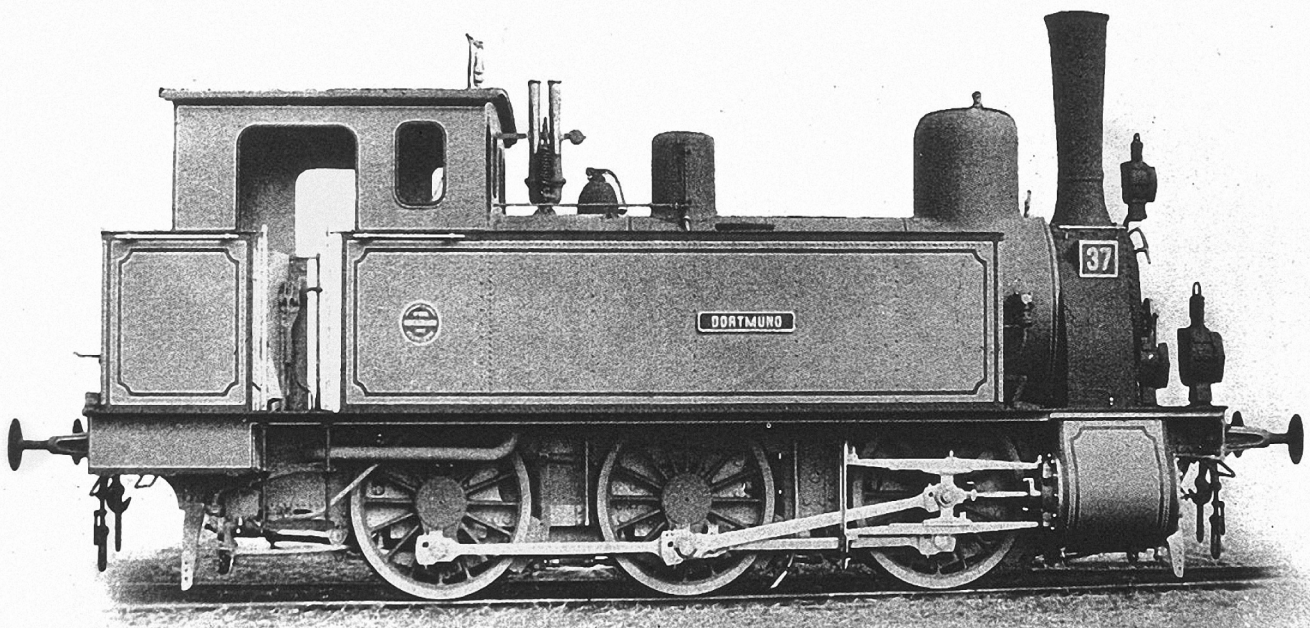


Daniel Hörnemann



Dortmund-Gronau-Enschedeher Eisenbahn.

Vom Ruhrgebiet durch das Münsterland in die Niederlande



Die Geschichte einer Privatbahn
von ihrer Konzession 1872 bis zur Verstaatlichung 1903



Daniel Hörnemann

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft

Vom Ruhrgebiet durch das Münsterland in die Niederlande

Die Geschichte einer Privatbahn

von ihrer Konzession 1872 bis zur Verstaatlichung 1903

Daniel Hörnemann

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft

Vom Ruhrgebiet durch das Münsterland in die Niederlande

Die Geschichte einer Privatbahn
von ihrer Konzession 1872 bis zur Verstaatlichung 1903

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
In der Deutschen Nationalbibliografie;
Detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über
<http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Die automatisierte Analyse des Werkes, um daraus Informationen insbesondere über Muster, Trends und Korrelationen gemäß §44b UrhG („Text und Data Mining“) zu gewinnen, ist untersagt.

© 2024 Daniel Hörnemann

Herstellung und Verlag:

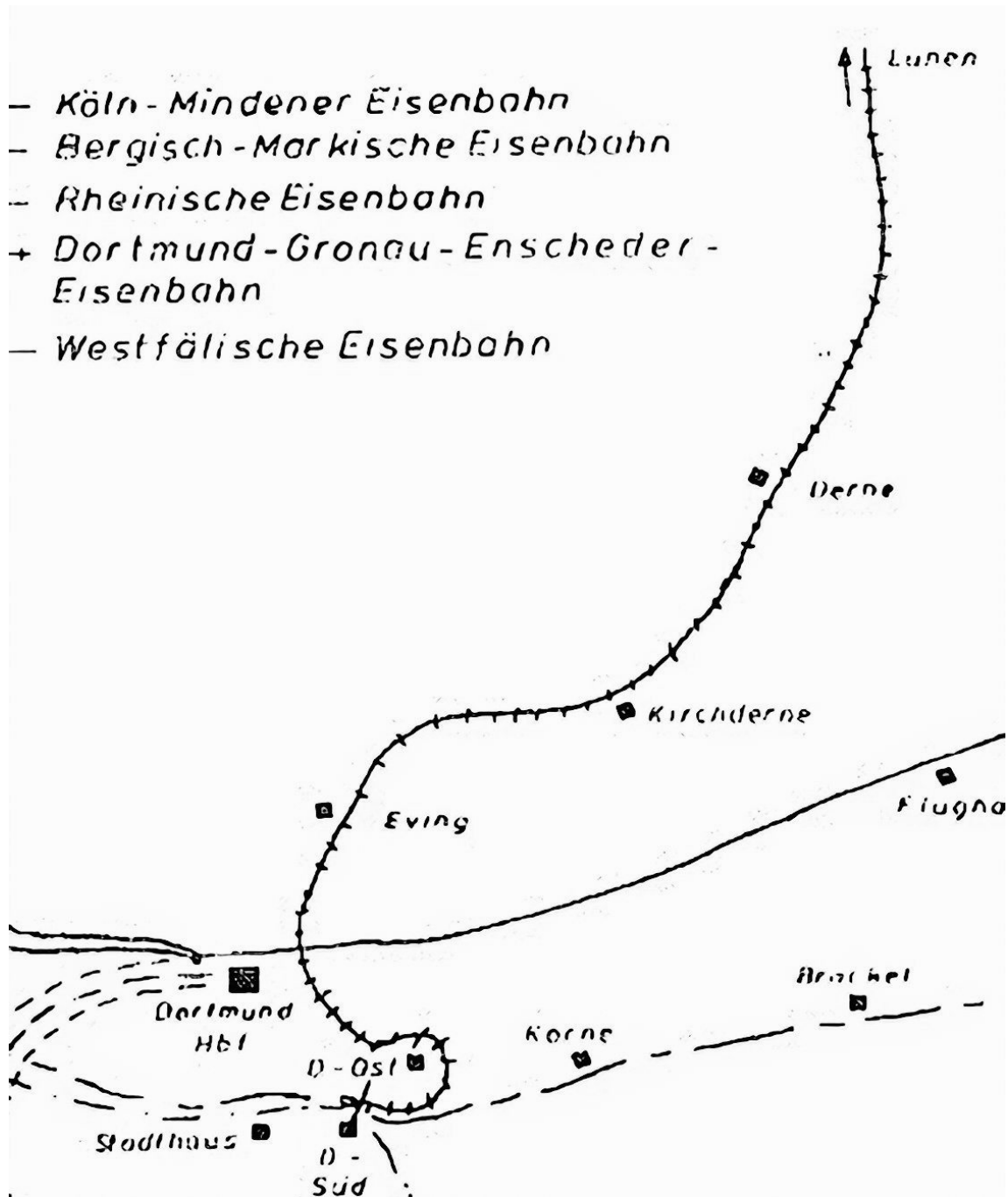
BoD · [Books on Demand GmbH](#), In de Tarpen 42, 22848 Norderstedt

ISBN: 978-3-7693-2929-2

Inhalt

0.	Inhalt	5
1.	Vorwort	9
2.	Einleitung – Die Eisenbahn erreicht das Münsterland	14
3.	Eisenbahn und Kapital - Die Disconto-Gesellschaft (1851-1929)	41
4.	Die Konzession zum Bau und Betrieb der DGEE	70
5.	Vorarbeiten, Planung, Grunderwerb und Eisenbahnbau	114
6.	Bahnbeschreibung	160
7.	Bahnanlage	171
8.	Bahnkörper	177
9.	Oberbau	180
10.	Die Bahnhöfe und ihre Einrichtungen	187
	10.1. Dortmund Ost : der „Gronauer Bahnhof“	206
	10.2. [<i>Hoesch : Arbeiterhalt</i>]	230
	10.3. Eving : Rangier- und Sammelbahnhof	233
	10.4. [<i>Kirchderne : Eisenbahn und Bergbau</i>]	239
	10.5. Derne Zechenbahnhof	239
	10.6. Preußen: : der schnellste Zug Deutschlands	243
	10.7. Lünen (Nord) : Unerwünschter Bahnhof	246
	10.8. Bork (Westf) : Unruheherd in der Bauernschaft?	252
	10.9. [<i>Selm-Beifang : der Notbremsbahnhof</i>]	256
	10.10. Selm : Spökenkieker und großer Bahnhof	258
	10.11. Lüdinghausen : Olfen ging leer aus	261
	10.12. [<i>Ondrup : Bauernschaftsbahnhof</i>]	267
	10.13. Dülmen Ost : Eine Zumutung für die Reisenden	268
	10.14. [<i>Merfeld : Bauernschaftsbahnhof mit Feldbahnanschluß</i>]	282
	10.15. Lette (Kr Coesfeld) : Bahnanschluß nur gegen Zahlung	283
	10.16. Coesfeld (Westf) : Eisenbahnknotenpunkt im westlichen Münsterland	290
	10.17. Holtwick : Bahnhof nach Baumuster Lette	307
	10.18. Legden : Kostspieliger Bahnhof im Harzer Stil	314
	10.19. Ahaus : Gemeinschaftsbahnhof	333
	10.20. [<i>Lasterfeld : Gronauer Tochterstation</i>]	349
	10.21. Epe (Westf) : Bahnbau trotz Einspruchs	350
	10.22. Gronau (Westf) : Tor zur Twente	355
	10.23. Grenzstation Glanerbrug : Het Stationetje	368

10.24. Enschede : Verbindung zum Nachbarn	374
10.25. Eisenbahnen in Twente und Achterhoek - Die Industrielle Revolution in Oost-Niederland	383
11. Anschlußbahnen - Gleisanschlüsse	389
12. Nebenanlagen	403
13. Der Hafen Hardenberg	408
14. Betriebsmittel : Die Lokomotiven und Wagen der DGEE	414
14.1. Überblick über die Betriebsmittel der DGEE	416
14.2. Die Lokomotiven der DGEE	418
14.3. Die Personenwagen der DGEE	443
14.4. Die Güterwagen der DGEE	444
14.5. Betriebsmittel - Leistungen und Unterhaltungskosten	451
14.6. Anwachsen der Betriebsmittel 1875-1903	460
15. Betriebsdienst	471
16. Fahrpläne und Tarife	477
17. Der Personen- und Güterverkehr der DGEE	510
18. Depeschen-Verkehr - Bahnpost	519
19. Ergebnisse des Betriebes	526
19.1. Die Einnahmen der DGEE 1875-1902	531
19.2. Die Bilanzen der Betriebsjahre 1876-1902	537
20. Finanzielle Ergebnisse – Bilanz	545
21. Frequenz der einzelnen Stationen der DGEE mit deren Einnahmen und Ausgaben	549
22. Unfälle und Betriebsstörungen bei der DGEE	570
23. Die Menschen bei der Bahn: Investoren und Finanziers, Lokführer und Rottenarbeiter	614
24. Wichtige Persönlichkeiten zur Zeit der DGEE – Ein kleines „Who is who“	656
25. Die bahneigenen Wohnungen der DGEE	712
26. Die Pensionskasse für Beamte und Arbeiter der DGEE	715
27. Die Kleiderkasse der DGEE	721
28. Die Krankenkasse der DGEE – Ärztliche Behandlung	723
29. Die Sparkasse für die Beamten und Arbeiter der DGEE	731
30. Reserve- und Erneuerungsfonds	733
31. Die Verstaatlichung der DGEE	736
32. Ausblick – Die Zukunft der Westmünsterlandbahn	785



Dortmund-Gronau-Enschede/Münster-Gronau-Enschede heute

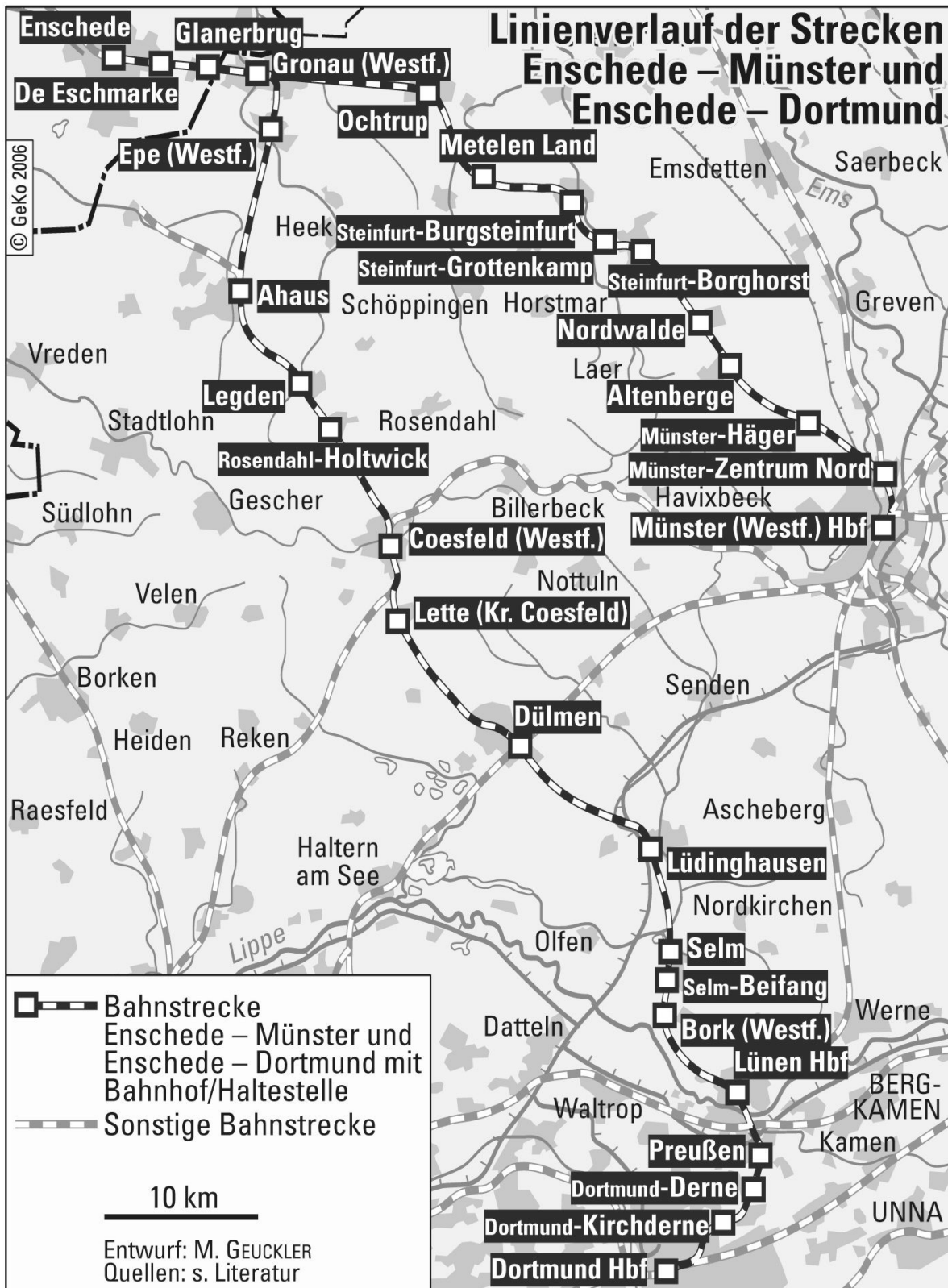


Abb. 1: Linienverlauf der Strecken Enschede – Münster und Enschede – Dortmund (Entwurf: M. GEUCKLER, Quellen: s. Literatur)

1. Vorwort

Von 1875 bis zu ihrer Verstaatlichung 1903 betrieb die **Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft** (fortan **DGEE** abgekürzt) ihre einzige Strecke. Im heutigen Schienenpersonennahverkehr des Münsterlandes heißt diese ab Lünen eingleisig verlaufende Linie „Westmünsterland-Bahn“. Immer noch verbindet sie das Ruhrgebiet mit den Niederlanden, auch wenn der Abschnitt Gronau-Enschede zwischendurch zwanzig Jahre lang Zwangspause hatte.

Zur Geschichte der DGEE und ihrer Strecke gibt es bislang kaum Literatur. Das Defizit wurde bereits 1997 angesprochen: „Für das westliche Münsterland ist das Bücherangebot derzeit lediglich mäßig ausgestattet, was regionale Themen betrifft. Während die Privatbahnen umfassend abgehandelt wurden, fehlen insbesondere noch Monografien zur den Strecken Dortmund-Gronau, Münster-Gronau, Gronau-Rheine sowie Oberhausen-Rheine.“¹ Noch 2010 urteilte der Freundeskreis Historischer Eisenbahnen Dortmund: „Auch in der Eisenbahnliteratur namhafter Autoren gibt es, wenn überhaupt nur spärliche Informationen, geschweige denn entsprechendes Bildmaterial.“² Dem soll das vorliegende Buch abhelfen, wenngleich die Schwierigkeit der Beschaffung historischen Bildmaterials geblieben ist.

Ein großer Dank gebührt Privatpersonen wie Archivaren und Bibliothekaren, die bereitwillig die wenigen nach 1903 noch übriggebliebenen Dokumente zur Verfügung stellten:

Bibliothek des Ruhrgebiets Bochum,

Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte: Helmut Bittner†, Rolf Swoboda,

Eisenbahnfreunde-Verein Alter Bahnhof Lette (Kr Coesfeld) e.V.: Markus Schweiß,

Freundeskreis historischer Eisenbahnen Dortmund: Michael Zimmerers,

Gemeindearchive Legden: Herbert Lenz, *Rosendahl:* Dorothea Roters, Martin Holz,

Hoesch-Archiv Dortmund: Britta Leise,

Landesarchiv NRW Staatsarchiv Münster: Hermann-Josef Schroers,

Stadtarchive Ahaus: Dr. Margret Karras, *Coesfeld:* Norbert Damberg, *Dülmen:* Dr. Friedrich-Wilhelm Hemann†, Dr. Stefan Sudmann, *Gronau:* Hanspeter Dickel, *Lüdinghausen:* Liane Schmitz, *Lünen:* Fredy Niklowitz, *Selm:* Udo Kaiser,

Stiftung Westfälisches Wirtschaftsarchiv Dortmund: Dr. Karl-Peter Ellerbrock, Klaus Pradler, Dr. Ralf Stremmel.

Universitätsbibliothek Leipzig "Bibliotheca Albertina": Sölve Faja,

Westfälisches Archivamt Münster: Hans-Jürgen Höötman,

¹ Bohn, Eckhard/Lange, Helmut: Gronau (Westf.), 77.

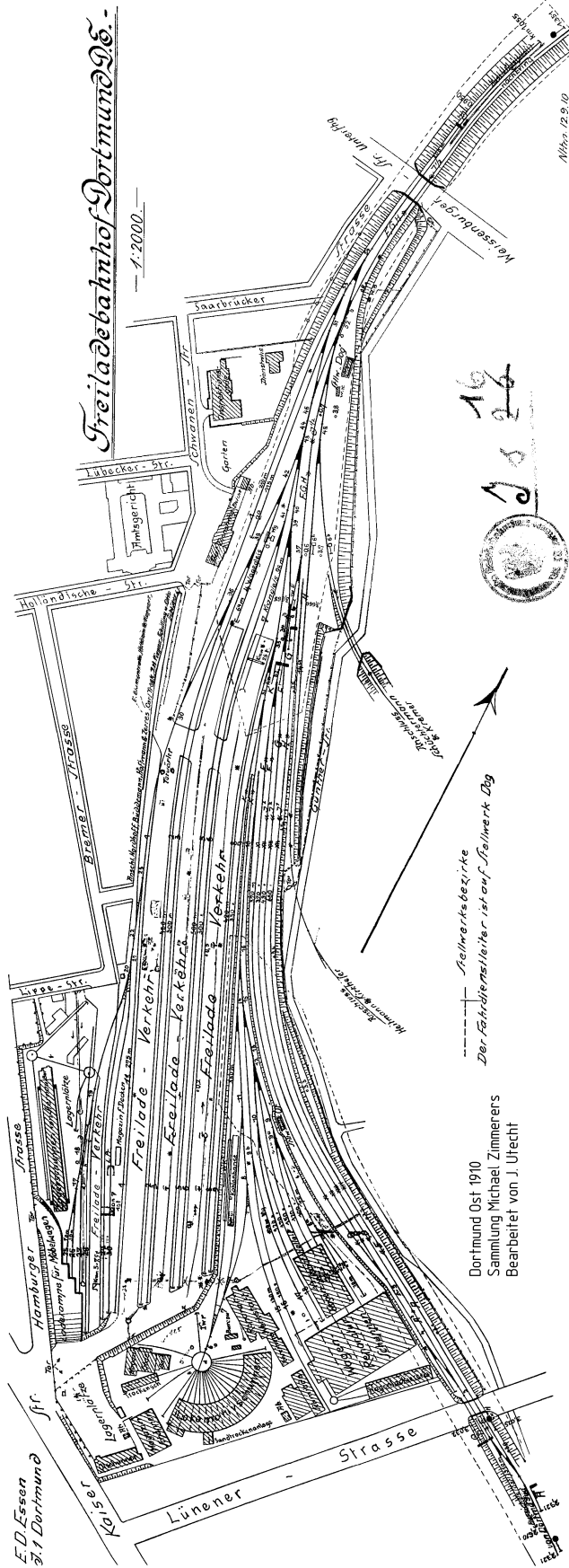
² Zimmerers, Michael: Dortmund Ost – Der vergessene Bahnhof, 2.

Zweckverband SPNV Münsterland: Michael Geuckler.

Für Materialien, Informationen und Berichtigungen bedanke ich mich sehr herzlich bei Eckhard Bohn, Pater Herbert Diekmann SDB† (Gronau-Bibliographie), Eduard Erdmann†, Wilhelm Farwick†, Prof. Wolfgang Fiegenbaum, Evert Heusinkveld, Günther Hilgemann, Ingo Hütter, André Joost, Dr. Heiner Kleinschneider, Andreas Knipping, Hedwig Kuhmann, Heinz Lammers, Günter Leifeld, Arjan Ligtenbarg, Jens Merte, Heinz Peirick, Patrick Völker, Werner Willhaus.

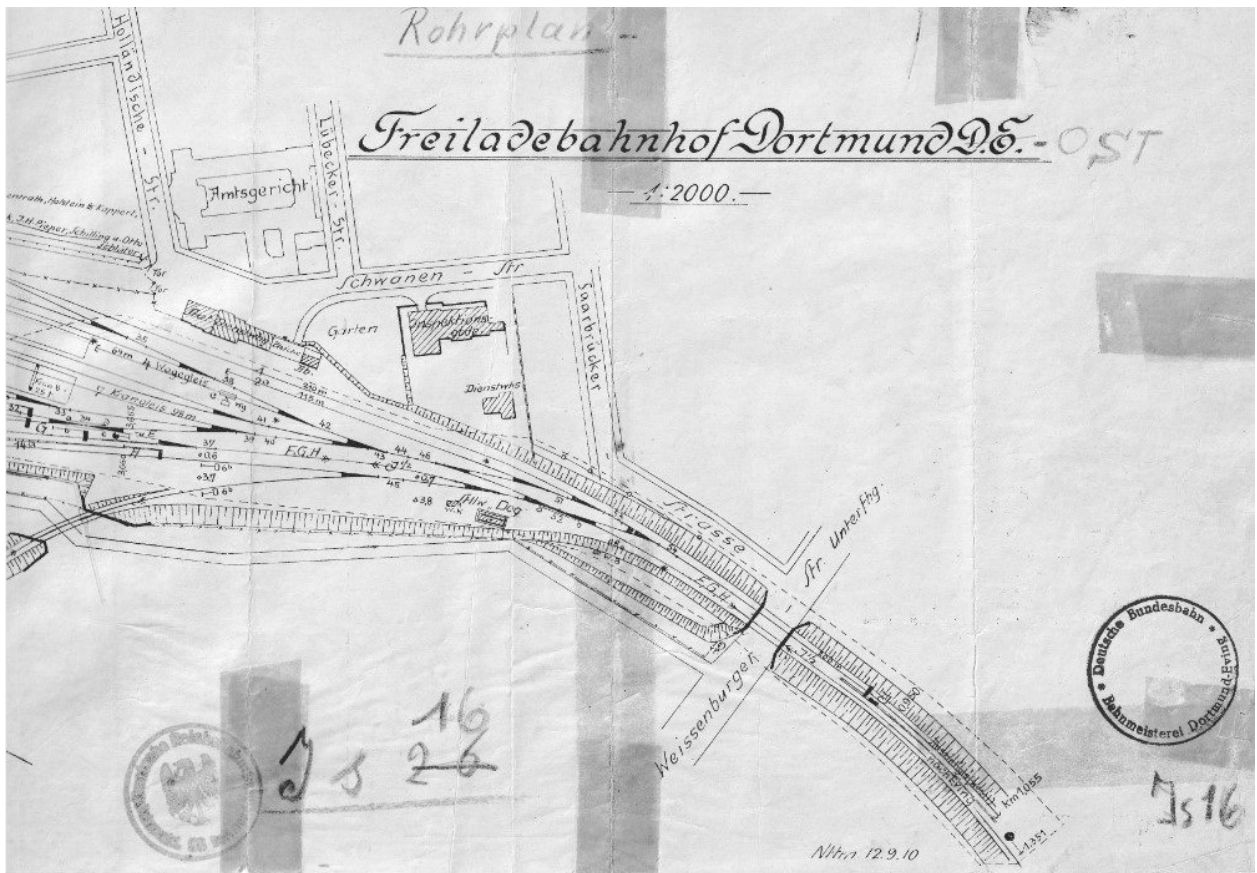
Besonderer Dank gehört Susanne Hegge, Werne, und Michael Zimmerers, Dortmund, die sich meiner Texte kritisch und korrigierend angenommen haben sowie Ingrid und Rainer Hömme für die Gestaltung des Einbandes und die Hilfe beim Layout.

Benediktinerabtei Gerleve, Billerbeck, Oktober 2024, Pater Dr. Daniel Hörnemann

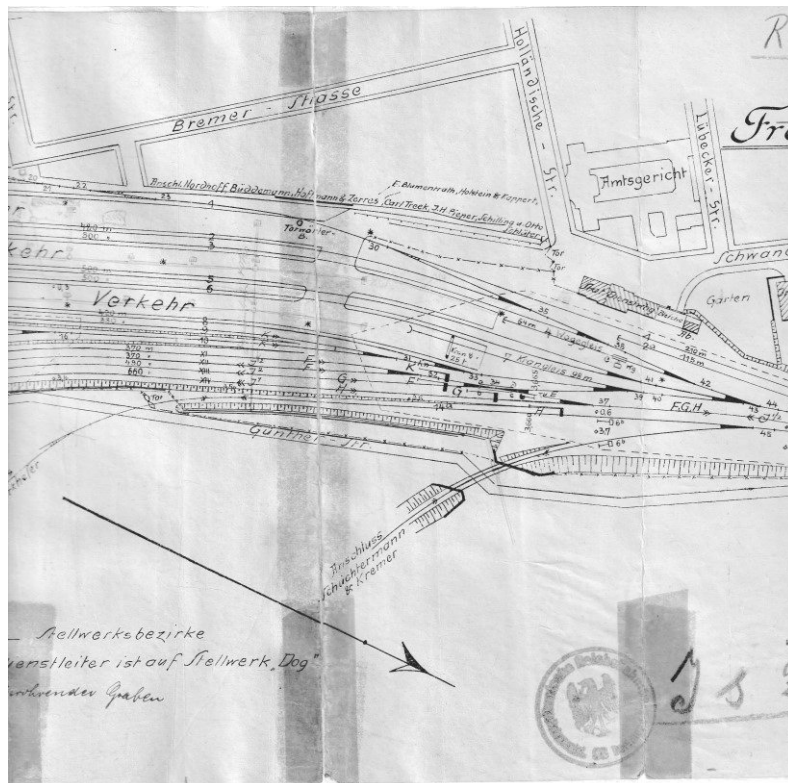


Der „Freiladebahnhof Dortmund DE“
 Bahnhof Dortmund Ost und Bw Do Ost der DGEE
 (Plan von 1910, nach der Verstaatlichung)
 (Geschenk von Michael Zimmerers)

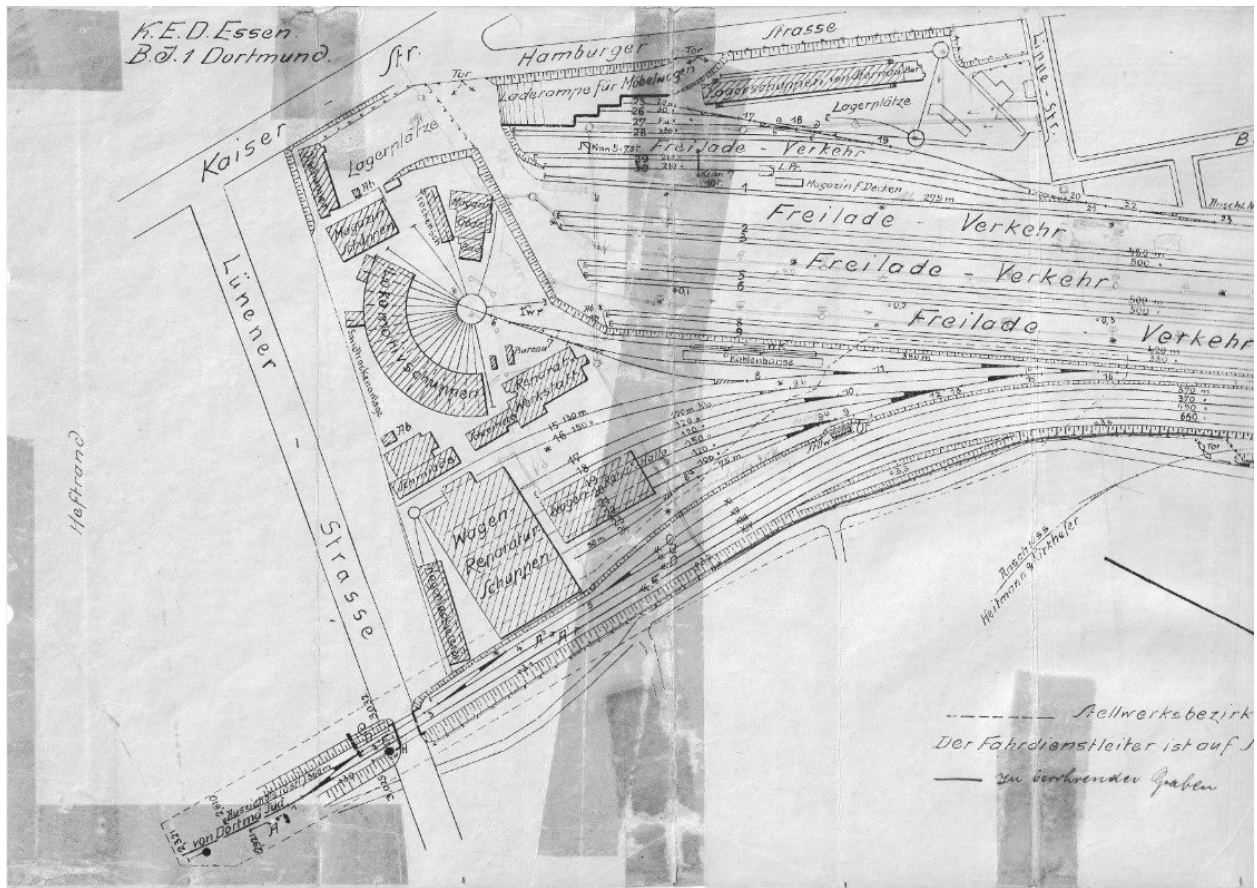
Plan des Freiladebahnhofs Dortmund D.E. (Originalzustand)



Stellwerk Dog, Dienstwohnhaus, Inspektionsgebäude, Dienstwohnung, Station



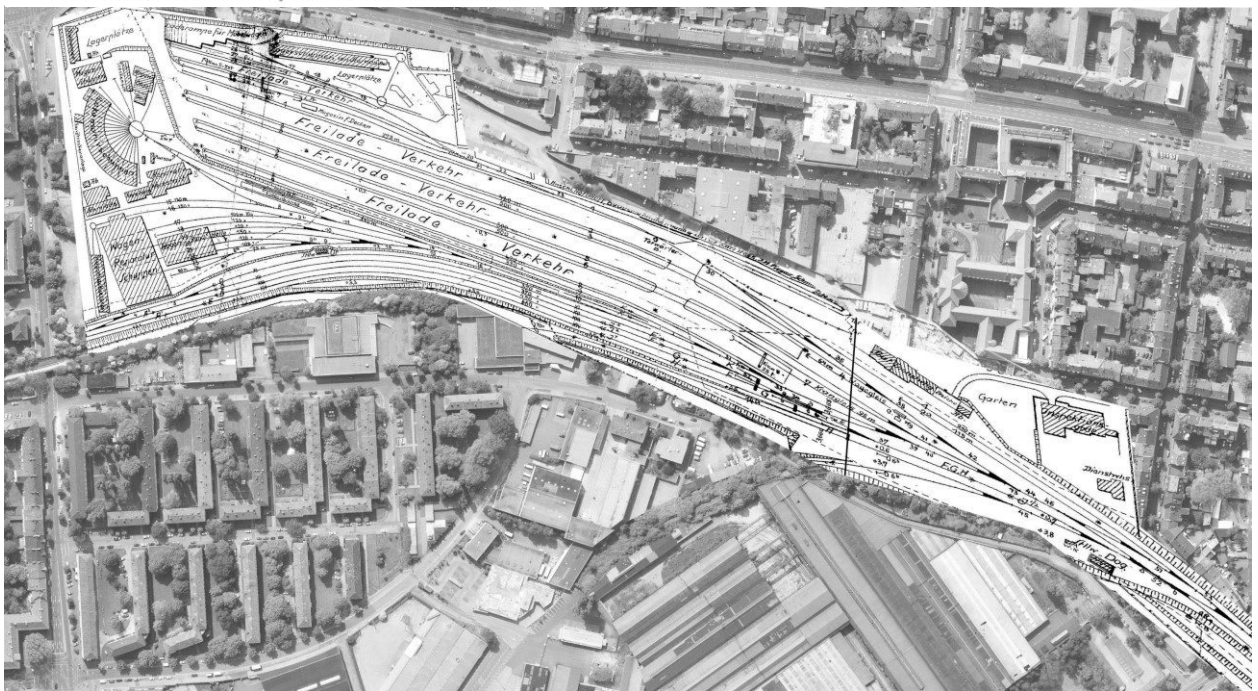
Wagengleis, Krangleis, Anschlußgleis Schüchtermann & Kremer, weitere Anschlußgleise



Freiladegleise, Lagerschuppen, Lagerplätze, Lagerplätze für Möbelwagen, Magazin für Decken, Anschlußgleis Heitmann & Kirkhefer (Dampfsägewerk)

Bahnbetriebswerk Dortmund Ost DGEE

1.5.1999, Quelle: <http://www.aerowest.de>



Kontrast: Der alte Bahnhof Dortmund Ost und die moderne Umgebung (Michael Zimmerers)

2. Einleitung – Die Eisenbahn erreicht das Münsterland

Als die ersten Eisenbahnen in Deutschland entstanden, war das Land noch fast rein agrarisch-handwerklich aufgebaut, daher schon der Struktur nach verkehrsarm.¹ Doch Deutschland wandelte sich rasch vom Agrar- zum Industriestaat. Die Größe eines *Friedrich List* (*06.08.1789 Reutlingen; †30.11.1846 Kufstein) zeigt sich darin, daß er durch sein Wirken für ein „nationales Eisenbahnsystem“ die gewaltige Verkehrsumwälzung in Deutschland eingeleitet hat. Auch das „malerische und romantische Westfalen“ wandelte sich im 19. Jahrhundert rasant, so schrieb Levin Schücking 1871: *„Als vor dreißig Jahren die erste Auflage dieses Werkes erschien, war Westphalen nicht das, was es heute geworden. Noch durch keine Eisenbahnen in den großen Weltverkehr gezogen, noch ohne die rastlos thätige Verwerthung seiner großartigen Bodenschätze und seiner markigen Arbeitskräfte, war es ein stilles, wenig belebtes und auch wenig bekanntes, vielfach als unwirthlich verschrienes Land. .. Seitdem ist ein großer Umschwung eingetreten, eine bewundernswerte Entwicklung nach allen Richtungen hin erfolgt - in dreißig Jahren ist Westphalen eines der bedeutendsten Industrie-Länder der Welt geworden, und neben dem stillen alten 'Hellwege'.., neben dem verlassenen Heerwege rollen Land auf Land ab auf vervielfachten Schienensträngen die Feuerrosse mit unabsehbaren Zügen, und kein Horizont ist mehr zu sehen, der nicht steilrecht durchschnitten wäre von den schwarzen Linien der oft zahllosen hohen Essen.“*² Das flache Land erfuhr die industrielle Technik zuerst durch die Eisenbahnen und fast gleichzeitig durch den Abbau großer Rohstoffmengen in bis dahin ungestörten Naturräumen.³ 1835 fuhr die erste Eisenbahn in Deutschland, vierzig Jahre später erreichte die erste Dampflokomotive das Westmünsterland. Als das Mißtrauen gegen das neue Verkehrsmittel schwand, entstanden immer mehr Eisenbahnen. Doch zunächst überließ der preußische Staat die Initiative den privaten Investoren.⁴ Dementsprechend wurde das westfälische Schienennetz nach privatwirtschaftlichen⁵ statt nach verkehrspolitischen Gesichtspunkten aufgebaut. Die Eisenbahn-Gesellschaften dachten

¹ Vgl. Kittel, Theodor: Eisenbahn und Staat in Deutschland, 710.

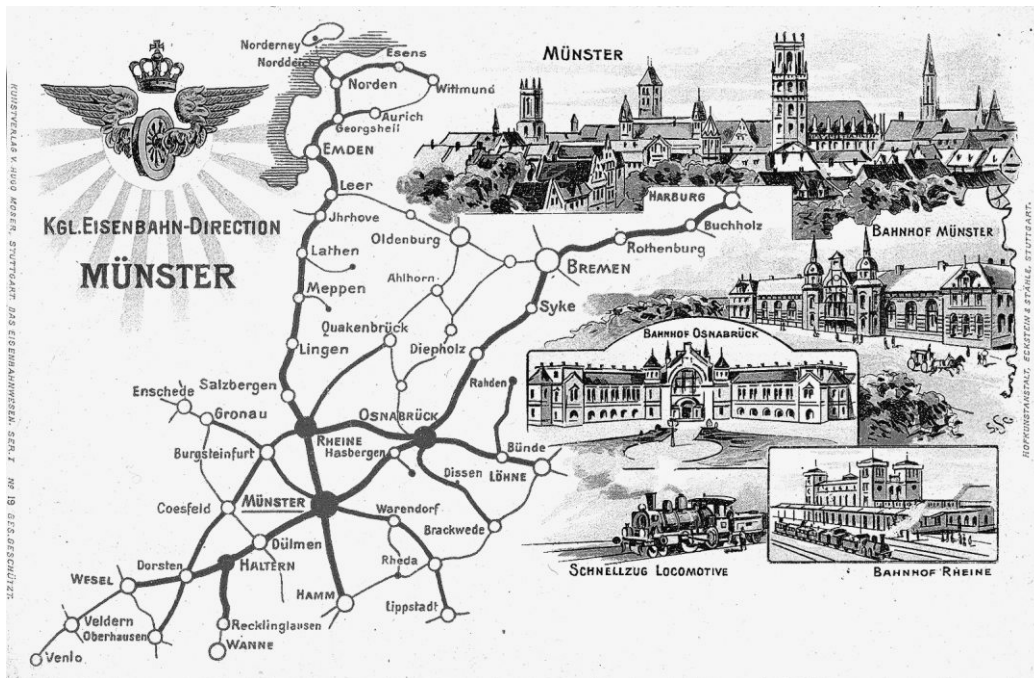
² Vgl. das Vorwort von Levin Schücking in: Schücking, Levin/Freiligrath, Ferdinand: Das malerische und romantische Westphalen. Paderborn: Schönningh, 2. umgearb. Aufl. 1872. Christoph Bernhard Levin Matthias Schücking (*06.09.1814 Meppen; †31.08.1883 Pyrmont) war ein deutscher Schriftsteller und Journalist.

³ Vgl. König, Wolfgang/Weber, Wolfhard: Netzwerke Stahl und Strom, 12.

⁴ 1873 waren 9% des volkswirtschaftlichen Gesamtkapitals in die Eisenbahn investiert (vgl. Henning, Friedrich-Wilhelm: Die Industrialisierung, 164). Die Montanindustrie stieg - vom Eisenbahnbau beeinflusst - zu einem der stärksten und dynamischsten Wachstumssektoren auf. 1880 waren 10% des Gesamtkapitals in Eisenbahnen angelegt (vgl. Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte, 260). 1866 gab es in Deutschland 14.787 Eisenbahnkilometer, 1890 42.069; 1913 63.378; die Leistungen betragen 1866 3,14 Milliarden Personenkilometer und 3,68 Milliarden Tonnenkilometer, 1913 41,4 und 67,7 (vgl. ebd.). Die Bahn bestritt ungefähr 80% der Gütertransporte; seit Mitte der 80er Jahre ermöglichte sie durch Arbeiterwochenkarten (1884) und viele Lokalzüge in Industrieregionen das neue Lebensphänomen des Pendelns (ebd. 261). In den „Gründerjahren“ 1869-1873 steigerte sich das Wachstumstempo der Dortmunder Wirtschaft rasant. Ca. 15-25% der Gesamtinvestitionen der Jahre 1850-1880 entfielen im Revier auf Eisenbahnbauten (vgl. Schilp, Thomas: Zeit-Räume, 87).

⁵ „Die Grundstruktur des deutschen Eisenbahnnetzes entstand nicht nur als gemeinsames Werk vieler, sondern war in erster Linie das Werk der zahlreichen lokalen Komitees und damit des in den Städten starken deutschen Bürgertums“ (Roth, Ralf: Das Jahrhundert der Eisenbahn, 77).

zunächst an ihr eigenes Wohl und nicht an das der Bürger, auch nicht an die Vernetzung der verschiedenen Linien. Die regionale Wirtschaftsentwicklung wurde weitgehend vom Anschluß an das neue Eisenbahnnetz bestimmt. Bahnbau und Bahnbetrieb bedeuteten Aufträge an eine aufblühende Maschinen- und Eisenindustrie und Arbeit für die wachsende Bevölkerung.⁶



Königliche
Eisenbahn-Direction
Münster:

Die Ansichtskarte von 1895 zeigt die Eisenbahnlandschaft des westlichen Münsterlandes. Von Coesfeld aus gehen die Strecken nach Gronau-Enschede, Dülmen-Dortmund, Burgsteinfurt-Rheine. Um diese Zeit fehlen noch die Verbindungen nach Billerbeck-Havixbeck-Münster und Borken-Bocholt-Isselburg-Empel-Rees.

Die Eisenbahnen führten eine neue Periode der Weltgeschichte herauf, die mit Recht das „Eisenbahnzeitalter“ genannt wird. Sie war *das* Verkehrsmittel des 19. Jahrhunderts. Die Eisenbahnen ermöglichten den rascheren Transport größerer Massen zu günstigeren Tarifen. Zur Erhöhung ihrer Wirksamkeit trugen ferner bei: die Häufigkeit und Regelmäßigkeit der Beförderung sowie die Möglichkeit des Übergangs der Waggons auf die verschiedenen Eisenbahngesellschaften. Die Eisenbahn war das wichtigste Mittel des wirtschaftlichen Fortschritts, sie beschleunigte den Umlauf und Austausch der Güter, führte Rohstoff und Maschine zusammen.⁷ In bis dato unbekanntem Maß machte sie die Menschen beweglich. „Die Eisenbahnen äußern zufolge der ihnen beiwohnenden Cardinaleigenschaften, die räumlichen Entfernungen auf künstlichem Wege unendlich abzukürzen und eine ausnehmend große Zeitersparniß zu erwirken, unbezweifelbar einen sehr tiefgreifenden und folgenreichen Einfluß auf sämtliche Zweige der menschlichen Bildung, nämlich I. auf die intellectuelle (rascher Brief-, Bücher-, Zeitungen- und Zeitschriftentransport), II.

⁶ Leesch, Wolfgang: 1850-1918, 143f.

auf die moralische und religiöse, III. auf die ästhetische und technische, sodann IV. auf die Cultur und Pflege des Körpers und namentlich die menschliche Gesundheit. Von nicht geringerer Bedeutsamkeit ist ferner der Einfluß, den die Eisenbahnen üben V. auf das Familienleben, auf den freundschaftlichen und geselligen Verkehr, sowie überhaupt auf das gesellschaftliche Leben.“⁸ Die Welt wurde kleiner, die Grenzen weiter. Der Eisenbahnbau führte dazu, daß in Deutschland schließlich fast alle Orte nur wenige Stunden Fußmarsch von einer Bahnstation entfernt waren. Somit konnten die für die Industrialisierung in den anwachsenden Städten nötigen Arbeitskräfte zum Arbeitsort fahren, ohne dorthin umziehen zu müssen. Während die Transportkosten erheblich sanken, erhöhte sich die Transportgeschwindigkeit beträchtlich. Das neue Verkehrsmittel war unabhängiger vom Wetter und von den Wegeverhältnissen. Damit war eine größere Pünktlichkeit gewährleistet. Vor dem Eisenbahnbau lebten die Menschen nach ihren jeweiligen lokalen Zeiten, nun wurde die Zeit vereinheitlicht. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts galt die „Eisenbahnzeit“ auf dem Streckennetz. Die Eisenbahn bot neue Arbeitsplätze, allerdings praktisch nur für Männer.⁹ Sie führte im Lauf weniger Jahrzehnte eine gewaltige Umwälzung auf wirtschaftlichem Gebiet herbei. Um nicht ins Abseits zu geraten, sondern Anschluß an den „Weltverkehr“ zu haben, mußte man eben eine Bahnstrecke bauen (lassen). Mit dem Bau von Bahnlinien veränderten sich die Lebensbedingungen der Menschen in ihrem Einzugsbereich. Sie konnten nun die neuen Verbindungen benutzen, normalerweise fuhren drei bis vier Zugpaare, die sog. Morgen-, Mittag- und Abendzüge. Gasthäuser und Handwerksbetriebe mußten sich den Veränderungen durch den Bahnbetrieb anpassen. Die Bahn brauchte viel Personal, doch wurde es schwerpunktmäßig an den Endstationen der Züge und in den Werkstätten gebraucht, hinzu kamen Bahnhofspersonal und entlang der Strecke Bahnwärter. Der Personalbedarf konnte nicht immer in den betroffenen Orten gedeckt werden, so wurden Arbeitskräfte angeworben. Für sie baute man eigene Dienstwohnungen, z.T. ganze Siedlungen. Die Eisenbahnen zogen den größten Teil des Verkehrs der Landstraßen an sich. Um die Jahrhundertwende wurden fast überall die Postkutschen verabschiedet.¹⁰ Wie die Eisenbahn den Rhythmus des Lebens wandelte, zeigt folgendes Zahlenbeispiel: Mit der Postkutsche fuhren 1831 in Preußen rund 500.000 Reisende, in ganz Deutschland ca. 1 Million Reisende. 1912 beförderte die Eisenbahn im Deutschen Reich 1.744 Millionen Menschen.¹¹ Bis zur Gründerkrise hatte das Eisenbahnwesen im Güterverkehr eine klare Führungsposition gegenüber der Binnenschifffahrt erreicht. Der Kanalbau verlor durch die Eisenbahn in Deutschland zunächst an

⁷ „Zweck des Verkehrs ist die Ortsveränderung von Menschen, Gütern und Nachrichten“ (Blum, Otto/Jacobi, G./Risch, Kurt: Verkehr und Betrieb der Eisenbahnen, 3; vgl. Schnabel, Franz: Deutsche Geschichte. Bd.3, 389f).

⁸ M. Graf zu Bentheim: Über den Einfluß der Eisenbahnen auf die menschliche Cultur, dann das Familien- und gesellschaftliche Leben, in: Gemeinnützige Wochenschrift 7 (1857) 369-373.381-388.397-402. zit. in: Deneke, Bernward: Geschichte Bayerns im Industriezeitalter in Texten und Bildern, 61.

⁹ Vgl. Condrau, Flurin: Die Industrialisierung in Deutschland, 57.

¹⁰ Vgl. Kaspar, Fred/Spohn, Thomas: Unterwegs in Westfalen, 72-99.

¹¹ Vgl. Gurland, A.R.L.: Wirtschaft und Gesellschaft, 317.

Bedeutung. Der Straßenbau wurde durch den Bahnbau nicht gehemmt, sondern erhielt eigenen Antrieb, da zahlreiche Zufahrtswege zur Bahn zu erstellen waren. Das neue Verkehrsmittel änderte das Reiseverhalten der Bevölkerung von Grund auf.¹²

Von einer gezielten Infrastrukturpolitik zugunsten des Eisenbahnwesens konnte man in Preußen im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts nicht sprechen.¹³ Trotz des eilig betriebenen Chausseebaus bestand eine große Nachfrage nach leistungsfähigen Transportwegen. Die privaten Investoren scheuten im Gegensatz zum Staat kein entsprechendes Engagement. So konnten trotz des geringen Interesses und teilweise gegen den Widerstand des preußischen Staates Eisenbahnprojekte als Privatbahnen durchgesetzt werden. Die Eisenbahn fand in Deutschland bei den Regierungen durchaus nicht immer freundliche Aufnahme. Es war eher das Verdienst des privaten Unternehmungsgeistes, das neue Verkehrsmittel zum Einsatz zu bringen.¹⁴ Hier sind an erster Stelle Volkswirtschaftler, Techniker, Industrielle und Kaufleute zu nennen.¹⁵ Deutschland wurde nach Belgien das an Eisenbahnen reichste Land des Kontinents. Anfangs wurden nur die profitabelsten Strecken ausgebaut. Man erwartete vom Personenverkehr den eigentlichen Gewinn, da angesichts mangelnder Reisealternativen hohe Fahrpreise erhoben werden konnten. Der einzig nennenswerte Beitrag des preußischen Staates bestand zunächst in einer Reglementierung, dem „Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen“ vom 03.11.1838. Durch den Bahnbau erhielten Maschinen- und Montanindustrie Aufträge. Zwischen 1850 und 1870 wurde das Streckennetz in Deutschland verdreifacht. Das investierte Kapital belief sich auf ca. 4 Milliarden Taler. In der Hochkonjunkturphase zwischen dem preußisch-österreichischen Krieg und der Gründerkrise weitete sich das deutsche Eisenbahnnetz sehr stark aus.¹⁶ Die Ereignisse der Jahre 1870/71 und ihre Konsequenzen stärkten das Privatbahnprinzip. „Der nach dem großen Krieg außerordentlich lebhaft einsetzende Aufschwung in Industrie und Handel erforderte dringend die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes, und das reichlich verfügbare Privatkapital verlegte sich mit Vorliebe auf Eisenbahngründungen, zumal da die Eisenbahnen hohe Erträge abwarfen.“¹⁷ Beginnend mit nur 6 km im Jahre 1835 hatte das deutsche Eisenbahnnetz am 01.04.1889 40.850,51 km erreicht.¹⁸ Zwischen 1870 und 1875 stieg das deutsche *Eisenbahnnetz*, trotz der abrupten Stagnation seit Anfang 1874, von 19.000 km auf 28.000 km.¹⁹ Das Eisenbahnnetz wuchs fast auf das Doppelte von

¹² 1873 lag die Zahl der Personenwagen gut siebenmal höher als zur Jahrhundertmitte, die Zahl der Güterwagen aber hatte sich mehr als verzweifach (vgl. Lenger, Friedrich: Industrielle Revolution und Nationalstaatsgründung, 99).

¹³ Korte, Hermann: Die Entfaltung der Infrastruktur, 577.

¹⁴ Blum, Otto/Jacobi, G./Risch, Kurt: Verkehr und Betrieb der Eisenbahnen, 19.

¹⁵ Vgl. Kap. 22 „Who is who“.

¹⁶ Vgl. Lenger, Friedrich: Industrielle Revolution und Nationalstaatsgründung, 99. Die deutschen Eisenbahnen hatten 1840 eine Streckenlänge von 549 km, 1850: 6.044 km, 1870: 10.575 km, 1910: 61.148 km. Bis zum Gründerkrach 1873 erreichte das Streckennetz im preußischen Staat insgesamt 23.881 Kilometer, 1850 betrug es 5.875 und 1869 17.322 Kilometer.

¹⁷ Vgl. Kech, Edwin: Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik, 60.

¹⁸ Vgl. Mayer, Arthur von: Geschichte und Geographie der Deutschen Eisenbahnen, 14.

¹⁹ Der Eisenbahnbau zehrte noch „von der langlebigen Ausreifezeit früherer Überinvestitionen und einem daraus folgenden Kapazitätsausbau, so daß das Streckennetz von 1880 = 33.711 Kilometer selbst in den fünfzehn mageren Anlagejahren bis 1895 =

33.838 km im Jahre 1880 auf 61.148 km im Jahre 1913, im Gütertransport stieg die Beförderungsleistung auf das Fünffache von 13,1 auf 67,5 Milliarden Tonnenkilometer.²⁰ Die Leistungen der Eisenbahn zeigen das Ausmaß ihrer revolutionären Wirkung.

Die Leistungen der deutschen Eisenbahnen in den Jahren 1875, 1895 und 1905²¹:

Deutsche Eisenbahnen	1875	1895	1905
Länge (in km):	26.500	44.800	54.400
Tonnenkilometer:	10.900.000.000	26.500.000.000	44.600.000.000
Kilometrischer Verkehr:	410.000	510.000	820.000
Mittlere Transportentfernung (in km):	121	161	151
Prozentanteil am Gesamtverkehr:			
Binnenwasserstraßen (in %):	21	22	25
Eisenbahnen (in %):	79	78	75

Das Eisenbahnnetz in Deutschland und Preußen Ende 1897²²

Eisenbahn in	Länge im Betrieb km	Flächengröße 100 qkm	Bevölkerung 10.000	km Bahnlänge je 100 qkm	je 10.000 Einwohner
Deutschland	48.116	5.407	5.228,0	8,9	9,2
Preußen	28.498	3.486	3.185,5	8,1	8,9

Betriebsausgaben 1897²³

Betriebsausgaben	Deutsche Bahnen gesamt	Preußen
für 1 km Betriebslänge (Mark)	20.086	21.434
für 1 Nutzkilometer der Lokomotiven (Mark)	2,17	2,24
für 1 Wagenachskilometer (Pf)	5,67	5,49
Allgemeine Verwaltung %	9,6	9,8
Bahnaufsicht und Unterhaltung %	24,0	24,6
Verkehrsdienst %	38,4	37,7
Zugförderungs- und Werkstättendienst %	28,0	27,9
Allgemeine Verwaltung		
für 1 km Betriebslänge (Mark)	1.932	2.693
für 1 Wagenachskilometer (Pf)	0,54	0,54
davon auf Gehälter, Löhne und sachl. Ausgaben %	58,9	53,4
Abgaben, Versicherungen, Ruhegehälter, Mieten etc. %	41,1	46,6
Bahnaufsicht und -erhaltung		
für 1 km Betriebslänge (Mark)	4.818	5.278
für 1 Wagenachskilometer (Pf)	1,36	1,35
davon auf Gehälter, Löhne und sachl. Ausgaben %	27,1	25,9
Unterbau %	7,0	6,9
Oberbau %	49,6	52,5
Gebäude %	12,0	11,4
Telegraphen %	1,8	1,9
Außerordentliche Ausgaben %	2,5	1,4
Verkehrsdienst		
für 1 km Betriebslänge (Mark)	7.714	8.074
für 1 Wagenachskilometer (Pf)	2,18	2,07
davon auf Gehälter, Löhne und sachl. Ausgaben %	75,9	75,6
Reinigung, Heizung, Verschiebedienst, Geräte etc. %	24,1	24,4
Zugförderungs- und Werkstättendienst		
für 1 km Betriebslänge (Mark)	5.622	5.988
für 1 Wagenachskilometer (Pf)	0,61	0,63
davon auf Gehälter, Löhne und sachl. Ausgaben %	26,6	26,2
Heizstoff %	19,8	16,2
Speisung, Schmierstoffe etc. %	3,5	3,4
Erhaltung und Erneuerung der Lokomotiven %	20,0	20,9
desgl. der Personenwagen %	8,7	8,9
desgl. der übrigen Wagen %	21,4	24,4

45.203 Kilometer doch noch um 11.492 Kilometer verlängert wurde, wovon der größte Anteil (4.200 km) in die Konjunkturjahre von 1886 bis 1890 fiel“ (vgl. Wehler, H.-U.: Deutsche Gesellschaftsgeschichte. Bd.3, 583).

²⁰ Vgl. Gurland, A.R.L.: Wirtschaft und Gesellschaft, 317.

²¹ Sombart, Werner: Die deutsche Volkswirtschaft, 494.

²² Blum, Alfred/Borries, August von/Barkhausen, Georg (Hg.): Betrieb, Statistische Ergebnisse, 521.

²³ Blum, Alfred/Borries, August von/Barkhausen, Georg (Hg.): Betrieb, Statistische Ergebnisse, 526.

Betriebsausgaben pro Zugkilometer²⁴

Betriebsausgaben für 1 Zugkilometer	Deutsche Bahnen gesamt 1897	Preußische Staatsbahnen
Im Ganzen für 1 Zugkm (Pf)	232,0	240,0
Davon auf allgemeine Verwaltung (Pf)	22,4	23,5
Davon auf Bahnaufsicht und Unterhaltung (Pf)	55,6	59,0
Davon auf Verkehrsdienst (Pf)	89,2	90,5
Davon auf Zugförderungs- und Werkstättendienst (Pf)	64,8	67,0
Desgleichen für 1 Lokomotive jährlich (Mark)	15.000	15.200
Unterhaltung und Erneuerung der Lokomotiven für 1 Zugkm (Pf)	46,2	56,1
Desgleichen für 1 Lokomotive (Pf)	10.700	12.100
Zugkm für 1 Lokomotive (Pf)	24.200	22.700

Bestand, Leistungen und Kosten der Lokomotiven und Wagen²⁵

Lokomotiven	Deutsche Bahnen gesamt 1897	Preußische Staatsbahnen 1897/98
Anzahl durchschnittlich	16.464	11.462
Anzahl durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge	0,36	0,39
Geleistete Nutzkm (Mill.)	422,0	277,2
Leistungen der eigenen Lokomotiven auf eigenen und fremden Strecken vor Zügen, bei Vorspann und Schieben		
Geleistete Lokomotivkm (Mill.)	624,8	422,1
Hier ist 1 Stunde Verschiebedienst mit 10 km eingerechnet		
Desgleichen für 1 Lokomotive	37.952	36.827
Kosten des Heizstoffs für 1 Lokomotivkm (Pf)	12,4	10,8
Hier ist ferner 1 Stunde Bereitschaftsdienst mit 2 km eingerechnet		
Kosten für Schmierer und Putzen für 1 Lokomotivkm (Pf)	1,1	1,0
Kosten für Unterhaltung, Erneuerung und Ersatz für 1 Lokomotivkm (Pf)	11,2	12,1
Personenwagen		
Anzahl	33.148	21.015
Achsenzahl durchschnittlich	75.418	48.510
Zahl der Plätze, durchschnittlich 1.000 x	1.444,3	930,8
Desgleichen auf 1 km Betriebslänge	32,1	33,3
Desgleichen auf 1 Achse	19,0	19,2
Geleistete Achskilometer (Mill.)	3.504,7	2.265,6
Desgleichen für jede Achse	46.470	48.487
Personen auf jede bewegte Achse	4,58	4,80
Von den bewegten Plätzen besetzt %	24,3	25,2
Kosten für Unterhaltung, Erneuerung und Ersatz für 1 Achskm (Pf)	0,64	0,65
Güterwagen (Lastwagen)		
Anzahl	359.657	256.363
Achsenzahl, durchschnittlich	728.086	517.471
Tragfähigkeit durchschnittlich (1.000 t)	4.185,0	3.049,7
Desgleichen auf 1 km Betriebslänge (t)	91,3	104,6
Desgleichen für 1 Achse (t)	5.721	5.839
Geleistete Achskm (Mill.)	12.296,6	9.120,4
Desgleichen für 1 Achse (t)	2,46	2,52
Ausnutzung der Tragfähigkeit %	43,0	43,1
Kosten für Unterhaltung, Erneuerung und Ersatz für 1 Achskm (Pf)	0,43	0,46

²⁴ Blum, Alfred/Borries, August von/Barkhausen, Georg (Hg.): Betrieb, Statistische Ergebnisse, 528.

²⁵ Blum, Alfred/Borries, August von/Barkhausen, Georg (Hg.): Betrieb, Statistische Ergebnisse, 529.

Die Preise für einen Wagen Kohle bzw. Eisen von 100 Zentnern (5.000 kg = 5 t) stellten sich wie folgt dar²⁶:

Jahr	1 Tonne Ruhrförderkohle (in Mark)	1 Tonne Puddel- oder Thomaseisen (in Mark)	1 Wagen = 5 t Kohle (in Mark)	Jahr	1 Tonne Ruhrförderkohle (in Mark)	1 Tonne Puddel- oder Thomaseisen (in Mark)	1 Wagen = 5 t Kohle (in Mark)
1870	7,35	60	36,75	1887	5,62	42	28,10
1871	10,00	90	50,00	1888	6,04	45	31,20
1872	11,50	130	57,50	1889	8,48	51	42,40
1873	15,00	170	75,00	1890	10,72	67	53,60
1874	13,00	100	79,00	1891	9,86	49	49,30
1875	7,80	75	39,00	1892	8,50	50	42,50
1876	6,60	65	33,00	1893	7,29	47	36,45
1877	5,40	58	27,00	1894	8,00	46	40,00
1878	5,00	55	25,00	1895	8,00	47	40,00
1879	4,71	56	23,55	1896	8,25	52	41,25
1880	6,58	58	32,90	1897	8,85	60	44,25
1881	5,48	59	27,40	1898	9,08	60	45,40
1882	5,77	60	28,85	1899	9,37	73	46,85
1883	5,88	55	29,40	1900	10,25	89	51,25
1884	5,22	50	26,10	1901	10,25	90	51,25
1885	5,63	42	28,15	1902	9,60	58	48,00
1886	5,60	39	28,00	1903	9,38	57	46,90

Der Eisenbahnbau förderte das gesamtwirtschaftliche Wachstum durch die direkten Investitionen in die Gleis- und Betriebsanlagen, durch die gesteigerte Nachfrage nach Kohle, Eisen, Stahlerzeugnissen und schließlich durch den Vorteil der Eisenbahn, die den schnellen, massenhaften und verbilligten Transport von Rohstoffen, halbfertigen und fertigen Produkten ermöglichte sowie die Mobilität der Arbeitskräfte erhöhte. Die „Lokomotivfunktion“ in der Industrialisierung übernahmen vier Branchen: der Steinkohlenbergbau, die Eisen- und Stahlindustrie, der Maschinenbau und die Eisenbahnen. Wegen der starken wechselseitigen Verflechtung der Branchen spricht man von einem Führungssektorkomplex, in dessen Zentrum die Eisenbahnen standen: zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen benötigte man Stahl, Steinkohle und Lokomotiven²⁷; für die Stahlproduktion benötigte man Steinkohle und für die Produktion von Steinkohle benötigte man Förderanlagen, Pumpen und andere Maschinen. Für alle Industrien standen die Eisenbahnen schließlich als Transportmittel zur Verfügung, das durch die Verbilligung der Transportkosten die erreichbaren Märkte vergrößerte und damit einen weiteren Impuls zur Erhöhung der Produktion lieferte.²⁸ Während der Industrialisierung machte der Eisenbahnbau mehr als die Hälfte der Gewerbe-Investitionen aus. Er schuf eine beträchtliche Nachfrage nach

²⁶ Vgl. Adolph, Ernst: Ruhrkohlenbergbau, Transportwesen und Eisenbahntarifpolitik, 21f.

²⁷ 1849 gab es 39 Dampflokomotiven mit 3.441 PS Gesamtleistung in der Provinz Westfalen, 1858: 167 Loks mit 30.226 PS (vgl. Wischermann, Clemens: An der Schwelle der Industrialisierung, 108).

²⁸ Vgl. Ziegler, Dieter: Die Industrielle Revolution, 51. In den 1860er Jahren wurden 25% der Leistungsabgabe der Eisenbahnen vom Steinkohlenbergbau nachgefragt, während umgekehrt 27% der Stahlproduktion von den Eisenbahnen nachgefragt wurden. Die Investitionen in den Eisenbahnbau dominierten. Von der Nachfrage des expandierenden Eisenbahnsektors profitierten in erster Linie die Eisen- und Stahlindustrie (Schienen), der Maschinenbau (Lokomotiven) und der Steinkohlenbergbau (Kohle als Antriebsenergie), aber auch andere Branchen wurden erfaßt (Bauwirtschaft, Baustoffindustrie für die Baumaterialien für Trassen und Bahnhöfe, Nachrichtentechnik für die Telegraphenleitungen). (vgl. ebd. 54).

Lokomotiven, Waggons und Schienen, die das Wachstum der heimischen Kohle- und Eisenindustrie entscheidend vorantrieb.²⁹

Bis etwa 1870 war die Landwirtschaft der zentrale Arbeitsbereich für die Mehrheit der Bevölkerung, doch der Industrialisierung gehörte die Zukunft.³⁰ Anfang der 1870er Jahre rief die ungemein gesteigerte Eisenindustrie zusammen mit einem stark vermehrten Konsum aller übrigen Industriezweige eine schier unerschöpfliche Nachfrage nach Kohlen hervor. Die Krise an der Ruhr blieb nicht aus. Im Herbst 1873 folgte ein Überangebot an Ware, auf der man festsaß und die einer schnellen und starken Entwertung unterlag. Zahlungseinstellungen und Konkurse folgten in beängstigender Weise. Im Bergbau ging mit Jahresbeginn 1874 der Bedarf um 20-25% zurück. Die Krise dauerte lange. Erst 1880 war wieder ein Jahr der Hochkonjunktur.

Die zweite Phase der Industrialisierung setzte mit der Gründung des deutschen Kaiserreichs ein und wurde unter dem Epochenbegriff „**Hochindustrialisierung**“ bekannt. Zwar erschütterte die Große **Depression** ab 1873 das Vertrauen in den modernen Kapitalismus, doch der Weg zurück in die alte Ständegesellschaft war nicht mehr möglich. Das Eisenbahnnetz war stark ausgebaut, die Transaktionskosten für den Handel sanken und immer mehr Arbeitskräfte waren in der rasch wachsenden Industrie beschäftigt. Die Große Depression traf das Kaiserreich in einem ungünstigen Moment, denn der vorangegangene wirtschaftliche Aufschwung dürfte maßgeblich an der politischen Vereinigung Deutschlands beteiligt gewesen sein. Die Eisenbahn verlor ihren Status als Führungssektor an die aufstrebende neue Elektro-, Maschinen- und Chemieindustrie.³¹ Als Gründerkrach bezeichnet man den **Börsenkrach** des Jahres 1873, wobei insbesondere der Einbruch der Finanzmärkte gemeint ist,³² und als **Gründerkrise** die nachfolgende Depressionsphase. Der Krise voraus gegangen war eine Überhitzung der Konjunktur, die von verschiedenen Faktoren begünstigt worden war – in Deutschland vor allem durch den gewonnenen Krieg gegen Frankreich 1870/71, die daraus erworbenen Reparationszahlungen Frankreichs und die Reichsgründung. Im Konjunkturaufschwung bis 1873 war der Eisenbahnbau die dominante Triebkraft.³³ Die Konjunktur erreichte ihren Höhepunkt und brach ausgelöst durch einen internationalen Börsenkrach zusammen. Die Leistungen der Eisenbahnen gingen jedoch nicht zurück. Von 1865 bis 1879 verdreifachte sich

²⁹ Der Eisenbahnbau mit seinem großen Bedarf an technologisch nicht übermäßig aufwendigen Materialien, an Schienen, Stahlkonstruktionen und rollendem Material, schuf den Anreiz zum Aufbau einer modernen und leistungsfähigen Eisen- und Stahlindustrie. Die Voraussetzung dafür war ein gut funktionierender Bergbau (Mommsen, Wolfgang J.: Das Ringen um den nationalen Staat, 37f).

³⁰ Vgl. Condrau, Flurin: Die Industrialisierung in Deutschland, 8f.

³¹ Vgl. Condrau, Flurin: Die Industrialisierung in Deutschland, 14.

³² „Als Gründerzeit wird die wirtschaftliche Phase in Deutschland und Österreich im 19. Jahrhundert bis zum großen Börsenkrach von 1873 bezeichnet. In dieser Zeit findet die Industrialisierung in Mitteleuropa statt, deren Anfänge in den 1840er-Jahren liegen. Daraus ergibt sich, daß für diese Periode kein genauer Anfangszeitpunkt angegeben werden kann. In den letzten Jahren vor dem großen Krach allerdings ... gipfelte der wirtschaftliche Aufschwung dieser Periode in einem vorher nicht gekannten Boom, diese letzten Jahre gelten als Gründerjahre im engeren Sinne“ (Wikipedia). Die Volkswirtschaften der industrialisierten Staaten gingen 1873 in eine Phase des verlangsamten Wachstums und der Deflation über, der bis in die 1890er Jahre anhielt. Von Wirtschaftstheoretikern der 1920er Jahre wurde dafür der Begriff „Große Depression“ geprägt.

³³ Vgl. Wehler, H.-U.: Deutsche Gesellschaftsgeschichte. Bd.3, 68.

die Streckenlänge in Preußen auf fast 20.000 km. Die Bahngesellschaften machten sich seit der Mitte des Jahrhunderts zusehends von ausländischen Lieferanten fast unabhängig. Zweieinhalb Jahrzehnte nach Baubeginn stammten die Lokomotiven und Waggon, die meisten Schienen (1865: 85%) und die Signalsysteme durchweg aus deutschen Werkstätten.³⁴ Von **1871** bis 1873 nahm die Zahl der Aktiengesellschaften in Preußen von knapp 300 auf annähernd 1.000 zu. Die Aktien der vielen neugegründeten, oft waghalsigen, nicht selten betrügerischen Unternehmen wurden an der Börse zu hohen Preisen gehandelt, bis sich herausstellte, daß die Betriebe nicht den erwarteten hohen Gewinn erbringen konnten. Mit einem Schlag sanken die Aktien gewaltig im Wert, die „Gründerzeit“ endete mit einem Börsenkrach, bei dem Tausende von Familien ihr Geld verloren. Viele Fabriken mußten schließen. Zehntausende von Arbeitern wurden brotlos. Das schädigte den Absatz außerhalb Deutschlands.

³⁴ Von den sieben großen Lokomotivfabriken lieferte z.B. der unbestrittene Branchenführer, Borsig in Berlin, schon 1854 seine 500. Lokomotive aus, Keßler folgte 1860, Maffei 1864, Egestorff 1870, Hartmann 1871, Henschel 1873, Wöhlert 1874. Borsig konnte bereits vier Jahre später (1858) mit seiner 1000. Lokomotive eine vielbewunderte Rekordmarke erreichen, die Keßler erst 1870, Egestorff 1873 und Maffei 1874 einstellten. Bis 1871 bezifferte sich die Produktionskapazität für Waggon auf jährlich 30.000 (vgl. Wehler, H.-U.: Deutsche Gesellschaftsgeschichte. Bd.3, 73).

durch die Köln-Mindener Bahnstrecke, bis sie endlich tatsächlich ausgeführt - zum Teil übereinstimmend mit seinen früher vorgenommenen Vermessungen. Für ihn galt sein eigenes treffendes Wort: *„Wer seine Zeit begreift, ist reif für die nächste“*. Auf seine Initiative hin sollte 1832 ein Komitee den Plan ausarbeiten, die Steinkohle aus den Revieren um Dortmund und Hörde mit der Eisenbahn nach Lünen an die Lippe zu bringen, von wo sie per Schiff nach Wesel und weiter nach Holland transportiert werden sollte.³⁷ Die Ruhr galt damals wegen der unregelmäßigen Wasserstände kaum als zuverlässiger Transportweg und war etwa fünf Monate pro Jahr gar nicht befahrbar. Die damaligen Straßen waren in keinem guten Zustand. *„Von einer Eisenbahn nach englischem Vorbild versprach sich Harkort daher großen Nutzen, insbesondere für den einheimischen Kohlenbergbau: ‚Die sämtlichen Ruhrzechen erhielten durch eine Eisenbahn den unschätzbaren Vortheil eines raschen, regelmäßigen Absatzes unter großen Frachteinsparungen. .. Möge auch im Vaterlande bald die Zeit kommen, wo der Triumphwagen des Gewerbefleißes mit rauchenden Kolossen bespannt ist.‘“*³⁸ Erstmals auf einer deutschen Ständeversammlung wurde der Eisenbahnbau (Köln-Mindener Eisenbahn) auf dem 3. Westfälischen Provinziallandtag 1832 in Münster behandelt, allerdings erfolglos, die Regierung stand der Neuerung noch zu mißtrauisch gegenüber.³⁹ Auf dem 4. Westfälischen Provinziallandtag 1833 setzte sich Harkort für den Bahnbau ein, doch erreichte er nichts außer einer Zusage der Regierung, die Pläne zu prüfen. Am 30.03.1835 schrieb Harkort enttäuscht: *„Heute sind es zehn Jahre geworden, als ich im ‚Hermann‘ zum erstenmale über Eisenbahnen schrieb. Großes hätte man in Preußen erreichen, alles mit einem Schlage voranbringen können, wenn die Sache damals energisch aufgegriffen wurde! Statt dessen ist nichts geschehen; wir haben noch nicht eine Meile Bahn, und unsere Nachbarn, das junge Belgien voraus, schöpfen das Fett von der Suppe. Pfui über unsre unüberwindliche Deutsche Schlafmützigkeit!“*⁴⁰ Harkort hatte rechtzeitig die Bedeutung des neuen Verkehrsmittels erkannt. Die Kohlenbahnen waren die Vorläufer der deutschen Eisenbahnen. Widerstände gegen die Eisenbahnpläne konnten den Bahnbau auf die Dauer nicht verhindern.

Schon seit **1830** lief die Diskussion um die Streckenführung. Bergwerksunternehmer wiesen private Eisenbahnunternehmer darauf hin, daß die Erschließung der Kohlenfelder zu gewaltigen Umsätzen des Transportwesens führen mußte. Der Eisenbahnbau regte tatsächlich die erste Konjunktur an: Für Eisen, Kohle, Maschinenbau und das Transportgewerbe selbst. Zwischen 1850 und 1880 entfielen zwischen 15 und 25% der Gesamtinvestitionen auf die Eisenbahn. Etwa 50% der Stahlproduktion und 30% der Kohleförderung gingen an die Eisenbahn. Die Expansion erreichte

³⁷ Vgl. Niklowitz, Fredy: Eisenbahnen in Lünen. Lünen: Museum der Stadt Lünen, 1999, unpag.

³⁸ Vgl. Unverferth, Gabriele: „Railroads“, in: Westfalen und die Welt, 116.

³⁹ Vgl. Der dritte westfälische Landtag. Münster: Aschendorff, 1832, 39-42. Der Abgeordnete Harkort wurde Mitglied einer ständischen Deputation zur Leitung des Eisenbahnbaus von Lippstadt nach Minden.

⁴⁰ Harkort, Friedrich: Die Eisenbahn von Minden nach Cöln, XIII; vgl. Kastrup, G.: Fritz Harkort, 39.

mit dem Eisenbahnbau ungeheure Höhen.⁴¹ Die Entwicklung des Eisenbahnwesens war auf das engste mit dem Bergbau verbunden.⁴² Bereits die Vorläufer der Eisenbahnen, die „Hundeläufe“, standen dazu in unmittelbarer Beziehung. Bei den ersten Bahnen vor Beginn eines systematischen Ausbaus des Eisenbahnwesens handelte es sich um Kohlenabfuhrstrecken der Zechen in der Ruhrgegend. In den 1830/40er Jahren bestanden die durch Menschen- oder Pferdekraft betriebenen Kohleneisenbahnen bei allen Gruben. Der Absatz der Ruhrkohle war um die Mitte des 19. Jahrhunderts noch überwiegend auf den örtlichen Markt beschränkt. 1851 wurden noch 45,5% der Förderung mit Landfuhr abgesetzt, 26,6% benutzten den Wasserweg der Ruhr, und nur 24,9% die Eisenbahn. 1860 wurden bereits 55,1% mit der Eisenbahn, 20,7% mit Landfuhr und 16,7% auf der Ruhr verbracht, neben einem Zechenselbstverbrauch von 7,5%.⁴³ „Die steigende Entwicklung des Bergbaus im 2. Viertel des 19. Jahrhunderts verlangte ein größeres Absatzgebiet. Dieses konnte nur durch die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen erreicht werden. In dieser Erkenntnis ist auch im Ruhrgebiet die erste Anregung, öffentliche Eisenbahnen zu bauen, unter dem Einfluß des Bergbaus entstanden. Das dann in der Folgezeit bis zur Verstaatlichung des Eisenbahnwesens (1880er Jahre) unter den Privatgesellschaften entstandene Ruhrgebietseisenbahnnetz ist in seiner Entwicklung und näheren Ausgestaltung auch weiterhin zeitlich und flächenmäßig in erster Linie von den bergbaulichen Verhältnissen abhängig gewesen.“⁴⁴

Um **1800** wurde im Ruhrgebiet Kohle lediglich an der Oberfläche abgebaut. Technische Neuerungen wie die Dampfmaschine hielten verspätet Einzug im Ruhrgebiet, dennoch entwickelte es sich zur herausragenden Industrieregion Europas. Aufgrund des Eisenbahnbaus und der Industriellen Revolution setzte 1830 die entscheidende Entfaltung eigener Wachstumskräfte ein, der Aufstieg des Industriekapitalismus. Der vom Eisenbahnbau erzwungene gewaltige Eisenimport führte den Übergang zu modernsten technologischen Verfahren der Eisenherstellung herbei. Während **1790** noch 177.000 Tonnen Kohle von 1.360 Beschäftigten in 154 Zechen des Ruhrgebiets gefördert wurden, waren es **1840** bereits 1,2 Millionen Tonnen durch 8.950 Beschäftigte in 221 Zechen.⁴⁵ Die Dampfmaschine machte beim Kohlenabbau den Übergang zum Schachtbau (Tiefbau) möglich. Dampfmaschinen wie Dampflokotiven benötigten große Mengen Steinkohle. Da die Eisenbahn den Transport billig durchführte, konnten die Menschen überall ihre Wohnungen mit Kohle beheizen. Neben der Steinkohle wurden gewaltige Mengen von Eisen und Stahl benötigt. Für die Eisenbahn wurden ein Schienennetz von Tausenden Kilometern sowie eiserne Brücken gebaut. Überall entstanden Industriebetriebe zur Eisenverarbeitung und Herstellung von Eisenwaren und Maschinen. Um eine Tonne Eisenerz zu Eisen zu schmelzen, brauchte man

⁴¹ Von 245 Lokomotiven, die 1842 im Dienst standen, kamen nur 38 (15,5%) aus deutschen Lokfabriken.

⁴² Vgl. Berg, Aurel: Die Entwicklung der Wechselbeziehungen zwischen Bergbau und Eisenbahnnetz, 1341.

⁴³ Vgl. Adolph, Ernst: Ruhrkohlenbergbau, Transportwesen und Eisenbahntarifpolitik, 714.

⁴⁴ Berg, Aurel: Die Entwicklung der Wechselbeziehungen zwischen Bergbau und Eisenbahnnetz, 1343.

damals etwa zwei Tonnen Kohle. Deshalb war es zweckmäßig, die Eisenhütten dort zu bauen, wo man die Kohle ohne langen Transport und ohne hohe Transportkosten haben konnte. So entwickelte sich die Eisenindustrie über den Bergwerken, die Erze bezog sie von außerhalb. Den Steinkohlenbergwerken und den Eisenhütten folgten weitere Betriebe, die viel Kohle verbrauchten und Eisen weiterverarbeiteten. Bergwerke und Hütten wurden selbst Abnehmer großer Mengen von Industrieerzeugnissen, so daß sich Betriebe, die ihnen solche Produkte zulieferten, oft in der Nähe ansiedelten und vielen Menschen Arbeit boten.

Zwischen Kohle und Eisenbahn bestand eine enge Verbindung: Der Eisenbahnbetrieb benötigte Kohle, zugleich war er das wichtigste Transportmittel für den Kohlenabsatz. Zudem brachte der Ausbau des Eisenbahnnetzes neue Impulse für die Eisen- und Maschinenindustrie.⁴⁶ Die Vervollkommnung der Bergbautechnik und der gesteigerte Absatz der Kohle gaben dem Kohlenbau einen ungeahnten Aufschwung und drängten zum Großbetrieb. Es entstanden Aktiengesellschaften, die eine wachsende Zahl von Zechen umfaßten, und **1893** das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat, das die einheitliche Produktion und Preisregelung übernahm.⁴⁷ Dortmund wurde zum Zentrum des wirtschaftlichen und industriellen Lebens und zum Knotenpunkt der wichtigsten Eisenbahnlinien. Der hier beginnende Dortmund-Ems-Kanal begünstigte vor allem die Rohstoffbeschaffung und rückte die Stadt in die Mitte des Kanalsystems, das Nordsee, Rhein und Weser verband. Das Ruhrgebiet wuchs im Deutschen Kaiserreich zu einer Region, die um **1880** gut 40% des Roheisens und fast 60% des Stahls und der Steinkohle produzierte bzw. der deutschen Volkswirtschaft zur Verfügung stellte.⁴⁸ Maschinenbau und Metallindustrie machten nach einer schwierigen Anfangsphase in den 1840er Jahren einen steilen Sprung nach oben, bedingt durch die Eisenbahn, die sich für diese Industriezweige von großer marktmäßiger Bedeutung erwies.⁴⁹

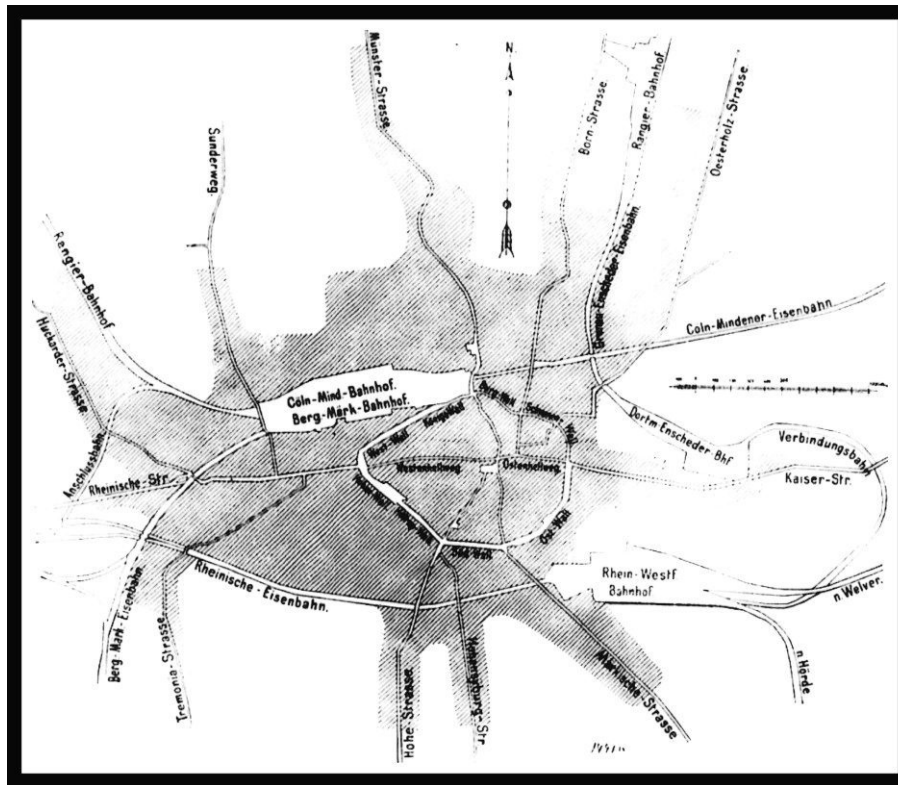
⁴⁵ Vgl. Wehler, H.-U.: Deutsche Gesellschaftsgeschichte. Bd.2, 74.

⁴⁶ „Der Eisenbahnbau löste die entscheidenden Rückkoppelungseffekte in den Sektoren aus, die für ihn den Input bereitstellten: Er forderte Eisen und Stahl für Schienen und Ausrüstung an, er regte unmittelbar oder mittelfristig den Steinkohlenbergbau zu erhöhten Leistungen an, er gab durch die Nachfrage nach Lokomotiven und Waggons, Dampfmaschinen für den Bergbau, damit aber überhaupt nach Werkzeug- und Kraftmaschinen dem Maschinenbau einen mächtigen Auftrieb. Die Eisenbahn induzierte und dominierte mithin auf lange Sicht das gesamte Wachstum des schwerindustriellen Komplexes und des Maschinenbaus samt den typischen zyklischen Konjunkturschwankungen dieser Sektoren“ (Wehler, H.-U.: Deutsche Gesellschaftsgeschichte. Bd.2, 623).

⁴⁷ Schnettler, Otto: Geschichte Westfalens, 157. „Zur Wahrung ihrer Bergbauinteressen schlossen sich die Zechen des Oberbergamtsbezirks Dortmund bereits am 20.11.1858 zum Verein für die Bergbaulichen Interessen zu Essen (Bergbauverein) zusammen“ (Adolph, Ernst: Ruhrkohlenbergbau, Transportwesen und Eisenbahntarifpolitik, 13).

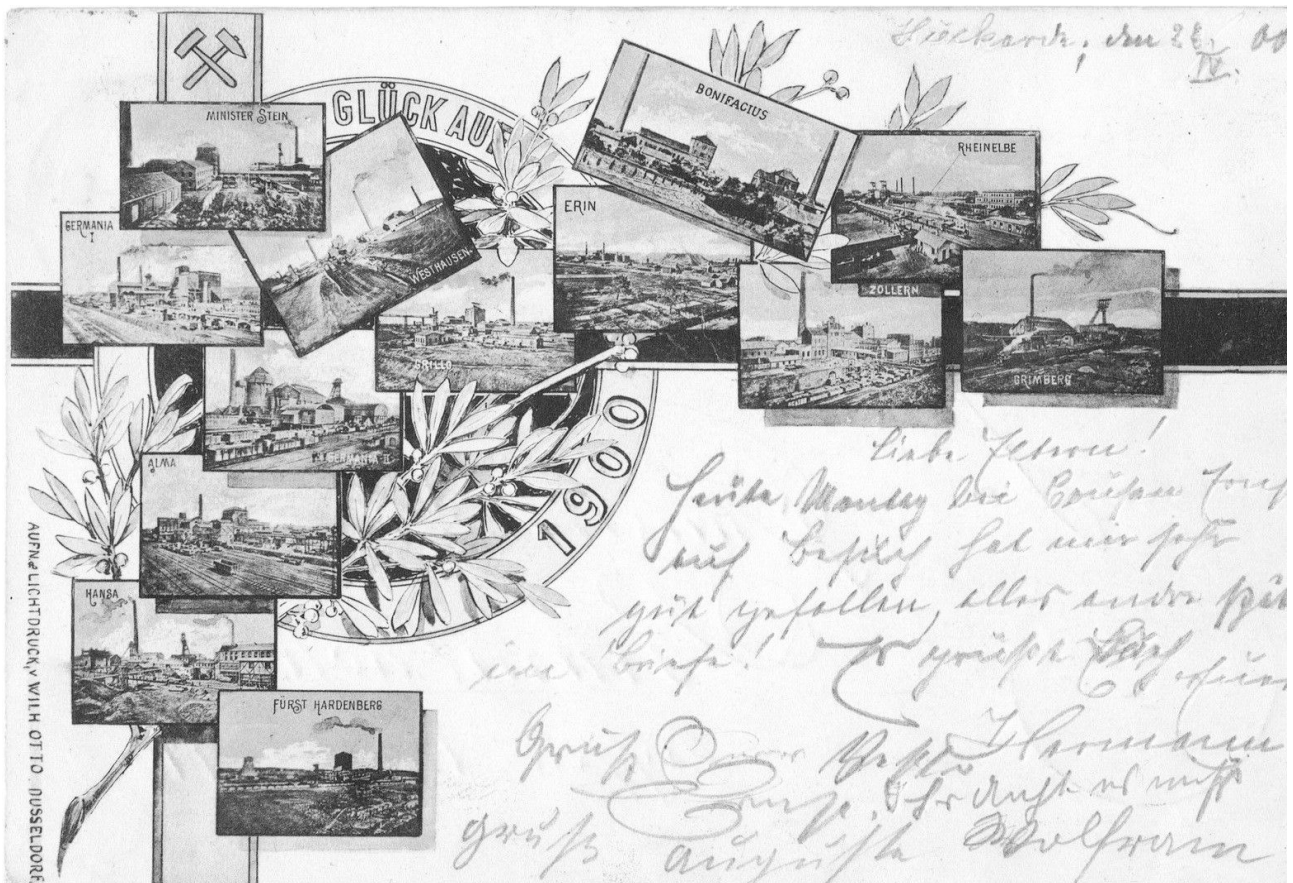
⁴⁸ Vgl. Weber, Wolfhard: Entfaltung der Industriegesellschaft, 204.

⁴⁹ Vgl. Wehler, H.-U.: Deutsche Gesellschaftsgeschichte. Bd.2, 86.



Dortmund und seine Anbindung an die verschiedenen Eisenbahngesellschaften

Der Eisenbahnsektor zog in den Jahren von **1850** bis **1879** einen wachsenden Anteil aller Kapitalinvestitionen an sich. Schon 1850 betrugen diese mehr als 15 Prozent aller gewerblichen Investitionen, sie steigerten sich im folgenden Jahrzehnt kontinuierlich, um 1879 mit 62 Prozent einen Höhepunkt zu erreichen. Eine umfassende Hochkonjunktur (die „ersten Gründerjahre“ 1852-1857) führte zur Gründung zahlreicher privatwirtschaftlicher Unternehmen und Zechen und zur Ausdehnung des Bergbaus nach Norden. Die größeren Unternehmen wurden durchweg von auswärtigen Geldgebern ins Leben gerufen. Die Nachfrage nach Kohle wuchs in diesen Jahren so stark, vor allem durch das Aufkommen der Eisenbahn, daß sich der Preis pro Tonne Förderkohle von 6,20 Mark im Jahre 1850 auf 11 Mark im Jahre 1856 nahezu verdoppelte. Der Ausbau an der Ruhr war das Werk weniger Unternehmer, gefördert durch westdeutsches Bankkapital. Der Zufluß ausländischen Kapitals (vor allem aus Belgien, Frankreich, Holland und Irland) läßt sich bis in die Frühphase der Industrialisierung zurückverfolgen, er erreichte aber zwischen 1850 und 1870 seinen Höhepunkt, als zeitweise bis zu 15% des gesamten Investitionskapitals aus dem Ausland kamen. 1857 schlug die Konjunktur um. Mitte der sechziger Jahre erreichte der Kohlepreis mit 5,50 Mark/t einen Tiefstand. Trotz der niedrigen Preise stiegen die Fördermengen ununterbrochen an. Die Zahl der Zechen nahm allerdings von 299 im Jahre 1857 auf 221 im Jahre 1869 ab. 1858 schlossen sich daher schon ca. ein Drittel aller im Ruhrgebiet tätigen Bergbaubetriebe zum „Bergbauverein“ zusammen, um nach außen eine gemeinsame Plattform zu haben und um nach innen auf Reformen einwirken zu können.



Die Zechenbetriebe rund um Dortmund im Jahre 1900

Die westfälische Großindustrie entstand in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. „Das neue Aktiengesetz von 1870, der große Kriegsbedarf von 1870/71 und der Ausbau des Eisenbahnschienennetzes leiteten die zweite Gründerperiode ein“⁵⁰. Anfang der 1870er Jahre setzte im Ruhrgebiet wie weltweit eine umfassende Hochkonjunktur ein, die Industrie erfuhr einen allgemeinen Aufschwung, das ausländische Kapital wurde durch deutsches ersetzt. Die Reichsgründung hatte in Deutschland einen allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Optimismus zur Folge. Hinzu kam infolge der Kriegsentschädigungen nach dem deutsch-französischen Krieg **1870/71** ein erhöhter Kapitalzufluß in die deutsche Industrie, der die Kohlenachfrage weiter steigen ließ. Von 1870 bis 1873 erhöhte sich die **Förderung** im Ruhrbergbau von 11,6 Mio. t auf 16,1 Mio. t. Die Belegschaft nahm um 56% von 50.500 auf 78.300 zu. Auch die Zahl der Zechen erhöhte sich von 220 auf 271. Infolge der starken Nachfrage stiegen die Kohlepreise um das Doppelte (1870: 7,35 Mark/t, 1873: 15 Mark/t).

Der allgemeine Konjunkturumschwung traf den Bergbau an der Ruhr schwer. Die **Depression** dauerte fast 20 Jahre. Innerhalb von nur sechs Jahren (1873-79) fiel der Preis je Tonne Kohle von 15 auf 4,70 Mark. Trotz der schlechten Preislage stieg die Förderung kontinuierlich an. Die Lage zwang zu Rationalisierungen. Die Zahl der Betriebe nahm unter geringen Schwankungen ständig

ab, und zwar von 277 im Jahre 1874 auf 160 im Jahre 1893. Die durchschnittliche Förderung stieg von 57.000 t je Schachanlage auf 242.000 t, die Belegschaft je Bergwerk von 293 auf 914. 1885 waren 193 Zechen in Betrieb. 97 von ihnen förderten 100.000 bis 500.000 t, und zwar insgesamt rund 75%; 7 Anlagen lieferten mit mehr als ½ Mio. t 16% der Gesamtförderung. Mit der starken Expansion der Eisenschaffenden Industrie wuchs die Kokserzeugung. 1895 war sie fast zehnmal höher als 1875 (0,59 Mio. t / 5,1 Mio. t). In der Depressionsphase kam es zu Zechenschließungen, jedoch auch zu beachtlichen Unternehmenskonzentrationen, denn zum Teil nutzten Großunternehmen die günstige Gelegenheit aus, um Zechen zu erwerben.⁵¹

Die weiteren Entwicklungsstufen lassen sich folgendermaßen kennzeichnen⁵²:

Bergbau	Eisenbahnnetz
1880-1888/90	
Erhöhung der Produktion durch intensive technische und betriebliche Durchbildung des Produktionsvorgangs bei der Kohलगewinnung und –veredlung auf der bis zu dieser Zeit geschaffenen Grundlage	Leistungssteigerung der vorhandenen Betriebsmittel – vor allen Dingen in Bezug auf den Güterverkehr – durch Vereinheitlichung der Anlagen und bessere Ausbildung der Betriebsweise
1888/90-1900	
Weitere Steigerung der Produktion durch fortgesetzte innere Ausgestaltung des Betriebs und flächenmäßige Ausdehnung der Kohलगewinnung nach Norden	Anpassen der Anlagen an die wachsenden Verkehrsaufgaben durch inneren Ausbau des Bezirks selbst und nördliche Erweiterung des Netzes
1900-1914	
Stärkung des Bergbaus vornehmlich im Emschergebiet und weiteres Vordringen in ganzer Breiter bis zur Lippe unter teilweise Überschreitung des Flusses	Entlastung der Rangierbahnhöfe im westlichen Emschergebiet und der von diesem und dem mittleren Bezirk nach Süden führenden Strecken. Stärkung des nördlichen Netzes durch den Bau des zweiten Gleises der Strecke Osterfeld-Hamm und einiger Abfuhrlinien.

„Die Übereinstimmung der beiden Entwicklungsvorgänge ist keine zufällige Erscheinung. Denn die Gestaltung des Eisenbahnnetzes war deshalb von dem Stand des Bergbaus und der Kohलगveredlung so sehr abhängig, weil dieser zunächst einmal der größte Güterverkehrszubringer war. Ferner bildete sich die Grundlage für andere Industrie- und Gewerbebetriebe. Dadurch zog er nicht nur einen größeren Güterverkehr an, sondern er erhöhte auch den Personenverkehr wegen der Anlagerung von Siedlungen an die Zechenanlagen. Damit wurde der Einfluß des Bergbaus auf die Entwicklung des Eisenbahnnetzes weiterhin in mittelbarer Form gestärkt.“⁵³

⁵⁰ Vgl. Winterfeld, Luise von: Dortmund, 174.

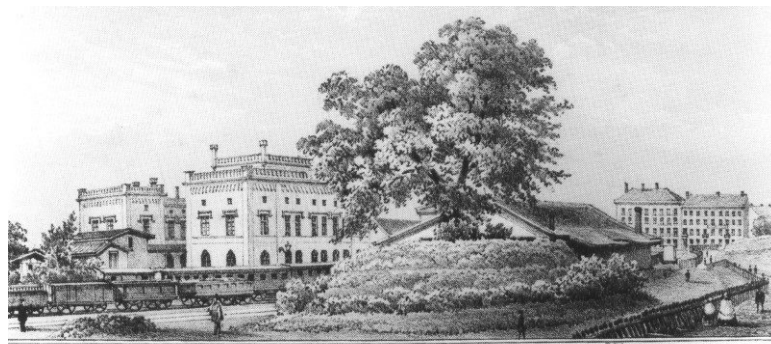
⁵¹ Vgl. Artikel Ruhrbergbau - Geschichte, Kohle, Stahl und Industriekultur <http://www.ruhrbergbau.de>.

⁵² Berg, Aurel: Die Entwicklung der Wechselbeziehungen zwischen Bergbau und Eisenbahnnetz, 1345.

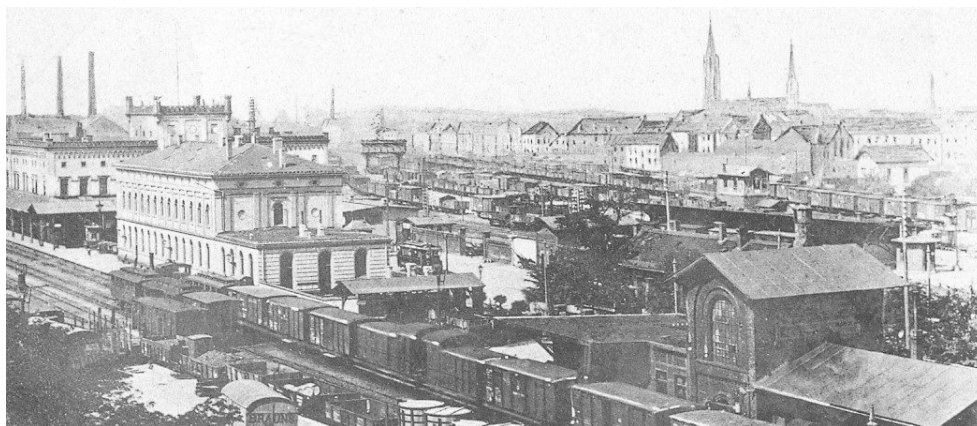
⁵³ Berg, Aurel: Die Entwicklung der Wechselbeziehungen zwischen Bergbau und Eisenbahnnetz, 1346.

Eisenbahnbau im westlichen Deutschland

Die frühesten Eisenbahnpläne im westdeutschen Raum gehen vor allem auf wirtschaftliche Motive zurück. Sie richteten sich besonders auf die Erschließung der gewerblichen Räume.⁵⁶ 1838 wurde die erste Eisenbahnlinie Düsseldorf-Elberfeld bis Erkrath in Betrieb genommen (1841 bis Elberfeld), 1839 die *Rheinische Bahn* ab Köln Richtung Aachen (1841 bis Aachen selbst). 1845 begann die *Köln-Mindener Bahn* – nachdem der Plan bereits 1826 entworfen war – mit dem Bau der Strecke Deutz-Düsseldorf, 1846 weitergeführt bis Duisburg, 1847 über Oberhausen-Altenessen-Dortmund-Hamm-Rheda-Gütersloh-Bielefeld weiter bis Minden, wodurch zusammen mit der Hannoverschen Bahn die Verbindung zwischen Rhein und Nordsee hergestellt wurde. In Westfalen resignierten die Verfechter der Eisenbahnidee nicht. 1847 wurde die *Bergisch-Märkische Bahn* ab Elberfeld bis Schwelm gebaut, 1848 von Schwelm über Hagen nach Dortmund, wo sie Anschluß an die *Köln-Mindener Bahn* erhielt, während sie auf der entgegengesetzten Seite an die Bahn Elberfeld-Düsseldorf anschloß.



Der alte Bahnhof Dortmund mit Vehmlinde



Bahnhof Dortmund

⁵⁶ Um 1890 galt für die Provinz Westfalen: „Schiffbare Flüsse (Weser, Ems, Ruhr, Lippe), gute Landstraßen und zahlreiche Eisenbahnen befördern den Verkehr ungemein. Die wichtigsten Staatsbahnlinien, soweit sie die ganze Provinz durchziehen oder auch nur zu einem Teil berühren, sind: Münster-Emden, Münster-Gronau, Wanne-Haltern-Bremen, Münster-Rheda, Soest-Hamm-Münster, Dortmund-Hamm, Welver-Dortmund, Herne-Dortmund, Oberhausen-Herne, Hochfeld-Bochum-Langendreer, Soest-Nordhausen, Altenbeken-Warburg, Hannover-Löhne-Hamm, Löhne-Rheine, Schwerte-Kassel, Ruhrort-Dortmund-Holzwickede, Essen-Herne, Witten-Dortmund, Schwelm-Soest, Schwelm-Dortmund, Hagen-Voerde, Hagen-Lüdenscheid und Hagen-Betzdorf. Privatbahn ist die Linie Dortmund-Gronau-Enschede“ (Meyers Konversationslexikon. Bd. 16, 557).

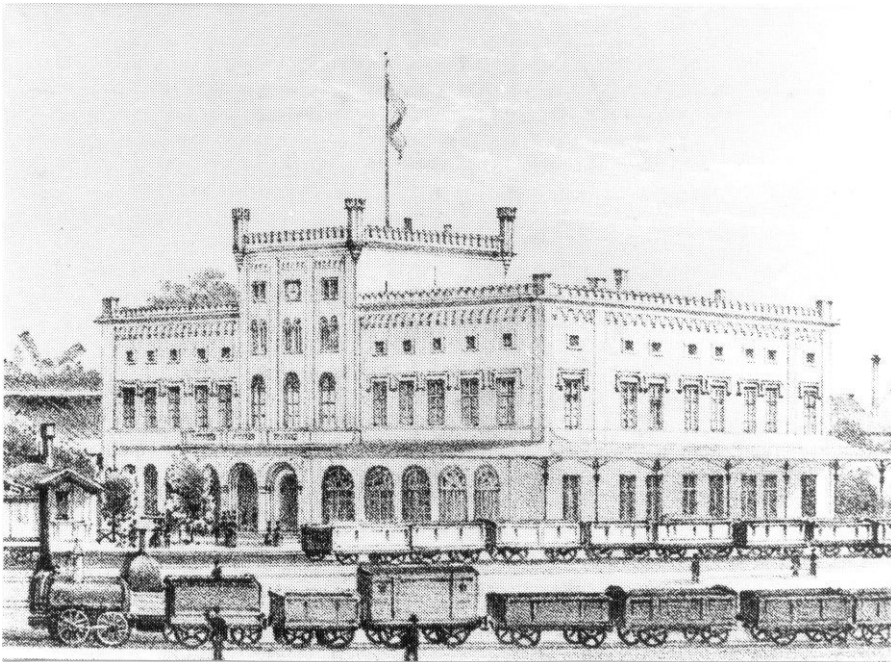
Auch Münster erkannte bald die Bedeutung der Eisenbahn für den wirtschaftlichen Aufschwung. Die Stadt gehörte politisch seit 1815 zum Königreich Preußen, durch ihre Erhebung zur Provinzialhauptstadt wurde sie zum Verwaltungsmittelpunkt der Provinz Westfalen. Der Start in die neue Ära des Verkehrs verlief für Münster eher zögerlich.⁵⁷ Seit den 1830er Jahren gab es Bemühungen um eine Anbindung an das entstehende Eisenbahnnetz. Nach vergeblich versuchten Projekten erhielt am 04.03.1846 die private *Münster-Hammer* Eisenbahngesellschaft die Genehmigung zum Bau ihrer Zweigbahn (Eröffnung am 26.05.1848 mit 4 Zügen täglich in jeder Richtung). Am 05.06.1855 ging das Unternehmen in die *Westfälische Eisenbahn* über. Die Direktion wurde von Paderborn nach Münster verlegt und bestand dort bis 1880 als Vorläuferin der 1895 errichteten Eisenbahndirektion Münster⁵⁸, die die Zuständigkeit für die Strecken zwischen Hamm und der Nordsee erhielt. 1853 übernahm der preußische Staat den Bau der Bahn von *Münster* über *Rheine* zur hannoverschen Landesgrenze und übertrug die Bauausführung der Königlichen Direktion der Westfälischen Eisenbahn. Die Strecke *Münster-Rheine* ging am 23.06.1856 in Betrieb. Die *Hannoversche Westbahn* baute von Rheine weiter über Lingen bis Emden und Löhne. Das Netz der Westfälischen Eisenbahn vergrößerte sich bis 1880 auf 546,66 km. Am 01.04.1880 wurde der Bezirk der Königlichen Direktion der Westfälischen Eisenbahn aufgelöst und mit dem Verwaltungsbezirk der Eisenbahndirektion Hannover vereinigt.⁵⁹ Die Bergisch-Märkische Bahn wollte 1846 die Strecke Dortmund-Münster durch die *Münster-Hammer* Eisenbahngesellschaft bauen lassen (seit 1850 vom preußischen Staat verwaltet). Sie berichtete noch 1856 vom Projekt Dortmund-Rheine, für das sich Ausschüsse in Dortmund, Lünen, Lüdinghausen, Dülmen, Coesfeld und Burgsteinfurt (Rheine fehlte anscheinend) gebildet hatten. Mit der Fertigstellung der Westfälischen Bahn ist es dabei geblieben, doch lebten die Gedanken in den späteren Projekten der Rheinischen Bahn Duisburg-Rheine-Salzbergen (und –Quakenbrück) sowie der Bergisch-Märkischen Bahn Hamm-Osnabrück(-Oldenburg) wieder auf; eine direkte Bahn Münster-Dortmund kam erst viel später, eröffnet 18.10.1928, zustande.⁶⁰ 1850 baute die Westfälische Bahn von Paderborn über Soest nach Hamm zum Anschluß die Köln-Mindener Bahn und die Linie Hamm-Münster. Ab Paderborn wurde die Bahn 1853 nach der entgegengesetzten Richtung bis Warburg zum Anschluß an die hessische Nordbahn verlängert. 1852 wurde die Ruhrort-Krefeld-Kreis Gladbacher Bahn eröffnet.⁶¹ 1856 baute die Köln-Mindener Bahn von Oberhausen bis Emmerich zum Anschluß an die Niederländische Rheinbahn. 1859 wurde die erste Rheinbrücke zwischen Köln und Deutz fertiggestellt und somit ein Übergang von der Rheinischen zur Köln-Mindener Bahn ermöglicht.

⁵⁷ Gussek-Revermann, Anja/Kilian, Heinz: Münster und die Eisenbahn, 9.

⁵⁸ Am 01.04.1895 wurde *Münster* im Zuge der Neuordnung der Staatseisenbahnverwaltungen wieder Sitz der Eisenbahndirektion.

⁵⁹ Vgl. Tempel, Norbert: Die Eisenbahndirektion Münster, in: Lok Report 1 (1972) 16-21.

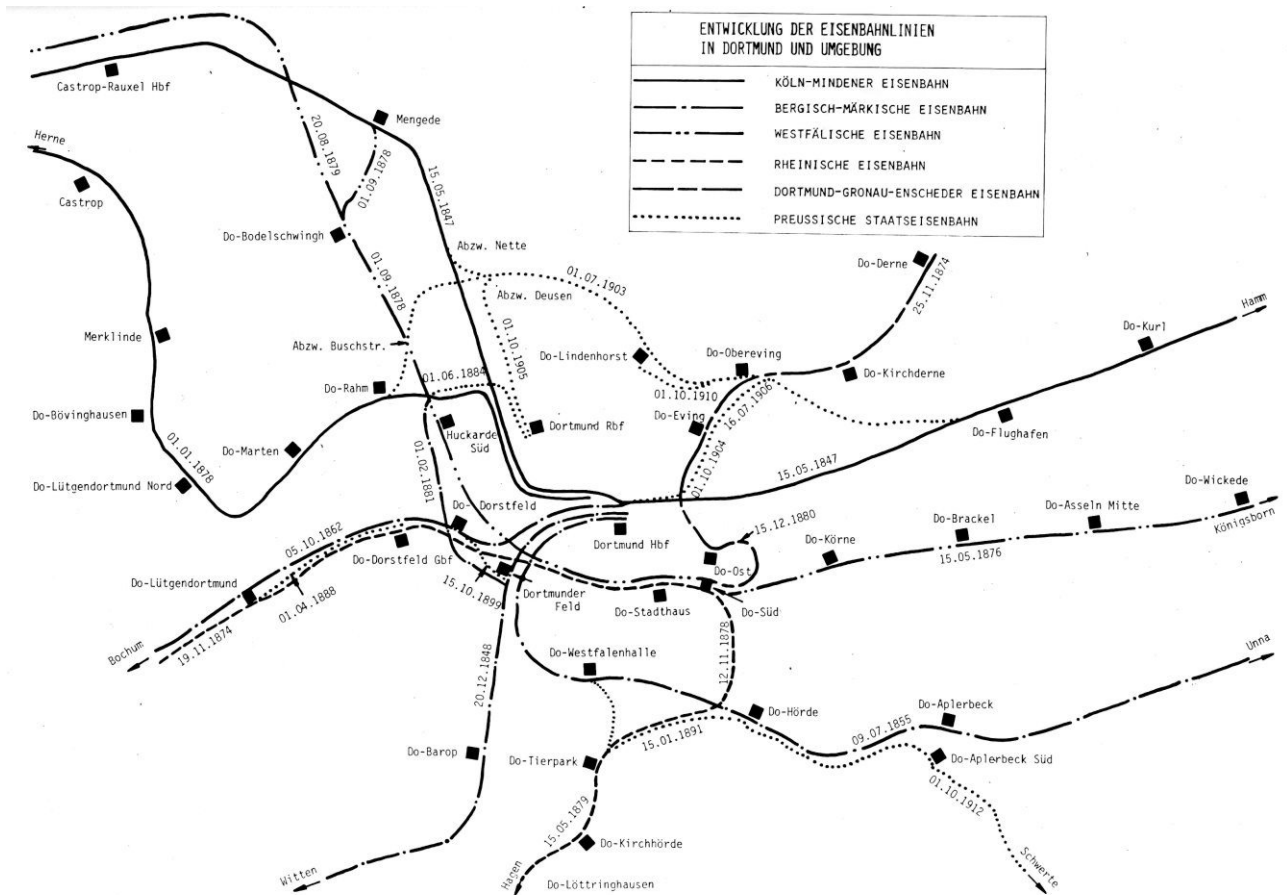
⁶⁰ Vgl. Overmann, Joseph: Die Königlich Westfälische Eisenbahn, in: Archiv für Eisenbahnwesen 63 (1940) 835.



Der alte Hauptbahnhof Dortmund

In den Jahren 1855-1865 wurden in Deutschland durchschnittlich jährlich 553 km Eisenbahn gebaut. Ein Kilometer kostete durchschnittlich 191.500 Mark. Die Betriebskosten betragen in Deutschland 1850 durchschnittlich 50% der Roheinnahmen. Im rheinisch-westfälischen Industriebezirk stritten sich in der Folgezeit vier Großbahnen, nämlich die *Köln-Mindener*, die *Bergisch-Märkische*, die *Rheinische* und die *Westfälische Bahn* um die Vorherrschaft. Die Bergisch-Märkische Bahn baute 1855 die Strecke Dortmund-Soest und 1866 Unna-Hamm, wodurch sie nach Osten und Norden hin von der Köln-Mindener Bahn unabhängig wurde. Die Verdichtung des Eisenbahnnetzes im Ruhrgebiet mit dem Anschluß aller Betriebe kennzeichnete die Entwicklung in den 1870er Jahren. Die Erschließung des Ruhrgebietes als Lieferanten für Kohle und Stahl für die aufstrebende Industrie förderte die Gründung weiterer Eisenbahngesellschaften. „Die Belebung im Eisenbahnbau, die die siebziger Jahre noch einmal hervorbrachte, schenkte Dortmund in der Eisenbahnlinie Dortmund-Lünen-Gronau eine wichtige Ergänzung des Verkehrssystems nach Norden. In diesem Verkehrsweg, an dessen Schaffung der Vizepräsident der Handelskammer, Wilhelm von Born, maßgebend beteiligt war, fand der alte Dortmunder Zug nach dem Meere seinen Niederschlag. In ihm erhielt der Dortmund-Ems-Kanal einen trockenen Vorläufer.“⁶² Zwar hatte Dortmund durch die ersten Eisenbahnlinien gewonnen, doch in den 1860er ging die Entwicklung nicht voran. Von der DGEE-Strecke erhoffte man einen gewissen Ausgleich im Wettbewerb mit anderen Ruhrgebietsstädten.

⁶¹ Vgl. Adolph, Ernst: Ruhrkohlenbergbau, Transportwesen und Eisenbahntarifpolitik, 293f.



Gegen Ende des 19. Jahrhunderts war der Ausbau des Streckennetzes weithin abgeschlossen, seine Struktur durch die Interessen, Lagen und Entwicklungen der Montanindustrie bestimmt. Bei allen Eisenbahnen stand die Bewältigung des Güterverkehrs im Vordergrund. Im Rahmen der Entwicklung der deutschen Eisenbahnen spielt das rheinisch-westfälische Industriegebiet als wichtigstes Kernstück der deutschen Wirtschaft eine ganz besondere Rolle.⁶² 1879 vollendete die Rheinische Bahn ihre Parallellinie zur Bergisch-Märkischen Bahn Düsseldorf-Dortmund (über Elberfeld). Die Köln-Mindener Bahn vollendete 1874 die Strecke Venlo-Büderich-Wesel-Haltern-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg mit Abzweigung Haltern-Wanne. Hierdurch wurde insbesondere das Ruhrrevier unmittelbar mit dem Meer verbunden. Demgegenüber eröffnete die Rheinische Bahn 1879 die Strecke von Duisburg über Dorsten-Coesfeld nach Quakenbrück zum Anschluß an die oldenburgische Linie Osnabrück (Eversburg)-Oldenburg. Auch dehnte sich die Rheinische Bahn durch Ankauf der Bahn Köln-Krefeld zu den belgischen und holländischen Häfen aus. Die Bergisch-Märkische Bahn übernahm Verwaltung und Betrieb der von der holländischen Bahn gebauten und 1880 eröffneten Strecke Bismarck-Winterswijk (Niederländisch-Westfälische Bahn), wodurch sie hauptsächlich Anschluß an die holländischen Häfen erhielt. Auch die 1875 eröffnete Strecke Dortmund-Gronau-Enschede wurde eine starke Abfuhrlinie für Ruhrkohle nach

⁶² Mertes, Paul Hermann: Das Werden der Dortmunder Wirtschaft, 201.

⁶³ Derikartz, Julius: Die Entwicklung der Eisenbahnen, 1001.

Holland. Die Westfälische Bahn suchte endlich 1875 von Soest aus über Welper-Dortmund Anschluß an die Rheinische Bahn, um ihrerseits in das Gebiet von Ruhr und Wupper einzudringen. 1879 baute die Westfälische Bahn eine eigene Linie durch das Ruhrgebiet über Castrop-Herner-Bismarck-Horst-Oberhausen-Sterkrade zum Rhein.⁶⁴

Die *Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft* umfaßte im Jahre 1879 beim Ankauf durch den Staat 1.296 km, davon 1.226 km Hauptbahnen und 70 km Nebenbahnen. Das Unternehmen wurde am 01.01.1880 verstaatlicht, mit 507 Lokomotiven und 14.186 Wagen. Die Auflösung der Gesellschaft erfolgte am 01.01.1886. Ein zeitgenössischer Artikel betont die Bedeutung der Bahngesellschaft: „Das Rheinische Eisenbahnunternehmen beherrscht mit seinen Hauptlinien, zum Theil in Konkurrenz mit anderen, bereits im Staatsbesitz befindlichen Bahnen die große internationale Handelsstraße von Belgien und den Niederlanden nach dem Mittel- und Oberrhein, nach Mainz, Frankfurt a. M., Mannheim, Basel, nach Württemberg und Bayern, der Schweiz, Italien und Oesterreich. Von der Hauptstadt Köln aus erstrecken sich seine Linien fast nach allen wichtigeren Plätzen der Rheinprovinz von politischer, militärischer und wirthschaftlicher Bedeutung, nach den Regierungssitzen Koblenz, Trier, Aachen, Düsseldorf, sowie nach den Vororten des Handels und der Industrie auf beiden Ufern des Rheins. In dem Bergwerks- und Hüttenreviere der Ruhr hat es von Jahr zu Jahr an Bedeutung gewonnen. Seine Verzweigungen treffen hier an den wichtigsten Punkten mit der, nunmehr dem Staatsbesitz gesicherten Köln-Mindener Bahn, mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn oder mit der Westfälischen Staatsbahn zusammen. Kostspielige Bauten sind nicht gescheut worden, um – häufig unmittelbar neben bestehenden Linien älterer Bahnen – in das Verkehrsgebiet der letzteren einzudringen und einen Antheil an dem Verkehr derselben zu erobern. Eine neu eröffnete Zweigbahn sucht über Duisburg-Quakenbrück im Verkehr mit den Häfen an der unteren Weser mit der älteren und kürzeren Köln-Mindener Linie zu konkurriren. Ueber Zevenaar, Nymwegen, Venlo und Herbesthal wird der Verkehr der Rheinlande mit den Niederlanden und Belgien, über Call-Trier mit dem Industriegebiet an der Saar und der oberen Mosel, sowie mit Luxemburg auf dem kürzesten, auch in militärischer Beziehung bedeutsamen Wege vermittelt.

Die Rheinische Eisenbahn gehört hiernach ohne Zweifel zu den wichtigsten Gliedern des preußischen und deutschen, ja des mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes. Sie ist eine Hauptbahn ersten Ranges. Ihre Macht und ihr Einfluß auf dem Gebiet der allgemeinen Verkehrspolitik gewinnen noch dadurch an besonderer Bedeutung, daß die Gesellschaft nicht, wie die Mehrzahl der übrigen preußischen Privatbahnen, für jede Aenderung ihrer Tarife der Genehmigung der Aufsichtsbehörde bedarf, sondern Kraft ihres besonderen Privilegiums innerhalb einer bestimmten Maximalgrenze allgemein gültige Modifikationen selbstständig anzunehmen sich für berechtigt hält. Der Staat kann daher schon aus diesen Gründen auf den Besitz des Rheinischen

⁶⁴ Adolph, Ernst: Ruhrkohlenbergbau, Transportwesen und Eisenbahntarifpolitik, 297.

Eisenbahnunternehmens nicht verzichten, wenn er im Stande sein soll, die auf dem Gebiet der Eisenbahnpolitik ihm obliegenden, in den Motiven des Gesetzes vom 20. Dezember 1879 ausführlich dargelegten Aufgaben voll und ganz zu erfüllen. Die besondere Wichtigkeit der Linien der Rheinischen Bahn für die Landesvertheidigung bedarf keiner Ausführung.“⁶⁵

Die Hauptstrecke Ruhrgebiet-Münster-Osnabrück-Bremen (= Venlo-Hamburger Bahn der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft 1870/73) erhielt eine Wettbewerbslinie: Die Rheinische Bahn baute 1879 die Strecke Oberhausen-Coesfeld-Rheine-Quakenbrück und schloß damit an die 1875 gebaute oldenburgische Staatsbahn Quakenbrück-Oldenburg-(Bremen) an. Die Bahngesellschaften wollten alle möglichst den wichtigen und einträglichen Durchgangsverkehr vom Ruhrgebiet nach Norden und Nordwesten an sich ziehen.⁶⁶ Die um die Erschließung des Ruhrgebiets konkurrierenden drei Giganten unter den preußischen Eisenbahnen, die RhB, die KME und die BME konzentrierten sich neben ihrem Kerngebiet und der gemeinsamen Erschließung der Bergwerke und Hüttenindustrie an der Ruhr auf jeweils eine weitere große regionale Expansionsrichtung: die RhB auf den Verkehr entlang des Rheins und mit Westeuropa, die KME neben ihrer Stammlinie im Ost-West-Verkehr zunächst auf die rechtsrheinische Linie nach Gießen, dann auf eine Verbindung nach Hamburg und die BME auf die Verbindung nach Kassel und Mitteldeutschland durch den Erwerb der Westphälischen Staatseisenbahn sowie der Hessischen Nordbahn.⁶⁷ In gut einem Vierteljahrhundert wurde das Münsterland durch ein Streckennetz voll erschlossen. Neben Münster wurden Dülmen, Coesfeld und Rheine Knotenpunkte des Bahnverkehrs. 1875 wurde die DGEE eröffnet. Mit der Eröffnung der *Münster-Enscheder Eisenbahn* fand Münster Anschluß an das benachbarte Ausland. Die *MEE*, eine Wettbewerbslinie der DGEE, wurde noch während des Baues vom Staat übernommen, der sie 1875 in Betrieb nahm und damit über Hamm-Münster den Wettbewerb aufnehmen konnte. Über den Durchgangslinien wurden die notwendigen Querverbindungen des Landes vernachlässigt. Die Abkürzungslinie *Dortmund-Münster* wurde bezeichnenderweise erst 1928 eröffnet.⁶⁸ Die MEE übertrug am 03.03.1872 Bau, Verwaltung und Betrieb der Westfälischen Eisenbahn. Auch ließ sich der gewinnbringende grenzüberschreitende Fernverkehr nicht von der alten Route über Rheine und Hengelo auf die Gronau-Enscheder locken. 1884 wurde die MEE verstaatlicht. Das Streckenstück Glanerbeek-Gronau ging am 01.04.1884 an den Preußischen Staat über, der Betrieb ab der Grenze oblag der Niederländischen Bahn. Am 01.04.1901 übernahmen die Preußischen Staatseisenbahnen die Bahnstrecke Grenze-Gronau, eine Übereinkunft mit den SS (Staatspoorwegen) setzte jedoch

⁶⁵ No. 5. Provinzial-Correspondenz. Achtzehnter Jahrgang. 28. Januar 1880.

⁶⁶ Neben der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft - beide 1843 gegründet - bemühten sich die Westfälische, die Niederländisch-Westfälische, die Rheinische und schließlich die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft um das Transportgeschäft. Die ältesten Unternehmen hatten den größten Anteil am Verkehrsaufkommen (vgl. Teuteberg, Hans Jürgen: Vom Agrar- zum Industriestaat, 222).

⁶⁷ Vgl. Then, Volker: Eisenbahnen und Eisenbahnunternehmer, 327.

fest, daß die niederländische Bahn den Betrieb gegen eine vereinbarte Vergütung per Zugkilometer weiterhin durchführte (bis 01.06.1921). 1887 wurde die Strecke von Münster nach *Warendorf* und *Rheda-Wiedenbrück* gebaut; 1902 die Westfälische Nordbahn zwischen *Borken* und *Burgsteinfurt*, zu guter Letzt 1908 die Strecke *Münster-Coesfeld-Bocholt-Empel-Rees*.⁶⁹ All diese Bahnstrecken wurden zu ihrer Entstehungszeit vornehmlich im Interesse des Güterverkehrs angelegt, um die Textilindustrie im Westmünsterland und in der Twente mit Kohle zu versorgen, Eisenerz oder Kohle zur Verschiffung zu befördern bzw. landwirtschaftliche Massengüter und Baustoffe. Der Personenverkehr entwickelte sich daneben.⁷⁰ Wenn man das Eisenbahnnetz des Ruhrgebiets kritisch betrachtet, fallen nachteilig das „große Streckengewirr, der gewundene Lauf vieler Linien, das Fehlen verschiedener Nord-Südverbindungen und die oft zu enge Auseinanderlagerung von Bahnanlagen und Zechen“ auf. Die beiden erstgenannten Nachteile sind .. eine Folge des Konkurrenzkampfes der verschiedenen Privatbahngesellschaften. Dieser war noch dadurch besonders verschärft, daß für die letzteren die Eisenbahnen fast nur ein Zweckinstrument zum Geldverdienen waren. Deshalb waren beim Bau der Linien auch mehr finanzieller als volks- und allgemeinverkehrswirtschaftliche Gesichtspunkte maßgebend. Außerdem wurden die genannten Nachteile durch die Struktur des Bergbaus weiterhin verstärkt.⁷¹ Die meisten Bahnstrecken des Ruhrgebiets waren rentable Investitionen, so daß die Eisenbahngesellschaften ihren Aktionären hohe Dividenden zahlen konnten. Angesichts der Ertragslage entschloß sich der Staat zur Übernahme aller Eisenbahnen, was ihm aber nur schrittweise gelang. Wegen der Streitigkeiten zwischen den Privatbahnen, wegen unterschiedlicher Frachtsätze und ihrem Verkehrsmonopol, dem das Publikum fast machtlos gegenüberstand, kam immer mehr der Gedanke der Verstaatlichung auf. Bismarcks Reichseisenbahnprojekt nach der Reichsgründung kam jedoch nicht zustande. In Preußen hielt man allerdings an der Verstaatlichung fest und erwarb sämtliche wichtigere Strecken.⁷² Um 1884 war die Aktion durch Eisenbahnminister von Maybach fast vollendet. Dadurch entstanden viele finanzielle, betriebliche, organisatorische und verkehrliche Vorteile. Die Preußische Staatseisenbahnverwaltung, die ab 1880 die Bahnen des Ruhrgebietes übernahm, sollte das uneinheitliche und zusammenhanglose Netz verknüpfen, aus den selbständigen, ihre eigene Verkehrspolitik treibenden und auch wirtschaftlich nur auf sich abgestellten im Wettbewerb stehenden Privatbahnen eine Einheit bilden, mit möglichst günstigen, betrieblichen und wirtschaftlichen Verhältnissen.⁷³ Die Bestrebungen zum Ausbau und zur Verbesserung der Anlagen erfuhren einen starken Auftrieb durch die Zusammenlegung der Bahnen des Ruhrgebietes 1895 in

⁶⁸ Vgl. Haas, Richard: Die Abhängigkeit des Eisenbahnnetzes von seiner geschichtlichen Entwicklung, 400f.

⁶⁹ Vgl. Kröll, Ulrich: Das Geschichtsbuch des Münsterlandes, 363.

⁷⁰ Vgl. Kröll, Ulrich: Das Geschichtsbuch des Münsterlandes, 363.

⁷¹ Berg, Aurel: Die Entwicklung der Wechselbeziehungen zwischen Bergbau und Eisenbahnnetz, 1346f.

⁷² Unter „Privatbahnen“ versteht man alle nicht dem Staat gehörenden Eisenbahnen, vorzugsweise jedoch die Aktiengesellschaften gehörenden, dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen (vgl. Artikel „Eisenbahnen“, in: Staatslexikon, 567).

der Eisenbahndirektion Essen. Ihr wurde die besondere Aufgabe übertragen „für die eigenartig sprunghaft wachsenden Verkehrsbedürfnisse des Kohlenbergbaues und der darauf beruhenden Schwerindustrie des rheinisch-westfälischen Industriegebietes Bahnanlagen und Betriebsführung auszugestalten und fortzuentwickeln“.⁷⁴ Die Eisenbahn wurde mehr und mehr zum modernen Massentransportmittel und zu einem der Symbole des Industriezeitalters.⁷⁵



Zahlreiche Dampfzüge zum und vom alten Hauptbahnhof sowie rauchende Schornsteine weisen auf das prosperierende Dortmund (Postkarte vor 1910 von „Haupt-Bahnhof-Restaurations Ulmer“)

⁷³ Derikartz, Julius: Die Entwicklung der Eisenbahnen, 1006.

⁷⁴ Derikartz, Julius: Die Entwicklung der Eisenbahnen, 1007.

⁷⁵ Wischermann, Clemens: An der Schwelle der Industrialisierung, 135.



Hauptbahnhof Dortmund (nach 1910) mit Fehmlinde am ehem. Freistuhl

Die Entwicklung der Textilindustrie

Der Raum Westmünsterland war bis 1875 fast vollständig vom großen Verkehr abgeschnitten; der Region kehrten immer mehr einflußreiche und strebsame Familien den Rücken, um dort Fuß zu fassen, wo sich ihnen günstigere Existenzbedingungen boten. Der Wohlstand dieser an Naturprodukten reichen Region begann abzunehmen, weil es durch die fehlende Verkehrsanbindung gewerblichen Unternehmen nicht möglich war, konkurrenzfähig zu sein, neue Absatzmärkte zu gewinnen und am wirtschaftlichen Aufschwung teilzunehmen. Aus dem bis dahin fast ausschließlich landwirtschaftlich geprägten deutsch-niederländischen Grenzgebiet wurde durch die Industrielle Revolution ein bedeutender Standort der Textilindustrie. Die DGEE eröffnete 1875 bis dahin unerschlossene Gebiete. Zunächst hemmte die Verkehrs-, d.h. Eisenbahnferne der Region den Siegeszug der Industrialisierung, den Aufbruch in die Moderne. Den Bau der Bahnstrecken von Münster (MEE) und Dortmund (DGEE) über Gronau nach Enschede förderten Textilindustrielle, um die Konkurrenzfähigkeit ihrer Unternehmen durch den Anschluß an das europäische Schienennetz zu sichern.⁷⁶ Im Westmünsterland haben die Orte stark durch die Eisenbahn profitiert. Die positiven wachstumsfördernden Wirkungen der Eisenbahn traten jedoch nicht automatisch auf, sondern immer nur dann, wenn auch andere Standortfaktoren am Ort vorhanden waren.

⁷⁶ Holländische Interessenten drangen von Gronau über Lünen 1874 nach Dortmund und 1880 von Zutphen bis nach Gelsenkirchen vor (vgl. Weber, Wolfhard: Entfaltung der Industriewirtschaft, 255).

Die Niederländer begannen bereits 1829 mit der Mechanisierung der Textilproduktion, um der englischen Konkurrenz standhalten zu können. Niederländische Unternehmer begründeten auch nach 1850 die ersten mit Dampfkraft mechanisierten Textilfabriken in den kleinen grenznahen Ortschaften von Bocholt bis Gronau. Damit begann eine Entwicklung, die die Region in den folgenden Jahrzehnten zum führenden Standort der deutschen Textilindustrie überhaupt machte. Der Eisenbahnbau brachte einen zusätzlichen Innovationsschub, ohne den der Industrialisierungsprozeß in der Region nicht denkbar gewesen wäre. Westfalen war zur Zeit des Eisenbahnbaus nur eine preußische Provinz. Das rege Engagement der großen Bahnbetreiber in Westfalen hatte seine Ursachen darin, daß sich das Land Mitte des 19. Jahrhunderts in manchen Regionen vom reinen Agrarland zum führenden Bergbau- und Industriestandort mauserte, mit seinem Brennpunkt im Ruhrgebiet. Das Wohlstandsgefälle zwischen den rein industriell geprägten Regionen und den ländlichen Räumen wurde durch die Modernisierung der Landwirtschaft im Gefolge der wachsenden Nachfrage aus den industriellen Ballungsräumen merklich verändert.⁷⁷ Welche Attraktivität der direkte Verkehr vom und zum Ruhrgebiet für das benachbarte Holland sowie für die aufblühende Textilindustrie im nordwestlichen Westfalen um Gronau hatte, zeigt sich an der DGEE. An der Provinzhauptstadt Münster führte sie in etwa 25 km Entfernung via Dülmen und Coesfeld einfach vorbei. Eine schnelle Verbindung war auch hier wichtiger als die Erschließung der Region. Bauherrin war die DGEE, ein Privatunternehmen, an dem niederländische Kaufleute nicht unwesentlichen Anteil hatten – auch aus diesem Grunde wurde die Gesellschaft übrigens erst relativ spät, 1903, in die Königlich Preußischen Staatseisenbahnen eingegliedert.⁷⁸



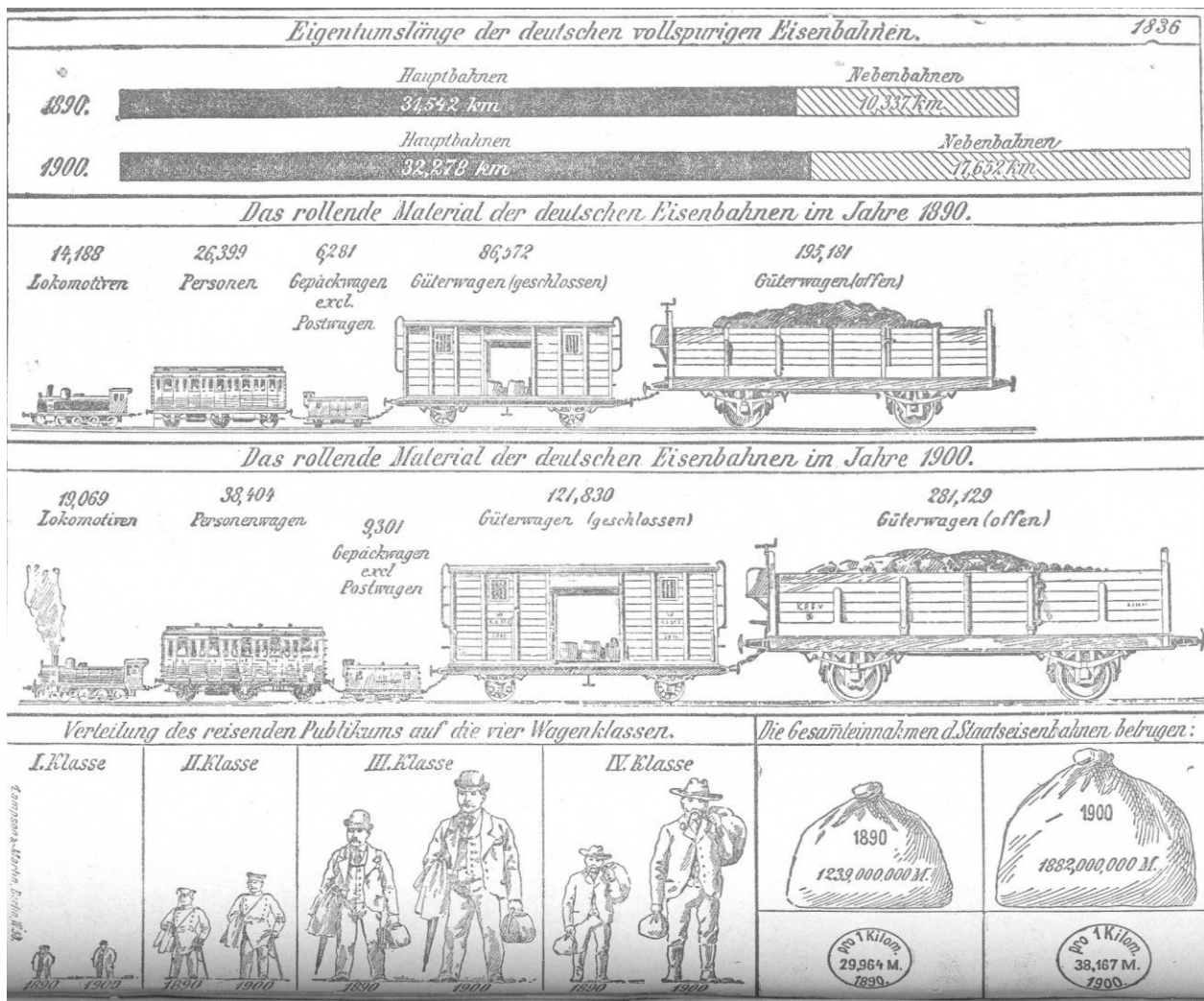
Siegelmarke der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn

⁷⁷ Vgl. Ziegler, Dieter: Die Industrielle Revolution, 136.

⁷⁸ Vgl. Klee, Wolfgang: Eisenbahnen in Westfalen, 29.

3. Eisenbahn und Kapital - Die Disconto-Gesellschaft (1851-1929)

Die Eisenbahn als das innovative Transportsystem des 19. Jahrhunderts revolutionierte das gesellschaftliche wie das individuelle Leben in Stadt und Land und vernetzte das gesamte Land. Sie war ein „Werk des Kapitalismus“, der zu ihrem Bau den Anstoß gab, der Staat war auffallend zurückhaltend. Mit privatem Kapital bemühte man sich die ersten Jahrzehnte hindurch um Bau und Betrieb des neuen Verkehrsmittels, bis dann der Staat auf den fahrenden Zug aufsprang.²



Eigentumslänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen / Das rollende Material im Vergleich 1890 / 1900, Verteilung der Reisenden auf die 4 Wagenklassen, Gesamteinnahmen (Zeitschrift für Lokomotivführer)

Die Eisenbahn war das erste industriell-technische System, das vielen Klassen und Bevölkerungsschichten einen Nutzen versprach. So verringerte sich z. B. die Reisezeit von Dresden nach Leipzig 1838 mit der Eisenbahn von 21 auf 3 Stunden, von Köln nach Berlin von einer Woche

¹ Werner Sombart, 1903.

² Vgl. Bauer, Otto: Bilder aus dem deutschen Wirtschaftsleben des 19. und 20. Jahrhunderts, 112.

auf 14 Stunden.³ Die Post benötigte nur noch Tage statt Wochen auf derselben Strecke. Die Hauptstädte wurden enger mit den Provinzen verbunden. Waren ließen sich schneller absetzen. Die zügigere Fahrt half Verpflegungs- und Übernachtungskosten reduzieren. Menschen und Völker rückten enger aneinander. Der Streckenausbau vollzog sich in einer Atmosphäre fiebriger, spekulativer Haussestimmung und mit zum Teil abenteuerlichen Finanzierungsmethoden. Die umstrittene Figur des Eisenbahnkönigs *Stroussberg* verkörperte dieses Geschäft. Das deutsche Eisenbahnsystem vergrößerte sich zwischen 1875 und 1879 nur mehr von 27.981 um 5.857 auf 33.838 km. In dieser beträchtlich geringeren Zuwachsrate, hinter der sich bereits krasse Fehlinvestitionen verbargen, spiegelte sich die abnehmende Bedeutung des Bahnbaus für die Antriebskraft der deutschen Volkswirtschaft wider.⁴ Seither begann er seine führende Rolle als Rückgrat des deutschen Unternehmer- und Finanzgeschäfts zu verlieren.

Der Zusammenschluß Nordwestdeutschlands unter Preußen nach 1866 und der Wirtschaftsaufschwung in den Gründerjahren nach 1871 fanden im Eisenbahnwesen einen besonders spürbaren Niederschlag.⁵ Außergewöhnlich stark war die Bautätigkeit im rheinisch-westfälischen Industriegebiet, wo der Ausbau des Eisenbahnnetzes das Ausmaß der wirtschaftlichen Entfaltung widerspiegelt. „Das Streben nach internationalen Durchgangslinien führte zu einer Vermehrung der Grenzübergangsstellen nach dem Westen, die in keinem rechten Verhältnis zum wirklichen Verkehrsaufkommen standen. Das westliche Münsterland hat durch diese niederländischen Verbindungen ein relativ dichtmaschiges Netz erhalten, das jedoch die lokalen Verkehrsbedürfnisse fast ganz vernachlässigte.“⁶ Das Westmünsterland besaß als Wirtschaftsraum nur ein geringes Potential an Kleinindustrie, seine Kommunen und Kreise waren zu finanzschwach zur Umsetzung ihrer Eisenbahnwünsche und daher auf fremde Geldgeber angewiesen.⁷ So dauerte es Jahrzehnte, bis die Strecken *Münster-Enschede* und *Dortmund-Gronau-Enschede* Wirklichkeit wurden.⁸ Der Ausbau des Streckennetzes war für Westfalen besonders wichtig, weil hier im Gegensatz zum Rheinland nur wenige Wasserwege verfügbar waren. Der Eisenbahnbau führte zur Verkehrserschließung des Landes und zur Steigerung der Reise- und Transportgeschwindigkeiten sowie der Transportkapazitäten in zuvor unbekanntem Ausmaß. Hinzu kamen die Schaffung von

³ Vgl. König, Wolfgang/Weber, Wolfhard: Netzwerke, Stahl und Strom, 172.

⁴ Vgl. Wehler, H.-U.: Bismarck und der Imperialismus, 65.

⁵ Vgl. Ditt, Hildegard/Schöller, Peter: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Nordwestdeutschland, 164.

⁶ Ditt, Hildegard/Schöller, Peter: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Nordwestdeutschland, 166.

⁷ Vgl. Kilian/Treder/Göbel/Helker: 125 Jahre Strecke Münster-Gronau-Enschede, 9.

⁸ Die Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft MEE konstituierte sich am 07.12.1871 in Münster, nachdem das Stammaktienkapital vollständig gezeichnet war. Die Verträge mit der Baugesellschaft Pleßner in Berlin waren unterzeichnet, nach Eingang der Konzession konnten die Erdarbeiten in kurzer Zeit in Angriff genommen werden. Am 23.12.1871 erteilte das Land Preußen der Münster-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft (MEE) mit einem Gesellschaftskapital von 462.000 Reichstaler die Konzession für den Bau der Strecke, geschätzte Baukosten 7 Mio. Reichstaler (vgl. Kilian/Treder/Göbel/Helker: 125 Jahre Strecke Münster-Gronau-Enschede, 18).

Arbeitsplätzen und die Mobilisierung des Kapitals, verbunden mit einer noch nie dagewesenen Aktienhausse. Erst die Einführung des Massenverkehrsmittels Eisenbahn machte den Transport größerer Gütermengen auch auf weite Entfernungen technisch und wirtschaftlich möglich und schuf somit die Voraussetzungen für den Übergang von der Manufaktur zur industriellen Entwicklung des Landes. Die Lage eines Fabrikbetriebes an einer Eisenbahnlinie wurde zur entscheidenden Frage für dessen Absatz- und damit Entwicklungsmöglichkeiten überhaupt und mindestens in dieser Pionierzeit und später bis zum Höhepunkt der Industrialisierung zeigte sich die standortbildende Funktion der öffentlichen Eisenbahnen.⁹

Die Bedeutung des Eisenbahnbaus für die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands von der Mitte der 1840er Jahre bis zur Gründerkrise von 1873 ist kaum zu überschätzen. Zeitweise waren hier etwa 400.000 Menschen direkt beschäftigt; die Wechselwirkungen von Eisenbahn, Bergbau, Schwerindustrie und Maschinenbau spielten eine starke Rolle. Zunächst behauptete Mitte der 1870er Jahre die Landwirtschaft noch ihre Vorrangstellung gegenüber Industrie und Handwerk, dann beschäftigte innerhalb des gewerblichen Bereichs das Handwerk immer noch mehr Menschen als die Fabrikindustrie, bei die Textilindustrie die Höchstzahl an Beschäftigten aufwies.¹⁰ In erheblichem Maße wurde die spektakuläre Expansion der Eisen- und Stahlindustrie vom Eisenbahnbau angestoßen.¹¹ Der Aufstieg des Steinkohlenbergbaus war direkt und indirekt (über die Entwicklung der Eisen- und Stahlindustrie) aufs engste mit dem Eisenbahnbau verbunden.

Im Sommer 1870 existierten in Preußen bereits über 300 Aktienunternehmungen mit rund 2 ½ Milliarden Mark Kapital. Von der Gesamtsumme des Kapitals entfielen Mitte 1870 auf

Unternehmen	Mio. Mark
Bergbau Hütten- und Salinenwesen	275,41
Banken	94,65
Versicherungsgesellschaften	158,46
Eisenbahnen	1.722,44

Unter den bis 1870 gegründeten **Aktienunternehmungen** herrschte der Eisenbahnbetrieb vor.¹² Bis 1879 waren fast 12% des insgesamt in der deutschen Volkswirtschaft angelegten Kapitals in den Eisenbahnsektor investiert worden. Auf dem Höhepunkt 1879 trug das Eisenbahn-Kapital 62% zum gesamten Kapitalstock bei, der durch Investitionen in gewerbliche Anlagen aufgebaut worden war. In den Boomphasen des Eisenbahnbaus nach 1850 erreichten die Bahnen zwischen 17,5 und 25,8% der Investitionen der Gesamtwirtschaft, sogar in den Baissephasen der Eisenbahnkonjunktur lagen

⁹ Günther, Arno: Die Gemeinwirtschaftlichkeit der deutschen Eisenbahnen, 12.

¹⁰ Vgl. Lenger, Friedrich: Industrielle Revolution und Nationalstaatsgründung, 47.

¹¹ Vorsichtige Schätzungen gehen davon aus, daß sich in der ersten Hälfte der 1850er Jahre die Nachfrage des Eisenbahnbaus auf 36,5 Prozent der inländischen Roheisenproduktion belief. Die Werte sanken erst ab der zweiten Hälfte der 1870er Jahre stärker ab (vgl. Lenger, Friedrich: Industrielle Revolution und Nationalstaatsgründung, 52). Während der beiden Jahre 1871 und 1872 wurden in Preußen zusammen etwa siebenhundertachtzig Aktiengesellschaften gegründet, zum größten Teil in Berlin. So hat die „Gründungsepidemie in Berlin weit ärger gewüthet hat als in Wien“ (Glagau, Otto: Der Börsen- und Gründungsschwindel in Berlin, 62).

¹² Pohle, Ludwig: Die Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens im letzten Jahrhundert, 20.

sie noch bei 11,8 bzw. 11,9%. Selbst in den weniger investitionsfreudigen Jahren 1870-74 gingen noch 18,6% aller Investitionen in den Eisenbahnsektor. Die Eisenbahnen waren damit der investitionsstärkste Einzelsektor der Volkswirtschaft.¹³ Bei den preußischen Privatbahnen lag die Dividende schon in den 1850er Jahren weit günstiger als die der Staatspapiere, in den 1860er Jahren sogar oft auf der doppelten Kurshöhe. Solche glänzenden „Verwertungsaussichten“ wirkten sich für den Eisenbahnbau als ungewöhnlich kraftvoller „Kapitalbildungssog“ aus.¹⁴ Von besonderer Bedeutung für das Zustandekommen der Eisenbahnen waren die Wirtschaftsbürger, die über ein ausreichendes Vermögen und ein hinreichendes wirtschaftliches Interesse an dieser Verkehrsinnovation verfügten: die Großkaufleute und die Bankiers.¹⁵ Beim deutschen Eisenbahnbau erhofften die Investoren eine besonders lohnende **Kapitalverzinsung**, die über die Rendite der vertrauten Staatsobligationen oder Pfandbriefe der ersten industriellen Aktiengesellschaften lag. Innerhalb kurzer Zeit haben die Eisenbahnen die in sie gesetzten Hoffnungen auf Gewinn erfüllt. Sie wurden in der Antizipation künftig steigender Nachfrage sowohl nach verbilligten Transportleistungen als auch nach bestimmten Produkten gebaut. „Die oft unterstellten militärischen Interessen spielten für die erste Generation der Eisenbahnunternehmer so gut wie gar keine Rolle.“¹⁶ Bis etwa 1880 wurde mehr als die Hälfte des Kapitalbedarfs der gesamten Ruhrindustrie aus einheimischen Quellen gedeckt. Erst in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts engagierten sich die großen Aktienbanken, namentlich des Finanzplatzes Berlin, im Ruhrgebiet.¹⁷ Im Jahre 1870 herrschten auf dem Effektenmarkt fast ausschließlich die Eisenbahnwerte. Mit Beginn der Verstaatlichung der preußischen Eisenbahnen ging das Geschäft in deutschen **Eisenbahnaktien** zurück, nur periodisch zeigte sich ein regerer Verkehr bei den an der Berliner Börse noch im Handel befindlichen deutschen Eisenbahnstammaktien, Stammprioritäten und Prioritätsobligationen. Der Erfolgsumbus der Eisenbahnen machte den Wunsch nach ihrer Verstaatlichung verständlich. Die stärksten Rückkoppelungseffekte des Eisenbahnbaus wirkten sich auf die Produkte der anderen Führungssektoren aus: auf Eisen und Stahl, Kohle und Maschinen. Die gewaltige Nachfrage – der Eisenbahnsektor verbrauchte immerhin mehr als die Hälfte der gesamten deutschen Roheisenproduktion - nach Schienen, einem robusten Waggonpark und starken Lokomotiven, nach Kraft- und Arbeitsmaschinen, nach der Armierung von Brücken und Bahnhöfen bildete für die Eisen- und Stahlindustrie seit der Jahrhundertmitte einen wahren Treibsatz. Rund 25 Jahre beherrschte der **Eisenbahnbau** die Schwerindustrie.¹⁸ Der Anreiz für einen forcierten Kohlenbergbau ging in erster Linie vom Eisenbahnbau sowie, dadurch vermittelt, von der Eisen-

¹³ Then, Volker: Eisenbahnen und Eisenbahnunternehmer, 137.

¹⁴ Vgl. Wehler, H.-U.: Deutsche Gesellschaftsgeschichte. Bd.3, 72.

¹⁵ Vgl. Then, Volker: Eisenbahnen und Eisenbahnunternehmer, 144.

¹⁶ Wehler, H.-U.: Deutsche Gesellschaftsgeschichte. Bd.2, 616.

¹⁷ Luntowski/Högl/Schilp/Reimann: Geschichte der Stadt Dortmund, 249.

¹⁸ Vgl. Wehler, H.-U.: Deutsche Gesellschaftsgeschichte. Bd.3, 74.

und Stahlindustrie mit ihrer starken Brennstoffnachfrage aus. Hinzu kam der Energiebedarf der Lokomotiven und für den Hausbrand. 1873 wurden bereits 78% der Ruhrkohle von Eisenbahnen weiterbefördert.

Den eigentlichen Startschuß für ein stetes und laufend an Dynamik gewinnendes industrielles Wachstum gab der Eisenbahnbau seit den 1830er Jahren. Zunächst mußten Schienen, Lokomotiven und Waggons noch importiert werden, doch in kurzer Zeit entwickelte sich die notwendige Industrie in Deutschland, die Produktion von Eisen, Stahl und Kohle stieg rapide an. Zur Sammlung des notwendigen Investitionskapitals¹⁹ wurden Banken und Aktiengesellschaften gegründet. Ein moderner Kapitalmarkt entwickelte sich.²⁰ Die rasante Expansion von Eisenbahn und Schwerindustrie hatte starke Auswirkungen auf das Geld- und Kreditwesen. Ein wesentlicher Effekt des Eisenbahnbaus ist sicherlich in seinem einmaligen Kapitalbedarf zu sehen. Zum ersten Mal in der Geschichte beruhte die Finanzierung nicht mehr auf einzelnen Personen und ihren persönlichen Beziehungen, sondern benötigte Aktiengesellschaften als Basis, um solche kapitalintensiven Großprojekte zu realisieren.²¹

Die deutschen Eisenbahnen waren bis zum Ende der Industriellen Revolution überwiegend Privatbahnen, zu deren Finanzierung ungeheure Kapitalsummen mobilisiert werden mußten. Bereits in den 1840er Jahren war ein beträchtlicher Teil dieser Investitionen auf dem Wege der Aktienemission finanziert worden, die Eisenbahngesellschaften halfen unter Beteiligung der Banken entscheidend mit, diesen noch wenig verbreiteten Unternehmenstyp in Deutschland durchzusetzen. Aktienemission und Bankfinanzierung spielten für die vom Eisenbahnbau profitierende Schwerindustrie ebenfalls eine zentrale Rolle.²² Die **Kapitalbeschaffung** für den Bau der Privateisenbahnen²³ erfolgte nach den für Aktiengesellschaften bestehenden gesetzlichen

¹⁹ Am gesamten deutschen Investitionskapital war bei der absoluten Überlegenheit der Eisenbahninvestitionen die Industrie in der ersten Gründungsphase mit nur 15% beteiligt, doch stieg dieser Anteil 1870-74 auf 28% oder ca. 1 Mrd. Mark (343 Mio. Taler) (vgl. Weber, Wolfhard: Entfaltung der Industriewirtschaft, 214).

²⁰ Vgl. Botzenhart, Manfred: 1848/49, 55.

²¹ Vgl. Condrau, Flurin: Die Industrialisierung in Deutschland, 55.

²² Vgl. Lenger, Friedrich: Industrielle Revolution und Nationalstaatsgründung, 38.

²³ Die notwendige Kapitalbeschaffung für den Bau von Staatseisenbahnen ähnelte derjenigen für Privateisenbahnunternehmungen, da auch Staatsbahnen nur durch geliehene Kapitalien erbaut werden konnten. Die Aufnahme von Staatseisenbahnanleihen war jedoch unabhängiger vom jeweiligen Stand des Geldmarktes als die der Anleihen für Privatbahnen und meist unter günstigeren Bedingungen zu erlangen. Ein Beispiel gesunder Fundierung des Eisenbahnbesitzes bot Preußen. Nach dem preußischen Staatshaushaltsetat für 1884/85 beliefen sich die Einnahmen der Eisenbahnverwaltung auf 552,877,677 Mk., die Ausgaben auf 388,192,855 Mk. und der Jahresüberschuß auf 164,684,822 Mk. Das gesamte in den Bahnen niedergelegte Anlagekapital betrug 3,219,483,270 Mk., der Zinsbedarf für die Eisenbahnkapitalschuld 128,394,275 Mk. Die Reinerträge der Eisenbahnen reichten in Preußen also aus zur Verzinsung der gesamten Eisenbahnkapitalschuld und gewährten noch einen Überschuß von 36,290,546 Mk. Da 1884 für die Verzinsung der gesamten Staatsschulden Preußens nur ein Betrag von 129,496,506 Mk. erforderlich war, so blieb nach Verzinsung der gesamten Staatsschuld aus den Erträgen der Eisenbahnverwaltung noch eine Summe von 35,188,316 Mk. für allgemeine Zwecke des Staatshaushalts übrig. Durch ein Gesetz vom 27.03.1882 wurde die Verstaatlichung der preußischen Bahnen noch mit finanziellen Garantien durch Ansammlung eines Reservefonds gefördert, der den Staatshaushalt schützen und außerdem die Mittel zu einer allmählichen Tilgung des in den Staatseisenbahnen veranlagten Kapitals bieten sollte (vgl. Meyers Konversationslexikon, 1888, Bd.5, 434-439).

Bestimmungen durch Anleihen. Den Teilnehmern an Eisenbahn-Unternehmungen sollte außer der Einzahlung keine weitere Verpflichtung erwachsen, dagegen sollten sie, nach der Höhe der ihnen übergebenen Anteilscheine (Aktien), Anteil an dem nach Abzug der Kosten verbleibenden Gewinne der Unternehmung haben. Jeder Zeichner einer Aktie war Mitglied der Gesellschaft mit der Verpflichtung, sich den Statuten der Gesellschaft zu unterwerfen, und trat ansonsten zum Unternehmen in kein engeres Verhältnis, indem er nur am Gewinn, respektive Verlust der Unternehmung, und in letzterem Falle auch nur bis zur Höhe seines Aktienbetrages, Anteil zu nehmen hatte. Bald entstanden überall Aktiengesellschaften. Der Staat behielt sich die Genehmigung der Statuten vor und überwachte die Gesellschaften. Die Höhe der beschafften Kapitalien richtete sich nach den verschiedenen Bedürfnissen; Länge der Bahn, Umfang des Unternehmens, größere oder geringere Geländeschwierigkeiten, die Preise des zu erwerbenden Grundbesitzes waren hierbei ausschlaggebend.²⁴

Die DGEE war eine Aktiengesellschaft, deren Aktien man lange vor Beginn des Streckenbaus zeichnen konnte. Erst mit den Einlagen der Investoren konnte der Bau der Infrastruktur finanziert werden. Über das zum Bau und für die Beschaffung der Betriebsmittel von den Aktionären einzuzahlende Kapital wurden **Stammaktien**, zuweilen auch **Stammprioritätsaktien** (welche in Bezug auf den Zinsgenuß ein Vorrecht vor den Stammaktien genießen) ausgegeben. Für eine spätere Kapitalbeschaffung verkaufte man, falls die Ausgabe neuer Stammaktien auf Schwierigkeiten stieß, dem Publikum Obligationen, die, wenn sie vor den Stammaktien den Vorzug genossen, den Namen Prioritätsobligationen erhielten. Sie unterschieden sich von den Aktien dadurch, daß sie keine schwankende Dividende, sondern festen Zins gaben. Dieser Zins wurde vom Ertrag abgezogen, bevor auf die Aktien Dividenden verteilt wurden. Zur Sicherung der Prioritätsobligationen wurde das Gesellschaftsvermögen hypothekarisch verpfändet.²⁵

In Preußen waren alle Eisenbahnen zunächst reine Privatunternehmen, deren Betrieb folgte selbstverständlich den Grundsätzen privatwirtschaftlich-kaufmännischer Geschäftsführung zur Erzielung möglichst hoher Gewinne. Deshalb entstanden die ersten Eisenbahnen dort, wo günstige Wirtschafts- und Verkehrsverhältnisse einen sicheren Ertrag und damit eine gute Rendite für das Anlagekapital versprachen.²⁶

Nach dem Ausbau der Hauptverkehrslinien nahm die **Privatspekulation** auch den Bau von Bahnen in weniger frequentierten Verkehrsgebieten in den Blick, mit denen ein Kapitaleinsatz mit geringerem Gewinnreiz verbunden war. Infolgedessen wurde die Beschaffung des Geldbedarfs schwieriger und mißglückte einigen Gesellschaften völlig, zumal das Vertrauen der Kapitalisten

²⁴ Vgl. Haberer, Theodor: Geschichte des Eisenbahnwesens, 16.

²⁵ Vgl. Meyers Konversationslexikon, 1888, Bd.5, 437f.

²⁶ Vgl. Kleinewefers, Gerd: Die Finanzierung der deutschen Privatbahnen, 6.

auch durch übertriebene Spekulationen, die an den Börsen Verluste für die Aktienbesitzer herbeigeführt hatten, vielfach erschüttert war. Daher sollte der Staat intervenieren, um unter Hinweis auf das öffentliche Interesse an der Erweiterung des Eisenbahnnetzes eine staatliche Garantieleistung für den Zinsertrag des Aktienkapitals zu erreichen. Dahin gehende Anträge beantwortete der Staat 1843 mit Zinsgarantie (Subventionen) für einzelne Bahnen durch **Konzessionsurkunden**, natürlich unter Bedingungen, die dem Staat einen gewissen Einfluß auf die Verwaltung der garantierten Bahnen sicherte. Die Privatbahnen mußten sich schon früh einen starken Einfluß der staatlichen Aufsichtsbehörden auf ihr gesamtes Geschäftsgebaren gefallen lassen. Dabei ist neben vielen technischen und administrativen Auflagen vor allem die Genehmigung der **Tarife** zu nennen. Als Unternehmer von Eisenbahnen wurden nur Aktiengesellschaften zugelassen, deren **Aktienkapital** voll gezeichnet war. In Preußen hatte sich der Staat vorbehalten, die Administration der gesamten Bahn und des Betriebs zu übernehmen, falls der Zinszuschuß in drei aufeinander folgenden Jahren zu leisten wäre, oder wenn der Zuschuß in einem Jahr 1 Proz. des gesamten Stammaktienkapitals überstiege.²⁷ Preußen war zunächst im Vergleich zu England und auch Belgien und Frankreich ein wirtschaftlich zurückgebliebener Staat. Mit Beginn des **Eisenbahnbaus** konnte das Kapital angesammelt werden, das dort für eine beschleunigte Industrialisierung nötig war. Das Kapital brachten Privatleute aus Handel und Gewerbe, höhere Beamte und teilweise auch Agrarier, häufig in Form von Aktiengesellschaften²⁸, zusammen. Nachdem die private Investitionsbereitschaft nachgelassen hatte, garantierte der preußische Staat nach 1842 den Aktionären verschiedener Bahnen einen Zinssatz von 3,5 Prozent und übernahm selbst einen Teil des Aktienkapitals. Damit trug Preußen dazu bei, daß das Wachstumstempo der Bahnlinien in Deutschland höher lag als in jedem anderen Land des Kontinents.²⁹ Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gewannen die Banken eine entscheidende Bedeutung für die Industriefinanzierung. Bei der enormen Zahl großer und kleiner Bahnen, die zwischen 1860 und 1870 zur Ausführung gelangten, stieß die Geldbeschaffung auf immer größere Schwierigkeiten, umso mehr als das flüssige Kapital auch anderen industriellen Unternehmungen zufließte.

Der ungewöhnliche wirtschaftliche Aufschwung nach dem siegreich beendeten Krieg mit Frankreich (*Reparationszahlungen*) führte zu dem Irrglauben, die Prosperität würde andauern und

²⁷ Vgl. Meyers Konversationslexikon 1888, Bd.5, 428 bis 447.

²⁸ „Als mit den zeitgenössischen Großunternehmen, insbesondere mit dem investitionshungrigen Eisenbahnbau, die Nachfrage nach mobilem Kapital sprunghaft anstieg, erwies sich die moderne Aktiengesellschaft als ingenieure Erfindung. Dank ihrer ‚Pumpwirkung‘ saugte sie zahllose kleine Beträge zu großen Fonds zusammen, die zunehmend von Großbanken akkumuliert und in die rasch wachsende Industrie- und Verkehrswirtschaft geleitet wurden. Im richtigen Augenblick sprangen daher dem Industriekapitalismus funktional außerordentlich günstige ‚rechtliche Konnexinstitute‘ wie die Aktiengesellschaft und die Investitionsbank zur Seite“ (Wehler, H.-U.: Deutsche Gesellschaftsgeschichte. Bd.2, 554).

²⁹ Vgl. Schlenke, Manfred: Preußen, 221.

sich noch steigern. Das wirtschaftliche Wachstum wurde in Deutschland durch die *Reichsgründung* begünstigt, zudem wurde in Deutschland 1870 die *Konzessionspflicht* für Aktiengesellschaften aufgehoben. Die Folge der weniger strengen gesetzlichen Einschränkungen war die Gründung von über 500 Aktiengesellschaften im Zeitraum von 1871 bis 1873 allein in Preußen. Dadurch wurde immer mehr privates Kapital in die Wirtschaft investiert. Die Wirtschaft wuchs rasant; ebenso stiegen die Kurse der Aktien. Das schaffte Vertrauen in den Markt und veranlaßte weitere Aktionäre zu Aktienkäufen. Doch ausgehend vom Wiener Börsenkrach am 05.05.1873 brachen in der **Gründerkrise** von 1873 zahlreiche der spekulativen Unternehmensgründungen der letzten Dekade wieder zusammen. Die Wirtschaft steckte fortan in einer Krise.³⁰ Ende 1873 stiegen die Zinsen für Kredite stark an, was besonders Eisenbahngesellschaften in Bedrängnis brachte. In der Industrie ging die Produktion zurück, es kam zu umfangreichen Entlassungen und Lohnkürzungen. Ein allgemeiner Rückgang der Nachfrage, der Kaufkraft, des Konsums, der Investitionen und der Preise war zu verzeichnen. Im Mai 1873 mußte die Wiener Börse geschlossen werden, im September die New Yorker Börse. Bankhäuser, Eisenbahngesellschaften und Industrieunternehmen gingen in Konkurs, was wachsende Arbeitslosigkeit, Produktionsrückgang, Verfall der Geldvermögenswerte und Preisstürze zur Folge hatte. Die Gründerkrise wirkte sich ein Jahrzehnt lang auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung aus.³¹ Auffälligstes Merkmal waren die Kursverluste an der Börse. Die Preise für Kohle, Halb- und Fertigfabrikate verfielen. Der Preisverfall bewirkte im Bergbau eine Herabsetzung der Löhne und eine rückläufige Zahl von Beschäftigten.

Vor 1873 war der Eisenbahnbau der wichtigste Motor der Industrialisierung in Deutschland, vor allem dank der großen Rückkoppelungseffekte auf die Eisen- und Stahlindustrie, den Kohlenbergbau und die Maschinenbauindustrie. Nach der Gründerkrise verlor der Eisenbahnbau seine Rolle als bedeutendster Führungssektor an den Bergbau und an die Maschinenindustrie. Doch blieb sein Beitrag zur Wertschöpfung der deutschen Wirtschaft aufgrund zahlreicher im Bau befindlicher neuer Strecken weiterhin beachtlich.

Die **Wachstumsrate der Eisenbahnen** betrug zwischen 1840 und 1873 30,4% in Tonnenkilometern und im Personentransport 15,3%. Zwischen 1874 und 1913 sank sie auf 4,8%

³⁰ „Die Phase der Industriellen Revolution endete mit einem beispiellosen Gründer-Boom seit 1866/67. Doch auch als diese Hochkonjunktur im Gründerkrach von 1873 .. einer tiefen Depression Platz machte, zeigte sich, daß die Industrialisierung damit nicht abbrach, daß das wirtschaftliche Wachstum sich bald wieder erholte und daß in den zweieinhalb Jahrzehnten zuvor 'gleichsam die institutionelle Garantie seiner Fortsetzung' (Borchardt) geschaffen worden war. Die Phase von 1873 bis 1914 läßt sich mit dem Begriff der ‚Hochindustrialisierung‘ überschreiben. Nach einer Phase ungleichmäßig verlangsamten Wachstums und sinkender Preise 1873-1896 folgte 1896 bis 1913 eine stürmische Aufstiegsphase mit leicht inflationärer Tendenz“ (Kocka, Jürgen: Das lange 19. Jahrhundert, 52).

³¹ „Als die industriellen Investitionen ihren fatalen Einbruch nach 1873 erlebten, blieb der Anteil des Eisenbahnbaus vorerst noch um hundertfünfzig Prozent höher als sie. Bis zum Beginn der achtziger Jahre hatte sich jedoch die Illusion unbegrenzter Expansion aufgelöst“ (Wehler, H.-U.: Deutsche Gesellschaftsgeschichte. Bd.3, 583).

bzw. 5,1%. Das Eisenbahnnetz wuchs zwar langsamer, aber die Transportleistung der Eisenbahnen wurde ständig gesteigert. Sie stieg von 10.296 Tonnenkilometern und 5.844 Personenkilometern im Jahre 1874 auf 26.673 Tonnenkilometer und 15.111 Personenkilometern im Jahre 1896.

Die **Transportleistung** deutscher Eisenbahnen³² stieg folgendermaßen:

Jahr	1850	1870	1873	1883	1893	1903	1913
Güterverkehr Milliarden tkm	0,23	5,3					67,7
Personenverkehr Milliarden pkm	0,56	4,4	5,7	7,4	12,7	22,6	41,4

Die Investitionen in Eisenbahnen waren unmittelbar nach 1848/49 hoch, fielen dann in den fünfziger Jahren vorübergehend ab und stiegen seitdem – mit einer scharfen Unterbrechung 1866 – in einer langen Wellenlinie bis zu dem Maximum von 800 Millionen Mark im Jahr 1876. Dabei war der Eisenbahnbau ein Beschäftigungsfaktor ersten Ranges: im Durchschnitt der Jahre 1851/60 verdienten hier rund 220.000 Arbeitskräfte ihr Brot, im folgenden Jahrzehnt 320.000, von 1870 bis 1880 waren es mehr als eine halbe Million, danach meist um 350.000. 1835 wurde mit sechs Kilometern von Fürth nach Nürnberg begonnen. 1848 lagen 5.000 Kilometer Schiene, 1866 fast 15.000, dabei vor allem die großen durchgehenden Hauptstrecken, 1885 waren es mehr als 37.000 Kilometer.³³

In der Periode von 1850 bis 1873 waren die Voraussetzungen für ein künftiges kräftiges Wirtschaftswachstum gelegt worden.³⁴ Das deutsche Reich befand sich auf dem Weg zum Industriestaat. Die *Gründerkrise* führte jedoch zu einer erheblichen Verlangsamung des wirtschaftlichen Wachstums. 1876/77, und noch einmal 1879/80 trat sogar ein absoluter Rückgang des Nettosozialproduktes ein. Im Herbst 1880 war die Talsohle des wirtschaftlichen Einbruchs durchschritten; fortan setzte eine Phase eines im Wesentlichen kontinuierlichen wirtschaftlichen Aufstiegs ein, der nur eine erneute, vergleichsweise insignifikante Stockung erlitt: 1891 begann in Deutschland eine *Wirtschaftskrise*, die bis 1893 dauerte. Die Arbeitslosigkeit stieg schätzungsweise auf 6%. Eine Tonne *Kohle* kostete 1873 27,60 Mark, 1887 nur noch 11,20 Mark. 100 Kilogramm *Roheisen* kosteten 1873 14,55 Mark; 1887 nur noch 4,57 Mark. Dies schlug dann auch auf die Preise für Fertigprodukte aller Art nieder. Die Verbilligung der Industrieerzeugnisse war einerseits auf den technologischen Fortschritt sowie auf wesentlich niedrigere Energie- und Transportkosten zurückzuführen, andererseits auf die erheblich verschärfte Konkurrenz im Markt, die scharfe Preiskalkulation erzwang.³⁵ Der Rationalisierungsdruck ließ nur den leistungsfähigen Unternehmen auf Dauer eine Chance.

³² Vgl. Henning, Friedrich-Wilhelm: Die Industrialisierung, 242.

³³ Stürmer, Michael: Das ruhelose Reich, 74.

³⁴ Vgl. Mommsen, Wolfgang J.: Das Ringen um den nationalen Staat, 47.284f.

³⁵ Vgl. Mommsen, Wolfgang J.: Das Ringen um den nationalen Staat, 285.

Während der **Hochkonjunkturperiode** zwischen 1850 und 1873 erlebte Deutschland den Durchbruch der Industriellen Revolution. Auf diese Aufschwungsphase folgte eine Verlangsamung des wirtschaftlichen Wachstums. Obwohl das Wachstum der Eisenbahnlinien auch nach 1873, zwar gedämpfter noch anhielt, so fehlte doch seither bis in die 1890er Jahre ein vergleichbarer Motor der Entwicklung. Als der Aufwärtstrend, dessen Kontinuität bzw. Rückkehr auch noch nach 1873 jahrelang erhofft wurde, scharf abknickte, wurde die sektorale Überkapazität vor allem der Metall- und Montanindustrie zu einem der Kernprobleme der Wirtschaft.³⁶ Die Periode bis 1896 zerfiel in drei zyklische **Depressionen**, die von zwei Aufschwüngen unterbrochen wurden. Die Weltwirtschaftskrise von **1873** ging in eine bis 1879 währende industrielle Tiefkonjunktur über, die durch schwere Stagnation, rapiden Preisverfall, zeitweilig sogar durch Schrumpfungerscheinungen auf der Mengenseite der Wirtschaft gekennzeichnet war. Vom Herbst 1879 bis Spätsommer **1882** hielt sich die aufsteigende Tendenz, ehe erneut mit Wucht eine zweite, bis 1886 dauernde Depression einsetzte.³⁷ Sie zeigte erneut die ab 1873 vertrauten Krisenerscheinungen: Konkurs- und Bankrotterklärungen nahmen zu, Emissionen und Kredittransaktionen nahmen ab. Das gehemmte Wachstum wich im Herbst 1886 einem steilen Aufschwung, der innerhalb weniger Monate in eine vierjährige Hochkonjunktur überging.³⁸ Die dritte **Depression** setzte im Frühjahr **1890** ein. Mit dem Frühjahr 1895 begann ein furioser wirtschaftlicher Aufschwung, der eine bis 1913 anhaltende **Hochkonjunkturperiode** eröffnete, die zweimal unterbrochen wurde (März 1900-März 1902, Juli 1907-Dezember 1908).³⁹ Diese Hochkonjunktur hielt, von zwei kurzen Rezessionen (1901/02 und 1907/08) unterbrochen, bis zum Ersten Weltkrieg an.⁴⁰ Bei den Unternehmen und Banken breiteten sich Optimismus und eine Euphorie aus, ab 1895 trat eine Art Wirtschaftswunder ein. „Das auffälligste Kennzeichen der Unternehmensentwicklung seit den neunziger Jahren war die Tendenz zum Großbetrieb mit mehr als tausend Beschäftigten.“⁴¹ Kohlebergbau, Eisen- und Stahlindustrie bildeten zwar nicht mehr den Motor der Wachstumsdynamik, wurden aber durch die 1893 einsetzende Hochkonjunktur neu belebt. Die Bedeutung des Ruhrgebiets nahm immer mehr zu, ermöglicht durch eine Konzentrationsbewegung in der rheinisch-westfälischen Schwerindustrie. Nicht nur die Industrie, auch die deutsche Bevölkerung „wuchs zwischen 1890 und 1913 von 49,4 Millionen auf 66,9 Millionen, also gut um ein Drittel“.⁴²

³⁶ Wehler, H.-U.: Bismarck und der Imperialismus, 52.

³⁷ Wehler, H.-U.: Bismarck und der Imperialismus, 43. Nach der ersten Depression ab 1873 setzte ab Herbst 1879 ein verhaltener, kurzlebiger Aufschwung ein. Im Deutschen Reich war das Erlahmen des klassischen Führungssektors, des Eisenbahnbaus, in den frühen achtziger Jahren nicht mehr aufzuhalten, da sein Anteil an den deutschen Nettoinvestitionen auf die Hälfte des Höchstwerts (1875/79) absackte. Die negativen Rückkoppelungseffekte lähmten auch die Aktivität der Schwerindustrie (vgl. Wehler, H.-U.: Deutsche Gesellschaftsgeschichte. Bd.3, 570).

³⁸ Vgl. Wehler, H.-U.: Deutsche Gesellschaftsgeschichte. Bd.3, 575.

³⁹ Vgl. Wehler, H.-U.: Deutsche Gesellschaftsgeschichte. Bd.3, 575.

⁴⁰ Ullrich, Volker: Die nervöse Großmacht, 127.

⁴¹ Ullrich, Volker: Die nervöse Großmacht, 130.

⁴² Ullrich, Volker: Die nervöse Großmacht, 135.

Die Disconto-Gesellschaft

Der **Eisenbahnbau** und der Auf- und Ausbau der Schwerindustrie brachten einen enormen Finanzbedarf mit sich. Das Kreditgeschäft wurde von Privatbankiers dominiert. Der Kreditfinanzierung industrieller Investitionen standen die Privatbankiers bis in die 1840er Jahre hinein fern, sie galt als äußerst riskant. Die Kreditvergabe der **Privatbanken** stellte ein wichtiges Gegengewicht gegen die in der Regel äußerst restriktive Geldmengenregulierung der Regierungen dar.⁴³ Die Emission von Aktien und Obligationen von Wirtschaftsunternehmen gehörten zur Tätigkeit der bis in die 1870er Jahre dominierenden Privatbanken. Dabei nahm die Finanzierung des Eisenbahnbaus eine Schlüsselrolle ein. Noch in den 1840er Jahren wurden in Preußen weit mehr Eisenbahngesellschaften als Industrieaktiengesellschaften konzessioniert. Die Zinsgarantien des preußischen Staates halfen die Zurückhaltung der Anleger zu überwinden. Mit dem raschen Ausbau des Eisenbahnnetzes in Preußen hing zusammen, daß Berlin als Zentrum der Finanzierung an Bedeutung gewann.⁴⁴ Gemessen am Kapitaleinsatz stellten die Eisenbahngesellschaften alle anderen Gründungen weit in den Schatten. Es ist bemerkenswert, welche Kapitalsummen einzelne private Bankhäuser aufzubringen vermochten. Der Eisenbahnbau war in Preußen privater Initiative überlassen, die Bahnstrecken der Anfangszeit wurden alle mit privatem Kapital gebaut. Der Eisenbahnbau wurde „von Privatunternehmern in Angriff genommen, von Kapitalisten, die in diesem neuen Projekt eine sichere Kapitalanlage und eine gute Profitquelle sahen. Diese Kapitalisten dienten zwar mit ihrer Arbeit in allererster Linie ihren ureigensten Interessen; das darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß sie objektiv gesehen der gesellschaftlichen Weiterentwicklung vorwärts halfen. Ihnen allen kommt das Verdienst zu, die Produktivkräfte der Gesellschaft weiterentwickelt und damit dem gesellschaftlichen Fortschritt gedient zu haben“.⁴⁵ Mit dem Eisenbahnbau entstanden **Kreditbanken**, die Industriekredite und Aktien vermittelten. Die Banken nahmen während der deutschen Industrialisierung eine führende Rolle ein.⁴⁶ In der Hauptsache wurden die Mittel der Banken zu direkten, meist langfristigen, teils gesicherten, teils ungesicherten Darlehen an Industrie- und Handelsunternehmungen und zu Gesellschaftsgründungen verwendet. Das preußische *Aktiengesetz* von 1843 regelte den Kapitalmarkt. Die Gründung von **Aktiengesellschaften** nahm nach 1848/49 rapide zu und beschleunigte sich noch einmal fiebrig von 1870 bis 1873: das Kapital der vor 1870 in Preußen gegründeten Aktiengesellschaften betrug insgesamt 9,2 Milliarden Mark (davon 6,4 im Eisenbahnwesen), das Kapital der von 1870 bis 1874

⁴³ Vgl. Lenger, Friedrich: Industrielle Revolution und Nationalstaatsgründung, 73f.

⁴⁴ Vgl. Lenger, Friedrich: Industrielle Revolution und Nationalstaatsgründung, 75.

⁴⁵ Rehbein, Elfriede: Die Anfänge des Eisenbahnwesens in Deutschland, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Hochschule für Verkehrswesen Dresden (1956) H.1, 63f. Zit. bei Günther, Arno: Die Gemeinwirtschaftlichkeit, 12.

⁴⁶ Stolper, Gustav: Deutsche Wirtschaft seit 1870, 30.

gegründeten nicht weniger als 12,9 Milliarden Mark. Die Aktiengesellschaft war die umwälzende Finanzierungsform der Eisenbahn, der Industrie, der Banken und Versicherungen.⁴⁷

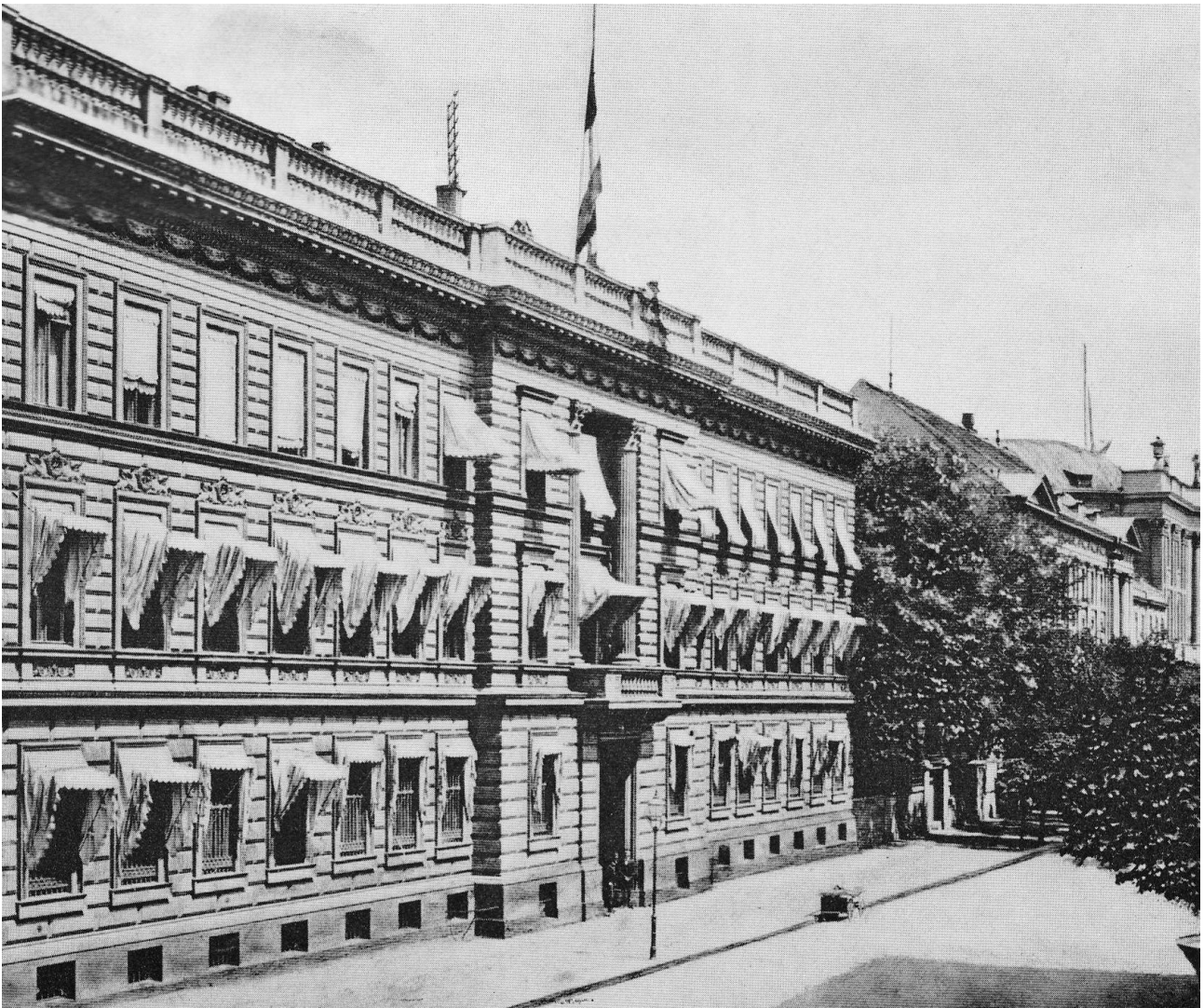
Zusammen mit der deutschen Industrie bildete sich der moderne **Kapitalismus** heraus. „Es war die Zeit der Erfinder und Waffenschmiede, der Eisenbahnkönige und Ruhrbarone, der Finanzartisten und Aktienspekulanten, der Großgrundbesitzer und Konzerngründer – und die Zeit der gewaltigsten sozialen Auseinandersetzungen, die je im westlichen Teil der Welt stattfanden.“⁴⁸ Für 1870 berechnete die Reichsstatistik das zur Anlage und Ausrüstung der Bahnen verwendete **Anlagekapital** auf rund vier Milliarden Mark. Als greifbarste Wirkung auf die Volkswirtschaft übten die Eisenbahnen ihren Einfluß auf die Gestaltung des Effektenmarktes aus. Sie hat sich hauptsächlich aus dem Handel mit Eisenbahnaktien und Obligationen entwickelt. Noch 1870 bestand die Hälfte aller an der Berliner Börse gehandelten Werte aus Eisenbahnwerten (175 von 359).⁴⁹ Somit zog auch das Bankwesen seinen Nutzen aus den Eisenbahnen. Montan- und Maschinenindustrie verdankten ihren Aufschwung im Wesentlichen den Eisenbahnen.⁵⁰ Angesichts der engen Wechselbeziehung zwischen Industrie und Bankwesen war es nur natürlich, daß die Gründungen der Großbanken in die beiden Aufschwungsperioden der frühen 1850er und der frühen 1870er Jahre fielen. Unmittelbaren Anlaß für die Gründung der Disconto-Gesellschaft gaben die wirtschaftlichen Folgen der politischen Ereignisse im Revolutionsjahr 1848, die sich in einer schweren Wirtschafts- und Kreditkrise manifestierten.

⁴⁷ Stürmer, Michael: Das ruhelose Reich, 74f. Wer Aktien kauft, verleiht nicht sein Geld, sondern beteiligt sich an dem Unternehmen, wird Mitinhaber in Höhe des gekauften Anteils am Gesamtkapital der AG. Er hat keinen Anspruch auf Rendite, sondern nimmt voll an Wohl und Wehe der AG teil. Verdient diese gut, wird er eine gute Dividende erhalten und der Kurs seiner Aktie wird hoch sein (vgl. Kleinewefers, Gerd: Die Finanzierung der deutschen Privatbahnen, 22).

⁴⁸ Ogger, Günter: Die Gründerjahre, 13.

⁴⁹ Lange Zeit hindurch war die Eisenbahnaktie die Aktie schlechthin; 1871 wurden zum Beispiel an der Berliner Börse erst neun Industripapiere und 43 Bankaktien neben 175 Eisenbahnaktien gehandelt (vgl. Wurm, Franz F.: Vom Hakenpflug zur Fabrik. Wirtschafts- und Sozialgeschichte Mitteleuropas bis 1850, 238; Ritter, Gerhard A./Kocka, Jürgen (Hg.): Deutsche Sozialgeschichte. Bd.2, 113).

⁵⁰ Vgl. Sombart, Werner: Die deutsche Volkswirtschaft, 243.



Das Hauptgebäude der Disconto-Gesellschaft zu Berlin, Behrenstraße 43/44

Die **Disconto-Gesellschaft**⁵¹ wurde am 06.05.1851 in Berlin nach den Plänen des Aachener Finanziers David Hanseman⁵² als Genossenschaft, „Privat-handelsgesellschaft für Bank-Geschäfte“⁵³, mit 236 Mitgliedern, die zusammen 541.600 Taler einbrachten, gegründet und nahm am 15.10.1851 ihren Geschäftsbetrieb auf. Hanseman zählte wie der Eisenbahnbauer Friedrich Harkort zu den Firmengründern, die begriffen, daß der Kapitalismus nur funktionieren konnte, wenn auch für die Arbeiter hinreichend gesorgt wurde.⁵⁴ Die Kreditgesellschaft hatte zunächst den

⁵¹ Der Rechtsform nach ein privater Verein, der seinen Mitgliedern Wechselkredite bis zu einer Höhe von 10.000 (später 60.000) Talern gewährte. Die Disconto-Gesellschaft war praktisch eine Aktiengesellschaft, ohne dem Aktienrecht zu unterliegen (vgl. Ogger, Günter: Die Gründerjahre, 268f).

⁵² Der preußische Politiker und Wirtschaftsführer David Hanseman (1790-1864) widmete sich besonders dem Ausbau des Eisenbahnwesens. Zeitweise war er Vizepräsident der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft. „Preußens geschicktester und sachkundigster Eisenbahnpionier“ (Klee, Wolfgang: Preußische Eisenbahngeschichte, 46) war ab 1848 preußischer Finanzminister, zog sich bald darauf aus der Politik zurück und wurde Bankier. In seinen Plänen für eine Entfaltung der wirtschaftlichen Kräfte und eine Lösung der sozialen Frage spielte der Aufbau eines dichten Eisenbahnnetzes eine herausragende Rolle. Er wollte die Eisenbahnen schon früh durch Verstaatlichung zu einem organischen Ganzen vereinigen. Sein Sohn Adolf (1826-1903) erhob die Disconto-Gesellschaft zu einem der bedeutendsten Bankinstitute (vgl. Höpfner, Hans-Paul: Eisenbahnen, 12f).

⁵³ Seidenzahl, Fritz: 100 Jahre Deutsche Bank 1870-1970, 295.

⁵⁴ Vgl. Ogger, Günter: Die Gründerjahre, 254f.

Zweck, ihren Mitgliedern billigen und hohen Kredit zu gewähren. Es war dies ein Lieblingsgedanke des im politischen und wirtschaftlichen Leben der damaligen Zeit herausragenden David Hanseemann, der auf diesem Wege besonders den kleinen Kaufleuten die Mittel für einen erfolgreichen Geschäftsbetrieb gewähren wollte.⁵⁵ Der Name Disconto-Gesellschaft wurde gewählt, weil Kredite nur auf Wechselgrundlage an die Mitglieder der Gesellschaft gegeben werden durften. Es war also ein Kreditverein auf Gegenseitigkeit.⁵⁶ Bis Ende 1855 mußte sich die Disconto-Gesellschaft vom lukrativen Aktienhandel und Eisenbahngeschäft fernhalten. 1856 wurde sie umgewandelt in eine wirkliche Bank mit einem Kapital von 30 Millionen M.⁵⁷ Dank der Hochkonjunktur konnte Hanseemann eine grundlegende Statutenänderung durchsetzen, die der Direktion außer der Kreditvergabe endlich auch das Geschäft mit Eisenbahn- und Industrieaktien, die Beteiligung an Anleihen und jeder weiteren Bankaktivität ermöglichte. Damit trat die Disconto-Gesellschaft ihren Siegeszug in der Bankwelt und auf dem Kapitalmarkt Berlins an.⁵⁸ Es verstand sich von selbst, daß bei dem großen Interesse Hanseemanns für Eisenbahnen die Übernahme von Aktien und Prioritätsobligationen von Eisenbahngesellschaften durch die Bank eine besondere Rolle spielte. Die Bank übernahm die ausgegebenen Aktien und Obligationen allein oder gemeinschaftlich mit anderen Banken (Konsortialgeschäft) und verkaufte die Papiere zu möglichst günstigen Kursen an das Publikum.⁵⁹ Die Mitglieder unterschieden sich als Geschäftsinhaber („Direction“), den Trägern der Firma, und als stille Teilhaber, die nach außen nicht in Erscheinung traten. Die offizielle Firma des Bankhauses lautete daher bis 1929 „Direction der Disconto-Gesellschaft“. Die Direction bestand zunächst nur aus David Hanseemann als alleinigem Geschäftsinhaber, er war bereits über 60 Jahre alt, als er die Disconto-Gesellschaft gründete. 1857 holte er seinen Sohn Adolph in die Geschäftsleitung, die bestimmende Persönlichkeit in der schließlich auf sechs angewachsenen Zahl der Geschäftsinhaber. Nach seinem Tod 1864 übernahm sein Sohn die Geschäftsführung und führte die Bank sehr erfolgreich bis zu seinem eigenen Tod 1903. Den Weg zur Großbank allgemeinen Stils trat die Disconto-Gesellschaft zielbewußt erst unter seiner Führung an.⁶⁰ In der deutschen Politik und Wirtschaftsgeschichte spielten Bankiers der Disconto-Gesellschaft häufig eine wichtige Rolle, unter anderem (Amtszeit als Geschäftsinhaber in Klammern): David Hanseemann (1851-1864); Karl Mathy (1855-1857); Adolph von Hanseemann (1857-1903); Adolph Salomonsohn (1869-1888); Alexander Schoeller (1884-1911); Arthur Salomonsohn (1895-1929); Hermann Fischer (1914-1919). Neben Adolph von Hanseemann waren

⁵⁵ Lindenberg, Otto: 50 Jahre Geschichte einer Spekulationsbank, 3.

⁵⁶ Vgl. Ottmann, Karl: Die Eisenbahnen in ihrem Verhältnis zum Staat, 268f.

⁵⁷ Lindenberg, Otto: 50 Jahre Geschichte einer Spekulationsbank, 5.

⁵⁸ Vgl. Wehler, H.-U.: Deutsche Gesellschaftsgeschichte. Bd.3, 87.

⁵⁹ Ottmann, Karl: Die Eisenbahnen in ihrem Verhältnis zum Staat, 268.

⁶⁰ Vgl. Wiedenfeld, Kurt: Deutsche Eisenbahn-Gestalter, 765.

zudem Johannes von Miquel, Emil Hecker, Emil Russell, Max von Schinckel, Franz Urbig, Eduard Mosler und Georg Solmssen als Geschäftsinhaber von Bedeutung.⁶¹

Die Disconto-Gesellschaft war zunächst eine Kreditorganisation mit unbeschränkter Mitgliederzahl, die es sich zur Aufgabe gesetzt hatte, ihren Mitgliedern bis zur vollen Höhe ihrer Geschäftsanteile, von denen satzungsgemäß nur 10% einzuzahlen waren, Diskontkredit zu gewähren, daneben aber in beschränktem Umfang auch Einlagen von Nichtmitgliedern entgegenzunehmen, so daß sich auch ein Kreditgeschäft mit fremden Mitteln entwickeln konnte. Ursprünglich sollte der Höchstbetrag eines Geschäftsanteils 10.000 Taler (= 30.000 Mark) betragen. Dieser Höchstbetrag wurde jedoch bis 1855 auf 60.000 Taler (= 180.000 Mark) erhöht, so daß die Disconto-Gesellschaft aufgrund der geänderten Gesellschafterstruktur 1856 in eine Kommanditgesellschaft auf Aktien umgewandelt wurde. Erst die Umwandlung und die Ausstattung der Bank mit 10 Mill. Taler Stammkapital erlaubten die Teilnahme an großen Kreditoperationen und die Übernahme öffentlicher Anleihen. Im Gegensatz zum problematischen Industriegeschäft wurden in dieser Sparte viel größere Erfolge erzielt. Die bisher als stille Teilhaber fungierenden Mitglieder wurden zu Mitbeteiligten und Aktionären.⁶² Die Disconto-Gesellschaft wurde durch Änderung ihrer Rechtsform eine der ersten deutschen Kreditbanken auf Aktie. Ab 1859 beteiligte sich die Disconto-Gesellschaft auch bei der Emission von preußischen Staatsanleihen. Die Disconto-Gesellschaft in Berlin war seit Mitte des 19. Jahrhunderts unangefochten das bedeutendste Kreditinstitut Deutschlands. Bis 1895 war die Disconto-Gesellschaft ausschließlich in Berlin tätig, in den folgenden Jahren wuchs sie durch Übernahme anderer Bankhäuser zu einer der größten deutschen Banken heran. Erst mit der Gründung der Deutschen Bank 1870 erwuchs ihr eine gleichrangige Konkurrentin. Im Oktober 1929 fand diese Konkurrenz ein Ende, als beide Großbanken zur Deutschen Bank und Disconto-Gesellschaft verschmolzen. Mit dem Wegfall der Namenskomponente Disconto-Gesellschaft im Jahre 1937 schwand aber rasch die Erinnerung an dieses zeitweise größte deutsche Kreditinstitut.

Die Disconto-Gesellschaft beteiligte sich an zahlreichen in- und ausländischen **Eisenbahnunternehmen**; unter ihrer Regie wurde auch die *Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft* errichtet. Die Betätigung der Disconto-Gesellschaft im Eisenbahnwesen war zeitweise sehr rege und im Großen und Ganzen erfolgreich; schon der alte David Hansemann hatte sich vor Begründung der Disconto-Gesellschaft um die ersten Bahnbauten in Deutschland verdient gemacht. Dennoch waren selbst Eisenbahn-Unternehmen etwas, was sich nach strengen Grundsätzen mit den Aufgaben der Banken anscheinend nicht vertrug. Wohl mochten unerwartete

⁶¹ Vgl. Weblinks: [http://www.bankgeschichte.de/02_04_03_detail.php?id=846 Disconto-Gesellschaft (1851-1929)] (der Historischen Gesellschaft der Deutschen Bank).

⁶² Die Disconto-Gesellschaft in der neuen Form gehörte zu den vier sogenannten D-Banken (Deutsche Bank, Disconto-Gesellschaft, Dresdner Bank und Darmstädter Bank), die bis 1929 im deutschen Bankgeschäft die führende Rolle spielten. 1929 wurde die Disconto-Gesellschaft mit der Deutschen Bank und die Darmstädter Bank mit der Dresdner Bank verschmolzen (vgl. Ottmann, Karl: Die Eisenbahnen in ihrem Verhältnis zum Staat, 268).

Schläge seltener eintreten, aber um so wuchtiger trafen sie dann. Solange die Banken dabei nur eine vermittelnde und finanzierende Rolle spielten, während eine bereits bestehende, in der Öffentlichkeit gut eingeführte Eisenbahngesellschaft den Neubau zu leiten und auch das eigentliche Risiko zu tragen hatte, ließ sich dagegen kaum etwas einzuwenden. Sobald aber die Banken selbst den Bau von Eisenbahnen übernahmen oder für ihre Rechnung ausführen ließen, war das Ergebnis gelegentlich sehr unbefriedigend. Starkes Überschreiten der Kostenvoranschläge, dazu andere unvorhergesehene Schwierigkeiten konnten zu so beträchtlichen Verlusten führen, daß weit mehr als das, was an anderen Eisenbahnunternehmungen verdient wurde, verloren ging. Als selbständiger Unternehmer trat die Disconto-Gesellschaft nur bei den folgenden vier Bahnen auf: 1. Eisenbahn *Karlsruhe-Mannheim*, 2. Eisenbahn *Dortmund-Enschede* bei der Teilstrecke Dortmund-Gronau, 3. Eisenbahn *Marienburg-Mlawka*, 4. *Große Venezuelabahn*.⁶³ Der Bau der Eisenbahn Karlsruhe-Mannheim wurde von der Disconto-Gesellschaft im Auftrag der Stadt Mannheim ausgeführt. Die Bahnen Dortmund-Gronau und Marienburg-Mlawka erbaute die Bank „gegen Erstattung der Selbstkosten mit einem entsprechenden Aufschlag“, ein eigentliches Risiko bestand also bei diesen Geschäften für sie nicht, nicht einmal bezüglich ihres Gewinnes.



Siegelverschlußmarke der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn

Die DGEE sollte sich mit ihren Transporten von vor allem Kohle, Eisenerz, Holz und landwirtschaftlichen Gütern als recht profitable Bahnlinie herausstellen. Hingegen führte gerade das größte Eisenbahnunternehmen der Disconto-Gesellschaft, die „Große Venezuela-Eisenbahn“, zu schlimmsten Enttäuschungen, und zwar nicht nur wegen der politischen Wirren in Venezuela, sondern auch wegen des fast unglaublichen Mißverhältnisses zwischen den Voranschlägen und den tatsächlichen Kosten, und absolut genommen wegen der enormen Höhe dieser Kosten, welche man für die „schmalspurige“ Bahn hat aufwenden müssen.⁶⁴ Die Disconto-Gesellschaft unter Adolf Hansemanns Leitung verstand es ansonsten, aus dem Boom der Gründerjahre nach dem Deutsch-Französischen Krieg mit großem Geschick Nutzen zu ziehen, ohne daß sich später Gefahren daraus für sie ergeben hätten. Von den Bahnen, die der finanziellen Mitwirkung der Disconto-Gesellschaft ihre Entstehung mit zu verdanken haben, ist vor allem die *Berlin-Lehrter Bahn* zu erwähnen, die von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft unter Unterstützung seitens der Bank

⁶³ Lindenberg, Otto: 50 Jahre Geschichte einer Spekulationsbank, 83-88.

⁶⁴ Vgl. Lindenberg, Otto: 50 Jahre Geschichte einer Spekulationsbank, 1903, 84f.

ausgeführt wurde, ferner war sie beteiligt bei der *Gotthardbahn* und bei der *Kongobahn*.⁶⁵ Zu den Langzeitbeteiligungen der Disconto-Gesellschaft gehörten bedeutsame Montan-Unternehmen wie die Dortmunder Union und die Gelsenkirchener Bergwerks-AG. Der Aktionsradius der Disconto-Gesellschaft blieb nicht auf Deutschland oder Europa beschränkt. Gerade in den deutschen Kolonialgebieten war die Disconto-Gesellschaft in vielfältiger Weise engagiert, etwa der von ihr gegründeten Neu-Guinea-Compagnie. Die Große Venezuela-Eisenbahn wurde in Zusammenarbeit mit der Norddeutschen Bank, mit der die Disconto-Gesellschaft 1895 eine enge Interessengemeinschaft eingegangen war, verwirklicht. In Südwestafrika finanzierte sie über die Otavi Minen- und Eisenbahngesellschaft den Bau von Bergwerken und Eisenbahnen. Im Fernen Osten faßte sie in China mit der Finanzierung der Schantung-Eisenbahn und der Schantung-Bergbau-Gesellschaft Fuß. Die weltumspannende Tätigkeit führte zwangsläufig immer wieder zu Kapitalerhöhungen und zu einer Vergrößerung des Kreises der Geschäftsinhaber.

Hatten sich während der Eisenbahnrausch der 1860er Jahre die Dividenden wichtiger Bahnen um 30 bis 90 Prozent erhöht, so konnten die sie finanzierenden Banken zwischen 1871 und 1873 Dividenden von 12 bis 25 Prozent ausschütten.⁶⁶

Die Dividendenzahlung der deutschen Großbank Disconto-Gesellschaft gestaltete sich in % des Nennwertes wie folgt⁶⁷:

Jahr	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880
%	24	27	14	12	7	4	5	6,5	10	10

Durch die günstigen Bedingungen nach der siegreichen Beendigung des deutsch-französischen Krieges 1870/71 war für den ökonomischen Fortschritt und den weiteren Aufstieg des Kapitalismus ein erheblicher wirtschaftlicher Aufschwung absehbar. Die bedeutendsten deutschen Banken, darunter die **Disconto-Gesellschaft** und die Bleichröder-Bank⁶⁸, gehörten zu denen, die als erste die vorhandenen Kapazitäten ausweiteten bzw. neue Unternehmen gründeten in den Produktionsbereichen Eisen- und Stahlindustrie, Kohlebergbau, Maschinenindustrie und Waggonbau. Die Gründerjahre führten zu einem erheblichen Produktionsanstieg. Die Jahre 1870 bis 1872 brachten ein Wachstum von rund einem Drittel der Produktion mit sich. Von diesem Aufschwung wurden in einer Art Kettenreaktion die anderen Wirtschaftszweige ebenfalls erfaßt.⁶⁹

„Nach dem 1870er Krieg war durch die französischen Reparationszahlungen Geld so billig geworden, daß in den Jahren 1871-1873 im Deutschen Reich mehr Kapital in neugegründete

⁶⁵ Lindenberg, Otto: 50 Jahre Geschichte einer Spekulationsbank, 83-88.

⁶⁶ Vgl. Wehler, H.-U.: Bismarck und der Imperialismus, 57.

⁶⁷ Stürmer, Michael: Das ruhelose Reich, 83.

⁶⁸ Nach Gerson Bleichröder war Adolf Hansemann der zweitmächtigste Bankier des Kaiserreichs, Chef der Disconto-Gesellschaft und Urheber des folgenschwersten Gründungsschwindels im Ruhrgebiet, was die Aktiengeschäfte mit der „Dortmunder Union“ anging (vgl. Ogger, Günter: Die Gründerjahre, 190).

⁶⁹ Vgl. Ohlsen, Manfred: Der Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg, 209.

Aktiengesellschaften investiert wurde als in den zwanzig Jahren davor. In diesen ‚Gründerjahren‘ wurden in Deutschland 103 neue Aktienbanken, 102 Bauunternehmen, 93 Montanunternehmen und 25 Eisenbahngesellschaften gegründet, insgesamt 843 Aktiengesellschaften.“⁷⁰ Der preußische Staat unterstützte den Gründerrausch noch zusätzlich, indem er zahlreiche Staatsanleihen kündigte und damit Geld auf den Kapitalmarkt warf. Seine verbesserte finanzielle Situation – bedingt durch die französischen Reparationsgelder – machte es ihm außerdem möglich, den großen Banken zu einem für damalige Zeiten lächerlichen Zinssatz von 2,5 Prozent Kredite zu geben. Die „patriotischen Geldmächte“ Hansemann und Bleichröder nahmen das jeweils in Millionenhöhe in Anspruch. Während der Jahre 1871 und 1872 konnte die Disconto-Gesellschaft Dividenden von 24 bzw. 27% verteilen und ihren Geschäftsumsatz verdreifachen. Die Macht dieser Gründerbanken, die in Berlin ihren Hauptplatz hatten, erhöhte sich in diesen Jahren außerordentlich.⁷¹ Nach dem Wiener und dem Berliner Gründerkrach erlitten durch den Kurssturz ihrer Aktien besonders die Besitzer von Eisenbahnwerten, den bis dahin bevorzugten Spekulationsobjekten, enorme Verluste.⁷² Die „große Depression“ wirkte sich bis 1896 aus, war jedoch keine Phase, in der die Produktion zurückging und Gewinne ausblieben.

Die Privatbahnen wurden durch die Emission von **Aktien** finanziert. Der Kapitalmarkt war fast zu allen Zeiten bis zum Ersten Weltkrieg in der Lage und bereit, Eisenbahnaktien aufzunehmen, von wenigen unrentablen und zu eindeutig risikoreichen Papieren abgesehen. Die Privatbahnen wurden aber nicht nur über den Kapitalmarkt finanziert, sondern auch aus Eisenbahngewinnen, sowohl aus nicht ausgeschütteten Gewinnen, als auch aus den Dividenden.⁷³ Neben den gleichzeitig erblühenden Großindustrien – vor allem Kohle, Eisen und Stahl, Textil – standen die Eisenbahnen im Brennpunkt des Geschehens an den Wertpapierbörsen. Gerade sie setzten einer häufig phantastischen Spekulation kaum Grenzen.⁷⁴ Die Zeit ab 1870 war in Deutschland geprägt durch zahlreiche **Gründungen** von Firmen und Aktiengesellschaften, die starke Erweiterung der Industrieproduktion und die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, die im Deutschen Reich maßgeblich durch den Eisenbahnpionier Bethel Henry *Strousberg* betrieben wurde, einem Meister in industriellen und andern Unternehmungen, den man für den gefährlichsten Gründer der Gründerzeit halten konnte.⁷⁵ Selbst der „Eisenbahnkönig“ Strousberg mußte sich auf der Suche nach Überbrückungskrediten in die Hände seiner Konkurrenten begeben. Das waren die mittlerweile von rheinischen Finanziers etablierten großen Aktienbanken, allen voran die Disconto-Gesellschaft mit

⁷⁰ Klee, Wolfgang: Preußische Eisenbahngeschichte, 157. 1871/72 kam bald täglich eine neue Aktie auf den Berliner Kurszettel, während im Königreich Preußen zwischen 1790 und 1870 insgesamt nur etwa 300 Aktiengesellschaften zum Börsenhandel zugelassen wurden (vgl. Ogger, Günter: Die Gründerjahre, 180).

⁷¹ Vgl. Ohlsen, Manfred: Der Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg, 218.

⁷² Vgl. Ohlsen, Manfred: Der Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg, 265.

⁷³ Vgl. Henning, Friedrich-Wilhelm: Die Industrialisierung, 164.

⁷⁴ Vgl. Kleinewefers, Gerd: Die Finanzierung der deutschen Privatbahnen, 5.

⁷⁵ Vgl. Lindenberg, Otto: 50 Jahre Geschichte einer Spekulationsbank, 99.

ihrem Direktor Adolph Hansemann und das Bankhaus Gerson Bleichröder. Sie beteiligten sich zwar an der Rettung der rumänischen Bahnen – Strousberg hatte am 01.01.1871 gegenüber deren Obligationeninhabern erstmals seine Zahlungsunfähigkeit erklärt -, verkauften ihm jedoch teure Kredite und zwangen ihn zum Verkauf der größten Teile seiner Unternehmen.⁷⁶ Strousbergs Konzern war damit aufgelöst. Seine Konkurrenten erwarben auch seine Eisenbahnaktien. Damit gelang es insbesondere der Disconto-Gesellschaft, Strousberg aus allen wichtigen Positionen innerhalb der von ihm gebauten preußischen Bahnen zu verdrängen und von zukünftigen Gewinnen abzuschneiden. Die bekanntesten und wichtigsten Unternehmungen *Strousbergs* waren seine Eisenbahnbauten gewesen. Der Staat wandte in den 1860er Jahren kein Geld für den Eisenbahnbau auf, sondern für politische Zwecke. Auch die einzelnen Provinzen waren dazu nicht in der Lage, und die Banken hatten gerade damals wenig Lust, auf eigenes Risiko Geld für Eisenbahnzwecke herzugeben. Denn darauf, die Aktien mit hohem Ausgabeaufschlag (Agio) im Publikum unterzubringen, war kaum zu rechnen. Man befand sich nach der Hochkonjunktur der 1850er Jahre gerade in einer Zeit langer Stagnation; zudem hatte das Publikum gerade an den mit hohem Agio eingeführten Eisenbahnaktien zum Teil recht bittere Erfahrungen gemacht. Dabei spürte man überall das Bedürfnis nach neuen Bahnverbindungen, „überall bildeten sich Comites aus den einflußreichsten Besitzern und Behörden der Gegend, und sämtliche bestürmten den Minister, ihnen Konzessionen zu erteilen und ihnen durch Staatssubsidien und sonstige Hilfe beizustehen. Wie groß der Wunsch des Ministers auch sein mochte, der allgemein anerkannten Not Abhilfe zu schaffen, so fehlten ihm die Mittel, diese zu befriedigen.“⁷⁷ Zu der Zeit fand Strousberg, anfangs vor allem durch seine Beziehungen zu englischem Kapital, Möglichkeiten, den Eisenbahnbau in großem Stil wieder in Bewegung zu bringen. Seine Erfolge ermunterten später andere, insbesondere die Banken, zur Nachahmung, zumal durch die großen aus dem Eisenbahnbau herrührenden Bestellungen auch die schwer angeschlagene Eisen- und Kohlenindustrie neu belebt wurde. Insgesamt erbaute Strousberg in Deutschland und im Ausland Eisenbahnen von einer Gesamtlänge von mehr als 2.500 km und einem Kapitalwert von über 600 Mill. Mark. Bei solch ausgeweiteten Unternehmen stieg die Gewinnmöglichkeit natürlich genauso wie das Risiko für den Unternehmer.

Der „Große Actien-Crash“, verursacht durch den Untergang des Imperiums des „Eisenbahnkönigs“ Strousberg nach der Rede des Reichstagsabgeordneten *Eduard Lasker*⁷⁸ am 14.01.1873, führte letztlich auch dazu, daß nach 1879 nur noch überregionale Bahnbetriebe der größeren Staaten verblieben. Waren die Eisenbahnen bis dahin der deutschen Kleinstaaterei untergeordnet und in

⁷⁶ Vgl. Roth, Ralf: Das Jahrhundert der Eisenbahn, 124.

⁷⁷ Lindenberg, Otto: 50 Jahre Geschichte einer Spekulationsbank, 100.

⁷⁸ Eduard Lasker (eigentlich: Jizchak Lasker; *14.10.1829 in Jarotschin, Provinz Posen; †05.01.1884 in New York City) war ein preußischer Politiker und Jurist. Er prangerte vor dem Reichstag riskante Spekulationen an den Börsen an und löste so den sogenannten Gründerkrach mit aus.

viele, teils miteinander konkurrierende Privatunternehmen zerteilt, entstanden aus David Hansemanns Anstößen als preußischer Finanzminister 1848 andauernde Bestrebungen, die Bahnlinien staatlich zu organisieren. Letzte in dieser Zeit verstaatlichte Eisenbahnstrecke in Preußen war 1903 die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. Die privaten Eisenbahninvestitionen gingen seit dem Ende der 1870er Jahre drastisch zurück, Preußen konnte daher die gewaltigen Summen für die Verstaatlichung seines privaten Netzes auf dem geradezu gierig wartenden deutschen Kapitalmarkt mühelos unterbringen.⁷⁹ Mit der Verstaatlichung der preußischen Eisenbahnen hatte das Finanzgeschäft der Disconto-Gesellschaft, soweit inländische Bahnen in Betracht kamen, eine erhebliche Einengung erfahren. Andererseits war sie damit mancher Sorgen enthoben, da zu den verstaatlichten Linien auch fünf der bedeutendsten gehörten, die Strousberg ins Leben gerufen und deren Sanierung die Disconto-Gesellschaft nach dessen Sturz in die Hand genommen hatte.⁸⁰

Eisenbahn-Aktien – Kapital für die DGEE

Zur Aufbringung des Kapitals für die DGEE schlossen sich Dortmunder Kapitalgesellschaften zusammen, deren Mitglieder Geschäftsleute waren. Das erforderliche Kapital wurde durch die Ausgabe von Wertpapieren aufgebracht. Mit dem Grundkapital konnte die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft planen und bauen. Mit ihrer **Aktienbeteiligung** leisteten die Provinzen und Gemeindeverbände eine Art öffentlicher Unterstützung von Privateisenbahnbauten, bei der die Gemeindeverbände zu den Baukosten einer im öffentlichen Interesse gelegenen Bahnverbindung durch Übernahme einer entsprechenden Zahl von Aktien zum Nennwert oder einem sonst vereinbarten Kurs beitrugen.⁸¹ Die **Aktie** „war es vor allem, die die rasche Entwicklung des Eisenbahnwesens möglich gemacht hat; gerade auf diesem Gebiet ist jedoch ihre Bedeutung heute nicht mehr die gleiche wie früher, weil das Staatsbahnprinzip mehr und mehr zum Durchbruch gelangt ist, und der Staat seinen Geldbedarf in anderer Weise decken kann. Die Leitung lag anfangs in den Händen der großen Teilhaber, der Einfluß der kleinen Teilhaber war gering. Die allmählich zur Einführung kommende jährliche Rechnungslegung, der periodische Wechsel der Direktoren, der zunehmende Einfluß der Generalversammlung gab der Organisation allmählich einen mehr demokratischen Charakter.“⁸²

Die **Eisenbahnaktien** waren im eigentlichen Sinne **Börsenspekulationspapiere**, während die Obligationen mit Rücksicht auf die Zusicherung eines bestimmten Zinsenertrages mehr den

⁷⁹ Vgl. Wehler, H.-U.: Deutsche Gesellschaftsgeschichte. Bd.3, 589.

⁸⁰ Däbritz, Walther: David Hansemann und Adolph Hansemann, 107f.

⁸¹ Vgl. „Aktienwesen“, in: Röhl, Viktor: Enzyklopädie, Bd.1, 119-124.

⁸² Vgl. „Aktienwesen“, in: Röhl, Viktor: Enzyklopädie, Bd.1, 119-124.

Charakter eines Anlagepapiers trugen. Die **Eisenbahnaktien** unterschieden sich von anderen Aktien vorteilhaft dadurch, daß die Bedingungen ihrer Rentabilität offenkundiger waren als bei anderen Aktienunternehmungen, und daß ihr Ertrag gleichmäßiger war. Die nächsten Motive ihrer Kursänderung waren: die veröffentlichten Nachweise über Betriebsergebnisse; Tarifänderungen; Aussichten oder Befürchtungen bezüglich der Produktion, deren Erzeugnisse der Bahn die meisten Transporte lieferten; Kohlen- und Eisenpreise; etwaige ungünstige Zufälle (Bahnbeschädigungen); zu hoffende Anschlüsse; bevorstehende Konkurrenzbauten. Die **Stammaktien** waren in der Regel um so sicherer, je geringer sie mit Prioritäten belastet waren. Die Kurse der Eisenbahnpapiere waren aber das Resultat nicht nur der tatsächlichen Betriebsverhältnisse, sondern auch der Börsenspekulation.⁸³

Eisenbahnprojekte konnten nur dann verwirklicht werden, wenn das nötige **Kapital** dafür zur Verfügung stand. 1870 fanden fast täglich Zusammenkünfte von Interessenten an der DGEE mit Bankier von Born an der Spitze statt. Einige Zechen haben bis zu 20.000 Taler Aktien erworben.⁸⁴ Verhandlungen mit interessierten Gemeinden etwa des Kreises *Ahaus* führten zur Zeichnung entsprechender Gelder. Der Kreis *Ahaus* zeichnete 70.000 Taler, die an der Bahn partizipierenden Gemeinden und Städte ca. 100.000 Taler. Die Kosten des Gesamtprojekts Dortmund-Enschede beliefen sich auf 6.000.000 Taler, die später noch um 1 Million aufgestockt werden mußten. Die Stadt *Dortmund* war mit einem Anteil von 545.000 Talern beteiligt, während *Enschede* 150.000 Taler und die Stadt *Coesfeld* 30.000 Taler zeichneten.⁸⁵

Für den Bau der DGEE zeichneten im Kreis *Ahaus* am 25.02.1870⁸⁶:

Ahaus	10.000 Taler	Epe	5.000 Taler
Legden	10.000 Taler	Schöppingen Amt	10.000 Taler
Wessum	15.000 Taler	Stadtlohn Stadt	8.000 Taler
Wüllen	10.000 Taler	Stadtlohn Amt	5.000 Taler
Ottenstein Amt	2.000 Taler	Südlohn	5.000 Taler
Nienborg Amt	10.000 Taler	Vreden Stadt (später auf 10.000 erhöht)	5.000 Taler
Gronau	10.000 Taler	Ammeloe	5.000 Taler
		Summe	110.000 Taler

Der Bürgermeister von Coesfeld zeichnete am 16.03.1872: „10.000 Thaler Stamm-Actien und 10.000 Thaler Stamm-Prioritäts-Actien zeichne ich. Der Magistrat gez. (Philipp) Strobandt.“⁸⁷ Zum

⁸³ Die Eisenbahnaktien bildeten früher, als noch viele große Privatbahnen bestanden, eine der Hauptgrundlagen des börsenmäßigen Effektenhandels. Infolge der fortschreitenden Verstaatlichung der wichtigeren Eisenbahnverwaltungen verloren die Eisenbahnaktien für den Börsenverkehr sehr an Bedeutung, so wiesen die Kurszettel der Börsen nur noch die Aktien von Eisenbahnen geringerer Bedeutung sowie von Straßenbahnen auf (vgl. „Aktienwesen“, in: Röll, Viktor: Enzyklopädie, Bd.1, 123f).

⁸⁴ Vgl. Der Berggeist : Zeitung für Berg-, Hüttenwesen u. Industrie 15 (1870).

⁸⁵ Vgl. Lammers, Heinz: Das Dorf Lette erhält Bahnanschluß, 157; sowie StA Coesfeld P372.

⁸⁶ Vgl. StA Vreden: Bestand Ammeloe A714.

⁸⁷ StA Coesfeld P372 Bl.186.

22.04.1872 schlossen sich Coesfelder Kaufleute an (Verzeichnis Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft)⁸⁸ und zeichneten eine Summe von 52.200 Talern:

Magistrat Stadt Coesfeld	20.000	Sterneberg	1.000
Rehanger	1.000	Vissing	1.000
Fischer	1.000	Th. Wolters	600
A. Crone & Comp.	1.000	Lammersmann	2.000
G. Richters	1.000	Dieninghoff	600
Summa	32.200	+ Stadt Coesfeld	20.000
	Summa	52.200	Taler

Zum Vergleich: Die DGEE hatte **1876** ein Kapital von 18.000.000 Mark, die MEE von 3.000.000 Mark Stammaktien, 4.050.000 Mark Prioritäts-Stammaktien, Staatssubvention 462.000 Mark, 4½% Anleihe 1.500.000 = Zusammen 8.262.000 Mark.

Die Disconto-Gesellschaft schätzte die DGEE **1876** folgendermaßen ein: „Die Dortmund-Enscheder Eisenbahn nimmt in der Nähe von Dortmund den Verkehr von mehreren Kohlenzechen auf, kreuzt in Dülmen die Venlo-Hamburger Bahn, sodann in Coesfeld die im Bau begriffene Strecke der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft von Duisburg nach Quackenbrück und schliesst in Enschede inmitten eines verkehrsreichen Fabrik-Districts an das holländische Bahnnetz an. Die Bahn ist, unbeschadet der Solidität, äusserst ökonomisch gebaut und seit dem 1. Januar 1876 dem Betriebe übergeben worden. Im Beginn des Unternehmens war gegründete Aussicht auf Verschmelzung desselben mit einem grossen Bahnsystem vorhanden. Die hierauf abzielenden Verhandlungen führten auch zu einem Ueberlassungsvertrage mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, welcher jedoch nicht die Bestätigung der Königlichen Staats-Regierung fand. Hiernach folgten die Verhandlungen mit einer anderen Eisenbahn-Gesellschaft, welche theils auf den Anschluss an deren Netz, theils auf den Verkauf der Bahn gerichtet waren, aber soweit letzterer in Betracht kam, bei Ausbruch des orientalischen Krieges vertagt werden mussten. Obschon das Unternehmen hinsichtlich seiner Rentabilität zu guten Erwartungen berechtigt, so unterliegt es doch keinem Zweifel, dass eine beschleunigte Entwicklung nur durch Aufgehen in ein grösseres Eisenbahnsystem zu erreichen sein wird. Auf die Opfer, welche hierbei auf uns zurückfallen können, ist bei Bemessung der betreffenden Special-Reserve volle Rücksicht genommen worden.“⁸⁹

Auch für **1877** gab es eine positive Bewertung seitens der Disconto-Gesellschaft: „Unseren Bericht über die äusserst öconomisch gebaute, schon seit dem 1. Januar 1876 dem Betriebe übergebene Dortmund-Enscheder Bahn schlossen wir im vorigen Jahre mit der Bemerkung, dass zweifelsohne eine beschleunigte Entwicklung des Unternehmens nur durch Aufgehen in ein grösseres Eisenbahnsystem zu erreichen sein dürfte, und auf die Opfer, welche hierbei auf uns zurückfallen

⁸⁸ StA Coesfeld P372 Bl.187.

⁸⁹ Vgl. Geschäftsbericht der Disconto-Gesellschaft von 1876.

können, bei Bemessung der betreffenden Special-Reserve volle Rücksicht genommen worden ist. Ob uns indess diese Opfer in dem Masse, wie solche in der Special-Reserve vorgesehen sind, treffen werden, lassen wir heute dahin gestellt sein. Während die früher eingeleiteten Verhandlungen über den Verkauf der Bahn in Folge der Zeitverhältnisse vertagt blieben, sehen wir, dass das Unternehmen, obgleich demselben die wichtigsten Verbindungen noch fehlen, im Betriebe von 1877 nach Deckung der Betriebskosten und der reglements-mässigen Beiträge zum Reserve- und Erneuerungsfonds noch einen kleinen Ueberschuss und in den ersten Monaten des diesjährigen Betriebes bemerkbare Mehr-Einnahmen im Vergleich mit 1877 gehabt hat. Im October v. J. schloss die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft den Vertrag über den Bau der Verbindungsbahn von ihrem Bahnhofe zu Dortmund zum Dortmund-Enscheder Bahnhofe ab. Gegenwärtig wird aber noch über eine Modification dieses Vertrages verhandelt, durch welche auf Verlangen der Staatsregierung auch der Westfälischen Staatsbahn die Theilnahme an dem Bau der Verbindungsbahn ermöglicht werden soll. Nach Herstellung dieser Verbindungsbahn und Eröffnung der im Bau begriffenen Strecke des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens von Duisburg über Coesfeld nach Rheine und Quackenbrück, sowie der gleichfalls im Bau befindlichen holländischen Bahn von Almelo nach Zwolle und Kampen, welche der Dortmund-Enscheder Eisenbahn einen erheblichen Verkehr aus dem Dortmunder Revier nach den Nordseehäfen zuführen werden, dürfte die Lage der letzteren Bahn eine ganz andere sein.⁹⁰

1878: Die DGEE „schreitet in der Entwicklung vor, und verspricht das laufende Jahr bereits eine leidliche Verzinsung der Stamm-Prioritäten. Auch im Uebrigen constatirt der Bericht eine fortschreitende Entwicklung und eine Verminderung der Risiken, für welche Special-Reserven gelegt sind.“⁹¹ „Das abgelaufene Betriebsjahr der Dortmund-Enscheder Eisenbahn wird nach Rücklage in den Reserve- und Erneuerungsfonds für die Stamm-Prioritäts-Actien eine Dividende von $1\frac{1}{3}$ % ergeben, doch lassen die erheblichen Mehr-Einnahmen im laufenden Jahre eine Steigerung der Dividende, selbst unabhängig von der in Ausführung begriffenen Dortmunder Verbindungsbahn, erwarten. Wir gingen bisher von der Ansicht aus, dass die Dortmund- Enscheder Bahn zum Aufgehen in ein grösseres Eisenbahn-System unter entsprechenden Opfern aus unseren Special-Reserven bestimmt sei. Berücksichtigen wir jedoch den Zuwachs des beträchtlichen Verkehrs aus dem Dortmunder Revier nach den Nordseehäfen, auf welchen das Dortmund-Enscheder Unternehmen nach Herstellung jener Verbindungsbahn und Eröffnung der der Vollendung entgegengehenden Strecken des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens von Duisburg über Coesfeld nach Rheine und Quackenbrück, sowie der gleichfalls nahezu vollendeten Bahn von Almelo nach Zwolle und Kampen unbedingt rechnen kann, so gewinnt die Ueberzeugung Raum,

⁹⁰ Vgl. Geschäftsbericht der Disconto-Gesellschaft von 1877.

⁹¹ Vgl. Geschäftsbericht der Disconto-Gesellschaft von 1878.

dass das Unternehmen auch in selbstständiger Entwicklung zur vollen Rentabilität zu gelangen vermag.“⁹²

Die DGEE entwickelte sich positiv und versprach für das Jahr 1879 „bereits eine leidliche Verzinsung der Stamm-Prioritäten. Auch im Übrigen constatirt der Bericht eine fortschreitende Entwicklung und eine Verminderung der Risiken, für welche Special-Reserven gelegt sind.“⁹³ Die Disconto-Bank engagierte sich 1878 in Stamm-Aktien und Stamm-Prioritäts-Aktien der DGEE und der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn (Danzig-Warschau, Preußische Abteilung) mit M 20.248.900,00 gegen M 19.275,504,60 im Jahre 1877.⁹⁴ Das Betriebsjahr 1878 sollte nach Rücklage in den Reserve- und Erneuerungsfonds für die Stamm-Prioritäts-Aktien eine Dividende von 1⅓ % ergeben, doch ließen die erheblichen Mehreinnahmen im laufenden Jahr eine Steigerung der Dividende, selbst unabhängig von der in Ausführung begriffenen Dortmunder Verbindungsbahn, erwarten.⁹⁵ Für die Disconto-Bank zeichnete sich daher ab, daß die DGEE nicht in einem größeren Eisenbahnsystem aufgehen mußte, sondern sich selbständig zu voller Rentabilität entwickeln konnte.

Die DGEE galt – wenn auch ohne Aussicht auf besonders hohe Dividenden – trotz aller Konkurrenz als finanziell durchaus gesichert. Die **Rentabilität** einer Eisenbahn wurde von den Betriebsausgaben mitbedingt, die sich bei der DGEE besonders günstig gestalteten wie selten bei einer Bahn. Sie begannen im Verhältnis zu den Bruttoeinnahmen 1876 bei 91%, gingen bis 1883 auf 47% zurück, hielten sich seitdem unter dieser Zahl und betrugen 1887 nur 44%, 1888 nur 43%.⁹⁶ Deshalb lehnte die Gesellschaft die Offerte des preußischen Staates von 1886 auf Ankauf der Bahn gegen eine Rente von 2¼% für die St.-Aktien und 4% für die St.-Pr.-Aktien bzw. gegen gleichwertigen Umtausch der Aktien in Consols ab.⁹⁷ Allerdings war diese Offerte selbst den in den letzten Jahren bereits gezahlten Dividenden gegenüber niedrig bemessen.⁹⁸ Es erhielten nämlich an Dividenden:

Pro:	1876	1877	1878	1879		
Stamm-Actien:	0%	0%	0%	0%		
Alte Stamm-Prioritäts-Actien:	0%	0%	1,33%	2,30%		
Pro:	1880	1881	1882			
Vereinigte St.- und St.-Pr.Actien	1,33%	2%	2,20%			
Pro:	1883	1884	1885	1886	1887	1888
St.-Actien:	2,33%	2,50%	2,50%	2,50%	2,75%	3,25%
Neue St.-Pr.-Actien:	4,50%	4,50%	4,50%	4,50%	4,50%	4,50%

⁹² Ebda.

⁹³ Disconto-Gesellschaft in Berlin: General-Versammlung am 21.04.1879, 1.

⁹⁴ Disconto-Gesellschaft in Berlin: General-Versammlung am 21.04.1879, 7.

⁹⁵ Disconto-Gesellschaft in Berlin: General-Versammlung am 21.04.1879, 8.

⁹⁶ Vgl. Mayer, Arthur von: Geschichte und Geographie der Deutschen Eisenbahnen, 1065.

⁹⁷ „Consols“ waren „consolidated stocks“, Wertpapiere einer langfristigen, meist niedrig verzinsten Staatsanleihe, die zur Konsolidierung kurzfristiger Schulden oder zur Vereinheitlichung und Zusammenlegung mehrerer älterer und verschieden ausgestatteter Anleihen diente.

⁹⁸ Vgl. Mayer, Arthur von: Geschichte und Geographie der Deutschen Eisenbahnen, 1065.

Im Ø 1883-1888:	
St.-Actien:	2,64%
Neue St.-Pr.-Actien:	4,50%

Die Dividendenberechtigung begann für die DGEE 1876.⁹⁹

(Stamm-Actien/Stamm-Prioritätsactien)

Actiensorten	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889
St.-Actien	0	0	0	0	1,33	2	2,20	2,33	2,50	2,50	2,50	2,75	3,25	3,75
alte St.-Pr.-Act.	0	0	1,33	2,30										
neue St.-Pr.-Act.								4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50

Da sich aus dem Abschluß des ersten vollen Betriebsjahres **1876** ergab, daß es keinen Reinertrag abgeworfen hatte, war seitens der DGEE keine Eisenbahnabgabe auf Grund des Gesetzes vom 30.05.1853 zu entrichten.¹⁰⁰ Der Geschäftsbericht **1876** bezifferte das Anlagekapital der Aktionäre: Bisher wurden vom gesamten Aktienkapital zu 18.000.000 Mark (= 6 Millionen Taler) 90% eingezahlt. Die verbleibenden 10% waren zur Regulierung der letzten Baurechnungen, insbesondere für den Grunderwerb, die Betriebsmittel, den Bahnhof Gronau etc. bestimmt. Das Anlagekapital der DGEE bestand aus 9.000.000 Stammaktien zu 200 Talern, 9.000.000 Stamm-Prioritätsaktien zu 200 Talern. Sie waren nicht im Verkehr. Die Couponverjährung betrug vier Jahre. Publikationsorgane waren: Deutscher Reichsanzeiger, Berliner Börsen-Zeitung, Westfälische Zeitung, Cölnische Zeitung. Beide Aktienkategorien gaben gleiches Stimmrecht: Je 10 Aktien gaben 1 Stimme, als Maximum galten 60 Stimmen für den eigenen wie den fremden Besitz.

Die DGEE besaß **1880** 102 km Baulänge mit einem Anlagekapital von 18.106.089 Mark, somit 176.974 Mark pro km Baulänge.¹⁰¹ „Die Stammprioritäts-Actien und Stamm-Actien der Dortmund Enscheder Eisenbahn sind in einheitliche gleichberechtigte Actien verwandelt worden, welchen für das Jahr 1880 eine Dividende von 1 1/3 % in Aussicht steht. Wenn auch dieses Erträgniss gegen die Dividende des Jahres 1879 von 2 3/10 auf die Stamm-Prioritäts-Actien oder von 1 15/100 % auf alle Actien gleichmässig berechnet, einen kleinen Fortschritt aufweist, so entspricht dasselbe keineswegs den Erwartungen, zu welchen die Bahn bei einer allgemein rationellen Instradierung im Verkehr mit den Nachbarlinien berechtigt ist. Die seit dem 15. December vorigen Jahres eröffnete Verbindung mit der Rheinischen Bahn in Dortmund ist bisher ohne die entsprechende Wirkung geblieben, da die Staatsbahn-Verwaltungen, welche die Dortmund- Enscheder Eisenbahn ringsum einschliessen noch keine directen Transit-Tarife über die Verbindungsstrecke gewähren wollten. Während den benachbarten Linien des Staates die wachsende Kohlen-Zufuhr von den an der Dortmund-Enscheder Bahn gelegenen Zechen zufällt, wird dieser Bahn der ihr naturgemäss

⁹⁹ Vgl. Dividententabelle der gegenwärtigen Privatbahnen, in: Mayer, Arthur von: Geschichte und Geographie der Deutschen Eisenbahnen, Bd.2, VII.

¹⁰⁰ Schreiben des Königlichen Eisenbahn-Kommissariats Coblenz vom 04.09.1877 (STAMS Reg. Arnsberg 20675).

¹⁰¹ Vgl. Böttcher, Werner: Die Privat- und Staatseisenbahnen im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

zukommende Verkehr verkürzt, indem man dem unbedingt ausgesprochenen Grundsatz, dass jede Bahn ihr Gut so weit fährt als sie kann, in dem Maasse folgt, dass solcher Verkehr auf beträchtlichen Umwegen abgelenkt wird, und dass man hierbei bis zu 27 % der durchfahrenen Meilen aus den staatlichen Tarifen ausfallen lässt. Die Direction der Dortmund-Enscheder Eisenbahn hat in Folge dessen eine Beschwerde an den Minister für öffentliche Arbeiten gerichtet und hofft mit vollkommenem Vertrauen auf eine Entscheidung, durch welche der Bahn auch nach der Verstaatlichung der Rheinischen und Köln-Mindener Bahnen eine selbstständige Existenz und Lebensfähigkeit erhalten bleibt.“¹⁰²

Der Personenverkehr blieb seit der Gründung der Bahn fast gleich, er wies **1876** eine Einnahme von 213.152 Mark auf, **1888** von 214.886 Mark, **1881** betrug die Einnahme jedoch nur 181.785 Mark. Der Güterverkehr entwickelte sich dank der im Verkehrsgebiet der Bahn auf hoher Stufe stehenden Landwirtschaft und Industrie, besonders aber wegen der Ergiebigkeit und des großen Absatzfeldes der dort befindlichen Kohlengruben. Als Haupttransportartikel erschienen Kohlen, Eisenerze, Eisen, Holz sowie landwirtschaftliche Erzeugnisse. Der Personenverkehr blieb seit **1883** hinter den „verschiedenen Einnahmen“ erheblich zurück.¹⁰³

1883 stellte sich heraus, daß das Grundkapital der DGEE für den Betrieb der Bahn nicht ausreichte. Ein Kapitalerhöhungsgesuch an den preußischen König Wilhelm erwirkte mit Dekret vom 22.01.1883 die beantragte Kapitalerhöhung um 1,5 Millionen Mark. Zur Finanzierung dieser Summe wurden 2.500 gedruckte Aktien in Höhe von je 600 Mark ausgegeben.¹⁰⁴

Im ersten Betriebsjahr **1876** erbrachte der Güterverkehr 222.140 Mark, stieg dann von Jahr zu Jahr und erreichte **1888** die Höhe von 1.156.035 Mark. 1888 wurden 457.500 Personen befördert, 1.087.405,00 t Frachten und dafür 214.886 Mark bzw. 1.156.035 Mark eingenommen (Gesamteinnahmen 1.764.179 Mark). Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 758.187 Mark, somit verblieb ein Betriebsüberschuß von 1.005.992 Mark. Zur Bewältigung des Verkehrs waren 1888 454 Beamte und Arbeiter, 14 Lokomotiven, 20 Personen- und 1.354 Güterwagen vorhanden, außerdem waren 2 Lokomotiven, 7 Personen- und 290 Güterwagen in Bestellung gegeben.¹⁰⁵

¹⁰² Vgl. Geschäftsbericht der Disconto-Gesellschaft 1880. Laut Geschäftsbericht 1881 entwickelte sich die Lage weiterhin positiv: „Die Rubrik der nicht börsengängigen Werthpapiere mit Specialreserve, die, aus Actien der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und Stamm-Actien der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn bestehend, am 31. December 1880 mit M. 10.589.829,85 aufgenommen waren, ist durch Einführung und Verkauf dieser Actien an der Berliner Börse aufgelöst worden. Dabei verblieb von der Specialreserve ein Betrag von M. 2.357.739,54, der auf die Allgemeine Reserve übertragen wurde. Seit dem Verkauf der Actien haben sich beide Eisenbahn-Unternehmen günstig entwickelt und die Marienburg-Mlawka-Bahn sogar in hervorragender Weise in Folge des bedeutenden Verkehrs, welcher nach längerem Stillstande von und nach Russland der Bahn zugeführt wurde.“

¹⁰³ Vgl. Mayer, Arthur von: Geschichte und Geographie der Deutschen Eisenbahnen, 1065.

¹⁰⁴ Vgl. Lammers, Heinz: Das Dorf Lette erhält Bahnanschluß, 157; Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Arnberg 1872, Nr.26, 227.

¹⁰⁵ Vgl. Mayer, Arthur von: Geschichte und Geographie der Deutschen Eisenbahnen, 1064-1067.

Die auch im Jahre **1884** erzielte Besserung in den Betriebsergebnissen resultierte einerseits aus den fortgesetzten Bemühungen der DGEE, ein günstigeres Verhältnis zwischen Betriebseinnahmen und –ausgaben herbeizuführen, andererseits aus der weiteren Entwicklung des Lokalverkehrs. Für wie bedeutsam eine Aktie gehalten wurde, zeigt diese Vermisstenanzeige von 1887¹⁰⁶:



1888/89 konnte die DGEE folgende Dividenden ausgeben:

Stammaktien Mark	Prioritäts- Stammaktien Mark	Prioritäts- Obligationen Mark	Betriebslänge Kilometer	Dividende in Prozent			
				1889	1888	1889	1888
Bahn	Stammaktien	Stammprioritäten					
DGEE	18.000.000	3.600.000	95,49	3,75	3,25	4,5	4,5 ¹⁰⁷

Der Geschäftsbericht **1891** enthielt eine Übersicht der Lasten und deren Verhältnis zum Reingewinn in den Jahren 1884-1891. Der Reingewinn der DGEE wurde mit 30% Leistungen belastet, davon entfielen auf Steuern 5% auf Rücklagen zur Wohlfahrt der Beamten und Arbeiter rund 2% und auf Rücklagen für Erneuerungsfonds I und die beiden Reservefonds I und II 23%.

Nachdem die DGEE **1896** bei der Regierung beantragte, „ihr zur Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen, sowie zur Vermehrung und Ergänzung der Betriebsmittel die Aufnahme einer dreieinhalbprozentigen Anleihe im Betrage von 6.000.000 M durch Ausgabe auf die Inhaber laufender Anleihscheine zu gestatten“, erhielt sie die Antwort „wollen Wir in Gemässheit des §2 des Gesetzes vom 17. Juni 1833 .. durch gegenwärtiges Privilegium Unsere landesherrliche Genehmigung zur Ausgabe jener Anleihscheine .. ertheilen.“¹⁰⁸ Sie erhielt ihr „Allerhöchstes Privilegium wegen Ausgabe von 6.000.000 Mark dreieinhalbprozentiger Anleihscheine der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft, Ausgabe von 1896. Vom 29. Februar

¹⁰⁶ Kölnische Zeitung vom 30.08.1887.

¹⁰⁷ „Geldmarkt und Börse 1889/90“ in: Meyers Konversationslexikon 1888, Bd.18 Jahres-Supplement 1890-1891, 347.

¹⁰⁸ Eisenbahn-Verordnungs-Blatt, hg. vom Königlichen Ministerium der Öffentlichen Arbeiten Nr.13, 08.04.1896. Bereits 1891 bemühte sich die Hauptversammlung der Aktionäre um eine Erhöhung des Kapitals von 3.600.000 auf 6.000.000 Mark. Der Ausgabepreis der Prioritätsaktien wurde auf 105 Prozent angesetzt. Die Versammlung stimmte zudem einer Dividendenzahlung von 4 Prozent zu (vgl. Leeuwarder courant vom 09.06.1891).

1896“.¹⁰⁹ Die bis zur Höhe von 6.000.000 Mark auszugebenden Anleihscheine wurden in Stücken zu 1.000 Mark unter fortlaufender Nummer von 1 bis 6.000 ausgefertigt.

Im Spätherbst **1898** spekulierte die Presse über den Rentabilitätsverlust der DGEE wegen der neu erbauten Konkurrenzstrecke Courl-Mengede. Im Gegenzug wurde konstatiert, daß bedeutende Zechenanlagen ihre Förderung der DGEE übergaben. Dazu zählte „Zeche Scharnhorst“, die im Herbst 1899 mit der Kohlenförderung beginnen sollte. Im Frühjahr 1900 käme die Zeche „Preußen II“ hinzu, ebenso die Zeche „Minister Achenbach“. Die Trasse der DGEE sei überaus glücklich gewählt worden, da die in nächster Zeit im Bezirk zu erwartenden neuen Zechenanlagen fast einzig und allein Anschluß an die DGEE ermöglichten. Die Entwicklung der DGEE sei noch längst nicht abgeschlossen, die Aktionäre hätten keine Veranlassung, dem Schreckgespenst „Konkurrenz“ solche Bedeutung beizulegen, wie es jüngst die Börse getan habe.¹¹⁰

1903 wurde die DGEE verstaatlicht und die Aktiengesellschaft aufgelöst. Für die **Auflösung der Gesellschaft** galt folgendes Procedere: Sie erfolgte bei Ablauf der vereinbarten Zeitdauer durch Beschluß der Generalversammlung mit wenigstens drei Vierteln des vertretenen Grundkapitals; bei Eröffnung des Konkurses; aber auch noch aus anderen Ursachen. Nach der Auflösung fand die Liquidation statt (wenn nicht der Konkurs eröffnet wurde). Die Liquidation erfolgte, wenn Statut oder Generalversammlung nicht anders bestimmten, durch Mitglieder des Vorstandes; sie konnte aus wichtigen Gründen unter bestimmten Voraussetzungen durch gerichtlich ernannte Liquidatoren erfolgen. Die Liquidatoren hatten die Gläubiger der Gesellschaft aufzufordern, ihre Ansprüche anzumelden. Die Liquidatoren hatten die laufenden Geschäfte zu beenden, Forderungen einzuziehen, das übrige Vermögen in Geld umzusetzen und die Gläubiger zu befriedigen. Sie hatten dabei im allgemeinen die Rechte und Pflichten des Vorstandes; sie unterlagen auch der Überwachung durch den Aufsichtsrat. Sie hatten für den Beginn der Liquidation und weiterhin für den Schluß jeden Jahres eine Bilanz aufzustellen. Das nach Berichtigung der Schulden verbleibende Vermögen wurde nach Ablauf einer einjährigen Wartefrist im Verhältnis des Aktienbesitzes unter die Aktionäre verteilt. Eine Veräußerung des Gesellschaftsvermögens im ganzen (Totalübergang) war nur auf Grund eines Generalversammlungsbeschlusses mit einer Mehrheit von wenigstens drei Vierteln des vertretenen Grundkapitals zulässig. Bei Verstaatlichung oder Kommunalisierung einer Aktiengesellschaft konnte mit Zustimmung der Generalversammlung vereinbart werden, daß die Liquidation unterblieb.¹¹¹

Wie viele andere Bahngesellschaften ging auch die *Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft* am 01.01.**1903** praktisch (mit Gesetzbeschluß vom 08.05.1903 wurde die Gesellschaft

¹⁰⁹ Eisenbahn-Verordnungs-Blatt, hg. vom Königlichen Ministerium der Öffentlichen Arbeiten, Nr.13, 08.04.1896.

¹¹⁰ Vgl. Norddeutsche Allgemeine Zeitung vom 18.11.1898.

¹¹¹ Vgl. „Aktienwesen“, in: Röhl, Viktor: Enzyklopädie, Bd.1, 119-124.

faktisch am 01.07.1903 aufgelöst) in das Eigentum der *Königlich-Preußischen-Eisenbahn-Verwaltung* über. Somit erweiterte sich das preußische Schienennetz um 96,89 km Hauptbahn. Für das Aktienkapital von 30.000.000 Mark wurden Staatsschuldverschreibungen ausgegeben zum Nennbetrag von 60.000.000 Mark (3%ig). Die Gesamtleistung des Staates betrug 66.647.000 Mark, auf 1 km Bahnlänge angerechnet: 687.363 Mark. Das Grundkapital betrug 32.597.000 Mark, angerechnet auf 1 km Bahnlänge 336.433 Mark. Dem Staat fielen zur freien Verfügung Aktienfonds im Werte von 5.107.225 Mark anheim.¹¹² Die westfälische Privatbahn weigerte sich bis zuletzt standhaft, sich von Preußen verstaatlichen zu lassen.

¹¹² Vgl. Klee, Wolfgang: Preußische Eisenbahngeschichte, 230f.

4. Die Konzession zum Bau und Betrieb der DGEE

In den Ländern, wo ein Privatbahnbau überhaupt zulässig war, behielten sich die Regierungen stets vor, Herstellung und Betrieb einer Eisenbahn zu beeinflussen, ohne Rücksicht auf die sonst in ihrer Gesetzgebung geltenden Grundsätze über Gewerbefreiheit. Die Unternehmer mußten zunächst die Erlaubnis einholen für die notwendigen **Vorarbeiten**, die Trassierung, Vermessung und Anfertigung eines genauen Situations- und Höhenplans der Gegend. Diese erste Konzession war die **Vorkonzession**. Sie erlosch mit dem Ablauf des vorgeschriebenen Zeitraums sowie bei Nichterfüllung der daran geknüpften Bedingungen. Den nächsten Schritt bildete die Berechtigung der Gesellschaft durch die Regierung zur Anlage der Bahn, die eigentliche **Konzession**. Diese setzte voraus¹: 1) den Nachweis der erlangten Vor- oder Projektierungskonzession; 2) die Darlegung der Vorteile der projektierten Bahn für das öffentliche Interesse; 3) den gehörig ausgearbeiteten Plan des ganzen Unternehmens sowie das Projekt nebst Kostenanschlag und Zeitangabe für den Beginn und die Vollendung des Baues; 4) die Darlegung der Art und Weise der Beschaffung der nötigen Geldmittel; 5) die Geschäftsführung und Leitung in ihren wesentlichen Grundzügen, insbesondere, falls das Unternehmen ein gesellschaftliches war, den Inhalt der Gesellschaftsstatuten. Unter Umständen wurden auch die Hinterlegung einer Kautions sowie der Nachweis darüber gefordert, daß bereits ein hinlänglicher Fonds für das Unternehmen gesichert sei. Die **Konzession** wurde in der Regel nur auf eine bestimmte Zeit gegeben, nach deren Ablauf entweder das Eigentum der Bahn (Grund und Boden und Bauwerke) mit Ausschluß des Mobilienvermögens und der zum Betrieb erforderlichen Einrichtungen und Realitäten unentgeltlich auf den Staat überging, oder gegen Entschädigung von diesem erworben werden konnte. Zugleich enthielt die Konzession neben anderen Befugnissen vor allem das Recht der Expropriation des zum Bau und Betrieb notwendigen Areals sowie zur zeitlichen Benutzung fremden Grundeigentums für die Bedürfnisse des Bahnbaus gegen Entschädigung und das Recht der Ausübung der Bahnpolizei auf Bahngelände, während sie zugleich die den Eisenbahnen im öffentlichen Interesse aufzuerlegenden Verpflichtungen, namentlich gegenüber der Postverwaltung, der Telegraphie und der Militärverwaltung, festsetzte.² Eine Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn war „die von der Staatsgewalt ausgehende Verleihung des Rechts zur Unternehmung einer Eisenbahn“. Das Eisenbahnunternehmensrecht Privater (Gesellschaften und Einzelpersonen) war an eine besondere Bewilligung (Konzession) geknüpft, weil Bau und Betrieb von Eisenbahnen starke Eingriffe in öffentliche und private Interessen bedeuteten. Das durch die Konzession begründete

¹ Vgl. hierzu Art. „Eisenbahn (Konzessionierung)“, Meyers Konversationslexikon, 1888, Bd.5, 437f.

² Meyers Konversationslexikon, 1888, Bd.5, 437.

Recht war ein Privileg, dessen näheren Inhalt der Wortlaut der Konzession bestimmte. Die Form der Konzession war gewöhnlich die eines einseitigen Akts (Gesetz oder Konzessionsurkunde).³ Die Erteilung der Konzession lag im freien Ermessen des Staates.

Vorarbeiten

Der Staat war nicht gezwungen, die Konzession unter gewissen Voraussetzungen zu erteilen. Die Konzession wurde jedenfalls versagt, wenn das Unternehmen, sei es aus sachlichen Gründen (Verletzung anderer erheblicher, öffentlicher Interessen), sei es mit Rücksicht auf die Person des Unternehmers (Mangel an erforderlichen finanziellen Mitteln oder an Vertrauenswürdigkeit), unzulässig oder wenn es nicht nützlich oder nicht ausführbar sein sollte. Der Nachweis der Ausführbarkeit und des wirtschaftlichen Nutzens des Unternehmens wurde meist auf Grund sog. allgemeiner Vorarbeiten verlangt; die Durchführung dieser Vorarbeiten, bei denen, wenn auch nur vorübergehend, fremde Interessen berührt wurden, war ebenfalls nur mit staatlicher Bewilligung zulässig. In Preußen sollte der Nachweis der Nützlichkeit aus Sicht des öffentlichen Interesses dadurch erbracht werden, daß aus zuverlässigen Quellen die Erheblichkeit des Personen- und Güterverkehrs zwischen den betreffenden Orten und die hauptsächlichsten Gegenstände des Warentransports ausgewiesen wurden. In erster Linie war die Bedeutung der Bahn für den öffentlichen Verkehr maßgebend.⁴ Die Ausführbarkeit des Unternehmens war durch Vorlage einer Skizze der Bodenverhältnisse, insbesondere auch der Neigungen und Krümmungen, und eines Kostenvoranschlags ersichtlich zu machen.⁵ Die ministeriellen Bestimmungen vom 09.08.1845 (revidiert im Oktober 1871) enthielten nähere Vorschriften über die Vorarbeiten zum Nachweis der Ausführbarkeit des Unternehmens. Falls bei den Vorarbeiten in fremdes Grundeigentum eingegriffen wurde, so hatte der Eigentümer dies gegen Entschädigung zu dulden. Derartige Vorarbeiten genehmigte der Minister der Öffentlichen Arbeiten, Eingriffe in fremdes Grundeigentum die Bezirksregierung oder der Regierungspräsident.⁶

Konzessionsverfahren, Verleihung der Konzession

In Deutschland konnten Eisenbahnen, die im Interesse der Verteidigung Deutschlands oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für notwendig erachtet wurden, kraft eines Reichsgesetzes, auch gegen den Widerspruch der Bundesglieder, deren Gebiet die Eisenbahn durchschnitt, unbeschadet der Landeshoheitsrechte für Rechnung des Reichs angelegt oder an Privatunternehmungen konzessioniert werden (Art. 41 Reichsverfassung). Die Konzession von

³ Art. „Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn“, in: Röhl, Viktor: Enzyklopädie, Bd.6, 396-406.

⁴ Art. „Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn“, in: Röhl, Viktor: Enzyklopädie, Bd.6, 396-406.

⁵ § 1 der Bestimmungen über die Prüfung der Anträge auf Konzessionierung von Eisenbahnanlagen, genehmigt durch Kabinettsorder vom 11.03.1838 und Erlaß vom 11.07.1911, betreffs Vorschriften über allgemeine Vorarbeiten für Eisenbahnen.

⁶ Vgl. Art. „Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn“, in: Röhl, Viktor: Enzyklopädie, Bd.6, 396-406. Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874, §§ 5 und 56 a.

Eisenbahnen war Sache der einzelnen Bundesstaaten.⁷ Für Preußen waren die näheren Bestimmungen über die Prüfung des Konzessionsgesuchs in der dem Staatsministerialbeschuß vom 30.11.1838 beigegebenen Instruktion enthalten.

Rechte und Pflichten des Konzessionärs

War der Erwerber der Konzession eine zum Zweck des Eisenbahnunternehmens gegründete Aktiengesellschaft, so mußte nach deutschem Recht der Gesellschaftsvertrag zuvor in das Handelsregister eingetragen sein, weil nach Art. 200 des Handelsgesetzbuchs die Gesellschaft rechtlich vorher nicht bestand. Nach den nötigen Vorarbeiten reichte der Betriebsunternehmer den Antrag auf Konzessionserteilung zusammen mit den erforderlichen Anlagen (Übersichtskarte, Lage- und Höhenplan, Kostenanschlag, Ertragsberechnung, Denkschrift, Erläuterungsbericht, Zeichnung des Aktienkapitals) beim Minister der Öffentlichen Arbeiten ein, der ihn den übrigen Ministern unterbreitete und den beteiligten Provinzialbehörden mitteilte. Danach stellte der Minister die Konzessionsbedingungen auf.⁸ Durch die Konzession erlangte ihr Inhaber das Recht, die Bahn unter den festgesetzten Bedingungen anzulegen und zu betreiben. Der Betriebsunternehmer erhielt mit der Konzession das Recht der Bauausführung und übernahm gleichzeitig die Pflicht dazu innerhalb gesetzter Fristen. Für die Anlage der Bahn wirkte sich das konzessionsmäßige Recht insofern aus, daß unter Umständen öffentliche Interessen und Privatrechte zurücktreten mußten, um den Bau zu ermöglichen. Um den Widerstand zu überwinden, der dem Bau aus entgegenstehenden Privatrechten erwuchs, benötigte der Unternehmer das Enteignungsrecht. Dies war entweder gesetzlich mit dem Eisenbahnunternehmensrecht verbunden oder es wurde in oder neben der Konzession besonders verliehen.⁹

Durch die Konzession konnte nach der Verfassung des Deutschen Reichs nicht mehr ein ausschließliches Recht verliehen werden. Art. 41 hob die gesetzlichen Bestimmungen, die bestehenden Eisenbahnunternehmungen ein Widerspruchsrecht gegen die Anlage von Parallel- oder Konkurrenzbahnen einräumten, unbeschadet bereits erworbener Rechte auf (Zusicherungen in der Konzessionsurkunde dürften wohl als erworbene Rechte zu betrachten sein). Nach preußischem Recht erlitt die Ausschließlichkeit des Konzessionsrechts insofern eine weitere Beschränkung, als gemäß §27 des obigen Gesetzes nach Ablauf der ersten drei Jahre zum Transportbetrieb auf der konzessionierten Bahn außer der Gesellschaft selbst auch andere gegen bestimmte Vergütung vom Handelsminister zugelassen werden konnten.¹⁰

⁷ Art. „Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn“, in: Röhl, Viktor: Enzyklopädie, Bd.6, 399f.

⁸ Vgl. Heilfron, Eduard: Lehrbuch des Handelsrechts, 327.

⁹ Art. „Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn“, in: Röhl, Viktor: Enzyklopädie, Bd.6, 401-406.

¹⁰ Art. „Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn“, in: Röhl, Viktor: Enzyklopädie, Bd.6, 401-406. Durch diese Bestimmung des Art. 41 der RV. war die im § 44 des preußischen Eisenbahngesetzes vom 03.11.1838 beseitigt, wonach die Anlage einer zweiten Bahn durch andere Unternehmer, die neben der ersten in gleicher Richtung auf

Selbstverständlich war die Beobachtung weiterer Vorschriften allgemeinen oder besonderen Inhalts verpflichtend, die von den zuständigen staatlichen Stellen in Gesetzen, Verordnungen, Reglements oder Erlässen für alle Bahnen ergingen. Solche Vorschriften, wie beispielsweise Bahnpolizeivorschriften, waren unmittelbar für alle Bahnen als Verwaltungsnormen verbindlich.¹¹

Die Art der Ausführung der Bahnanlage stand nicht im Belieben des Konzessionärs. Die Baupläne unterlagen der staatlichen Genehmigung hinsichtlich der Richtung der Bahnlinie, der Errichtung der Stationen, der Bahnanlage usw. Die staatliche Genehmigung der Baupläne war in Preußen durch §4 des Eisenbahngesetzes vorgeschrieben.¹²

Dauer der Konzession

Das preußische Eisenbahngesetz vom 03.11.1838 kannte keine zeitlich begrenzte Konzession und behielt nur dem Staat nach Ablauf einer gewissen Betriebszeit (in Preußen nach Ablauf des 30. Jahres) das Recht des Kaufs der Bahn vor gegen vollständige Entschädigung.¹³ Bei wiederholter Vernachlässigung der Anordnungen der vorgesetzten Behörden oder auf das Zuwiderhandeln gegen wesentliche Bestimmungen der Konzessionsurkunde oder Eisenbahnbetriebsordnung konnte die öffentliche Sequestration [gerichtlich angeordnete Übergabe] der konzessionierten Eisenbahn auf Gefahr und Kosten des Unternehmers erfolgen. In Preußen fand in diesem Fall öffentliche Versteigerung auf Rechnung des Unternehmers statt.¹⁴

Die Gründung der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft

1872 erfolgte die Gründung der Aktiengesellschaft DGEE mit einem Kapital von 18 Millionen Mark. Die Konzession lautete auf den Namen „Wilhelm von Born und Genossen in Dortmund“. Bau und Betrieb übernahm eine Aktiengesellschaft, die sich bereits am 01.03.1872 unter Führung der Direktion der Disconto-Gesellschaft konstituiert hat. Das Anlagekapital betrug 6 Millionen Taler. Der Verwaltungsrat bestand aus Bankier Wilhelm von Born, Walter Rauendahl, Geh. Oberfinanzrat Scheele, Friedrich Grillo, Carl von Born, Richard Hardt, Freiherr von Kerkerinck-Borg. Die Direktion führten Carl von Born als Verwaltungsdirektor und Justizrat Deckner. Die westfälischen Industriebezirke begrüßten die neue Linie, da mit ihr endlich eine neue selbständige vierte Strecke neben der Köln-Mindener, der Bergisch-Märkischen und der Rheinischen Eisenbahn erstellt wurde, die ein neues Absatzgebiet und den kürzesten Weg in die Niederlande und zu den nördlichen Häfen erschloß. Die Bahn schloß ein neues Kohlenrevier auf. Beim Lokalverkehr war mit einem großen Aufkommen von Sand, Kalk, Eisenstein, Holz und Landesprodukten zu

dieselben Orte mit Berührung derselben Hauptpunkte fortlaufen würde, binnen 30 Jahren nach Eröffnung der Bahn nicht zugelassen werden durfte.

¹¹ Vgl. Art. „Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn“, in: Röhl, Viktor: Enzyklopädie, Bd.6, 402-406.

¹² Art. „Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn“, in: Röhl, Viktor: Enzyklopädie, Bd.6, 404-406.

¹³ Art. „Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn“, in: Röhl, Viktor: Enzyklopädie, Bd.6, 405f.

¹⁴ Meyers Konversationslexikon, 1888, Bd.5, 434-439.

rechnen.¹⁵ Die in Streckennähe liegenden Gemeinden bemühten sich stark um eine passende Trassierung und die Anlage einer Bahnstation. Im Oktober **1875** wurde die Gesamtstrecke Dortmund-Gronau-Landesgrenze als fertig vermeldet. Im gleichen Jahr erfolgte die Einweihung der neuen Privatlinie von Münster über Gronau nach Enschede. Der niederländische Streckenabschnitt zwischen Enschede und der östlichen Landesgrenze bei Glanerbrug war bereits seit **1868** fertiggestellt, daran wurde die neue Strecke angebunden. Die an der Strecke liegenden Städte und Gemeinden erhielten durch den Bahnbau eine folgenreiche Verkehrsverbesserung. Der wirtschaftliche Aufschwung ließ Handel und Industrie erstarren. Insbesondere für die aufstrebende Textilindustrie war die fortan schnellere und kostengünstigere Anlieferung von Kohle und Baumwolle von größter Bedeutung.¹⁶

¹⁵ Vgl. Berliner Börsen-Zeitung vom 19.04.1872.

¹⁶ Vgl. Dickel, Hanspeter: 1875 nahm die Dortmund-Gronau-Enscheder-Eisenbahn den Betrieb auf, 259.

SPOORWEGKAART VAN NEDERLAND 1868

Lijnen zoals voorkomende in:

Van den Heuvel & van Santen's

OFFICIEELE REISGIDS.

Extra Uitgave 1 October 1868.

— spoorlijn m. stations, halte
* halte facultatief — booldienst
- - - - - spoorlijn in aanleg

Exploiterende maatschappijen:

SS Mij tot Exp. v. Staatsspoorwegen
HSM Hollandse Uzeren Spoorweg-Mij
NRS Nederlandsche Rhijn Spoorweg-Mij
NCS Nederlandsche Centraal Spoorweg-Mij
REG Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft
BME Bergisch-Märkische Eisenbahn-Ges.
LM Cie d'Ch.F. d. Liège à Maestricht & ext.
GCB Ch.d.F. Grand Central Belge
(-) Lijn eigendom van...
SN Staat der Nederlanden
SA Spoorwegmij Almelo-Salzbergen
LL Cie d'Ch.F. Liégeois-Limbourgeois & prof.
CME Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft
NSM Nijmeegsche Spoorweg-Maatschappij
NB SAd.Ch.d.F. Nord d.L. Belgique
AM Aken-Maastrichtsche Spoorweg-Mij
AR SAd.Ch.d.F. d'Anvers à Rotterdam

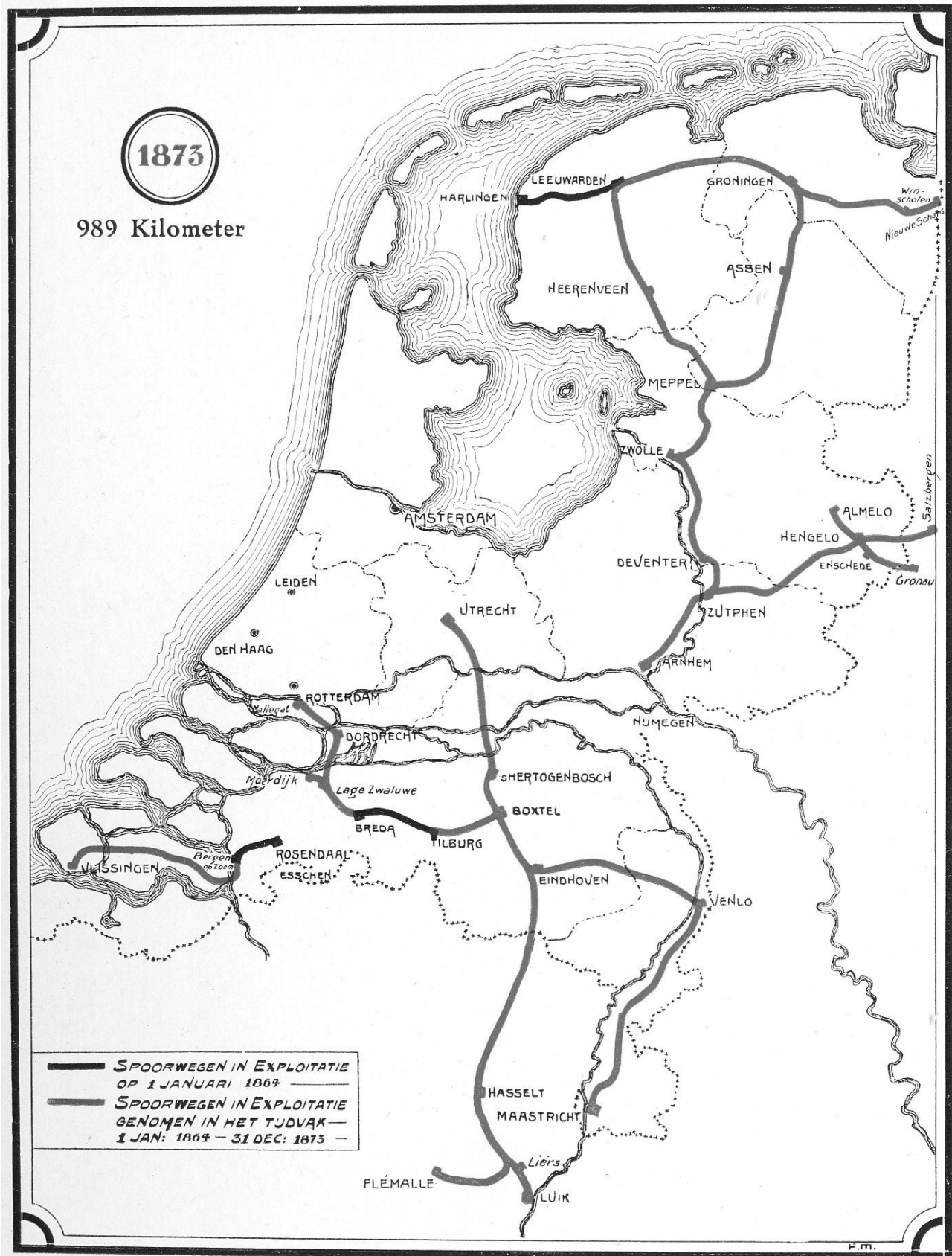


Die Eisenbahnkarte der Niederlande 1868 zeigt die Verbindung Enschede-Glanerbeek

Quelle: Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, Utrecht, 1913.

Die Entwicklung des niederländischen Schienennetzes

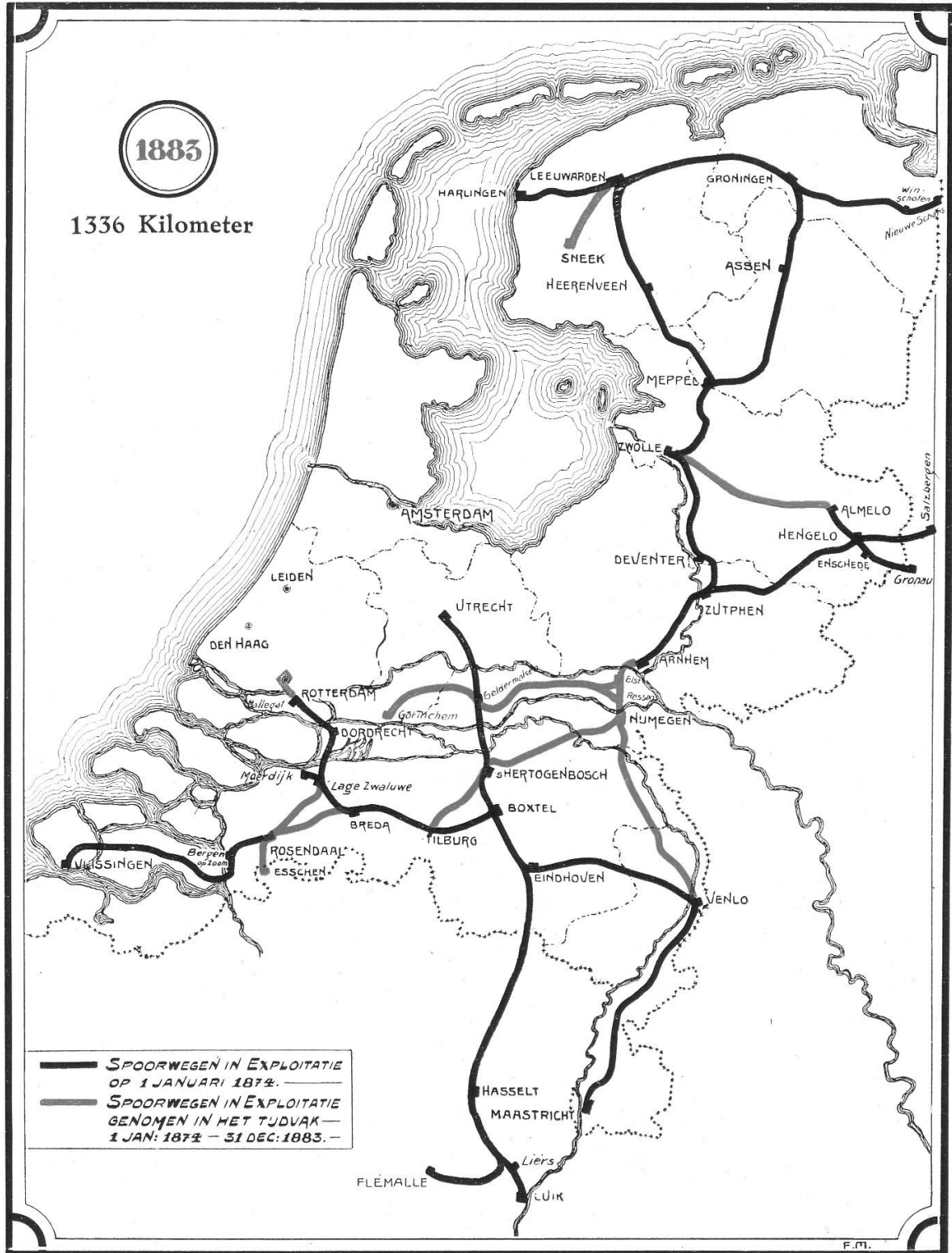
1873: 989 Kilometer



Schwarz: Eisenbahn in Betrieb bis 01.01.1864; Rot: Eisenbahnen in Betrieb im Zeitraum 01.01.1864-31.12.1873

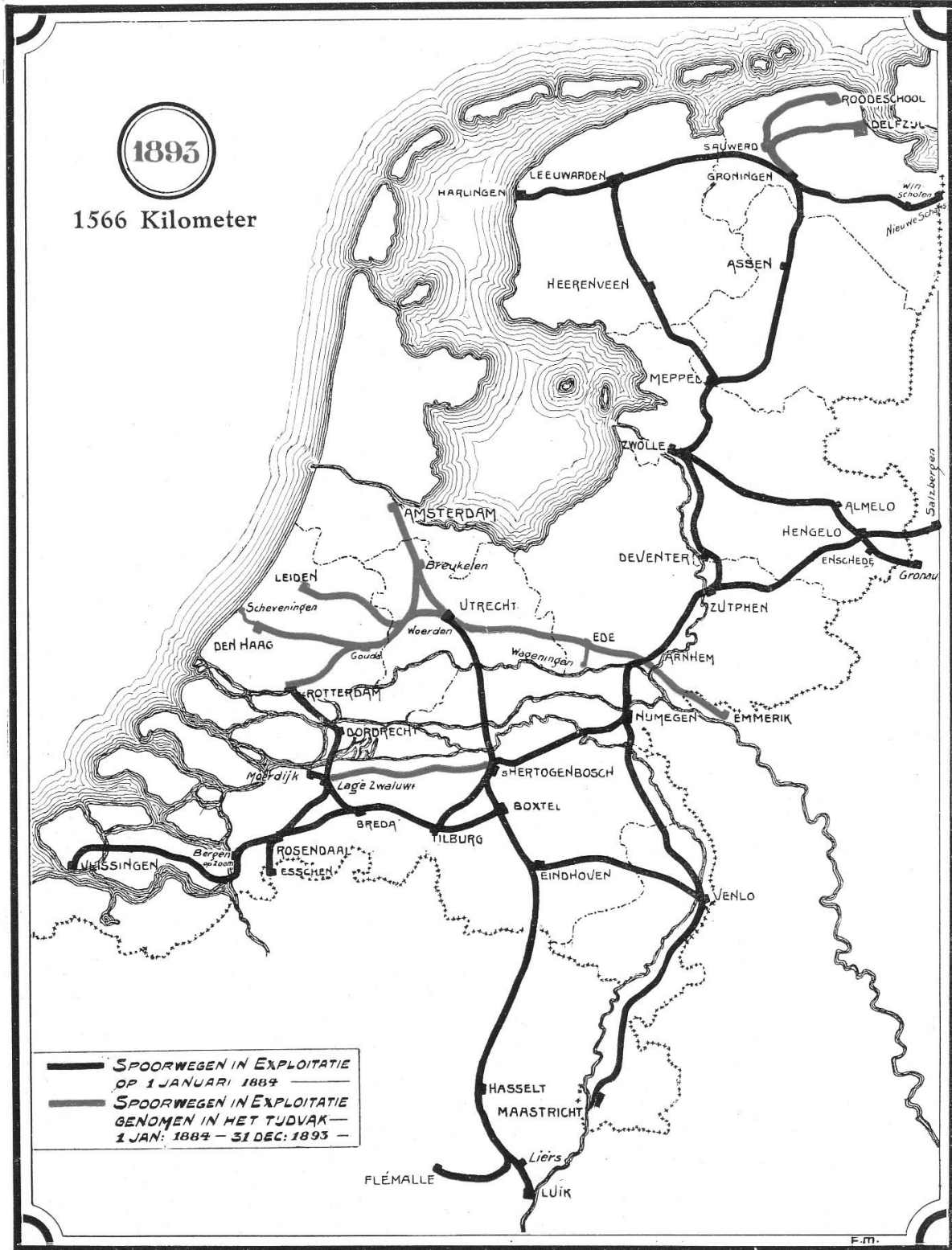
Quelle: Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen, Utrecht, 1913.

1883: 1.336 Kilometer



Schwarz: Eisenbahn in Betrieb bis 01.01.1874; Rot: Eisenbahnen in Betrieb im Zeitraum 01.01.1874-31.12.1883

Quelle: Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen, Utrecht, 1913.



Schwarz: Eisenbahn in Betrieb bis 01.01.1884; Rot: Eisenbahnen in Betrieb im Zeitraum 01.01.1884-31.12.1893

Quelle: Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen, Utrecht, 1913.

Im Rückblick von 1880¹⁷ sah die Lage der DGEE so aus: „Nachdem durch landesherrliche Concessions-Urkunde vom 8. Januar 1872 der Bau und Betrieb einer Bahn von Dortmund zur preussischen Landesgrenze bei Glanerbrück behufs Anschluss an die von dort nach Enschede erbaute Bahn ertheilt worden war, wurde mit dem Bau der Bahn im Jahre 1872 begonnen und letzterer so gefördert, dass die vollständige Betriebseröffnung im Jahre 1875 erfolgen konnte. Die Bahn, deren Direction in Dortmund domicilirt ist, hat eine Länge von 98,8 km, von welcher die im gemeinschaftlichen Besitze mit der Münster-Enscheder Bahn befindliche Strecke Gronau-Glanerbrück an die Niederländische Staatsbahn verpachtet ist. Die Bahn beginnt in Dortmund und führt nach Ueberschreitung der Cöln-Mindener Bahn sowie des Lippeflusses über Lünen und Lüdinghausen nach Dülmen, woselbst ein directer Schienenanschluss mit der Venlo-Hamburger Linie hergestellt ist. Von hier aus führt die Bahn östlich von der Stadt Dülmen vorbei über Coesfeld (woselbst Kreuzung mit der Linie Quakenbrück-Duisburg der Rheinischen Bahn) und Ahaus nach Gronau bis zu dem nördlich von diesem Orte mit der Münster-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich etablirten Bahnhofe. Die hier behandelte Eisenbahn schliesst in Dortmund durch indirecte Verbindung an die Cöln-Mindener und durch Vermittelung der letzteren an die Bergisch-Märkische Eisenbahn, sie hat ausserdem die oben erwähnten Anschlüsse in Dülmen, Coesfeld und Gronau und bildet für die an die Cöln-Mindener Bahn angeschlossenen Kohlenzechen in den meisten Fällen den kürzesten Weg nach dem nördlichen Holland. Die Bahn transportirt Personen und Güter; von letzteren sind hauptsächlich zu nennen: Kohlen, Erze, Roheisen, Holz, Sand, Bier, Leder, Holzwaaren, Baumwollengarn etc. Ueberwiegend ist der Güterverkehr und zwar der directe, während beim Personenverkehr der Binnenverkehr am bedeutendsten ist.

Anlagecapital	Nominalwerth in Mark	Grösse der Stücke Mark	Zinsen pCt.	Zahlungs-termin	Verloosung	Dividenden in den Jahren:	Course am Ende der Jahre:
a. Stamm-Actien	9,000,000	600		1. Juli		ausser den Bauzinsen 0%	
b. Stammprioritäts-Actien	9,000,000	600		do.		bis Ende 1875 Bauzinsen 1876 und 1877 0%, 1878 1½%, 1879 2 ³ / ₁₀ %.	

Die Inhaber von Stammprioritäts-Actien hatten ein prioritätisches Anrecht auf 5% Dividende vor den Stamm-Actien; wurden diese 5% nicht oder nicht voll bezahlt, so sollte aus dem Reinertrage der folgenden Jahre eine Nachzahlung stattfinden. Bei Auflösung der Gesellschaft hatten die Stammprioritäts-Actien ebenfalls ein Vorzugsrecht *vor* den Stamm-Actien. Diese sämtlichen Bestimmungen sind durch den Beschluss der Generalversammlung vom 12. Mai 1880 aufgehoben, nach welchem die 9,000,000 M Stammprioritäts-Actien ebenfalls in Stamm-Actien umgewandelt sind, sodass jetzt nur M 18,000,000 Stamm-Actien existiren.“

¹⁷ Herzfeld, Gottfried: Eisenbahn-Atlas, 11.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Nachdem durch landesherrliche Concessions-Urkunde vom 8. Januar 1872 der Bau und Betrieb einer Bahn von Dortmund zur preussischen Landesgrenze bei Glanerbrück behufs Anschluss an die von dort nach Enschede erbaute Bahn erteilt worden war, wurde mit dem Bau der Bahn im Jahre 1872 begonnen und letzterer so gefördert, dass die vollständige Betriebseröffnung im Jahre 1875 erfolgen konnte. Die Bahn, deren Direction in Dortmund domicilirt ist, hat eine Länge von 98,8 km, von welcher die im gemeinschaftlichen Besitze mit der Münster-Enscheder Bahn befindliche Strecke Gronau-Glanerbrück an die Niederländische Staatsbahn verpachtet ist.

Die Bahn beginnt in Dortmund und führt nach Ueberschreitung der Cöln-Mindener Bahn sowie des Lippeflusses über Lünen und Lüdinghausen nach Dülmen, woselbst ein directer Schienenanschluss mit der Venlo-Hamburger Linie hergestellt ist. Von hier aus führt die Bahn östlich von der Stadt Dülmen vorbei über Coesfeld (woselbst Kreuzung mit der Linie

Quakenbrück-Duisburg der Rheinischen Bahn) und Ahaus nach Gronau bis zu dem nördlich von diesem Orte mit der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft gemeinschaftlich etablirten Bahnhofe. Die hier behandelte Eisenbahn schliesst in Dortmund durch indirecte Verbindung an die Cöln-Mindener und durch Vermittelung der letzteren an die Bergisch-Märkische Eisenbahn, sie hat ausserdem die oben erwähnten Anschlüsse in Dülmen, Coesfeld und Gronau und bildet für die an die Cöln-Mindener Bahn angeschlossenen Kohlenzechen in den meisten Fällen den kürzesten Weg nach dem nördlichen Holland.

Die Bahn transportirt Personen und Güter; von letzteren sind hauptsächlich zu nennen: Kohlen, Erze, Roheisen, Holz, Sand, Bier, Leder, Holzwaaren, Baumwollengarne etc. Ueberwiegend ist der Güterverkehr und zwar der directe, während beim Personenverkehr der Binnenverkehr am bedeutendsten ist.

Anlagecapital.	Nominal-werth in Mark.	Grösse der Stücke Mark.	Zinsen pCt.	Zahlungs-termin.	Verloosung.	Dividenden in den Jahren:	Course am Ende der Jahre:
a. Stamm-Action	9,000,000	600		1. Juli.		ausser den Bauzinsen 0%.	
b. Stammprioritäts-Actien siehe unten.	9,000,000	600		do.		bis Ende 1875 Bauzinsen, 1876 und 1877 0%, 1878 1½%, 1879 2½%.	

Die Inhaber von Stammprioritäts-Actien hatten ein prioritätisches Anrecht auf 5% Dividende vor den Stamm-Actien; wurden diese 5% nicht oder nicht voll bezahlt, so sollte aus dem Reinertrage der folgenden Jahre eine Nachzahlung stattfinden.

Bei Auflösung der Gesellschaft hatten die Stammprioritäts-Actien ebenfalls ein Vorzugsrecht vor den Stamm-Actien.

Diese sämtlichen Bestimmungen sind durch den Beschluss der Generalversammlung vom 12. Mai 1880 aufgehoben, nach welchem die 9,000,000 \mathcal{M} Stammprioritäts-Actien ebenfalls in Stamm-Actien umgewandelt sind, sodass jetzt nur \mathcal{M} 18,000,000 Stammactien existiren.

Die Konzessionserteilung

Der DGEE wurde die Konzession erteilt unter den folgenden Bedingungen¹⁸ nach der **Concessions-Urkunde** (vom 08.01.1872) und dem **Statut** (vom 01.03.1872) der DGEE.

Am **13.11.1874** trafen die niederländische und die deutsche Regierung eine Übereinkunft über die direkte Eisenbahnverbindung zwischen Dortmund und Enschede unter Einbeziehung der bereits erbauten Verbindung von Enschede bis zur preussisch-niederländischen Grenze bei Glanerbrück und von dort über Gronau, Ochtrup nach Münster und Rheine.¹⁹

(Nr. 1059.) Convention entre l'Allemagne et les Pays-Bas concernant l'établissement d'une communication directe par chemin de fer entre Dortmund et Enschede. Du 13 Novembre 1874.

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'Empire Germanique, et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, animés du désir de procurer au commerce et aux relations entre les deux pays les avantages qui peuvent résulter de l'établissement d'un chemin de fer reliant Dortmund par Gronau avec Enschede, ont nommé des plénipotentiaires pour conclure une convention à cet effet, savoir:

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse:

Monsieur Paul Amédée Gustave Reichardt, Son conseiller actuel de

(Nr. 1059.) Uebereinkunft zwischen dem Deutschen Reich und den Niederlanden, betreffend die Herstellung einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Dortmund und Enschede. Vom 13. November 1874.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, im Namen des Deutschen Reichs, und Seine Majestät der König der Niederlande, von dem Wunsche beseelt, dem Handel und dem Verkehr beider Länder Vortheile zu verschaffen, welche aus der Herstellung einer von Dortmund über Gronau nach Enschede führenden Eisenbahnverbindung hervorgehen können, haben Bevollmächtigte ernannt, um zu diesem Zwecke eine Uebereinkunft abzuschließen, nämlich:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Wirklichen Legationsrath Paul Amadeus Gustav

¹⁸ Vgl. Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Arnsberg, Stück 24, vom 15.06.1872, 419.

¹⁹ Deutsches Reichsgesetzblatt Band 1875, Nr. 10, S.123-134; Fassung vom 13. November 1874 Ursprungsfassung: Bekanntmachung: 2. März 1875. Nr.1059. [126] „Am 22. Januar 1875 fand in Berlin der Notenwechsel statt zur Ratifizierung von drei Verträgen, die am 13. November 1874 zwischen den Niederlanden und Deutschland geschlossen wurden: 1. Regelung des Eisenbahnanschlusses Antwerpen-Gladbach, 2. gemäß Vertrag vom 18.08.1871 für den Bau einer Bahnstrecke Bokstel über Gennep nach Kleve und Wesel, 3. zur Regelung des Bahnbaus von Enschede nach Dortmund“ (vgl. Allgemeines Handelsblad Nr. 13694 vom 31.01.1875).

légation;

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas:

Monsieur le Jonkheer *Guillaume Jean Gérard Klerck, conseiller,*

lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Article 1.

Conformément à la convention faite à Münster le 12 Mai 1864 entre le Gouvernement de Prusse et le Gouvernement des Pays-Bas et pour relier directement le chemin de fer de l'Etat Néerlandais par Enschede avec le chemin de fer de l'Etat Prussien de Rheine à Münster, une voie ferrée à été construite d'Enschede jusqu'à la frontière Néerland-Prussienne près Glanerbrück et de là par Gronau et Ochtrup à Münster.

Le Gouvernement Royal de Prusse ayant concédé en date du 8 Janvier 1872 à une société d'actionnaires (société du chemin de fer Dortmund-Gronau-Enschede) la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Dortmund par Lünen, Dülmen, Coesfeld, Ahaus et Gronau jusqu'à la frontière prussienne près Glanerbrück, le Gouvernement Royal des Pays-Bas déclare consentir à ce que cette nouvelle voie ferrée soit raccordée au point de frontière précisé dans l'article 1 de la convention du 12 Mai 1864 au chemin de fer qui conduit de là à Enschede.

Article 2.

Les deux Gouvernements conviennent que la construction et l'exploitation du chemin de fer entre Dortmund et Enschede seront régies par les stipulations contenues dans la convention du 12 Mai 1864 et dans le protocole final, signé simultanément, sauf l'avant-dernier alinéa du paragraphe 5 de l'article 11 de la dite convention; cet alinéa sera remplacé par les dispositions suivantes :

„Du reste

a) les obligations que les lois de l'Empire Allemand ou du Royaume de Prusse imposent et que les lois qui pourront être établies plus tard, soit pour l'Empire Allemand, soit pour la Prusse, imposeront aux sociétés de chemins de fer, seront maintenues et mises en vigueur pour la partie de ce chemin de fer, qui est située sur le territoire prussien;

b) les obligations que les lois du Royaume des Pays-Bas imposent et que les lois qui pourront être établies plus tard pour les Pays-Bas, imposeront aux sociétés de chemins de fer, seront maintenues et mises en vigueur pour la partie de ce chemin de fer qui est située sur le territoire néerlandais.“

Article 3.

La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Berlin le plus tôt possible.

En foi de quoi les plénipotentiaires ont signé la présente convention et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Berlin, le 13 Novembre 1874.

*Reichardt. (L. S.)
G. J. G. Klerck (L. S.)*

Reichardt;

Seine Majestät der König der Niederlande:

Allerhöchstihren Rath *Jonkheer Wilhelm Johann Gerhard Klerck,*

welche, nach vollzogener Auswechslung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über folgende Artikel übereingekommen sind.

Artikel 1.

In Gemäßheit der zwischen der preußischen und der niederländischen Regierung unterm 12. Mai 1864 zu Münster abgeschlossenen Uebereinkunft ist behufs Herstellung einer direkten über Enschede führende Verbindung zwischen der niederländischen Staatsbahn und der preußischen Staatsbahn von Rheine nach Münster eine Eisenbahn von Enschede bis zur preußisch-niederländischen Grenze bei Glanerbrück und von dort über Gronau und Ochtrup nach Münster erbaut worden.

Nachdem inzwischen die Königlich preußische Regierung unterm 8. Januar 1872 einer Aktiengesellschaft (Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft) die Konzession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Dortmund über Lünen, Dülmen, Coesfeld, Ahaus und Gronau bis zur Preußischen Landesgrenze bei Glanerbrück erteilt hat, erklärt die Königlich niederländische Regierung ihre Genehmigung dazu, daß diese neue Bahn an dem im Artikel 1 der Konvention vom 12. Mai 1864 näher bezeichneten Grenzpunkte an die von dort nach Enschede führende Eisenbahn angeschlossen werde.

Artikel 2.

Beide Regierungen kommen überein, daß auf diese Eisenbahnverbindung zwischen Dortmund und Enschede bezüglich des Baues und Betriebes die in der Uebereinkunft vom 12. Mai 1864 und in dem gleichzeitig vollzogenen Schlußprotokoll enthaltenen Abreden Anwendung finden sollen, mit Ausnahme des vorletzten Alinea in Nr. 5 des Artikels 11 jener Uebereinkunft. An die Stelle dieses Alinea sollen nachstehende Bestimmungen treten:

„Im Uebrigen sollen

a) die Verpflichtungen, welche die Eisenbahngesellschaften durch die Gesetze des Deutschen Reichs oder des Königreichs Preußen auferlegt sind beziehungsweise durch fernere für das Deutsche Reich oder für Preußen zu erlassende Gesetze künftighin etwa auferlegt werden, für die auf preußischem Gebiete belegene Strecke dieser Bahn in Geltung bleiben beziehungsweise in Kraft treten;

b) die Verpflichtungen, welche die Eisenbahngesellschaften durch die Gesetze des Königreichs der Niederlande auferlegt sind beziehungsweise durch fernere für die Niederlande zu erlassende Gesetze künftighin etwa auferlegt werden, für die auf niederländischem Gebiete belegene Strecke dieser Bahn in Geltung bleiben beziehungsweise in Kraft treten.“

Artikel 3.

Die gegenwärtige Uebereinkunft soll ratifiziert und die Ratifikation derselben sollen in Berlin thunlich ausgetauscht werden.

Dessen zu Urkunde haben die Bevollmächtigten die gegenwärtige Uebereinkunft unterschrieben und mit ihrem Insiegel versehen.

So geschehen Berlin, den 13. November 1874.

Die vorstehende Uebereinkunft ist ratifiziert worden und die Auswechslung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden. Die in vorstehender Uebereinkunft (Artikel 1) in Bezug genommene Uebereinkunft vom 12. Mai 1864, deren Ratifikationen seiner Zeit ausgetauscht worden sind, lautet wie folgt:

Übereinkunft zwischen dem Deutschen Reich und den Niederlanden, betreffend die Herstellung einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Dortmund und Enschede

Convention entre

la Prusse et les Pays-Bas concernant l'établissement d'un chemin de fer d'Enschede par Gronau et Ochtrup au chemin de fer de l'Etat Prussien de Rheine à Münster.

Du 12 Mai 1864.

Sa Majesté le Roi de Prusse, et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, animés du désir de procurer au commerce et aux relations entre leurs Etats respectifs les avantages qui peuvent résulter de la construction d'un chemin de fer d'Enschede par Gronau et Ochtrup au chemin de fer de l'Etat Prussien de Rheine à Münster, ont nommé des plénipotentiaires pour conclure une convention à cet effet, savoir:

Sa Majesté le Roi de Prusse:

le Sieur Charles Guillaume Everhard Wolf, Son conseiller intime supérieur de régence,

le Sieur Jean Gustave Rodolphe Meinecke, Son conseiller intime des finances et

le Sieur Paul Louis Guillaume Jordan, Son conseiller actuel de légation;

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas:

le Sieur Corneille Backer, Son commissaire dans la province d'Overijssel et

le Sieur Jonkheer Guillaume Jean Gérard Klerck, conseiller, lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Article 1.

Les deux Gouvernements déclarent être mutuellement disposés à faire établir, chacun sur son territoire, un chemin de fer à fin de relier directement le chemin de fer de l'Etat Néerlandais à la station d'Enschede par Gronau et Ochtrup avec le chemin de fer de l'Etat Prussien de Rheine à Münster.

Le point de jonction à la frontière sera à trois cent dix-huit mètres mesurés en ligne droite, au nord de la chaussée d'Enschede à Gronau, en partant du milieu du pont de Glaner. La direction et la hauteur du chemin de fer sur le territoire néerlandais à la frontière sont tracées sur la carte jointe au présent traité. La direction et la hauteur du chemin sur le territoire prussien à la frontière seront réglées en conformité avec ce plan.

Article 2.

Le Gouvernement Néerlandais déclare que le chemin de fer d'Enschede jusqu'à la frontière prussienne dans la direction de Gronau est en construction aux frais de l'Etat et que d'après le contract d'adjudication il devra être achevé avant la fin de l'année 1866. Il prendra soin autant que possible que ce terme ne soit pas reculé.

Le Gouvernement Prussien se réserve de se décider s'il fera construire la partie de ce chemin de fer sur son territoire aux frais de l'Etat, ou s'il en donnera la concession à une compagnie d'actionnaires. Sans prendre un engagement relatif à la construction aux frais de l'Etat, il déclare qu'il fera tout son possible pour que la construction du chemin sur son territoire soit assurée assez tôt pour que le chemin puisse être mis en exploitation avant le mois de Juillet 1867, et se déclare disposé à donner la concession aux conditions qui sont généralement imposées aux concessionnaires de chemins de fer en Prusse à toute compagnie qui s'engagerait d'achever la construction en moins de temps que cela pourrait se faire aux frais de l'Etat.

Article 3.

Uebereinkunft zwischen

Preußen und den Niederlanden, betreffend die Herstellung einer Eisenbahn von Enschede über Gronau und Ochtrup zum Anschluß an die preußische Staatseisenbahn von Rheine nach Münster.

vom 12. Mai 1864.

Seine Majestät der König von Preußen, und Seine Majestät der König der Niederlande, von dem Wunsche geleitet, dem Handel und dem Verkehr zwischen ihren Staaten die Vortheile zu verschaffen, welche aus der Herstellung einer Eisenbahn von Enschede über Gronau und Ochtrup zum Anschluß an die preußische Staatseisenbahn von Rheine nach Münster hervorgehen können, haben Bevollmächtigte ernannt, um zu diesem Zwecke eine Uebereinkunft abzuschließen, nämlich:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Carl Wilhelm Everhard Wolf,

Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath Johann Gustav Rudolph Meinecke und

Allerhöchstihren Wirklichen Legationsrath Paul Ludwig Wilhelm Jordan;

Seine Majestät der König der Niederlande:

Allerhöchstihren Kommissarius in der Provinz Overijssel Cornelius Backer und

Allerhöchstihren Rath Jonkheer Wilhelm Johann Gerhard Klerck, welche, nach vollzogener Auswechselung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über folgende Artikel übereingekommen sind.

Artikel 1.

Beide Regierungen erklären sich gegenseitig bereit, eine jede auf ihrem Gebiet eine Eisenbahn herstellen zu lassen, welche die niederländische Staatseisenbahn bei der Station Enschede, über Gronau und Ochtrup mit der preußischen Staatseisenbahn von Rheine nach Münster verbinden soll.

Der Grenzübergang soll dreihundertachtzehn Meter nördlich von der Chaussee von Enschede nach Gronau, in gerader Linie von der Mitte der Glaner-Brücke aus gemessen, entfernt sein. Richtung und Höhe der Eisenbahn auf niederländischem Gebiet bis zur Landesgrenze sind auf der dem gegenwärtigen Verträge beigefügten Karte angegeben. Richtung und Höhe der Bahn auf preußischem Gebiet bis zur Landesgrenze sollen in Uebereinstimmung mit diesem Plan bestimmt werden.

Artikel 2.

Die niederländische Regierung erklärt, daß die Eisenbahn von Enschede bis zur preußischen Grenze in der Richtung nach Gronau auf Staatskosten im Bau begriffen ist, und nach dem Zuschlagsvertrage vor Ende des Jahres 1866 vollendet sein soll. Sie wird thunlichst dafür Sorge tragen, daß dieser Termin nicht hinausgeschoben werde.

Die Königlich preußische Regierung behält sich die Entscheidung darüber vor, ob sie den auf ihrem Gebiet belegenen Theil der Bahn auf Staatskosten bauen, oder die Konzession dazu einer Aktiengesellschaft ertheilen will. Ohne hinsichtlich des Baues auf Staatskosten ihrerseits eine Verpflichtung zu übernehmen, erklärt sie, nach Möglichkeit dahin wirken zu wollen, daß der Bahnbau auf ihrem Gebiet so zeitig sichergestellt werde, daß die Bahn noch vor Juli 1867 in Betrieb gesetzt werden kann. Sie erklärt sich ferner bereit, die Konzession unter denjenigen Bedingungen, welche den in Preußen konzessionirten Eisenbahn-Unternehmungen gewöhnlich auferlegt werden, einer jeden Gesellschaft zu ertheilen, welche sich verpflichten sollte, den Bau in kürzerer Frist als auf Staatskosten geschehen könnte, zu vollenden.

Artikel 3.