

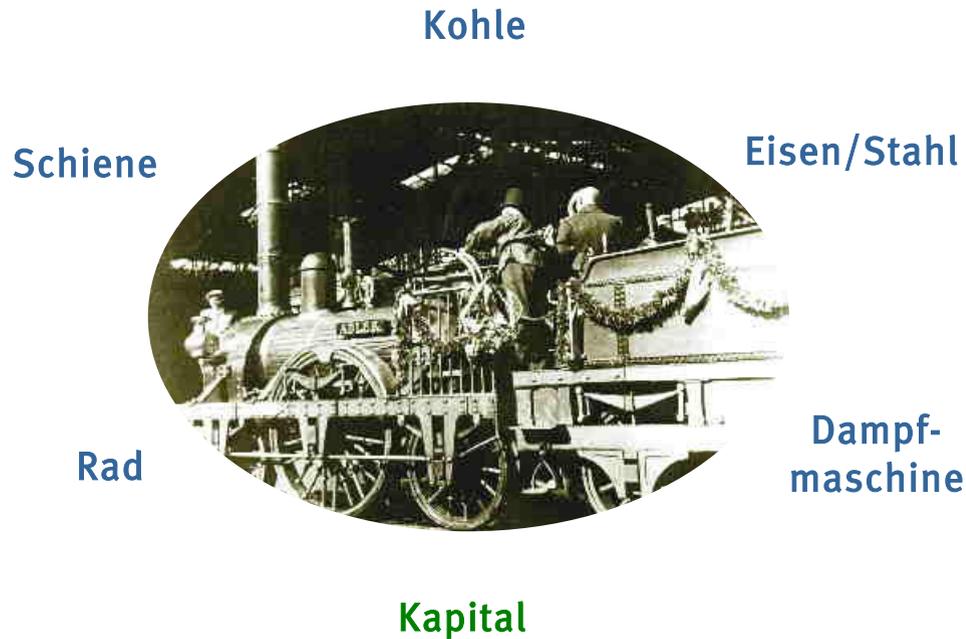


MICHAEL BARTNIK

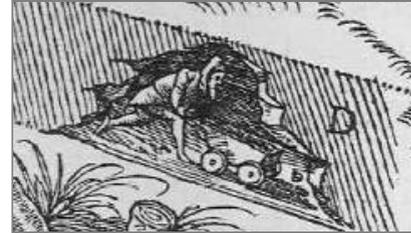
# Von der Privat- zur Staatsbahn – und wieder zurück? Die Entwicklung der Eisenbahn in Preußen

Friedrich-Meinecke-Institut der Freien Universität Berlin  
Colloquium Ina Ulrike Paul, 22. November 2007

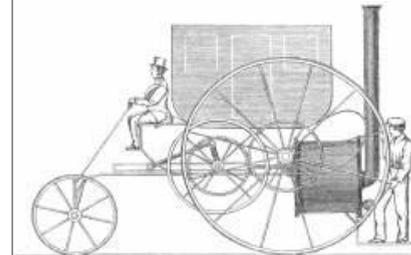
# VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE EISENBAHN



Agricola: Grubenhunt 1530



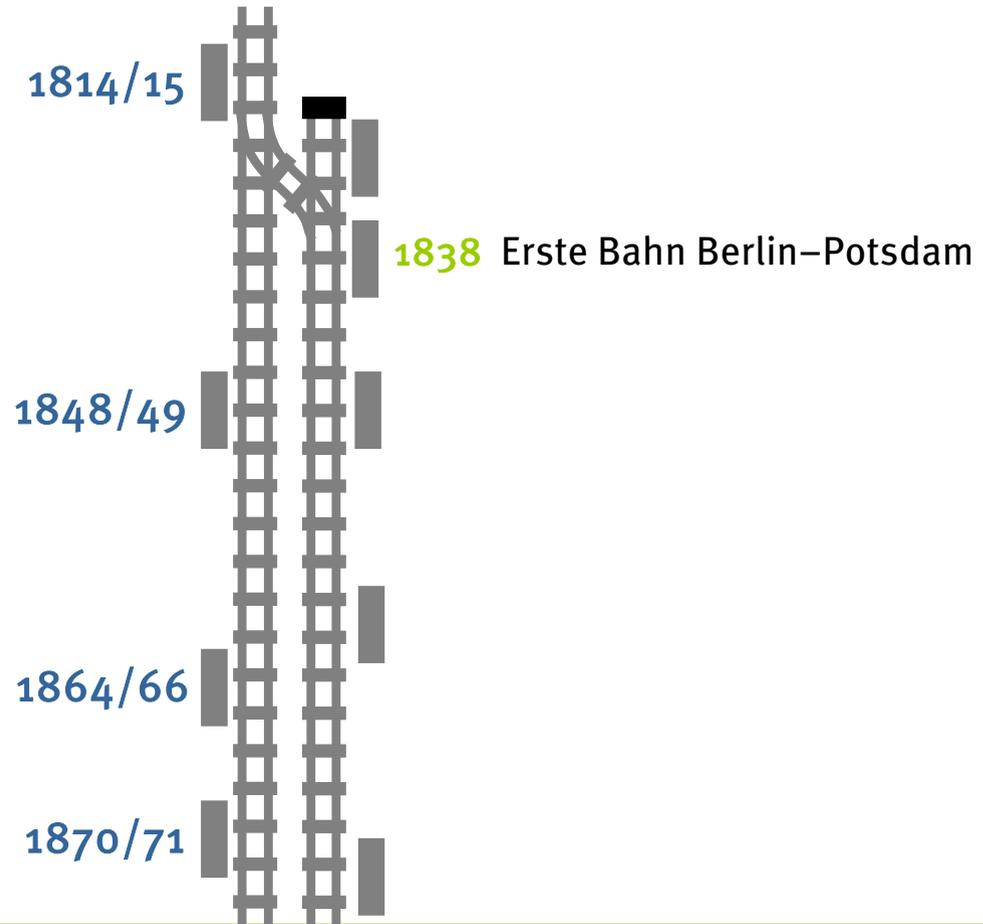
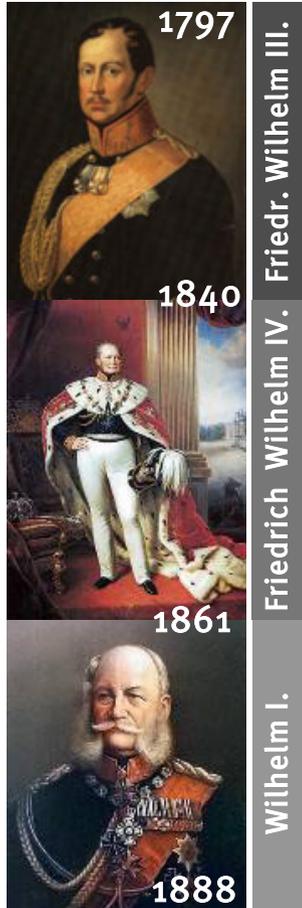
Trevithick-Dampfwagen 1801



Stockton-Darlington 1825



# PREUSSEN IM 19. JAHRHUNDERT



## EUPHORIE EISENBAHN

„Eisenbahnen, Riegel oder Schienenwege sind **fahrbare Straßen** mit festen Gleisen von **Eisenschienen** oder von mit Eisen beschlagenem Holz und Steinen, auf denen die **Räder der Wagen** laufen, wodurch der **Widerstand** [...] so weit aufgehoben wird, dass beinahe nur die Reibung an der Achse noch zu überwinden bleibt.“

„Die **Vortheile** sind allgemeine und so ausgedehnte, daß sie sich gar nicht vollständig übersehen lassen. Reisende können für den **dritten Theil der bisherigen Kosten viermal so schnell** und noch viel schneller weiter kommen, als mit den jetzigen Schnellposten, ja die engl. Eisenbahnbaumeister halten es für sehr gut ausführbar, die Schnelligkeit bis auf etwa **22 dt. Meilen in der Stunde** zu steigern.“

„Man wird künftig nicht mehr die an schiffbaren Strömen und Kanälen gelegenen Gegenden um ihren [...] Wohlstand beneiden, sondern die Eisenbahnen werden diesen **Wohlstand gleichmäßiger über das Binnenland verbreiten**, indem sie einen vollständigen Austausch der hier oder dort im Überflusse vorhandenen Dinge möglich machen und vielen erst durch die **eröffneten Absatzwege** einen Werth verleihen werden.“

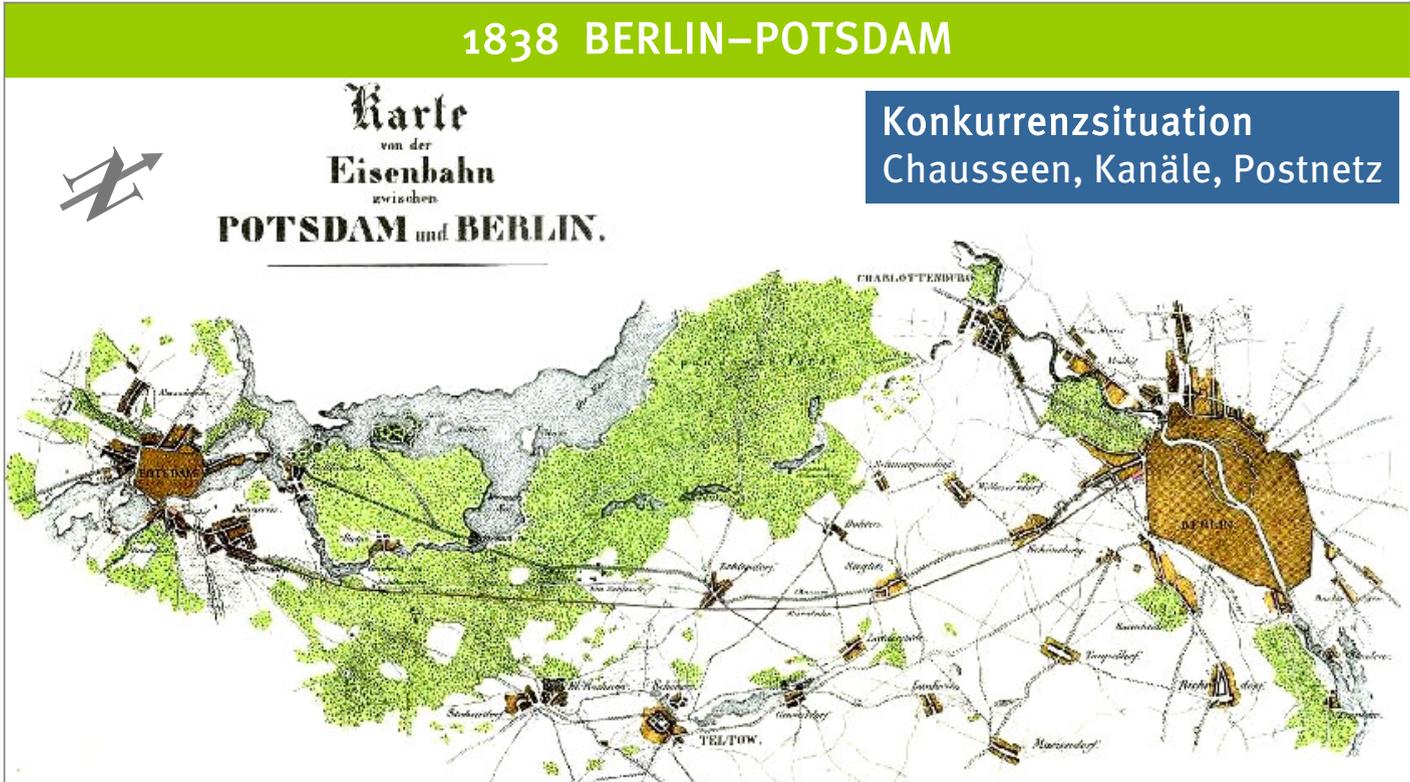
QUELLE: BROCKHAUS BILDER-CONVERSATIONS-LEXIKON. BD. 1, S. 643-645. LEIPZIG, 1837.  
(FAKSIMILE. BERLIN, 2006). LINK: [WWW.ZENO.ORG/BROCKHAUS-1837/A/EISENBAHNEN](http://WWW.ZENO.ORG/BROCKHAUS-1837/A/EISENBAHNEN).



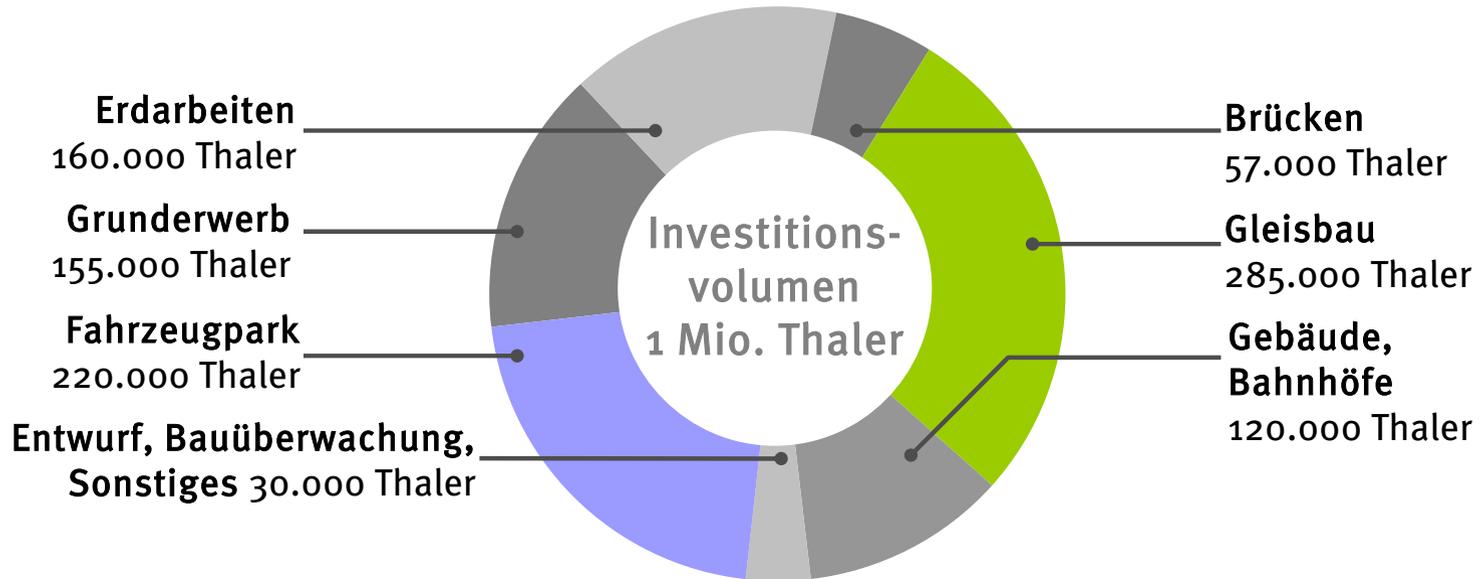




# DIE ERSTE EISENBAHN IN PREUSSEN



## DIE BERLIN–POTSDAMER EISENBAHN-ACTIENGESELLSCHAFT



**1844**

190.000 Thaler Umsatz  
50.000 Thaler Gewinn  
7,5 Prozent Dividende

REICHSBAHNDIREKTION (HRSG.): 100 JAHRE  
EISENBAHN BERLIN-POTSDAM. BERLIN, 1938. |  
PETER BLEY: 150 JAHRE EISENBAHN BERLIN-POTSDAM.  
DÜSSELDORF 1988. | WWW.EPILOG.DE

## FRIEDRICH WILHELM III. UND DIE EISENBAHN



„Alles soll Karriere gehen, Ruhe und Gemütlichkeit leidet aber darüber. Kann mir keine große Seligkeit davon versprechen, ein paar Stunden früher von Berlin in Potsdam zu sein. Die Zeit wird's lehren.“ (wohl anlässlich der Eröffnung 1838)

„Se. Maj. geruhten Ihre allerhöchste Zufriedenheit über diese Fahrt sowohl, wie über die ganze Anlage, in den huldreichsten Ausdrücken zu erkennen zu geben.“ (Vossische Zeitung 9. 5. 1839)

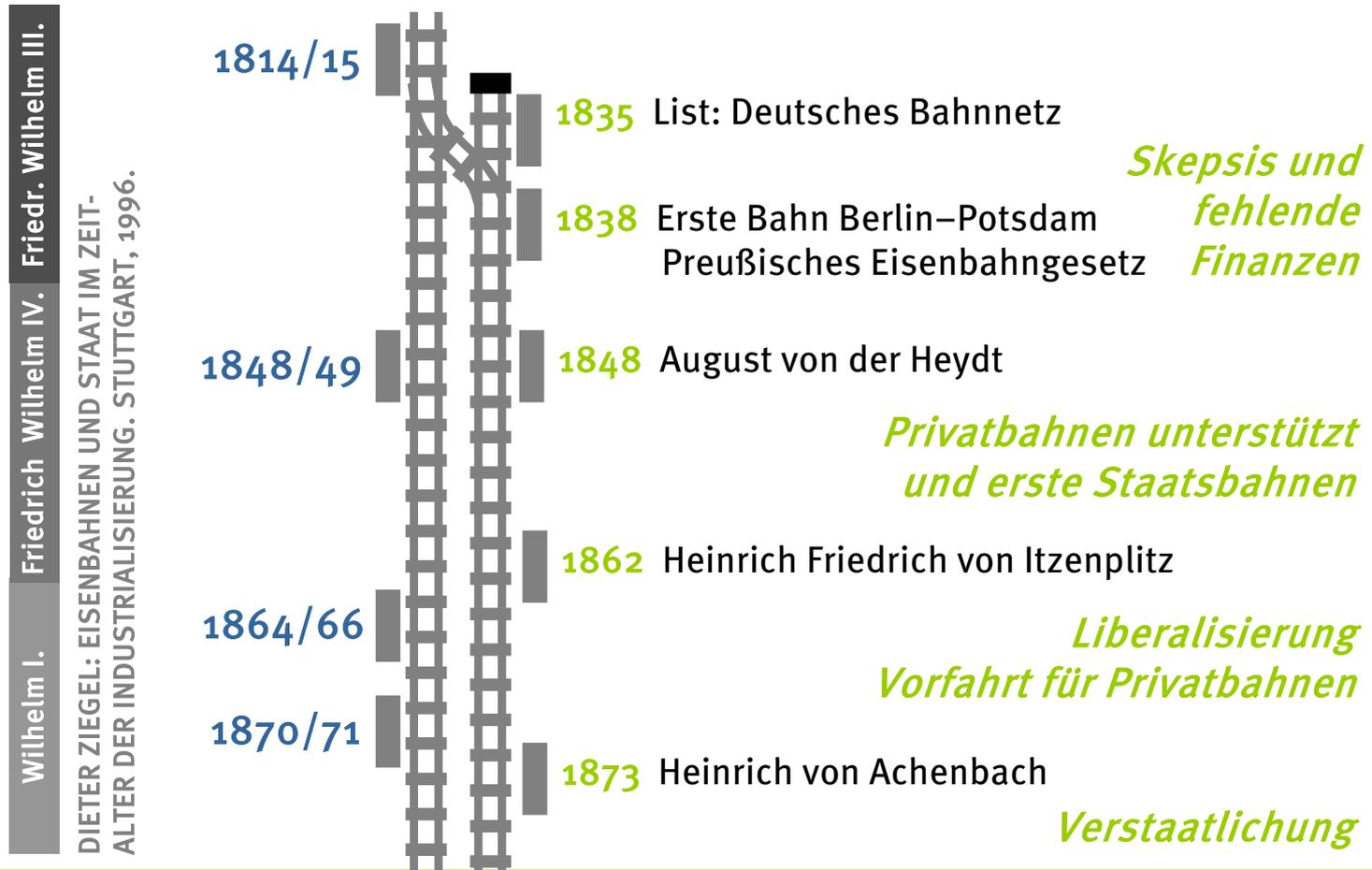
VERKEHRSGESCHICHTLICHE BLÄTTER. NUMMER 1/2007. 34. JAHRGANG.  
PETER BLEY: 150 JAHRE EISENBAHN BERLIN-POTSDAM. DÜSSELDORF 1988.

### ANSTOSS ZUR MODERNISIERUNG

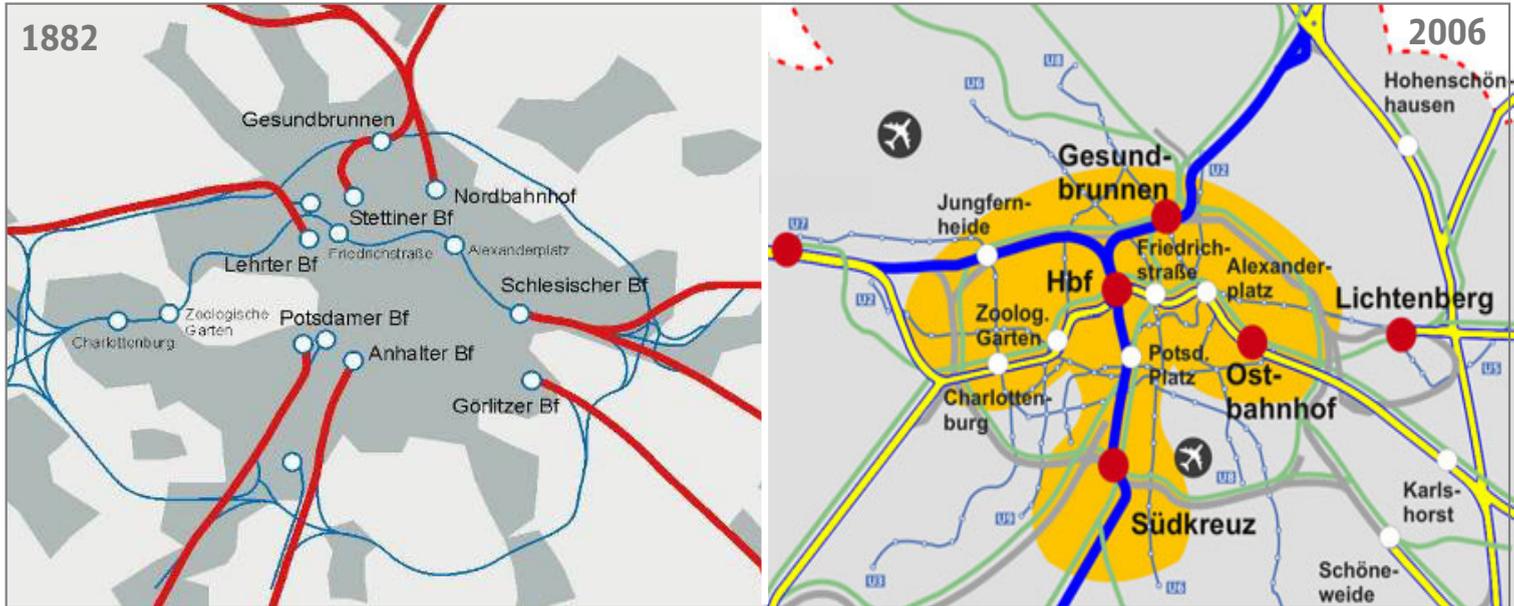
Zustimmung des Landtags notwendig zur  
Aufnahme von Staatsanleihen für den Bahnbau



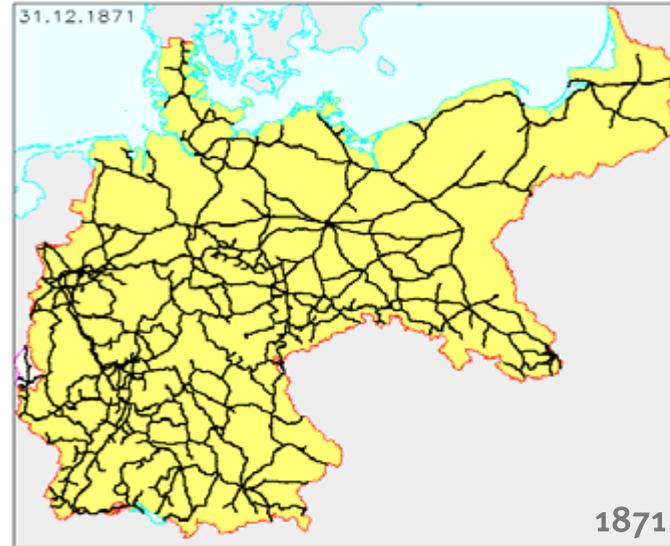
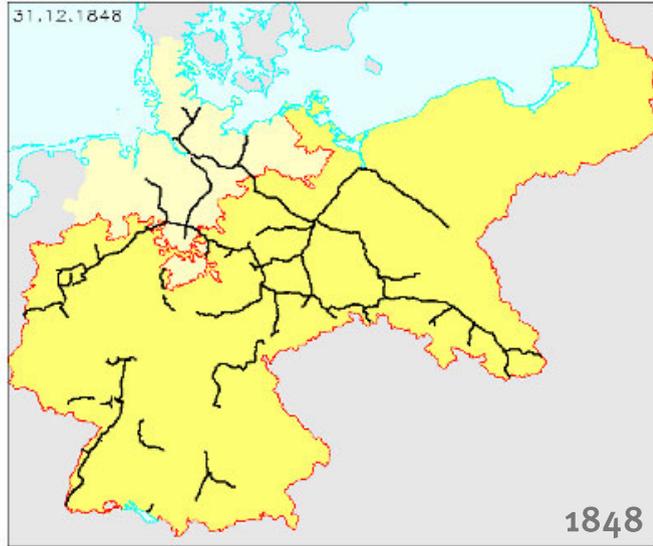
## ZWISCHEN LIBERALISIERUNG UND VERSTAATLICHUNG



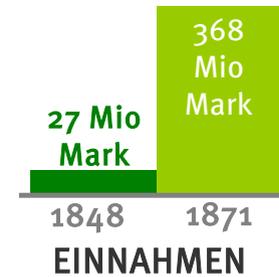
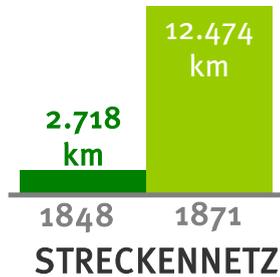
# BAHNSTADT BERLIN



# EXPLOSION DES EISENBAHNNETZS



## ENTWICKLUNG IN PREUSSEN:



M. JEHLE ET. AL.: ZUG DER ZEIT. ZEIT DER ZÜGE. BERLIN, 1985.  
 SERVER FÜR DIGITALE KARTEN: WWW:IEG-MAPS.UNI-MAINZ.DE.

# WIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG

## MOTOR DER INDUSTRIALISIERUNG

### VERGLEICH PERSONEN- UND GÜTERVERKEHR



40 km/h  
4,4 Pf/pkm

40 km/h  
16,9 Pf/tkm



16 km/h  
5,3 Pf/pkm

16 km/h  
27 Pf/tkm



15 km/h  
6 Pf/pkm

15 km/h  
8,5 Pf/tkm

### Ø PREIS FÜR WEIZEN

1851-60:  
211,- M/t

1891-00:  
165,- M/t



### STEINKOHLEFÖRDERUNG

1850:  
5 Mio t

1870:  
23 Mio t



### STAHLPRODUKTION

1850:  
130.000 t

1870:  
950.000 t



MANFRED JEHLE ET. AL.: ZUG DER ZEIT. ZEIT DER ZÜGE. BERLIN, 1985.

## MILITÄRISCHE BEDEUTUNG DER EISENBAHN

### Militärtransporte



- 1839 erster Truppentransport
- 1855 Krimkrieg
- 1866 Deutscher Krieg
- 1870 Deutsch-Französ. Krieg

### Bahnbau



- 1851 Ostbahn Berlin–Königsberg
- 1875 Königlich-Preußische Militäreisenbahn Berlin–Sperenberg
- 1883 „Kanonenbahn“ Berlin–Kassel–Koblenz–Metz

## BLICK ÜBER DIE LANDESGRENZEN

<b>DEUTSCHLAND</b> 1885: 39.100 km	0,9 km/ 1000 Ew.	1835	Jeder gegen Jeden: Konkurrierende Kleinstaaten
<b>GROSSBRITANNIEN</b> 1885: 30.200 km	1,0 km/ 1000 Ew.	1825	Vorreiter: Privates Risiko, allgemeiner Nutzen
<b>FRANKREICH</b> 1885: 29.600 km	0,7 km/ 1000 Ew.	1830 (1837)	Privates Sternennetz mit Staates Hilfe
<b>RUSSLAND</b> 1885: 25.200 km	0,3 km/ 1000 Ew.	1837	Breitspur aus militärischen Gründen
<b>ÖSTERREICH-UNGARN</b> 1885: 21.800 km	0,6 km/ 1000 Ew.	1837	k.+k. Staatsbahnen zurückgekauft
<b>SCHWEIZ</b> 1885: 2.900 km	1,0 km/ 1000 Ew.	1847	Verspätetes Vorbild
<b>VEREINIGTE STAATEN</b> 1885: >100.000 km	2 km/ 1000 Ew.	1829	Mit der Eisenbahn in den Westen

MARKUS KLENNER: EISENBAHN UND POLITIK 1758-1914. VOM VERHÄLTNIS DER EUROPÄISCHEN STAATEN ZU IHREN EISENBAHNEN. WIEN, 2002.

# DIE BAHNWELT WIRD BUNTER



PEG (1 Linie)



ODEG (3 Linien)



NEB+MR (4 Linien)



DB REGIO (12)

PE12

OE25

OE36

OE60

NE26 MR33

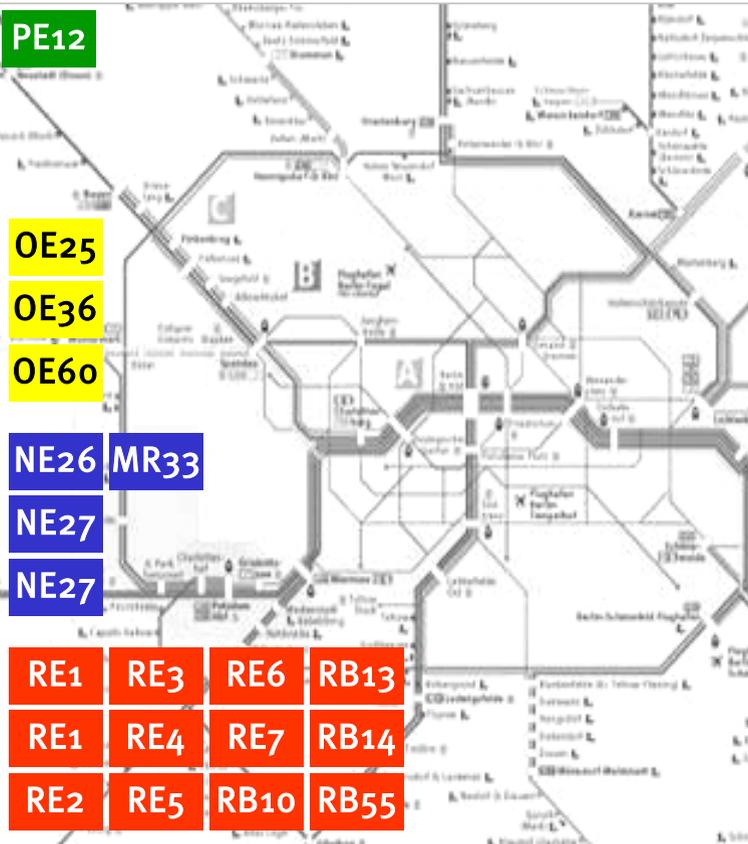
NE27

NE27

RE1 RE3 RE6 RB13

RE1 RE4 RE7 RB14

RE2 RE5 RB10 RB55



S-BAHN BERLIN



INTERCONNEX



DB FERNVERKEHR



DIV. NACHTZÜGE

1 LINIENKASTEN = STUNDENTAKT. STAND FAHRPLAN 2008. EIGENE DARSTELLUNG

## ... UND WIEDER ZURÜCK?

**Private Initiative**

1850: 15 Privatbahnen in Preußen

ab 1851: Preuß. Staatseisenbahnen

- Staatsquote steigt
- Bürokratischer Staat
- Technische Innovation
- Protektionspolitik
- Infrastruktur verstaatlicht
- Integration Betrieb-Netz
- Bevölkerungswachstum
- Expansion
- Verkehrskonkurrenz gering
- Motor der Industrialisierung

**Staatliche Liberalisierungspolitik**

1994+1999: Bahnreformen I+II

2007: 370 Bahnunternehmen

- Staatsquote sinkt
- Entbürokratisierung
- Bahntechnik ausgereift
- Europäische Harmonisierung
- Infrastruktur privatisiert
- Trennung Betrieb-Netz
- Bevölkerungsrückgang
- Konzentration
- Starke Verkehrskonkurrenz
- Verbund von Verkehrsträgern

## Von der Privat- zur Staatsbahn – und nicht wieder zurück Die Entwicklung der Eisenbahn in Preußen

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!



Freie Universität Berlin  
Fachbereich Geschichts- und Kulturwissenschaften  
Friedrich-Meinecke-Institut  
Colloquium Prof. Ina Ulrike Paul

Michael Bartnik, Matrikelnummer 3679577  
Student der Publizistik- und Kommunikationswissenschaft,  
Soziologie und Neueren Geschichte (Magister)  
[michael.bartnik@gmx.de](mailto:michael.bartnik@gmx.de), [www.michael.bartnik.de/studium](http://www.michael.bartnik.de/studium)