

Band № 1.1

Wolfgang Klee
Dr. Günther Scheingraber

Preußen-Report

Preußische Eisenbahngeschichte • Teil 1: 1838 – 1870/71



(Füllseite)

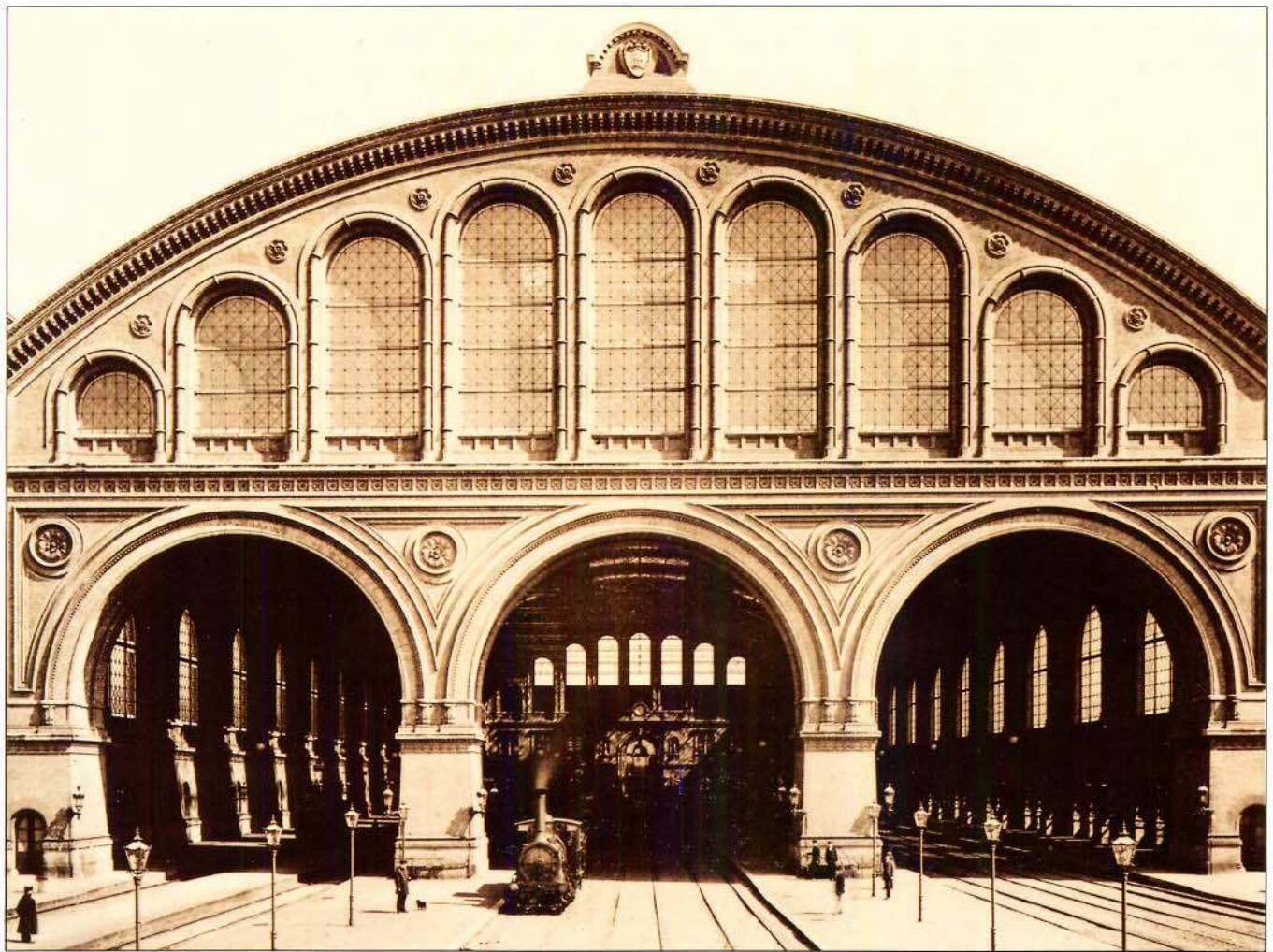


Bild 2: Preußens wohl berühmtestes Eisenbahnbauwerk: der Anhalter Bahnhof in Berlin, 1880 fertiggestellt nach Entwürfen des Architekten Franz Schwechten. Der Bau löste den ersten Bahnhof der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft von 1840 ab, wurde im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt und 1952 stillgelegt. Die Reste der Halle sind 1960 abgerissen worden. **Foto: Landesbildstelle Berlin, Sammlung Klee**

Bild 1 (Titel): Der Lokomotivschuppen des Berliner Bahnhofs in Hamburg um 1880. **Foto: Sammlung Klee**

Impressum

ISBN 3-922404-35-9

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48/50 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
 Autoren: Wolfgang Klee, Dr. Günther Scheingraber
 Textredaktion: Manfred Grauer
 Bildredaktion: Ingo Neidhardt
 Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
 Layout: Gerhard Gerstberger
 Anzeigen: Elke Albrecht
 Printed in Italy by Europlanning srl
 via Morgagni 24, I-37136 Verona
 Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
 Vertrieb Einzelverkauf:
 MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
 GmbH & Co KG, D-8057 Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Copyright Juni 1992 by
 Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

	Seite
Vorwort	5
Preußen zu Beginn des Eisenbahnzeitalters	6
Eisenbahn-Frühzeit im Westen Preußens	9
Die »drei westlichen Großen« und ihre Lokomotiven	21
Die von Berlin ausgehenden Bahnen	30
Die alten Bahnen der Region Berlin und ihre Lokomotiven	37
Die östlichen preußischen Bahnen	43
Fahrzeuge für den Weg nach Schlesien	47
Die thüringische »Südspange« Preußens	52
Die ersten Staatsbahnen und das »gemischte System«	54
Die drei Staatsbahnen und ihre Lokomotiven	62
Das Signalwesen der Eisenbahnen in Preußen	68
Preußische Eisenbahner-Uniformen	78



Bild 3: Preußen zur Zeit seiner größten Ausdehnung (1866 bis 1918). Durch den Versailler Vertrag verlor Preußen fast ganz Posen und Westpreußen, einen Teil Oberschlesiens, Nordschleswig sowie Eupen und Malmédy. Am 25. Februar 1947 wurde das Land Preußen durch das Kontrollratsgesetz Nr. 46 formell aufgelöst. Abbildung: Sammlung Dr. Scheingraber

Vorwort

Deutschlands Eisenbahngeschichte ist untrennbar mit der Preußens verknüpft. Während der Blütezeit der preußischen Eisenbahn vor dem Ersten Weltkrieg war die K.P.E.V. mit ungefähr 40 000 km vollspuriger Bahnstrecken die größte Staatsbahn der Welt. Zehntausende von Lokomotiven waren auf dem preußischen Netz unterwegs, um riesige Mengen an Gütern, selbstverständlich aber auch Personen zu befördern.

Preußische Eisenbahngeschichte – das ist also auch ein großer Teil deutscher Verkehrsgeschichte. Wer sich für deutsche Bahngeschichte interessiert, der kommt an der Preußens nicht vorbei. Anlaß genug also, die eisenbahnmäßige Entwicklung in Preußen in der Reihe "Preußen-Report" von A bis Z abzuhandeln!

Mit gutem Gewissen können wir behaupten, daß bisher eine derartige Fülle an Bildmaterial zur preußischen Eisenbahnhistorie noch nicht angeboten wurde! Selbst die ältesten Lokomotivbaureihen wurden noch einmal "dem Vergessenwerden entrissen". Nur wer die "Generationskette" der Dampflokomotive bis hin zu den letzten Vertretern in den siebziger Jahren kennt, ist wirklich umfassend über diese Thematik informiert! Über die Dampflokotechnik berichtet gesondert unsere Reihe "Die Dampflokomotive – Technik und Funktion" in sehr anschaulicher Weise.

Wolfgang Klee, bereits als kompetenter Buchautor in Sachen preußischen Eisenbahngeschichte bekannt, ließ sich gerne von uns als Verfasser gewinnen. Aufbauend auf den sorgfältigen Ausarbeitungen des eisenbahnbegeisterten Diplom-Ingenieurs Helmut Bombe † aus Kiel, gestaltete Dr. Günther Scheingraber den Fahrzeugteil der beiden einführenden Bände.

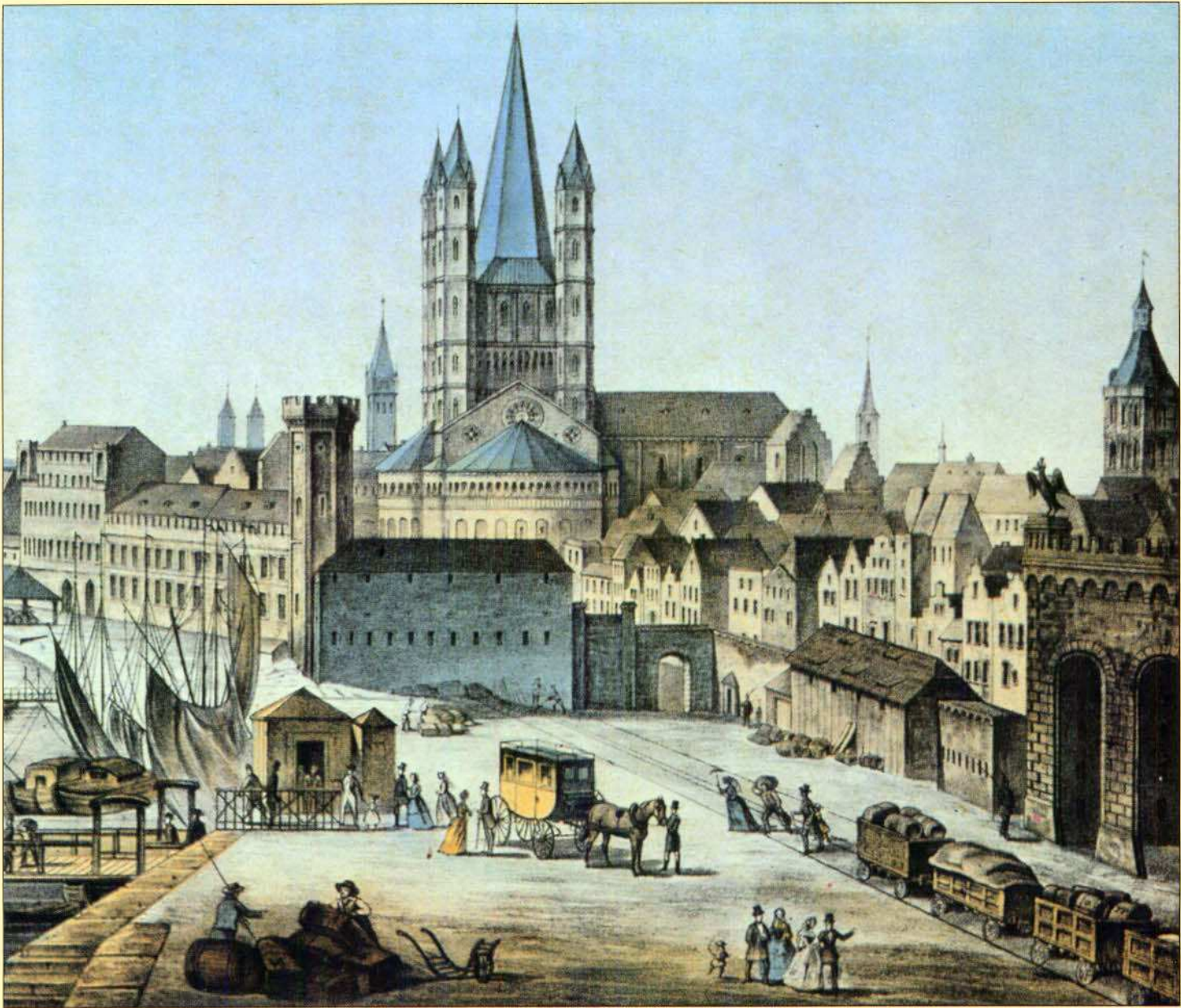
Ursprünglich war nur ein einziger einleitender Band geplant. Aufgrund der erfreulichen Materialfülle mußte die Einführung jedoch auf zwei Folgen aufgeteilt werden. Band 1.1 der preußischen Eisenbahngeschichte befaßt sich mit der Gründerzeit der preußischen Privatbahnen, die etwa zur Zeit des Deutsch-Französischen Krieges ihr Ende fand. Band 1.2 schließt mit dem Beginn der Verstaatlichung im großen Stil an.

Die nachfolgenden Bände mit den Beschreibungen der einzelnen Lokomotivgattungen stammen bezüglich der Naßdampf-Maschinen von Herbert Rauter, bezüglich der Heißdampf-Maschinen von Manfred Weisbrod und Dr. Günther Scheingraber.

Unser Wunsch ist es, daß die Preußen-Report-Bände mit ihren ausführlichen Informationen Sie, verehrter Leser, über Jahre hinweg als Nachschlagewerk begleiten mögen!

Ihr Hermann Merker Verlag





Preußen zu Beginn des Eisenbahnzeitalters

Preußen ist für viele heute nur noch ein historischer Begriff, an den sich die unterschiedlichsten Vorstellungen knüpfen. Der weitaus größte Staat im ehemaligen Deutschen Reich wurde am 25. Februar 1947 durch den Alliierten Kontrollrat aufgelöst. Das preußische Territorium ging in den Bundesländern Berlin, Brandenburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein sowie Baden-Württemberg, Mecklenburg-Vorpommern und Thüringen auf. Daß die nach 1918 bzw. 1945 Polen und der UdSSR zugeschlagenen deutschen Ostgebiete ebenfalls aus der preußischen "Konkursmasse" stammen, läßt erkennen, wie dominierend Preußen im einstigen Deutschen Reich war. Schlagzeilen machte "Preußen" noch einmal im August 1991, als Prinz Louis Ferdinand, der Enkel des letzten, von 1888 bis

1918 regierenden Hohenzollern Wilhelm II., die Särge Friedrichs II. (des "Großen"; König von 1740 bis 1786) und dessen Vaters Friedrich Wilhelm I. (des "Soldatenkönigs"; regierte von 1713 bis 1740) vom Stammsitz der Hohenzollern in Hechingen nach Schloß Sanssouci in Potsdam überführen ließ. Zur Beförderung der Sarkophage am 16. und 17. August über die rund 860 km lange Distanz wurde die Eisenbahn benutzt. Der Sonderzug bestand aus dem "Kronprinzenwagen" des ehemaligen kaiserlichen Hofzugs, zwei Salon-, einem Schlaf- und einem Packwagen. Von Hechingen bis Stuttgart kam die Kemptener 218 435 als Zuglok zum Einsatz, dann bis Helmstedt die DB-Museumloks E 94 279. Von Helmstedt bis Brandenburg zogen in Doppeltraktion die Reichsbahn-Dieselloks 132 240 und 484 die merkwürdige Zuggarnitur, ehe schließlich die "altpreußische" 74 1230, eine ehemalige Berliner Stadtbahnlok, den

Bild 4: Schiffs-, Kutschen- und Eisenbahnverkehr an der "Lände" (nahe dem Westkopf der heutigen Hohenzollernbrücke) in Köln. Vor der Kirche Groß Sankt Martin die Station "Thürmchen" der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft. **Abbildung:** O. Kolb, Sammlung Perillieux

auf Salon- und Packwagen reduzierten Zug für die letzten Kilometer bis zum früheren "Kaiserbahnhof" Wildpark übernahm. In Preußen lebten im Jahre 1910 gut 40 Millionen Menschen – im gesamten Deutschen Reich knapp 65 Millionen, in Bayern, dem zweitgrößten Staat im Reich, knapp sieben Millionen. Der preußische Staat umfaßte eine Fläche von 348 780 km² (Bayern 75 870 km², das Deutsche Reich insgesamt 540 858 km²), und die Preußischen Staatseisenbahnen verfügten über rund 40 000 km vollspurige Bahnstrecken (Bayern ungefähr 8000 km, Deutsches Reich etwa 60 000 km). Auch bei der Produktion in den damals wichtigsten Industriezweigen Steinkohlenbergbau, Stahlerzeugung, Maschinenbau und Textilindustrie stand Preußen mit Abstand an vorderster Stelle, nicht zuletzt auch bezüglich der technischen Entwicklung. Die sich stürmisch entfaltenden Indu-

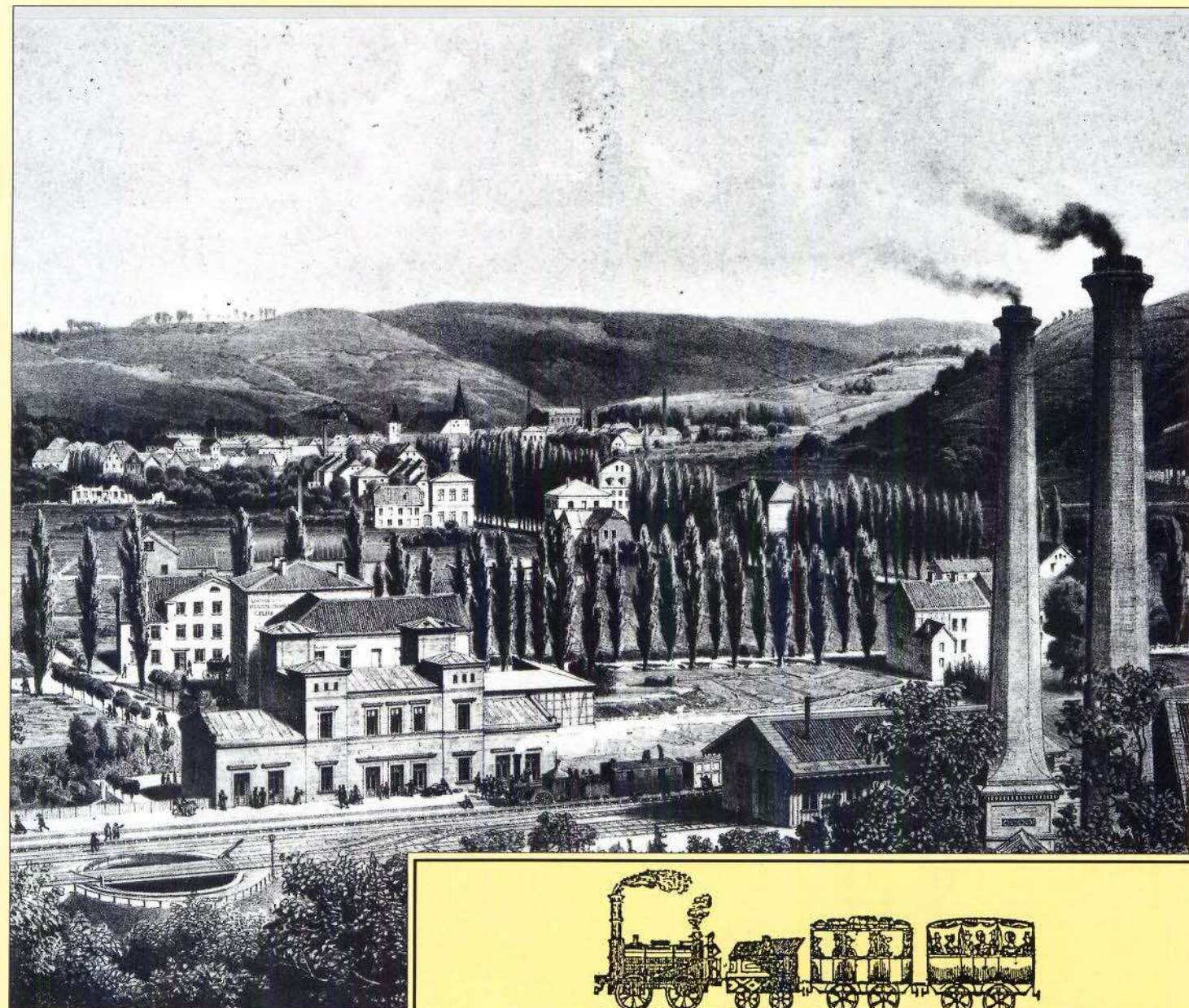
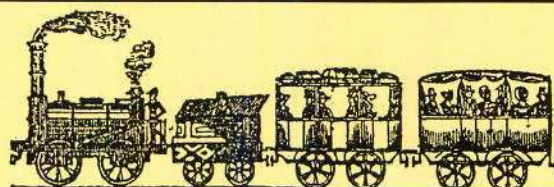


Bild 5: Der Bahnhof der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft in Hagen/Westfalen um 1850. Mit der Volmetalbahn nahm die BME 1874 einen größeren Bahnhof in Betrieb. 1910 wurde dieser durch den heutigen Hauptbahnhof abgelöst. Foto: Stadtarchiv Hagen, Sig. Klee

striezweige Chemie und Elektrotechnik hatten ihre Basis ebenfalls in Preußen. Kurzum: Daß das Deutsche Reich an der Schwelle des 20. Jahrhunderts zu Europas bedeutendster Industrienation herangewachsen war, lag entscheidend an dem industriellen Fortschritt in Preußen. Und dieser basierte nicht zuletzt auf der Entwicklung des Eisenbahnwesens. Was für ein Preußen war das, durch das

Bild 6 (rechts Mitte): Mit dieser Anzeige in der Elberfelder Zeitung lud die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahngesellschaft ihre Aktionäre zur Eröffnungsfahrt am 20. Dezember 1938 auf dem Teilstück Düsseldorf – Erkrath ein. **Abbildung: Sammlung Perillieux**

Bild 7: Überführung der Sarkophage von Friedrich II. und Friedrich Wilhelm I. nach Potsdam. Hinter der 74 1230 erkennt man den Packwagen mit den zwei Särgen und den preußischen Salonwagen, in dem Prinz Louis Ferdinand fuhr. **Foto: M. Krolop**



Düsseldorf - Elberfelder - Eisenbahn.

Die verehrlichen Actionaire werden hierdurch zur ersten Befahrung der Section zwischen Düsseldorf und Erkrath, am Donnerstag den 20. d.S. Morgens 10 Uhr, ergebenst eingeladen.

Es wird gebeten, die zu diesem Zweck empfangenen Einladungskarten beim Eingang zum Bahnhofs gegen Fahrbillets umzutauschen.

Zugleich wird bemerkt, daß an den darauf folgenden Tagen die Bahn dem Publikum eröffnet und Tag und Stunde der Fahrten noch näher werden bekannt gemacht werden.

Düsseldorf, den 13. Dezember 1838.

Die Direction der Düsseldorf-Elberfelder-Eisenbahn.
Duest. Dieze.



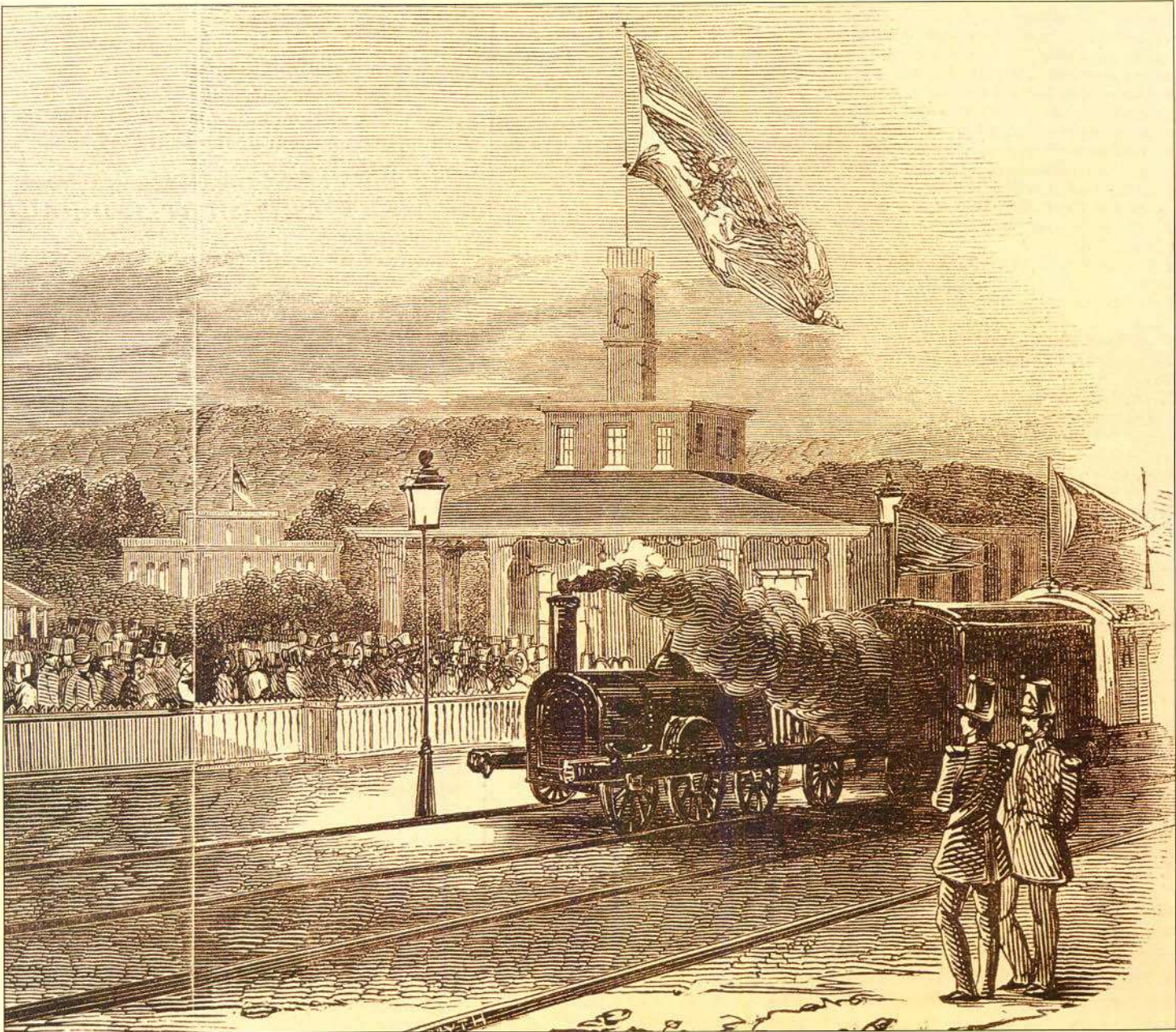


Bild 8: Als Königin Victoria und Gefolge 1845 zum Schloß Augustusburg in Brühl reisten, konnten sie schon die Bonn-Cölnler Eisenbahn (nicht zu verwechseln mit der heutigen Köln-Bonner Eisenbahn/KBE) benutzen. Seit 15. Februar 1844 rollen zwischen Köln und Bonn planmäßig die Züge.
Abbildung: Stadtarchiv Brühl

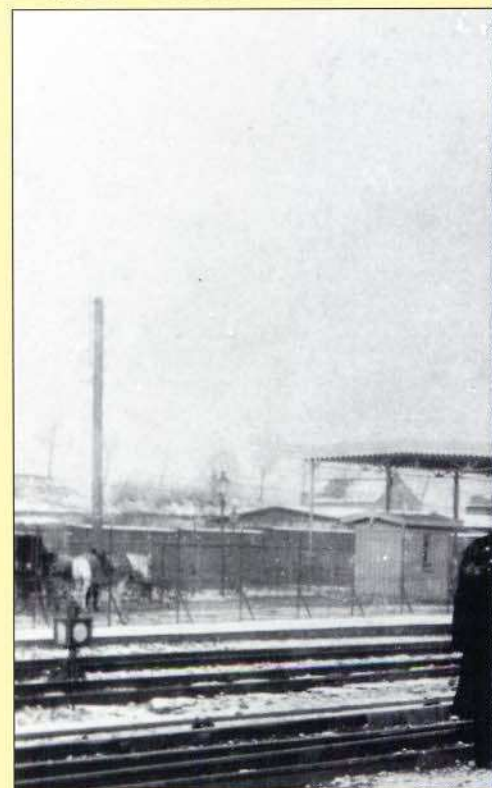
Ende der dreißiger Jahre des vorigen Jahrhunderts die ersten Eisenbahnzüge schnauften? Auf jeden Fall konnte man die industrielle Entwicklung damals erst in ihren Ansätzen erkennen, und das auch nur in wenigen Regionen, besonders im Rheinland und in Westfalen (späteres Ruhrgebiet), in Oberschlesien und in Berlin. Insgesamt lag Preußen gegenüber England, Frankreich oder Belgien bezüglich der technisch-industriellen Entwicklung scheinbar hoffnungslos zurück. Der überragende Wirtschaftszweig damals war die Landwirtschaft.

Rückständig nennen mußte man auch die politische Entwicklung in Preußen. Die fast uneingeschränkte Herrschaft des Königshauses und des Adels (der vielen Junker, also der ostelbischen Großgrundbesitzer) ließ – trotz einiger Reformen nach den Napoleonischen Kriegen – eine Demokratisierung nicht zu. Die Vertreter des aufstrebenden Bürgertums (Kaufleute, Fabri-

kanten, Bankiers usw.) waren trotz wachsender wirtschaftlicher Macht politisch ohne entscheidenden Einfluß.

Die Spannungen entluden sich in der Revolution von 1848. Immerhin war schon 1820 im Streit um die preußische Finanzpolitik (der Staat war infolge der Napoleonischen Kriege hoch verschuldet) der Regierung abgetrotzt worden, daß Kredite nicht ohne Zustimmung eines Parlaments aufgenommen werden durften. Diese sogenannte Staatsschuldenverordnung hatte schlimme Auswirkungen auf den Eisenbahnbau. Ein Staatsbahnsystem ließ sich nur mit Krediten aufbauen. Dazu wäre aber die Einberufung eines Parlaments erforderlich gewesen. Für den Monarchen kam dergleichen jedoch überhaupt nicht in Betracht.

Preußens Eisenbahnen sollten also zunächst in Form von Aktiengesellschaften, d.h. als Privatbahnen, entstehen.



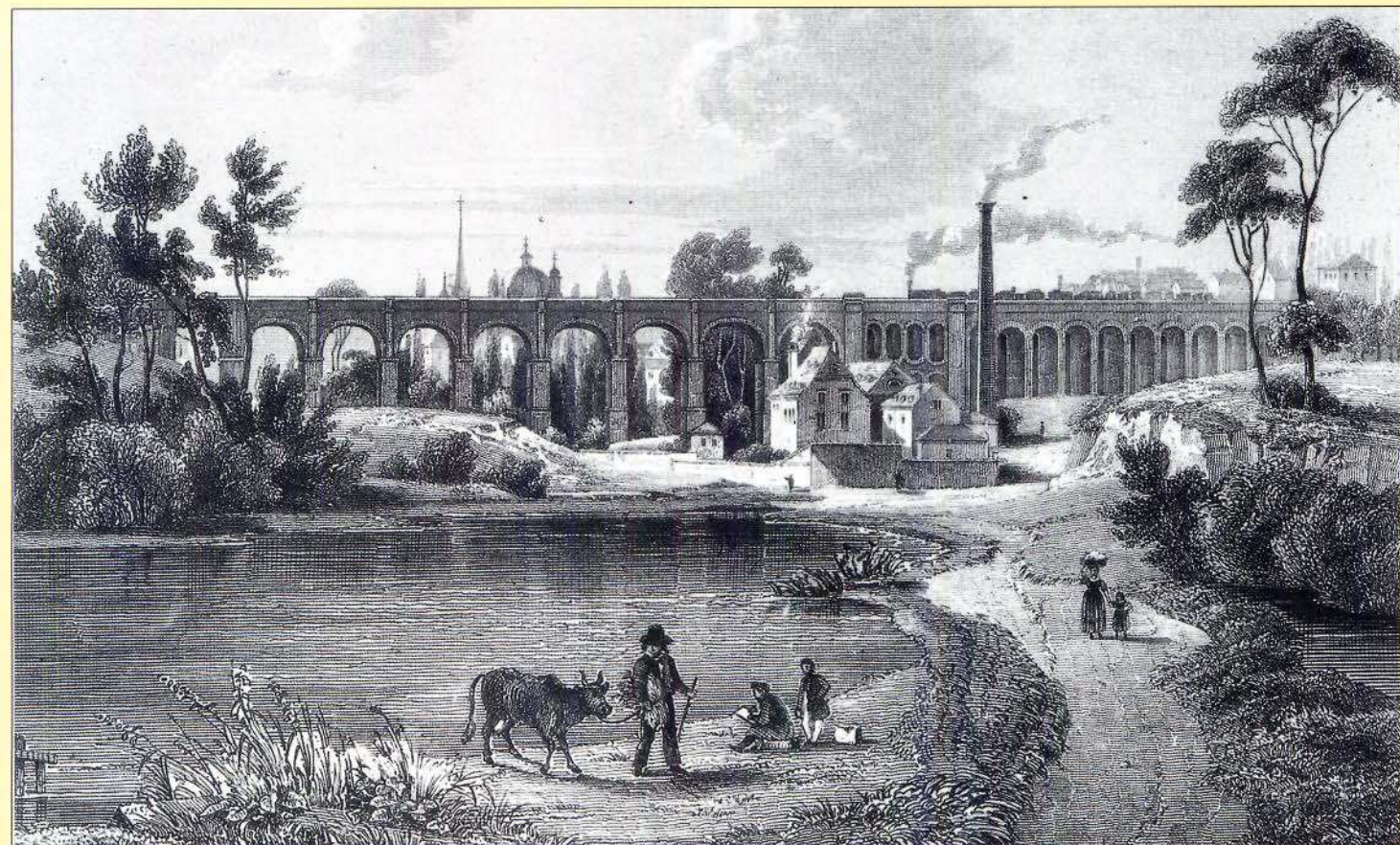


Bild 9: Der Burtscheider Viadukt der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft in einer Lithographie von L. Lange und J. Poppel aus dem Jahre 1845. Das Bauwerk ist im Häusermeer der Stadt Aachen heute kaum noch auszumachen. **Abbildung:** Landesbildstelle Rheinland, Sammlung Klee

Eisenbahn-Frühzeit im Westen Preußens

Ein wichtiger Aspekt in der Frühphase des preußischen Eisenbahnwesens war die fehlende territoriale Geschlossenheit des Staatsgebiets. Die beiden westlichen Provinzen Rheinland und Westfalen waren

erst durch den Wiener Kongreß (1814/15) zu Preußen gekommen. Vom übrigen preußischen Territorium waren das Rheinland und Westfalen durch das Königreich Hannover, das Kurfürstentum Hessen (Hes-

sen-Kassel), das Herzogtum Braunschweig und die thüringischen Kleinstaaten getrennt. Eisenbahnpolitik war also auch wesentlich mit Außenpolitik verquickt. Erst mit der Annexion Hannovers und Kurhessens

Bild 10: Bahnhof Aachen-Templerbend an der Strecke Aachen – Düsseldorf der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft. Zwecks Erweiterung der Technischen Hochschule Aachen wurde er abgerissen und 1910 durch die neue Station Aachen West ersetzt. **Foto:** Stadtarchiv Aachen, Sammlung Klee





Bild 11: Eine Lokomotive der Bonn-Cölnen Eisenbahn 1845 auf der Holzbrücke über den Wallgraben am Pantaleonstempel südlich des Bahnhofs Pantaleon. Da Köln damals noch Festungsstadt war, waren auch der Eisenbahn manche baulichen Grenzen gesetzt. Foto: Rheinisches Bildarchiv

Bild 12: Fahrplan für die Strecke Düsseldorf – Erkrath vom Juni 1839. Der Verkehr auf diesem kurzen Teilstück der Strecke nach Elberfeld war offenbar noch so "mager", daß die Züge nur an vier Tagen in der Woche fuhren. Abbildung: Sammlung Klee

Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn.

Fahrten im Monat Juni 1839
zwischen Düsseldorf, Station Gerresheim und Erkrath.
Jeden Sonntag, Montag, Mittwoch und Donnerstag.



Die Abfahrtsstunden sind:

Von Düsseldorf um 8 und 11 Uhr Vormittags; 2, 4 und 6 Uhr Nachmittags,
Erkrath 9 12 3, 5 und 7 1/2

Zur Erleichterung des Verkehrs mit Gerresheim, Unterbach und Umgehend werden die Wagenzüge, so oft sich Passagiere zeitig einfinden, am Unterbacher Wege bei Gerresheim halten, um dieselben aufzunehmen oder auszusetzen. Die an der Station Gerresheim Einsteigenden entrichten das nachstehend bemerkte Personengeld an den Schirmeister.

Preise der Plätze:

Von Düsseldorf nach Erkrath	im Wagen I. Klasse	10 Sgr.	11 7/8 Sgr.	13 Sgr.
und eben so viel zurück.	Station Gerresheim	6 "	7 1/2 "	8 1/2 "
Von Erkrath nach Düsseldorf	"	10 "	11 1/2 "	13 "
und eben so viel zurück.	Station Gerresheim	4 "	5 "	6 "

Außerdem können zu Düsseldorf für hin und zurück genommen werden:

Ein ganzer Wagen I. Klasse für 15 Personen	à 9 Thlr.
„ Cabinet im „ I.	„ à 5 „
„ ganzer Wagen II.	„ à 11 „
„ III.	„ à 7 „

Jedoch muß die Anmeldung und Entrichtung des Betrages eine Stunde vor der Abfahrt geschehen und zugleich die Stunde der Rückkehr von Erkrath bestimmt angegeben werden.

Die Direktion.

1866 wurde dieses Problem – gewaltsam – aus der Welt geschafft.

Fortschritte gab es Mitte der 1830er Jahre bei einem anderen zentralen Problem: der Handels- und Verkehrspolitik. Mit Ausnahme von Hannover, Oldenburg, Holstein und der Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck war Norddeutschland unter dem Dach des von Preußen dominierten Deutschen Zollvereins dem Ziel eines einheitlichen Wirtschaftsraums wesentlich näher gekommen. Der von vielen Zeitgenossen prophezeite Aufschwung in Handel und Gewerbe mußte jedoch bescheiden ausfallen, solange freier Warenaustausch zwar erlaubt war, es aber an geeigneten Transportmitteln mangelte.

Zwar hatte Preußen erhebliche Summen in den Chausseebau investiert; aber eine wirklich durchgreifende Verbesserung des Warentransports war mit Pferden und Ochsen auch auf gut ausgebauten Landstraßen nicht zu erreichen. Bei zahllosen Gütern bestimmten weiterhin die enormen Transportkosten den Preis für den Endverbraucher. Da auch die Wasserstraßen als Verkehrsträger kaum mehr als eine regionale Rolle spielten (vom Rhein abgesehen), sollte den Eisenbahnen die Aufgabe zufallen, durch preisgünstigen Transport Handel und Gewerbe zum Blühen zu bringen. Die Eisenbahnen bewirkten das auch, und zwar mit einer Gründlichkeit und Geschwindigkeit, wie sich das kein Zeitgenosse hätte träumen lassen!

Es ist schon aus Platzgründen in einer Publikation wie dieser unmöglich, alle größeren preußischen Eisenbahngesellschaften der ältesten Bahnepoche vorzustellen. Deshalb soll anhand weniger ausgewählter Bahnen die Problematik erläutert werden. Dafür bieten sich die drei großen Bahngesellschaften in den Westprovinzen an: die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft (RhEG), die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft (CME) und die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft (BME). Zusammen mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft (MHE) und der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft (OEG) entwickelten sie sich zu den mit Abstand bedeutendsten Privatbahnen Preußens und gingen alle zwischen 1879 und 1884 in den Preußischen Staatseisenbahnen auf.

Der preußische Handelsminister hatte in seinem Staat das Straßennetz bis 1835 auf etwa 10 000 km ausbauen lassen; die meisten Chausseen lagen freilich in den neuen Provinzen Rheinland, Westfalen und Sachsen, also dort, wo am lautesten nach Eisenbahnen gerufen wurde! Außerdem liefen Regulierungsarbeiten an den schiffbaren Flüssen.

Für einen »eisernen Rhein«

Der preußische Generalpostmeister hatte auf den teuren Chausseen ein effektives Schnellpostnetz aufgezogen, dessen beträchtliche Überschüsse ein "warmer Regen" für die Staatskasse waren. Wozu da noch Millionen von Talern in Eisenbahnliesen investieren? Diese von der Staatsre-