach Berlin erlitt«.⁷⁵ Die Konzession zum Bau wurde 1846 erteilt, die erste Teilstrecke von Stargard nach Woldenberg am 10. August 1847 eröffnet, der von dort weiterführende Streckenabschnitt bis nach Posen ging 1848 in

⁷⁰ Der Regierungs- und Wasserbaurat Friedrich Conrad Theodor Krause plante die Bahn als reine Industriebahn, die in das von Friedrich List entworfene Verkehrskonzept eingegliedert werden sollte.

⁷¹ Erst am 25. Juni 1859 konnte die Strecke Myslowitz – Neuberun eröffnet werden, noch im gleichen Jahr wurde die Anschlußstrecke an die Nordbahn bis Auschwitz beschlossen. Dieser 4,5 km umfassende Abschnitt konnte nach langwierigen Verhandlungen über den Bau einer Brücke über die Weichsel erst im März 1863 dem Verkehr übergeben werden.

⁷² 1858 werden 46 km für Lokomotivbetrieb und 53 km für Pferdeantrieb ausgewiesen, vgl., DEST 1858, S. 22.

⁷³ Vgl. dazu die Kurzprofile der Neiße – Brieger, der Niederschlesischen, der Wilhelmsbahn, der Stargard – Posener und der Breslau – Posen – Glogauer Bahn.

⁷⁴ Vgl. Röll, Bd. 5, S. 2519; für die 1840er Jahre auch Michaelis, S. 263

⁷⁵ EZ 1846, S. 207, Die deutschen Eisenbahnen im Jahre 1845.

Betrieb. Das Schienennetz der Bahn erfuhr danach keine Erweiterungen mehr, die Verwaltung wurde jedoch im Laufe ihres Bestehens mehrfach umorganisiert. Dies war Ergebnis ihrer anfangs geringen Rentabilität, die es notwendig werden ließ, die vom Staat auf Teile des Anlagekapitals gewährte Zinsgarantie zwischen 1849 und 1851 vollständig und 1852–54 teilweise in Anspruch zu nehmen.⁷⁶ Den Antrag der Staatsregierung auf Übernahme der Bahn lehnte die Generalversammlung 1855 ab, die Verwaltung der Bahn blieb aber der staatlichen Aufsicht unterstellt. Seit 1851 war die Direktion der Königlich Preußischen Ostbahn, einer Staatsbahn, mit der Verwaltung der Stargard–Posener Bahn betraut. Nachdem sich dies als nicht besonders wirkungsvoll erwies, wurde sie der mittlerweile unter staatlicher Verwaltung geführten Oberschlesischen Eisenbahn unterstellt. Diese übernahm ab 1865 die ausschließliche Nutzung der Stargard–Posener Strecke und bezahlte den Aktionären der Bahn jährlich 4,5 % pro 100-Taler-Aktie,⁷⁷ so daß die Gesellschaft noch bis 1882 als Einzelbahn geführt wird. Nach der Verstaatlichung der Oberschlesischen ging bald darauf auch die Stargard–Posener Bahn in Staatsbesitz über.

Preußische Ostbahn (28)

Diese Bahn war in Preußen die erste, die von Staats wegen geplant (1842) und auf Grund mangelnden Interesses privater Kapitalgeber schließlich mit staatlichem Kapital erbaut wurde. Aus dieser Konstellation ergab sich eine erhebliche Verzögerung, der 1845 begonnene Bau von Frankfurt/Oder aus mußte 1847 wieder eingestellt werden, da der Landtag weitere Mittel verweigerte.⁷⁸ Unter v.d. Heydt als Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten wurde die Bahn 1848 als Notstandsbau angeordnet, was auch ein Ergebnis einer stärkeren Hinwendung zum Staatsbahnsystem in jener Zeit war.⁷⁹ Der erste Streckenabschnitt von Kreuz nach Bromberg wurde am 27. Juli 1851 in Betrieb genommen, der weitere Ausbau über Dirschau nach Danzig und Königsberg war zwei Jahre später fertiggestellt. Die Länge der Bahn hatte sich somit auf gut 450 km ausgedehnt. Bis Anfang der 60er Jahre ging der Ausbau weiter zügig voran; mit Eröffnung der Strecke von Frankfurt über Küstrin nach Kreuz 1857 wurde vor allem eine direkte Verbindung nach Berlin hergestellt, die bislang nur über die Stargard–Posener Bahn mit dem Umweg über Stettin gegeben war. Die nachfolgenden Jahrzehnte waren von kontinuierlichem Ausbau der Strecke durch Neben- und Verbindungsbahnen gekennzeichnet.

Die Bedeutung der Bahn lag weniger in ihrer Rentabilität, die schon wegen der hohen Baukosten infolge aufwendiger Brückenbauten über Weichsel und Nogat nicht zu erwarten gewesen war, vielmehr war es die bessere Anbindung der östlichen Agrargebiete an die Hauptstadt und auch an den Seehafen Danzig sowie der Austausch von Gütern mit den westlichen Provinzen, der den Bau dieser Bahn als Notwendigkeit erscheinen ließ. Im Gegensatz zu vielen anderen Bahnprojekten hatten hier von Anfang an aber auch militärische Gesichts-

⁷⁶ Michaelis, S. 345, nennt für die Jahre 1849–51 je 175.000 Taler, für 1852 169.200, 1853 127.734 und für 1854 noch 32.703 Taler.

⁷⁷ Vgl. DEST für 1867, S. 158.

⁷⁸ Dazu vor allem die Darstellung bei D. Eichholtz, *Junker und Bourgeoisie vor 1848 in der preußischen Eisenbahngeschichte*, Berlin 1962, S. 105 ff.

⁷⁹ Darauf geht ausführlich auch ein Bericht der ZVdEV, 1862, S. 854 ein.

punkte den Bau der Bahn gefördert, da sie die Möglichkeit bot, Truppen sowohl von Osten als auch von Westen durchgehend zu transportieren.⁸⁰

Ostpreußische Südbahn (282)

Die Bahn wurde als Privatbahn beantragt und genehmigt und blieb als eine der wenigen bis nach der Jahrhundertwende in Privatbesitz. Ihrem Namen entsprechend führte die Strecke von Königsberg nach Süden über Preußisch Eylau und Lyck zur russischen Grenze bei Prostken; diese Strecke war Ende 1871 fertiggestellt. Als Besonderheit der sonst eingleisigen Bahn war der Streckenabschnitt zwischen dem deutschen und dem russischen Grenzbahnhof, Prostken und Grajewo, doppelgleisig und in der unterschiedlichen Spurweite der deutschen und der russischen Bahn ausgebaut.⁸¹

Die erste Teilstrecke von Königsberg aus in westlicher Richtung nach Pillau war ab 1865 in Betrieb. Die Bahn erfüllte eine wichtige Funktion hinsichtlich der Anbindung der östlichen Gebiete des Regierungsbezirks an die Hafenstadt Königsberg wie auch an die bis zum Eisenbahnknotenpunkt Berlin führende Ostbahn bzw. die preußischen Staatsbahnen. Die Rentabilität war dennoch nicht allzu groß, wie die Herabsetzung des Zinses für die Anleihen von 5 % auf 4,5 % 1878 und 1880 und die wiederholte Bitte an das Abgeordnetenhaus zur Ablösung und Neuausschreibung der Anleihen mit reduziertem Zinssatz zeigen.⁸²

Marienburg – Mlawka (283)

Diese Privatbahn führte ziemlich parallel nach Süden zur Ostpreußischen Südbahn versetzt von Marienburg über Deutsch Eylau zur russischen Grenze nach Mlawka. Die Bahn wurde 1872 konzessioniert und in den Jahren 1876 und 1877 eröffnet. Staatszuschüsse unterstützten die Bahn beim Bau des zweiten Gleises, Erweiterungen des Streckennetzes wurden nicht vorgenommen. Insgesamt war die wirtschaftliche Lage konstanter als die der Ostpreußischen Südbahn, Dividenden von maximal 1,5 % für Stammaktien⁸³ bezeugen aber, daß die Bahn gemessen am Ertrag eher im unteren Drittel einzuordnen ist.

Wilhelmsbahn (29)

Für Bauausführung und Betrieb dieser Bahn erhielt die Wilhelmsbahngesellschaft 1844 die Konzession. Zwischen Januar 1846 und Mai 1847 wurde die knapp 47 km lange Strecke von Ratibor bis Annaberg in Betrieb genommen, deren Entstehen in engem Zusammenhang mit der politisch motivierten Veränderung der Streckenführung bei der österreichischen Nordbahn steht.⁸⁴ Der Ausbau der Wilhelmsbahn führte von Nensa in östlicher Richtung auf das oberschlesische Kohle- und Hüttenrevier zu, in westlicher Richtung wurde die Bahn von Ratibor aus nach Leobschütz erweitert und war so auf fast das Dreifache angewachsen.

⁸⁰ Die sonst eher untergeordnete bzw. Bahnprojekten hinderliche Bedeutung militärischer Überlegungen in der ersten Phase des Eisenbahnbaus betont Eichholtz, S. 100 ff., dazu auch Fremdling, Eisenbahnen ..., S. 110.

⁸¹ Für die deutschen Züge war eine Spurweite von 1,435 Metern, für die russischen von 1,524 Metern erforderlich.

⁸² Vgl. Röhl, Bd. 5, S. 2576 f.

⁸³ Die Zahlungen für die Besitzer von Stammprioritätsaktien lagen immer bei 5 %, ausführlich dazu Röhl, Bd. 5, S. 2378 f.

⁸⁴ Dazu ausführlich Konrad Fuchs, Wirtschaftsgeschichte Oberschlesiens 1871 – 1945, Dortmund 1981, S. 12 f.

Sächsische Staatsbahnen (30)

Im Gegensatz zu den südwestdeutschen Staaten entschloß sich Sachsen erst nach einer längeren Anlaufphase, ein Staatsbahnsystem aufzubauen. Gründe für die Verzögerung sind einerseits die falsche Einschätzung von Nutzen und Kosten der Bahnunternehmungen, andererseits auch politisch bedingte Entscheidungsverzögerungen in der zweiten Hälfte der 1840er Jahre.⁸⁵ Die geographische Lage des Königreichs und erfolgreiche Eisenbahnprojekte anderer Staaten, vor allem Preußens und Österreichs, ließen den Staat aus Furcht vor dem Verlust der Bedeutung sächsischer Städte als Handelszentren aktiv werden.⁸⁶ So ist es verständlich, daß bald nach Errichtung der Leipzig–Dresdener Bahn (s.u.) und der Bahn Richtung Magdeburg Projekte, die eine Verbindung zu den angrenzenden Staaten Bayern, Preußen und Österreich herstellen sollten, geplant und unterstützt wurden. Als erstes wurde der Bau der Sächsisch–Bayerischen Bahn von Leipzig über Altenburg, Crimmitschau, Reichenbach und Plauen zur bayerischen Grenze bei Hof durch Übernahme eines Viertels der Aktien des Anlagekapitals⁸⁷ und staatliche Zinsgarantien erleichtert. Nach Abschluß eines Staatsvertrages zwischen Sachsen, Sachsen-Altenburg und Bayern konnte der Bau im Juli 1841 begonnen werden, der erste Streckenabschnitt von Leipzig nach Altenburg wurde am 19. September 1842 in Betrieb genommen, die ganze Bahn am 15. Juli 1851. Nächstes Projekt war die Sächsisch–Schlesische Bahnlinie, die von Dresden nach Görlitz führen sollte. Diese Bahn war schon seit 1836 als Oberlausitzer Bahn in Planung⁸⁸, doch die zögerliche Haltung des Komitees, das den Bau der Bahn von Breslau aus betreiben sollte, führte schließlich dazu, daß der Bau der Niederschlesisch–Märkischen Bahn früher konzessioniert und die ursprüngliche Planung damit hinfällig wurde. Das Komitee löste sich daraufhin auf, die sächsische Regierung kümmerte sich nun selbst um das Projekt. Dies, »so wie das Entgegenkommen von Seiten der Preußischen Staatsbehörden«⁸⁹, führte zum zügigen Abschluß eines Staatsvertrages zwischen den beiden Staaten am 24. Juli 1843. Am Anlagekapital der Sächsisch–Schlesischen Eisenbahn beteiligte sich der Staat nach den gleichen Kriterien wie bei der Sächsisch–Bayerischen Bahn, allerdings wurde jetzt sogar ein Drittel der Aktien übernommen.

Die teilweise schwierigen geographischen Verhältnisse verteuerten den Bau mancher Strecken so sehr, daß die Privatgesellschaften in finanzielle Schwierigkeiten gerieten, wodurch sich dann der Bau stark verzögerte. Der Staat mußte aus diesen Gründen die Sächsisch Bayerische Bahn, deren ursprünglich berechnetes Anlagekapital nicht zuletzt durch den über fünf Jahre dauernden Bau des großen Viaduktes über das Göltzschtal fast verdoppelt werden mußte, mit einigen Millionen Talern unterstützen.⁹⁰ Auch die Chemnitz–Riesaer (Niedererzgebirgische) Bahn mußte infolge zu geringen Aktienkapitals finanzielle Unterstützung vom

⁸⁵ Dies wird sehr ausführlich geschildert in der umfassenden Monographie von Albert Wiedemann, *Die Sächsischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung*, Leipzig 1902, S. 16 ff.

⁸⁶ Ebd., S. 18.

⁸⁷ Durch Vermehrung des Aktienkapitals über die staatlichen Zinsvorschüsse erhöht sich der Anteil des tatsächlich in Staatsbesitz befindlichen Teils fast auf ein Drittel, vgl. ebd., S. 24.

⁸⁸ Es hatten sich für diese Bahn in Zittau und in Bautzen schon 1836 Komitees gebildet.

⁸⁹ v. Reden, *Die Eisenbahnen Deutschlands*, Berlin 1845, S. 1576.

⁹⁰ Wiedemann, S. 36, nennt 5 Millionen Taler, in denen auch die Anlage des zweiten Gleises enthalten gewesen sei. Die ZVdEV von 1861, S. 602 beschreibt die Bahn als »in technischer Hinsicht sehr interessant, hauptsächlich wegen zweier Viaducte, welche alle anderen auf deutschen, ja sogar auf europäischen Eisenbahnen vorkommenden an Höhe übertreffen.« Neben dem Göltzschtalviadukt zwischen Reichenbach und Plauen ist der Eltztalviadukt bei Plauen gemeint.

Staat erhalten. Beide Bahnen kamen so frühzeitig in staatliche Verwaltung und Besitz.⁹¹ Auf Grund dieser Erfahrung wurde die letzte der Bahnen, die eine Verbindung zu den angrenzenden Staaten für den Transitverkehr herstellen sollte, die Sächsisch-Böhmische Bahn von Dresden zur österreichischen Grenze bei Bodenbach, auf Staatskosten erbaut und 1850 bis zur Grenze in Betrieb genommen. Das war der eigentliche Beginn des sächsischen Staatsbahnnetzes. Privatbahnbau war nach wie vor gestattet, fand aber bis Anfang der 60er Jahre kaum noch statt. Die Betriebsergebnisse der Sächsisch-Bayerischen und der Sächsisch-Schlesischen Bahn wurden noch bis 1863 einzeln ausgewiesen; so lange sind sie auch in der Tabellendokumentation getrennt gehalten.

Auch wenn sich ab 1863 wieder verstärkt Privatkapital im sächsischen Eisenbahnbau engagierte,⁹² ist die Zeit bis Anfang der 70er Jahre vor allem durch den weiteren Ausbau des sächsischen Eisenbahnnetzes im Inneren auf Staatskosten⁹³ und die Neueinteilung der Eisenbahnverwaltung 1863 in eine westliche und eine östliche Direktion mit Sitz in Leipzig bzw. in Dresden gekennzeichnet. Als 1869 die Bahnstrecke von Flöha nach Freiberg (16,9 km) eröffnet wird, ist die Verbindung zwischen dem westlichen und dem östlichen sächsischen Eisenbahnnetz hergestellt. Das wirkt sich auch auf die Verwaltungsstruktur aus; am 1. Juli 1869 werden die sächsischen Staatsbahnen der kgl. Generaldirektion in Dresden unterstellt.

Der Gründerboom zu Beginn der 1870er Jahre führt bei den sächsischen Eisenbahnen wieder zu verstärkter Bautätigkeit durch Privatgesellschaften. Da diese Planungen und Bauten meist nicht aus verkehrstechnischen Bedürfnissen erwachsen, war ihre Rentabilität auch nicht besonders groß. Der konjunkturelle Abschwung der Depressionszeit nötigte den Staat schließlich zur Übernahme der meisten dieser Bahnen, um den Betrieb aufrechtzuerhalten, so beispielsweise auf der Muldentalbahn oder der Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn.⁹⁴ Neben der Notübernahme von Bahnen beginnt in diesen Jahren aber auch die gezielte Verstaatlichung der noch in privater Hand befindlichen rentablen Strecken des sächsischen Bahnnetzes; als wichtigste sei die Leipzig-Dresdener genannt.

Die Verstaatlichungsphase zieht sich bis in die 1890er Jahre hin, danach sind 92 % des Schienennetzes im Königreich Sachsen in Staatsbesitz.⁹⁵ Das weitere Anwachsen der Eigentumlänge geht jetzt ausschließlich auf den Bau von Verbindungs- und Stichbahnen zurück, da in Sachsen, wie in den anderen deutschen Staaten auch, die Jahre bis zum ersten Weltkrieg vor allem der Verdichtung des Eisenbahnnetzes dienen.

⁹¹ Der Kauf der Sächsisch-Bayerischen erfolgte schon im April 1847, der der Sächsisch-Schlesischen erst 1851. Da die vollständige Ablösung des Aktienkapitals erst 1863 abgeschlossen ist, werden die Betriebsergebnisse der Bahnen in der Statistik noch nicht unter denen der »echten« Staatsbahn ausgewiesen.

⁹² Wichtige Strecken privat erbauter Bahnen sind: Greiz-Brunn (eröffnet Okt. 1865) und Gößnitz-Gera (eröffnet Dez. 1865); dazu auch Wiedemann, S. 72.

⁹³ Einige der wichtigeren Strecken sind: Zwickau-Chemnitz (48,7 km) vor allem für den Kohleverkehr; Dresden-Tharandt-Freiberg (~72 km), wobei die Strecke Dresden-Tharandt von der privaten Albertsbahn erworben wurde; Chemnitz-Annaberg (55,4 km), für Annaberg war der Anschluß an die Eisenbahn besonders wichtig, da das Posamentiergewerbe weit über die Region reichende Bedeutung hatte.

⁹⁴ Weitere Bahnen nennt Röhl, Bd. 6, S. 2841 f.

⁹⁵ Röhl, Bd. 6, S. 2846 nennt neben den 92 % Staatsbahnstrecken 2,38 %, die sächsischen Privatverwaltungen einschließlich Werksbahnen gehören und 5,48 %, die »außersächsischen« Verwaltungen unterliegen.

Zittau – Reichenberger Bahn (307)

Diese nicht besonders lange Verbindungsbahn zwischen Sachsen und Böhmen ist der Rechtsform nach über 30 Jahre lang als Privatbahn anzusehen, da das Kapital in einer Aktiengesellschaft organisiert wurde; es war allerdings eine politisch bedingte Privatbahn. Bau und Verwaltung lagen in staatlicher Hand, die Gesellschaft trat dafür 60 % der Betriebseinnahmen ab. Eine Besonderheit dieser sächsischen Bahn bestand darin, daß sie mit über 4/5 ihrer Strecke in Böhmen lag, außerdem war es eine Gebirgsbahn, was in Sachsen aber nicht einzigartig ist.⁹⁶ Letzteres zeigte sich vor allem bei den Baukosten, die hohen Gewinn für lange Zeit ausschlossen.

Leipzig – Dresdener Eisenbahn (31)

Keine andere Bahn ist so eng mit dem Namen Friedrich Lists verbunden wie diese zweitälteste deutsche Lokomotivbahn, deren Entstehen auf seine Vorstellungen hinsichtlich der Entwicklung eines deutschen Eisenbahnnetzes zurückgeht. Der »Unternehmungsgeist Leipziger Bürger«⁹⁷ tat ein übriges, und die Bahn erhielt am 6. Mai 1835 die Konzession. Das Aktienkapital (15.000 Aktien à 100 Taler) war in der Rekordzeit von knapp zwei Tagen gezeichnet. Die weitere Entwicklung weist viele der für den frühen Eisenbahnbau sehr typischen Merkmale auf, so die Heranziehung eines Spezialisten aus England, des Ingenieurs James Walker, wie auch die Schwierigkeiten bei der Expropriation des benötigten Grund und Bodens, die sich über 1 1/2 Jahre hinzog.⁹⁸

Nachdem der englische Ingenieur sich für die Streckenführung rechts der Elbe ausgesprochen hatte, wurde der Bau ab Frühjahr 1836 begonnen. Der erste Streckenabschnitt, Leipzig – Altenberg, konnte am 24. April 1837 befahren werden, die Eröffnung der ganzen 117 km langen Strecke bis Dresden wurde am 7. April 1839 gefeiert.

Die ersten zwanzig Jahre blieb das Streckennetz unverändert, die Strecke wurde jedoch doppelgleisig ausgebaut. Die eigentliche Ausbauphase setzte Mitte der 60er Jahre ein, als die Strecke Bornsdorf – Döbeln – Meißen erbaut wurde und in diesem Zusammenhang weitere Konzessionen zum Bau von Riesa nach Nossen und von dort nach Freiberg beantragt wurden. Die letzterbaute Strecke der Leipzig – Dresdener Bahn als Privatunternehmen führte von Riesa nach Elsterwerda, sie wurde im Oktober 1875 in Betrieb genommen.⁹⁹

Die Rentabilität der Bahn war recht gut, auch wenn es immer wieder Jahre gab, die, zumeist aus politischen Gründen, weniger gut ausfielen. Dies gilt, wie auch bei allen anderen deutschen Bahnen, besonders für das Jahr 1848. Die Zahlung von Zins und Dividende auf die Aktien betrug im Revolutionsjahr nur noch 4 %, im Jahr zuvor waren es noch 5,5 % gewesen. In den 1850er Jahren stiegen die Aktienerträge zunächst kräftig an, bis auf 21 % i. J. 1857.¹⁰⁰

⁹⁶ Dazu Röhl, Bd. 7, 1895, S. 3575.

⁹⁷ Röhl, Bd. 6, S. 2837.

⁹⁸ Der Ingenieur Walker wurde von einem Direktoriumsmitglied und dem bereits als Oberingenieur angestellten Hauptmann Kunz nach einer Reise durch Belgien und England, die der Suche nach einem Fachmann im Eisenbahnbau diente, für die Beurteilung des Bauvorhabens gewonnen.

Das Gesetz zur Überlassung des für den Bau erforderlichen Grund und Boden wurde schon im Juli 1835 verabschiedet. Es dauerte noch bis Anfang 1836, bis die Bahn in den Besitz des Baugrunds gelangt war. Am ausführlichsten schildert diese Vorgänge v. Reden, 2. Abschn., 3. Lieferung, S. 1469 f.

⁹⁹ Ausführlich stellt Wiedemann, S. 117 ff., die einzelnen Erweiterungsprojekte dar.

¹⁰⁰ Vgl. Michaelis, S. 183.

Danach erfolgte wieder ein Rückgang der Einnahmen; auch dieser wurde weniger den »entstandenen Konkurrenzen als den politischen Verhältnissen und der allgemeinen Stockung des Verkehrs« zugeschrieben.¹⁰¹ Die Verschlechterung der Betriebsergebnisse war von nicht allzu langer Dauer, denn bereits in der ZVdEV von 1863 wird das Jahr 1862 als Spitzenjahr gelobt. Bis zur Verstaatlichung 1876 bleibt die Bahn mit Schwankungen, die Mitte der 60er Jahre allerdings durch die Erweiterungsbauten bedingt sind, ein für die Aktienbesitzer gewinnbringendes Unternehmen, das im Jahr des Ankaufs durch den Staat 1875 noch 10,3 % Zinsen einbrachte.¹⁰²

Thüringische Eisenbahn (32)

Die starke kleinstaatliche Zersplitterung Thüringens hatte den Bau einer Privatbahn zur Folge, an deren Anfang Staatsverträge standen, die Ende 1841 zwischen Preußen, den sächsischen Herzogtümern und Kurhessen abgeschlossen werden mußten, bevor sich die Komitees zum Bau der Bahn etablieren konnten. Der Wunsch einer Verbindung der östlichen und westlichen Provinzen Preußens durch das neue Verkehrsmittel führte schon 1840 zu Überlegungen, wie diese Strecke unter Umgehung des Königreichs Sachsen angelegt werden könne.¹⁰³ Da die für Preußen günstigere Verbindung über Nordhausen technisch zu schwierig schien, entschied man sich, von Halle aus in südlicher Richtung über Weimar, Erfurt, Eisenach und Gerstungen nach Kassel zu bauen, dort sollte Anschluß an die Köln-Mindener Bahnlinie möglich sein.

1844 erhielt die thüringische Eisenbahngesellschaft die Konzession aller betroffenen Staaten; die Kapitalbeschaffung war erst im zweiten Anlauf, als auch die Staaten Aktien zeichneten, erfolgreich. Im Herbst desselben Jahres wurden die Bauarbeiten begonnen, am 20. Juni 1846 konnte die erste Teilstrecke bis Weißenfels eröffnet werden. Ende 1846 war die Bahn bis Weimar in Betrieb, am 24. Juni 1847 war sie bis Eisenach fertiggestellt. Die relativ kurze Strecke bis Gerstungen konnte erst über zwei Jahre später, am 25. September 1849, dem Betrieb übergeben werden.¹⁰⁴

Die Rentabilität der Bahn war gemessen an den teilweise recht hohen Baukosten, die sich durch die mehrfach erforderlichen Brücken und Tunnelbauten ergaben, recht gut. Die Dividendenzahlungen mußten für die privaten Kapitalgeber nie ausgesetzt werden; auf die Aktien der Staaten wurde allerdings erst ab 1851 Dividende gezahlt.¹⁰⁵

Eine wesentliche Vergrößerung des Unternehmens erfolgte erst nach zehn Jahren, als die Zweigbahnen von Weißenfels nach Leipzig bzw. Gera eröffnet wurden. 1870 wurde die Zweigbahn Gotha-Leinefelde fertiggestellt, in den folgenden Jahren kamen noch Gera-Saalfeld-Eichicht und Leipzig-Pegau-Zeitz dazu. Ende der 70er Jahre wurde mit Eröffnung der Strecke Arnstadt-Ilmenau dann die 500 km-Marke eigener Strecken übersprungen. Die Verstaatlichung der Bahn war nur über langwierige Verhandlungen mit dem mittlerweile auf 10 Staaten und Städte angewachsenen Kreis der an der Bahn Beteiligten möglich. Zum 1. Mai 1882 ging die Thüringische Bahn schließlich in den Besitz des preußischen Staatsbahnverbandes über; gleichzeitig wurde die für ihre Verwaltung zuständige Direktion Erfurt gegründet.

¹⁰¹ EZ 1860, Nr. 22, S. 66.

¹⁰² Vgl. Röhl, Bd. 6, S. 2842.

¹⁰³ Dazu mit Angabe der wichtigsten Literatur, Fremdling, S. 123.

¹⁰⁴ Die fehlende Verbindung von Kassel nach Gerstungen mußte erst noch gebaut werden.

¹⁰⁵ Vgl. ZVdEV 1862, S. 71.

Werrabahn (321)

Die Bahn gehört dem Zeitpunkt ihres Entstehens nach in die zweite Phase des deutschen Eisenbahnbaus. Sie führte von Eisenach über Meiningen und Hildburghausen nach Coburg, von da zur bayerischen Grenze bei Ebersdorf, wo über eine Verbindungsstrecke von Lichtenfels aus der Anschluß an die Bayerische Staatsbahn erfolgte. Die politischen Voraussetzungen für den Bau der Bahn lagen ähnlich kompliziert wie bei der Thüringischen, die für Bau und Betrieb dieser Privatbahn vertraglich verpflichtet wurde. Mit dem Bau des ersten Abschnitts Richtung Salzungen wurde 1856 begonnen, die 130 km lange Hauptstrecke bis Coburg wurde dem Betrieb am 2. November 1858 übergeben, die Verbindungsstrecken am 24. Januar 1859.¹⁰⁶

Als Verwaltung und Betrieb zum 1. Dezember 1875 auf die neugegründete Direktion der Werrabahn-Gesellschaft übergangen, begann ein zweiter Abschnitt in der Geschichte des Unternehmens, was sich statistisch jedoch nicht unmittelbar niederschlägt. Ab Mitte der 80er Jahre erschlossen die Erweiterungen des Streckennetzes vor allem die abseits der Hauptbahn gelegenen Ortschaften; es sind keine bedeutenden Strecken. Die Verstaatlichung zum 1. Januar 1895 gliederte die Werrabahn in den Direktionsbezirk Erfurt ein.

Braunschweigische Staatsbahn (40)

Der erste Staat, der den Bahnbau als seine Aufgabe ansah, war das Herzogtum Braunschweig. Vor allem der Einsatz des leitenden Finanzbeamten von Amsberg trieb Planung und Bau einer Eisenbahnverbindung voran. Grund für dieses Engagement waren die Sorge um den Erhalt der Stellung Braunschweigs im Handelsstraßennetz sowie das Bestreben, die Anbindung des Herzogtums an die Handelsströme auszubauen.¹⁰⁷

Vor diesem Hintergrund wurde im Frühjahr 1837 die Genehmigung zum Bau einer Bahn von Braunschweig über Wolfenbüttel nach Harzburg erteilt. Die ersten 12 km bis Wolfenbüttel wurden am 1. Dezember 1838 feierlich in Betrieb genommen. Auch bei dieser Bahn wurde von den jeweiligen Endpunkten aus mit dem Bau begonnen, so daß die nächste betriebsfertige Teilstrecke von Vienenburg bis Harzburg führte. Die gesamte Bahn wurde am 31. Oktober 1841 dem Betrieb übergeben. Bereits 1843 wurde mit dem Bau der Strecke von Wolfenbüttel nach Oschersleben die erste Erweiterung vorgenommen. Für die Lenkung der Handelsströme durch das Herzogtum war diese Strecke besonders wichtig, da sie den Anschluß an die Magdeburg – Halberstädter Bahn herstellte. Im darauffolgenden Jahr, am 19. Mai 1844, wurde mit der Strecke Braunschweig – Vechelde der Anschluß an das hannoversche Bahnnetz fertiggestellt. Damit waren die handelspolitischen Interessen Braunschweigs gesichert, denn nun »war eine große Verkehrsstraße zwischen dem Westen und dem Osten Deutschlands geschaffen«¹⁰⁸. Der weitere Ausbau des Netzes folgte mit Bahnstrecken nach Kreiensen 1856 und Helmstedt 1858. Danach dauerte es bis 1865, ehe eine weitere Strecke (Kreiensen – Holzminden) in Betrieb gesetzt wurde. Als 1869 die Verhandlungen mit der Darmstädter Bank bezüglich des Verkaufs der Bahn begannen, war das Streckennetz auf 274 km angewachsen.

Am 8. März 1870 wurde mit dem Vertrag über den Verkauf der Bahn an die Darmstädter Bank ein in der deutschen Eisenbahngeschichte einmaliger Vorgang abgeschlossen, der Ver-

¹⁰⁶ Vgl. DEST für 1859, S. 82.

¹⁰⁷ Braunschweig gehörte wie auch Hannover nicht dem Zollverein an, was die Gefahr, vom Nord-Südhandel abgeschnitten zu werden, erheblich erhöhte.

¹⁰⁸ Röll, Bd. 2, S. 682.

kauf einer auf Staatskosten erbauten und betriebenen Bahn.¹⁰⁹ 1871 ging die Bahn in eine Privatgesellschaft, die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft, über. Diese hatte in ihren unternehmerischen Entscheidungen jedoch wenig Spielraum, da die Bergisch-Märkische und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn die Aktienmehrheit hielten. Der weitere Ausbau der Bahn unterlag daher ganz den Interessen dieser beiden Bahngesellschaften. Als diese 1880 bzw. 1882 verstaatlicht wurden, ging der Aktienbesitz an den preußischen Staat über. Die Verstaatlichung der Braunschweigischen Bahn war die Folge dieser Entwicklung. 1884 wurde der Vertrag zwischen Preußen und Braunschweig sowie mit der Eisenbahngesellschaft geschlossen, der die Privatverwaltung aufhob und die braunschweigischen Bahnstrecken in das preußische Staatsbahnnetz aufnahm.

Altona – Kieler Bahn (41) und Rendsburg – Neumünster'sche Bahn (412)

Die Genehmigung zum Bau der Bahn im Herzogtum Holstein wurde 1842 von der dänischen Regierung erteilt, was auf die politischen Besonderheiten innerhalb dieser Region und die daraus folgenden Besonderheiten der Streckenführung hinweist, die auch bei anderen Projekten wie beispielsweise der Lübeck-Büchener Bahn Wirkung zeigten. Die Strecke wurde vor allem als leistungsstarke Verbindung für den Transitverkehr zwischen den Nord- und Ostseehäfen Holsteins gebaut und sollte Dänemark gegenüber Hamburg und vor allem Lübeck in Vorteil setzen.¹¹⁰ Der Bau wurde 1843 begonnen, die gesamte 106 km lange Strecke von Altona über Elmshorn und Neumünster nach Kiel am 18. September 1844 eröffnet.

Eine erste Erweiterung des Bahngebiets fand 1864 durch Ankauf der vorher schon pachtweise betriebenen Bahn von Rendsburg nach Neumünster statt. Der eigentliche Ausbau beginnt aber erst um 1866, als die politischen Veränderungen neue Bahnprojekte fördern. Das bedeutendste dieser Projekte, wenn auch nicht an den 7 km Länge gemessen, war die Verbindung von Altona mit Hamburg. Gemessen an der Streckenlänge war es der Bau der knapp 90 km langen ostholsteinischen Bahn von Neumünster nach Plön, Eutin und Neustadt mit dem Abzweig über Preetz nach Kiel, die am 1. Juni 1866 in Betrieb genommen wurde. Ende 1875 wurde die Bahn noch durch die Strecke Neumünster – Oldesloe erweitert, wo der Anschluß an die Lübeck-Hamburger Bahn möglich war.

Die Rentabilität war von Anfang an recht gut, die Dividende erhöhte sich von 4 % 1845 auf 7,5 % im Betriebsjahr 1857, danach erreichte sie selten höhere, nach 1864 jedoch häufig niedrigere Werte.¹¹¹ Dies war Ergebnis des unternehmerischen Engagements beim weiteren Ausbau der Schleswigschen Bahn, der nach dem deutsch-dänischen Krieg und den damit verbundenen politischen Veränderungen von der Altona-Kieler Gesellschaft verstärktes Engagement bei der Kapitalbeschaffung und –sicherung erforderte.¹¹² Die Verstaatlichung der Bahn wurde zum 1. Januar 1883 wirksam. Der zuständige Direktionsbezirk war Altona, von dort wurde ab 1885 auch die Schleswigsche Bahn verwaltet, ebenso wie die 1884 hinzugekommene Berlin-Hamburger Bahn.

¹⁰⁹ Der neueste Beitrag dazu John M. Kleeberg, The Privatisation of the Brunswick State Railways in 1869–70, in: *Journal of Transport History*, Vol. 11, Nr. 1, 1990, S. 12–28.

¹¹⁰ Eine Zusammenfassung der (handels)politischen Motive beim Bau der verschiedenen Bahnen im heutigen Schleswig-Holstein gibt Fremdling, S. 113 ff.

¹¹¹ Für die frühen Jahre vgl. Michaelis, S. 13, Angaben für spätere Jahre nach DEST.

¹¹² Ausführlich dazu Otto Hedrich, Die Entwicklung des schleswig-holsteinischen Eisenbahnwesens, Altona 1915, S. 73 ff.

Glückstadt – Elmshorner, später Schleswig – Holsteinische Marschbahn (411)

Die Ausdehnung der kleinen Glückstadt – Elmshorner Bahn hatte schon 1857 einen ersten Anfang mit dem Ausbau bis Itzehoe genommen, der die ursprünglichen 16 km der Bahn verdoppelt hatte. Über annähernd 20 Jahre stagnierte die Größe des Unternehmens, danach wuchs das Streckennetz nicht zuletzt durch die positive Beeinflussung der Pläne für eine Westholsteinische Bahn von Neumünster nach Heide durch das Altona-Kieler Unternehmen, das sich von der Bahn eine Verkehrssteigerung auf dem eigenen Bahnnetz versprach.¹¹³ Erster Schritt bei der Entwicklung des Glückstadt – Elmshorner Unternehmens zu einer Bahn mit zunehmend regionalräumlicher Bedeutung war der Ausbau von Itzehoe nach Heide. Am 1. November 1878 wurde diese Strecke eröffnet. Die darauf in Holsteinische Marschbahn umbenannte Gesellschaft betrieb nun 88 km entlang der Küste im fruchtbaren Dithmarschen und erweiterte diese schon 1880 um die Strecke Michaelisdonn – Marne.

Besonders stark dehnte sich die Marschbahn noch einmal zwischen 1886 und 1888 aus, als sie entlang der schleswigschen Westküste bis zur dänischen Grenze bei Ribe geführt wurde. In diesem Zusammenhang wurde die Erweiterung des Namens in Schleswig-Holsteinische Marschbahn beschlossen. 1890 wurde diese Strecke ebenfalls dem preußischen Staatsbahnnetz eingegliedert und dem Direktionsbezirk Altona zugeordnet.

Hannoversche Staatsbahn (44)

Der Plan, diese Bahn zu bauen, stammte bereits aus den frühen 1830er Jahren und stand in engem Zusammenhang mit den braunschweigischen Überlegungen zum Eisenbahnbau. Doch in Hannover hemmten besondere politische Bedingungen die weitere Entwicklung. Durch die Personalunion des Königreichs mit dem englischen Thron gingen die politischen Interessen häufig in eine andere Richtung als bei den umliegenden Staaten. Daraus ergab sich unter anderem auch die Ablehnung, dann 1854 der verspätete Beitritt zum Zollverein. Auf die Mitteilungspraxis der Staatsbahn scheint sich dies ebenfalls ausgewirkt zu haben, da sie im Gegensatz zu anderen Staatsbahnen ihre »in jeder Hinsicht musterhaften Berichte«¹¹⁴ vollständig an die EZ abgab. Diese veröffentlichte die Geschäftsberichte ab 1849 unter Hinweis auf die spärlichen Mitteilungen anderer Staatsbahnen ungekürzt.¹¹⁵

Als die Ständeversammlung im Juni 1842 den Staatsbau von Eisenbahnen und dessen Finanzierung bewilligt hatte, wurde der Bau unverzüglich aufgenommen, und am 23. Oktober 1843 konnte die Strecke Hannover – Lehrte eingeweiht werden. Bis zum Ende des Jahres kam noch Lehrte – Peine hinzu, und damit waren die ersten 42 km der Hannoverschen Staatsbahn in Betrieb. Bis Dezember 1847 wurde das Bahnnetz zügig ausgebaut. Die Verbindung von Peine zur braunschweigischen Grenze wurde schon 1844 eingeweiht, weitere wichtige Strecken verbanden Lehrte, Celle und Hildesheim sowie Hannover mit Minden, Bremen und Harburg, allesamt Verbindungen, die für den Anschluß an die Handelsströme von besonderer Bedeutung waren.¹¹⁶ Ende 1847 war das Streckennetz schon auf fast 280 km angewachsen, als we-

¹¹³ Hedrich, S. 88.

¹¹⁴ Friedrich von Reden, Allgemeine, vergleichende Finanz-Statistik. Vergleichende Darstellung des Haushalts- Ausgabenwesens und der Schulden Deutschlands und des übrigen Europa, I. Bd., 2. Abthlg., Darmstadt 1851, S. 806.

¹¹⁵ Da die Originale nicht erhalten sind, können die in der EZ abgedruckten Geschäftsberichte ohne Schwierigkeiten als Ersatzquelle benutzt werden.

¹¹⁶ Dazu vor allem Fremdling, S. 111.

gen der »politischen Wirren«¹¹⁷ ein mehrjähriger Stillstand im Eisenbahnbau eintrat. Dieser fand erst 1851 mit dem Bau der Südbahn von Hannover nach Kassel ein Ende. Kein anderer Staat auf dem Gebiet des späteren Deutschen Reiches hatte eine derart lange Unterbrechung im Eisenbahnbau hinnehmen müssen. Die erste Teilstrecke der Südbahn ging 1853, die letzte 1856 in Betrieb. Daneben wurde die Bahn noch durch den Westausbau, vor allem Bremen – Geestemünde mit Abzweig nach Bremerhaven erweitert. Kleinere Strecken waren Lüneburg – Lauenburg, die den Anschluß an die Lübecker Bahn herstellte, und Goslar – Vienenburg, die als letzte Bahn vor Beendigung der Souveränität des Königreichs fertiggestellt wurde. Auf den Ausbau des Streckennetzes wirkten sich die politischen Veränderungen kaum aus, in Zusammenhang mit Veränderungen der Verwaltung wurde die 142 km lange Strecke Emden – Rheine der Westfälischen Eisenbahn zugeschlagen. Daneben wurde das Rechnungsjahr, das vom 1. Juli bis 30. Juni gegolten hatte, den anderen preußischen Bahnverwaltungen angepaßt; es war ab 1867 mit dem Kalenderjahr identisch.

Lübeck – Büchener und Lübeck – Hamburger Bahn (45)

Diese Bahn ist ein besonders gutes Beispiel für den hemmenden Einfluß staatlicher Interessen auf den Bau günstiger Eisenbahnverbindungen zwischen einzelnen Städten. Erst nach intensiver diplomatischer Unterstützung der Lübecker Interessen gegenüber Dänemark durch den Deutschen Bund sowie durch Schweden und Rußland konnte 1847 der erforderliche Staatsvertrag über den Bau der Eisenbahn von Lübeck nach Büchen geschlossen werden.¹¹⁸ Es dauerte dann noch 4 Jahre, bis der Betrieb auf der 47 km langen Strecke (Lübeck – Büchen) am 15. Oktober 1851 aufgenommen werden konnte. Damit war der Anfang der handelspolitisch wichtigen Verbindung der Hansestädte Hamburg und Lübeck über den Schienenweg hergestellt, auch wenn diese ab Büchen noch den Umweg über die seit 1846 in Betrieb befindliche Strecke der Berlin – Hamburger Bahn nehmen mußte. Die Stadt unternahm deshalb weiterhin Anstrengungen, ein zweites Bahnprojekt durchzusetzen, das Lübeck direkt mit Hamburg verbinden sollte. Im Zusammenhang mit Auseinandersetzungen über den Sundzoll gelang es der Hansestadt, die Streckenführung über Oldesloe nach Hamburg durchzusetzen. Die vertragliche Fixierung erfolgte 1858, die Eröffnung am 1. August 1865 fand unter den politisch veränderten Bedingungen nach der dänischen Niederlage statt. Das Streckennetz der Bahn war von 63 km auf 111 km angewachsen, was für die Wirtschaftskraft der Stadt von entscheidender Bedeutung war, da nach jahrzehntelangen Erschwernissen endlich die Direktverbindung der beiden Hansestädte hergestellt war.

Die gut 15 km lange Verbindung zwischen dem Bahnhof in Lübeck und dem Hafen in Travemünde rundete den Ausbau des Unternehmens neben der Verbindung zur Eutin – Lübecker Strecke Anfang der 80er Jahre zunächst ab. In den folgenden Jahrzehnten erfolgten nur noch geringfügige Erweiterungen des Bahnnetzes.

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn (46)

Die Geschichte dieser Bahn wurde in besonderem Maße vom Kapitalmangel nicht nur beim Bau, sondern auch während der ersten Jahrzehnte ihres Bestehens geprägt. Sie fand ihren Ur-

¹¹⁷ Röhl, Bd. 4, S. 1988.

¹¹⁸ Vgl. Hedwig Seebacher, Die Eisenbahnpolitik Lübecks im Norddeutschen Bund und im Deutschen Reich 1865 – 1937, Kiel 1972, S. 7 f.

sprung in drei privaten Eisenbahninitiativen, die sich 1846 zur Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft zusammenschlossen.¹¹⁹ Die Planungen standen in direktem Zusammenhang mit dem Bau der Berlin–Hamburger Bahn und sahen den Anschluß an diese bei Hagenow vor. Die geplante Verbindung der Seehäfen Wismar und Rostock über Schwerin verzögerte sich wegen der Rivalität der beiden Städte und der ablehnenden Haltung der mecklenburgischen Ständeversammlung. Letztere verweigerte die Zuschüsse zum Baukapital, so daß »erst durch das Engagement von Privatkapital«¹²⁰ der Bau der Bahn mit dem Anschluß der beiden Seestädte an die Berlin–Hamburger Strecke gesichert werden konnte. Die erste Strecke von Hagenow nach Schwerin wurde am 1. Mai 1847 eröffnet, die Strecke Hagenow–Wismar folgte am 12. Juli 1848. Die vollständige Eröffnung mit den Strecken Kleinen–Rostock und Bützow–Güstrow erfolgte erst am 13. Mai 1850, da der Bau wegen finanzieller Schwierigkeiten fast anderthalb Jahre unterbrochen werden mußte.¹²¹

1856 plante die Gesellschaft einen weiteren Ausbau ihrer Strecken. Von Güstrow aus sollte eine Bahn östlich zur preußischen Grenze führen, um dort Anschluß an die Berlin–Stettiner Bahn zu haben. Wieder war es fehlendes Kapital bzw. die Ablehnung staatlicher Zuschüsse, die das Projekt zunächst verhinderten. Erst als sich der Großherzog zum Bau der Strecke auf Landeskosten entschloß, wurde die Bahn gebaut. Sie erhielt den Namen Großherzogliche Friedrich-Franz Bahn und war ein eigenes staatliches Unternehmen.¹²² Dieses stellte auch den unterbrochenen Bau der Bahn von Kleinen nach Lübeck fertig und erwarb 1870 die Mecklenburgische Eisenbahn. Es gab nun eine Staatsbahn, die Großherzogliche Friedrich-Franz Eisenbahn, die nahezu das gesamte Eisenbahnnetz repräsentierte.

Bereits 1873 änderten sich die Eigentumsverhältnisse jedoch erneut, da die Bahn im April 1873 gegen einen Barpreis von 9 Millionen Mark mit einer jährlichen Annuität von 960.000 Mark in den Besitz eines Konsortiums überging.¹²³ Damit war neben der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft ein erneuter Namenswechsel verbunden. Das Unternehmen nannte sich nun Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahngesellschaft. Auf den Ausbau des Streckennetzes wirkten die veränderten Eigentumsverhältnisse allerdings nur langsam, da die meisten Erweiterungen erst 1889, also in der Phase des Rückkaufs der Bahn durch den Staat, fertiggestellt wurden. Ab 1890 nimmt der Umfang des Streckennetzes als Ergebnis des Ankaufs kleinerer Bahnen, wie der Gnoien–Teterower, der Güstrow–Plauer oder der Wismar–Rostocker, erheblich zu. Bis zur Jahrhundertwende wurde daneben auch der Ausbau des Streckennetzes durch Verbindungs- und Nebenstrecken betrieben.

Oldenburgische Staatsbahn (47)

Erste Pläne, eine Eisenbahnlinie von der Stadt Oldenburg nach dem westfälischen Minden zu bauen, hatte es schon Anfang der 1850er Jahre gegeben. Die Weigerung des Königreichs Hannover, die Bahnlinie über sein Territorium zu führen, brachten die Pläne zum Scheitern. Andere Verbindungen wurden nicht geplant, da die Landesregierung den Eisenbahnbau wegen der geringen Bevölkerungsdichte als nicht rentabel einschätzte. Als Mitte der 60er Jahre

¹¹⁹ Die Vorgeschichte bei Michaelis, S. 223 f.

¹²⁰ Fremdling, S. 115.

¹²¹ Vgl. Michaelis, S. 224.

¹²² In der Tabellendokumentation wird sie als b-Reihe ausgewiesen.

¹²³ Es waren darin zusammengeschlossen die Bank für Handel und Industrie Darmstadt und Berlin, die Disconto-Gesellschaft Berlin und die Kölner Firma A. Carstanjen.

neue Pläne gemacht wurden, geschah dies aus der Befürchtung, das Großherzogtum könne den Anschluß an die wirtschaftliche Entwicklung ganz verpassen. Die geplanten Strecken führten nun in Ost – Westrichtung, nach Wilhelmshaven und Bremen. Die politischen Schwierigkeiten bei den Bauvorhaben waren nach der Annexion Hannovers durch Preußen beseitigt.

Die Entscheidung, eine Staatsbahn zu bauen, ergab sich aus der noch ziemlich rückständigen Entwicklung in dem norddeutschen Großherzogtum und fiel in eine Zeit, »in der die Hauptverkehrsstraßen Deutschlands längst mit Schienenwegen versehen waren.«¹²⁴ Da das Land auf Grund seiner geringen Bevölkerung weder starke Handelsinteressen noch stärker industrialisierte Gebiete hatte, waren auch keine finanzkräftigen Privatleute für den Eisenbahnbau zu mobilisieren. Die erste Strecke der Hauptbahn von Oldenburg nach Bremen wurde 1865 begonnen und 1867 eröffnet. Im gleichen Jahr wurde auch die Strecke nach Wilhelmshaven in Betrieb genommen. Diese Bahn wurde allerdings vom preußischen Staat finanziert und war damit dessen Eigentum, der Betrieb erfolgte jedoch über die Oldenburgische Staatsbahn. Eine weitere wichtige Verbindung war die zwischen 1867 und 1869 erbaute Strecke Oldenburg – Leer, da über sie die Verbindung mit dem westlichen Landesteil und vor allem zum Seehafen Leer hergestellt wurde. Die Hauptstrecken waren 1876 mit 336 km fertiggestellt. Der eigentliche Ausbau zu einem Eisenbahnnetz begann aber erst Mitte der 1880er Jahre, als verstärkt Nebenstrecken erbaut wurden. Bis zum ersten Weltkrieg hatte sich das Streckennetz so fast verdoppelt. Die Anlage der Bahn war für das Großherzogtum auch in Bezug auf die Finanzergebnisse förderlich, denn um die Jahrhundertwende warf die Bahn eine Rendite von 4–5 % ab.¹²⁵

Westfälische Staatsbahn (50)

Eigentlich sollte die Bahn zwischen Hamm und Haseda als Verbindungsbahn der Köln – Mindener mit der Halle – Kasseler Bahn von einer privaten Aktiengesellschaft¹²⁶ erbaut werden. Nach Erteilung der Konzession 1846 setzte zunächst der Bau ein, doch mußte er wegen unzureichender Finanzmittel während der Jahre 1847/48 eingestellt werden. Die Gesellschaft verkaufte die im Bau befindliche Strecke an den Staat und löste sich auf.

Als (Königlich Preussische) Westfälische Staatsbahn wurde die Bahn weitergebaut, und am 1. Oktober 1850 konnte die 76 km lange Strecke von Hamm nach Paderborn dem Betrieb übergeben werden. Das kaum 5 km lange Stück zwischen Haseda und Warburg wurde nach seiner Fertigstellung an die kurhessische Friedrich-Wilhelms Nordbahn verpachtet.¹²⁷ Als letzte Strecke wurden im Juli 1853 die 54 km zwischen Paderborn und Warburg eröffnet.

Die erste Erweiterung der Bahn kam 1855 mit dem Ankauf der Münster – Hammer Bahn zustande. Gegen Bezahlung von 4 % jährlicher Rente an die Stammaktienbesitzer und Übernahme der 1851 zu 4,5 % aufgenommenen 600.000 Mark ging die Bahn zum 23. Juni in den Staatsbetrieb über. Die Bahn war zu diesem Zeitpunkt ein gutgehendes Unternehmen, das

¹²⁴ Röll, Bd. 5, S. 2573.

¹²⁵ Vgl. Jürgen Brockstedt, Wandel der Landwirtschaft durch Industrialisierung im Herzogtum Oldenburg und seinen drei Teilregionen 1870 – 1914, in: Jürgen Bergmann u.a. (Hrsg.), Regionen im historischen Vergleich. Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert, Opladen 1989, S. 128.

¹²⁶ Die Gesellschaft firmierte unter dem Namen Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahngesellschaft und hatte ihren Sitz in Paderborn.

¹²⁷ Die genaue Länge war 4,669 km. Die Nordbahn zahlte 50 % der Bruttoeinnahme als Pacht und übernahm die Kosten der Bahnunterhaltung.

1854 eine Dividende von 3,75 % ausschütten konnte. Die dritte Strecke der Westfälischen Bahn wurde dann vom Staat geplant und gebaut und führte von Münster nach Rheine. Dort teilte sich die Strecke zur hannoverschen Grenze bei Salzbergen und nach Osnabrück. Im Sommer 1856 war der Bau beendet. Die Strecke Salzbergen – Osnabrück verpachtete die Direktion zunächst an die Hannoversche Bahn, nach 1866 wurde sie ihr ganz zugeschlagen. Die weitere Expansion des Streckennetzes erfolgte sowohl durch Neubau, wie beispielsweise die Altenbeken – Holzmindener Bahn, die von Altenbeken bis zur preußisch-braunschweigischen Grenze bei Höxter führte als auch durch Übernahme des nördlichen Teils der Emdener Strecke der ehemaligen Hannoverschen Bahn.

Bergisch – Märkische Bahn(52)

Obwohl die Anfänge der Bahn von Schwierigkeiten und nicht zuletzt von Kapitalmangel begleitet waren, wurde sie zu einem der bedeutendsten Eisenbahnunternehmen im rheinisch-westfälischen Industriegebiet. Sie dominierte mit ihren Linien, zum Teil in Gemeinschaft mit den Linien der Köln – Mindener und der Rheinischen Eisenbahn, das Gebiet zwischen Rhein und Weser.

Bereits 1837 war eine Aktiengesellschaft gegründet und genehmigt worden, die als Rhein – Weser Eisenbahngesellschaft den Bau einer Verbindung zwischen Rhein und Weser plante. Nach verschiedenen Planungen und deren Ablehnung durch die Regierung löste sich das Unternehmen wieder auf. 1843/44 gelang es dann, das Unternehmen der Bergisch – Märkischen Bahn zu etablieren und die Konzession für den Bau der Stammbahn von Dortmund nach Elberfeld zu erhalten. Bereits während des Baus stellte sich heraus, daß das vorhandene Anlagekapital von 4 Millionen Talern nicht ausreichen würde. Im Frühjahr 1848 konnte durch die Übernahme von Prioritätsobligationen und ein Darlehen von 600.000 Talern durch die preußische Seehandlung die Beendigung des Bauvorhabens sichergestellt werden.¹²⁸ Am 9. März 1849 wurde die Stammstrecke Dortmund – Elberfeld (58,68 km) eröffnet. Die finanzielle Unterstützung war mit der Auflage verbunden gewesen, das Unternehmen bis zur Tilgung seiner Verpflichtungen unter staatliche Verwaltung zu stellen. Diese wurde von der königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld auf Rechnung der Gesellschaft übernommen.

Die erste Erweiterung des Bahnnetzes erfolgte 1855 mit der Linie Dortmund – Soest, als nächstes wurde die Düsseldorf – Elberfelder Bahn angekauft. 1861 konnte die Ruhr-Sieg-Bahn Hagen – Siegen (106 km) eröffnet werden. Sie wurde bis Ende 1862 in Richtung Witten, Bochum, Oberhausen und Duisburg erweitert. In dieser Zeit wurde das Netz zudem durch den Ankauf anderer Bahnen, wie beispielsweise Aachen – Düsseldorf und Ruhrort – Krefeld, erweitert. Dies brachte zugleich die geographische Ausdehnung auf die linksrheinische Seite und Anschluß an die Verbindung nach Holland. Als nächstes wichtiges Bahnprojekt zur Erschließung der Region wurde 1866 die Ruhrtalbahn in Angriff genommen. Ihr Bau wurde im Juni 1874 mit der Strecke Henrichshütte – Herdecke abgeschlossen. Eine weitere nennenswerte Streckeneröffnung sollte noch mit der von Schwerte nach Warburg (137 km) stattfinden.

Im Zuge der beginnenden Verstaatlichung war die mittlerweile mit dem längsten Streckennetz der Region ausgestattete und zudem äußerst ertragreiche Bergisch-Märkische Bahn ein

¹²⁸ Vgl. Röll, Bd. 1, S. 456. Danach sollten 1.300.000 Prioritätsobligationen II. Serie ausgegeben werden, um die noch benötigten 1.183.762 Taler zusammenzubringen. Dies war aber nicht erfolgreich, die Seehandlung sicherte durch ihr finanzielles Engagement das Bauvorhaben schließlich ab.

begehrtes Objekt. Da sie ohnehin unter staatlicher Verwaltung stand, kam die vertragliche Regelung verhältnismäßig schnell zustande. Zum 1. Januar 1882 gingen neben der Verwaltung auch der Betrieb und die entsprechenden Kosten auf den Staat über. Den Stammaktienbesitzern wurde eine jährliche Rente von 5 % zugestanden.¹²⁹ Der überwiegende Teil des Netzes wurde weiter von der Direktion in Elberfeld verwaltet und betrieben, einzelne Linien, so die der Ruhrgebietsbahnen, gingen in die Verwaltung der Direktion Köln (rechtsrheinisch) über.

Kurfürst Friedrich-Wilhelms Nordbahn (53)

Die durch Kurhessen führende Bahn stellte eine wichtige Verbindung zwischen der Westfälischen und der Thüringischen Bahn her. Die Frankfurter Bankiers Bernus du Fay, Bethmann und Schmidt erhielten 1844 die Erlaubnis zur Gründung einer Privatgesellschaft. Baubeginn war im Sommer 1845, der erste Streckenabschnitt Karlshafen – Hümme – Grebenstein am 30. März 1848 fertiggestellt. Im gleichen Jahr wurden auch die Strecken Kassel – Grebenstein sowie Bebra – Guxhagen fertig, so daß ab September 1848 91 km der gesamten Bahn betrieben wurden. Als am 25. September 1849 die Strecke Bebra – Gerstungen beendet war, konnten die gesamten 145 km der Bahn befahren werden. Die Baukosten lagen wegen der nötigen Tunnelbauten mit über 230.000 Mark je Kilometer recht hoch. Anfangs wirkte sich das auf die Gewinne aus, doch gegen Ende der 50er Jahre war die Bahn ein gutgehendes Unternehmen, das 1857 eine Dividende von 2,7 % auswarf.¹³⁰

1866 fiel das Kurfürstentum Hessen an Preußen, und die Gesellschaft wurde in Hessische Nordbahn umbenannt. Mit der Namensänderung war eine veränderte rechtliche Stellung verbunden. Die Privatbahn wurde zur Privatbahn unter Staatsverwaltung. Praktisch bedeutete das die Übernahme von Verwaltung und Betrieb der Bahn durch den Staat auf Rechnung der Gesellschaft. Zum 1. April 1867 wurde die Bahn der Eisenbahndirektion Kassel unterstellt. Kurz darauf trat die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft zwecks Ankauf an die Gesellschaft heran. Mit dem 1. Januar 1868 ging die ehemalige Friedrich-Wilhelms Nordbahn in Verwaltung und Betrieb der Bergisch-Märkischen Bahn über. Die Stammaktienbesitzer erhielten jährlich 5 %, der vollständige Übergang in den Besitz der Bergisch-Märkischen Bahn sollte aber erst nach der Amortisierung der Obligationen erfolgen. Als Rechtsnachfolger löste nach der Verstaatlichung des Bergisch-Märkischen Unternehmens der preußische Staat die Verpflichtungen ein.

Köln – Mindener Bahn (54)

Diese Bahn gehörte neben der Bergisch-Märkischen und der Rheinischen Eisenbahn zu den herausragenden Privatunternehmen des rheinisch-westfälischen Industriegebiets. Sie war 1843 in Folge des Zusammenbruchs der Rhein – Weser Eisenbahngesellschaft und der Ablehnung eines Bauvorhabens der Rheinischen Eisenbahn entstanden.¹³¹ Noch im selben Jahr erhielt die Gesellschaft unter dem Namen Köln – Mindener Eisenbahngesellschaft¹³² die Konzession für

¹²⁹ Eingehend zu den finanziellen Konditionen, Röhl, Bd. 1, S. 456 f.

¹³⁰ Angabe nach Michaelis, S. 174; bei Röhl, Bd. 4, S. 2001 wird für 1852–1867 eine Durchschnittsdividende von 2,26 % genannt.

¹³¹ Einen guten Überblick über die teilweise schwierige Vorgeschichte, die Bedeutung der einzelnen Bahnen und deren Streckenführung gibt der Aufsatz von Hildegard Ditt/Peter Schöller, Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Nordwestdeutschland, in: Westfälische Forschungen, Bd. 8, 1955, S. 150–180.

¹³² Gegründet hatte sich die Gesellschaft noch unter dem Namen ostrheinische Eisenbahngesellschaft.

den Bau einer Bahnlinie von Köln–Deutz über Düsseldorf, Duisburg, Hamm und Bielefeld nach Minden. Der Staat beteiligte sich mit einem Siebtel sowie einer Zinsgarantie am Anlagekapital. Am 20. Dezember 1845 wurde die Bahn von Deutz bis Düsseldorf eröffnet, die Strecke bis Duisburg ging am 9. Februar 1846 in Betrieb, am 15. Oktober 1847 konnte die Bahn bis Minden befahren werden. Gleichzeitig mit der Hauptbahn wurde der Abzweig Duisburg–Ruhrhafen erbaut, die Verbindung Oberhausen–Ruhrort folgte im Oktober 1848.

In den 1850er Jahren wurde mit dem Bau der Bahn Oberhausen–Arnheim der erste Schritt in die Richtung getan, die die besondere Bedeutung der Köln–Mindener Bahn ausmachte: die Herstellung internationaler Verbindungen. Im Herbst 1856 wurde die letzte Teilstrecke der über Wesel–Emmerich–Elten führenden Strecke fertiggestellt.¹³³ Etwa zur gleichen Zeit wurde ein weiteres Vorhaben, die Köln–Gießener Bahn, in Angriff genommen. Die Bahn sollte zwei Funktionen übernehmen, einmal die Verbindung des kohlereichen Ruhrgebietes mit den Erzvorkommen des Siegerlandes, zum anderen wollte man über diese Strecke auch eine direktere Verbindung mit Leipzig herstellen. Auch diese Strecke wurde staatlicherseits durch Zinsgarantien gefördert, wie dies auch bei der Strecke nach Arnheim geschehen war. Mit dem Bau der Siegerlandbahn war auch die Errichtung der festen Rheinbrücke in Köln verbunden. Sie war 1859 fertig, die gesamte Bahn nebst Zweigbahn wurde im Januar 1862 in Betrieb genommen. Dazu kam in den frühen 60er Jahren noch der Bau von Verbindungsbahnen. Anfang der 70er Jahre wurden die für die internationale und großräumliche Ausrichtung der Bahn wichtigen Strecken nach Venlo–Osnabrück–Bremen und Hamburg eröffnet. Die Bahn erweiterte ihr Netz damit um über 450 km. Die übrigen Neubauten dieser Zeit, wie beispielsweise die Emschertalbahn, waren dagegen nur noch von regionaler Bedeutung.

Die Zuschüsse und Zinsgarantien des Staates waren mit einem Vorkaufsrecht gegen Erstattung der Anlagekosten verbunden gewesen. So wurden 1877 erste Verhandlungen zur Übernahme der alten Bahnlinien geführt. Diese blieben zunächst ohne Ergebnis. 1879 kam es erneut zu Verhandlungen, die nun das gesamte Unternehmen zum Gegenstand hatten. Nachdem zur gebotenen 6 % Rente auf die Stammaktien noch eine Konvertierungsprämie von 6 Mark pro Aktie ausgehandelt worden war, ging die Bahn für über 516 Millionen Mark in staatliches Eigentum über.¹³⁴ Zunächst wurde die Bahn einer eigenen Direktion unterstellt, später wurden die Strecken nach Bremen und Hamburg der Direktion Hannover zugeteilt, die restlichen Strecken blieben bei der Direktion Köln (rechtsrheinisch).

Rheinische Eisenbahn (55)

Als erste Eisenbahn Deutschlands, die eine internationale Verbindung herstellte, und als erste in der Rheinprovinz gehörte die Rheinische Eisenbahn zu den bedeutendsten Privatbahnen Deutschlands. Die Bahn bestimmte vor allem den Eisenbahnbau des linksrheinischen Gebietes. Ihre Gründung kam durch das Engagement liberaler Wirtschaftsbürger der Stadt Köln zustande, die den Bau trotz fehlender staatlicher Unterstützung der Finanzierung durchsetzten. Am 9. Juni 1837 erfolgte die Gründung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft zum Zweck

¹³³ Die Strecke Elten–Arnheim wurde an die niederländische Rheineisenbahn gegen 5 % Zinsen auf das Anlagekapital dieser 11 km langen Strecke verpachtet.

¹³⁴ Die Angaben nach Röhl, Bd. 5, S. 2118 f. Dort wird die durchschnittliche Verzinsung der Stammaktien für die Strecke Köln–Minden mit 8,51 % für 1848–1878 angegeben. Die Aktien der Strecke Venlo–Hamburg brachten durchschnittlich 5,16 % ein.

der Erstellung einer Eisenbahn von Köln über Aachen bis zur belgischen Grenze bei Herbesthal.¹³⁵ Mit dem Bau wurde im Mai 1838 begonnen, ab 2. August wurde die erste Strecke von Köln bis Müngersdorf »für Vergnügungsfahrten des Publikums« eröffnet und »es wurden an 40 ganzen und 38 halben Fahrtagen 50.255 Personen befördert.«¹³⁶ Im September 1841 war die Bahn bis Aachen fertig. Ab dem 15. Oktober 1843 konnte die Bahn bis zur belgischen Grenze bei Herbesthal befahren werden, wo der Anschluß Richtung Antwerpen, Brüssel und Gent möglich war. Der weitere Ausbau des Bahnnetzes in den 50er Jahren kam durch den Ankauf kleinerer Bahnen, wie der Köln-Bonner und der Köln-Krefelder, zustande.¹³⁷ Danach erfolgte der Ausbau der Bahn in südlicher Richtung über Bonn und Koblenz nach Bingen, der 1859 mit Eröffnung der Hauptbahn abgeschlossen wurde. Die 60er Jahre wurden dann von der Verlängerung nach Norden über Krefeld nach Kleve zur holländischen Grenze bestimmt. Der Westausbau wurde mit der Eifelbahn Richtung Euskirchen-Trier begonnen. Der letzte Streckenabschnitt Gerolstein-Trier wurde am 15. Juni 1871 in Betrieb genommen.

Die 70er Jahre waren vor allem durch die Anlage von Strecken geprägt, die in direkter Konkurrenz zu anderen Eisenbahnen standen. Die 1879 vollständig eröffnete Strecke über Dorsten, Coesfeld, Burgsteinfurt und Rheine nach Quakenbrück sollte den Anschluß an die Hamburger Strecke herstellen und einen Teil des Seehafenverkehrs von anderen Linien abziehen. Eine Vielzahl kürzerer Streckenbauten innerhalb des Ruhrgebiets rundeten die Bautätigkeit der Bahn in den 70er Jahren ab. Als der preußische Staat 1879 erste Verhandlungen hinsichtlich der Übernahme aufnahm, war die Bahn ein gutgehendes Unternehmen, das den Stammaktienbesitzern durchschnittliche Dividenden von gut 7 % eingebracht hatte.¹³⁸ Zum 1. April 1880 ging die Bahn in Betrieb und Verwaltung des Staates über, die Kosten dafür wurden ab 1. Januar getragen. Der Kauf kostete Preußen mehr als 400 Millionen Mark.¹³⁹ Die Verwaltung der Bahn wurde nach einer kurzen Übergangsphase der eigenen Direktion auf die neugeschaffene Direktion Köln linksrheinisch und teilweise auf die Direktion Köln rechtsrheinisch übertragen.

Rhein – Nahe Bahn (550)

Die Bahn ist eine typische Gründung der zweiten Phase des deutschen Eisenbahnbaus. Sie wurde zur Verbesserung des Absatzes der Saarkohlegruben als Verbindung zur Saarbrücker und zur Pfälzer Eisenbahn gebaut. Die Gesellschaft wurde 1856 in Kreuznach gegründet, die Konzession im gleichen Jahr erteilt. Gleichzeitig wurde ein Vertrag mit dem preußischen Staat zwecks Überlassung von Bau und Betrieb geschlossen.¹⁴⁰ Die Bahn führte von Kreuznach durch das zum Großherzogtum Oldenburg gehörende Fürstentum Birkenfeld nach Neunkir-

¹³⁵ Schon 1833 war die Gründung einer Aktiengesellschaft genehmigt worden, aus der sich 1835 die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft gebildet hatte. Dieser wurde 1836 aber die Konzession verweigert, da sie in der Streckenführung die Städte Aachen und Düren nicht berücksichtigte. Ausführlich bei Michaelis, S. 306 f.

¹³⁶ HA Köln Bstd. 1028, 85, Protokolle der Sitzungen des Administrationsrats der Rheinischen Eisenbahngesellschaft 1848–1852, S. 5.

¹³⁷ Die erste Bahn, die zum 1. Januar 1857 ins Eigentum der Rheinischen überging, war die seit 1844 betriebene Köln-Bonner Bahn, die 1856 bis Rolandseck führte. 1860 erfolgte die Übernahme der Köln-Krefelder Eisenbahn, deren Betriebsergebnisse ab 1861 bei der Rheinischen mitausgewiesen werden.

¹³⁸ Röhl, Bd. 6, S. 2789 gibt für Stammaktien A 1844–1856 durchschnittlich 3,4 % an, für 1857–1879 7,43 %.

¹³⁹ Die Bahn brachte jedoch den außergewöhnlich hohen Aktivfonds von 49.753.940 Mark ein, was ihren Kauf für den Staat zu einem lohnenden Geschäft machte.

¹⁴⁰ Dadurch bekam die Bahn den rechtlichen Status einer Privatbahn unter Staatsverwaltung. Ab 1859 war die Direktion der Saarbrückerbahn mit der Ausübung der Verwaltung betraut.

chen. 1857 wurde mit dem Bau begonnen, die erste Strecke Kreuznach – Bingerbrück konnte im Juli 1858 in Betrieb genommen werden. Die weitere Ausführung des Baus verzögerte und verteuerte sich auf Grund der ungünstigen Bodenverhältnisse am Rande des Hunsrück und im Nahetal. Die Strecke bis Oberstein konnte deshalb erst am 15. Dezember 1859, die Reststrecke bis Neunkirchen am 26. Mai 1860 eröffnet werden.

Die Erträge der Bahn waren mit Ausnahme der Kriegsjahre 1870/71 nicht zufriedenstellend. Die Aktienbesitzer kamen nie in den Genuß einer Dividende, und für den preußischen Staat, der einen Teil des Anlagekapitals durch Zinsgarantie gesichert hatte, war die Bahn ein dauerndes Zuschußgeschäft.¹⁴¹ 1879 bot die Bahngesellschaft dem Staat das Unternehmen zum Kauf an. Dieser lehnte zunächst ab, machte 1882 dann aber selbst ein Angebot. Zum April 1882 ging die Bahn ins preußische Staatsbahnnetz über. Sie wurde der Direktion Köln (linksrheinisch) unterstellt.

Saarbrücker Staatsbahn (56)

Die Bahn wurde Ende 1847 »mit den Mitteln des Eisenbahnfonds begonnen«, denn die Regierung hatte mit dem schon länger bestehenden Komitee in Saarbrücken »keine Einigung über die Bedingungen, unter denen ihm der Bau zu verstaten« sei, erzielen können.¹⁴² Der Handlungsbedarf des Staates war gegeben, da die Bahn für die internationale Anbindung des preußischen Handels über eine Verbindung des Rheins mit Paris als wichtig angesehen wurde. Erst im Oktober 1850 konnte die kurze Strecke von Bexbach bis Neunkirchen eröffnet werden. Bis zur Fertigstellung der gesamten Bahn über Sulzbach, St. Johann, Saarbrücken bis zur französischen Grenze bei Forbach vergingen noch weitere zwei Jahre. Die Rumpfstrecke wurde während dieser Zeit von der Pfälzischen Ludwigsbahn mitbetrieben.¹⁴³ Die Eröffnung der ganzen Bahn und eine eigene Betriebsführung erfolgten im November 1852.¹⁴⁴

Der weitere Ausbau der Bahn begann 1860, als die Bahn von St. Johann – Saarbrücken über Merzig nach Trier eröffnet wurde. 1861 wurde sie mit dem Abzweig Konz – Wasserbillig zur luxemburgischen Grenze vervollständigt.¹⁴⁵ In den 70er Jahren wurde die Bahn nur noch durch den Bau einiger Verbindungsstrecken und die Übernahme der vorher pachtweise betriebenen Strecke der französischen Ostbahn erweitert. Eng verbunden war die Bahn mit der Rhein – Nahe Bahn, deren Betrieb sie seit 1860 mitorganisierte. Die Rentabilität war, der handelspolitischen Bedeutung entsprechend, immer gut gewesen. Als die Verstaatlichung neue Organisationsstrukturen schuf, wurde sie von der Direktion Köln (linksrheinisch) mitverwaltet.

¹⁴¹ Vgl. Röhl, Bd. 6, S. 2789.

¹⁴² ZVdEV, Nr. 88, 1862, S. 855. Dort auch der Hinweis, daß nur die besondere handelspolitische Bedeutung den Bau auf Staatskosten ermöglicht habe.

¹⁴³ Die Pfälzische Ludwigsbahn erhielt dafür 50 % der Bruttoeinnahmen, vgl. Michaelis, S. 323.

¹⁴⁴ Erst ab dieser Zeit werden die Betriebsergebnisse kontinuierlich ausgewiesen, daher beginnen, entgegen der sonstigen Darstellung, die Tabellen der Dokumentation mit diesem Jahr. Mit der Bahn wurden auch die für die Region wichtigen Zweigbahnen zu den Gruben gebaut, so nach von der Heydt, Heinitz und Reden.

¹⁴⁵ Die gemeinsame Verwaltung der Bahn tritt erst mit dem Jahr 1861 in Kraft.

Taunusbahn (57)

Die nur 44 km lange Strecke zwischen Frankfurt, Mainz und Wiesbaden gehört zu den ältesten Bahnlinien Deutschlands. Sie wurde von der 1836 gegründeten Taunusbahngesellschaft¹⁴⁶ ab 1838 auf dem rechten Mainufer erbaut. Auch bei dieser kurzen Bahn mußte ein Staatsvertrag zwischen drei Regierungen – Hessen-Darmstadt, Frankfurt und Nassau – abgeschlossen werden. Am 26. September 1839 wurde die erste Teilstrecke von Frankfurt bis Höchst, im November desselben Jahres bis Hattersheim eröffnet; damit waren gut 10 km (10,45) betriebsfertig. Am 13. April 1840 wurde die ganze Strecke bis Wiesbaden dem Betrieb übergeben. Eine kurze Zweigbahn von Mosbach nach Biebrich vervollständigte das Unternehmen am 3. August. Die Bahn war von Anfang an sehr befahren und dadurch entsprechend rentabel, die Dividende lag selbst in den Krisenjahren 1848/49 noch über 4 %, bis 1870 ergab sich ein Durchschnitt von 6,8 %.¹⁴⁷ Trotz der guten Betriebsergebnisse lehnte es die Generalversammlung aus Sorge um die Rentabilität bis 1857 ab, ein zweites Gleis zu errichten. Eine geringfügige Erweiterung erfuhr das Bahngebiet 1863, als die kurze Höchst – Sodener Bahn angekauft wurde.

Konkurrenz erwuchs der Bahn aus der Hessischen Ludwigsbahn, die auf der anderen Mainseite ab 1863 eine direkte Verbindung nach Frankfurt betrieb. 1871 entschloß sich die Gesellschaft zum Verkauf der Bahn an die größere Ludwigsbahn zum 1. Januar 1872. In diesem Jahr fand ein weiterer Besitzwechsel statt, bei dem die Bahn vom preußischen Staat erworben wurde. Sie wurde nun der Direktion in Wiesbaden, später der in Frankfurt unterstellt.

Hessische Ludwigsbahn (572)

Nahezu zehn Jahre vor Eröffnung der Bahn hatte sich 1844 das Komitee zum Bau einer Bahn von Mainz nach Worms gebildet, welches im August 1845 die Konzession erhielt. Im Juni 1847 wurde mit dem Bau begonnen, auf Grund der politischen Unruhen aber bald wieder unterbrochen. Erst gegen Ende des Jahres 1850 wurde der Bau wieder aufgenommen, die Strecke von Mainz nach Worms bis zur bayerischen Landesgrenze wurde am 15. November 1853 eröffnet.¹⁴⁸

Aus der nicht ganz 50 km umfassenden Stammbahn entwickelte sich in den über 4 Jahrzehnten ihres Privatbetriebes eine weitverzweigte Bahn mit einem Streckennetz von über 700 km. Der Ausbau erfolgte in den ersten 20 Jahren vor allem im südlichen Teil des Großherzogtums Hessen. Wichtige Strecken waren die von Mainz ausgehenden nach Aschaffenburg (1858/59), nach Bingen und zur preußisch-hessischen Grenze sowie nach Frankfurt (1863). Ein zweiter Schwerpunkt des Ausbaus lag bei den von Worms ausgehenden Strecken nach Alzey und Bensheim. Die hessische Regierung unterstützte die Bauvorhaben zum Teil durch die Garantie eines Reinertrages von 8.000 Mark pro Kilometer.¹⁴⁹ In den 70er Jahren wurden die Strecken der Odenwaldbahn erbaut, außerdem erfolgte mit dem Erwerb der Frankfurt – Hanauer Bahn 1872 die Erweiterung in Richtung Aschaffenburg.¹⁵⁰ Weitere bedeutende

¹⁴⁶ Die Gesellschaft war aus dem Komitee in Mainz, Wiesbaden und Frankfurt hervorgegangen, nachdem Einigung darüber erzielt worden war, auf welcher Seite des Mains gebaut werden sollte. Vgl. Michaelis, S. 349.

¹⁴⁷ Angaben nach Michaelis, S. 353 und Röhl, Bd. 7, S. 3170.

¹⁴⁸ Angabe nach Kobschätzky, S. 32. In der DEST für 1869, S. 223 wird der 23. November genannt, bei Röhl, Bd. 4, S. 1998 der 15. November 1854, was vermutlich ein Druckfehler ist.

¹⁴⁹ Die Strecken, die so subventioniert wurden, sind im einzelnen aufgeführt bei Röhl, Bd. 4, S. 1999.

¹⁵⁰ Die Bahn führte bis zur bayerischen Grenze bei Kahl, von dort bis Aschaffenburg war die Strecke (16,4 km) von der Bayerischen Staatsbahn gepachtet.

Streckenbauten dieser Jahre waren die Verbindungen nach Mannheim und von Wiesbaden in Richtung Limburg. Die Bahn war wesentlich beteiligt am Bau der Verbindungsstrecken und dem Ausbau des Bahnhofs in Frankfurt sowie an den Umgehungsstrecken von Mainz-Gustavsburg und Wiesbaden. Einige der heute noch bedeutenden Brücken wurden von der Gesellschaft erbaut, so die über den Main in Mainz, Frankfurt und Aschaffenburg und über den Neckar in Mannheim.

Zwischen 1880 und 1890, im Jahrzehnt der Verstaatlichungen, wurde die Hessische Ludwigsbahn zur größten Privatbahn im deutschen Eisenbahnnetz. Ihre Stellung beruhte nicht zuletzt auf den guten Betriebsergebnissen, die trotz der teilweise erheblichen Anlagekosten einiger Bahnstrecken eine durchschnittliche Dividende von 6 % ergaben.¹⁵¹ Mit der Bildung der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung ging die Ludwigsbahn in staatliches Eigentum über und wurde in dieser Verwaltungsgemeinschaft den Eisenbahndirektionen Frankfurt/Main und Worms zugeteilt.

Oberhessische Bahn (574)

Die Bahn gehört von Ausdehnung und Erbauungszeit her zu den weniger bedeutenden, hatte jedoch in der Region eine wichtige Funktion. Sie verband das Großherzogtum mit den südlich und östlich vorbeiführenden Bahnstrecken, indem sie von Gießen aus die Verbindung nach Gelnhausen und Fulda herstellte. Der Bau der Strecken war der Oberhessischen Eisenbahngesellschaft 1868 durch Konzessionserteilung und Gewährung einer Zinsgarantie von 3,5 % auf das Aktienkapital von der großherzoglichen Regierung genehmigt worden. Die Strecken wurden zwischen 1869 und 1871 betriebsfertig,¹⁵² waren aber nicht besonders rentabel. Letzteres führte 1875 zu Verhandlungen zwischen der hessischen Regierung und der Bahngesellschaft zwecks Übernahme der Bahn. 1876 ging die Bahn in Besitz und Betrieb des hessischen Staates über. Zusammen mit den hessischen Nebenbahnen wurde sie bei den Hessischen Staatseisenbahnen von der Direktion Gießen verwaltet.

Main – Neckar Bahn (58)

Die Bahn stellte die erste Verbindung zwischen dem Frankfurter Raum und der Badischen Staatsbahn her und war ein von den Staaten Hessen und Baden sowie der Freien Reichsstadt Frankfurt gemeinsam erbautes und betriebenes Unternehmen. Ihr Bau wurde durch einen Staatsvertrag zwischen den beteiligten Staaten 1843¹⁵³ festgelegt und im gleichen Jahr begonnen. Am 1. August 1846 wurde die gesamte Strecke von Frankfurt über Darmstadt, Heppenheim und Ladenburg nach Heidelberg in Betrieb gesetzt. Mit dem Bau verbunden war auch die Herstellung einer Bahn zwischen Offenbach, Sachsenhausen und Frankfurt. Diese wurde zwischen April 1848 und Oktober 1849 eröffnet. Die Verwaltung und Betriebsleitung erfolgte über eine aus drei Mitgliedern bestehende Direktion, Gewinn und Kosten wurden entsprechend der Streckenanteile auf die einzelnen Staaten verteilt. Das Unternehmen benutzte au-

¹⁵¹ Weitere Angaben bei Röll, Bd. 4, S. 2000.

¹⁵² Die ersten Streckenabschnitte Grünberg – Lich – Gießen (Richtung Fulda) und Hungen – Gießen (Richtung Gelnhausen) waren am 29. Dezember 1869 fertig. Die Strecke nach Gelnhausen wurde am 30. November 1870 in Betrieb genommen, die nach Fulda am 31. Juli 1871.

¹⁵³ Ein bereits 1838 zwischen Baden, Hessen-Darmstadt und Frankfurt geschlossener Vertrag sah den Bau durch eine Aktiengesellschaft vor. Diese kam jedoch nicht zusammen, weshalb der Bau auf Staatskosten ausgeführt wurde. Vgl. Michaelis, S. 212.

Berdem die zur Badischen Staatsbahn gehörige Strecke Mannheim – Friedrichsfeld auf einem der beiden Gleise.¹⁵⁴ In Konkurrenz zur Hessischen Ludwigsbahn wurde 1878 die kürzere Verbindungsstrecke nach Mannheim über Schwetzingen gebaut, 1880 wurde sie eröffnet. Größere Erweiterungen erfuhr die Bahn nicht mehr. 1895 wurden ihr noch die hessischen Nebenbahnen zugeschlagen, ehe die Bahn zur Jahrhundertwende in den größeren Verwaltungen der sie betreibenden Staaten aufging.

Württembergische Staatsbahn (60)

Die Pläne für den Bau einer Eisenbahn in Württemberg reichen bis in das Jahr 1830 zurück¹⁵⁵, dennoch trat das Königreich erst 1845 als letzter der süddeutschen Staaten in das Eisenbahnzeitalter ein. Die Gründe dafür lagen in den teils schwierigen geologischen Verhältnissen, wie sie beispielsweise die Schwäbische Alb bot, wie auch an der mangelnden Erfahrung mit dem Eisenbahnbau. Aber auch die Frage, »ob der Staat oder Gesellschaften den Bau übernehmen sollten«¹⁵⁶, zögerte den Bau der Eisenbahn hinaus. Nach dem vergeblichen Versuch einer 1836 gegründeten Württembergischen Eisenbahngesellschaft, das Baukapital aufzubringen, hatte sich diese 1838 wieder aufgelöst.¹⁵⁷ Dem Beispiel Badens folgend wurde 1843 schließlich der Bau einer Bahn auf Staatskosten angeordnet. Sie sollte Stuttgart nach Süden mit Ulm und Friedrichshafen sowie nach Norden mit Ludwigsburg und Heilbronn verbinden. Auch ein Anschluß zur westlichen Landesgrenze war vorgesehen. Staatsverträge mit den angrenzenden Staaten wurden zunächst noch nicht abgeschlossen. 1844 wurde der Bau in mehreren Abschnitten begonnen, das erste Teilstück von Cannstatt nach Untertürkheim konnte am 25. Oktober 1845 in Betrieb genommen werden. Im Juni 1850 wurde der letzte Streckenabschnitt zwischen Geislingen und Ulm fertiggestellt, der aufgrund einer starken Steigung über die Alb bei Geislingen besondere Schwierigkeiten bereitet hatte. Die erste Phase in der Entwicklung des württembergischen Eisenbahnnetzes war im Oktober 1853 bzw. Juni 1854 beendet, als mit der Eröffnung der Strecke von Bietigheim nach Bruchsal und von Ulm zur bayerischen Grenze die Anbindung an die Bahnen der Nachbarstaaten möglich wurde.¹⁵⁸

Die zweite Etappe beim Ausbau des württembergischen Eisenbahnnetzes setzte »wegen der damals herrschenden Notlage des Lands«¹⁵⁹ erst nach einer Unterbrechung von 3 Jahren ein. Die erste Erweiterung in südlicher Richtung wurde 1857 beschlossen und 1859 mit der Strecke Plochingen – Reutlingen eröffnet. Zwischen 1861 und 1863 wurde das Netz durch die Remsbahn von Cannstatt nach Nördlingen und die Verbindungen Heilbronn – Hall und Aalen – Heidenheim vor allem nach Osten ausgebaut. Am Ende dieser Periode umfaßte das Schienennetz gut 560 km. Die nächste Phase des Ausbaus war vor allem von dem erfolgreichen Abschluß der Staatsverträge mit Preußen, Bayern und Baden bestimmt. Der 1865 geschlossene Vertrag mit Preußen erlaubte nun den Bau der Strecke Plochingen – Horb – Rott-

¹⁵⁴ In der Statistik wird diese Strecke ab 1860 mit zur Eigentums- und Betriebslänge gerechnet.

¹⁵⁵ Da mit Ausnahme des Neckars keine bedeutenden Wasserwege zur Verfügung standen, setzte König Wilhelm I. eine Kommission zur Prüfung der Anlage von Eisenbahnen ein.

¹⁵⁶ ZVdEV, Nr. 9, 1863, S. 117.

¹⁵⁷ Ebd. wird ausgeführt, daß die auf Staatskosten durchgeführten Vorarbeiten ergaben, daß die Baukosten wesentlich höher liegen würden, als in einem pauschalen Kostenvoranschlag angenommen worden war.

¹⁵⁸ Mit Baden war 1850 in einem Staatsvertrag der Bau der Bahn durch badisches Gebiet zum Anschluß an die badische Rheintalbahnlinie vereinbart worden. Auch der Anschluß an die bayerische Bahnlinie Augsburg – Ulm war 1850 per Staatsvertrag geregelt worden.

¹⁵⁹ Röll, Bd. 7, S. 3556.

weil, die den Anfang der Schwarzwalderschließung durch die Bahn bedeutete. In dieser Bauperiode wurde die Verbindung aller wichtigen Städte des Landes miteinander geschaffen; sie endete um 1874. Die enorme Ausbauleistung dieser Zeit zeigt das Anwachsen der Schienenwege auf über 1200 km.

Die nächste Ausbauphase der Bahn ist von der Verdichtung des Netzes durch Querverbindungen gekennzeichnet. Es entstand eine bautechnisch schwierige Strecke, die von Stuttgart ausgehend über Herrenberg durch den Schwarzwald nach Freudenstadt führt, sowie zwischen 1876 und 1879 die Verbindung von Schwäbisch-Hall über Backnang nach Stuttgart. Letztere ermöglichte nun die durchgehende Reise nach Nürnberg. Wie in anderen Regionen auch wurden die Neubauten ab den späten 1880er Jahren bis zum Beginn des ersten Weltkrieges vor allem zur besseren Anbindung einzelner Landstriche an das Hauptstreckennetz durchgeführt. Das Besondere daran war, daß auch diese Bahnen nicht privat, sondern als Teilstrecken der Staatsbahn erbaut wurden. Für die in Kilometern zu messende Erweiterung des Bahnnetzes waren diese Strecken von weit geringerer Bedeutung, als sie es für die Verdichtung der überwiegend von kleinen und mittleren Industrie- oder Gewerbebetrieben geprägten Infrastruktur waren.¹⁶⁰ Insgesamt führten diese Ausbaumaßnahmen bis zum ersten Weltkrieg zu einem Anwachsen des Staatsbahnnetzes auf gut 2.000 km. 1920 ging die ehemals Königliche Württembergische Staatseisenbahn in der Reichsbahn auf.

Kirchheimer Eisenbahn (601)

Diese nur gut 6 km lange Privatbahn war die erste der vier Privatbahnen¹⁶¹, die in Württemberg genehmigt wurden. Sie verdankt ihr Entstehen der technisch bedingten Linienführung der Staatsbahn über Unterboihingen und dem Wunsch einiger Kirchheimer Bürger, an das Eisenbahnnetz Anschluß zu haben. Der Privatbetrieb war zunächst nicht geplant. Erst nachdem die Staatsbahn den Mitbetrieb der Strecke abgelehnt hatte, wurde sie privat betrieben. Das auf 350.000 Gulden veranschlagte Anlagekapital wurde von Privatleuten und der Stadtgemeinde nur zu etwa zwei Dritteln aufgebracht. Der Staat gewährte gegen 3 bzw. 4,5 % Zinsen noch eine Anleihe von 60.000 Gulden und unterstützte die Anschaffung der Betriebsmittel.¹⁶² Da die Baukosten nicht allzu hoch waren und der Verkehr sich gut entwickelte, konnte die Gesellschaft nach Ablösung der Schulden ab 1888 eine Dividende von durchschnittlich 4 % bezahlen.

Badische Staatsbahn (61)

Nach Braunschweig entschied sich Baden als zweiter Staat, den Bau einer Eisenbahn auf Staatskosten durchzuführen. 1836 setzte Großherzog Leopold I. einen Ausschuß ein, der mit Voruntersuchungen über Nutzen und Anlage einer Eisenbahn beauftragt wurde. Die Ergeb-

¹⁶⁰ Das Bahnnetz wuchs zwischen 1890 und 1900 nur noch um 20–30 km pro Jahr. Die Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung betont auch Wolfgang von Hippel, Handbuch der baden-württembergischen Geschichte, Bd. 3, S. 703–705.

¹⁶¹ Die anderen Bahnen mit Eröffnungsjahr und Länge:
1873 – Ermstalbahn 10,43 km
1884/88 – Filderbahn(Stuttgart – Degerloch – Hohenheim) 10,5 km
1888 – Lokalbahn Ravensburg – Weingarten 4,18 km.

¹⁶² Ausführlich zu Gründung und Bau der Bahn: Otto Supper, Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg, Stuttgart 1895, S. 187–189.

nisse führten zu Vermessung und Kostenvoranschlag einer Eisenbahnstrecke zwischen Mannheim, Heidelberg und Karlsruhe. Aber der für 1837 einberufene Landtag erzielte in der Eisenbahnfrage keine Einigung, da vor allem die Dringlichkeit des Projekts umstritten war. Erst die Bedrohung durch eine bayerische Verordnung, die die Gründung einer Aktiengesellschaft zum Bau einer Bahn von Ludwigshafen (Rheinschanze) an die französische Grenze vorsah, brachte den Bau der Staatsbahn mit einem unverzüglich einberufenen außerordentlichen Landtag in Gang.¹⁶³ Der Landtag verabschiedete am 29. März 1838 das Gesetz, das Bau und Betrieb der Bahn in die Hand des Staates legte, sowie die zwangsweise Abtretung von Grund und Boden für den Bahnbau verfügte.

Genehmigt wurde eine Bahn von der hessischen bis zur schweizerischen Grenze bei Basel, deren Strecke die verhältnismäßig günstigen Bedingungen der Rheinebene ausnützen sollte. Die projektierte Verbindung von Offenburg durch das Landesinnere bis zum Bodensee, die der alten Handelsstraße gefolgt wäre, schätzte man bautechnisch als zu schwierig ein. Zugleich erarbeitete man jedoch alternative Lösungsvorschläge, die unter anderem eine Strecke von Basel aus entlang dem Rhein bis nach Konstanz vorsahen. Der Bau der Strecke Mannheim – Heidelberg wurde im Herbst 1838 begonnen und am 12. September 1840 in Betrieb gesetzt, die Verlängerung bis Karlsruhe folgte 1843. Diese erste Phase des badischen Eisenbahnbaus war mit Verzögerungen aufgrund mangelnder Erfahrung und damit einhergehender Verteuerung verbunden. Der nächste Streckenabschnitt, der von Karlsruhe weiter nach Offenburg und Freiburg führte, wurde in weniger als der Hälfte der Zeit bei gut doppelter Streckenlänge erbaut.

Das Großherzogtum mußte als erster Staat für die geplante Bahn im heutigen Sinne internationale Verträge abschließen, zuerst 1852 mit der Schweiz, um die Weiterführung der Bahn bis nach Basel zu sichern. 1858 regelte ein weiterer Vertrag die Fortsetzung der Bahn von Basel nach Konstanz über das Gebiet des schweizerischen Kantons Schaffhausen. Für die von Anfang an mitgeplante Verbindung der Hauptbahn mit den Bahnen Frankreichs bei Kehl wurden die auch bei anderen Bahnen üblichen Verträge geschlossen. Die Anbindung an das württembergische Bahnnetz wurde 1850 vertraglich geregelt und mit Eröffnung der Strecke Bruchsal – Bretten 1853 vollzogen.¹⁶⁴

Der Bau dieser Strecke wurde allerdings von der Württembergischen Staatsbahn ausgeführt. Der Grund dafür war unter anderem die in Baden eingeführte Spurweite von 1,6 m, die sogenannte Breitspur, die den Übergang von Wagen und Lokomotiven der anderen deutschen Bahnen auf die badischen Strecken ebensowenig zuließ, wie dies im umgekehrten Fall möglich war.¹⁶⁵ Dieses Kuriosum wurde bereits 1846 im Zusammenhang mit dem Bau der Main-Neckar Bahn, an der auch Baden beteiligt war, diskutiert. Diese Bahn wurde mit der zu jener Zeit schon üblichen Normalspur von 1,435 m gebaut, auf dem badischen Streckenteil Mannheim – Friedrichsfeld wurde für jede Spurweite ein Gleis angelegt. Es dauerte noch bis 1854, ehe die badischen Kammern dem Umbau der Strecken und des Wagenparks auf die Normalspurbreite zustimmten. Dieser wurde dann sehr zügig zwischen Mai 1854 und April 1855 durchgeführt.

¹⁶³ Die politische Vorgeschichte und die Geschichte des »Eisenbahnlandtages« wird ausführlich dargestellt in: Wolfgang von Hippel u.a., Eisenbahn-Fieber. Badens Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter, Ubstadt-Weiher 1990, S. 35–97.

¹⁶⁴ Die Strecke ging 1879 ins Eigentum der Badischen Bahn über.

¹⁶⁵ Ausführlich dazu von Hippel u.a., S. 233–237.

Die Phase der vielseitigen Anbindung an die Netze Bayerns, Württembergs und Hessens setzt Anfang der 1860er Jahre ein. Wichtige Strecken waren Heidelberg – Eberbach – Mosbach (1862), weiter nach Oberburken – Kirchheim – Würzburg (1866), sowie Neckargemünd – Meckesheim – Rappenau – Jagstfeld (1862 bis 1869). Die bedeutendste Strecke, die in diesen Jahren gebaut wird, ist aber die Schwarzwaldbahn von Offenburg über Hausach nach Singen. Sie stellte die Querverbindung zur Bodenseeregion her, die schon zu Beginn des badischen Bahnbaus für dringend erforderlich gehalten worden war, aber wegen vieler Bedenken »in finanzieller wie technischer Hinsicht«¹⁶⁶ nicht in Angriff genommen worden war. Nachdem der Versuch, diese Bahn von einer privaten Gesellschaft bauen zu lassen, keine Resonanz gefunden hatte,¹⁶⁷ übernahm der Staat den Bau auf eigene Kosten. Die erste Teilstrecke, die Kinzigtalbahn von Offenburg nach Hausach (33 km), wurde am 2. Juli 1866 eröffnet, vom anderen Ende her wurde der erste Abschnitt Singen – Engen (15 km) am 6. September fertig. Von dort wurde die Bahn über Donaueschingen (35 km, 1868) bis Villingen (13 km, 1869) geführt. Der schwierigste Streckenabschnitt zwischen Hausach und Villingen (53 km), der unter anderem die Rhein – Donau Wasserscheide zu überwinden hatte, erforderte sieben Jahre Bauzeit. 1873 wurde dieses letzte durch zahlreiche Tunnelbauten gekennzeichnete Streckenstück in Betrieb genommen. Damit war eine Verbindung hergestellt, die vor allem das Gebiet der feinmechanischen Industrie an die internationalen Verkehrsströme anschloß.

Bautechnisch ähnlich bedeutend, doch für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes nicht so entscheidend, war die Ende der 1880er Jahre erbaute Höllentalbahn. Sie verband HINTERZARTEN, Titisee und Neustadt mit Freiburg.

Der Aufbau des badischen Bahnnetzes war in den Grundzügen schon mit dem Bau der Schwarzwaldbahn beendet. Bei weiteren Streckenbauten legte man überwiegend Verbindungs- und Stichbahnen an, die entlegene Gebiete an die Hauptbahn anschlossen. Ähnlich wie in Württemberg wuchs das Bahnnetz im Jahrzehnt zwischen 1860 und 1870 mit etwa 600 km Eigentumslänge explosionsartig an. Etwas anders als im Nachbarstaat verlangsamte sich das Wachstum des Streckennetzes schon im nächsten Jahrzehnt, der Zuwachs lag aber immer noch bei 350 km. In den folgenden Jahrzehnten bis zum Übergang in das Netz der Reichsbahn wird der frühe Aufbau des Grundnetzes sehr deutlich, die Streckenzuwächse übersteigen 150 km pro Dekade meist nicht mehr. Ein deutlicher Unterschied zwischen den beiden Eisenbahnnetzen zeigt sich beim doppelgleisigen Ausbau. In Baden setzte dieser schon Mitte der 40er Jahre ein und erfaßte vor allem die Hauptstrecke bis Basel, bis 1913 verliefen knapp 50 % der Strecken doppelgleisig. Der Grund liegt in der zentralen Bedeutung der Rheinstrecke, die im internationalen Verkehr zu einer der wichtigen Nord – Südachsen wurde.

Bayerische Staatsbahn (62)

Bayern war der erste deutsche Staat, in dem 1812 Pläne für die Anlage einer Eisenbahn entwickelt wurden¹⁶⁸, und 1835 fuhr dort zwischen Nürnberg und Fürth die erste deutsche Lokomotivbahn. Bis jedoch in Bayern die erste durchgehende Eisenbahnverbindung von Nord nach

¹⁶⁶ Röhl, Bd. 1, S. 203.

¹⁶⁷ ebd.

¹⁶⁸ Die ersten Pläne waren die des Eisenbahnkioniers Joseph von Baader, der Anregungen bei einem längeren Englandsaufenthalt bekam. Für seine Erfindung zum Einsatz der Dampfmaschine als Zugmittel erhielt er 1815 »das erste im deutschen Eisenbahnwesen erteilte Patent.« Anton Liebl, Die Privateisenbahn München – Augsburg (1835 – 1844). Entstehung, Bau und Betrieb, München 1982, S. 19.

Süd hergestellt war, hatten die 1850er Jahre begonnen. Dieses Mißverhältnis entstand neben Schwierigkeiten, die die Finanzierung des Eisenbahnbaus durch den Staat mit sich gebracht hätte¹⁶⁹, auch durch die Eisenbahnplänen gegenüber wenig aufgeschlossene Haltung König Ludwigs I. Er forcierte das Projekt einer Kanalverbindung von Main und Donau und versuchte Eisenbahnpläne durch Ablehnung oder zumindest Einschränkung der Konzessionsgesuche zu unterbinden. Es folgte daraus ein dem Eisenbahnbau wenig förderliches Spannungsverhältnis zwischen privatem Pioniergeist und mangelnder staatlicher Unterstützung bei typischen Problemen des Bahnbaus, wie der Kapitalsicherung, des Grunderwerbs oder der außenpolitischen Absicherung von Bahnprojekten durch den Abschluß von Staatsverträgen.¹⁷⁰

Die erste Teilstrecke der staatlichen Ludwigs Nord-Südbahn, die München-Augsburger Bahn, wurde im Herbst 1835 von Münchner und Augsburger Kaufleuten initiiert und ab 1838 mit privatem Kapital gebaut.¹⁷¹ Die ersten 12,5 Kilometer von München nach Lochhausen waren im September 1839, die gesamte Bahn bis Augsburg war im Oktober 1840 fertiggestellt. Während des Baus hatten sich etliche einflußreiche Bürger Augsburgs aus dem Projekt zurückgezogen, da es nicht die erhofften Gewinne erbrachte. Zudem verzögerten Streitigkeiten zwischen dem Münchner und dem Augsburger Direktorium der Gesellschaft sowie strenge Reglementierungen seitens der staatlichen Bürokratie den Bau.¹⁷² Andere privat initiierte Bahnprojekte scheiterten aus unterschiedlichen Gründen. So sah sich der Staat gefordert, den Bahnbau selbst in die Hand zu nehmen, wollte Bayern nicht Gefahr laufen, von den in den umliegenden Staaten entstehenden Bahnlinien umgangen und damit von den internationalen Handelsströmen abgeschnitten zu werden.

Ende des Jahres 1840 wurde der Staat im Eisenbahnbau selbst aktiv. Der König beschloß, eine Eisenbahn von Nürnberg zur Grenze bei Hof bauen zu lassen und faßte auch gleich die Verlängerung der Linie nach Süden bis Lindau ins Auge. Gleichzeitig mit diesen Plänen wurde nun auch der Ankauf der München-Augsburger Bahn betrieben.¹⁷³ Erster Schritt war 1841 der Abschluß eines Staatsvertrages mit Sachsen; der Bau des ersten Streckenabschnitts von Bamberg nach Nürnberg begann 1842. Am 1. Oktober 1844 wurde diese Strecke dem regelmäßigen Verkehr übergeben, gleichzeitig ging die München-Augsburger Bahn in Staatsbetrieb über. Der weitere Ausbau der Nord-Südbahn erfolgte recht zügig, 1850 war die Bahn auf fast 500 km angewachsen. 1854 war die gesamte Strecke über Kempten im Allgäu bis Lindau befahrbar.

In die 1850er und 60er Jahre fällt der Bau der Verbindungen nach Westen mit den Strecken Bamberg-Würzburg-Aschaffenburg zur hessischen Grenze und Augsburg-(Neu)Ulm mit Anschluß an die Württembergische Staatsbahn. Nach Osten wurde von München ausge-

¹⁶⁹ Liebl, ebd., S. 22, weist auf die angespannte Situation nach den napoleonischen Kriegen hin, die das Königreich an den Rand des Staatsbankrotts gerückt hätte.

¹⁷⁰ Ein wesentlicher Grund für das Scheitern einer 1836 gegründeten Privatbahngesellschaft, die eine Verbindung von Nürnberg über Bamberg zur sächsischen Grenze plante, war unter anderem die Unsicherheit über die Anbindung an Sachsen. Zugleich verknüpfte der König seine Genehmigung vom 3. März 1838 aber mit der Bedingung des sofortigen Baubeginns (d.h. Frühjahr 1839) und der Begrenzung der Bauzeit auf 5 Jahre. Bayer. HStA MH (16), S. 172.

¹⁷¹ Aus diesem Grund setzen die Angaben der Tabellen zur Staatsbahn 1839 mit dem Eröffnungsjahr der München-Augsburger Bahn ein.

¹⁷² Ausführlich zu den Streitigkeiten und ihren Gründen Liebl, S. 122-131 und S. 233-239, vgl. auch Fremdling, S. 117.

¹⁷³ Neben den weitreichenden Rechten aus der Konzession der Gesellschaft verzögerten die knappen Staatsfinanzen zunächst den Ankauf der Linie, vgl. Liebl, S. 267 f.

hend der Bau nach Rosenheim und von dort nach Kufstein bzw. in Richtung Salzburg betrieben.¹⁷⁴ In diesen beiden Jahrzehnten baute der Staat über 1.000 km neuer Strecken. Der Ausbau im Osten des Königreiches wurde ab 1856 von der privaten Ostbahngesellschaft betrieben. In der Rheinpfalz wurde der Bau von Privatbahnen unterstützt, die wichtigste, die Pfälzische Ludwigsbahn, wird wie auch die Ostbahn hier gesondert dargestellt. In der ersten Hälfte der 70er Jahre boomte der Eisenbahnbau in Bayern noch einmal, die wichtigsten Vorhaben waren die Bahnen München–Buchloe–Memmingen, sowie Nürnberg–Crailsheim und Regensburg–Donauwörth–Neu Offingen. Mitte der 70er Jahre setzte der Ankauf privat erbauter Strecken ein; die Ostbahn erweiterte das Netz von 1875 auf 1876 gleich um gut 1.000 km. Noch bis Mitte der 80er Jahre wurde das Hauptbahnnetz vervollständigt und »so weit ausgebaut, wie es die wirtschaftlichen Bedürfnisse des Landes zunächst erforderten.«¹⁷⁵

Der weitere Ausbau der Hauptbahnstrecken wurde erst Anfang des 20. Jahrhunderts mit der Strecke Donauwörth–Treuchtlingen fortgesetzt. Der Zuwachs an Streckenkilometern, der zwischen 1888 und 1902 ausgewiesen wird, ergab sich aus der Anlage von Verbindungsbahnen, die als Nebenbahnen erbaut wurden. Die verhältnismäßig spärliche Ausstattung mit doppelgleisigen Strecken wurde ab 1889 durch gezielte Ausbaumaßnahmen verbessert. Bis zum 1. Weltkrieg waren über 3.000 km doppelgleisiger Strecken vorhanden. Einen bedeutenden Einschnitt stellte der 1. Januar 1909 dar, der die Vereinigung mit den Bahnen der Rheinpfalz brachte. Die Bahn erweiterte ihren Besitz damit um knapp 900 km. Für die Verwaltung der pfälzischen Bahnen wurde die Eisenbahndirektion Ludwigshafen gegründet, die rechtsrheinischen Bahnen wurden seit 1907 von den Direktionen Augsburg, München, Nürnberg, Regensburg und Würzburg geleitet.¹⁷⁶ Die Rentabilität der Bahn war schwankend, was mit der Vielzahl kleiner Verbindungsstrecken in den abgelegeneren Teilen des Königreiches zusammenhing. Als die Bayerischen Staatsbahnen am 1. April 1920 in der Reichsbahn aufgingen, brachten sie nach der Preußischen Staatsbahn die meisten Kilometer in das Eisenbahnnetz ein.

Bayerische Ostbahn (621)

Die Kosten für den Bau einer Vielzahl wichtiger Eisenbahnstrecken, die die Verbindung der bedeutenderen Städte des Königreiches untereinander gestatteten, zwangen die Regierung, ab den 1850er Jahren den Privatbahnbau wieder zu fördern und zu unterstützen.¹⁷⁷ Die Erfahrung, daß sich der Erwerb der Augsburg–Münchner Bahn auf Grund der zu weitreichenden Konzession äußerst schwierig gestaltet hatte, bestimmte die Bedingungen der Konzessionsvergabe dabei ganz wesentlich. 1856 bildete sich die Ostbahngesellschaft, deren Zustandekommen durch die Gewährung eines staatlichen Zinszuschusses unterstützt worden war. Am 12. April 1856 erhielt die »Königlich privilegierte Aktiengesellschaft der Bayerischen Ostbahnen« die Konzessionsurkunde. Sie sollte die Strecke von Nürnberg über Amberg, Schwandorf nach Regensburg sowie die von dort zu den Ostgrenzen führenden Strecken bei Furth und Passau

¹⁷⁴ Die Bahn nach Westen wurde anfangs als Ludwigs-Westbahn bezeichnet, die nach Osten war Teil der sogenannten Maximiliansbahn.

¹⁷⁵ Victor Röhl (Hrsg.) Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 2. vollständig neubearbeitete Auflage, Berlin/Wien 1912, Bd. 2, S. 48.

¹⁷⁶ Ebd., S. 58–61 ausführlich zu Aufbau und Veränderung der Verwaltungsorganisation.

¹⁷⁷ 1855 wurde in einem öffentlichen Erlaß bekanntgegeben, unter welchen Bedingungen der Bau von Eisenbahnen durch Privatgesellschaften durchgeführt werden könne.

bauen. Des weiteren war die Verbindung von München über Landshut nach Straubing und Regensburg geplant.

Die erste Strecke von München nach Landshut war 1858 fertiggestellt, bis Regensburg 1859, noch im selben Jahr folgte die Strecke Nürnberg – Hersbruck. 1860 konnte man die Bahn bis Passau und 1861 bis Furth befahren, sie hatte ihr Streckennetz in recht kurzer Zeit auf gut 450 km ausgebaut. Die Erweiterungen der nächsten Jahre dienten vor allem dem Ausbau gen Norden mit den Strecken Schwandorf – Weiden – Bayreuth und Wiesau.

Da die Baukosten der Bahn unter dem Voranschlag blieben, war ihre Rentabilität von Anfang an recht günstig, die Verbindung zu einigen wichtigen Verkehrsknotenpunkten des Wasserstraßen- und Chausseenetzes tat ein übriges. Eine wichtige Leistung für den Ausbau des Bayerischen Eisenbahnnetzes war daneben der Bau zahlreicher Verbindungsstrecken im oberpfälzischen Raum und im Fichtelgebirge. Diese Ausbauaktivitäten verdoppelten das Bahnnetz bis 1875 nahezu. Die letzten Strecken Neukirchen – Weiden und Mühldorf – Plattling wurden im Oktober 1875 eröffnet, nachdem die Bahn schon im Mai des Jahres an den Staat verkauft worden war und mit fast 900 km Länge zum 1. Januar 1876 auch organisatorisch dem Staatsbahnnetz angeschlossen wurde. Der Ostteil des Landes war nun gut erschlossen. Der Staat hatte es verstanden, die finanziellen Belastungen durch Bau und Betrieb der Bahn weitgehend auf privates Kapital abzuwälzen.

Pfälzische Ludwigsbahn (63)

Im linksrheinischen Bayern setzte sich früh das Privatbahnsystem durch und blieb dort bis nach der Jahrhundertwende bestehen. Die erste und bedeutendste Bahn war die Pfälzische Ludwigsbahn, zu deren Gründung der bayerische König sein Einverständnis bereits Ende 1837 gab. Die Aktiengesellschaft hatte sich 1838 als Bayerische Eisenbahngesellschaft der Pfalz, Rheinschanz – Bexbacher Bahn gegründet, um eine Bahn von der preußischen Grenze bei Bexbach zur Rheinschanze (Ludwigshafen) zu bauen. Das veranschlagte Anlagekapital von 4,5 Millionen Gulden wurde ohne Schwierigkeiten gezeichnet. Es stellte sich aber bald heraus, daß die veranschlagte Summe bei weitem nicht ausreichen würde, so daß noch vor Baubeginn eine Erhöhung des Anlagekapitals nötig wurde. Das zögerte den Baubeginn schließlich bis zum April 1845 hinaus, da das fehlende Kapital erst nach einer staatlichen Zinsgarantie über 4 % aufgebracht werden konnte. Zum Dank benannte sich die Bahngesellschaft daraufhin in Pfälzische Ludwigsbahn um. Nach gut zweijähriger Bauzeit wurden die ersten Strecken Ludwigshafen – Schifferstadt – Neustadt und Schifferstadt – Speyer eröffnet. Die politischen Unruhen 1848 verzögerten den Bau der Reststrecke, da die Einzahlungen auf das Aktienkapital ins Stocken gerieten und nur mit Hilfe einer staatlichen Anleihe über 2 Millionen Gulden weitergebaut werden konnte. Der Betrieb auf der gesamten Strecke bis Bexbach konnte schließlich im August 1849 aufgenommen werden. Erweitert wurde die Bahn in den 50er Jahren durch die Strecken Ludwigshafen – Worms (1853) und Hornburg – Zweibrücken (1857). Die Ausbauten der 60er Jahren dienten der weiteren Vervollständigung der Strecke durch kleinere Verbindungsstrecken wie Speyer – Germersheim (1864) oder Schwarzenacker – St. Ingbert (1867).

Die zweite pfälzische Eisenbahngesellschaft, die 1852 gegründete Maximiliansbahn, war durch Verwaltung und Direktion eng mit der Ludwigsbahn verbunden, gab ihre Betriebsergebnisse jedoch gesondert heraus. Sie eröffnete 1855 die Hauptbahn von Neustadt über Landau nach Weißenburg und 1864 die Zweigbahn, die von Winden zur Badischen Staatsbahn

bei Maximiliansau führte. 1870 wurde die Bahn noch durch die Strecke Winden – Bergzabern ergänzt und betrieb nun 73 km.

Auf der Grundlage des Fusionsgesetzes vom 29. April 1869 vereinbarten die Pfälzischen Bahnen zum 1.1.1870 eine Betriebs- und Ertragsgemeinschaft, in der die Eigentumsverhältnisse zwar unverändert blieben, jedoch eine gemeinsame Darstellung nach außen erfolgte. Die Vereinigung sollte den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes sicherstellen, aber vor allem auch die Konkurrenz unter den Gesellschaften beseitigen.¹⁷⁸ Neben Ludwigs- und Maximiliansbahn gehörte der Gemeinschaft noch die zuvor mit der Neustadt – Dürkheimer Bahn fusionierte Nordbahngesellschaft an; sie brachte 44 km Strecke in den Verbund mit ein. Der Staat unterstützte die Fusion mit einer Verlängerung der Zinsgarantien bis 1904, die Gesellschaften übernahmen die Verpflichtung, »alle neuen Bahnlinien, die von der Staatsregierung bis zum Jahre 1890 für die Verkehrsverhältnisse der Pfalz noch als nötig erachtet würden, auf Rechnung der Gesellschaft herzustellen, in deren Gebiet diese Linie fallen würde«¹⁷⁹. Bis 1890 erachtete der Staat den Bau von über 300 km Eisenbahnstrecke in der Pfalz für notwendig; der größte Teil wurde noch in den 1870er Jahren erbaut.¹⁸⁰

Mit Auslaufen der staatlichen Zinsbürgschaft 1904 stand die Verstaatlichung der Bahnen zur Diskussion. Schon 1902 hatte eine Kommission begonnen, die Bedingungen für einen Übergang der Bahnen in Staatsbesitz zu untersuchen und vorzubereiten. Die Gesellschaften unterbreiteten ein Verkaufsangebot, auf dessen Grundlage der Staat 1905 die pfälzischen Eisenbahnen erwarb. Zum 1. Januar 1909 ging das gesamte pfälzische Bahnnetz mit 810 km Länge in normaler und 59 km in schmaler Spurweite in Staatsbesitz über.

Ludwigsbahn Nürnberg – Fürth (65)

Die Bedeutung dieser kurzen Bahn liegt in der vorantreibenden Wirkung, die sie als erste Lokomotivbahn Deutschlands und des Kontinents auf den Eisenbahnbau hatte. Die Gründung der Bahngesellschaft erfolgte 1833 durch einflußreiche Nürnberger und Fürther Bürger; die Genehmigung durch den König erhielt sie 1834 zusammen mit dem ausschließlichen Privileg für die Verbindung der beiden Städte auf 30 Jahre. Der Bau wurde 1835 unter Leitung des deutschen Ingenieurs Paul von Denis¹⁸¹ begonnen und verlief ohne große Komplikationen. Die feierliche Eröffnung der Bahn erfolgte am 7. Dezember 1835. Bis 1862 wurde die Bahn neben dampf- auch von pferdebetriebenen Wagen befahren. Die Anzahl der »Pferdefahrten« war aber nur während der ersten Jahre von Bedeutung.¹⁸² Wegen ihrer von Anfang an ausgesprochen günstigen Betriebsergebnisse war der Anstoß für den Bau weiterer Eisenbahnverbindungen besonders stark. Schon im ersten Betriebsjahr warf sie eine Dividende von 19 % ab und im Durchschnitt der kommenden Jahrzehnte lag diese bei 17,5 %, selbst in den Krisenjahren 1847/48 gelangten noch 12 % zur Verteilung.¹⁸³

¹⁷⁸ Vgl. DEST 1870, S. 204 f.

¹⁷⁹ Röhl, 2. Auflage, Bd. 2, S. 54.

¹⁸⁰ Die Strecke Landau – Zweibrücken mit Abzweig nach Pirmasens und die Strecke Zweibrücken – Saargemünd fielen in die Zuständigkeit der Ludwigsbahn, Landau – Gernersheim – badische Grenze und Gernersheim – Wörth – Grenze zu Lothringen in die der Maximiliansbahn. Die Nordbahnen sollten den Ausbau im hessischen Grenzgebiet und die Anlage weitere Grubenbahnen übernehmen. Vgl. ebd.

¹⁸¹ Zunächst hatte man versucht, den erfahrenen Robert Stephenson zu gewinnen, doch dessen Forderungen waren so hoch, daß man Abstand nahm. Ausführlich dazu: Röhl, Bd. 5, S. 2359.

¹⁸² Ebd., S. 2360.

¹⁸³ Ebd.

Als 1864 das Privileg für den Alleinbetrieb der Strecke Nürnberg–Fürth auslief und der Bahn aus der neuen Staatsbahnstrecke Nürnberg–Bamberg Konkurrenz erwuchs, schlug sich das in den Betriebsergebnissen kaum nieder. Die Bahn war als Transportmittel für den Personen(nah)verkehr in kurzer Zeit angenommen worden und behielt diese Funktion bis 1921 bei. Nennenswerter Gütertransport fand auf der Strecke nie statt. 1922 ging die Bahn im Streckennetz der nun der Reichsbahn zugehörigen Bayerischen Staatsbahn auf.

5. Hinweise zur Benutzung und Grundlage der Umrechnungen

Die Tabellen der Einzelbahnen beginnen immer im ersten Betriebsjahr der jeweiligen Bahnlinie, was zur Folge hat, daß zu den Kategorien der Betriebsergebnisse manchmal noch keine Angaben gemacht wurden und die Ergebnisse des zweiten Jahres in manchen Fällen mehr als zwölf Monate umfassen. Soweit dies von den Bahngesellschaften mitgeteilt wurde, ist es in den Anmerkungen vermerkt. Bei den Tabellen zum Gesamtbahnnetz wurde darauf verzichtet, vor 1850 die Summe aller erfaßten Bahnen zusammenzustellen. Dafür gab es mehrere Gründe, der wichtigste aber war die Ungenauigkeit, die eine solche Summierung auf Grund der Umrechnungsverluste der vielen unterschiedlichen Maß- und Rechnungseinheiten mit sich gebracht hätte. Die Umrechnung der einzelnen Angaben auf die ab 1850 in der DEST verwendeten preußischen Einheiten kann, soweit sie erforderlich war, unter den Tabellen an den in Klammern gesetzten Umrechnungsfaktoren abgelesen werden. Der Umrechnung der **preußischen** Maß-, Münz- und Gewichtsangaben auf die in den Tabellen angegebenen Werte liegen folgende Faktoren zugrunde:

Längenangaben erfolgten in Meilen, die Umrechnung in Kilometer über Multiplikation mit 7,532. Bei den Angaben zur Streckenlänge normalerweise bis 1864.

Durchfahrene Strecken von Personen und Gütern werden ab 1872 in Kilometern angegeben.

Transportmengenangaben erfolgten in Zoll-Centnern, die Umrechnung in metrische Tonnen über die Division durch 20 bzw. für 1.000 t durch 20.000. Ab 1875 liegen die Angaben in metrischen Tonnen vor.

Zahlungseinheit war bis 1875 der Taler zu 30 Silbergroschen oder 360 Pfennigen. Die Angaben wurden bis 1874 mit 3 multipliziert, um Angaben in Mark zu bekommen.

Die Kategorien in **Tabellentyp 3**, die sich auf die Kosten der Unterhaltung, der Besoldung und der Antriebsenergie für die Zugkräfte beziehen, unterliegen einigen grundsätzlichen Veränderungen bei den statistischen Erstangaben. So werden die Unterhaltungskosten erst als Gesamtgröße ausgewiesen, ab 1854 müssen sie aus den Kosten für die Bahnverwaltung abzüglich der Lohn- und Gehaltskosten wie der Ausgaben für sonstige Zwecke zusammengestellt werden, sie beinhalten auch die Reparaturkosten der Fahrzeuge. Entsprechend wurde die Besoldung der einzelnen Verwaltungsbereiche erst ab 1854 getrennt ausgewiesen, davor bezogen sich die Angaben auf die Gesamtausgaben der Bereiche. Mit dem Jahr 1898 wird diese Ordnung noch einmal verändert, da die Statistik die Besoldungsgruppen nun statt 3 in 4 Bereiche

aufteilt: Den Verwaltungsdienst, er wird in der Dokumentation weiter als allgemeine Verwaltung ausgewiesen, den Bahnunterhaltungs- und -bewachungsdienst, der weiter unter Bahnverwaltung steht, sowie den Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitsdienst und den Zugförderungs- und Werkstättendienst; diese beiden Gruppen werden ab 1898 addiert und unter der Kategorie »Besoldung der Transportverwaltung« geführt.

Die in **Tabellentyp 5** ausgewiesene Kategorie Güter bezieht sich auf alle beförderten Güter mit und ohne Frachtberechnung. Die Güter, die für den Eisenbahnbau transportiert wurden, sind in der Angabe normalerweise nicht enthalten. Der Tiertransport wird bis 1877 mit Stückzahlen belegt, die transportierten Hunde sind dort ebenfalls enthalten. Ab 1878 erfolgt die Angabe in Tonnen einschließlich Hundetransport.

Die **Übersichtskarten** wurden von Joachim Robert Moeschl (Berlin) mit Hilfe computergestützter Kartographie (Themak 2) erstellt. Sie verfolgen nicht so sehr die Absicht, das Bahnnetz bis in die letzte Nebenstrecke genau nachzuzeichnen, sondern wollen vielmehr eine Möglichkeit bieten, die dokumentierten Bahnlinien und ihre Streckenführung nachzuzeichnen. In den beiden ersten Schnittjahren wird das Bahnnetz damit nahezu vollständig abgebildet. In der Karte zu 1880 wurden allerdings einige der kleineren Stich- und Nebenbahnen zugunsten der besseren Übersicht aus der Karte herausgenommen. Regionen, die ein besonders engmaschiges Streckennetz hatten, wie das Ruhrgebiet, Sachsen, der Berliner Raum und Oberschlesien, werden in den *Ausschnittskarten* 5 bis 7 vergrößert dargestellt. Die Legende dieser Karten weist auch Strecken aus, die in der Dokumentation nicht berücksichtigt wurden, im Gesamtdatensatz aber vorhanden sind. Für die süddeutschen Staaten wurde wegen des dort vorherrschenden Staatsbahnbaus eine Ausschnittskarte zur Entwicklung zwischen 1850 und 1880 beigegeben.

Das **Literaturverzeichnis** bietet aus der umfangreichen Sekundärliteratur nur eine kleine Auswahl. Sie wurde ausschließlich unter dem Aspekt der statistischen Verwertbarkeit aufgenommen. Weitaus breitere Berücksichtigung fanden dagegen Einzelbeiträge aus statistischen Zeitschriften oder ähnlichen Publikationen. Diese sind fast vollständig erfaßt, ebenso wie die amtlichen statistischen Mitteilungen.

Das **Ortsregister** und **Regionenregister** bietet dem Benutzer die Möglichkeit, den Tabellenteil nach geographisch bzw. politisch-administrativ geordneten Gesichtspunkten zu erschließen. Das **Firmenregister** ermöglicht die Erschließung nach den verschiedenen Eisenbahngesellschaften.

Statistische Symbole:

- . Kein Nachweis in der Quelle
- Nichts (Ergebnis gleich Null)
- 0 Ergebnis größer Null aber kleiner als der kleinste darzustellende Wert
- x Erhebung nicht sinnvoll oder Angaben nicht erhoben
- : Zwischen zwei Jahreszahlen gestellt zeigt der Doppelpunkt eine Lücke in der Erhebung von mehreren Jahren an.
- Ein durchgezogener Strich in einer Spalte bedeutet, daß die Werte darüber mit denen unterhalb nur eingeschränkt oder gar nicht vergleichbar sind.

Quellenverzeichnis (zugleich Sigelauflösung)

Nr. (Sigel): Bezeichnung der Quelle

- 10 Statistik der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, bearbeitet im Reichs-Eisenbahn-Amt, ab 1917 vom Reichsverkehrsministerium, ab 1924 von der Deutschen Reichsbahn, ab 1919 unter dem Titel Statistik der dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen, ab 1933 ... der Eisenbahnen im deutschen Reich, Bd. 1 (für das Betriebsjahr 1880/81) – Bd. 61, Berlin 1882 – 1943
- 15 Statistische Nachrichten von den Preußischen Eisenbahnen, bearbeitet von dem technischen Eisenbahn-Bureau des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, Bde. I – XXVII, Berlin 1855 – 1880
- 25 Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Statistisches Bundesamt Wiesbaden/Stuttgart/Köln 1952 ff.
- 27 Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Fachserie Verkehr 8/2 und Vorläufer (Fachserie H/4 1956 – 1975) Stuttgart/Mainz 1976 ff.

StA Wolfenbüttel

- 450 12 A Neu FB2
- 451 87 Neu Abtlg. A
- 452 12 ANeu, Fb 9 2937 (Geschäftsberichte)
- 453 12 ANeu, Fb 9 2960 (Betriebsresultate)
- 454 12 ANeu, Fb 2 XX, 3 (Zahlungsübersichten 1843 – 48)
- 455 12 ANeu, Fb 2 XX, 1 (Zahlungsübersichten 1839 – 43)

HStA München

- 460 MH 16, Nr. 13172
- 461 MH 16, Nr. 12947 (Tabellarische Übersicht über den Stand des Eisenbahnwesens im preußischen Staate, August 1847, mit Angabe der Betriebsmittel, auch Stand des Eisenbahnwesens in Bayern)
- 462 Rep. MH 16, 13088 (Ostbahn, Geschäftsberichte)
- 463 Rep. MF Nr. 58849 (Ergebnisse der Revision der pfälzischen Ludwigsbahn)
- 464 MF, Nr. 58850 (Pfälzische Ludwigsbahn 1850 – 57)

StA Ludwigsburg

- 465 E226/51, Bde. 1 – 13 (Hauptkassenbuch)
- 466 Bde. 156 – 160 (Betriebsergebnisse)

GLA Karlsruhe

- 467 Abtlg. 421, Nr. 168, 169, 262, 285

Historisches Archiv der Stadt Köln:

- 470 Bstd. 1028 a – i
- 471 1028/85 (Einnahmen)
- 472 1028/610,1 (Verwendung des Anlagekapitals)
- 473 1028/83
- 474 1028/84

- 600 Deutsche Eisenbahnstatistik für das Jahr 1850 – 1879, Stettin/Berlin 1852 ff.
- 720 Geschäftsbericht der Direktion der Altona – Kieler (mit Glückstadt – Elms horner und Rendsburg – Neumünster) Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1845 – 1851, Altona 1846 – 1852
- 721 Jahresbericht, ab 1851 Geschäftsbericht der Direktion der Berlin-Hamburger-Eisenbahn-Gesellschaft (Hrsg.), Geschäftsbericht 1845 – 1848, Berlin 1851
- 722 Geschäftsbericht des Direktoriums der Magdeburg – Halberstädter Eisenbahn für das Jahr 1842 – 1851, Magdeburg 1842 – 1853
- 723 Geschäftsbericht des Directorii der Sächsisch – Schlesi schen Eisenbahn-Gesellschaft für die Jahre 1846 und 1847, Dresden 1847
- 724 Jahresbericht der Breslau – Schweidnitz – Freiburger Eisenbahn für das Jahr 1842/43 – 1851, Breslau 1843 – 1852.
- 725 Geschäftsbericht der Leipzig – Dresdener Eisenbahn-Compagnie für das Jahr 1835 – 1840, 1842 – 1845, 1847, Leipzig 1836 – 1848
- 726 Die Leipzig-Dresdener Eisenbahn in den ersten 25 Jahren ihres Bestehens, Leipzig 1864
- 727 Jahresbericht des Directorii der Berlin – Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft, 1841 – 1850; ab 1851 als Bericht des Direktoriums der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft, Stettin 1843 ff.
- 800 Reden, Friedrich-Wilhelm Freiherr von, Die Eisenbahnen Deutschlands. Statistisch-geschichtliche Darstellung ihrer Entstehung, ihrer Verwaltungs- und Betriebseinrichtungen, Berlin/Posen/Bromberg 1843 – 1847
- 801 Beil, Johann Anton, Stand und Ergebnisse der Europäischen und Amerikanischen Eisenbahnen bis zu dem Jahre 1847, Wien 1847
- 802 Michaelis, Julius, Deutschlands Eisenbahnen, 2. Aufl. Leipzig 1859
- 803 Leonhardy, Heinrich, Die Anfänge des Eisenbahnwesens in Bayern, Diss. Erlangen, Nürnberg 1911
- 804 Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Leipzig 1861 ff.
- 805 Eisenbahnzeitung, Jg. 1, 2 Braunschweig 1843 f., ab Jg. 3 – 17, Stuttgart 1845 – 1859
- 850 Lutz, Kosmas, Der Bau der bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheins, München/Leipzig 1883
- 851 Bürger, Emil, Deutschlands Eisenbahnen im Jahre 1844, Karlsruhe 1844
- 852 Deutsche Reichsbahn, Die deutschen Eisenbahnen in ihrer Entwicklung 1835 – 1935, Berlin 1935
- 853 Lokalstatistik der Stadt Breslau, Breslau 1851 ff.
- 855 Ulbricht, Ferdinand, Geschichte der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, Dresden 1889
- 856 Kuntzemüller, Albert, Die badischen Eisenbahnen, 2. Auflage, Karlsruhe 1953

Literaturverzeichnis

Amtliche Statistik und statistische Mitteilungen

- Allgemeiner Statistischer Dienst des Bundesverkehrsministeriums, Statistisches Bundesamt, Stuttgart/Mainz 1958 ff.
- Archiv für Eisenbahnwesen. Beilage zum Eisenbahnverordnungsblatt, Jg. 1 ff., Berlin. 1. Jg. 1878–66. Jg. 1943; 67. Jg. 1957–75. Jg. 1965
- Archiv für Landeskunde in den Großherzogtümern Mecklenburgs und Revue der Landwirtschaft (Vorg. Mecklenburgisches gemeinnütziges Archiv), Schwerin 1854, 1870
- Bahnhofsstatistik (ab 1934: Statistik der Verkehrsleistungen nach Bahnhöfen), Reichsbahndirektion Mainz, Mainz 1927, 1936
- Bahnhofsstatistik (Folgetitel: Statistik der Verkehrsleistungen nach Bahnhöfen), Deutsche Reichsbahngesellschaft/RB Direktion Augsburg, Augsburg 1928, 1933
- Beiträge zur Statistik des vormaligen Kurfürstenthums Hessen, Kassel 1866, 1867
- Beiträge zur Statistik Mecklenburgs, Schwerin 1836
- Bericht über die Entwicklung des bremischen Verkehrs..., Statistisches Amt der Freien Hansestadt Bremen, Bremen 1945
- Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn, der Bodensee-Dampfschiffahrt, des Ludwig Donau-Main Kanals und d. Kettenschl. an dem Main (= ab 1906: Jahres-Bericht der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn-Verw. für das Betriebsjahr...), München 1902–1913
- Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der Preussischen Staatseisenbahnen (ab 1897/98: ... der Vereinigten Preußischen und Hessischen Staatseisenbahnen) im Rechnungsjahre ..., Berlin 1878–1919
- Bericht über die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß–Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg Eisenbahnen, Kaiserliche General-Direktion der Eisenbahnen in Elsaß–Lothringen, Straßburg 1889–1916
- Der Güterverkehr auf den Eisenbahnen in Schleswig-Holstein, (Statistische Berichte des Statistischen Landesamts H/1/5, vorher: H/1/3), Kiel 1956 ff.
- Der Güterverkehr Hamburgs auf Eisenbahnen, nebst Anlage: Ziviler Güterverkehr Hamburgs auf den Eisenbahnen nach Warenarten im Dezember 1945 und Januar 1946, Handelsstatistisches Amt, Hamburg 1946
- Deutsche Bundesbahn: Geschäftsbericht der Deutschen Bundesbahn über das Geschäftsjahr..., Frankfurt/Main 1948 ff.
- Deutsche Eisenbahngesellschaft, Aktiengesellschaft, Frankfurt/Main. Bericht über das Geschäftsjahr ..., Frankfurt/Main 1946, 1947
- Die Badische Eisenbahn, Theil 1: Enthaltend die Bahnabtheilung zwischen Mannheim und Offenburg resp. Kehl, Theil 2: Enthaltend die Bauwerke der Bahnabtheilung von Offenburg bis Haltingen, der Zweig, o. O. 1844, 1852
- Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen (ab 1950: Die Güterbewegung auf den Eisenbahnen im Jahre ...), Statistisches Reichsamt, Berlin 1924–1937 / Statistisches Bundesamt, Wiesbaden/Stuttgart 1952–1955
- Die Struktur des Personenverkehrs der Reichsbahn am linken Niederrhein in den Jahren 1926 und 1928, IHK Krefeld und Verkehrsverband linker Niederrhein, Krefeld 1926, 1928

- Eisenbahnfrachten-Tarif für Bremen, Hamburg, Lübeck, Stettin, Kiel, o. O., 1890 – 1914
- Entwicklungszahlen aus der deutschen Eisenbahnstatistik seit 1900, Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin 1930
- Geschäftliche Nachrichten über die auf Rechnung des Preußischen Staates verwalteten Eisenbahnen (ab 1897: Geschäftliche Nachrichten für den Bereich der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen), Berlin 1887 – 1918
- Güterbewegungen auf den deutschen Eisenbahnen im amerikanischen, britischen und französischen Besatzungsgebiet, Die Hauptverwaltung der Eisenbahnen des Amerikanischen und Britischen Besatzungsgebiets, Bielefeld 1947, 1948
- Güterbewegungen auf Eisenbahnen, Straßen und Wasserwegen (= Der Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland, 9, Sonderbeiträge), Statistisches Bundesamt, Stuttgart/Mainz 1955, 1961
- Gütertarifergebnisse der Eisenbahnen. Schienengüterverkehr der DB im Jahre ... (ab 1968/69): Gütertarifergebnisse der Deutschen Bundesbahn. Beilage zu: Die Bundesbahn), Darmstadt 1965 – 1970
- Güterverkehr auf den Eisenbahnen (= Statistische Berichte H/1/5), Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Bad Ems 1974 ff.
- Güterverkehr auf Reichsbahnstrecken. Tägliche Belastung mit Nettotonnen (Zählung nach dem Jahre 1927, als Jahr normalen Verkehrs), Deutsche Reichsbahngesellschaft, Berlin 1927
- Handbuch für die Provinz Hannover (ab 1887: Staatshandbuch über die Provinz Hannover), Hannover 1870 – 1914
- Handel und Verkehr in Baden im Jahre 1925. Aufgrund amtlicher Materialien bearbeitet und herausgegeben. Badisches Statistisches Landesamt, Karlsruhe 1925
- Jahrbuch für die Amtliche Statistik des Preussischen Staates, Königliches Statistisches Bureau, Berlin 1863 – 1883
- Kalender und Statistisches Jahrbuch für das Königreich Sachsen nebst Marktverzeichnis für Sachsen und die Nachbarstaaten auf das Jahr ... (= ab 1905: Statistisches Jahrbuch für das Königreich Sachsen, ab 1918/20: für den Freistaat Sachsen), Statistisches Bureau des (Königlich) Sächsischen Ministeriums des Innern, Dresden 1872 – 1938
- Mecklenburg-Strelitzsches Hof- und Staatshandbuch (= ab 1920: Mecklenburg-Strelitzsches Staatshandbuch, ab 1923: Mecklenburg-Schwerinsches Staatshandbuch, ab 1937: Staatshandbuch für Mecklenburg), Schwerin 1851 – 1944
- Nachweisungen über den Bau und Betrieb der unter Hannoverscher Verwaltung stehenden Eisenbahnen, Hannover 1852 – 1863
- Ober-Schlesien. Statistik des Regierungs-Bezirks Oppeln (= Gewerbestatistik von Preussen, Zweither Theil bearb. v. Theodor Schück), Iserlohn 1860
- Personen- und Güter-Verkehr der Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a. M.: für das Jahr ... (ab 1901 Verkehrsstatistik der Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks), Frankfurt a. M. 1897 – 1925
- Personen- und Güterverkehr der Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks (St. Johann-) Saarbrücken für das Etatjahr mit Nebenteil: Verkehrsstatistik der Eisenbahndirektion (St. Johann-) Saarbrücken, St. Johann/Saarbrücken 1903 – 1913
- Personen- und Güterverkehr mit Eisenbahnen im Lande Bremen (= Statistische Berichte H/1/5), Statistisches Landesamt, Bremen 1969 – 1975

- Personenverkehr (= Fachserie H/5/2/ Jahresausgabe), Statistisches Bundesamt, Stuttgart/Mainz 1969–1975
- Reichsbahn und Binnenschifffahrt. Ausführungen der Deutschen Reichsbahngesellschaft i. A. des Unterausschusses I, Berlin 1925
- Statistik der Güterbewegungen auf deutschen Eisenbahnen nach Verkehrsbezirken geordnet. Monate Januar–Juni 1883, 3. und 4. Quartal 1883 und 4. Quartal 1884, Berlin 1883, 1884
- Statistik der Verkehrsleistungen nach Bahnhöfen, Reichsbahndirektion München, München 1939
- Statistik der Verkehrsleistungen nach Bahnhöfen, Reichsbahndirektion Oldenburg, Oldenburg 1934
- Statistik der Verkehrsleistungen nach Bahnhöfen, Reichsbahndirektion Regensburg, Regensburg 1939
- Statistik der Verkehrsleistungen nach Bahnhöfen, Reichsbahndirektion Saarbrücken, Saarbrücken 1935 und 1936
- Statistik der Verkehrsleistungen nach Bahnhöfen, Reichsbahndirektion Stuttgart, Stuttgart 1934
- Statistik der Verkehrsleistungen nach Tarifen und Entfernungsstufen (Stufenstatistik). Güter, Militärgut, Tiere, Leichen und Dienstgut, Deutsche Reichsbahn, Berlin 1930–1938
- Statistik des Hamburgischen Staats, Hamburg 1867 ff.
- Statistik des Lübeckischen Staates, Statistisches Bureau Lübeck 1871–1878
- Statistik des Regierungs-Bezirktes Düsseldorf. 2 Bde. (= Gewerbe-Statistik von Preussen, III. Theil, bearb. von O. v. Mülmann), Iserlohn 1858, 1863
- Statistik des Regierungsbezirks Aachen, von H. A. Reinick in amtlichem Auftrag erstellt, 2 Bde., Aachen 1853, 1867
- Statistik des Saarlandes (ab 1950: Statistisches Handbuch für das Saarland), Statistisches Amt des Saarlandes, Saarbrücken 1935 ff.
- Statistik über die Beförderung von Kohlen des öffentlichen Verkehrs auf den deutschen Eisenbahnen, Reichsbahndirektion Essen, Essen 1931–1938
- Statistik über die von deutschen und ausländischen Kohleversandgebieten auf den deutschen Eisenbahnen nach den einzelnen Verkehrsbezirken beförderten Mengen Stein/ Braunkohlen, Briketts und Koks, Reichsbahndirektion Essen, Essen 1926–1932
- Statistische Nachrichten des Landes Mecklenburg-Schwerin (ab 1936: Vierteljahresberichte des Mecklenburgischen Statistischen Landesamts), Schwerin 1925–1945
- Statistischer Überblick über die Eisenbahnen Deutschlands, insbesondere über die Betriebsperiode 1880–1881, in: Jahrbuch für GVV, S. 1271–1345, Leipzig 1881
- Statistisches Handbuch für das Großherzogtum Hessen, Großherzogliche Zentralstelle für die Landesstatistik, Darmstadt 1903 ff.
- Statistisches Handbuch für das Großherzogtum Oldenburg, Teil 1 und 2, Großherzoglich Statistisches Landesamt, Oldenburg 1913 ff.
- Statistisches Handbuch für den Preussischen Staat, Königliches Statistisches Bureau, Berlin 1888 ff.
- Statistisches Handbuch von Deutschland 1928–1944, Länderrat des amerikanischen Besatzungsgebiets, München 1945
- Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik, Zentralverwaltung für Statistik, Berlin-Ost 1955 ff.

- Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, Kaiserliches Statistisches Amt/Statistisches Reichsamt, Berlin 1880 – 1942
- Statistisches Jahrbuch für das Großherzogtum Baden, (ab Jg. 42. 1925: ...für das Land Baden), Statistisches Landesamt, Karlsruhe 1868 ff.
- Statistisches Jahrbuch für das Königreich Bayern (ab 1919: ... für den Freistaat Bayern, ab Jg. 20: ... für Bayern), (Kgl.) Statistisches Bureau München 1894 ff.
- Statistisches Jahrbuch für das Königreich Württemberg (ab 11. Jg.: Statistisches Handbuch für das Königreich Württemberg), enthalten im Württembergisches Jahrbuch für Statistik und Landeskunde, (Königliches) Statistisches Landesamt, Stuttgart 1885 – 1930
- Statistisches Jahrbuch für den Preußischen Staat (ab Bd. 17, 1921: Statistisches Jahrbuch für den Freistaat Preußen), Königliches Statistisches Bureau/Preußisches Statistisches Landesamt, Berlin 1902 – 1944
- Statistisches über die Eisenbahnen Deutschlands, in: Jahrbuch für Nationalökonomie und Statistik 1880, S. 550 – 562, Jena 1883
- Übersichtliche Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahnstatistik für die Betriebsjahre ..., Reichs-Eisenbahn-Amt, Berlin 1880 – 1918
- Verkehrsstatistik des Bezirks der Königlich Eisenbahndirektion zu Posen: für das Jahr ... (ab 1903: Verkehrsstatistik des Eisenbahndirektionsbezirks Posen: für das Etatjahr ...), Posen 1896 – 1913
- Verkehrsstatistik des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz (ab 1914: Personen- und Güterverkehr der Stationen des Eisenbahndirbez. Mainz, ab 1924: des Personen, Güter- u. Tierverkehrs des Reichsbahndirbez. Mainz, Mainz 1898 – 1926
- Wichtige Ergebnisse der Deutschen Bundesbahn. Stand 1.11.1949, hrsg. von der Eisenbahndirektion Hannover, o.O., o.J.
- Württembergisches Jahrbuch für vaterländische Geschichte, Geographie, Statistik und Topographie (ab 1863: Württembergisches Jahrbuch für Statistik und Landeskunde), Stuttgart 1822 ff.
- Zeitschrift des Königlich Preußischen Statistischen Bureaus (ab 1905: ... des Königlich Preußischen Statistischen Landesamtes, ab 1919: ... des Statistischen Landesamtes), Berlin 1860 – 1931
- Zeitschrift des Königlich Bayerischen Statistischen Bureaus (ab 1911/12: ... des Königlich Bayerischen Statistischen Landesamtes, ab 1919: ... des Bayerischen Statistischen Landesamtes), München 1869 ff.
- Zeitschrift des Statistischen Bureaus des Königlich Sächsischen Ministeriums des Innern (fortgesetzt unter dem Titel Zeitschrift des Königlich Sächsischen Statistischen Bureaus), Leipzig/Dresden 1855 – 1866
- Zeitschrift des Vereins für deutsche Statistik, hrsg. von Friedrich Wilhelm von Reden, 1. u. 2. Jg. Berlin 1847, 1848

Einzelbeiträge und Monographien

Verwendete Abkürzungen:

ZSSStBay	Zeitschrift des Kgl. Bayerischen Statistischen Bureaus
ZSSStSa	Zeitschrift des Kgl. Sächsischen Statistischen Bureaus
WJbSt	Württembergisches Jahrbuch für Statistik und Landeskunde
ZSSStBPr	Zeitschrift des Kgl. Preußischen Statistischen Bureaus
MZHes	Mitteilungen der Zentralstelle für die Statistik des Großherzogtums Hessen
StJW	Statistisches Jahrbuch für das Königreich Württemberg
MitStLW	Mitteilungen des Statistischen Landesamtes für Württemberg
StHW	Statistisches Handbuch für das Königreich Württemberg

a) ohne Verfasser (nach dem Titel)

- Bayerns Eisenbahn-Güterverkehr mit anderen Staaten 1897 – 1906, in: ZSSStBay, 41. Jg., 1909
- Beiträge zur Statistik der Waaren-. Ein- und Ausfuhr durch die sächsischen Eisenbahnen während der Jahre 1854 – 1863, in: ZSSStSa, 11. Jg., 1865
- Beiträge zur Statistik des sächsischen Eisenbahnverkehrs in den Jahren 1854 – 1863, in: ZSSStSa, 11. Jg., 1865
- Berlin und seine Eisenbahnen 1846 – 1896, hrsg. im Auftrag des Königlich Preußischen Ministers der Öffentlichen Arbeiten, 2 Bde., Berlin 1896
- Betrieb der Staatseisenbahnen, in: WJbSt, Stuttgart, Jg. 1872 (1874), 1874, S. 114 – 137
- Betriebsergebnisse der Eisenbahnen des Deutschen Reichs in den Jahren 1867 – 1876, in: ZSSStBPr, 18. Jg., 1878
- Betriebsergebnisse der Großherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen 1893/94, in: MZHes, Bd. 25, Nr. 590 – Bd. 27, Nr. 633, 1895 – 1897
- Das Bergisch-Märkische Eisenbahn Unternehmen in seiner Entwicklung während der ersten 25 Jahre des Betriebes, Elberfeld 1875
- Der Eisenbahn-Güterverkehr in Nürnberg und Fürth 1908 – 1911, in: Mitteilungen des Statistischen Amtes der Stadt Nürnberg, H. 5, Nürnberg 1914
- Der Gütertausch Sachsens auf der Eisenbahn und der Elbe 1913 und 1923 – 1925, in: ZSSStLsa, 72. Jg., 1926
- Der Güterverkehr auf der Königlich Württembergischen Eisenbahn in dem Betriebsjahre 1. Juli 1868 bis 30. Juni 1869, in: WJbSt, Stuttgart, Jg. 1873 (1874) und Jg. 1876 (1877), 1874 und 1877
- Der hessische Staatsbahnbesitz, Anlagekapital und Eisenbahnschuld 1898 – 1907, in: MZHes, Bd. 38, Nr. 868, 1908
- Der Personen- und Güterverkehr auf den in Berlin einmündenden Eisenbahnen, in: ZSSStBPr, 19. Jg., Statistische Korrespondenz XXXV, 1879
- Der Verkehr auf den Eisenbahnen, in: WJbSt, Stuttgart, Jg. 1874 (1875), 2. Heft, 1875, S. 128 – 152
- Die Betriebsergebnisse der Staats- und Privateisenbahnen des Deutschen Reiches (1875 – 1877), in: ZSSStBPr, 19. Jg., Beiträge zur Statistik des Deutschen Reiches, 1879
- Die Eisenbahnen des Großherzogtums Hessen 1910, in: MZHes, Bd. 41, Nr. 912, 1911
- Die Eisenbahnen des Großherzogtums Hessen am 1. April 1907, in: MZHes, Bd. 38, Nr. 868, 1908

- Die Eisenbahnen und der Steinkohlen-Abbau im Königreich Sachsen 1846–1875, in: ZSStBPr, 17. Jg., Statistische Korrespondenz XXVIII, 1877
- Die Entwicklung des Steinkohlen-Verkehrs auf der oberschlesischen Eisenbahn 1853 bis 1877, in: ZSStBPr, 18. Jg., Statistische Korrespondenz XXXI, 1878
- Die finanziellen Verhältnisse der Eisenbahnen Deutschlands für die Jahre 1867–1873 mit einem Blick auf die finanziellen Verhältnisse der preußischen Privateisenbahnen 1857–1874, in: ZSStBPr, 15. Jg., 1875
- Die Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen. Ein Rückblick auf die ersten 50 Jahre ihres Bestehens 1867–1917, Oldenburg 1917
- Die Hauptergebnisse des Betriebs der württembergischen Staatseisenbahnen in den Jahren 1879–1887, in: StJW, 3. Jg., 1887 (1888)
- Die im Großherzogtum Hessen gelegenen Eisenbahnen i. J. 1901/02, in: MZHes, Bd. 33, Nr. 779, Bd. 37, Nr. 849, 1903–1907
- Die Länge der Eisenbahnen im preußischen Staate und der Verkehr auf denselben, in: ZSStBPr, 16. Jg. 1866
- Die preußischen Eisenbahnen 1844, 1854, 1864 und 1874, in: ZSStBPr, 15. Jg., 1875
- Die Privateisenbahnen in Württemberg und ihr Verkehr in den 12 Jahren 1912–1923, in: MitStLW, Stuttgart, Jg. 1924, Nr. 8, 1924, S. 118 ff.
- Ergebnisse des Betriebs der hessischen Ludwigs-Eisenbahn 1893, in: MZHes, Bd. 24, Nr. 574, 1894
- Ergebnisse des Betriebs der Main-Neckar-Eisenbahn im Jahr 1893, in: MZHes, Bd. 25, Nr. 593, Bd. 33, Nr. 769, 1895, 1903
- Ertrag und Rentabilität der hessischen Staatsbahnen 1897–1906, in: MZHes, Bd. 38, Nr. 868, 1908
- Festschrift über die Tätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in den ersten 50 Jahren seines Bestehens 1846–1896, Berlin 1896
- Nachweisung über die Betriebsergebnisse bei den Staats- und Privateisenbahnen im Königreich Sachsen 1847–1866, in: ZSStBSa, 14. Jg., 1868
- Statistik der im Großherzogtum gelegenen Eisenbahnen für 1900/01, in: StHbHes, Darmstadt, 1903
- Über den Personenverkehr auf den württembergischen Eisenbahnen auf Grund der Ergebnisse des Betriebs vom 1. Juli 1866/67, in: WJbSt, Stuttgart, Jg. 1869. Fortgesetzt ebda, 1871, 1870, 1873
- Übersicht der Württembergischen Eisenbahnen, in: WJbSt, Stuttgart, Jg. 1865 (Anhang), 1867
- Übersicht des Personen- und Güterverkehrs der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen i. J. 1865, in: ZSStSa, 12. Jg., 1866
- Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen in den Etatsjahren 1883/84 und 1884/85, in: StJW, 1. Jg., 1886
- Verkehr und Verkehrsstraßen: Die Eisenbahnen des Königreichs Sachsen, in: StJbSa, Jg. 1895 (1894)–51. Jg. 1935/38 (1939), 1894–1939
- Verkehrsergebnisse der Königlich Bayerischen Staatsbahnen 1907 u. 1908 sowie der Pfalzbahnen 1907, in: ZSStBay, 42. Jg., 1910
- Verkehrsmittel und Verkehr: Die Eisenbahnen, in: StHbPr, Bde. II–IV, 1893–1903

- Vorläufige Ergebnisse des Betriebs der Main-Neckar-Eisenbahn, Hessische Ludwigs-Bahn, Oberhessische Staatsbahnen u. Nebenbahn Eberstadt – Pfungstadt im November 1893, in: MZHes, Bd. 24, Nr. 563 – Bd. 26, Nr. 611, 1894 – 1896
- Vorläufige Ergebnisse des Betriebs der Main-Neckar-Eisenbahn und der an dieselbe anschließenden Hessischen Nebenbahnen im April 1897, in: MZHes, Bd. 27, Nr. 645 – Bd. 32, Nr. 758 (monatlich), 1897 – 1902
- Württembergisches Finanzwesen: 4) Anlagekapital, Reinertrag und Schuld der Württembergischen Staatseisenbahnen 1888 – 1897, in: StHW, 14. Jg., 1899
- Württembergisches Finanzwesen: 6) Die Württembergischen Staatseisenbahnen in den Jahren 1879 – 1899, in: StHW, 16. Jg., 1901

b) mit Verfasserangabe

- Cauer, Wilhelm, Betrieb und Verkehr der Preußischen Staatsbahnen, Teil 1, Berlin 1897, Teil 2, Berlin 1903
- Dieterici, C.F.W., Statistische Uebersicht der wichtigsten Gegenstände des Verkehrs und Verbrauchs im deutschen Zollvereine. 6 Teile umfassend 1831 bis 1853, Berlin/Posen/Bromberg 1838 – 1857
- Ditt, Hildegard, Peter Schöller, Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Norddeutschland, in: Westfälische Forschungen, Bd. 8, Münster/Köln 1955
- Engel, Ernst, Der Preis der Arbeit bei den deutschen Eisenbahnen in den Jahren 1850, 1859 u. 1909, in: ZSStBPr, 14. Jg., 1874
- Ders., Die Eisenbahnen im preußischen Staate u. ihre Vertheilung auf die einzelnen Kreise, Regierungsbezirke u. Provinzen in den Jahren 1862 – 1874, in: ZSStBPr, 14. Jg., 1874
- Ders., Das Zeitalter des Dampfes in technisch-statistischer Beleuchtung, in: ZSStBPr, 19. u. 20. Jg., 1879, 1880
- Euler, Leonhard, Die strukturelle Entwicklung des Eisenbahnbaus in verschiedenen Ländern 1840 – 1936, Diss. Kiel (1940)
- Federspiel, Ruth, Quellen zur Statistik der deutschen Eisenbahnen im 19. und 20. Jahrhundert, in: Wolfram Fischer, Andreas Kunz (Hrsg.), Grundlagen der Historischen Statistik von Deutschland. Quellen, Methoden, Forschungsziele, Opladen 1991, S. 257 – 267
- Fremdling, Rainer, Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840 – 1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur, 2. erw. Aufl., Dortmund 1985
- Fremdling, Rainer, Freight Rates and State Budget: The Role of the National Prussian Railways 1880 – 1913, in: Journal of European Economic History, Jg. 9, 1980, Nr. 1
- Fremdling, Rainer, Knieps, Günter, Competition, Regulation and Nationalization, The Prussian Railroad System in the 19th Century. Memorandum from Institute of Economic Research, Faculty of Economics, University of Groningen. Nr. 397, Groningen 1990 und Scandinavian Economic History Review, Jg. 41, 1993, Nr. 2
- Geyer, Ph., Kosten und Leistungen der staatlichen und der privaten Eisenbahnverwaltungen in Preussen. Eine statistische Studie nebst historisch-kritischem Anhang, in: JB f. Gesetzgebung, Verwaltung u. Volkswirtschaft, Leipzig 1878, S. 347 ff.

- Goes, Heinrich, Statistik der Eisenbahnen insbesondere Deutschlands unter Berücksichtigung der Verwertbarkeit der statistischen Ziffern für zeitliche und räumliche Vergleiche, Diss. Frankfurt/M. 1928
- Günter, A., Der Güterverkehr der Eisenbahn und Binnenschifffahrt der Bundesrepublik im Spiegel der Statistik, in: Internationales? Archiv für Verkehrswesen, H. 5, 1953
- Gerlach, Hans-Henning, Atlas zur Eisenbahngeschichte, Deutschland, Österreich, Schweiz, Zürich/Wiesbaden 1986
- Hedrich, Otto, Die Entwicklung des schleswig-holsteinischen Eisenbahnwesens, Diss. Kiel, Altona 1915
- Klein, W., Der Gütertausch Sachsens auf der Eisenbahn und der Elbe in den Jahren 1931 – 1935, in: ZSStLSa, 82. Jg., 1936
- Kollmann, Paul, Statistischer Überblick über die Eisenbahnen Deutschlands, insbesondere während der Betriebsperiode 1880 – 1881, in: Jb.für Gesetzgebung, Verwaltung u. Volkswirtschaft, Jg. 7, Leipzig 1883, S. 1271
- Kühn, Ernst, Die historische Entwicklung des Deutschen und Deutsch-Oesterreichischen Eisenbahn-Netzes vom Jahre 1838 – 1881 (1. Teil: Tabellen, 2. Teil: Atlas), in: ZSStB, Erg.-Heft 12, 1883
- Ders., Die preußischen Eisenbahnen in den Jahren 1886 – 1893, in: ZSStB, Erg.-Heft 18, 1897
- Kunz, Andreas, Federspiel, Ruth, Die Verkehrsentwicklung Oberschlesiens im 19. Jahrhundert. Zur marktwirtschaftlichen Erschließung einer räumlich isolierten Region, in: Toni Pierenkemper (Hrsg.), Industriegeschichte Oberschlesiens im 19. Jahrhundert, Wiesbaden 1992
- Liebl, Anton, Die Privateisenbahn München-Augsburg (1835 – 1844). Entstehung, Bau und Betrieb. Ein Beitrag zur Strukturanalyse der frühen Industrialisierung Bayerns, München 1982
- Mayer, Arthur von, Geschichte und Geographie der Deutschen Eisenbahnen von ihrer Entstehung bis auf die Gegenwart 1890, Berlin 1891
- Mayr, Georg, Statistik des bayerischen Staatshaushaltes, in: ZSStBay, 4. Jg., Nr. 2, 1872
- Müller, Karl, Die badischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung, Heidelberg 1904
- Pöllath, Karl, Statistik der Dampfkessel und Dampfmaschinen im Königreich Bayern, in: ZSStBay, 22. Jg., 1890
- Rasp, Karl, Statistischer Bericht über den Betrieb der königlich bayerischen Verkehrsanstalten 1883 ff. nebst Nachrichten über den Eisenbahn Neubau, in: ZSStBay, 17. Jg. (1885) – 24. Jg. (1892), 1885 – 1892
- Reden, Friedrich-Wilhelm Freiherr von, Erwerbs- und Verkehrsstatistik des Königsstaates Preußen, 2 Bde., Darmstadt 1853, 1854
- Reichel, Karl, Berichte bzw. Nachweisungen über die Eisenbahn in Bayern, in: ZSStBay, 9. u. 10. Jg., 1877, 1878
- Riegels, Gustav, Verkehrsgeschichte der deutschen Eisenbahnen mit Einschluß der heutigen Verkehrslage. Zum fünfzigjährigen Jubiläum der ersten preußischen Eisenbahn, Elberfeld 1889
- Röll, Victor (Hrsg.), Encyklopädie des Eisenbahnwesens, 7 Bde., Wien 1890 – 1895
- Ders. (Hrsg.), Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 2. Aufl. in 12 Bdn., Berlin/Wien 1912 – 1925

- Sarter, Adolf, Theodor Kittel, Die neue deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Ihr Aufbau und ihr Wirken, Berlin 1924
- Simson, Robert, Beiträge zur Handels- und Verkehrs-Statistik des Deutschen Reiches und seiner Nachbarländer. Mit statistischen Tafeln der Frachtgüterbewegung auf den Eisenbahnen in Mitteleuropa, Berlin 1871
- Ders., Die Frachtgutbewegung auf den preuß. Eisenbahnen im Jahre 1865, in: ZSStBPr, 17. Jg., 1867
- Supper, Otto, Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg. Denkschrift zum fünfzigsten Jahrestag der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in Württemberg am 22. Oktober 1845, Stuttgart 1845, Nachdruck mit zusätzlich 44 Abbildungen, Stuttgart 1981.
- Ulbricht, Ferdinand, Die Eisenbahnen im Königreich Sachsen, in: ZSStB, 21. Jg., Dresden 1875
- Voigt, Fritz, Verkehr, Bd. 2, Berlin 1965
- Wiedemann, Alfred, Die Sächsischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung, Leipzig 1902
- Witt, Peter-Christian, Anpassung an die Inflation. Das Investitionsverhalten der deutschen Staatsbahnen/ Reichsbahn in den Jahren 1914 bis 1923/24. In: Feldman, Gerald D. u.a. (Hrsg.), Die Anpassung an die Inflation. Berlin 1986, S. 392 – 432