

# Verkehrswissenschaftliche Forschungen

---

Schriftenreihe des Instituts für Industrie- und Verkehrspolitik der Universität Bonn

Herausgegeben von Fritz Voigt

Band 24

## Zur Vorgeschichte des Preußisch-Sächsischen Eisenbahnkrieges

Verkehrspolitische Differenzen zwischen Preußen und  
Sachsen im Deutschen Bund

Von

Hans-Friedrich Gisevius



Duncker & Humblot · Berlin

**HANS-FRIEDRICH GISEVIUS**

**Zur Vorgeschichte des Preußisch-Sächsischen Eisenbahnkrieges**

**VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE FORSCHUNGEN**

**Schriftenreihe des Instituts für Industrie- und Verkehrspolitik  
der Universität Bonn**

**Herausgegeben von Prof. Dr. Dr. Dr. h. c. Fritz Voigt**

**Band 24**

# Zur Vorgeschichte des Preußisch-Sächsischen Eisenbahnkrieges

Verkehrspolitische Differenzen zwischen  
Preußen und Sachsen im Deutschen Bund

Von

Dr. Hans-Friedrich Gisevius



DUNCKER & HUMBLOT / BERLIN

**Redaktion der Verkehrswissenschaftlichen Forschungen:  
Diplom-Volkswirt Rainer Pöttsch**

**Alle Rechte vorbehalten  
© 1971 Duncker & Humblot, Berlin 41  
Gedruckt 1971 bei Alb. Sayffaerth, Berlin 61  
Printed in Germany**

**D 188**

**ISBN 3 428 02588 1**

# Inhaltsverzeichnis

## Einleitung

1. Die Eisenbahnkriege und ihre Methoden .....	11
2. Über die Ursachen der Eisenbahnkriege .....	16
3. Zur Literatur über die Eisenbahnkriege .....	20
4. Die besondere Bedeutung des preußisch-sächsischen Eisenbahnkrieges	22
5. Zum Thema im engeren Sinn .....	25
6. Zum Aufbau der Arbeit .....	28

## Erster Abschnitt

### **Handels- und verkehrspolitische Gegnerschaft vom Ende der Napoleonischen Kriege bis zur Gründung des Zollvereins**

1. Die Teilung Sachsens auf dem Wiener Kongreß und ihre Folgen für das preußisch-sächsische Verhältnis .....	31
2. Die wirtschaftliche Entwicklung Sachsens unter Berücksichtigung des preußischen Zollgesetzes .....	36
a) Die sächsische Volkswirtschaft nach 1815 und die Zollpolitik der europäischen Staaten .....	36
b) Das preußische Zollgesetz von 1818 .....	38
c) Die Wirkung des Zollgesetzes auf die Nachbarstaaten, insbesondere auf Sachsen .....	40
3. Leipzig und sein Meßhandel vor Gründung des Zollvereins .....	42
a) Handelsstraßen und Meßprivilegien als Voraussetzungen für das Aufblühen der Stadt .....	42
b) Die Situation Leipzigs nach den Napoleonischen Kriegen .....	44
4. Leipziger Verkehrspläne im Anschluß an die Elbschiffahrtsakte .....	47
a) Die Freiheit der Elbschiffahrt und auf ihr basierende Kanalpläne Leipzigs .....	47
b) Das Projekt einer Pferde-Eisenbahn Leipzig–Dürrenberg .....	50
c) Mangelndes Interesse an den Kanalplänen und die Gründe dafür ..	52

5. Preußische Straßenpolitik in der Provinz Sachsen und in Thüringen, vor allem im Kampf gegen den Mitteldeutschen Handelsverein .....	54
a) Preußische Straßenbauten in der Provinz Sachsen .....	54
b) Über die Ziele der preußischen Straßenpolitik in der Provinz Sachsen .....	55
c) Straßenpläne des Mitteldeutschen Handelsvereins .....	57
d) Motz' Kampfmaßnahmen gegen den Mitteldeutschen Handelsverein .....	59
e) Die Straßenzüge durch Sachsen-Coburg-Gotha und Sachsen-Meiningen .....	61
f) Die Folgen für den sächsischen Handel .....	63

### *Zweiter Abschnitt*

#### **Verkehrspolitische Gegensätze zwischen Preußen und Sachsen im beginnenden Eisenbahnzeitalter**

1. Die Umgehungsgefahr für Sachsen, insbesondere für Leipzig, als Motiv sächsischer Eisenbahnplanungen .....	66
a) Ein Eisenbahnprojekt Leipzig—Magdeburg zur Verbesserung der Leipziger Verkehrslage .....	66
b) Die Bedrohung des sächsischen Ost-Westverkehrs durch ein frühes preußisches Eisenbahnprojekt .....	70
c) Die verkehrspolitische Isolierung Leipzigs als Voraussetzung für das Wirken von Schmitz und List .....	71
d) Die Umgehungsgefahr als Motiv staatlicher Aktivität in der Eisenbahnfrage .....	75
2. Der preußische Staat und die Anfänge des Eisenbahnwesens .....	78
a) Chausseen und Eisenbahnen .....	78
b) Rother, Beuth und Nagler als Skeptiker gegenüber dem neuen Verkehrsmittel .....	80
c) Die Haltung von Staatsministerium und König in der Eisenbahnfrage .....	83
d) Schleppende Behandlung früher Eisenbahnprojekte .....	85
e) Eisenbahnpläne der Handelsstädte .....	87
f) Sachliche Gründe für das Zögern der Regierung .....	89

### *Dritter Abschnitt*

#### **Das Projekt einer Berlin-Sächsischen Eisenbahn und seine Realisierung durch die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft**

1. Die Bedeutung der Berlin-Sächsischen Eisenbahn im Rahmen des Themas .....	93
--	----

2. Das Projekt einer Eisenbahn von Berlin nach Riesa .....	94
a) Streckenführung und Verkehrsaussichten .....	94
b) Schwierigkeiten bei der Erlangung der Konzession .....	96
c) Halle als Gegner einer Berlin-Sächsischen Eisenbahn .....	97
d) Der Kampf der Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft gegen das Konkurrenzprojekt .....	100
e) Die Haltung des Staatsministeriums, insbesondere Naglers Stellung gegen den Plan .....	101
f) Konzessionierung der Anhalter Bahn und finanzielle Neuordnung der Gesellschaft .....	104
g) Die Reaktion der Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft .....	106
3. Die Jüterbog-Riesaer Zweigbahn der Anhaltischen Eisenbahn .....	109
a) Der beginnende Konkurrenzkampf der Berlin-Anhaltischen und der Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft .....	109
b) Differenzen zwischen Preußen und Sachsen über die Konfessionierung der Eisenbahn von Jüterbog nach Riesa .....	112
4. Ergebnis .....	116

*Vierter Abschnitt*

**Das Ringen um eine sächsisch-bayerische bzw. preußisch-bayerische Eisenbahnverbindung**

1. Verkehrsinteressen in Thüringen .....	118
2. Frühe thüringische Eisenbahnpläne .....	119
3. Die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn .....	122
a) Die bayerische Süd-Nordbahn .....	122
b) Sächsische Pläne für eine Eisenbahn von Leipzig nach Hof .....	123
c) Eisenbahnpläne der thüringischen Staaten, insbesondere die Werrabahn .....	126
d) Anfängliche Haltung Preußens in der Frage einer thüringischen Nord-Südbahn .....	128
e) Halle als möglicher Ausgangspunkt einer Saale-Eisenbahn .....	130
f) Die weitere Entwicklung des bayerischen Süd-Nordbahnprojektes unter den Auswirkungen der ersten Eisenbahnkrise .....	131
g) Erneute Aktivität Sachsens zugunsten der Leipzig-Hofer Linie .....	134
h) Entscheidung über die Linienführung in Bayern und Bau der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn .....	137
4. Pläne für eine preußisch-bayerische Eisenbahnverbindung .....	143
a) Das Projekt einer Eisenbahn von Weißenfels über Gera an die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn .....	143



b) Modifizierung des Projektes durch Wahl eines neuen Anschlußpunktes .....	148
c) Die Linien Weißenfels—Gera—Saalfeld—Eichicht und Leipzig—Pegau—Zeitz .....	153

*Fünfter Abschnitt*

**Die Thüringische Ost-Westbahn, insbesondere  
die Zweigbahn Leipzig—Dürrenberg**

1. Die Entstehungsgeschichte der Thüringischen Eisenbahn .....	158
a) Pläne für eine Verbindung der beiden Hälften des preußischen Staates mittels einer Eisenbahn .....	158
b) Die Streckenführung der Südostroute im Raum Halle .....	160
c) Die Haltung des Staatsministeriums in der Frage einer Verbindungsbahn .....	162
d) Naglers Eisenbahnplan .....	164
e) Mögliche Linienführungen südlich des Harzes .....	167
f) Die Ost-Westbahn als Verkehrsweg der thüringischen Staaten ...	169
2. Sachsens Kampf um eine direkte Verbindung Leipzigs mit der Thüringischen Eisenbahn .....	174
a) Sachsens Haltung in der Frage einer thüringischen Ost-Westbahn ..	174
b) Pläne für eine Linie Leipzig—Dürrenberg .....	175
c) Halle als Gegner eines Leipziger Anschlusses an die Thüringische Eisenbahn .....	182
d) Ablehnung des Projekts im Staatsministerium und erneute Anträge der sächsischen Regierung .....	184
e) Differenzen zwischen Außenminister und Finanzminister in der Frage der Behandlung des sächsischen Eisenbahnwunsches .....	186
f) Erörterung der Leipzig—Dürrenberger Eisenbahnfrage in der sächsischen II. Kammer .....	189
g) Grundsätzliche Auseinandersetzung über die zwischen Preußen und Sachsen schwebenden Eisenbahnfragen .....	190
h) Probleme bei Konzessionsvergabe und Streckenführung .....	194
i) Verhandlungen zwischen Preußen und Sachsen und Vertragsabschluß über die Eisenbahnverbindung zwischen Weißenfels und Leipzig .....	199
j) Konzessionierung der Thüringischen Eisenbahngesellschaft für die Zweigbahn .....	204
3. Der Kampf um den Anschluß Leipzigs an die thüringische Ost-Westbahn als Beispiel für die verkehrspolitischen Differenzen Preußens und Sachsens um die Mitte des 19. Jahrhunderts .....	207

*Sechster Abschnitt*

**Die Anlage von Eisenbahnen in Schlesien  
und in der Lausitz im Widerstreit preußischer  
und sächsischer Verkehrsinteressen**

1. Sächsische, preußische und österreichische Verkehrsinteressen im östlichen Mitteleuropa .....	211
2. Der Ausbau der Durchgangslinien in Oberschlesien unter dem Druck der österreichisch-sächsischen Verkehrskonkurrenz .....	213
a) Die Oberschlesische Eisenbahn von Breslau nach Neu-Berun .....	213
b) Die Wilhelmsbahn als Verbindungsbahn zwischen dem preußischen und dem österreichischen Eisenbahnnetz .....	215
c) Bemühungen der preußischen Regierung um einen Anschluß der Wilhelmsbahn an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn bei Oderberg und Widerstand Österreichs .....	217
d) Die Rolle Sachsens bei der Verzögerung des Eisenbahnanschlusses in Oderberg .....	223
3. Die Eisenbahnverbindung Berlin–Breslau in Konkurrenz zur Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn .....	227
a) Die Bedeutung der Berlin-Breslauer Eisenbahnverbindung für den preußischen Staat .....	227
b) Probleme der Streckenführung zwischen Berlin und Breslau .....	228
c) Vorarbeiten für eine Eisenbahn zwischen Breslau und Dresden .....	231
d) Die Konzessionierung der Niederschlesischen Eisenbahngesellschaft und ihre Folgen für das schlesisch-sächsische Projekt .....	233
e) Intervention des Prinzen Johann und Gründung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft .....	237
4. Die Sächsisch-Böhmische Eisenbahn .....	241
5. Der Kampf zwischen Zittau und Görlitz um eine Eisenbahnverbindung mit Reichenberg .....	244
6. Die Berlin-Görlitzer Eisenbahn und ihre Vorgeschichte .....	252
a) Die Streckenführung einer Berlin-Wiener Zentralbahn in der Niederlausitz .....	252
b) Die Schlesische Gebirgsbahn als Teilstück einer Berlin-Wiener Eisenbahnverbindung .....	255
c) Eingreifen des Prinzen Johann zugunsten der Lausitzer Bahn und Haltung der preußischen Regierung in dieser Frage .....	256
d) Angriff der schlesischen Gebirgsstädte auf die projektierte Lausitzer Bahn .....	260
e) Die preußisch-sächsischen Eisenbahnbeziehungen in der Sicht des preußischen Handelsministers .....	262
f) Scheitern des preußischen Planes einer Zentralbahn über Görlitz und Waldenburg und Beschränkung auf die Berlin-Görlitzer Bahn .....	265
g) Bau der Anschlußlinien nach Reichenberg und Zittau .....	269

7. Das Schicksal einer Ost-West-Eisenbahnlinie in der Niederlausitz im Spannungsfeld preußischer und sächsischer Verkehrsinteressen ..... 273

*Siebenter Abschnitt*

<b>Ergebnis und Ausblick</b>	284
<b>Zusammenfassung</b> .....	289
<b>Summary</b> .....	292
<b>Résumé</b> .....	295
<b>Literaturverzeichnis</b> .....	298
<b>Namenregister</b> .....	315
<b>Ortsregister</b> .....	317
<b>Sachregister</b> .....	321

# Einleitung

## 1. Die Eisenbahnkriege und ihre Methoden

Das Thema der Arbeit bedarf zunächst einer Erklärung, denn der Begriff „Eisenbahnkrieg“ ist heute selbst einem verkehrshistorisch interessierten Leser kaum mehr geläufig. Man bezeichnete damit um die Jahrhundertwende, besonders in der Tagespresse, aber auch in den Parlamenten der Bundesstaaten, die Konkurrenzkämpfe, die die Verwaltungen der einzelnen deutschen Staatseisenbahnen miteinander ausfochten. Diese Interessenkonflikte der Staatsbahnen traten seit Mitte der 70er Jahre für das Publikum immer deutlicher in Erscheinung, sie erreichten um die Jahrhundertwende ihren Höhepunkt und überdauerten den ersten Weltkrieg. Erst die Schaffung der Reichseisenbahn setzte ihnen ein Ende<sup>1</sup>. Die Literatur über die Konkurrenzkämpfe ist gering und heute teilweise kaum mehr aufzufinden. Vor allem über ihre Anfänge und Ursachen besteht keine einheitliche Meinung.

Der sogenannte „preußisch-sächsische Eisenbahnkrieg“ war wohl der bekannteste. Er wurde in der Öffentlichkeit am heftigsten diskutiert, wie ja auch der Ausdruck „Eisenbahnkrieg“ in Sachsen entstanden ist<sup>2</sup>. Daneben spielten aber Eisenbahnkriege zwischen Baden und Württemberg, zwischen Bayern und Württemberg und schließlich zwischen den von Preußen verwalteten Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und Baden – um nur die wichtigsten zu nennen – eine kaum geringere Rolle. Im Streit der feindlichen Brüder waren fast alle Gruppierungen möglich. So waren sich Bayern und Baden einig im Kampf gegen Württemberg; Bayern und Preußen verstanden sich im Kampf gegen Sachsen usw.

Auch die benachbarten außerdeutschen Staaten, vor allem Österreich und die Schweiz, wurden in diese Fehden hineingezogen.

Allen Konkurrenzkämpfen gemeinsam war das Bemühen der Eisenbahnverwaltungen, möglichst viel Verkehr auf möglichst langen Strecken über das eigene Schienennetz zu leiten. Die Kämpfe fanden auf drei verschiedenen Gebieten statt. Schon bei der Anlage von Schienenwegen

---

<sup>1</sup> Siehe Schreiben von Theodor Kittel an Bruno Schultz vom 10. Dezember 1969. Original im Bundesarchiv Koblenz. Bestand zu R 5/32.

<sup>2</sup> *Kittel*, Theodor: Eisenbahn und Staat in Deutschland. (Die Überwindung des Partikularismus im deutschen Eisenbahnwesen.) In: Archiv für Eisenbahnwesen (künftig abgekürzt A. f. E.), 59. Jahrgang, Berlin 1936, S. 720 f., Fußnote.

waren die Eisenbahngesellschaften bzw. die Bundesstaaten bemüht, Durchgangsverkehr zu gewinnen. Hierbei hatten Konkurrenzgesichtspunkte oft Vorrang vor den Erfordernissen des Verkehrs<sup>3</sup>. Auch versuchte man, die Nachbarverwaltungen durch Verhinderung geeigneter Anschlüsse zu benachteiligen<sup>4</sup>. Später wurden aus Wettbewerbsgründen vielfach Abkürzungslinien gebaut. Die Staatsbahnverwaltungen versuchten schließlich, die eigenen Streckennetze durch den Erwerb von Privatbahnen abzurunden. Das bekannteste Beispiel hierfür ist wohl der Mitte der 90er Jahre am Widerstand Preußens gescheiterte Versuch Sachsens, die Weimar-Geraer Eisenbahn zu erwerben. Auch um Güterverkehrsanlagen ging teilweise der Streit<sup>5</sup>. Eisenbahnkriege konnten also kurz gesagt auf dem Gebiet der Bau- und Erwerbspolitik in Erscheinung treten.

Entsprechend seiner wirtschaftlichen Bedeutung und seiner Manipulierbarkeit rückte indessen der Güterverkehr immer mehr in den Mittelpunkt der Auseinandersetzungen und wurde zum Hauptgebiet der Verkehrskonkurrenz. Hier gab es auch verschiedene Möglichkeiten für den Wettbewerb, z. B. die, besonders günstige Verbandstarife für den Durchgangsverkehr einzurichten oder Verkehr mit Refaktien<sup>6</sup> anzulocken. Andere Möglichkeiten waren Rückvergütungen von zweiter oder dritter Hand, Berücksichtigung sachlich ungerechtfertigter Reklamationen,

<sup>3</sup> Friedrich List hat einmal festgestellt: „Was Preußen betrifft, so braucht man nur die Linien zwischen Leipzig, Magdeburg, Berlin und Hamburg anzusehen, um sich zu überzeugen, daß dort Zufall und Privatinteresse regiert haben.“ *List, Friedrich: Schriften, Reden, Briefe. Im Auftrag der Friedrich-List-Gesellschaft e. V. herausgegeben von Erwin v. Beckerath u. a. Band III. Schriften zum Verkehrswesen. Erster Teil: Einleitung und Text, Berlin 1929, S. 462 f.*

<sup>4</sup> Eine ausführliche Übersicht über die Methoden, mit denen die einzelnen Eisenbahnverwaltungen den Anschluß an die Nachbarnetze zu ihren Gunsten zu gestalten wußten, findet sich bei *Hahn, Karl Eugen: Die Territorialpolitik der süddeutschen Staaten Baden, Bayern und Württemberg und ihr Einfluß auf die Verkehrsleitung und die Linienführung der Verkehrswege, insbesondere der Eisenbahnen, Diss. T. H. Stuttgart 1929, S. 95 f.*

<sup>5</sup> Ein Beispiel hierfür bietet Leipzig. Hier herrschte vor dem Bau des Hauptbahnhofs ein reger Wettbewerb zwischen den sächsischen und den preußischen Staatsbahnen beim Ausbau der Güterverkehrsanlagen. Die sächsische Verwaltung baute ein ganzes Netz von Anschlüssen in Plagwitz, die preußische Verwaltung errichtete große Anlagen in Rückmarsdorf und bei Leutzsch. Um den Standort der neuen Markthalle gab es einen ähnlichen Streit. Der sächsische Staat machte seinen ganzen Einfluß auf die Stadt Leipzig geltend, damit die Halle im Bereich der sächsischen Verwaltung am Bayerischen Bahnhof und nicht im Bereich der Thüringischen Eisenbahn errichtet wurde. Siehe hierzu *Kittel, Theodor: Worum es sich beim preuß.-sächsischen Eisenbahnkrieg gehandelt hat. Exposé vom 29. Dezember 1941, S. 1 f. (Anlage zu einem Brief an Bruno Schultz vom 6. Januar 1942). Original im Bundesarchiv Koblenz. Bestand zu R 5/32.*

<sup>6</sup> Geheime Rückvergütungen. Zum Begriff siehe *Ulrich, Franz: Das Eisenbahntarifwesen im allgemeinen und nach seiner besonderen Entwicklung in Deutschland, Österreich-Ungarn, der Schweiz, Italien, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und England dargestellt, Berlin und Leipzig 1886, S. 85.*

Unterdrückung von Stand- und Lagergeldern usw. Zwar waren das Re-faktienwesen und die Gewährung von Bonifikationen die Domäne der großen Privatbahngesellschaften<sup>7</sup>, doch waren die süddeutschen Staatsbahnen an diesen Methoden „rücksichtslosester Konkurrenz zwischen den deutschen Verwaltungen“ ebenfalls beteiligt<sup>8</sup>.

Später, nachdem die Tarifreform von 1877 die formale Tarifeinheit gebracht hatte und unter dem Übergewicht der preußischen Staatsbahnen auch die materielle Tarifeinheit weitgehend verwirklicht war, jedenfalls in bezug auf den Normaltarif, entwickelten sich als neue Variante der Eisenbahnkriege Konkurrenzkämpfe mittels Ausnahmetarifen. So ist, wie Wiedenfeld schreibt, „mancher ‚Eisenbahntarifkrieg‘ ... vor dem Weltkrieg auf deutschem Boden von den Einzelstaaten geführt worden“<sup>9</sup>. Ausnahmetarife wurden zur Unterstützung entweder einzelner Wirtschaftszweige oder bestimmter Verkehrswege eingeführt, erwerbswirtschaftliche bzw. fiskalische Interessen der einzelnen Staatsbahnverwaltungen traten jedenfalls hinter derartige Zielsetzungen zurück. Die aus der Einführung von Ausnahmetarifen entstehenden Tarifikämpfe wurden denn auch in der Öffentlichkeit weniger beachtet<sup>10</sup>, bzw. boten der öffentlichen Meinung geringere Angriffsflächen als das sozusagen klassische Mittel im Konkurrenzkampf der Staatsbahnen, das Umfahren des zu bekämpfenden Eisenbahnnetzes, das entsprechend der Konsolidierung der einzelstaatlichen Eisenbahnnetze als Instrument verkehrswirtschaftlicher Konkurrenz in den Vordergrund der Eisenbahnpolitik in Deutschland rückte.

Man leitete den Güterverkehr um das Netz der Nachbarverwaltung herum und schaltete diese damit vom Durchgangsverkehr aus. War das nicht durchführbar, so hielt man den Verkehr wenigstens möglichst lange auf den eigenen Schienen. Zwar hatte das Publikum von diesen Manipulationen keinen finanziellen Schaden, da als Tarifbildungsweg immer die kürzeste Strecke zugrunde gelegt wurde. Auch waren die vorgesehenen Lieferfristen so großzügig bemessen, daß eine durch den gefahrenen Umweg entstandene Verzögerung nicht bemerkt wurde, selbst wenn sie

---

<sup>7</sup> So äußerte Maybach 1886 einmal, bei der Durchsicht der Akten einer Privatbahngesellschaft habe man nicht weniger als gegen 80 geheime Tarife vorgefunden. Siehe hierzu *Alberty, M.*: Der Übergang zum Staatsbahnsystem in Preußen. Seine Begründung, seine Durchführung und seine Folgen. Eine wirtschaftspolitische Untersuchung, Jena 1911, S. 162 f.

<sup>8</sup> *Hahn, a.a.O.*, S. 102.

<sup>9</sup> *Wiedenfeld, Kurt*: Die Eisenbahn im Wirtschaftsleben, Berlin 1938, S. 3 f.

<sup>10</sup> Ausgenommen etwa die Seehafenausnahmetarife der preußischen Staatsbahn und ihre Wirkung auf die Rheinschiffahrt. Siehe hierzu z. B. *Schulte, Friedrich*: Die Rheinschiffahrt und die Eisenbahnen. In: Die Schiffahrt der deutschen Ströme. Untersuchungen über deren Abgabewesen, Regulierungskosten und Verkehrsverhältnisse. Dritter Band. Schriften des Vereins für Socialpolitik. 102. Band, Leipzig 1905, S. 488.